MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM 1. SZÁM | ÁRA: 1,30 FORINT | 1984. JANUÁR 12.

ÖNMŰKÖDŐ TÉRKÖZBIZTOSÍTÓ

December közepén adták át a Tatabánya-Alsó és Almásfüzítő közötti vonalszakasz új, önműködő térközbiztosító berendezését. Ezzel megszűntek a hegyeshalmi vonal elavult, kézi állítású térközjelzői, sorompói. A korszerűsítéssel felszabaduló munkaerő elhelyezéséről gondoskodtak. A térközőröket a pályafenntartás, illetve az állomások foglalkoztatják majd. Az átadás a 180 km-es vonal teljes hosszában lehetővé teszi a CSM-közlekedés bevezetését.

KOMMUNISTA SZOMBAT

A miskolci pályafenntartási főnökség pályamesteri szakaszain kommunista szombatot tartottak az elmúlt év végén, amelyen 313-an vettek részt. Az érte járó pénzt a kollektívák és szocialista brigádok az arra rászoruló nyugdíjasok segítésére, KISZ-lakásépítésre, illetve a miskolci véradóállomás építésére ajánlották fel.

A NEMZETI SZÍNHÁZÉRT

GySEV Sopron állomás Kállai Éva aranykoszorús szocialista brigádjának tagjai egynapi keresetüket ajánlották fel a Nemzeti Színház felépítéséhez. Ezerötven forintot utaltak át az erre a célra nyitott számlára.

Fiatalok szakmai versenye

A dombóvári körzeti üzemfőnökség szakmunkásképző bázisán a dízelmotor-szerelő harmadéves tanulók részére szakmai versenyt rendeztek. A fiatalok szakmai ismereteikről adtak számot. Az elméleti felkészültséget bizonyító kérdések után az M 62-es mozdonytípus szerelése is szerepelt a feladatok között.

A zsüri döntése alapján *Farkas Róbert* lett a verseny győztese, és ezzel bejutott a szakma kiváló tanulója országos döntőbe. Az első három helyezett tanuló tárgyjutalmat kapott.

Áruvédelmi ankét

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban áruvédelmi ankétot rendeztek. *Csiki Géza*, kereskedelmi üzemfőnök-helyettes tartott tájékoztatót az árukárokról. Elmondotta többek között, hogy az üzemfőnökség területén 1982-ben 1458 kárjegyzőkönyvet készítettek, tavaly pedig 1375-öt. Fontos feladat, hogy a vasúton fuvarozott áruk törését, dézsmálását, minőségrongálását a minimálisra csökkentsék a vasutasok. Az eddiginél pontosabban kell betartani a fuvaroztatóknak is a rakodási szabályzatban előírtakat.

A beszámoló után a hozzászólók sok hasznos ötletet mondtak el az árukárok megakadályozásával kapcsolatban.

Műveltségi vetélkedő Nagykanizsán

A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házának ifjúsági klubja december 14-én műveltségi vetélkedőt rendezett a körzeti üzemfőnökség KISZ-fiataljai részére. A szellemi tornán részt vettek a helyi Húsipari Vállalat fiataljai is.

A csapatoknak kulturális, zenei és sportkérdésekre kellett válaszolniuk. A győzelmet Nagykanizsa állomás adminisztrátorainak csapata szerezte meg.

Az elnökség elfogadta
a MÁV munkaruházati és újítási szabályzatát

December 15-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendként megtárgyalta és elfogadta a MÁV munkaruházati szabályzatának kiegészítését és módosítását. A MÁV kollektív szerződés 11. számú mellékletét képező munkaruházati szabályzat kiegészítését és módosítását a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály — a vasutasszakszervezet közgazdasági osztályával egyetértésben — terjesztette elő.

Az előterjesztés megállapította többek között, hogy a különböző fórumokon megtárgyalt módosítási javaslatok csak úgy valósíthatók meg, ha azok jelentős költségnövekedéssel nem járnak. Az üzemi és területi vitákon elhangzott, *megalapozott javaslatokat a szabályzat tervezetbe bedolgozták.* A javaslatok többsége a munkaruhák, valamint a lábbelik viselési idejének csökkentésére, egyes nehéz munkakörökben két munkásnadrág adására, felsőrésszel ellátott mellesnadrág biztosítására vonatkozott. Kérték, hogy a használt lábbelik a dolgozók tulajdonában maradjanak.

A területi tanácskozásokon a felszólalók elismerték a tervezet realitását, a szabályozás helyességét, de szóvá tették a minőségi hiányosságokat.

A módosítások a kiadott tervezethez viszonyítva *évenként várhatóan 28-30 millió forint többletkiadást jelentenének,* ezért azonnali bevezetésükre gazdasági okok miatt nem kerülhet sor. Az 1984. január 1-től hatályba lépő munkaruházati szabályzatot úgy készítették el, hogy lehetővé tegye a lépcsőzetes módosítást. Ezáltal nem lesz szükség arra, hogy évente új szabályzatot adjanak ki.

Az elfogadott tervezet az eddigi szabályzattól eltérően előírja többek között a használt lábbeliknek a dolgozók tulajdonában való hagyását. A felsővezeték-szerelők, karbantartók, villanyszerelők, autó-motorszerelők, felsőrészes mellesnadrággal való ellátását, továbbá a lábbelik gyors elhasználódásával járó munkakörökben, *(kocsirendező, tolatásvezető, gépkísérő, saruzó, mozdonyfűtő stb.)*, a viselési idők csökkentését. Az egyes munkakörökben dolgozók, akik igénybe veszik a ruházatot, *(ács, állványozó, csatornatisztító, kábelfektető, kútásó stb.)*, egy munkáskabátot és két munkásnadrágot kapnak.

A veszélyes és ártalmas termelési tényezőktől függően egyes munkakörökben, például épületburkoló, építési és pályafenntartási gépkezelő, hegesztő, szertári munkás stb. a lábbelit védőfelszerelésként biztosítják majd.

A többi javaslatot *1985-ben és 1986-ban vezetik be.* A jelenleg érvényben lévő munkaruházati szabályzat hatályon kívül helyezésével egyidejűleg a kiegészítő ruházat ellátást külön utasításban szabályozzák.

Az új munkaruházati szabályzat — a kollektív szerződés 11. számú mellékleteként — *1984. január 1-én lép életbe,* a jelenlegi munkaruházat viselési ideje folytonosságának figyelembe vételével.

Az elnökség a továbbiakban megvitatta és elfogadta az új vasúti újítási szabályzatot. (Ennek tervezetét részletesen ismertettük lapunk szeptember 5-i számában.) A testület napirendjén szerepelt ezenkívül az állami és vasúti kitüntetési keretek felosztása, illetve a vasutas-szakszervezet 1984. évi, és a 1/2%-os ÖTA idei költségvetése, valamint a MÁV, a GySEV és az Utasellátó 1983. III. negyedévi tervteljesítése és a munkahelyi döntőbizottságok működésének tapasztalatai. Ez utóbbiról lapunk 3. oldalán részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.

A FELSZABADULÁS ÉVFORDULÓJÁRA
Brigádverseny Veszprémben

A veszprémi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai a felszabadulási munkaverseny keretében már több felajánlásukat teljesítették az elmúlt esztendőben. A vontatási üzemegység *József Attila* és *Gagarin* brigádja például közösen cserélte ki egy M 47-es dízelmozdony motorját. A mozdonyt nem kellett műhelybe küldeni, és a szokásos 2-3 hónap helyett egy hét múlva már ismét közlekedhetett.

A Zrínyi Miklós utazóbrigád hét tagja 62 óra szolgálatot vállalt társadalmi munka gyanánt. A Veszprém állomáson dolgozó *Hámán Kató, II. Rákóczi Ferenc* és a *Széchelyi István* brigádok közlekedőutakat, rakodótereket tisztítottak és javítottak, valamint feltöltötték a tolatópadkát.

Várpalotán hat brigád fogott össze, hogy az V. és a VI. vágány közötti 750 méter hosszú tolatási padkát feltöltsék. Ezáltal csökkent a balesetveszély.

A felszabadulási munkaversenyből eddig befolyt több mint tízezer forintot a szakszervezeti bizottság az idős nyugdíjas vasutasok támogatására fordítja. Az üzemfőnökségen ötletnapokat is tartottak. A 36 hasznos javaslat többsége az anyag- és energiatakarékosságra, valamint a munkaszervezésre vonatkozott.

Decemberi előzetes
Visszaesett a belföldi áruforgalom

Decemberben a vasút *9 millió 775 ezer tonna árut szállított,* vagyis az egy évvel korábban fuvarozott mennyiség 88,2, illetve a tervezett volumen 98,3 százalékát. A viszonylag alacsony teljesítményt elsősorban a belföldi áruforgalom nagymérvű csökkenése okozta. A fuvaroztató ügyfelek, vállalatok az év utolsó hónapjában ugyanis *mindössze 5 millió 754 ezer tonna árut adtak fel,* ami a bázis értéknek csak 83,6, a terv szerintinek pedig 90 százaléka.

Nemzetközi viszonylatban a tervhez képest is jó a vasút decemberi teljesítménye. Exportként egymillió tonna árut vett át elfuvarozásra, ezzel a havi exportszállítási tervet 112,9 százalékra teljesítette. A bázishoz képest ez egyébként 97,8 százalékos teljesítmény.

Az árutonna-kilométerben kifejezett áruszállítási teljesítmény a tervhez képest várhatón 110,4 százalékos lesz, míg a bázishoz viszonyítva 90,5 százalékra alakul.

Minőségi mutatók tekintetében rosszabb a decemberi helyzetkép. A hálózat egyes részein összetorlódott az elegy, tehát lassult az áruk mozgása. Az előző év decemberéhez képest duplájára nőtt a vonatfeloszlatások száma, és 15,8 százalékkal lett hosszabb a kocsiforduló idő.

Ezen időszakban *20 millió 315 ezer utasa volt a MÁV-nak,* csaknem egyezően a tervezett utasszámmal. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 99,1 százalékos lesz. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége azonos az előző év decemberében kimutatott adattal, amit természetesen jó lett volna most — amikor a bázishoz képest 8 százalékkal csökkent az utasok száma — valamelyest javítani.

A fiatalok tervezték
Szabadidő-központ épül Szegeden

A Minisztertanács, a SZOT, a Hazafias Népfront, az ÉVM és a KISZ Központi Bizottsága parképítő *pályázatot hirdetett* azzal a céllal, hogy — ahol erre szükség van — olyan komplex szabadidőközpont épüljön, ahol a fiatalok különböző korcsoportjai kulturált körülmények között tölthetik el szabad idejüket.

A szegedi vasúti KISZ-bizottság fiataljai is beneveztek erre a pályázatra. A vasutas művelődési ház szomszédságában levő területre olyan sportolási célokat biztosító parkot terveztek, ahol a tízéves gyermektől a nyugdíjas korú emberig mindenki talál magának elfoglaltságot, szórakozást, kikapcsolódást. Ezzel a tervvel a szegediek *a Csongrád megyei pályázaton első helyezést értek el, s bejutottak az országos döntőbe.* Ott harminc pályaművet bírálnak el, s a legjobbakat 100 ezer forinttal díjazzák. Ha ott sikert arat a szegedi vasutas fiatalok pályázata, akkor ismét egy szép parkkal gazdagodik a város.



Profilváltás után
Iparvágány a gazdaságban

A Helvéciai Állami Gazdaság iparvágányának hosszát csaknem megháromszorozták az utóbbi években, de a termelőberendezések kapacitásának jobb kihasználását célzó profilváltás nyomán még mindig gyakori, hogy nem tudják fogadni az oda érkező vagonsorokat. Ez a helyzet feltétlenül megköveteli a vasút és a gazdaság dolgozóinak legszorosabb együttműködését. Kovács András állomásfőnök, valamint az áruk le- és feladásával foglalkozó hét beosztottja szerint nincs is az együttműködéssel különösebb gond. Ebben az esztendőben ismét sok műtrágya érkezik Záhonyból ömlesztve, amit a gazdaság dolgozói csomagolnak zsákokba, majd újra vagonba rakják, s küldik végső rendeltetési helyére.

Képünkön balról: az ömlesztve érkező áru kirakása.

Jobbról: immár zsákokban folytatja útját a mezőgazdasági üzemek nélkülözhetetlen „keveréke", a műtrágya.

(Zelman Ferenc felvételei)



A dolgozók létérdeke:

Japánban ne hátráljon meg a szakszervezeti mozgalom

A japán szakszervezeti mozgalomnak, amely a második világháború végén született, az eltelt években halványult osztályjellege, és csökkent harci szelleme. Ezért napjainkra elkerülhetetlenné vált megújulása — hangsúlyozta *Akira Iwai*, a SOHYO volt főtitkára, a Nemzetközi Munkásmozgalmi Intézet jelenlegi elnöke, a közelmúltban megjelent cikkében.

Ez a megállapítás vonatkozik többek között a Japán Szakszervezetek Főtanácsára, a SOHYO-ra is, amely 4,5 millió tagot számlál. A japán munkásosztály képviselőjeként harcolt az imperializmus, a monopolista tőke és a militarizmus ellen. Küzdött a békéért és a leszerelésért, a demokráciáért, a dolgozók és a szakszervezetek jogaiért, ám napjainkra elvesztette vezető szerepét a japán szakszervezeti mozgalomban.

Három szembenállás

A Japán Munkaszövetség, a DOMEI, 1,9 millió taggal rendelkezik. A nagyvállalatok szinte valamennyi alkalmazottját magába tömörítő szervezet a dolgozók és a munkaadók közötti „harmonikus kapcsolatokat" és egyfajta "társadalmi közmegegyezést" ajánl. *A DOMEI azzal vált nevezetessé, hogy nyiltan tagadja a közalkalmazottak sztrájkjogának szükségességét.* Ugyancsak a DOMEI ellenzi az üzemekben a SOHYO-tagok által szervezett akciókat és ellenzéki csoportokat szervez a "Három szembenállás: *antikommunizmus, antifasizmus és antimonopolizmus*" jelszavával.

A japán szakszervezeti szervezetek között ugyancsak meg kell említeni két másik szakszervezeti csoportosulást: a CHURITSU-ROREN-t 1,1 millió taggal, amely a SOHYO, valamint a DOMEI között helyezkedik el politikai tekintetben. Ez a szakszervezet kifejezte ellenvéleményét a DOMEI „harmonikus" politikájával kapcsolatban, és bizonyos kérdésekben együttműködik a SOHYO-val. A másik szakszervezeti csoportosulás — amely nem csatlakozott semmilyen országos központhoz — 17, valóban független ipari szakszervezetből áll és tagjainak száma közel 740 ezer.

A kapitalista válság kibontakozásával azonban a japán szakszervezeti vezetők az utóbbi években egyre békülékenyebb magatartást tanúsítanak az imperializmus és a monopóliumok tekintetében. A kormány és a monopóliumok támogatják ezt a tendenciát és közben támadják a sztrájkjogot. Ugyancsak ideológiai kampányt indítottak a sztrájk által a lakosságnak okozott „kellemetlenségek" témájáról.

A tavaszi kampány, vagy „shunto" — amelyet minden évben a SOHYO és a CHURITSU-ROREN szervez a béremelések érdekében — sem érte el, hogy sztrájkakciók szerveződjenek. Ez a magyarázata annak, hogy a kormány és a monopóliumok miért tudják fokozni támadásaikat a Vasutasok Szakszervezete, A KOKURO ellen, amely továbbra is Japán legharcosabb szakszervezete.

1982. december 14-én létrejött a Japán Magánszektor Szakszervezeti Tanácsa, a ZENMIN-ROKYO is. Napjainkban 958 ezer dolgozót foglal magában. *Meg kell azonban jegyezni, hogy a ZENMIN-ROKYO politikailag jobbra tartó szakszervezet,* amely el akarja szigetelni a japán szakszervezeti mozgalom harcos szárnyát, súlyos belső válságba sodorva a SOHYO-t.

A SOHYO újjászületése tehát létfontosságú kérdéssé vált a japán szakszervezeti mozgalom számára.

A japán munkásmozgalom jelenlegi helyzetének jobb megértése érdekében Akira Iwai elnök rövid történelmi visszapillantást tett cikkében. Egy viszonylag nem túl hosszú időszakot kivéve, 1947-től 1948-ig, amikor is a japán kormány szocialista párti irányítás alatt volt, állandóan a konzervatívok állnak az ország ügyeinek az élén a háború befejezése óta. Jelenleg az a helyzet, hogy a konzervatív párt, amely a parlamenti helyek többségével rendelkezik, nem akarja felismerni a japán nép nagyfokú békevágyát, nem akarja ismerni a demokratikus alapelveket, s azt kívánja, hogy a többség vegye figyelembe a kisebbség véleményét. Főleg a Nakaszone-kormány fogadott el néhány reakciós intézkedést olyan kérdésekben, amelyeket még az előző konzervatív kormány is „tabu"-nak tekintett.

Veszélyes politika

A kormány ezekkel az intézkedéseivel egy új típusú önkényuralom kialakulásának kedvez, amelyet az Egyesült Államokból a *Reagan-kormány* politikája sugalmaz. Mindezt jól illusztrálja a nemzeti megegyezés alapján az alkotmányban rögzített békezáradék megsértése; a katonai együttműködés szélesítése a Egyesült Államokkal; a *„Három Nukleáris Tiltás"* (gyártás, készletezés és szállítás) hatályon kívül helyezése. Japán újrafegyverkezését igazolva a védelem nevében, *Nakaszone* néhány, nyugtalanságra okot adó módosítást próbál végrehajtani az alkotmányban.

Az embereknek elegük van abból a veszélyes politikából, amelyet a Liberális Demokrata Párt folytat. Ezt látszik igazolni az is, hogy két helyi választás során a szocialista jelölt győzött a konzervatív képviselővel szemben a Hokkaido prefektúrában, Fukuoka-ban pedig a szocialista és a kommunista pártok által támogatott haladó elvű képviselő szerezte meg az elsőbbséget a Liberális Demokrata Párt volt tartományi vezetőjével szemben.

Az LDP befolyása alá akarja vonni a ZENMIN-ROKYO-t éppen úgy, mint a tömegtájékoztatási eszközöket saját politikai céljainak érdekében. Bár az emberek számolnak az LDP gyengeségeivel, tisztában vannak azzal is, hogy a párt még számos ütőkártyával rendelkezik, és súlyos veszélyt jelent, amint azt a reakciós egységfront létrehozása is tanúsítja.

Ezután a szerző rámutatott arra, hogy a teljes leszerelésért folytatott küzdelem során a japán népnek szembe kell szállnia az amerikai imperializmustól eredő *és egyre növekvő háborús fenyegetéssel,* továbbá a Nakaszone-kormány azon szándékával, hogy katonai szuperhatalommá alakítsa át Japánt. A japán—amerikai biztonsági egyezmény felbontásáért folyó harc, és Japánban atomfegyvermentes békeövezet létrehozása életfontosságú kérdés.

A Nakaszone-kormány jelenleg arra készül, hogy olyan alkotmányellenes törvénymódosítást szavaztasson meg, amely lehetővé teszi Japán katonai nagyhatalommá válását. Ez a politika jól beleillik a kapitalista rendszer jelenlegi logikájába, *ahol az ipari termelés csökkenésével és a munkanélküliség állandó növekedésével párhuzamosan növekszik a fegyvergyártás.* Ráadásul a japán népre újabb adókat vetnek ki, hogy ezzel próbálják csökkenteni a nemzeti költségvetés deficitjét, amely 1982-höz viszonyítva 26,2 százalékkal emelkedett. Az adóemelések is az életszínvonal romlásával járnak, ami miatt az emberek elégedetlensége nőttön nő.

A kormány, hogy megakadályozzon mindenféle népi visszavágást, ki akarja szélesíteni a rendőrség és a hadsereg jogait.

A válság és hatása

Japánban a bérek növekedése lényegesen alatta maradt az árak emelkedésének. *A munkanélküliek száma szakadatlanul növekszik.* Különösen a nagyvállalatok kezdtek hozzá dolgozóik számának csökkentéséhez és a munkahelyek „újraelosztásához", ami valójában a munkások elbocsátását jelenti. Ugyancsak hozzájárul a munkanélküli állomány növekedéséhez a csődbejutott vállalatok számának emelkedése. 1982-ben 17 610 csődöt jelentettek be. *A munkanélküliek aránya rövidesen elérheti Japánban a 10 százalékos küszöböt,* éppen úgy mint Nyugat-Európában és az Egyesült Államokban. Ezért lendült fel napjainkban a heti munkaidő csökkentéséért folyó harc is.

Annak érdekében, hogy a SOHYO újjászülessen, mindenekelőtt a vezetését kell demokratizálni — hangsúlyozza a volt főtitkár. Az új szakszervezeti stratégiát a dolgozók érdekeinek védelméért folyó harc irányába kell orientálni. A válság sajnos — valamennyi következményével együtt — közömbös, letargikus légkör kialakulását eredményezte a dolgozók között, még akkor is, ha minden egyes dolgozónak meg van a maga jogos követelése. Ezért az újjászülető SOHYO-nak fokoznia kellene erőfeszítéseit a dolgozók szervezésére és akciókra mozgósítására, hogy érvényt szerezzenek követeléseiknek.

Mindez sürgető nemzetközi feladat is, és az egyedüli hatásos eszköz, hogy megmentsük bolygónkat egy fenyegető katasztrófától — hangsúlyozta Akira Iwai elnök.

Baranyai Zoltán

Tunéziai vasúti szakemberek

A mozdonyok karbantartását tanulmányozták Magyarországon

A hazai vasúti járműgyártásnak jó híre van szerte a világon. Ennek is köszönhető, hogy a Tunéziai Köztársaság az 1956-os függetlenné válása óta mind szorosabb kooperációs és kereskedelmi kapcsolatot tart fenn a MÁV-val, valamint a magyar vasúti járműgyártó üzemekkel (a Ganz-MÁVAG-gal, illetve a Ganz Villamossági Művekkel). De az sem lényegtelen, hogy Tunéziában az újonnan épülő vasútvonalak és a hozzátartozó járulékos épületek, műtárgyak terveit az UVATERV készítette el a hetvenes évek végén.

A *Societé National Chemen de Fer Tunis* (SNCFT) vagyis a tunéziai vasutak négy vezető szakembere november 16. és december 14. között tapasztalatcsere és járművásárlási céllal hazánkban járt. Az arab kollégákat *Lovas József* a vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztályának csoportvezetője kalauzolta. A küldöttséget mi is felkerestük az Északi Járműjavítóban, ahol éppen a járművek és alkatrészek rendszerét tanulmányozták.

Így kezdődött

Elsőként a tunéziai vasutak múltjáról, illetve jövőjéről érdeklődtünk *Bouvaoun Mohamed* vezetőmérnöktől:

— A mi vasútunk 34 évvel fiatalabb, mint az önöké, vagyis az első vonalat 1880-ban nyitották meg. Ezzel nemigen szoktunk dicsekedni, de nem a késői kezdet miatt, hanem azért, mert ez a vasút népünket a gyarmatosítókra emlékezteti. Az első vonalat ugyanis a franciák építették Gafsatól, vagyis a foszfát lelőhelyektől a tengerig. Ez így 1956-ig, a függetlenné válásunkig, idegen érdekeket szolgált. A függetlenné válásunk után kezdődtek meg a nagyobb vasúti építkezések, a járműpark fejlesztése, korszerűsítése. Az első években nagyon sok nehézséggel kellett megküzdenie az SNCFT-nek. Felszabadulásunk után valamennyi ott dolgozó franciát hazaküldtek, helyettük az akkor még kevésbé képzett tunéziai szakkáderek vették kézbe a vasút irányítását és mindenféle szolgálatot. A kezdeti idők tehát nagyon gyötrelmesek voltak. Később azonban a szocialista országokkal, közte Magyarországgal is kooperálva, mind több szakembert képeztünk ki, és átvettük a tapasztalatokat. Lassan így eljutottunk odáig, hogy megszüntettük a gőzvontatást, és a vasútvonalunk hossza már meghaladta a kétezer kilométert. Ennek háromnegyede 1000 milliméter nyomtávú, a többi pedig már általános európai méret, vagyis 1435 milliméter. A jövő év márciusában viszont egy merőben új korszak kezdődik hazánk vasútján. Ekkor adjuk át ugyanis az első villamosított, 15 kilométer hosszú, vonalat, amely Souss és Monastik városokat köti majd össze.

Beszerzőúton

— Milyen magyar gyártmányú gépeket, berendezéseket használnak vasútjukon?

— Mint említettem, nálunk 1956 után nagyrészt megszűnt az idegen személyi befolyásoltság. Ám vasúti járműveink zöme még mindig francia, amerikai és kanadai gyártmányú. Ezek mellett már régóta üzemelnek a Ganz mozdonyai, motorkocsijai, ezenkívül öt magyar gyártmányú darunk is van. Ezek a gépek eddig beváltották a reményeket és az sem lényegtelen, hogy a korábban kötött magyar—tunéziai kereskedelmi szerződés alapján előnyösebben jutunk az önök gépeihez, mintha azokat tőkés cégektől vásárolnánk. Ez az üzlet természetesen Magyarországnak sem hátrányos, mivel közismerten fejlett mezőgazdasága van. Mi pedig főleg az említett termékekért nagy mennyiségű foszfát műtrágya alapanyagot szállítunk. Ittlétünk alatt szerződést kötöttünk 20 M 41 sorozatú dízelhidraulikus rendszerű, 2500 lóerős mozdonyra, 101 személykocsira és hat, egyenként háromrészes villanyvonatra. Az utóbb említett szerelvények természetesen az új villamosított vonalon közlekednek majd.

— Miért éppen 101 személykocsit rendeltek?

— Kormányunk döntése alapján köztársaságunk elnökének Habib Bourgibanak ezek közül rendeznek be egy vagont, amelyet kormányzati kocsiként használnak bel- és külföldi utazásokhoz.

Egy kis „ráadás"

— Mit tanulmányoztak a MÁV területén?

— *Mindenekelőtt a járműfenntartási rendszereket, a javítási tervek megszervezését szeretnénk jól megismerni.* Magától értetődően ez a folyamat önöknél sokkal kiforrottabb, szervezettebb, mint nálunk. Több járműjavítóban — főleg az Északiban — és a vontatási telepeken sikerült is behatóan tanulmányozni többek között a munkafolyamatok láncolatát, s ezen belül az éves javítási tervek összeállítását és annak havi részletekre való lebontását. Figyelemmel kísértük a járművekhez tartozó fődarabok útját az üzemben. Megtekinthettük a mozdonyok javítását és az azt követő minőségi ellenőrzését, valamint annak dokumentálását. *Megismerkedhettünk a szakmunkásképzés módszereivel.* Ezenkívül még sok-sok műszaki érdekességet tanulmányozhattunk. Ezért lapjukon keresztül is szeretnénk köszönetet mondani a MÁV illetékes vezetőinek, hogy ilyen sok fáradságot áldozva, lehetővé tették nekünk ezt a tapasztalatszerzést, amit mi minden bizonnyal eredményesen tudunk hasznosítani majd az SNCFT területén.

Séra Sándor

A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Kis hírek a nagy események hátterében

A világpolitika napjainkban nem bővelkedik mosolyt fakasztó eseményekben. Inkább a komor, olykor félelmet keltő hírek borzongatják a nemzetközi élettel foglalkozók idegeit. Ennek ellenére a tekintélyes szovjet külpolitikai hetilap, a Novoje Vremja minden számában egy teljes oldalt szentel a kevésbé borongós, de valódi eseményekkel összefüggő hírek közlésére, talán éppen azért, hogy „feszültségmentesítse" olvasóit. Ezekből a hírekből gyűjtöttünk össze néhányat.

Megmérettetve

Egy chicagói szálloda tulajdonosa a holt szezon beálltával úgy csalogatja vissza vendégeit, hogy testsúlyuk szerint fizettetti velük a számlát. Mérleget helyezett el a szálló halljában, ahol az újonnan érkezetteknek meg kell mérni magukat. Ha a házaspárok együtt nem nyomnak többet 90 kilónál, ingyen szolgálják ki őket. Ha a párok súlya meghaladja a 225 kilót, szintén kedvezményt kapnak.

Poharazó a parókián

A londoni Walworth városnegyed anglikán templomának teteje felújításra szorult, pénz azonban nem volt rá. *Paul Jobson* tisztelendő ekkor egy poharazót rendezett be a parókián. Ez az intézmény — jelentette a nyugatnémet Stern magazin — nem csupán a tetőjavítás költségeinek fedezését szolgálta, hanem a hívek lelki életére is kedvezően hatott. A tisztelendő szerint az egyházközséghez tartozó hívek becsípve szívesebben meggyónják azt, ami a szívüket nyomja. Ugyanezen oknál fogva a „faji problémák" is elsimultak: az intézmény valamennyi tagja testvérnek érzi magát.

Fő a bátorság

John Jones, a greenwichi kórház elektrogépésze bátor ember hírében állt — írja a Daily Telegraph. — Alig több mint egy év alatt többször szállt szembe a kórházban keletkezett tüzekkel. Bátorságát gazdagon jutalmazták. Ám végül is a hős megbukott, mivel — mindig ő volt a tüzek okozója . . .

Törvény szerint

Az egyik dán bíróság két prostituáltat elítélt lopásért — közölte az Associated Press. — Az elítéltek azonban fellebeztek a Legfelsőbb Bírósághoz, azzal az indokkal, hogy az első fokú bíróság esetükben nem volt pártatlan. Az esküdtek közül ugyanis korábban három személy az ő „ügyfelük" volt.

Kinek mi jár?

Az omani iszlám Igazságügyi Minisztérium nemrégiben felülvizsgáltatta a balesetet szenvedettek kártalanítási díjtáblázatát, és a következő „értékskálát" állította fel: Ha egy muzulmán férfi sérül meg, 5000 rial jár neki. Ha egy muzulmán nőt ér baleset, őt 2500 rial kártérítés illeti meg. Ha más vallásúak szenvednek balesetet, akkor a sérült férfinek 1666, míg egy-egy nőnek 833 rial kártalanítás jár.

A mohó mullah

A legöregebb mullah, a bangladeshi Fatahabadban 104 éves, és négy felesége van. Ennek ellenére elhatározta, hogy feleségül vesz egy ötödik nőt is, aki még csak 16 éves. A faluban nagy lett a felháborodás. De nem azért, mert túl fiatal a hölgy, hanem azért, mert a muzulmán törvények tiltják, hogy valakinek öt felesége legyen.

Elhagyták, meglelték

A japán vasutak talált tárgy irodája nem unatkozik. A szórakozott utasok a múlt évben félmillió esernyőt felejtettek a kocsikban. Ehhez jön még körülbelül 300 000 ruhadarab és 250 000 könyv. A legértékesebb talált tárgy egy 30 millió yen értékű ékszereket tartalmazó bőrönd volt, amelyet egy spicces ékszerész felejtett a tokiói pályaudvaron. A legszokatlanabb talált tárgyak között volt 156 műfogsor és 4, halotti hamvakat tartalmazó urna . . .

Van megoldás

Sol Levin amerikai mérnök nyugtalankodott amiatt, hogy gyermekei túl sok időt töltenek a televízió előtt, amelynek műsorában túltengenek az erőszakos és pornográf jelenetek. Meg is találta az ellenszert. A televíziót egy kerékpárral meghajtott áramfejlesztővel kapcsolta össze. Most tehát a fiainak egymás után kell tekerniök a pedált, ha valamelyik adást nézni akarják. Ez nagyban fékezi kíváncsiságukat.

Vonóerő

A „flandriai kolosszus"-nak becézett belga *Walter Arfeuille* megdöntötte a saját világrekordját: álkapcsainak erejével tizenegy — összesen 154 tonna súlyú — vagont mozdított meg. Két tonnával döntötte meg tehát korábbi rekordját.

Korlátozás

A norvég kancellária államtitkárát, *Erling Norvikot* megkérdezték az újságírók: — Mit tesz a kormány, ha a parlament úgy dönt, hogy az országban nemcsak vasárnap, hanem még szombaton is tilos az alkoholos italok árusítása?

— A kormány pénteken fog bevásárolni — válaszolta Norvik.

Felmentés — kinevezés



Pullai Árpád közlekedési miniszter méltatja a felmentett Szűcs Zoltán és a kinevezett dr. Bajusz Rezső érdemeit

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az új esztendő első munkanapján, január 2-án a MÁV Vezérigazgatóságon bensőséges ünnepségre került sor. *Pullai Árpád* közlekedési miniszter *Szűcs Zoltánt*, a Magyar Államvasutak vezérigazgatóját — érdemei elismerése mellett, nyugállományba vonulása alkalmából — felmentette beosztásából és egyidejűleg kinevezte *dr. Bajusz Rezsőt* a MÁV vezérigazgatójává.

Szűcs Zoltánt 1977-ben bízták meg a vezérigazgatói teendők ellátásával. Azóta nagy hozzáértéssel, szorgalommal irányította az ország legnagyobb vállalatát, sokat tett a vasút technikai-műszaki fejlesztéséért, a fuvaroztatókkal való kapcsolat erősítéséért, a kereskedelempolitikai elvek érvényesítéséért.

Az ünnepségen jelen volt *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is, aki méltatta Szűcs Zoltán érdemeit, munkásságát és sok sikert kívánt dr. Bajusz Rezsőnek, az új beosztásban való tevékenységhez.

Az Elnöki Tanács Szűcs Zoltánnak a több évtizedes, eredményes munkájáért nyugállományba vonulása alkalmából a Szocialista Magyarországért Érdemrendet adományozta.



Dr. Bajusz Rezső műszerészként kezdte pályafutását. A vasúttal 1948-ban került kapcsolatba az északi főműhelyben, ahol esztergályosként dolgozott. Az első MÁV munkáskáderképző tanfolyam elvégzése után forgalmi szolgálattevő és állomásfőnök-helyettes lett, majd Miskolcon a forgalmi osztály vezető-helyetteseként dolgozott. A MÁV vezetőképző tanfolyam elvégzése után Szombathelyre helyezték, ahol a vasútigazgató-helyettesi teendőket látta el. Később a szegedi igazgatóság vezetője lett.

Dr. Bajusz Rezső hároméves pártfőiskolai tanulmányainak befejezése után 1957-ben a szombathelyi vasútigazgatóság élére került. Két év múlva megvált vezetői beosztásától és az MSZMP Központi Bizottsága közlekedési és hírközlés-politikai főmunkatársaként dolgozott 1962-ig, amikor a tárca tervgazdasági főosztályának vezetésével bízták meg. Egy ideig a pénzügyi főosztályt, majd két évig a közlekedéspolitikai főosztályt, később ismét a tervgazdasági főosztályt vezette.

A csaknem két évtizedes minisztériumi vezetői tevékenysége alatt szinte a közlekedés egész területével, de ezen belül a vasút elméleti és gyakorlati kérdéseivel is foglalkozott. A minisztériumból a Közlekedéstudományi Intézet élére került, melyet nagy kezdeményező készséggel, szakmai szeretettel és hozzáértéssel vezetett. Utóbbi munkaterületén jelentős tudományos tevékenységet folytatott. Tollából számos publikáció jelent meg, elsősorban közgazdasági és közlekedési témakörökből. A közgazdaságtudományok kandidátusa címet szerzett egyetemi tanár ma is több tudományos egyesület vezetésében vesz részt. Eredményes szakmai és társadalmi munkáját eddig számos kitüntetéssel ismerték el. Egyebek között tulajdonosa a Munka Érdemrend arany fokozatának, és megkapta az Eötvös Loránd díjat is.

MUNKAÜGYI DÖNTŐBIZOTTSÁGOK

A jogvitákban önállóan döntenek

A *munkaügyi döntőbizottságok* tevékenysége az utóbbi években elég ritkán szerepelt a nyilvánosság előtt. Pedig rendkívül fontos és felelősségteljes feladatot lát el a vasútnál működő mintegy százhatvan döntőbizottság, illetve másfélezer tisztségviselő. Önállóan döntenek a munkáltató és a dolgozó közötti munkaviszonyból eredő jogvitákban. A dolgozó kérelme alapján lefolytatott eljárás eredményeként határozatukkal *megváltoztathatják a munkáltató által hozott jogszabálysértő, illetve megalapozatlan fegyelmi, kártérítési határozatokat, kötelezhetik a munkáltatót arra, hogy biztosítsa a dolgozóknak a jogszabály és a kollektív szerződés alapján őket megillető jogokat, juttatásokat.*

ÉVENTE ÜGYEK EZREI

Az elnökségünk elé terjesztett tájékoztatóból és statisztikából azt a következtetést lehet levonni, hogy döntőbizottságaink túlnyomó többsége jól látta el feladatát. Évente mintegy 2300-2400 ügyet tárgyaltak. Határozataik mintegy 80 százalékát a munkáltató és a dolgozó megnyugvással — további bírósági jogorvoslat nélkül — tudomásul vette. *A bíróságok előtt megtámadott döntőbizottsági határozatok túlnyomó részét az eljáró bíróságok jogszerűnek, megalapozottnak ítélték, és helybenhagyták.* Így az összes ügyek több mint 90 százalékában érvényesült a döntőbizottság határozata.

Leggyakrabban a munkáltató által hozott fegyelmi, valamint kártérítésre kötelező határozatot tartják a dolgozók sérelmesnek. Ezért az ilyen ügyek szerepelnek a legnagyobb arányban a döntőbizottságok munkájában. Sajnos még mindig előfordul, hogy egyes szolgálati helyeken nem vizsgálják ki elég alaposan a fegyelmi, kártérítési ügyeket, *nem veszik figyelembe a dolgozó védekezését, bizonyítási indítványait.* Ezeket a mulasztásokat sokszor a döntőbizottsági eljárás során kell pótolni, ami igen sok többletmunkát ró a bizottságokra, és *hátráltatja a panaszok gyors elintézését.*

MÉLTÓAK A BIZALOMRA

Még mindig elég gyakran hangzik el — általában megalapozatlanul — olyan vélemény, hogy a döntőbizottsági tisztségviselők függőségi viszonyban vannak a munkáltató szerv vezetőjével, „nem mernek" a dolgozó javára dönteni akkor sem, ha nyilvánvalóan neki van a jogvitában igaza. Az ilyen általánosító véleményeket jól cáfolja az a tény, hogy *döntőbizottságaink az összes ügyek több mint felében a dolgozó kérelmének részben, vagy egészben helytadó határozatot hoztak.*

A döntőbizottsági tisztségviselőkkel szemben emberi magatartásukat, szakmai felkészültségüket illetően egyaránt magasak a követelmények. Tisztségviselőink nagy többsége ilyen szempontból is méltán élvezi dolgozótársai bizalmát. Ami szakmai felkészültségüket illeti — nem jogvégzett dolgozókról van szó —, *rendszeres továbbképzésük biztosított.* A MÁV ezt saját hatáskörben szervezi és bonyolítja le. A tanfolyamokon — a leggyakrabban előforduló ügyek tanulságait elemezve — *gyakorlati tudnivalókra is oktatják a tisztségviselőket.* Egyre eredményesebbé válik, hogy a tanfolyamra azokat a munkaügyi bírókat hívják meg előadónak, akik felülbírálják a döntőbizottsági határozatokat, tehát a legjobban ismerik e tevékenység esetleges hiányosságait.

Az üzemfőnökségeknél működő döntőbizottságoknál esetenként gondot okoz az ügyforgalom miatti leterhelés. Van olyan döntőbizottság is, amely több mint 100 ügyet tárgyal egy évben. A legtöbb problémát az okozza, hogy általában nem alakult ki megfelelő *munkamegosztás a tárgyalások vezetésében* a döntőbizottsági elnökök és elnökhelyettesek között.

Általában a döntőbizottsági elnökökre hárul a feladatok többsége. Sok olyan választott elnökhelyettes van, aki viszont nem, vagy csak igen ritkán vesz részt a konkrét munkában. Ezek az okok is közrehatottak azokban a hiányosságokban, amelyek a leggyakrabban a kérelmek *elintézési idejének indokolatlan elhúzódásában* nyilvánultak meg. A jövőben éppen arra kell döntőbizottságainknak az eddiginél is nagyobb figyelmet fordítaniuk, hogy az egyszerűbb jogvitákat lehetőleg *a kérelem benyújtásától számított nyolc napon belül* elintézzék, és ez az idő bonyolultabb ügyekben se legyen hosszabb 30 napnál.

JAVULÓ FELTÉTELEK

Az elnökség által elfogadott tájékoztató foglalkozott a döntőbizottsági munka ellátásához szükséges dologi és személyi feltételek helyzetével is. Részletes elemzést tartalmazott a tisztségviselőkkel való rendszeres kapcsolattartás szükségességéről, ezzel összefüggésben a munkáltatók munkaügyi és jogi apparátusának, illetve a szakszervezeti szerveknek — különösen a jogsegélyszolgálatoknak — a feladatairól.

Az elnökség határozatában kifejezte elismerését és köszönetét a munkaügyi döntőbizottsági tisztségviselők választás óta végzett tevékenységéért. Egyúttal felkérte a MÁV, az Utasellátó Vállalat és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút gazdasági vezetését, hogy a partner szakszervezeti szervekkel együttműködve, rendszeresen értékeljék a munkaügyi döntőbizottságok tevékenységét, és gondoskodjanak az ebben kiemelkedő társadalmi munkát végzők erkölcsi és anyagi megbecsüléséről.

Dr. Halász György

Győrben és Szegeden

Pályaválasztási kiállítás

Fényképekkel, régi és modern használati eszközökkel, grafikonokkal és terepasztallal tarkított kiállítás nyílt decemberben *Győrött*, az Arany János Művelődési Ház egykori könyvtárhelyiségében. Az ajtón és a termekben ott van a fölírás: *„Gyertek hozzánk vasutasnak!"* Ebből rögvest kiviláglik, hogy a kiállítás rendezői vasutas verbuválásra készülődnek.

— Pontosabban ez az óhajunk sohasem szűnik meg — mondja derűsen *Maász László*, a központi munkaerő felvételi iroda győri kirendeltségének vezetője. — *Így év végén, minden esztendőben megrendezzük a pályaválasztási kiállítást.* Éppen akkor, amikor a fiatalok az általános iskola nyolcadik osztályában az utolsó nekifutásban, az utolsó félévben vannak, és a pályaválasztás előtt állnak. Miért titkolnánk? Azzal az elképzeléssel rendezzük, hogy néhányan a látogatók közül bizonyosan megkedvelik a vasutat. Küzdelmes és szép szakma a miénk. És a fiatalok szeretnek küzdeni. Erre építünk.

Jó elgondolás. Bizonyosan meglesz a haszna is, hiszen amíg beszélgetünk, egyre-másra érkeznek a győri általános iskolákból a nyolcadik osztályok tanulói, és nézegetik, szemlélik a kiállított tárgyakat: a ruhákat, a jelzőlámpákat, a forgalmi szolgálattevő sapkáját, az indító tárcsát, a sebességmérő órákat, a korszerű mozdonyokról készített felvételeket – a látnivalókat.

Ágh Miklós, a körzeti üzemfőnökség gazdasági üzemfőnökének helyettese, ezt mondja a kiállításról:

– Kiállításunknak az a célja, hogy bemutassuk: óriási fejlődésen ment keresztül a MÁV. Nincs az országban még egy olyan vállalat, ahol a foglalkozásoknak ennyire széles skálája található, választható, mint nálunk. A vasút egyre inkább képzett, kvalifikált szakmunkásokat, műszaki embereket igényel. Nincs szégyenkezni valónk a kereseti lehetőség és a szociális ellátottság tekintetében. Persze azt a roppant felelősséget sem hallgatjuk el, amely a vasutasok munkáját meg kell, hogy határozza.

Még valamit a kiállításról. A győri körzeti üzemfőnökség egy alkalommal már kiváló eredményt ért el az évről évre megrendezett pályaválasztási versenyben. A közlekedési pályák bemutatásáért első díjat nyert. Díszes oklevéllel és szép kristály vázával ismerte el a zsüri a kiállítók gondos, hatásos, eredményes munkáját.

December 12-től egy héten át gyermekzsivalytól volt hangos a szegedi vasutas művelődési ház nagyterme. Kíváncsi szemek lesték a terepasztalon futkározó szerelvényeket, csodálták a vitrinekben elhelyezett különböző járművek makettjeit, a szakmunkástanulók által készített metszeteket, munkaeszközöket és a miniatűr kovácsműhelyt. A Diaflex képeket villantott fel a vasút múltjából és jelenéből, a paravánokon elhelyezett fotók pedig bepillantást adtak a vasúti szakszolgálatok munkájába, az ott dolgozó vasutasok életébe.

A rendkívül érdekes és látványos kiállítást a csomóponti KISZ-bizottság rendezte azzal a céllal, hogy segítsenek a pályaválasztás előtt álló fiataloknak és megismertessék velük a vasutas szakmát. E célból 34 iskolával vették fel a kapcsolatot, kérve őket, hogy tekintsék meg a bemutatót, ismerkedjenek a vasút által kínált százhatvan szakma munkájával. A csoportosan érkező fiataloknak tájékoztató füzetet adtak át és egy órás filmprogrammal is könnyítették a pályaválasztást.

A kiállítás sikerére jellemző, hogy azt több mint kétezren tekintették meg.

Sindulár—Gellért

45 éve nyugdíjban

Századik születésnap

Putz Ferenc nyugdíjas vasutas, veszprémi lakos december 16-án ünnepelte születésének 100. évfordulóját. Az Akácfa utcai családi házban köszöntötte ebből az alkalomból az idős nyugdíjast *Bajczi Gyula*, a városi tanács elnökhelyettese, *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára, és *Fehér István*, az igazgatóság pártbizottságának titkára. Az üzemfőnökség jókívánságait *Téli János* szb-titkár tolmácsolta. *Koszorus Ferencnek*, a vasutas-szakszervezet főtitkárának jókívánságait *Bartos Lajos* a tszb nyugdíjas szervezője adta át. Az ünnepségen jelen voltak a *Putz Ferencet* patronáló veszprémi *Széchenyi István* szocialista brigád képviselői is.

Köszöntötték a 100 éves Feri bácsit a helyi 6-os számú általános iskola úttörői is.

Pucz Ferenc pályamunkásként kezdte vasúti szolgálatát. Később a Veszprém melletti Lókúton pályaőr volt. Innen ment nyugdíjba 1938-ban. Négy gyermeke, négy unokája és hét dédunokája van. Néhány évvel ezelőtt még aktív résztvevője volt a nyugdíjas csoport rendezvényeinek. Betegállományban sohasem volt, orvosságra sem volt még szüksége. Száz évesen is segít a családnak a ház körül és vigyáz a dédunokákra. (Képünkön Hajas Endre tszb-titkár gratulál 100. születésnapja alkalmából.)

Sz. Jakab



(A szerző felvétele)

Együttes ülés Miskolcon

A miskolci területi szakszervezeti bizottság és a MÁV miskolci KISZ-bizottságának testülete a közelmúltban együttes ülést tartott, amelyen megjelent *Hernádi István* vasútigazgató is. A két testület megtárgyalta többek között az aktuális ifjúságpolitikai feladatokat, a fiatalok kulturális és sportolási lehetőségeinek helyzetét.

Hernádi István hozzászólásában megállapította többek között, hogy az igazgatóság területén a szocialista brigádoknak, a KISZ- és szakszervezeti aktivistáknak az eddiginél hatékonyabban kell segíteni a pályakezdő fiatalok munkahelyi beilleszkedését. Az együttes ülés résztvevői állásfoglalásban rögzítették a legfontosabb teendőket.

Sárospataki kirándulás

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja a közelmúltban kirándulást szervezett Sárospatakra. Megtekintették többek között *Domján József* festőművész fametszet kiállítását. Az Amerikában élő magyar származású művész a kiállítás anyagát a városnak adományozta.

A brigád megtekintette még az idén átadott új művelődési házat, annak színház- és mozihelyiségeit, valamint a városi könyvtárat. Ellátogattak még a régi, patinás gimnáziumba, a Rákóczi várba és a nagytemplomba.

Váltakozó periódusok Záhonyban

Jól szervezett munkával ellensúlyozzák az áruforgalom lökésszerű hullámzását

Záhonyban mindig van valami új a nap alatt. Ez az első gondolata az embernek, amint megérkezik az ország távolabbi pontjáról ide a „keleti kapu"-ba.

Nekem például a vontatási főnökség új mozdonyjavító csarnokának modern épülettömbje vonta magára a figyelmemet, amikor legutóbbi látogatásom alkalmával leszálltam a vonatról.

— Igen, ez vadonatúj létesítmény. Szeptemberben kezdtük meg a beköltözést — mondta később *Bécsi Gábor*, a főnökség fiatal vezető-mérnöke, s jogos büszkeséggel tette hozzá, hogy KISZ-védnökséggel lettek úrrá az építkezéssel és a betelepítéssel járó ezerféle gondon, nehézségen.

De erről majd később. Először ugyanis *Verba Ferencet*, az üzemigazgatóság szb-titkárát keresem. Szűkre szabott időmből sokat megtakaríthatok, ha segít eligazodni, aki mintegy negyedszázada áll itt közvetlen kapcsolatban az átrakókörzetben dolgozó vasutasokkal, s jelenleg 10 szakszervezeti bizottság, 350 bizalmi, illetve a 82 tagú bizalmi testület, valamint a 15 fős igazgatósági szb tevékenységét koordinálja. Tulajdonképpen azzal a céllal utaztam Záhonyba, hógy képet adhassunk az átrakókörzet több mint 6000 dolgozójának 1983-ban tanúsított helytállásáról, az évzárás és évkezdet napjaiban reájuk háruló feladatokról.

Verba Ferenc — mint a záhonyiak általában — inkább a tettek, mint a szavak embere, így a várt szóbeli tájékoztatás, magyarázgatás helyett gyors számításba és szervezésbe kezd.

— Szóval egy nap áll rendelkezésre. Ez sajnos semmi ahhoz képest, hogy a körzethez tartozó nyolc állomást, annak megannyi munkahelyét felkereshesse — mondta az üzemigazgatóság szb-titkára, aztán pillanatokon belül gondoskodott gépkocsiról és szakavatott — egymást váltó — kísérőkről, hogy minél több helyre eljuthassak.

— Amit én mondhatok — folytatta ezután — az csak annyi, hogy *nálunk mindig emberpróbáló, kemény munka folyik*, de különösen így van ez az év utolsó és első napjaiban, amikor az időjárás viszontagságaival is meg kell küzdeni. Fokozza a nehézségeinket ilyenkor, hogy a szovjet partner év végén igyekszik beadni a határon mindent, amit lehet, ugyanakkor a magyar vállalatok is elvárják tőlünk, hogy az esztendő utolsó napjáig kiléptessük exportra feladott áruikat. Az itt dolgozó vasutasok ebből adódóan is érzik munkájuk fontosságát, ezzel kapcsolatos népgazdasági felelősségüket, ami megítélésem szerint könnyíti a gazdasági vezetők munkáját. Szakszervezeti bizottságaink és aktivistáik maguk is példamutató munkával segítik a szállítási feladatok megoldását.

Szóba került, hogy az átrakókörzet bizalmi testülete december 21-i ülésén tárgyalta meg az üzemigazgatóság 1984. évi gazdasági és szociális tervét. Eszerint az elszállítandó áruk mennyisége valamelyest csökken majd, de jobban előtérbe kerül a minőségi mutatók javítása, a fuvaroztató felek és az utazóközönség igényeinek jobb kiszolgálása.

— Kevesebb ráfordítással, ésszerű takarékosság megvalósításával, vagyis gazdaságosabban kell az 1984. évi feladatokat végrehajtani — mondja az üzemigazgatóság szb-titkára.

— Tanulságos év volt számunkra és talán még a vasút, sőt a népgazdaság számára is az 1983-as esztendő — folytatja már egy másik színhelyen az előbbi gondolatokat *Sipos István*, az átrakókörzet igazgatóságának üzemviteli vezetőhelyettese.

A „másik színhely" azt jelenti, hogy az ő irodájában vagyunk, ami azért sem mellékes, mert bármit kérdezhetek, a választ a legmodernebb technika — a ZAIR, vagyis a Záhonyi Automatizált Információs Rendszer 1983. szeptembere óta rendeltetésszerűen üzemeltetett számítógépes központjának készüléke — hitelesíti az asztalon látható képernyőn. A berendezésnek tízmillió memóriaegysége van, tehát mindent tud a körzetben naponta megforduló kocsik, árufajták, tonnák tömkelegéről, támpontot adva ezzel az irányítók döntéseihez.

Az említett tanulságok elsősorban a tervezésre vonatkoznak. Arra, hogy a kapacitás kihasználásának lehetőségét a korábbi években kevésbé tapasztalt jelenségek is erősen befolyásolják.

— A szállítási igények periodikusan váltakoztak az 1983-as évben — így mondja ezt az üzemviteli szakember. — Az esztendő első hónapjaiban például bizonyos országok fizetési nehézségei miatt tranzitforgalmunk harmadára esett vissza a tervezetthez képest. Ekkor bizony a kézi rakodók foglalkoztatása körül nem kis gondjaink voltak. Közben a diplomáciai életnek az újságokban is nyomon követhető megélénkülése folytán elhárultak az addigi akadályok a nemzetközi áruforgalom útjából, s bekövetkezett a második periódus: *túl sok lett a tranzit, főként Jugoszlávia, Ausztria és a Szovjetunió viszonylatában.* Akkor — a második negyedév végétől — saját munkaerővel nem is győztük a kézi átrakást, ezért igénybe kellett vennünk a katonák segítségét, azon túlmenően, hogy sok túlórát és társadalmi munkát vállaltak a más területen dolgozó vasutasok is. Brigádjaik abban az időben 1870 széles nyomtávú vagon tartalmát rakták át, ami bizony óriási teljesítmény.

Aztán ismét elapadt a kézi rakodást igénylő áruk folyama, de augusztusban újból jött az áradat, amivel szeptember elejéig mégiscsak sikerült megbirkózni. Október és november megint az ilyen áruk felfutásának időszaka lett, ám ez a „megszaladás" már az évek óta megszokott őszi csúcsforgalomba torkollott.

Az ősszel több mint 350 000 tonna alma szovjetunióbeli exportja is nehezítette az átrakókörzet vasutasainak munkáját. Újabban pedig a vasérc több az átlagosnál.

— Az almaszezont úgy tessék elképzelni — mondja Sipos István —, hogy annak gyors, pontos lebonyolításában szinte minden itt dolgozó vasutas személy szerint is érdekelt, hiszen ők vagy a hozzátartozó családtagok, rokonok maguk is almatermesztők. S ezzel kapcsolatban azt is tudni kell, hogy az átrakókörzetbe rakottan vagy üresen érkező minden egyes vagont kilencszer kell megmozgatni — mosó- és rakodóvágányra, majd mérlegre állítani —, mire almával rakva kiléphet. Vállalt is mindenki mindent a feladatok özönéből, csakhogy minél jobban túljussunk a nehezén . . .

A hullámvölgyek és szállítási csúcsok „kiegyenlítésének" módját az elmúlt időszakban folyamatosan keresték a körzet dolgozói, nem is kevés sikerrel. Amikor például tehették, úgynevezett fordított rakodást vállaltak a határon túlról, tehát normál kocsikból pakolták szélesbe a különféle árukat, ami a csapi oldal fő profilja. Ily módon 6 tonnával javult az átrakómunka termelékenysége, s nem kevésbé fontos, hogy ezzel mintegy 45 millió forint bevételhez juttatták a MÁV-ot. Van ezenkívül törekvéseiknek sok egyéb haszna is.

— *Tizenegy hónap adatai szerint a magyar vonatkozású importtervet túlteljesítettük, és jól alakult az exportterv teljesítése is.* Még jobban örülünk azonban a munkánk minőségét tükröző többi adatnak. Így például: 0,3 százalékkal nőtt a statikus terhelés (az egy kocsiba berakott átlagos súly), és hét órával csökkentettük az egy kocsira jutó tartózkodást. Száztizenhat tonnával javítottuk, azaz 2013 tonnára növeltük a belföldre indított vonatok átlagos terhelését, miközben a menetrendszerűségi mutató a bázis szintjén maradt. Hozzátehetjük, hogy körzetünk dolgozó kocsiparkja a bázishoz képest napi 320 kocsival csökkent (ennek pedig éppen az ellenkezője jellemző a MÁV-ra). Az új esztendőben tovább akarunk lépni az elkezdett úton . . .

Nos, hát eképpen gondoskodnak az átrakókörzet nyolc állomásán havi 1 millió 200 ezer tonna áru továbbításáról és így teremtették meg a tervezett bérfejlesztés végrehajtásának előfeltételeit, ami például a kézi átrakóknál 11 százalékos emelést tett lehetővé, átlagosan.

A záhonyi széles pályaudvaron — ahová Treszka Zoltán szb-titkár kalauzolásával érkeztem — most is gyorsan követik egymást a gurítódombról szalasztott kocsik.

A nyolc irányvágányra itt nem az áru rendeltetési állomása szerint gurulnak, hanem attól függően, hogy mit tartalmaznak. Naponta, azaz 24 óránként 6-7 rakott szerelvény jön át a Tisza-hídon a Szovjetunióból. Az érkező rakományok 12-15 százalékát a kézi rakodóbrigádok pakolják át, más részük a kokszcsúszdára, a daruk alá vagy éppen a forgóváz-átszerelőhelyre kerül.

Egyelőre csak két sarust látok az irányvágányokra leguruló óriási vagonok között.

— Hol vannak a többiek? — kérdezem.

— Összesen ennyi a saruslétszám túronként — világosít fel *Demeter József*, a térfőnök. — Valamikor csakugyan többen, pontosan öten voltak beosztva a nyolc vágányra, de — hol van már az az idő?! Sajnos, a most szolgáló két derék veterán — *Ésik István* és *Homoki Pál* — nincs messze a nyugdíjtól. Ésik Istvánnak például már csak egy-két hónapja van hátra . . .

Tévedtem akkor is, amikor a kocsirendezők létszámára következtettem a két kéksisakos tolatásvezető — *Pokol Gyula* és *Kovács László* — láttán. Kiderült, hogy nincsenek beosztottaik, vagyis ők alkotnak egy kocsirendezői csapatot. A VII-es őrhelynél az M 62—506-os tartalékmozdonyhoz kocsirendezőnek beosztott *Csicsó Gézának* annyival könnyebb a dolga, hogy neki rádió „fityeg" az oldalán, ami összeköttetést teremt a mozdonyvezetővel, illetve az őrhellyel, a mozgásokat onnan irányító *Iski János* külsős forgalmi szolgálattevővel, s rajta keresztül *Szabó Mihály* vezetőváltókezelővel.

Panaszt nem hallok tőlük. Ellenben Driszku István kocsimester jogosan dicsekszik azzal, hogy az általa vezetett Kun Béla brigád — a MÁV Kiváló Brigádja — hamarosan a megalakulás negyedszázados évfordulóját ünnepelheti.

Igaz, az alapítók közül már nem sokan vannak, de közéjük számít még Kovács Géza tolatásvezető, aki bizony februártól szintén nyugdíjas lesz, továbbá Fehér Béla és Fodor Pál saruk, továbbá Balogh Béláné automata mérlegelő, akit visszavárnak a hosszas betegállományban töltött idő után.

Ilyesfajta jogos dicsekvésnek lehettem tanúja a vontatási főnökségnél is, ahol Bécsi Gábor vezetőmérnök beszélt a viszonylag fiatal szakmai gárda és az idősebb generáció tagjainak egymásra utaltságáról, példás együttműködéséről, a már megvalósult és a még megvalósítás előtt álló tervekről. Most, hogy már birtokba vették az új mozdonyjavító csarnokot, az általuk korábban használt, fényeslitkei villamos vizsgálóbázist szeretnék olyanná tenni, amilyennek lennie kell a mozdonyforduló idők gyorsítása érdekében. Készülnek már a forgóváz-átszerelő kapacitást nagymértékben bővítő részleg átvételére, amelynek építése sok energiát kötött le náluk is, de már nincs messze az üzembehelyezés ideje.

A gépesített rakodási főnökségnél *Földvári Lajos* szb-titkár mondott sok újságot. Csupa olyasmit, ami jó hangulatot teremtett az év vége, évkezdet idején a dolgozók körében.

— Először is örömünkre szolgál, hogy a kézi átrakók között egymillió 600 ezer forint kiosztására kerülhetett sor, amit az 1983. évi gazdasági eredményeink tettek lehetővé. Akik a karácsonyi ünnepek alatt, illetve az óév utolsó és az új év első napján is dolgoztak, százszázalékos többletet kaptak aznapi teljesítményükre. Ezenkívül a december 5-től 31-ig terjedő időszakban valamennyi áruféleségnél plusz 25 százalékkal emelhettük az átrakómunkások teljesítménybérét. Igaz, a nyáron még attól féltünk, hogy gondjaink lesznek a bérszínvonal túllépése miatt, de ezt is sikerült elkerülnünk, annak ellenére, hogy az év kilenc hónapjában a kézi átrakók átlagos havi keresetét — a bázisidőszak 4538 forintos átlagához képest — 5033 forintra tudtuk növelni.

Ezzel szemben *az emberek is sokat adtak.* Ha a helyzet úgy kívánja, vállalják az átcsoportosítást bármely területre. Akár úgy is, hogy négyes túrból át kell menni AB-műszakra. Ennek velejárója volt az átképző tanfolyamokon való részvétel — hogy például a darus: kötöző és gépkezelő is lehessen —, de közös egyetértéssel ezt is megoldották. Közben 31 munkás az általános iskolát is elvégezte, csak a GRF létszámából. Az ilyen és ehhez hasonló eredmények is szerepet játszottak abban, hogy megszűntek a korábban oly gyakori „3000-es maradványok", vagyis sikerült egyenletesebbé tenni az átrakókörzet áruforgalmát, illetve, ha úgy hozta a szükség, vállalni a „túloldal" profiljából normál nyomtávú kocsik átrakását is.

— *A szovjet elvtársakkal kialakult, hagyományosan jó kapcsolatunk egyébként szintén sokat fejlődött* — mondja a GRF szb-titkára. S ezt még több munkahelyen megerősítik. A vontatásnál például, ahol a mozdonyjavító szín birtokbavételéig Csapon kellett bizonyos munkákat — többek között a kerekek esztergálását — elvégezni.

A gépesített rakodási főnökség munkahelyeinek meglátogatása közben folytatjuk a beszélgetést. Utunk első állomása a tmk-műhely, ahol kiderül, hogy ott is szinte csodákra képes a szakmunkás gárda, *Kapin Zoltán* műhelyfőnök irányításával. Az évekkel ezelőtt beszerzett, egykor milliós értékű, de az amortizáció folytán selejtezésre érett, elhasználódott, alig 100 forintos eszmei értékre becsülhető kotrógépeket is képesek újjávarázsolni az emberek. A helytállás méltatása közben ilyen nevek hangzanak el: *Eszenyi Béla, Sinka Ferenc, Mező Tibor, Szekér László, Polyecskó Tibor.* Rájuk és megannyi munkatársukra mindenkor bizton lehet számítani, a legnehezebb feladatok megoldása közben is.

Eperjeske átrakó pályaudvaron hasonlóan összeforrottak a közösség tagjai. Itt a GRF 600 dolgozója szorgoskodik váltott műszakban a darus munkahelyeken.

A körzet áruforgalmának mintegy 60-70 százalékát ők mozgatják meg.

— Ennél talán pontosabb a meghatározás, ha azt mondjuk, hogy huszonnégy óránként 1000-1200 normál kocsit rakunk meg itt — tájékoztat *Legény András*, a GRF helyettes vezetője, akinek hatásköre Fuzsér és Komoró kézi átrakást végző munkahelyeire is kiterjed. A beszélgetésbe bevont reszortosokról — *Balázs Béla* főművezetőről, *Szabó Lajos* műszaki csoportvezetőről, *Révész Gyuláról*, a rakományrögzítők csoportvezetőjéről — megtudom, hogy a mozgalmi munkának is felelősei. Egyikük szb-tag, mások egy-egy munkaterület főbizalmijai. Nem véletlen tehát, hogy ismerik a közösségi és az egyéni gondokat, problémákat, amelyeket jegyezni sem könnyű.

— Ahhoz, hogy 1200 kocsit megrakhassunk, legalább 1500-öt kell kapnunk, mert *sok a hibás, a rakodási feltételeknek nem megfelelő* a Záhonyba küldött (oda ezért hiába vontatott) üres vagonok közül . . .

— Ezenkívül mennyi szemetes kocsit kapunk, amelyeket megrakás előtt nekünk kell kitisztítani! Igaz, hogy egy ideje vezérigazgatói utasítás ösztönzi az állomásokat a kocsik gondosabb átvételére, illetve kitakaríttatására, de ennek még egyáltalán nem érezhető a hatása nálunk . . .

— Jó lenne az anyag- és alkatrészbeszerzés lehetőségeit is egyszerűsíteni, a főnökségek viszonylag nagyobb önállóságához igazítani, mert előfordul, hogy a kereskedelemben helyileg beszerezhető apró alkatrész, olcsó anyagféleség hiánya miatt megakad a folyamatos munka. Főként, ha kimerül az e célra engedélyezett, eléggé szűkös keret . . .

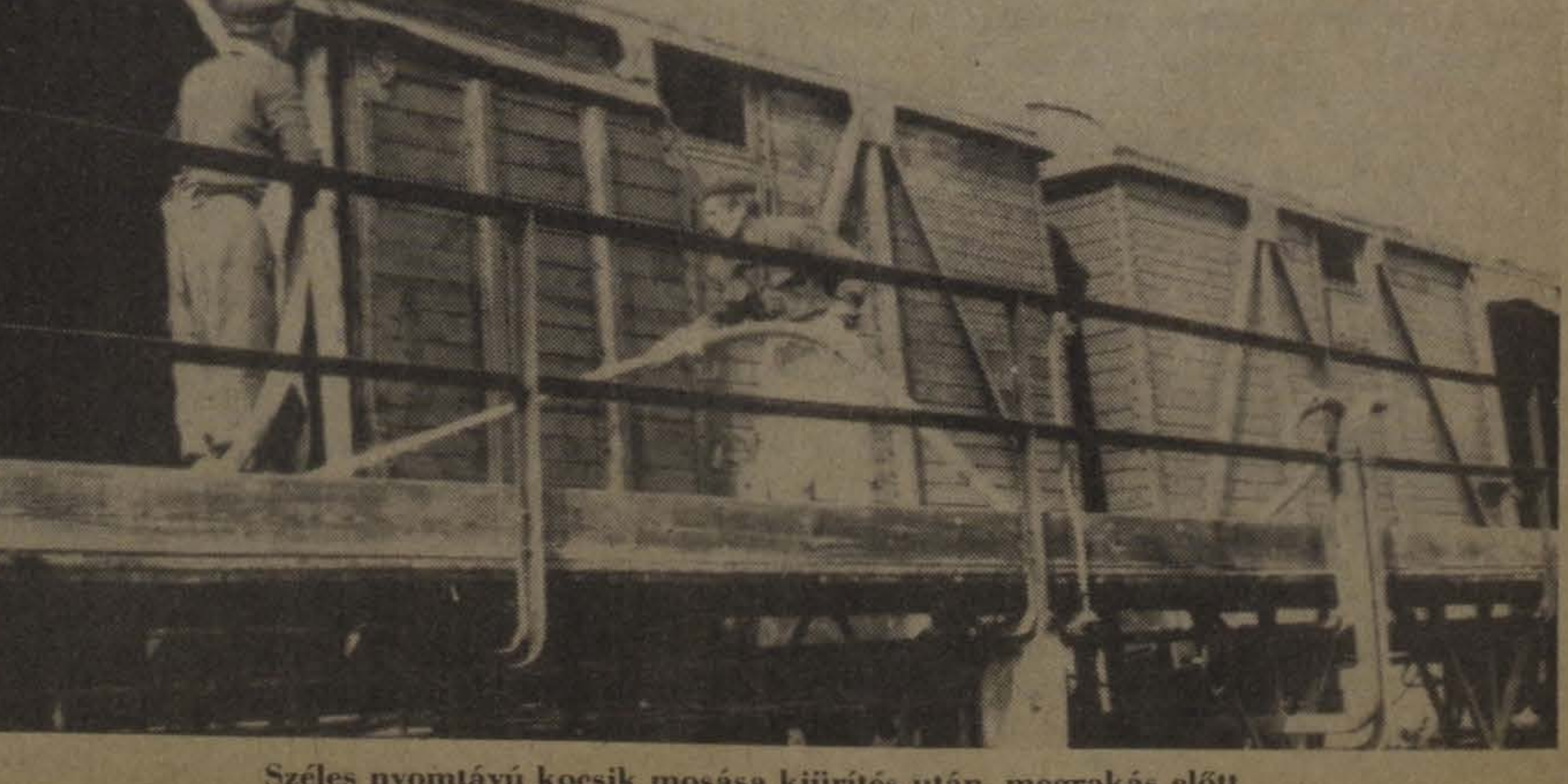
A beszélgetést az ilyen gondok említése sem változtatta csak a panaszok felsorolásává. Részben azért, mert Záhonyban tudják, hogy az előbbre lépés állandó folyamat, s a felsorolt nehézségek megszüntetése most az elkövetkező időszak feladata, másrészt pedig azért, mert mégiscsak az eredmények, nem pedig a hibák dominálnak. Így a „panaszlista" végén már olyan tények sorakoznak, mint például az, hogy „az elmúlt évben két és félmillió forint értékű importalkatrészt takarítottunk meg". S ilyen tervekben az idén sem szűkölködnek a záhonyi átrakókörzet munkahelyein.

Búcsúzáskor még a MÁV Tisza Munkásszállójára is be kellett látogatnom. Molnár Pálné, a kisvárdai Véradó állomás vezető-asszisztense üzent értem, hogy az állomás és Szabolcs-Szatmár megye három kórháza nevében elmondhassa köszönő szavait az átrakókörzet vasutasainak.

— A mai napon rendkívüli véradásra kértük fel az itt dolgozókat, hogy az ünnepek alatt bármi történne, legyen elég életmentő vér a kisvárdai, a vásárosnaményi és a mátészalkai kórházban. Őszintén szólva mintegy 120 jelentkezőre számítottunk, ezzel szemben kétszáz vasutas jött ma el vért adni . . .

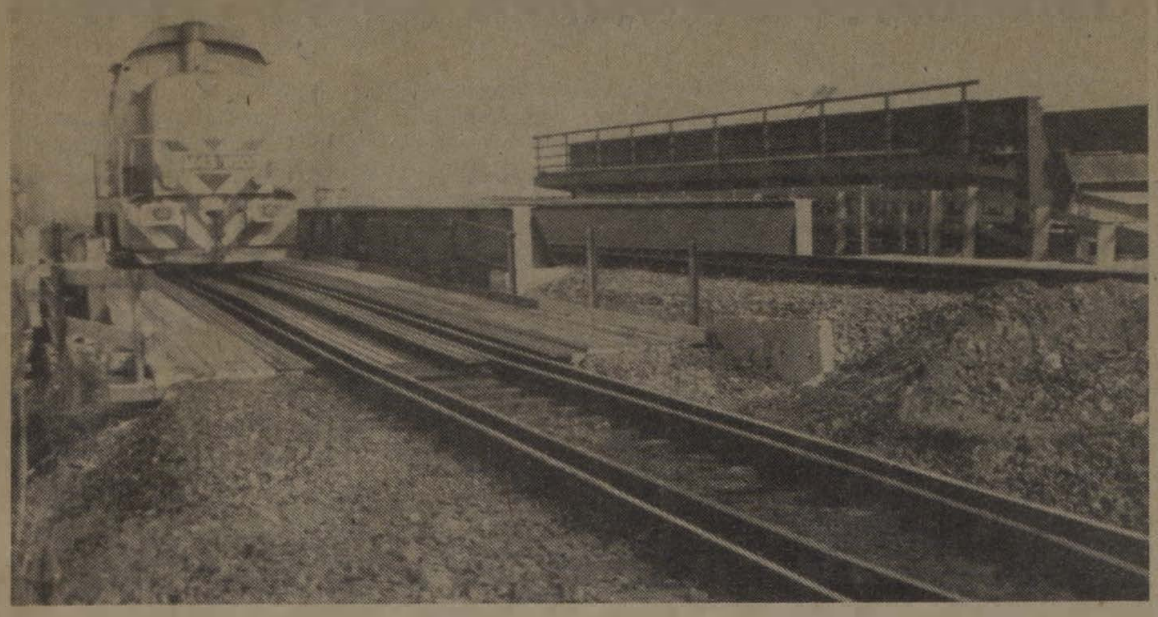
Ez is sokat mond a záhonyiak helytállásáról.

Kovács József



Széles nyomtávú kocsik mosása kiürítés után, megrakás előtt

HÍDFELÚJÍTÁS



A Déli pályudvar és Kelenföld között a jobb vágányon ideiglenes hídra terelték a vonatokat a Szirmai István út feletti régi híd felújítása közben

(Laczkó Ildikó felvétele)

Forgalmi brigád, szabad időben

Lapozgatok a békéscsabai vasútállomás József Attila forgalmi szocialista brigádjának naplójában. A MÁV Kiváló Brigádja címmel kétszer kitüntetett közösség életének számos, fontos eseményét megtalálom benne. Aztán visszafelé hajtogatom a lapokat, s 1983. október 17-i dátummal a következő bejegyzést látom:

„Remekül éreztem magam, úgy mint amikor egy kóbor magyar író igaz emberekkel találkozik. Kívánok a brigádnak sok szeretettel erőt, jó egészséget, szép és tartós boldogulást — Berkesi András."

Vetélkedők változatai

— Eddig is rendszeresen részt vettünk a vasutas művelődési ház író-olvasó találkozóin — mondja Debreczeni Sándor forgalmi szolgálattevő, a brigád vezetője —, de ez most más volt. Ezt mi szerveztük, és *mi voltunk a házigazdák.* Nagyon jól sikerült, sok érdeklődő jött össze, s élénk eszmecserére is sor került.

— Délelőttől estig együtt voltunk az íróval — folytatja Nagy Ferencné távírász —, s kölcsönösen ismerkedtünk egymással. Gyorsan szót értettünk, mert Berkesi András közvetlensége és a közös érdeklődés őszinte volt. Nagy élményt adott nekünk ez a találkozás.

Ebben a brigádban a vetélkedőknek is hagyománya van. Tagjai legközelebb a SZOT által meghirdetett munkavédelmi versenyen szerepelnek, illetve a megyei közművelődési mozgalom résztvevőiként *Az ember és környezete* című vetélkedőről sem hiányoznak. Egynek-egynek külön felelőse van, s az egészet a brigádvezető fogja össze. A harmadik az *Ismerd meg hazádat,* ebben három esztendeje vesznek részt, és még minden alkalommal aranyjelvényt kaptak.

— Debreczeni Sanyi kezdte el a túrázást — szólal meg Zsíros György, a gondnok —, tőle kaptunk kedvet az országjáráshoz, hogy mind több hazai tájat, múzeumot, műemléket megismerjünk. S hogy együtt vagyunk, jól érezzük magunkat, az már csak ráadás.

— De nem mellékes — teszi hozzá Nagyné —, mert mindig felfrissülve, jó hangulatban jövünk haza.

Megosztják örömeiket

— Először Békés megyét jártuk be — tájékoztat bővebben Szilágyi Gábor állomási vezénylő —, ez így is illik, meg érdekelt is bennünket az, amit eddig még nem láttunk. Ezután Pécs, Mohács, Szigetvár, Abaliget, aztán a Pannonhalma és környéke, később Miskolc és vidéke, meg természetesen Budapest, no meg Visegrád, Esztergom következett.

Az országjárási hév, a sok kulturális élmény egyre jobban magával ragadta a brigádot, s a tavasszal bejutottak az országos vetélkedőbe. Ott is megállták a helyüket, nyertek egy ötnapos, ötszemélyes belföldi utat, gazdag programmal, sok szép látnivalóval, szórakozással Miskolcon és környékén.

— Ekkor határoztuk el — mondja a brigádvezető —, hogy a többi kollektívát is beszervezzük. *Ha nekünk öröm, biztosan az lesz nekik is.* És van még egy másik: a Ki tud többet? című vetélkedő, amelyet már másodszorra mi rendeztünk meg. Először tizenegy brigád vett részt benne, azután még több. Előbb Békés megye volt a téma, azután Sopron és Miskolc környéke következett . . . A felkészülésre már minden anyagunk megvan, ahhoz is, amit az idei vasutasnap tiszteletére tartunk majd . . .

Hatodik éve patronálnak egy osztályt a békéscsabai 10-es számú általános iskolából, s a kapcsolat az évek folyamán mind bensőségesebb lett. Szeretik egymást, *a gyerekek többször voltak kint az állomáson ismerkedni a vasúttal.* A nyáron a brigád a nosztalgiavonattal elvitte őket Mezőberénybe. Látni kellett volna, hogy élvezték a gőzmozdonyt, a régi kocsikat, egyenruhákat, a megvendégelést. Tavaly Kígyósra vitték ki a gyerekeket, a tavaszi szünetben pedig Szeged lesz az irány.

Értő zsüri

Beszélgetésünk végén előkerülnek a gyermekrajzok, melyeket a brigád pályázatára készített az osztály. A zsürizésben a jelenlévőkön kívül *Borbíró László, Csiaki Pál, Debreczeni Sándorné, Gyaraki Sándor* és *Tóth Kálmán,* vagyis a brigád minden tagja részt vesz.

Vass Márta

Mozdonyok — talapzaton

Az utóbbi években bekövetkezett olajárrobbanás hatására mind több mezőgazdasági nagyüzem és egyéb intézmény szerette volna kiselejtezett mozdonykazánt vásárolni a MÁV-tól. Régebben még kínálgatni kellett az öreg füstösök gőztermelő berendezését. Mostanában viszont már nem képesek kielégíteni az igényeket.

A vasút legnagyobb, *Rákosrendező* melletti bontó telepére tavaly például 65 gép érkezett. Ezekből harmincháromnak volt alkalmas a kazánja további használatra, a többit viszont a nagyolvasztók nyelik el. A használhatók nyomban gazdára találtak, sőt öt vevőnek nem is jutott.

Rudó József a MÁV vezérigazgatóság kazánbiztosa ezzel kapcsolatban elmondta, hogy terv szerint 1985-re szűnik meg teljesen a gőzvontatás a hazai vasúton. Ez azt jelenti, hogy még mintegy 300 gépet kell selejtezni. Ezek kazánjainak egy részét természetesen eladják, ám nem mindegyikből lehet hőközpont, mert közülük néhányat még talapzatra állítva hagynak meg az utókornak.

Méltányolják például Gelse község tanácsának kérését: *egy 375 sorozatú mozdonyt szeretnének 1985-ben kiállítani Landler Jenőnek, a szocialista vasutasok ügyvédjének, a Tanácsköztársaság kormánybiztosának tiszteletére, születésének 110. évfordulója alkalmából.* (A munkásmozgalom kiemelkedő harcosa e falu szülötte.) Ezenkívül Komárom és Kaposvár állomásokon, valamint a Budapesti Műszaki Egyetem és a Mechwart András Vasútgépészeti Szakközépiskola udvarán terveznek talapzatra állítani gőzösöket.

A szakemberek gondoltak a korunkban tapasztalható nosztalgiahullámra is. Az a cél, hogy legalább két 275 sorozatú gépet hozzanak rendbe, illetve állítsanak a turizmus szolgálatába, az utazási irodákkal együttműködve. Azért, hogy az utókor ne csak talapzaton láthasson gőzösöket, valóban nem ártana közülük néhányat működőképessé tenni, és egyszer-egyszer utazni velük egyikmásik szárnyvonalon . . .

(s)

Fegyelmi és kártérítési ügyintézők tanácskozása

A balatonkenesei gyermeküdülőben négy napos tanácskozást rendezett a fegyelmi- és kártérítési ügyintézők részére a MÁV vezérigazgatóság igazgatási és jogi szakosztálya. A 120 résztvevő megismerkedhetett többek között az idei első félévben kiadásra kerülő *A 7. számú fegyelmi és kártérítési utasítás* tervezetével. Az utasítás részletesen tartalmazza majd a fegyelmi, a munkajogi és anyagi felelősség, valamint a kártérítés mértékének meghatározása körébe tartozó kérdéseket, eljárási szabályokat.

Foglalkozik a jogorvoslattal, a szabálysértési, a büntető és a végrehajtási eljárással. Az ügyintézés megkönnyítése érdekében 21 iratmintát is közöl az utasítás tervezet, amelyet 34 munkafegyelmi állásfoglalás egészít ki.

Az értekezlet résztvevői előadásokat hallhattak a munkaügyi döntőbizottság és a munkaügyi bíróság gyakorlatáról a fegyelmi és a kártérítési ügyekben, továbbá a társadalmi tulajdonvédelem kérdéseiről, a baleseti kártérítési ügyekről.

Kitüntetett vonalgondozó

Gyalogosan, a sínek mentén



A fővárosból Kecskemét felé robog velünk az expresszvonat. Kint jóval 0 fok alatt van a hőmérő higanyszála, de ezt mi, az utasok nem érzékeljük. A jó meleg fülkékben kedélyesen beszélgetünk, vagy beletemetkezünk olvasnivalónkba, s nem gondolunk arra, hogy hány ember dolgozik ilyenkor is a metsző szélben, dermesztő hidegben azért, hogy kényelmesen, biztonságosan utazzunk. A szabadban dolgozók egyike *Mézes Pál,* a kecskeméti pályafenntartási főnökség vonalbejáróőre, aki immár három évtizede dolgozik a pályafenntartásnál, éberen őrködik a pálya használhatósága felett.

Mézes Pált 1953. november 17-én vették fel a főnökség III-as szakaszára. Hat évig pályamunkásként dolgozott a vonalon, majd pályakocsi-vezetői vizsgát tett. Közben nemegyszer előmunkásként a fűtisztító gyerekek felügyeletét bízták rá: Aztán 1960-ban átkerült lakóhelyére, Nagykőrösre az I-es szakaszra, ahol pályaőröket, előmunkásokat helyettesített. Egy évvel később letette a pályaőri vizsgát és a Cegléd melletti 232-es őrházba helyezték. Itt volt öt évig pályaőr, 1967-től vonalbejáróőr. Munkája mellett tanult, befejezte a nyolc általános iskolát, elvégezte Szegeden a vasútépítő, -karbantartó szakmunkás tanfolyamot, Isaszegen pedig 4 hónapos vonalgondozói tanfolyamot. Innen visszament Kecskemétre az I-es főpályamesteri szakaszra, *és rábízták a Katonatelep—Kecskemét közötti több mint 8 kilométer hosszú vonalrészt.*

Azóta minden másnap megteszi gyalogosan ezt az utat. Felölti sárga mellényét, kezébe veszi hosszú nyelű kalapácsát, az elmaradhatatlan villáskulcsot, a durrantyúkat, no meg a „kiskönyvet". Ebbe írja be, ha a vonalon valami hibát, vagy rendellenességet talál. Mindig a két sínszál között gyalogol. Lassú lépésekkel halad és árgus szemekkel figyeli a pályát, a környezetet. A kisebb hibákat azonnal kijavítja: *utánahúzza a csavarokat, vagy kicseréli őket,* gondoskodik az útátjárók beláthatóságáról, eltávolítja a pálya melletti bokrokat, figyeli a pálya berendezéseit, műtárgyait. Ha olyan hibát észlel, amit nem tud egyedül megjavítani, elsiet a legközelebbi pályatelefonig és értesíti az eseményről az állomásokat. Meghatározott időjárási viszonyok esetén — forró nyáron és zord télen — nem végez munkát a nyílt vonalon, hanem teljes megfigyelést, úgynevezett felügyeleti vonalbejárást tart. Amikor pedig nem kell vonalat járnia, akkor a többi pályamunkással együtt végzi a soron levő munkát.

Ezt teszi napról napra, hónapról hónapra és mégsem tartja unalmasnak munkáját. *Szereti amit csinál, és úgy végzi munkáját, hogy abban hibát ne találjanak.* Ismeri vonalát, mint a saját tenyerét. Ha éjszaka álmából riasztanák fel, akkor is tudná, melyik szerelvény hol van, mi található ott. Szerinte az évszakok változásával együtt változik a táj, a környezet, változik a munka jellege is. Soha nincs egyforma útja, mindig akad valami érdekesség, valami szépség a munkájában.

Cegléd—Kecskemét között hárman járják a vonalat — ha valamelyikük beteg, vagy szabadságra megy, egymást kisegítik, helyettesítik. *Ilyenkor több a feladat és jóval többet kell gyalogolniok,* mégsem bánta meg, hogy ezt a pályát választotta. Az elmúlt évtized alatt sok minden megváltozott a vonalon, könnyebb lett a munkájuk. A pályatelefonok felszerelése óta pedig gyorsabban tudnak kapcsolatot teremteni a szolgálati helyekkel.

Mézes Pál vasúti pályafutása kezdetén szakszervezeti bizalmi is volt, azóta főleg a szakaszokon szervezett társadalmi munkákból, kommunista műszakokból veszi ki a részét. Munkáját megbecsülik. Kétszeres Kiváló Dolgozó, a dunai árvíz idején végzett tevékenységéért a Munka Érdemrend bronz fokozatát kapta, s most legutóbb, november 7-én ennek a kitüntetésnek az ezüst fokozatát vehette át.

G. J.

Villamosítás, aluljáróépítés

Vasútkorszerűsítés Heves megyében

A múlt év őszén kezdődött meg Eger térségében az *Egerrendezőpályaudvar—Felnémet* közötti vasútvonal villamosítása, közel 20 millió forint értékben. Az egri ÉMÁSZ dolgozói Felnémet bejáratáig állították fel a felsővezetéktartó oszlopokat. Ezt követően a MÁV Miskolci Villamos Vonalfőnökség füzesabonyi kirendeltségének felsővezeték-szerelői láttak munkához. Látogatásunk idején a vár alatt tartósodrony szerelést végeztek.

Környezetvédelmi szempontból is nagy jelentősége van a város felsőtérsége villamosításának. A villamos vontatás megindulása után a történelmi értékeket nem szennyezi tovább a gőzösök füstje és a dízelek kipufogó gáza . . .

December elején a hatvani villamos vonalfelügyelőség dolgozói hozzáláttak a vámosgyörk—gyöngyösi vasútvonal villamosításához. A MÁV és a Heves megyei tanács közös beruházásával megkezdődött a füzesabonyi vasúti aluljáró építése, ami elkészülte után kettős célt szolgál majd. A budapest—miskolci fővonal által „kettévágott" nagyközség két része között átjárást biztosít a helyi lakosoknak, valamint négy szigetperont oldalfeljárón lehet majd megközelíteni.

Kép: Fekete József
Szöveg: Szigetváry József





Vasútegészségügy — közlekedésbiztonság

A közlekedésbiztonság két alapfeltétele

A Magyar Államvasútak technikai színvonala a második világháború után jelentősen emelkedett. Megtörtént a nagy forgalmú vonalak automatikus térközbiztosító berendezésekkel való ellátása. A nagyobb állomások korszerű biztosító berendezéseket kaptak. A vasúti vontatásban mind nagyobb helyet kapott a villamos és diesel vontatás, ugyanakkor a gőzvontatás részaránya a minimálisra csökkent.

Fontos követelmények

A vasutas dolgozókra a vasút kötelékében a szállítási, vontatási, forgalmi, pályafenntartási, távközlő és más munkaterületeken mind felelősségteljesebb és mindinkább differenciáltabb feladatok hárulnak a technika rohamos fejlődésével. A vasúti személy- és áruforgalom növekedésével, a balesetveszély is megnövekedett, s a vasúti közlekedésbiztonság kérdése a Magyar Államvasutaknak, ezen belül a vasútegészségügynek elsőrendű fontosságú feladatává vált.

A fontossági sorrend megállapítása a vasútüzem különböző ágai között nehéz feladat, mert tulajdonképpen valamennyi szolgálati ág összehangolt és lelkiismeretes munkájának közös eredménye a pontos, gyors, gazdaságos és biztonságos vasútüzem. Úgy gondolom, nem vitatható, miszerint alig van az államvasutak sokrétű szolgálatot teljesítő, sokféle szaktudású dolgozói között olyan beosztás, mely ne követelne egyaránt kiterjedt szaktudást, rátermettséget, tapasztalatot, ötletességet és mély felelősségérzetet, egyszóval egész embert.

Új tudományág

A vasúti közlekedésbiztonság érdekében különös fontossággal bír, hogy az egyes munkaterületeken dolgozók az egészségi követelményeknek megfeleljenek, amennyiben munkájuk a közlekedésbiztonsággal bármiféleképpen összefüggésbe hozható. Az alkalmasság elbírálása ezért a vasútegészségügyi szolgálat részéről lelkiismeretes, körültekintő, mindenre kiterjedő munkát igényel. Az alkalmasság megítélésénél döntő szerepet kell, hogy játsszon ezeknek a személyeknek az idegrendszeri és pszichés állapota. Úgy érzem: *nagyon sok közlekedési baleset humán oki eredete nem következne be, ha az egyes személyek idegrendszeri és pszichés szempontból vizsgálata, az egyéb alkalmassági orvosi vizsgálatok mellett, még kiterjedtebb és részletesebb lenne a vasutasok szolgálatba lépése előtt.*

A vasútüzemi tevékenység fokozottan igénybe veszi a szervezetet. A fizikai, szellemi és emocionális megterhelés az egyes munkaterületeken egyaránt nagyfokú.

Az utóbbi évtizedekben a technika rohamos fejlődésével szükségszerűen új tudományágak jöttek létre. Az egyik ilyen új tudományág az ember és a munkakörnyezet összefüggéseit vizsgáló ergonómia. Az ergonómiai szemlélet az embert és környezetét egy bonyolult rendszer tagjainak tekinti, melynek a műszaki szempontok mellett élettani, lélektani stb. összetevői vannak. Az ember—gép—környezet rendszer, összehangolt működését az esetek kisebb százalékában műszaki-technikai zavarok, a környezetből eredő konfliktusok zavarhatják meg, lényegesen gyakoribb azonban a hibás emberi cselekedetek miatt bekövetkező konfliktus.

Következésképpen a közlekedésbiztonság két alapfeltételeként, *egyrészt a közlekedés műszaki-technikai megbízhatóságát, másrészt pedig a közlekedésbiztonság szempontjából felelős személyek alkalmassági állapotát tekinthetjük.*

A közlekedés műszaki-technikai megbízhatósága a vasút területén mindinkább tapasztalható. Ennek feltételei — a vasúti pályák, az egyes mozdonytípusok, a távközlő- és biztosítóberendezések — ma már olyan fejlettségi fokon vannak, mely által a közlekedésbiztonság műszaki-technikai eredetű feltételei *minimálisra csökkentik a balesetveszélyt.* A műszaki-technikai megbízhatóságnál mindinkább nagyobb jelentősége van az egyes vasútközlekedési balesetekben a humán tényezőknek, ezen belül is nem utolsósorban a vontatási személyzetnek.

Nem közömbös

A közvetlenül forgalomban dolgozóknál elsőrendű fontosságú, hogy kifogástalan magatartású, fegyelmezett emberek legyenek. Egyértelműen következik ebből annak a szükségessége, *hogy ezek a személyek normál pszichéjűek és idegrendszerűek legyenek,* ahol a magatartással, fegyelemmel éppen úgy rendben kell lenni, mint a figyelem éberségének, tartósságának, összpontosításának a kifogástalan voltával. Nem közömbös az egyébként egészséges, de ugyanakkor fáradékony embernek a kérdése sem. Az esetleges szolgálat közben fellépő rosszullétek jelentősége pedig különösen nagy, mint a humán oki balesetveszély egyik legveszélyesebb formája.

A lap következő számaiban ennek szellemében szándékozok rátérni az egyes felmerülő egészségügyi kérdésekre, nem utolsósorban a helyes életvezetés jelentőségére a vasutas dolgozóknál.

Dr. Rábai Kálmán

A szakszervezeti aktivisták figyelmébe

Mit kell tudni a korszerűsített társadalombiztosítási szabályokról?

A Minisztertanács a közelmúltban döntött a társadalombiztosítási szabályok korszerűsítéséről. Az alábbiakban közöljük azoknak a társadalombiztosítási jogszabályoknak a lényegét, amelyek számot tarthatnak a szakszervezeti aktivisták, illetve a vasutasok érdeklődésére. E néhány módosítás egyrészt a munkaerővel való jobb gazdálkodásra ösztönöz, másrészt egyszerűsíti, gyorsítja, biztonságosabbá teszi az ügyvitelt.

Az állami vállalatok — ide tartozik a MÁV, a GySEV és az Utasellátó is — által fizetendő társadalombiztosítási járulék mértéke a jelenlegi 30-ról 40 százalékra emelkedik. 1984. január 1-től járulékalapot képez *a dolgozók részére adott 310 Ft-os bérpótlék is.* A költségvetési szervek által fizetendő társadalombiztosítási járulék mértéke nem változik.

A járulék mértéke

Változik a nyugdíjjárulék-fizetésre kötelezettek köre. Jelenleg nyugdíjjárulékot általában a biztosítási kötelezettséggel járó jogviszonyban elért kereset után kell fizetni. Az új szabályok értelmében a nyugdíjjárulék-fizetési kötelezettség csak a biztosítási kötelezettséggel járó főfoglalkozású jogviszony alapján adott bérjellegű juttatásokhoz, valamint az alkalmi fizikai munkáért járó juttatásokhoz kapcsolódik.

Az a biztosított azonban, aki egyidejűleg több biztosítással járó jogviszonyban áll — és munkaideje egyik jogviszonyában sem éri el a munkakörére megállapított törvényes munkaidőt — *mindegyik jogviszonyból származó munkabére, munkadíja és ilyen jellegű egyéb pénzbeni és természetbeni juttatása után nyugdíjjárulékot köteles fizetni.*

Mind a társadalombiztosítási, mind pedig a nyugdíjjárulék fizetésének, illetve levonásának szabályait érinti az egyes központi árintézkedések alkalmával megállapított, összesen 290 forintos munkabérkiegészítés, *ami 1984. január 1-től beépül a bérekbe* és összege a munkaviszonyban álló dolgozók esetében 310 Ft-ra emelkedik. A bérkiegészítés a társadalombiztosítási rendelkezésekben általános bérpótlékként szerepel.

A bérpótlék után a munkáltatók társadalombiztosítási járulékot, a dolgozók pedig nyugdíjjárulékot fizetnek. A bérpótlék összegét a társadalombiztosítási ellátások alapjául munkabérként nem lehet figyelembe venni, mert a táppénzhez, a baleseti táppénzhez, terhességi-gyermekágyi segélyhez a biztosítottak bérpótlékot kapnak, a munkaviszony megszűnése utáni ellátásokhoz pedig továbbra is havi 290 forint jár. Ennek alapján nyugdíjalapot sem képez, ezért azt keresetként sem szabad feltüntetni. *A nyugdíjhoz továbbra is 290 forint kiegészítés járul.*

Mivel a nyugdíjjárulék-fizetés meghatározott jövedelemsávhoz igazodóan differenciáltan, százalékos mérték szerint történik, a bérkiegészítés következtében a jövedelemhatárok átlépése miatti magasabb járulékfizetés elkerülése érdekében *a jelenlegi sávhatárok 300 forinttal emelkednek.* Annak a dolgozónak például, akinek a keresete 3900 Ft, a jelenlegi sávhatár szerint (3001—4000-ig) 6 százalékos nyugdíjjárulékot kell fizetnie. A 310 forintos bérpótlék beszámításával keresete 4210 Ft-ra módosul, ami után már 7 százalékos a nyugdíjjárulék mértéke. A sávhatár 300 Ft-tal való felemelésével 3301—4300 forintig 6 százalék, azonban a nyugdíjjárulék mértéke továbbra is 6 százalék marad.

Új rendelkezések

Az új rendelkezések szerint a jövőben a szerződéses üzemeltetésű üzlet vezetőjének a táppénz, az alkalmazottaknak baleseti táppénz (a segítő családtagok számától függetlenül, 7 napot meghaladó keresőképtelenség esetén az általános szabályok szerint, tehát a keresőképtelenség első napjától) korlátozás nélkül jár. Megszűnt a terhességi-gyermekágyi segély összegét korlátozó rendelkezés is.

A gyermekgondozási segélyről szóló, 1982. május 1-én hatályba lépett rendelkezések lehetővé tették, hogy a segélyben részesülő a gyermek másfél éves kora után munkát vállaljon. A jogszabályváltozás szükségessé tette a táppénz és gyermekgondozási segély együttes folyósítására vonatkozó korlátozás megszüntetését azokban az esetekben, amikor a munkát vállaló keresőképtelenné válik. *A jövőben tehát a gyermekgondozási segélyben részesülő, részmunkaidőben dolgozó anyák keresőképtelenségük esetén a munkavégzés alapján táppénzre jogosultak.* A jogosultság megállapításánál és a táppénz folyósításánál a nyugdíjban részesülők táppénzre való jogosultságának szabályait kell alkalmazni.

Az új rendelkezések egyszerűsítették a háztartási alkalmazottaknak 1944. július 1. előtt e minőségben töltött munkájának szolgálati időkénti bizonyítását azzal, hogy a meglevő kötött bizonyítást, illetve a helyszíni vizsgálatot, mint bizonyítékmódot megszüntették.

Az idő múlása, a megváltozott társadalmi-gazdasági körülmények, továbbá a tanácsi szervek ezirányú igénye indokolta a mezőgazdaságban (erdőgazdaságban) és a rokon termelési ágakban foglalkoztatott mezőgazdasági cselédek stb. 1948. előtt munkaviszonyban töltött idejének a bizonyítására vonatkozó szabályok módosítását. Az ilyen munkaviszonyban töltött idők bizonyítására a jövőben az általános szabályok irányadók azzal, hogy az illetékes tanácsi szerv által közvetlen tudomás alapján kiállított hatósági bizonyítványban igazolt időket hitelt érdemlően bizonyítottnak kell elfogadni.

Kedvezőbb elbírálás

A nyugdíjeljárás egyszerűsítését segíti elő az az új rendelkezés, amely alapeljárásba utalja az olyan 1945. április 1. előtti magánalkalmazásban töltött idő szolgálati időkénti beszámíthatóságának az elbírálását, amelynek tartalma alatt az alkalmazott keresete a biztosítási bérhatárt meghaladta. A kötött bizonyítási mód (egykorú okirati bizonyítás) azonban változatlanul szükséges.

Felhatalmazást kapott a Társadalombiztosítási Főigazgatóság vezetője, hogy különös méltánylást érdemlő, kivételes esetben engedélyezheti az ellátás megállapítását olyan személy jogán, aki az ország területét külföldön való állandó letelepedés szándékával hagyta el, vagy tartózkodik külföldön.

Az új rendelkezések szerint, ahol a nyugdíjfolyósítás szempontjából keresőfoglalkozás folytatását a 60 000 forint adóköteles jövedelem túllépése alapozza meg, adóköteles jövedelemnek a megelőző évben nyugdíjasként elért, az adóalapot csökkentő kedvezmény levonása nélküli adóköteles jövedelem számít.

Dr. Bordi István

Zalaegerszeg

Utak, járdák társadalmi munkában

Sokáig a termelési tanácskozások állandó témája volt a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél a vontatási telep útjainak, járdáinak az állapota. Az ott dolgozók esőben és hóban, bokáig érő sárban jártak a munkahelyükön.

Több alkalommal elhangzott, hogy szükség esetén társadalmi munkában is segítenek az építést. Szavuk végül meghallgatásra talált. A közelmúltban a szombathelyi igazgatóság 20 000 forint értékű sódert és cementet adott erre a célra. *Tartotta a szavát a kollektíva is.* Az üzemegység nyolc szocialista brigádjával az élen a mozdonyszín és az üzemi épület között mintegy 250 négyzetméteren kezdték meg a betonozást. Több helyen — szükség szerint — két méter szélességű járdákat alakítanak ki, amelyeken a targoncák is tudnak majd közlekedni.

KARÁCSONYI EST

A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére karácsonyi ünnepséget rendezett a művelődési ház. Az 1-es számú általános iskola tanulóinak előadása után műsort adott a művelődési ház Páva köre. A hangulatos esten a nyugdíjas klub tagjai ajándéktárgyakat is kaptak.

A tisztasági versenyben

Leninváros állomásé a serleg

December 6-án Leninváros állomáson értékelték a *Tiszta szocialista szolgálati hely* címmel hirdetett tisztasági versenyt, amelyet Komló állomás Vöröskereszt-szervezete kezdeményezett. A versenyben Leninváros, Ajka, Komló, Dunaújváros és Oroszlány állomások kollektívái vettek részt.

A díjkiosztó ünnepségen Leninváros állomás Vöröskereszt- alapszervezete fogadta az öt szocialista város vöröskeresztes alapszervezeteinek képviselőit. A verseny eredményét *dr. Hámori Károly,* a MÁV TEK igazgató főorvosa ismertette. Az értékelő bizottság a győztesnek járó vándorserleget ismét a leninvárosi vöröskeresztes alapszervezetnek ítélte. A többi állomás alapszervezeteit tárgyjutalomban részesítették. A jutalmakat és emléktárgyakat *Koczka István,* Leninváros állomás főnöke adta át.

Monoron fáznak az utasok!

Monor állomás várótermében az elmúlt hetekben gyakran fáztak az utasok. Ennek oka: sokáig hiányzott a kályha füstcsöve, az ajtóról a kilincs, a zár. Az állomásfőnök így panaszkodik:

— Lassan halad az állomás felújítása. Amíg jó idő volt, az épületfenntartók csak dolgozgattak. Most meg a hideg miatt van kényszerszünet. De más gondunk is van. A váróterem ajtajáról például már a harmadik új kilincset és zárat lopták el. A kályhacsövet is harmadszor pótolták. Az utasok jogosan panaszkodnak, pedig nem a vasutasok nyúlnak a társadalmi tulajdonhoz. Idejárnak esténként olyan csoportok is, akik nem szándékoznak utazni, s csak baj van velük.

A forgalmista és a raktárnok is hasonló tapasztalatokról számol be. Elmondották többek között, hogy a Monori-erdő megállóhely váróteréből nemrég a kályhát is ellopták. Rendszeresen dézsmálják a szemesterményt szállító vagonokat, szatyrokban viszik a búzát, kukoricát, árpát. A rendőrség és a vasutasok hatékonyabb együttműködésére lenne szükség, hogy Monoron is eredményesen védelmezzék a társadalmi tulajdont és a magukról megfeledkezett emberek elnyerjék méltó büntetésüket.

O. K.

Evés előtt vagy evés után?

Tudjuk, hogy a táplálék a gyógyszerhatást megváltoztatja, és ezt számos állatkísérletekben vizsgálták. Sok olyan tényező van, melyek a gyógyszerfelszívódást befolyásolják. A gyógyszerek és az ételek kölcsönhatásának ismerete fontos mind az orvosnak, mind a betegnek egyaránt.

A gyomor-bél pH-értéke — sav-lúg környezete — megváltoztathatja a gyomor-bélhuzam mozgását, a gyógyszerekből a hatóanyagok kioldásának sebességét, kedvezőtlen viszonyokat teremthet a gyógyszerek felszívódásához. A savasság, lugosság mint miliő, a felszívódást igen befolyásolja. Gyorsíthatja vagy lassíthatja. Az a megfigyelés, hogy a táplálékfelvétel csak a gyógyszer felszívódásának sebességét befolyásolja, a mértékére, hányadára nincsenek befolyással. *Általában minden táplálék késlelteti a gyógyszerek felszívódását,* és ez lehet nemkívánatos is, ha gyorsabb hatást és magasabb hatóanyagszintet akarunk elérni terápiánkat illetően. Ezért fontos, hogy a gyógyszereket lehetőleg mindig ugyanazon feltételek között vegyük be, hogy a terápiás hatás is állandó legyen. Előadódhat, hogy a gyomor-bélhuzamban a gyógyszer felszívódása előtt különböző ionokkal egyesül, ami gátolja a hatóanyag-felszívódást a gyomorból. Ilyesmire kell számítani Ca, Mg, Al vagy vasiont tartalmazó ételek evése után.

A rosszul táplált és krónikus betegségben legyengült betegeken a táplálék—gyógyszer kölcsönhatással fokozottabban kell számolnunk. Fogyókúra miatt történő diéta felerősítheti vagy csökkentheti a gyógyszerhatásokat, ezáltal esetleg kedvezőtlen vagy egyenesen káros panaszokat is okozhat. A folyadék, főleg az alkoholfelvétel és a gyógyszerek kapcsolatát már többé-kevésbé jól ismerjük, *de például a hőmérsékletnek is befolyása van ezekre a kölcsönhatásokra.* Gyakorlati tapasztalat, hogy a meghízott, vagy lesoványodott ember ugyanazon gyógyszerre eltérően reagál, mint állapota előtt.

A tuberkulosztatikus, tbc-ellenes gyógyszereket *étkezés előtt,* „éhgyomorra" kell bevenni, mert a telt gyomor csökkenti ezek felszívódását, ezáltal nem alakul ki a megfelelő terápiás, azaz hatásos plazmaszint, vérplazma koncentráció. Ez a szabály a barbiturátokra is érvényes, és több antibiotikumra is. *Vegacillint és Maripent is étkezés előtt kell bevenni.* A Nitrofurantint például étkezés után hasznos bevenni, mert a teli gyomorból lassabban, ezért tökéletesebben szívódik fel. Ezenkívül a teli gyomor lassabban ürül ki, ez kedvez a tabletta szétesésének, oldásának, és ezáltal a kiszabaduló hatóanyag a tablettából tökéletesebben tud felszívódni. Érdekes tény, hogy a faszénen sütött marhapecsenye, valamint a cigarettafüst beszívása meggyorsítja a májban az antipirin, a teofillin, a fenacetin oxidáz-enzimek hatására bekövetkező lebontást. A táplálék fehérjetartalma pedig elősegíti az antipirin, azofén, teofillin lebontását.

Befejezésül pedig, mi legyen a gyakorló orvos tanácsa ebben a kérdésben? Evés előtt, vagy evés után?

Mindenre érvényes általánosítás nincsen, de van a tudomány és az orvos tapasztalata. A fenti megállapítás szerint, hogy a táplálékfelvétel csak a gyógyszer felszívódásának sebességét befolyásolja, a mértékére, hányadára nincsen befolyással, vegyük be a gyógyszereket — általában — étkezés után. De minden esetben kérjük ki erre vonatkozólag kezelőorvosunk véleményét, és tanácsát mindenkor tartsuk be!

Dr. Veress Sándor

Siklós János

Jessica Thomson

A szerzőnek a Népszava Kiadó gondozásában készülő, az idei karácsonyi könyvnapra megjelenő „Zilahy Lajos utolsó évei — A piros ász" című kötetéből kiemeltünk egy részt, s azt Jessica Thomson címen folytatásokban közöljük.

A feleségem — isten nyugosztalja — életének utolsó éveiben elhíresztelte rólam, hogy buzeráns vagyok. Ezt a szörnyű keresztet cipeltem, az emberek elkerültek az utcán, mintha pestist hordoznék. Micsoda bélyeget viseltem a homlokomon. Én, akinek a polgármester majd' csak előre köszönt. Mit tehettem volna? Táblát akasszak a nyakamba, hogy nem vagyok buzi? Ötven esztendőnyi munkám, becsületem került a szemétre. Maga nem tudja, hogy én azelőtt női-férfi divatszabó voltam, és arra kényszerültem, hogy feladjam a női szabóságot, mert szegény feleségem — isten nyugosztalja —, folyton ölt, hogy a szeretőimet a szeme láttára csöcsörészem. El tud képzelni olyan ruhapróbát uram, amelyből a mellbőség kimarad? Feladtam, kérem, a női szabóságot a családi békesség érdekében és a becsületem védelmében. Azt hittem, újra nyugalom lesz körülöttem, de alig néhány hónap múltán a feleségem — isten nyugosztalja —, azt mondta, hogy a próbák alatt a fiatal fiúkat tökörészem, vénségemre buzi lett belőlem. Annyira belelovalta magát, hogy a nyilvánosság előtt is lebuzizott, kérem, és én egy szót sem szóltam, csak álltam, mint a szélütött. Mit gondol, jószántamból költöztem el onnan, ahol harmincöt esztendeig laktam?

— De a lakók nem tudnak aludni . . .

— Így? Dübörgő rockzenével? Ám magának ahhoz semmi köze.

— De a lakóbizottság elnökeként . . .

— Úgy hajítom ki, ha még egy szót szól . . .

— Engem? Szégyentelen! A feleségét még jóformán el sem hantolták és idehoz egy nőt?

— Na gyerünk, kifelé!

★

Káldor Benő angol—francia divatszabó szakított a gyász konvencionális formáival, felesége halála miatti bánatát úgy vezette le, hogy rocktanyát nyitott a lakásán, éjjel-nappal harsogott a zene. Amálka néni szegény — isten nyugosztalja —, nem szívlelte a rockzenét és nem ismerte Jessica Thomsont, a fekete hajú, fiatal szépséget, aki a legszorgalmasabb tánctanárnői és zenepedagógusi minőségben működik özvegy Káldor Benő divatszabó lakásán. Amálka néni, a felesége — isten nyugosztalja — nem fordított figyelmet arra, hogy Benő a mozgásművészetnek eme fiatalos „vad" hajtásában jártasságot szerezzen.

Perlay Ádámné asszony, a szemben lévő lakás mások iránt figyelmesen érdeklődő gazdája azon akadt fenn, hogy a gyásznak ez a kifejezése csúnyább, mint az a halotti tor, ahol egymásután kétszer rúg be a gyászoló család, s az első berúgás után még csak betyárnótákra telik kedvükből, a második után már irrendenta kesergőig fajul a fekete szomorúság. A vergődő léleknek ez a szilaj csattogása a rockzenére, valami egészen szokatlan módja a gyásznak. Az meg plánè, hogy Káldor Benő címén, Jessica Thomson névre hozott levelet a postás, s ezt igazolandó Perlayné a lakóbizottság asztalára tette a nevet: „a levélről írtam le, kérem". Majd hivatalos esküt tett az ülésen, mint a bizottság tagja, hogy a nő, női szemmel nézve is fenséges, a Tahiti-szigetekről való, mert valahol olvasta, hogy ott élnek ilyen gyönyörű, kreol bőrű, nagy barna szemű, fekete hajú, nyúlánk nők, akik egyenesen megbűvölik a férfiakat.

Más világtájról érkezett az ide. Mert Perlayné újra esküdött, a boldogságos Szűzanyára, hogy nem magyarul beszél a hölgy, valami egészen furcsa nyelven társalog, amely nem német, nem angol, mert ezeket a nyelveket felismerné. A kisebbik ángyikája ugyanis bírja mindkét nyelvet és ő hallás után azonnal eligazodik akár angolról, akár németről legyen szó: de ez a nő valami egzotikus nyelven beszél. „Saját fülemmel hallottam, kérem" —, állította Perlayné, csak azt nem tudta, hogy Káldor Benő milyen nyelven válaszolt, mert a kukások elkezdtek ordítozni a lépcsőházban.

A lakóbizottság egy olyan rejtélyes ügybe keveredett, amelyből hosszas tanakodás után sem láttak kiutat. Az egy szem férfit, az elnököt erélyesen megdorgálták, mert ügyetlenül járt el, rosszul teljesítette megbízatását, jóformán semmivel sem tudnak többet, mint amennyit eddig is tudtak. hogy valami nagy rejtély van a házban. Ráadásul még az a szégyen is itt van, hogy az elnököt Káldor Benő egyenesen kihajította a lakásából.

— Legalább megkérdezte, hogy a nő miért nincs bejelentve? — dühösködött Perlayné.

— Ki az istennek jutott ez eszébe abban a veszekedésben?

— Csak férfiakra kell bízni ilyesmit, azok aztán elintézik!

A lakóbizottság tagjainak igaza volt, mert férfiak fellépése az ilyen rejtélyes ügyekben csak arra jó, hogy megfossza e fontos bizottságot egyetlen feladatától: a pletykaszerzéstől.

★

— Hogy hadonászott és úgy fülelt, mint a nyúl — panaszolta Benő. — Kérem, az embernek még a saját lakásában sincs nyugta.

— Jól van drágám, ne boszszankodj, majd halkabbra veszük a magnót — csillapította Jessica, és bakapcsolta a zenegépet.

— Igyunk valamit, ha már ennyire kidühöngtem magam.

— Oké! Száraz Martinit jéggel, a szokásos adagot. Utána táncolunk?

— Később, most nincs kedvem.

Benő jégkockáért ment a konyhába. Elkészítette az italokat. Felhajtotta a magáét, aztán újra töltött és azt is belökte.

— Öltözzünk fel és menjünk ki a városba. Levizitelünk a hármas számú körben.

A lány nem ellenkezett. Kényelmesen, nagy műgonddal öltözködött. Rózsaszín nyersselyem ruhát és ahhoz hasonló olasz blézert vett magára, derékig érő fekete haját megfésülte, diszkréten kifestette ajkait, félmagas sarkú kígyóbőr cipőjében s a hozzávaló táskájával az ajtóhoz lebegett. Elegáns, finom mozdulataival minden esetben lenyűgözte a szabót.

— Isteni nő vagy!

— Te meg isteni férfi.

— A hetven évemmel?

— Te, újra őszintén mondom. nem vagy több negyvennél.

— Látod, ezért az egyért bocsátok meg a feleségemnek — isten nyugosztalja —, mellette megőriztem a férfiasságomat.

Jessica belekarolt a szabóba, kényelmesen sétáltak az utcán. A hármas számú kör a szabósággal kapcsolatban levő üzletfeleket foglalta magába. A szövet-nagykereskedelmi cégnél kezdték. Benő simogatta a lány arcát, megfogta a derekát, magához húzta és csak fél kézzel tapogatta a szöveteket, miközben kedélyesen csevegett az eladókkal, üzletvezetővel és néhány őszi, téli szövetből levágatott, félretetette velük. Újabb szövet-nagykereskedelmi vállalat következett, azután két kellékesboltot látogattak meg, majd benéztek a gombházba és végül elmentek a rivális szabómesterhez, a konkurrenciához, akivel évtizedek óta néma küzdelmet vívott Benő a városi előkelőségért. Az utóbbi években ennek a halszemű, keszeg szabónak a javára billent a mérleg, bár nem volt olyan jó, pontos szakember, mint Káldor, de a sok mendemonda, s a buziság föltételezése sokat ártott hírnevének, tekintélyének.

— Te, Benő, összesúgnak a hátunk mögött, figyeld meg őket.

— Az a jó, csak suttogjanak.

— Túlságosan feltűnően viselkedsz.

— Ezt komolyan mondod?

— Komolyan. Szerintem iszonyatosan hevesen udvarolsz. A mértéktartás hidd el, jobb taktika lenne.

— A fene tudja, bár lehet, hogy igazad van.

— A következő körön próbáljuk ki.

— Nem bánom. Nyolc körünk van, s amíg ezeket háromszornégyszer lejárjuk, leesik a hó. Addigra megszokják a stílusunkat.

(Folytatjuk)

Mihez kezdjünk szabad időben?

Hetven szakkör, kiscsoport működik a Batsányi János Művelődési Központban

Tapolcán a vasutas-szakszervezet *Batsányi János Művelődési Központja* megfelelő lehetőséget kínál mindazoknak, akik szabad idejükben ekképp tanakodnak: *Mit csináljak? Mihez kezdjek?*

A választ könnyen megadhatják az ott működő 70 kiscsoport, klub, szakkör tagjai. Mert bizony alkothatnak, tanulhatnak, kibontakoztathatják képességeiket az oda tartozók. Különböző nyelveket sajátíthatnak el, az asszonyok szabást-varrást gyakorolhatnak, az ügyes kezű ifjak, férfiak vasúti modelleket készíthetnek, az énekelni vágyók a pávakörben, illetve a vegyes kar tagjaként találhatják meg helyüket. Mások szervezetten gyűjtenek bélyeget, érmet. A szocialista brigádvezetők saját klubjukban jutnak olyan ismeretekhez, tapasztalatokhoz, amelyek munkájukat, a mozgalmat segítik. A képzőművészkörben vászonra kerülnek az „utazás élményei", és a sort még hosszan lehetne folytatni.



Próbál a Páva kör

TALÁLKOZÁS A MŰVÉSZEKKEL

Az intézmény helyben teremti meg a szervezetten folyó, permanens tanulás feltételeit is. Ehhez szakirodalmat, az önálló művelődéshez szükséges könyveket, folyóiratokat 40 000 kötetes könyvtára biztosítja, s nemcsak az intézmény falain belül, hanem a munkahelyekre kihelyezett letéti könyvtárakban is.

No és a kiállítások! Ezeknek is évente több ezer látogatójuk van, ahol megismerkedhetnek korunk képzőművészeti értékeivel, *Kóka Ferenc, Marton László, Luzsica Lajos, Veszprémi Imre, Csavlek András* és mások munkáival, a környező táj népművészeti hagyományaival, a területen előállított ipari termékekkel, a szomszédos országok életével, munkájával.

A vizuális élményért sem kell mindig a központi kiállítóterembe menniök, megtekinthetik munkahelyükön a pályaudvar várótermében.

EGYMÁSRA „ÉPÍTVE"

A Batsányi János Művelődési Központ a szórakoztatásról se feledkezik meg, vagyis kielégíti az igen eltérő igényeket. Többek között 3 × 8 előadásból álló színházi bérletsorozatot indít minden évben. A komoly zene kedvelői a Filharmónia hangversenyeire válthatnak bérletet. Az önálló műsoros esteken neves művészekkel találkozhatnak az érdeklődők, s közvetlenül tehetnek fel kérdéseket kedvenc írójuknak, rendezőjüknek a velük való találkozás során.



Politikai könyvnapok

A nyugodtan végezhető munka egyik alapfeltétele mindenki számára, hogy gyermekeit megfelelő helyen tudja. Az intézmény ebben is segít, rájuk is gondol, amikor hasonló formákat, programokat biztosít a legfiatalabb generáció számára, megvalósítva az egymásra építettség elvét. A vasutas családoknak közös élmény forrását teremtették meg azzal, hogy sok programon szülő és gyermek közösen vehet részt. Nagy sikere volt például a közelmúltban rendezett családi vetélkedősorozatnak.

A tíz éve működő nyugdíjasklubnak 100-120 tagja van. Ők szinte meghitt közösséget alkotnak, továbbra is együttmaradva, akik valaha együtt dolgoztak a szolgálati helyeken. A részükre szervezett foglalkozásokon tovább „utazhatnak", meghallgatva mások útiélményeit, a politikai tájékoztatókat, választ kapnak egészségügyi, jogi stb. problémáikra. *És valóban vonatra szállnak, ha kirándulni indulnak közelebbi-távolabbi tájakra, az országhatáron túlra is.*

MARAD A SKÁLA

Minderről végül még annyit jegyzünk meg, hogy csak az elmúlt hónapban — novemberben — 56 ismeretterjesztő előadást, filmvetítést, kiállítást rendezett a művelődési központ, beleértve a helyi üzemfőnökség területének Tapolcán kívüli településeit is, mint a rendezvények színhelyeit.

Ezek a lehetőségek a jövőben sem szűkülnek, mert az üzemfőnökség vezetése, a közművelődési bizottság és a művelődési központ jó kapcsolata továbbra is jól szolgálja és megteremti a művelődés alapvető feltételeit a vasutasok, a nyugdíjasok és családtagjaik számára.

(p)

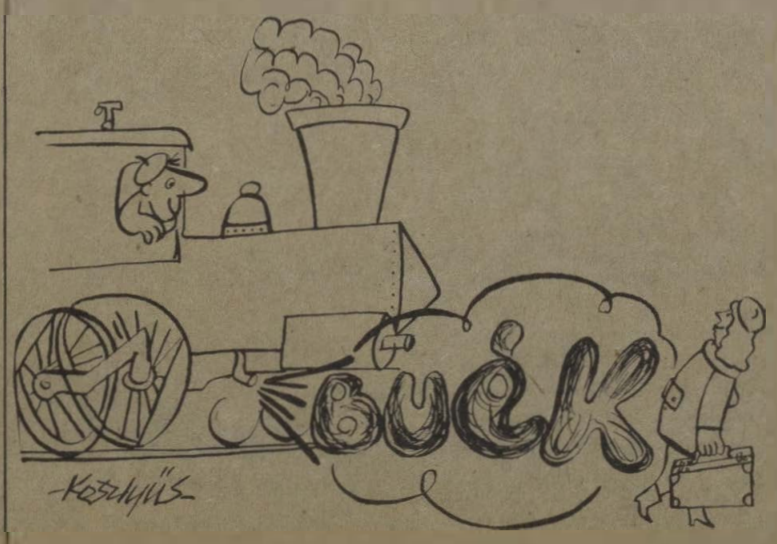
Jubilál a szakközépiskola

Fennállásának harmincadik évfordulójára emlékezett december 16-án a szegedi *Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola*. Három évtizeddel ezelőtt a hajdani vasútforgalmi technikum száz tanulóval és húsz pedagógussal indult, s ahogy az évek teltek, úgy fejlődött az iskola. Nemcsak a neve változott meg, hanem újabb három ágazaton — vasútgépészeti, vasúti távközlő, majd postai vezetékes távközlés-technikai szakon — indították be a középfokú szakemberképzést. Ma 650 diák tanul a korszerű tanműhelyekkel és más technikai berendezésekkel felszerelt szakközépiskolában.

A jubiláló intézmény két bázisszervével, a szegedi MÁV- és a postaigazgatósággal kötött együttműködési megállapodások értelmében hét helyszínen biztosítja tanulóinak a speciális gyakorlati képzést. A végzős diákok magas fokú elméleti és gyakorlati tudással kerülnek a vasúti munkahelyekre, ahol megállják a helyüket.

A jubileumi ünnepségen *Garnai József* műhelyfőnök elevenítette fel az iskola történetét, és méltatta névadójának életútját, majd *Vas József* igazgató átadta a hagyományos Bebrits-díjat *Kiss Gyula* negyedikes tanulónak.

ÚJÉVI JÓKÍVÁNSÁG



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Rosszul fogták a nyakát . . .

Úgy látszik, a vasúti történetek sokáig emlékezetesek maradnak. Az alábbi esetet ***Jeli József*** *pécsi nyugállományú rendőr-őrnagy írta meg szerkesztőségünknek:*

A lengyeltóti rendőrörsről egy előzetes letartóztatásban lévő, lőfegyver-rejtegetőt kísértek be a kaposvári ügyészségre. Ez az utazás önmagában is elég izgalmas lehetett, ám visszatérve Ráncsik István tizedes így számolt be:

— A reggeli személyvonattal utaztunk. Sikerült az ablak mellett helyet foglalni. Velem szemben ült az őrizetes. Velünk utazott egy negyven év körüli, csinos, buzsáki parasztasszony is. A pad alatt, vesszőkosárban, libát vitt a kaposvári piacra. A kosár fülére fekete fejkendőt kötött, így a libának csak a nyaka, piros csőre látszott ki. Egy harminc év körüli férfi félvállról odaszólt az asszonynak:

— Ha jön a kalauz, és meglátja a libát, megbünteti magát.

— Talán nem veszi észre — vélte az asszony.

— Legyen szerencséje! De én nem lennék ilyen biztos a dolgomban. .

— El kell vágni a liba nyakát, úgyis arra a sorsra kerül — mondta egy ásítozó férfi.

Az egyik utas zsebkést adott az asszonynak, ne tegye ki magát kellemetlenségnek.

— Igaza van — egyezett bele az asszony.

Lehúzta a robogó vonat ablakát, megmarkolta a liba nyakát, és két húzással le is perdült — a liba. A feje az asszony kezében maradt. Bánatosan nézte, hogy a puha, kövér test hogyan hullik a vágány mellé . . .

Az év sportolói

Az elmúlt esztendő finisében, a szokásoknak megfelelően, egymást érték a legkülönfélébb szavazások, jelölések, szinte minden napra jutott a sportvilágban valamilyen „leg" . . . A Magyar Távirati Iroda felkérésére immár 20. alkalommal jelölték meg a sportszövetségek „műfajuk" legjobbjait és a sztárok illusztris névsorában két olyan sportolót — legyünk precízek: sportolónőt! — találtunk, akik vasutasklubban kamatoztatják tehetségüket. Nem is akármilyen klasszisokról van szó: *Petronicsné Verőci Zsuzsa* sakkozó a nyolcadik, *Kelemen Ildikó* műugró pedig — a nőknél rekorderként! — kilencedik alkalommal jutott a megtisztelő címhez.

Verőci Zsuzsa (34 esztendős) a Vasútépítő Törekvés SC nemzetközi nagymestere. Már 23 éve sakkozik, 1966. óta tagja a magyar válogatottnak. Legjelentősebb nemzetközi sikerét 1979-ben érte el, amikor világbajnokjelölt volt: *a világ legjobb 8 játékosának párosmérkőzései során a szovjet Joszeliani tudta csak megállítani.* Eddig 7 alkalommal szerepelt a magyar válogatott tagjaként sakkolimpián, s ezekről a kiemelkedő fontosságú eseményekről 3 ezüst- és 2 bronzérmet őriz a vitrinjében. Miután korábban már kétszer nyerte meg a magyar bajnokságot, nem volt meglepetés az elsősége a tavalyi, úgynevezett szuperbajnokságon.

Kelemen Ildikó (22 éves) egy olyan mostoha sportág hazai legjobbja, amilyen nincs még egy. Műugrásban immár kilencedik esztendeje éllovasa a magyarországi rangsornak, trónja megingathatatlannak látszik. Úgy lett Európa egyik legjobbja ebben a fantasztikus ügyességet, bátorságot, magas szintű mozgáskészséget igénylő sportágban, hogy itthon telente egyszerűen nem tud kielégítő módon edzeni.

Kelemen Ildikó 1976-ban mutatkozott be először sikerrel a nemzetközi porondon: az oslói ifi EB-n 5. lett. Azóta megjárt három felnőtt Európa-, egy világbajnokságot és egy olimpiát, és valamennyin ott volt a legjobbak között, legutóbb tavaly, *Rómában műugrásban 7., toronyugrásban 5. helyet szerzett.* Edzője, az egykori válogatott, *Gerlach István* szerint minden eddigit felülmúl majd az a tavaszi sorozat, amelyik részben edzőtáborokból, részben versenyekből áll.

(serényi)

Egymásért — ég és föld között

A szeretet nemcsak a karácsonyt, hanem egész életünket is szebbé, meghittebbé teszi. És a legbecsesebb ajándékot sem mindig a karácsonyfa alatt találhatjuk szeretteinktől, embertársainktól. Jó példát mondhatna erről *Almássy Ferenc*, a Keleti körzeti üzemfőnökség műszaki kocsiszolgálatának dolgozója, akinek az életét mentette meg ez év nyarán önfeláldozásra kész bátorsággal két munkatársa: *Zslebics Gyula* és *Szuszékos János*. Egyébként mindhárman az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub sportolói.

Tehetetlenül

Az augusztus 20-i légiparádé alkalmával történt . . . Azt a feladatot kapták, hogy ejtőernyős formaugrás végrehajtása közben három kupolát kapcsoljanak össze a levegőben, s úgy ereszkedjenek le a Duna vízére.

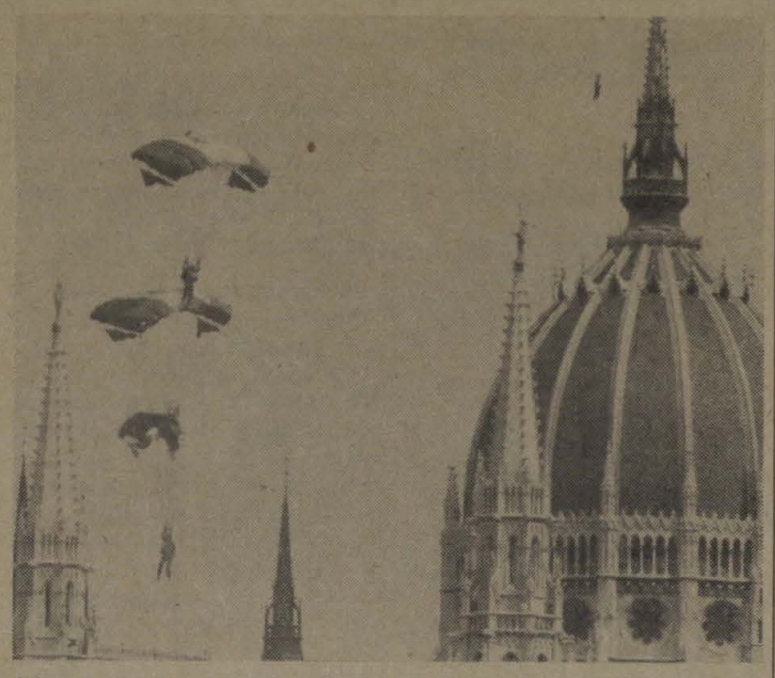
A repülőgép 1200 méter magasan haladt, amikor feladatuk végrehajtása céljából a gépet egymás után elhagyták. Mindhármuk ejtőernyője rendben kinyílt, s a főváros közönsége izgatottan leste, *hogy sikerül-e a három ugró kupolájának összekapcsolása.*

— Ugyanakkor alulról Almássy Feri közeledet Jancsihoz, csakhogy ez a közelítés a házsorok által keltett örvénylő légáramlás miatt túl gyors lett, így aztán ejtőernyőjének kupolája nekicsapódott Szuszékos Jancsinak. Mi több: *Feri összeomló kupolája azonnal rácsavarodott Jancsira, aki aztán ettől semmit sem látott.* Hatalmas lélekjelenléttel azonban elengedte saját ernyőjének kormányzsinórját, s elkapta Almássy Feri most már hasznavehetetlen ernyőjét. Feri tehetetlenül lógott, s alatta 400 méteres mélységben a Kossuth tér . . . Jól tudta ő is, társai is, hogy ebben a magasságban a mentőernyő kinyitására már nincs remény.

— Én voltam legfelül, először tehát nekem kellett megközelítenem az alattam himbálódzó Szuszékos Jancsit — emlékezik Zslebics Gyula. — Manőverezésem sikerült, s lábamat bekapcsoltam a Jancsi kupoláján levő, az összekapcsolódást biztosító zsinórokba . . .

Jól számítottak

A másodpercek fogytak, s Szuszékos Jancsinak, meg az irányítást végző Zslebics Gyuszinak — akire „lábbal tartás" közben most már sokszorosára növekedett súly nehezedett — gyorsan kellett választani: *vagy elengedik Feri ernyőjét, s akkor ők épségben leérkeznek, vagy kockáztatják önmaguk életét, ami reményt adhat arra, hogy esetleg a társuk is megmenekül.* Ez utóbbit választották.



A három ejtőernyős az Országház kupolái között manőverezik. A képen jól látható, amint az ernyő rácsavarodott Szuszékos Jánosra (MTI-fotó)

Az ember mindig próbál jól, okosan tervezni, más kérdés azonban, hogy beválik-e a számítása. Gyula, aki egyedül volt abban a helyzetben, hogy irányítsa az ereszkedés pályáját — miközben Jancsi görcsösen szorította Feri ernyőjének kötelékét — úgy tervezte, hogy a Duna fölé kormányoz, és csak akkor ereszti el társait, amikor az alul lógó ember már vizet fogott. Csakhogy újabb baj adódott: *az Országház épülettömbje megakadályozta, hogy egyenesen a Duna fölé tudjanak siklani.*

— Szerencsére egy jól kiszámított „iskolakör" segített kikerülni a Parlamentet, és szépen behelyezkedtünk a leszálláshoz — ezzel fejeződött be az izgalmas kaland.

Zslebics Gyulát és Szuszékos Jánost bátor tettükért a közelmúlt napokban Életmentő Emlékéremmel tüntette ki *Szépvölgyi Zoltán*, a Fővárosi Tanács elnöke.

Ságodi János

„Népszava" emléktúra

A SZOT Testnevelési és Sportosztály, a Népszava és a Magyar Természetbarát Szövetség 1984. január 29-én emléktúrát szervez a Természetbarátok Turista Társasága által 1910 januárjában rendezett és a Népszavában meghirdetett első túra emlékére.

Az emléktúrán részt vehet mindenki, aki emlékezni kíván a sporttörténeti eseményre és a munkásmozgalmi elődökre.

Az egykori túra Pomáz—Csikóvár—Lajos-forrás—Dömös-kapu—Szentendre útvonalon vezetett.

Az emléktúra résztvevőinek Lajos-forrásnál a Ságvári turistaházat kell érinteni 10 és 14 óra között.

A résztvevők jelentkezéskor emléklapot kapnak.

A túra teljesíthető szervezett túracsoportokban, egyéni túra során, vagy nyílt túra keretében.

A nyílt túrákat az MTSZ karszalagos túravezetői vezetik Pomáz HÉV állomástól 9, a szentendrei HÉV állomástól 9,30 órai indulással.

SZOT Testnevelési és Sportosztály — Népszava — Magyar Természetbarát Szövetség

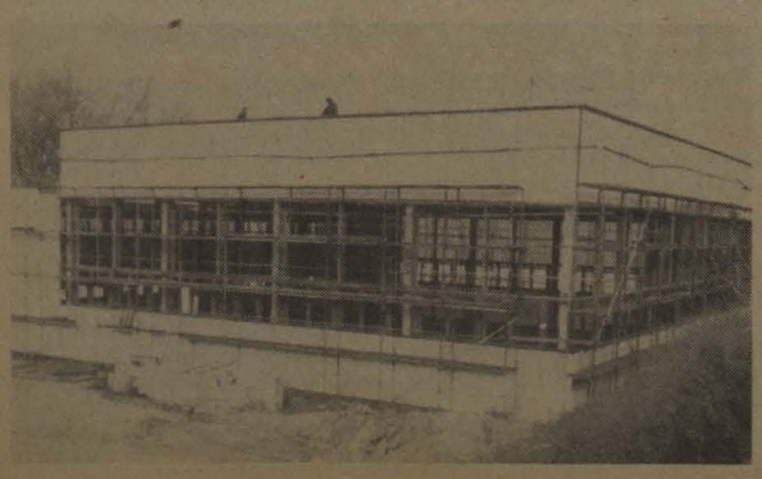
BVSC-létesítmények

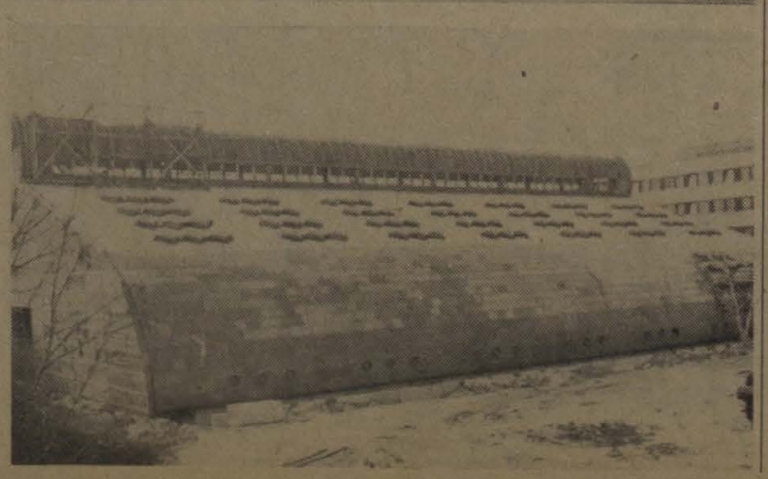
A Szőnyi úti létesítmények közül az uszoda megújhodása — ahogy mondani szokás — többlépcsős ütemezésű. Január első napjaiban megkezdték a kisebbfajta űrkomplexumra emlékeztető fémszerkezetre ráborítani a sátortetőt, amelyet ugyan ideiglenesnek szánnak, mégis rengeteg problémát megold: az úszók és a vízilabdázók már a mostani téli időszak végére tetőt tudhatnak majd a fejük felett. Később, néhány éven belül, végleges, könnyűszerkezetes elemek kerülnek majd a sárga vastraverzekre. Egykét éven belül vízforgató berendezést is beépítenek a medencékhez és akkor tényleg korszerű, minden igényt kielégítő uszoda fogadja majd a Szőnyi úti vizeseket. A szomszédban az asztaliteniszezők is korszerűsítésben reménykedhetnek.

Egy házzal arrébb, a Tatai út 85-ben olyan építkezések folynak, amelyeket — a jelenlegi, nem éppen szemet-lelket gyönyörködtető látvány ellenére — elfogadna akármelyik hazai sportegyesület. Egyszerre épül itt a hárompályás teniszcsarnok (átadás még az idén, várhatóan az első félévben), valamint a 114 méter hosszú futófolyosó és az ehhez kapcsolódó 30 × 20 méteres röplabdacsarnok (avatás, a tervek és az építkezés pillanatnyi állása szerint: 1985-ben).

Kép: Koppány György
Szöveg: Serényi Péter







HÍREK

— **Fiatalok fóruma.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen a közelmúltban fórumot rendeztek a fiatalok részére. A főnökség gazdasági és társadalmi vezetői tájékoztatták a résztvevőket az aktuális gazdasági és szociálpolitikai kérdésekről, majd válaszoltak a fiatalok kérdéseire.

— **Szakszervezeti nap.** December 9-én szakszervezeti napot rendeztek a debreceni építési főnökség gépállomásának szerelőcsarnokában. A főnökség társadalmi és gazdsági vezetői válaszoltak a dolgozók, szakszervezeti bizalmiak kérdéseire.

— **Ki minek mestere?** Ezzel a címmel rendezett vetélkedőt a miskolci pályafenntartási főnökség a város felszabadulásának 39. évfordulója alkalmából, amelyen 36 fiatal mérte össze szakmai és politikai tudását. A legeredményesebb tizenegy versenyző pénzjutalomban részesült, tízen pedig könyvjutalmat kaptak.

— **Bárdy-est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban a közelmúltban Bárdy György színművész, a Vígszínház tagja adott nagysikerű műsort. Az önálló esten fellépett Kishonti Ildikó operetténekes és a Szőcs Béla duó is.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A pécsi biztosítóberendezési főnökségen kilenc nyugdíjba vonuló műszerész, illetve lakatos tiszteletére rendeztek ünnepséget, amelyen Geisz András, a főnökség vezetője méltatta érdemeiket. Utána a főnökség által patronált gyárvárosi iskola nyolcadik osztályos tanulói műsorral kedveskedtek a nyugdíjba vonulóknak, majd Wilhelm Józsefné szb-titkár átadta a szakszervezet ajándékát.

— **Kismama-találkozó.** A miskolci pft-főnökségen a közelmúltban kismama-találkozót rendeztek a gyesen levő nők részére, amelyen a gyermekeket is vendégül látták. A főnökség társadalmi és gazdasági vezetői tájékoztatták az anyákat a munkahelyi eredményekről, tervekről, majd dr. Fülöp Judit orvos tartott előadást a korszerű csecsemőgondozásról és gyermekápolásról.

— **Búcsú a vasúttól.** A tapolcai körzeti üzemfőnökségen tavaly 69 dolgozó búcsúzott el a vasúttól. Tiszteletükre a szakszervezeti bizottság ünnepséget rendezett az oktatási főnökség nagytermében. Bogdán Lajos üzemfőnök méltatta több évtizedes helytállásukat, vasutashűségüket.

— **Karácsonyi ajándék.** A kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség Kossuth és Kandó Kálmán szocialista brigádjainak felhívására a terület brigádjai 11 200 forintot ajánlottak fel a nagybarcai csecsemőotthonban élő gyermekek megajándékozására. A gyerekeknek karácsonyra játékokat vásároltak.

— **Emléktábla-avatás.** A Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 65. évfordulója alkalmából ünnepséget rendeztek a pécsi vasútigazgatóságon, amelynek keretében felavatták az igazgatóság épületében Lefkovics Ernő emléktábláját. Lefkovics Ernő a magyar forradalmi munkásmozgalom érdemes harcosa volt. Ő szervezte meg az első illegális kommunista sejteket Pécsett.

— **Télapó ünnepség.** A MÁV Központi Gyógyszertár és a MÁV Orvosszakértői Intézet szakszervezeti bizottsága december 3-án télapó ünnepséget rendezett az ott dolgozók gyermekei részére. A hangulatos délután legnagyobb meglepetése egy nagy méretű, színes mézeskalács házikó volt, amelyet Kurnát Edéné gyógyszerész készített társadalmi munkában.

— **Főbizalmiak beszámolója.** A salgótarjáni csomópont pártvezetőségének kérésére a szakszervezeti főbizalmiak beszámoltak a választásuk óta végzett munkáról, az eredményekről és a gondokról. A tanácskozáson a pártvezetőség tagjain kívül részt vett a Nógrád megyei SZMT képviselője is.

— **Fenyőünnep.** A bátaszéki üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága fenyőfaünnepséget rendezett a vasutasok gyermekei részére. A karácsonyfa előtt „igazi" télapó adta át a csomagokat a kicsiknek. Utána mesefilmet vetítettek, majd az üzemi konyha dolgozói süteménnyel kedveskedtek a gyerekeknek.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A bal parti biztosítóberendezési fenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága nyugdíjas-találkozót rendezett a Nyugati csomópont kultúrtermében. Gál István, a főnökség vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd vacsorán látták vendégül a nyugdíjasokat.

— **Öregek napja.** A székesfehérvári vasutasok nyugdíjas csoportja a Vörösmarty Mihály Művelődési Házban az év végén az öregek napja tiszteletére ünnepséget rendezett. Ebből az alkalomból a Honvéd Helyőrségi Fúvos Zenekar adott szórakoztató műsort.

Év végi találkozó

A hatvani önálló nyugdíjas csoport vezetősége a Liszt Ferenc Művelődési Házban találkozót rendezett. A megjelent nyugdíjasokat és hozzátartózóikat *Balogh László*, a csoport elnöke köszöntötte és rövid tájékoztatót adott az elmúlt évi munkáról. Ezután *Szalmási György*, a művelődési ház igazgatója mutatta be a zenés műsorban közreműködő énekeseket, szereplőket.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XV., ker. Rákos u. 106. sz. VIII. em. 48. sz. alatt levő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 m²-es MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, másfél szobás vagy garzon tanácsi, telefonos bérlakásra. Pavlicz Ádám.

Elcserélném Budapest XI., ker. Kelenföldi úti kétszobás, loggiás, 54 m²-es I. emeleti MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni: 662-841 telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Kerepesi út 1. sz. I. 30. alatti komfortos, 56 m²-es MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra Budapest területén.

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

Elcserélném nagykanizsai, nagy méretű, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, első emeleti szolgálati lakásomat (10 percre az állomástól) budapesti lakásra. Bármely megoldás érdekel. Dr. Szoboszlay 142-250/232, délelőtt.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11., VIII. em. B 30. szám alatti, 57 négyzetméteres, nagy erkélyes és tetőteraszos, ötéves, másfél szobás, plusz hálófülkés, összkomfortos, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti vagy győri OTP vagy tanácsi, telefonos lakásra. Érdeklődni üzemi telefonon napközben a 07/42-17-es vagy 18 óra után városi távhívással a 87/11-241-es telefonszámon. Balogh Elek.

Elcserélném Zuglóban, a Filmgyárnál komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakást (gázkonvektor fűtéssel), kérek; a fentinél nagyobb utcai, egy vagy másfél szobás, komfortos, lehetőleg telefonos MÁV-bérlakást (ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (VI. Népköztársaság útja 73—75.). Érdeklődni: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon, este 18 óra után.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő, kétszobás, 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat háromszobásra. Cím: Budapest Kerepesi út 5. V. ép. II. 24. 1087. Telefon: 137-725, Farkas lakás.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar közelében levő másfél szobás, I. emeleti, utcai, 58 négyzetméteres gázfűtéses MÁV-bérlakásomat lehetőleg VI., VII., XIII. kerületi kb. 45-50 négyzetméteres, másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. Szoboszlai László, Budapest VIII., Festetics u. 4, I. 15. 1087.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—11 850
84—0075 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. JANUÁR 26.

Bizonyítvány a múlt évi munkáról

Nem kaptak elég vagont a fuvaroztatók

Csökkent a belföldi áruforgalom + Növekedett a kocsiforduló idő

Az áruszállításban tavaly — elsősorban a belföldi áruforgalomban — jelentős csökkenés volt tapasztalható. Ennek eredményeként

a vasút 122 millió 854 ezer tonna árut szállított,

ami az 1982. évihez viszonyítva 97,2 százalékos, a tervhez képest pedig 99,1 százalékos teljesítésnek felel meg.

A MÁV összes áruszállításán belül a nemzetközi áruforgalom (export, import, tranzit) mind a bázishoz, mind a tervhez képest emelkedett. Vasúton összesen 46 millió 975 ezer tonna áru került elszállításra, ami 100,7 százalékos bázisszintű és 101,9 százalékos terv szerinti teljesítésnek felel meg. Ezen belül a kiviteli forgalomban feladott áruk mennyisége 10 millió 839 ezer tonna volt, és ez 99,4, illetve 98,5 százalékos eredmény.

Importban 19 millió 981 ezer tonna áru érkezett vasúton az országba,

ami igen kimagasló mennyiség. Az 1982. évinek 105,4 százaléka, a tervezettnek pedig 107,4 százaléka. (Ehhez tudni kell, hogy a hajón és kamionon érkező importáruk mennyisége csökkent.)

A tranzitban fuvarozott 16 millió 155 ezer tonnás árumennyiség 96,2, illetve 97,9 százaléknak felel meg. Belföldi forgalomban

75 millió 879 ezer tonna áru került vasúti feladásra,

amely az 1982. évinek 95,2 százaléka, a tervezettnek pedig 97,4 százaléka.

A vasút 1983. évi áruszállítási munkáját kifejező 22 milliárd 772 millió árutonnakilométer kedvezőnek mondható. Ez az érték a bázisnak 99,3 százaléka, a tervezettnek 101,5 százaléka. Az alacsonyabb áruszállítási volumenhez tapadó magasabb árutonnakilométer-teljesítmény az áruszállítási távolság növekedésének az eredménye.

Az átlagos áruszállítási távolság az 1982. évi 181,5 km-ről 185,4 km-re emelkedett, ami 2,1 százalékos növekedést jelent. Ezen belül az export, valamint az import áruszállítások távolsága nőtt a legjelentősebben.

Az áruszállítás minőségi színvonala vegyesen alakult.

Jellemző volt az elegymozgás lassulása, s megnövekedett a vasúti teherkocsik állomási, rendező-pályaudvari tartózkodása.

Így a kocsiforduló-idő évi értéke átlagosan 4,1 százalékkal, 4,35 napra nőtt.

A vasúti árufuvarozáshoz szükséges üreskocsi-ellátás sem volt kielégítő. A MÁV tavaly 328 483 kocsit nem tudott időre a fuvaroztatók rendelkezésére bocsátani. Ez a mennyiség 41,2 százalékkal volt több az 1982. évinél.

Eredményes volt a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás. A kocsibérbevételt meghatározó MÁV-teherkocsik külföldi tartózkodási ideje 2,3 százalékkal nőtt a bázishoz viszonyítva. A MÁV hálózatán lévő idegen teherkocsik tartózkodási idejét pedig sikerült 0,5 százalékkal csökkenteni.

Előzetes adatok szerint

a vasút 235 millió 600 ezer utast szállított,

ami megegyezik a tervezettel, a bázistól viszont több mint 10 százalékkal marad el. A lemaradás a belföldi utasforgalomban volt, s ebben a menetdíj emelésén túl a menetkedvezmények körének szűkítése is jelentős szerepet játszott. Ez utóbbit támasztja alá a kedvezményes utazások számának mintegy 14 százalékos csökkenése. Az 1. kocsiosztályon utazók száma 25 százalékkal, és a gyorsvonatot igénybevevő utasok száma is több mint 20 százalékkal csökkent.

A személyszállítási teljesítményt kifejező utaskilométer a bázishoz viszonyítva 85,7, a tervhez képest 96,4 százalékot ért el. A lemaradás oka az átlagos utazási távolság 2 km-re való csökkenése.

az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 2,3 perccel csökkent.

Menetrendszerűségben a nemzetközi és a belföldi expressz, valamint a belföldi gyorsvonatok esetében tapasztalható javulás.

Több kocsimosó-berendezés üzembehelyezésével javult a személykocsik külső tisztítása. A kocsik belső tisztasága azonban néhány helyen még — elsősorban a kocsitakarítói munkaerőhiány miatt — még sok kívánnivalót hagy maga után.

Budaörs, Ferencváros „előkapuja"

Meggémberedett végtagokkal szállok le a vonatról. A szabadban mínusz tizenkét fokot mutat a hőmérő, a kocsiban sem lehet sokkal kevesebb. Idő kell, amíg a kellemes meleget árasztó irodában kissé kiengedek. Csak ezután kezdek kérdezősködni *Józsa László* állomásfőnöktől.

— Budaörs már elővárosként szerepel. Miként fejeződik ki ez az elővárosi személyforgalomban?

— Nem túlságosan. A községbe kijárnak a BKV kék autóbuszai, az utazókat ezek szállítják a fővárosba. Az itt lévő vállalatok meg jórészt saját buszokkal rendelkeznek. Nálunk inkább azok szállnak vonatra, akik Bicske felől közelítik meg munkahelyüket. A személyszállításból még tízezer forintnyi bevétel sem jön össze egy hónapban.

— És a teherforgalomban mi a szerepe Budaörsnek?

— Egyik legfontosabb szerepe kétségkívül Ferencváros tehermentesítése. *Ha Ferencváros bedugul, a vonatokat nálunk állítják félre*, gépüket pedig visszafordítják. Aztán az átállítós fordagépekkel, ha úgy adódik beviszik az elegyet. Megfordítva ugyanez érvényes, hiszen sok vonat más igazgatóságoktól érkezik, vonalismeret nélküli mozdonyszemélyzettel. A szerelvények ácsorgási ideje azután a forgalmi viszonyoktól függően elérheti a huszonnégy—negyvennyolc órát is.

— *Helyi forgalomban nyolc ipartelepet szolgálunk ki* — folytatja Józsa László. — Közülük a legnagyobbak a HUNGAROFRUCT hűtőház, valamint a DEPO raktárváros. Utóbbihoz négy kilométeres iparvágány csatlakozik. A két vállalat kocsiforgalma egyenként 2—400 között van. A kiszolgálásokat külön menetekkel, az állomás saját tartalékmozdonyával és tolatószemélyzetével végezzük. Megemlíteném a kisebb fuvaroztatókat is, mint az Iparszerelvény és Gépgyár, a KEFÉM, a Betonút, a TIGÁZ, a Honvédség és a két TÜZÉP, ha kisebb mértékben, de ők is hozzájárulnak a szállításokhoz. Az üreskocsi-hiány sajnos minket is hátráltat. OPW-s kocsit belföldre nem engednek rakni, ha a HUNGAROFRUCT igényel hat kocsit, legfeljebb kettőt, ha kap. Pedig nekünk lenne legnagyobb érdekünk a jó kocsiellátás.

(Gerecsei)

Munkába állt a V 46-os

Néhány nap óta új, kék, illetve fekete-sárga csíkozású villamos mozdonyok tűntek fel a Keleti rendező-pályaudvarán. Az öt, egyenként 800 kilowatt (1080 lóerős) teljesítményű, villamos üzemű, V 46-os pályaszámú tolatómozdony gyártását 1982-ben kezdték meg a Ganz Villamossági Művekben, illetve a Ganz-MÁVAG-ban. Az első két mozdony december 23-án érkezett a Keletibe, ahol nyomban megkezdték velük az üzemi próbát. Ezt még három V 46-os követte, amelyek azóta szintén túl vannak a sikeres futáspróbákon, és néhány napja üzemszerűen végzik feladatukat Ferencvárosban, a Nyugatiban, a Déliben és a Körvasúton.

Az üzembe helyezés óta még kevés idő telt el, ám Hunor László, a Keleti vontatási főnökség mérnöke már sok tapasztalatot szerzett a „Dromedárra" keresztelt V 46-osokról. Mint a fiatal szakember elmondta, az új gépekkel eddig semmiféle meghibásodás nem történt.

A V 46-os mozdony teljesítményét illetően tipikusan tolató alkat, vagyis 20 kilométer óránkénti sebességig 3700 tonnát is képes elvontatni sík terepen. Emelkedőn ez 1050 tonna. A gép műszerezettsége a legkorszerűbb. A beállított vonali feszültséget például nem mutató, hanem változó számú fénypontok jelzik. Ugyancsak újdonságnak számít az is, hogy hiányzik belőle a hagyományos menetszabályzó kézikerék; helyette egy kar tölti be a szabályozás szerepét.



Ülést tartott a központi vezetőség

Lapzárta után, január 19-én ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében.

A testület napirendjén szerepelt a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat 1984. évi gazdasági terve és az essel kapcsolatos szakszervezeti feladatok, továbbá a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének, elnökségének, MÁV-bisottságának és -titkárságának első félévi munkaterve, az 1983. évi agitációs-propaganda program végrehajtásának tapasztalatai és az idei feladatok.

Napirendre került még szakszervezetünk és a ½%-os ÖTA, valamint a vasutas-társadalombiztosítás 1984. évi költségvetése.

A MÁV idei gazdasági tervéről lapunk 3. oldalán tájékoztatjuk olvasóinkat, a központi vezetőségi ülésről pedig a következő számban adunk részletes tájékoztatást.

Vonalfőnöki megbízatás

A MÁV Vezérigazgatóság rendeletére Dombóváron január 1-én villamos vonalfőnökséget hoztak létre. A vontatási üzemegység szociális létesítményében ebből az alkalomból ünnepséget rendeztek, amelyen megjelentek az igazgatóság képviselői, a csomópont gazdasági és társadalmi vezetői.

Busch Károly vasútigazgató-helyettes méltatta az esemény jelentőségét, majd átadta *Ócsai István* mérnök-főintézőnek a vonalfőnöki megbízólevelet.

Dunakeszin és Miskolcon

Munkásgyűléssel kezdték az évet

Az új év első munkanapja munkásgyűléssel kezdődött Dunakeszi legnagyobb ipari üzemében, a MÁV járműjavítóban. A gyűlésen részt vett *Rónai Árpád*, a dunakeszi Városi Pártbizottság első titkára is.

A munkásgyűlés szónoka *Varga Lajos* üzemigazgató volt, aki üdvözlő szavai után elismeréssel beszélt a kollektíva 1983-as évben végzett munkájáról. Külön kiemelte azt az örömteli tényt: *sikerült megvalósítani a teljes termelési és darabszámos tervet egyaránt.* A járműjavítóban dolgozók szakmai tudását, felkészültségét dicséri, hogy a Ganz-Mávaggal kooperálva — ők a mozdonyokat készítették — olyan vezérállású kocsikat gyártottak exportra, melyek a nemzetközi forgalom magas szintű követelményeinek megfelelnek.

Az úgynevezett „Y" kocsikban a villamostecnikai újítások eredményeként költséges importanyagok vásárlásától mentesült az üzem. Az alkotók ezzel az újítással SZOT-pályazatot nyertek. A jó gazdasági eredmények mellett elkészültek olyan felújítások, beruházások is, melyek a dolgozók üdülését, sportolását szolgálják.

Az üzemigazgató az 1984-es év feladataival kapcsolatban elmondta: *mintegy 130 főjavítást és 1300 vasúti személykocsi fővizsgáját kell* maradéktalan minőségi színvonalon megvalósítani. Majd a szakmunkás-utánpótlás neveléséről, a fiatalok munkába illeszkedéséről, a szakma megszerettetésének emberi, szakmai fontosságáról beszélt.

Ezt követően *Bősz József* a szakszervezeti bizottság titkára, a testület és a KISZ üzemi bizottsága nevében felhívással fordult a dolgozókhoz, hogy február 25-én tartsanak kommunista műszakot, melynek a bérét az üzem szociális és kulturális létesítményeinek bővítésére fordítják. A felhívást a munkásgyűlés valamennyi résztvevője egyhangúlag elfogadta.

Mint annyi más helyen, a miskolci járműjavítóban is munkásgyűléssel kezdték az új évet. *Paál Attila*, a szakszervezeti bizottság helyettes titkárának megnyitó szavai után *Varga Zoltán* igazgató vázolta az elmúlt év eredményeit. Elmondta: a teherkocsik beadása nem volt egyenletes, és sok kocsi erősen rongáltan érkezett. Emiatt az alkatrészek cseréje ötmillió forinttal nagyobb összeget emésztett fel. Ebből kétmillióba került csak a Gags típusú fedett kocsik oldalajtóinak pótlása. Az üzem dolgozói nehéz körülmények között, de eredményesen dolgoztak.

A termelési tervet 100,2 százalékra teljesítették, a termelékenységet öt százalékkal növelték, s ebből 0,7 százalékot a társadalmi munkák jelentettek. A *kiváló üzem* címért folyó versenyben — országosan nyolc járműjavító üzem küzd e címért — esélyes tehát a miskolci is. Ezért a szocialista brigádvezetők tanácskozásán — mely a munkásgyűlést követte —, arról is szó esett, hogy a tavalyi eredmények ismeretében megpályázzák a kiváló üzem címét. Ez immár a 30. kitüntetésük lenne.

A tanácskozáson megtették újabb vállalásaikat, amelyek teljesítésével a szocialista brigádok legjobban segíthetik az idei feladatok végrehajtását. Nem lesz könnyű év, hiszen mintegy hatezer teherkocsi javítását kell elvégezni.

V. I.

Leszerelés és foglalkoztatás

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal megbízásából, az elmúlt évben tanulmány készült a leszerelésnek a foglalkoztatásra gyakorolt hatásáról. A tanulmány szerzője vizsgálatai alapján megállapította, hogy a leszerelés és a foglalkoztatás közötti kapcsolat kétségbevonhatatlan, de pontos jellege homályos és vitatott, mert sok titokzatosság veszi körül. A hadiiparban foglalkoztatott munkaerőről ritkán jelennek meg statisztikák és azok sem megbízhatóak. A közvetett foglalkoztatás, vagyis a katonai jellegű anyagi javak szállításában és a hadiipari szolgáltatások területén foglalkoztatott alkalmazottak, „sokszorozó hatását" felbecsülni még bonyolultabb feladat, ezért sokféle találgatásra ad lehetőséget.

Vitatott továbbá e kapcsolatok jellege a két homlokegyenest ellentétes elképzelésből adódóan, amelyek arra a lényeges kérdésre akarnak válaszolni, hogy mennyiben érinti a leszerelés a munkaerőpiacot? Egyesek azt állítják, hogy a foglalkoztatás jelentősen megjavulna, mások, legalább ennyi meggyőződéssel vallják, hogy ez a hipotézis túlzottan optimista.

A legújabb becslések szerint *a világ évi hadikiadásai mintegy 600 milliárd dollárra rúgnak.* Különböző kísérletek is történtek annak közelítő meghatározására, hogy ez az összeg milyen hatást gyakorol a foglalkoztatásra. A tanulmányban közölt becslések szerint 51 millió személyt alkalmaznak közvetlenül vagy közvetve a védelemmel kapcsolatos területeken. Ennek a létszámnak a legnagyobb részét, 32 millió főt, a katonai és a katonai jellegű erők képviselik. A védelmi minisztériumok és a hasonló célú szolgálatok funkcionáriusai *4 millió főt,* a hadiiparban foglalkoztatottak *5,5 millió főt* tesznek ki. A katonai jellegű anyagi eszközök szállítása és a hadiipari szolgáltatások területén dolgozók száma eléri a *9,9 milliót.* A felsorolásban szereplő dolgozók kétharmada az iparilag fejlett országokban található.

Mi történne, ha a katonai beruházásokat más területeken használnák fel?

Az ENSZ-nek egy kormányszakértői csoportja többek között megállapította: *„a hadiiparban egy megszüntetett munkahely költségeiből két munkahelyet lehetne létrehozni a polgári szektorban".* Figyelemre méltó arány ez, amely még nagyobb lehetne, ha a közvetett foglalkoztatás „sokszorozó hatását" is számításba vennénk. Az ENSZ szakértői csoportja ennek alapján azt a következtetést vonta le, idézem: „a hadiipar teljes átállítása *5,5 millió munkahely megteremtését eredményezné.* Ebből 80 százalék négy országot érintene: az Egyesült Államokat, Franciaországot, Angliát és a Szovjetuniót." A tanulmány szerzője azonban óvatosságra int a túl messzemenő következtetések levonásától. A tapasztalat ugyanis azt mutatja, hogy az ipar által létrehozott összes munkahely mennyiségét nem lehet csak a munkahely sokszorozó hatása alapján felmérni. Sőt, még azt is tudni kellene, hogy a fegyverek iránti kereslet csökkenése milyen mértékben pótolható más, tényleges keresletteI.

A munkaerő átirányítása egyéb nehézségeket is felvetne, amelyek abból fakadnak, hogy a hadiipar meghatározott szektorokban, meghatározott vállalatokban és körzetekben koncentrálódik.

A munkaerőpiac alakulásával kapcsolatos elképzelések mindegyikében pozitív tényezőként szerepel a leszerelés, és a felvetett nehézségeket sem tekintik leküzdhetetlennek. Alapvetően fontos azonban a hadiipar átállását oly módon előkészíteni, hogy azok a dolgozók, akiket ez érinteni fog, biztosítva legyenek arról, hogy más, megfelelő munkát találnak" — szögezi le a tanulmány.

„Az egyenletes és kiegyensúlyozott leszerelési folyamat *minden országban elősegítené a gazdasági és a társadalmi fejlődést,* de az erőforrások újrafelhasználásának nem kell általános jelleggel rövid határidőt adni, és még kevésbé szabad gépiesen végrehajtani" — véli a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal szakértője. Nézete szerint a leszereléssel járó ipari átállás valószínűleg számos problémát vet majd fel egyes fegyvergyártó országokban, különösen a foglalkoztatás tekintetében. Ezeket a gondokat nem lesz könnyű megoldani.

„Azok a gazdasági és társadalmi következmények, amelyeket reálisan várhatunk a leszereléstől — ismereteink jelenlegi szintjén – nagyon vitatott témák" – állítja a szakértő. A hadiipar polgári célokra történő átállítása során a kormányoknak alaposan átgondolt országos programokat kell kidolgozniuk, olyanokat, amelyek a munkaerő újraelosztása érdekében megfelelően kialakított tervezési mechanizmusra épülnek.

Baranyai Zoltán

Hamarosan átadja a stafétabotot

Bizalmi a gurító-őrhelyen

Rákos állomás legmagasabb pontján áll egy kis sárga épület, amelyet az ott dolgozó vasutasok egyszerűen csak gurító őrhelynek neveznek. Ebből a hajóparancsnoki hídhoz hasonló, néhány négyzetméteres fülkéből irányítja *Balázs János* gurításvezető a kocsik mozgását. A 14 irányvágány között a „kis házból" messzire hallhatók a határozott vezényszavak: „A tizenkilencesről a huszasra megy át a rakott. Az üreseket a tizenhatosra kérem", és így tovább. Az irányítóval így csak tőmondatokban adódik lehetőség a beszélgetésre.

Kiszemelte, aki a helyére áll

— Húszéves koromban kerültem a vasúthoz — vall pályafutásáról Balázs János. — Annak idején én is krampácsolással kezdtem. Három esztendő után a forgalomhoz kértem magam. Ennél a szakszolgálatnál voltam kocsiaggató, gépkísérő, váltóőr, vonatátvevő, tolatásvezető. Végül gurításvezető lettem, és már úgy hiszem, ezen a poszton ér véget vasutas pályafutásom. Ugyanis 9 hónapom van hátra a nyugdíjig.

Ezzel Balázs János nem csupán egy hosszú, jól begyakorlott szolgálatnak mond búcsút, de a 30 éves szakszervezeti bizalmi munka stafétabotját is át kell adnia valakinek.

— Való igaz, hogy életemben nagy változás áll be azzal, hogy hamarosan elköszönök. Ezért már korábban gondoskodtam arról, hogy a gurító állítóasztalhoz, valamint szakszervezeti csoportom élére méltó utód kerüljön. *Bazán Mihály jól begyakorolta már ezt a munkát.* A bizalmi tisztet pedig — amíg új választásra nem kerül sor — a mostani helyettesem, *Szabó András* tolatásvezető látja majd el.

Miközben beszélgetünk, sűrűn nyílik a gurító őrhely ajtaja. Először *Jancsó András* megbízott állomásfőnök-helyettes lép be, hogy ellenőrizze a gurításra váró kocsik jegyzékét. A fiatal elöljáró hamar végez, mert mindent rendben talált. Ezt követően Menyhárt Erzsébet távírász köszön be egy hosszú listával a kezében. „Itt a miskolci távirat, Jani bácsi . . ." — mondja, és a jobb érthetőség kedvéért magyarázza a soron következő feladatokat. Ezután néhány percre kissé csendesedik a munka. Ezt kihasználva kérdem:

— Annak idején mivel nyerte el a szakszervezeti tagok bizalmát?

Nyíltan beszélni!

— Ebben talán az játszott főszerepet, hogy én mindenkor pontosan elláttam a munkámat. Hiányzásom nem volt. A szeszes italt messze elkerültem munkaidő előtt és főleg aközben. Üzemi balesetem egyszer volt: egy rossz irányba guruló kocsit kellett megállítani, s akkor megerőltettem a kezem. No, azért mégis voltak, akik nem tartottak minden tekintetben kellemes embernek. Mert termelési tanácskozásokon, szakszervezeti gyűléseken többször kifogásoltam azokat a szociális hiányosságokat, amelyek minket, a „sűrűjében" dolgozókat érintettek. Ilyenek voltak például, hogy hiányzott a tüzelő a szolgálati helyekről, elhanyagolták a védőital folyamatos kiadását. Az utóbb említettek miatt, mi tagadás, még napjainkban is kell viaskodnom. De olyan panaszok is jönnek hozzám a kollégáktól, hogy rossz szabásúak az egyenruhák, ráadásul nem hagynak benne elég széles szegélyt. Így, ha netán valaki a ruháját át szeretné alakítani, nem teheti, mert egyszerűen nem bővíthető. Márpedig a szabad ég alatt dolgozónak zord időben több meleg alsóneműt kell felvennie. Az ötvenes évek elején még minden vasutasról szabó vett méretet. Máig sem értem, hogy miért nem lehetne ezt most is így csinálni . . .

Másfél évtized brigádvezetőként

— Mire kell még ügyelnie a jó bizalminak?

— Mindenképpen arra, hogy *józan fejjel, tárgyilagosan ítélje meg a panaszokat, a kérelmeket.* Mert azért előfordulnak esetek, amikor a kérelmezőnek nem a saját szájíze szerint intéződik el ügye. Ennek következményeként akadt már olyan dolgozó, aki, mert nem kapott gyermekeinek tanulmányi segélyt, mindjárt rossz véleményt fogalmazott meg a szakszervezetről. Ilyen esetben csak egy megoldás van: *őszintén tájékoztatni az illetőt a lehetőségekről.*

Beszélgetésünkből az is kiderült, hogy Balázs János 1969 óta a gurítón dolgozó Petőfi szocialista brigád vezetője.

— Hogyan került erre a posztra?

— Kereken megmondom, amikor a brigád annak idején vezetőt választott, én éppen Olaszországban voltam. Amikor hazajöttem, közölték velem: „Jani, téged szívesen látnánk a kollektíva élén." Először vonakodtam, de azért örültem is, hogy megbíznak bennem az emberek. Elfogadtam a megbízatást. Később láttam igazán, hogy milyen nagy erő rejlik egy jól szervezett, összetartó brigádban. Megfigyeltem például, hogy amikor az egyik tagunk hibájából kiömlött a kocsiból a szén, a többiek mindjárt ott termettek, és segítettek helyrehozni a hibát. Régen, amikor még egyénileg dolgoztunk, ilyen eset nem nagyon fordult elő . . De kell is itt a jó együttműködési készség, különben nem sokra jutunk. — Az őszi forgalom, most pedig a tél bizony próbára tesz itt valamennyiünket. Megesik, hogy egy forda alatt 350 kocsit gurítunk. Előre láthatóan ez még inkább fokozódik . . .

— Hogyan képzeli el a nyugdíjas éveit?

— Különös dolgokat nem fogok csinálni. Bagon, ahol lakom, van egy kis kertem szőlővel. Korábban vásároltam egy kis kerti gépet. Ezzel majd eldolgozgatok a háztájiban. A két fiam még nem repült ki a családi fészekből. Feleségem bedolgozó egy ktsz-nél. Neki többet segítek majd ezután. Ami pedig a vasutat illeti, bizonyosan lesznek iránta nosztalgikus érzéseim, s akkor majd felülök a legközelebbi vonatra, és egy ideig elnézem a guruló kocsikat. S ha netán közben valamelyik fiatal kolléga tanácsot kérne tőlem, természetesen boldogan válaszolok neki . . .

Séra Sándor

Aláírások a békéért

Hosszú ideje élénk érdeklődéssel figyeltük az európai népek jövőjét döntően befolyásoló genfi leszerelési tárgyalásokat. Bizakodva, optimista módon reméltük, hogy az Egyesült Államok kormányzata végre józanul cselekszik, átérzi döntésének életbe vágóságát. Nem így történt. Az amerikaiak és NATO-szövetségeseik felrúgva minden ésszerű javaslatot, decemberben az NSZK területén megkezdték telepíteni a tömegpusztító nukleáris rakétákat.

Európa-szerte soha nem látott tiltakozás fogadta a döntést. Kontinensünkön az emberek milliói vonultak az utcákra tüntetve a béke mellett.

Hazánkban az Országos Béketanács és a KISZ Központi Bizottsága békefelhívására a MÁV Dunakeszi Járműjavítóban brigádgyűléseken nyilvánították ki tiltakozásukat a rakétatelepítés ellen. Határozottan állást foglaltak amellett, hogy Európa legyen atommentes övezet, szereljék le és semmisítsék meg a rakétákat. Békében, biztonságban szeretnék felnevelni gyermekeiket. A világpusztulás feszültségétől mentes légkörben szeretnének dolgozni, alkotni. A dolgozók kollektívájának valamennyi tagja, 1974-es aláírásukkal is kifejezték a békés jövő iránti vágyukat.

Felhívás

A Magyar Nők Országos Tanácsa kezdeményezésére a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség nőbizottsága felhívással fordul a vasutas dolgozókhoz, a Kambodzsában és Afganisztánban élő gyermekek megsegítése érdekében.

Gyermekjáték-gyűjtési akciót szervezünk a játék, a játszás örömét nem ismerők gyermekkorának megszépítéséért. Kérjük a vasutasokat, hogy az otthonukban feleslegessé vált — de még játszásra alkalmas — játékokat 1984. március 10-ig juttassák el munkahelyük szakszervezeti bizottságához, amely gondoskodik illetékes helyre továbbításukról.

Vasutasok Szakszervezete Nőbizottsága

Készítette a Sallai-brigád

Imre bácsi kocsija

A *szolnoki járműjavító* dolgozóinak humanista jellemvonása, mások iránti segítőkészsége közismert. Jól példázza ezt többek között, hogy immár két esztendeje az egy-egy kommunista műszakban kiérdemelt munkabérüket az üzem nyugdíjasainak támogatására használják fel. Az akcióval összefüggésben szakszervezeti aktivisták járják végig az idős emberek otthonait, elbeszélgetnek velük, közreműködnek ügyes-bajos dolgaik intézésében. A legnehezebb viszonyok között élő 32 személyt ily módon juttatták összesen 35 400 forintot kitevő segélyhez, nem számítva, hogy az évenként hagyományosan megrendezésre kerülő nyugdíjas-találkozón mindenkit megvendégelnek.

Tavaly ősszel az üzem hétvégi üdülőjében tettek látogatást a nyugdíjasok *a szakszervezeti bizottság meghívására.* Finom ebéd és neves fővárosi művészek fellépésével vidám, műsoros előadás is várta a vendégeket. Ekkor tűnt fel sokaknak, hogy Csák Imre bácsi, aki élete nagy részét dolgozta végig az üzemben, nem tudott eljönni. *— Érszűkület miatt először az egyik, majd a másik lábát is amputálni kellett* — újságolta szomorúan valaki.

Ezt követően Abonyi Ferenc, a karbantartó üzemegység programozója és főbizalmija indult el családlátogatásra Csák Imre otthonába. Így derült ki, hogy a rokkant ember tolókocsija szélességénél fogva nem alkalmas a lakásban való közlekedésre. Ha Csák Imrének a fürdőszobát kell használnia, vagy például családi étkezésnél az asztalhoz szeretne ülni, *a felesége ölben cipeli oda* . . .

A főbizalmit nagyon megrendítették a látottak, s be is számolt tapasztalatairól Belső László szbtitkárnak. Ezután gyorsan peregtek az események. Elhatározás született, hogy készüljön egy kívánt méretű tolókocsi, mivel a meglévőt nem lehet a célnak megfelelően átalakítani.

Kivitelező után nem kellett kutatni: *a Sallai Imre szocialista brigád azonnal vállalkozott a munkára.* Előbb természetesen Rózsahegyi Mihály, a hattagú brigád vezetője és Tóth László lakatos, aki oroszlánrészt vállalt a kocsi elkészítéséből, személyesen ment el Imre bácsi lakására, hogy meghatározzák ez elkészítendő jármű pontos méreteit. Azzal már hozzá is kezdtek a feladathoz.

— Sajnos csak kezdhettünk volna — emlékezik Tóth László az indulásra. — Mert hiába volt meg az üzem igazgatójának engedélye a munkára és a szakszervezeti bizottságtól kapott pénz az alkatrészek beszerzésére, ha — *a kereskedelemben nem lehetett mindent megkapni.* A nagyobb kerekekért — kempingbiciklihez valókért — heteken át kilincseltünk, mire hozzájutottunk, s nem ez volt az egyetlen nehézség, amit az anyagbeszerzés közben le kellett küzdenünk. A saját munkánkkal azonban csakugyan gyorsan haladtunk, s a kárpitosok, akik az ülést és a háttámlát vették munkába, szintén igyekeztek . . .



A brigádvezető Csák Imrével

A kocsi átadására sajnos a kórházban került sor, mert Csák Imre bácsi lábát újra műteni kell. Látszott, hogy fél, de azért *nagyon boldog volt.* Miközben kipróbálta új járművét, arról mesélt, hogyan fog vele a konyhában mozogni, amíg elkészíti azokat az ételkülönlegességeket, amelyeknek igazán ő a legjobb specialistája. Halászlére például a brigádot és az üzem vezetőit is meghívja . . .

Szép István

A két Aradi kitüntetése

Ritka dolog, hogy egy családból egy alkalommal ketten is kapnak magas kitüntetést. Ez történt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulóján Zalaegerszegen. Az édesapa, *Aradi Mihály,* a csomóponti pártvezetőség tagja, a vontatási üzemegység művezetője az *Ifjúságért Érdemérmet* kapta, míg a fia, *Aradi Tibor,* a városi pártbizottság titkára a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatának a birtokosa lett.

Aradi Mihállyal az után a pártbizottsági ülés után beszélgettem, amelyen érdemeinek az elismerése mellett — nyugállományba vonulására való tekintettel —, felmentették pártvezetőségi funkciójából.

— A következő pártválasztásokig szólt a megbízatásom. Ennek ellenére úgy döntöttem, hogy megválok a vezetőségi tagságomtól, és lehetőséget adok az utódomnak a betanulásra — mondja.

— Mióta vasutas, merre szolgált?

— 1952-től, 12 éven keresztül dolgoztam a szombathelyi járművjavítóban. Művezetőként kerültem az akkori vontatási főnökségre, és az is maradtam.

1945-től tagja a szakszervezetnek, 1946-tól a pártnak. *Volt szakszervezeti bizalmi és szbtitkár.* 1958-ban választották a zalaegerszegi városi pártbizottság tagjává, s 1966-tól e testület végrehajtó bizottságában is dolgozott. 1978 és 1981 között nem függetlenített párttitkár is volt.

— Miért kaphatta a nyugdíj előtt álló vasutas az ifjúsági kitüntetést? — faggatom tovább.

— *Mindig szerettem a fiatalokat, és törődtem politikai munkájukkal.*

Aradi Mihály tíz éven keresztül patronálta a KISZ-eseket. A fiatalok ez idő alatt 4-5 alkalommal megkapták a KISZ KB dicsérő oklevelét.

— Hogyan tovább?

— Pártmunkámat folytatom a városi pártbizottság fegyelmi bizottságában. Az öt unoka is fog adni elfoglaltságot és örömet. Amikor tudok, és ahol lehet, ott leszek a vasúton is . . .

Sz. Jakab

65 milliós beruházás

Bontó- és kötőtelep Csoma-Szabadiban



A szerelőtelep vágányai a sínen mozgó daruval

A dombóvári építési főnökség korszerű szerelőtelepét a múlt év végén adták át a Csoma—Szabadi vasútállomáson. *A beruházás 65 millió forintba került.* Ebből készült el a mintegy 130 ezer köbméternyi töltés, az 5 kilométernyi vágányhálózat, az 1100 méteres darupálya, 750 méter szivárgó, 13 csoport kitérő, 7 reflektortorony és a 2400 légköbméteres magasépítmény, benne a szociális létesítménnyel.

Az új szerelőtelep építését a pályakorszerűsítési munkák felgyorsulása tette szükségessé. Ugyanis a felépítmények nagy gépekkel történő cseréjének előfeltétele a modern szerelőtelep. Tavaly a telep már részben üzemelt, de a pályaépítés és a bakdaru telepítése csak november 30-án fejeződött be, december 22-én pedig végeztek a szociális épülettel is, és időben átadták. *Ez utóbbi 13 millió forint értékű,* s ötven dolgozó részére biztosít öltözőt, mosdót és étkezdét. A készenléteseknek munkásszállás áll rendelkezésükre. Emellett raktárhelyiség is van. Az itteniek a korábbi telephelyekhez képest sokkal kedvezőbb körülmények között végezhetik munkájukat.

A szerelőtelepen a kötő és bontó rész nincs elhatárolva. Így lehetőség van arra, hogy mindegyik iker bakdaru mozgásterületén belül a vágánymezők kötése, az aljak fellemezelése, vagy a régi vágánymezők bontása egyaránt elvégezhető legyen. A telep egyébként hat vágánnyal és egy kihúzó csonkavágánnyal rendelkezik. Mint említettük, az új telep megfelel a felgyorsult pályakorszerűsítési munkák követelményeinek. A vasúti forgalmat a lehető legkisebb mértékben zavarja csupán, ugyanakkor a pécsi igazgatóság pályakorszerűsítési terveit tekintve központi helyen található.



Az új szociális létesítmény

Az új létesítmény révén jelentősen csökken a nehéz fizikai munka, ugyanakkor növelhető a napi teljesítmény. Olyannyira, hogy a szomszédos igazgatóságok, illetve építési főnökségek számára is tudnak itt vágánymezőket kötni. Végső soron a MÁV összérdekeit szolgálja az új szerelőtelep.

Hogyan alakul a létszám?

A vasút felépítése — a Széchenyi alkotta közlekedéspolitikai koncepció múlt századbeli végrehajtása következtében — *Budapest-centrikus.* Ebből következik, hogy a hazánk vasúti hálózatán fuvarozott áruk nagy többsége a fővárosi rendező pályaudvarokat nem kerülheti el, így Budapest—Ferencváros és Rákosrendező nélkül a vasútüzem zavartalan lebonyolítása elképzelhetetlen.

Az elegyrendezéshez, a vonatok összeállításához folytonos munkarendben dolgozó, megfelelő számú és képzettségű munkaerő kell, de betanított munkásból nemcsak vasúti, hanem népgazdasági szinten is kevés a munkaerő-kínálat. Budapesten és környékén még inkább így van ez az ipari háttér miatt. Nem csodálható tehát, hogy az igazgatóság több mint egy évtizede létszámhiánnyal küzd, s elegyrendezési, vonattovábbítási feladatait csak a társigazgatóságtól kirendelt dolgozók beállításával tudja több-kevesebb sikerrel megoldani.

A vasút vezetése — felismerve a felsorolt nehézségeket — igyekezett segítségünkre lenni. A segítségnyújtás elsősorban a munkaerő-átcsoportosításban, a kirendelés kellő anyagi ösztönzésében nyilvánult meg. Az anyagi ösztönzők kidolgozásában, életbe léptetésében nagy szerepe volt és van a Vasutasok Szakszervezetének is.

Bevezettük például *a 10—20 százalékos munkahelyi pótlékot,* amely Záhony kivételével kizárólag csak a budapesti állomásokon folyósítható. Követte ezt az évenként egyszer fizetendő *„Kiemelt forgalmi jutalék"* bevezetése, melynek összege a szolgálati helytől és a betöltött munkakörtől függően 5000-től 20 000 forintig terjed. Bevezetésre került a műszakpótlék, a teljesítménnyel arányos prémiumrendszer, a célkitűzéses jutalmazás és a kirendeltek részére negyedévenként adható 5000—6000 forintos jutalék.

A felsorolt anyagi ösztönzések hatásaként Budapest—Ferencvárosban a kocsirendezők havi átlagkeresete *több mint 8000 forint.* Kirendelés esetén ezt az összeget emeli meg a kirendelési jutalék. Ezért aztán nem egy olyan kirendelt dolgozó van, aki már egy évtizede Budapesten teljesít szolgálatot. Mégis az a helyzet, hogy a főváros legnagyobb rendező pályaudvarain esetenként az üzemvitelt is akadályozó létszámhiány van.

— Mit tudunk még ez ellen tenni?

A munkaerő-gazdálkodással foglalkozó szakemberek számtalan iskolát, nevelőintézetet keresnek fel pályaválasztási tanácsadás céljából. Újsághirdetéseket adunk fel, munkavállalási és pályaválasztási tájékoztatókat terjesztünk, moziban, a televízióban rendszeresen bemutatjuk munkaerő-felvételi reklámfilmjeinket. Mindezek hatására annyit már elértünk, hogy 1983. évi létszámunk lényegében az előző évi szinten maradt. Gondolnunk kell azonban arra is, hogy a vasutasdolgozók — a beosztottak és a különböző szintű vezetők — között nagyon sok még a „megszállott". Az olyan emberek, akik szenvedélyesen szeretik a vasutat, a vasúti munkával járó hivatást. Ez pedig hatalmas erő, amit fel kell használni nemcsak a végrehajtó szolgálatnál, de a munkaerő utánpótlási munkában is.

Valószínű, hogy az említett gondok mindenki előtt ismeretesek, s ezektől a társigazgatóságok, illetve azok szolgálati helyei sem mentesek. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a budapesti igazgatóság létszámproblémái a legsúlyosabbak. Ha azonban közös erővel összefogunk — különösen azokkal, akiket még éltet a vasút szeretete, és akik száma szerencsére nem kevés — bízvást remélhetjük munkaerőgondjaink csökkentését, illetve hosszú évek megfeszített munkája révén talán még a megszüntetését is.

Ehhez kérjük szolgálati felsőbbségünk, társadalmi szervezeteink és a társigazgatóságok segítségét.

Montvainé Pápai Jolán

A MÁV 1984. évi vállalati terve

Az eredményesség legyen a munka mércéje

A vasút 1984. évi tervét és munkáját az elmúlt évi alapokra, valamint azokra a külső és belső változásokra építheti, amelyekre 1984-ben számíthatunk. Vizsgáljuk meg először azt, hogy mit tettünk az elmúlt évben.

Az 1983. évi vasúti tevékenység változatos képet mutat. Egyrészt előrelépést és javulást, másrészt visszalépést és romlást. Javult például a személyszállítási szolgáltatás színvonala. Érezhetően, ám nem annyira, hogy általános társadalmi elismerés övezte volna a vasutat. Mindenesetre nőtt a vonatközlekedés gyakorisága, csökkent a késett vonatok mennyisége és kisebb lett a késési idők nagysága is. *Sajnos nem tudtunk jelentősen előrelépni a személykocsik belső tisztasága, fűtése és világítása terén.* Sok vonalunkon nem eléggé vonzó a menetrend szerkezete sem.

Sokasodtak a negatív jelek

Az áruszállításban kedvező képet mutat az iparvágányos és a konténeres forgalom alakulása. Mindannyiunk részére örömet jelent a nemzetközi áruforgalmi tervszámok túlteljesítése. Ugyanakkor a negatív jelek is sokasodtak. Romlott a teherkocsiforduló idő, lelassult a rakott elegy áramlása. Ennek eredményeként az év második felében jelentős mennyiségű, vasútra kívánkozó árut nem tudtunk elszállítani. Az így elvesztett eredmény-többlet alapja lehetett volna egy adózott bérfejlesztésnek.

Igen jó évet zártunk az építési, a pályafenntartási és a beruházási munka vonatkozásában. A járműfenntartást a krónikus alkatrész- és munkaerőhiány egyaránt nehezítette. Ez utóbbiak is hozzájárultak ahhoz, hogy romló anyagi és munkaerő adottságaink közepette mindannyiunknak több fizikai és idegi munkája fekszik az 1983. évi vállalati tevékenységben, mint az utóbbi évek bármelyikében.

A bekövetkező, illetve már bekövetkezett változásokból néhányat érdemes kiemelni:

— a MÁV önállóbb vállalat lett, mint volt, annak minden előnyével és hátrányával; megszűnt a vezérigazgatóság minisztériumi jellege is,

— az év végi szabályozó-változások nyereségérdekeltebb vállalati gazdálkodásra ösztönöznek,

— a népgazdaság irányítása 1983 végén felkészült arra, hogy az új esztendőben ne ismétlődjenek meg a MÁV szállítási zavarai; hathatós intézkedéseket hozott az előszállítás, a tartalékalkatrész-ellátás és a munkerőhelyzet javítására,

— az év első negyedében jelentős mennyiségű új vontatójármű üzembeállítása könnyíti meg az elegymozgatást; ugyancsak az üzemviteli szolgálat helyzetét könnyíti a kelenföldi rekonstrukció befejezése és a vonalvillamosítás előrehaladása,

— belső gazdálkodási szabályzásunk továbbfejlesztésével a villamosmozdony- és teherkocsi javítást végző műhelyek és telepek többletbevételhez juthatnak a javításos állomány csökkentésének arányában.

A tételes vállalati terv ezeken túlmenően még igen sok külső és belső hatást számszerűsít.

A MÁV 1984. évi vállalati terve számol a népgazdaság fejlődési tendenciáival, alapos piackutatásra, helyzetelemzésre, a szakmai és területi tervező szervek javaslataira épül.

Személyszállításban, figyelembe véve a további kedvezményelvonásokat, 1984-re mérsékelt utascsökkenéssel 231 millió utassal számolunk. A tervszámon belül 6,4 százalékos emelkedésre számítunk a nemzetközi forgalomban az SzMPSz relációk élénkülése révén. Ezért kedvezőbb összeköttetéseket teremtünk Magyarország, az NDK, Csehszlovákia és Bulgária között. Ilyenek:

— Budapest és Berlin között újabb összeköttetés létesül,

— az *Amicus expressz* menettartama két órával rövidül.

— a Berlin—Budapest—Várna között eddig szezonális jelleggel közlekedő *Trákia expressz* ezentúl egész évben szállítja az utasokat.

A belföldi forgalom menetrendi szerkezetének kialakításánál számolunk a MÁV üzletpolitikai kedvezményeinek várható, kedvező hatásával. Bővítjük azt a megoldást, hogy egyes vonatpárok a nagyobb forgalmú szakaszokon gyorsvonatként, a kisebb forgalmúakon személyvonatként közlekedjenek.

Csak minimális növekedés

Az áruszállításban — csak minimális növekedéssel —, *124 millió tonnával számolunk.* A belföldi forgalomban a mezőgazdasági, ipari és bányászati áruk növekvő volumene 0,3 százalékos fejlesztést indokol.

A nemzetközi áruforgalomban a tranzitszállítások 1,2 százalékos, az export fuvarozások 1,8 százalékos emelkedésével, az import szállítások 1 százalékos csökkenésével számolunk.

Reálisan várható az iparvágányos forgalom részarányának a javulása is. A tervszámok teljesítésének feltétele, hogy

— javuljon az elegytovábbítás sebessége,

— a teherkocsi-gazdálkodás színvonala,

— a teherkocsi javító munka mennyiségileg (javításos állomány csökkenése), minőségileg (nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik kiadása) múlja felül az 1983. évit,

— az elegyrendezéssel, forgalomszervezéssel foglalkozó munkakörökben csökkenjen a munkaerőhiány.

A gazdálkodást illetően igen jelentős a szabályzóváltás és az áremelkedések hatása. A tervezett 8,8 százalékos költségnövekedéssel egyidejűleg csupán 4,5 százalékos bevételnövekedést tervezhettünk a tarifális megkötések és a fuvarpiaci helyzet, valamint üzemviteli lehetőségeink következtében. Ezek eredményeképpen, a számszerű vállalati eredményterv 3700 millió Ft (1983. évi várható 5000-5100 millió Ft). Itt azonnal le kell szögezni, hogy az 1983. évi várható és az 1984. évi tervszám — a szabályzórendszer változásai miatt — közvetlenül nem hasonlíthatók össze. *(Amennyiben nem lett volna eltérés a szabályzásban, úgy kb. 4800-5000 millió Ft-os eredménytervszámunk lenne.)*

A terv mértéktartó

A gazdasági terv részleteiben:

— a naturális energiafogyasztásunk 5,1 százalékkal csökken, kedvező költségkihatással,

— a nyereségági fejlesztés csökkenése, fejlesztési alap elvonások következtében a beruházások céljára fordítható összeg több mint 24 százalékkal (1700 millió forinttal) csökken,

— a beruházási lehetőségek csökkenésének részleges ellensúlyozására — elsősorban a pályaelhasználódások pótlására — 900 millió Ft fenntartási többletet irányoztunk elő,

— a központi bérszabályozás 1984. évre a MÁV-nak 2,7 százalékos adómentes bérszínvonalnövelési lehetőséget biztosít az 1983. évi 2,2 százalékkal szemben,

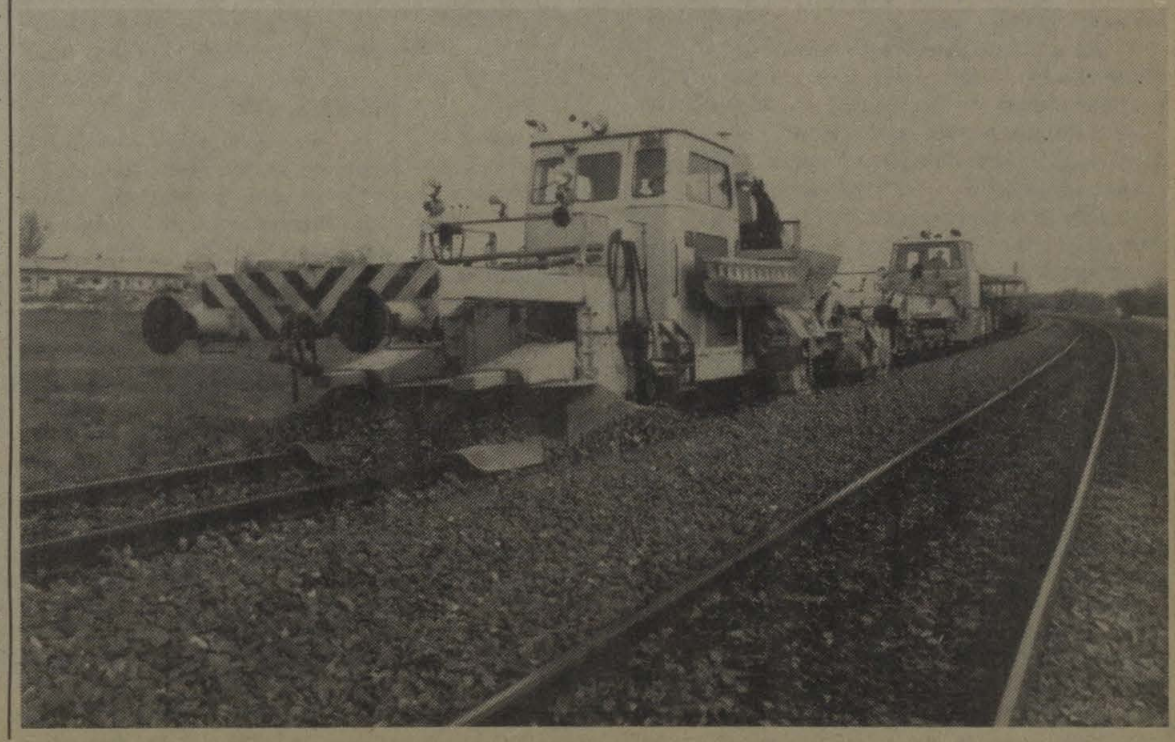
— létszámgondjaink enyhítésére a teljes munkaidőben foglalkoztatottaknál 700 fős növekedést irányoztunk elő,

— a gazdasági munkaközösségekben rejlő munkaerőtartalékok jobb hasznosítása az 1984. évi munka egyik kulcskérdése,

— a vállalati gazdálkodás javítása érdekében tovább szélesítjük — a fenntartó bázisok bevonásával — a relatív költséggazdálkodást, ugyanakkor kialakítjuk a nyereségorientált gazdálkodás előfeltételeit.

A MÁV 1984. évi vállalati terve összeségében mértéktartó, figyelembe veszi lehetőségeinket és gondjainkat. A megvalósítás során — a helyi végrehajtáshoz illeszkedő intézkedési terv alapján — a teljesítményi, a bevételi és az eredményterveink túlteljesíthetőek. A túlteljesítésből származó eredménytöbblet — a vállalati gazdálkodáson belül — lehetőséget ad a bérszínvonal emelésére. Ezért az eredményességet a mindennapi munka mércéjévé kell tenni.

Maráz Béla
az 1. szakosztály vezetője



Munkában a géplánc (MTI fotó)

Százötven oklevél Pesten és Szegeden

Milyen változások várhatók a műszaki káderképzésben?

Egy időben sok vita folyt a körül, hogy a technikumok megszűntével nem támadt-e űr a műszaki középkáderképzésben. Nos, ha keletkezett is bizonyos probléma, ennek megoldását hivatott szolgálni a szakközép-iskolai érettségit, majd utána a kétéves szakgyakorlatot követő *technikusminősítő vizsga*. E bevezető nyomán örömhírt közölhetünk: mintegy másfél száz vasúti dolgozó a közelmúlt napokban szerzett technikusi képesítést vasútépítési, pályafenntartási és hídépítési szakon a budapesti *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskolában*, illetve vasúti távközlő szakon a szegedi Bebrits Lajos Szakközépiskolában.

Ahogy volt és lesz

A vizsgára az elmúlt naptári évvel kezdődő egyéves tanfolyamon készülhettek fel a szolgálati főnökségek által javasolt dolgozók. A Kvassayban hatvanan szereztek technikusi képesítést a Közlekedési Minisztérium és a MÁV Vezérigazgatóság szakembereiből álló vizsgabizottság előtt. A vizsgázók közül többen jeles, illetve kitűnő eredményt értek el, s munkahelyükön bizonyára mindannyian sikerrel fogják felhasználni az elsajátított szakelméleti és gyakorlati ismereteket. Néhányan közülük külföldi kiküldetés előtt állnak, így ők ott kamatoztatják majd tudásukat.

Az 1984. évi előkészítő tanfolyam a közeli napokban indul. Erre esetleges pótjelentkezést még elfogad az iskola. A nem szakirányú érettségivel rendelkezők — a jelenlegi rendelkezés szerint — a szeptemberben kezdődő kétéves levelező oktatás keretében szerezhetnek középfokú szakmai képesítést, aztán majd ennek birtokában jelentkezhetnek a technikusminősítő tanfolyamra.

A tervek szerint *a jövő esztendőtől kezdve módosul a technikusképzés.* Akkor majd ismét lehet nappali tagozaton is technikusi képesítést szerezni, de — a megnövekedett igényeknek megfelelően — *ötéves oktatási idő alatt.* Erre a képzési formára egyébként csak a technikusképzés hagyományaival, az annak megfelelő személyi és technikai feltételekkel rendelkező iskolák — köztük az itt említett bázisintézmények — térnek át.

Egyetemre vagy ötödikbe?

A módosítás egyik célja, hogy megszüntesse iskolarendszerünk zártságát, tehát, hogy a második évfolyam után lehetőséget adjon a tanulóknak az esetleg hibás pályaválasztás korrigálására. Ennek érdekében a gimnáziumok és a szakközépiskolák I—II. éves tananyaga alig fog eltérni egymástól. A szakelméleti tárgyak oktatása a felsőbb osztályokra tolódik át.

Az elképzelések szerint a II. évfolyam után egyes tárgyakból vizsgát tesznek a tanulók, és ennek eredményétől függően léphetnek majd át más szakra, esetleg szakközépiskolából gimnáziumba vagy fordítva. Így azt mondhatjuk, hogy az addigi tanulmányi eredmény határozza meg, hogy valaki folytathatja-e tanulmányait a magasabb szintű technikumi osztályban, s ez bizonyosan jobb tanulásra fogja ösztönözni a diákokat.

A főiskolai és az egyetemi továbbtanulásra *a jövőben is 18 éves korban* jelentkezhetnek, miután érettségiztek. Sikertelen felvételi esetén nyitva áll előttük a technikum ötödik évfolyama.

Tessék csak kérdezni!

— *Lesz-e levelező jellegű technikusképzés a távolabbi jövőben?* — kérdezhetik sokan. Lesz, de ez a jelenlegi egy évről kettőre bővül. Ezt végezhetik a nem technikumi osztályban végzett, de már szakmai gyakorlattal rendelkező dolgozók.

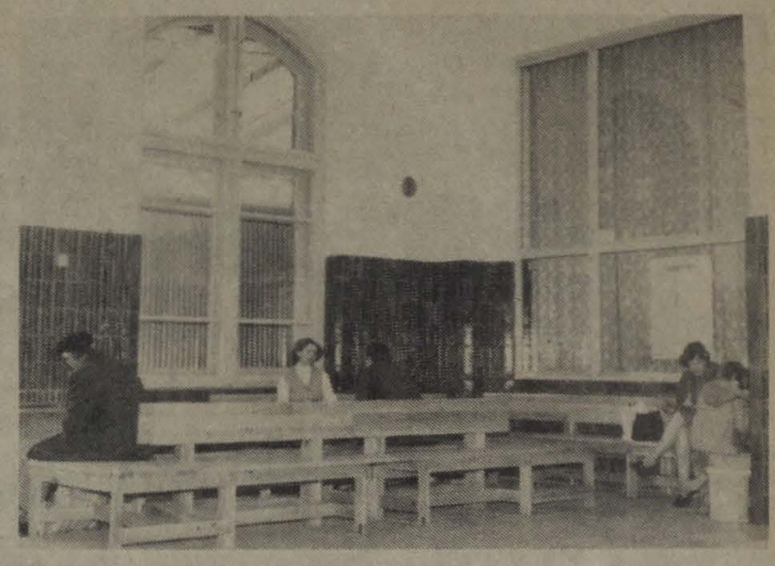
Bármilyen kérdéssel vagy az általános iskolát most végzők továbbtanulásra jelentkezésével kapcsolatban készséggel ad felvilágosítást iskolánk: *Kvassay Jenő Szakközépiskola vasútépítési és pályafenntartási szaka* (Budapest, Rippl-Rónai u. 26. 1068.), akár a 01/44—12-es MÁV-telefonon is.

Kovács Antal

Bontás helyett felújítás . . .

Befejezték Miskolc-Tiszai pályaudvar felvételi épületének belső rekonstrukcióját

Miskolc-Tiszai pályaudvar felvételi épületének *belső rekonstrukciója* a múlt év végén — határidő előtt — befejeződött. A kivitelezést végző 1. számú építésvezetőség, a Kossuth szocialista brigád és a 8. számú épületgépész építésvezetőség kollektívája eredetileg azt vállalta, hogy december 3-ra, a város felszabadulásának 39. évfordulója tiszteletére végez a munkával: ám a műszaki átadás már november 25-én megtörténhetett. Ebből az alkalomból beszélgettünk *Nagy Alfréddal*, a MÁV Miskolci Igazgatóság műszaki osztályvezetőjével.



Az egyik váróterem

Átvészelte a nehéz időket

— Milyen régi ez a felvételi épület?

— Szeretnék egy kis történelmi visszatekintést adni róla. A Pestről Miskolcon át megépítendő vasútvonalról, az engedélyezési okiratot *Ferenc József* császár 1856 novemberében saját kezű aláírásával hagyta jóvá. A vasútvonal 1859-re elkészült, és megindult a forgalom Miskolcról — akkor még Debrecen irányában — Pestre. 1870-ben átadták a 115 kilométer hoszúságú Hatvan—Miskolc vonalat és a már létező Pest—Hatvan vonal összekötésével Miskolc lényegesen közelebb került Pesthez. Ekkor még nem volt méltó állomásépülete a városnak, csak az 1859-ben elkészült „indóház", a mai postaépület. A nagy állomást 33 évvel később, 1892-ben kezdték el építeni, s *1901-ben adták át.*

Ma is ezt az épületet látja az utazó, de lényegesen rosszabb állapotban. Két világháborút, és sok-sok külső és belső átépítést élt át a ma 83 éves épület.

Szép a szemnek, kedves a szívnek

— Úgy tudtuk, hogy ezt lebontják és újat építenek.

— Igen, az 1970-es évek elején felvetődött ennek a gondolata. Ezért a vasút 1974-ben *tervpályázatot* írt ki. Az elfogadott terv nemcsak az új felvételi épület elkészítését, hanem a Zója tér — az állomás előtti terület — rendezését is tartalmazta. Ennek *becsült költsége* — az akkori árszinten — *mintegy 200 millió forint volt.* Az egyre szűkülő anyagi lehetőségek nem tették lehetővé a tervezett épület megvalósítását. Az igazgatóság vezetői keresték az olcsóbb megoldást. Így született a döntés: *„vallatóra" kell fogni a meglévő épületet,* hogy hosszabb távon használható-e még? A statikai vizsgálatok eredményeinek birtokában úgy határoztak: *érdemes újjáépíteni.* Ezt örömmel fogadták a vasutasok és a város lakossága is, mivel az épület architektúrájával, formájával a szívükhöz nőtt; s az eredeti állapotban történő helyreállítás után továbbra is szimbolizálhatja a század eleji építészetet.

— Mikor kezdték el a rekonstrukciót?

— *Miután a MÁV Tervező Intézet elkészítette a terveket, 1979. március 15-én megkezdődhetett a felújítás.* Az első ütemben az épület keleti szárnyán lévő utaselátó rész készült el, majd a nagy csarnok és a nyugati oldalon lévő várótermek. Harmadik ütemben pedig az épület nyugati oldalán a körzeti üzemfőnökség és az irányító személyzet helyiségei.

Ami még hátra van

— Mennyibe került ez?

— *Az összes költség — a keleti szárny visszaépítésével együtt — 60 millió forint körül lesz. Jóval kevesebbe kerül tehát, mintha új épületet húztak volna fel.* Így az átépítés alapterülete 2650 négyzetméter, a vakolt falfelületé csaknem 7500 négyzetméter. *Kicseréltek 295 nyílászáró szerkezetet, beépítettek 350 köbméter betont és 60 kilométernyi elektromos vezetéket. Nagy munka volt. Hadd mondjak ezért köszönetet ezúton is valamennyi közreműködőnek.*

Szatmári János

Vasutas-dinasztiák tagjai

Méltóak a tiszti rangra

A tisztavatás mindig hangulatos, bensőséges és felemelő esemény. Tekintsük ám legalább azzal egyenértékű ünnepélyes aktusnak a technikusi oklevelek kiosztását, amelyre január 10-én került sor a *Kvassay Jenő Szakközépiskola* pályafenntartási szakán. És bizony tisztavatásnak nevezhető ez azért is, mert tudvalevő, hogy a MÁV Tisztképzőn — jól ismert okok folytán — néhány évvel ezelőtt megszűnt a műszaki tiszti tanfolyam, s az ottani képzés szerepét a szakközépiskola vette át.

A vasút frissen végzett technikusai közül többen fejezték be tanulmányaikat az átlagosnál jobb eredménnyel. Egyikük *Ficsor Joachimné*, a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség II. főpályamesteri szakaszának felépítmény-karbantartó szakmunkása, aki a decemberben lezajlott minősítővizsgák alkalmával — és az azt megelőző tanulmányi időszak valamennyi próbatételekor — mind a tíz tantárgyból jelest kapott, vagyis tiszta kitűnővel végzett.

— Mi a titka a nagyszerű teljesítménynek? — kérdezem tőle a gratuláció után.

— Szerintem csak egy dolog fontos: *kitartó érdeklődés a téma iránt* — válaszolja. — *Mondhatnám úgy is, hogy szeresse az ember azt, amit csinál.* A többi már jön magától. Nekem egyébként a fizika és a matematika, ami másoknál gyakran nehézséget okoz, mindig erős oldalam volt, ellenben a hivatástudat és a gyakorlati érzék családi örökségnek is felfogható . . .

— Mit ért az utóbbi alatt?

— Édesanyám volt az ország első női pályamestere. Sokáig a *Tarnaszentmiklós—Pély* közötti kisvasúton teljesített szolgálatot. Ezenkívül a férjem is „zöld parolinos", pontosabban a füzesabony—putnoki pályarész vonalkezelője. Főiskolás lányunk mérnöknek készül, a fiunk pedig a Diesel-mozdony-szerelést tanulja a hatvani vontatásnál . . .

— Mindez csakugyan önmagáért beszél. Munkakörében várható-e változás most, az oklevél megszerzése után?

— Nem szokásom válogatni a feladatok között. Munkahelyemen én eddig is mindenes voltam, s ezután is bárhol, bármiben számíthatnak rám . . .

Segítőkész tulajdonságáról elismerően szólnak az évfolyamtársak is. Így például *Molnár Gyula* géplánctvezető — aki öt évig, tehát már a levelező tagozaton is osztálybizalmi tisztséget töltött be —, és *Fodor Gábor* művezető, aki Molnár Gyulával együtt a jászkiséri építőgép-javító üzem dolgozójaként vágott neki a szakközépiskolának és a technikusminősítő tanfolyamnak. Most mindketten jeles eredménnyel végeztek, akárcsak a szintén jászkiséri kolléga: *Nagy Péter.* Szerintük ők is, mások is nem egy alkalommal Ficsornétól kaptak segítséget egy-egy fejtörő lecke, feladvány megoldásához.

— *Ugyan, csak szerénykednek* — jegyzi meg a füzesabonyi kolléganő. — Nekik sincs kevesebb érdemük és kiváló tulajdonságuk, mint nekem.

A „vallatás" csakugyan ezt igazolja. Mert Molnár Gyula például jókora távolságból — kecskeméti lakóhelyéről — jár el Jászkisérre, ráadásul kora tavasztól decemberig az ország különböző területén dolgozik, ahová éppen az irányítása alá tartozó géplánccot vezénylik. Ilyen körülmények között 42 éves fejjel nem volt rest hozzáfogni a továbbtanulás csaknem hat esztendeig tartó időszakának. Lényegében érvényes ez a kitartó szorgalom most a 49 éves Fodor Gáborra is.

S álljon itt még egy rájuk jellemző adat: *ők is régi vasutasdinasztia tagjai.*

— Nagyapám 1899-ben lépett a vasút szolgálatába, s rajtam kívül most is sok vasutas van a családban — mondja Molnár Gyula.

— Az én apám 1922-ben kezdte vasúti pályafutását, majd később a bátyámmal együtt követtem a példáját, vagyis 35 évvel ezelőtt szegődtem el Pesten a MÁV Gépjavítóhoz — teszi hozzá Fodor Gábor. — S büszke vagyok arra, hogy a fiam is műszaki, azaz mérnökként végez az idén a Katonai Műszaki Főiskolán . . .

Igen, ez mind válasz arra, hogyan lettek jelesek ezek az emberek az iskola végső tudáspróbáján.

K. J.

Üzenet mozdonyrádión

Az alábbi eset január 2-án történt velem Budapesten, a Keleti pályaudvaron — írja Sepsi Gyula miskolci mozdonyvezető — majd így folytatja levelét:

Miután az 519-es gyorsvonattal megérkeztem Miskolcról, a szerelvényt kitoltam a tároló vágányra. Majd arra kaptam utasítást, hogy az új vágányról vegyek fel három kocsit, erősítésnek. Az új vágányra érve az 1-es torony hívott mozdonyrádión. Pál György térfelvigyázó így szólt hozzám: — Vezér elvtárs, nézze már meg az áramszedőjét, olyan furcsán áll.

Lementem a gépről, s meggyőződtem a hibáról. Azonnal a vontatási telepre kéredzkedtem, ott megállapították, hogy az áramszedő törőlemeze szét van csúszva. Gyorsan megjavították.

Pál György térfelvigyázónak köszönhető tehát, hogy nem tört le az áramszedő, illetve nem esett kár a felsővezetékben. Nem beszélve arról az anyagi kárról, amit a Keletiben az üzemzavar okozott volna.

Újévi fogadalmak

Én is esküdöztem égre, földre, hogy legalább egy hónapig rá se nézek semmiféle húsételre, töltött káposztára, émelygősen édes süteményekre, és kezembe sem veszek szeszes-, csak vizes-, tejes-, teás- és üdítőitalos poharakat. Mire a feleségem:

— És mi lesz a fazék töltött káposztával? A dagadóhoz még hozzá sem nyúltál. Aztán ott van négy tányér kocsonya, egy félkilónyi sült oldalas, a finom tokaszalonna és a házi kolbász, amit a fiadék hoztak.

— Ne őrjíts meg! — ordítottam, de a feleségem folytatta a felsorolást a megmaradt italokkal, süteményekkel. — Aztán a karácsonyfát még le se szedtük. Az is tele van csokoládés finomságokkal.

— Irgalom!

— Már pedig — mondta a nejem — az ünnepi maradékot el kell fogyasztani, mert ugye én alaposan belemarkoltam a januári kosztpénzbe, oly annyira, hogy ha nem akarunk adóságba keveredni, jó, ha a napi kenyérre, tejre és néhány más apróságra telik.

No, ez az új esztendő is jól kezdődik — nyöszörögtem, de hát ez így megy évről évre. Az ünnepek után hiába a szánom-bánom. Mire az ember az újabb jeles napokhoz közeledik, ismét elveszíti a fejét.

Ahogy faluhelyen mondják: mintha csak szarvával közelednének az ünnepek. Megvadul tőlük az ember. Jóllehet, minden valamirevaló házban tartalékolnak, spórolnak az év legnagyobb ünnepére, de hát a dárius kincse se lenne elég.

Még ezt is, még azt is meg kellene venni. Istenem, hogy fognak örülni a gyerekek! És dehogyis lesz elég ennyi hús, sütemény, ital, hiszen jönnek a gyerekek, a rokonok, sőt ilyenkor még a vadidegent is illik asztalhoz ültetni.

Békesség jóakarat!

Szilveszter éjszakáján meg aztán sehogy sem illik spórolni étellel, itallal.

Ihaj, csuhaj!

Fel sem merül a legtöbb családnál, hogy az otthonokban is illenék takarékoskodni. Na nem úgy, hogy kinyaljuk a tányérokat, és megcsavarjuk az üvegek nyakát, csupán addig, hogy ne felpuffadva és az italtól szédelegve álljunk fel — ha tudunk — az ünnepi asztaltól.

Nem, nem! A szigorú takarékoskodás az állambácsira tartozik. No meg egyébként is ilyenkor a tévében is folyik a pezsgő és habos tortával dobálóznak.

Szerencsére a gyerekeink, unokáink reálisabbak, mértéktartóbbak. Az ötéves Krisztinát hiába bástyázta körül a karácsonyfa alatt ezernyi játék, ő csak a pólyásbabát vette az ölébe. Azt ringatja, csicsijgatja, holott bölcsős, sőt babakocsis babája is van.

A szülők, nagyszülők kimerülve állnak a gyerek fölött:

— Nézd Krisztike, ott a nagy hajasbaba, a játékbútor, a Lego, a kockajáték, a gyöngyfűző, az ugráló bakkecske.

Kriszti — a felnőttek legnagyobb csodálatára — nem ámul, nem sikítoz, nem kapkod ehhez, ahhoz. A pólyásbabáját csicsijgatja.

Legfeljebb az óvodában mondja majd pár nap múlva, amikor eljövén a gyerekek között a dicsekvés, az egymás túllicitálásának az ideje, hogy bizony nekem a télapó még ezt is hozott, meg azt is, meg még ezt is, beee . . .

Lehet, hogy egyik-másik olvasó megszól ezért az írásért. Fejemre olvashatja, hogy inkább örülni kell a bőségnek, még akkor is, ha ezek árán számos családban azt a bizonyos alsóneműt is le kellett vetni.

De hát én nem a bőség, a jómód ellen szólok, hanem a pazarlás miatt. Talán csak a kukák, a szemetesvedrek a megmondhatói, hogy mennyi drága ételmaradék került ki ünnepek után a szemétbe. Nem is szólva egészségünk károsodásáról.

Ha a magyar családok felénél — mert ugye nem folyt mindenütt pezsgő, nem roskadt minden karácsonyfa és sok helyen nem dobtak a szemétbe egy harapás élelmiszert sem — csak ötszáz forinttal redukálták volna az ünnepi kiadásokat, legalább egy milliárd maradt volna a lakosság zsebében. Igaz, hogy ebből nem építettek volna iskolákat, kórházakat, új üzemeket és Nemzeti Színházat sem, de a legtöbb házban lett volna helye ennek a bankónak hasznosabb dolgokra is.

Jaj és el ne felejtsem: nyakunkon a farsang, majd egy kis böjt után a húsvét . . .

Én minden esetre hű akarok lenni az újévi fogadalmamhoz: megpróbálok egy kicsit ésszerűbben gazdálkodni, legalább a saját otthonomban . . .

Dávid József

Így csinálják Ladányban

Tizenéves vonatvezetők, raktárnokok, jegyvizsgálók

Kritikus a vasút létszámhelyzete. Az átlagéletkor egyre emelkedik a forgalmi utazók, kocsirendezők, raktárnokok körében, s ha nem érkezik frissítés, az elmaradó generációváltás nehezen megoldható feladat elé állíthatja a MÁV-ot.

A *püspökladányi* körzeti üzemfőnökségen időben felismerték, ezt a helyzetet, s csakhamar kapva kaptak az 1977-ben megjelent *vezérigazgatói rendelet* által kínált lehetőségen, mely jogi alapot adott az általános iskolát befejezett gyerekek vasutassá nevelésére. Mint *Daróczi László* személyzeti vezető és *Vaál János* szb-titkár elmondták, alapvető céljuk az volt, hogy a vasút számára „elveszett korosztályból" munkaerő frissítésként megmentsenek valamennyit. Azt tapasztalták, hogy a vasúti munka példátlanul alacsony szintre zuhant presztízse, más szakmák elszívó hatása, a vasúti szolgálat folyamatossága, a kedvezőtlen szociális körülmények miatt a fiatalok többsége — mire elérik a 18. életévet — nagy ívben elkerüli a vasutat. Ezért próbálták meg már fiatalabb korban a vasutat megszerettetni a fiatalokkal.

Mind többen jönnek

A püspökladányi üzemi művelődési bizottság, a gazdasági vezetők és a társadalmi szervezetek összefogásának eredményeként 1978-ban szegényes körülmények között, de annál nagyobb lelkesedéssel kezdték el a fiatalok rendszeres oktatását. Az iskolákkal kialakított jó kapcsolatok ellenére mégis csak alig tucatnyi gyereket sikerült toborozni, közöttük olyanokat, akiknél még az írással, olvasással is gondok voltak. Ez azonban nem szegte kedvüket a szervezőknek és oktatóknak. Az üzemi művelődési bizottság, a társadalmi szervezetek javuló propagandája, s nem utolsósorban a fiatalok egymás közötti beszélgetéseinek — ha úgy tetszik, agitációjának — hatására a következő évben már néggyel nagyobb létszámú tanfolyam indult.

Csontos Mihálytól — akit Püspökladányban a fiatalokkal való szervezett foglalkozás atyjának tartanak — tudom, hogy az elején számos, előre nem látható akadállyal kellett megküzdeniük.

— A vezérigazgatói rendelet jogalapot biztosított ehhez az oktatási formához, de az oktatandó anyaghoz csak globális szempontokat, inkább tartalomjegyzéket adott. *A módszereket nekünk kellett kidolgozni.* Ez nem volt könnyű, hiszen egyikünk se volt pedagógus, s a fiatalok sajátosságait és a vasúti követelményeket úgy kellett összehangolni, hogy a vasúton nem ritka, hivataloskodó, olykor merev stílussal nehogy elvegyük a fiatalok tanulási kedvét — mondja Csontos Mihály.

Megkeresték a szegedi vasúti szakközépiskolát, amelynek tanári kara nemcsak jegyzeteket bocsátott rendelkezésre, hanem az oktatási módszerek kialakításában is nélkülözhetetlen segítőtársnak bizonyult.

— A fiatalokban a folyamatos tanulás iránti igényt nekünk kellett felkelteni. Kétségtelen, hogy munkahelyi körülmények között nehezebb a tanítás, de az is igaz, hogy ha kinézünk az ablakon, az állomás hatalmas terepasztalként jó lehetőséget kínál a gyakorlati tudnivalók elsajátításához — magyarázza a tanfolyamvezető.

Kölcsönös érdekek

Kezdetben 16 éves korig 800 forintot, azt követően 1200 forint ösztöndíjat fizettek a tanulóknak. Ezt később 1000, illetve 1200 forintra emelték. Ennek fejében a fiatalok 16 éves korig napi 4 órát az állomáson tanultak, s 16 éves koruk után napi 6 órát dolgoztak az úgynevezett kisegítő munkakörökben — darabszámlálóként, bárcázóként, utánmérlegelőként stb. —, miközben a szükséges szakvizsgákat is letették.

— Ebben az időszakban már jelentős hasznot is hozott a fiatalokkal való foglalkozás. Ugyanis környékünkön igen sok az úgynevezett kereskedelmi mellékteljesítmény, amit a fuvaroztatók a vasúttól kérnek, és *ezt a szolgáltatást meg is fizetik.* Korábban ezek a teljesítmények a szükséges létszámhiány miatt lényegesen szerényebbek voltak, a fiatalok munkája révén azonban megnőttek — szól közbe a személyzeti vezető.

A jelentkező fiatalok között kezdetben a lányok voltak többségben. Szűrésre, válogatásra nemigen gondolhattak az állomásiak, mert örültek, hogy volt jelentkező. 1971-ben a nagyobb érdeklődésre való tekintettel már csak fiúkat akartak felvenni a tanfolyamra, de akkor ez még csak törekvés maradt. 1983-ban *az érdeklődés tovább fokozódott,* s a jelentkezők száma az előző évi 23-mal szemben 51-re nőtt. Mert addig az üzemfőnökség székhelyére koncentrált propagandát Berettyóújfalura, Karcagra, Kisújszállásra, Bárándra és több, a vasúttól távolabbi településre is kiterjesztették. Kétségtelen, hogy a jelentkezők között szép számmal voltak olyanok, akik gyenge tanulmányi eredményeik alapján máshol nem tanulhattak tovább, de volt közöttük olyan is, aki a szakközépiskolát, szakmunkásképzőt cserélte fel a vasúttal.

— Éppen a jelentkezők számának növekedése tette lehetővé, hogy az orvosi alkalmasság és a tanulmányi eredmény figyelembevételével a fiatalok olvasási, írási, számolási készségét tesztlapokon mérjük fel, s a *legjobb 30 tanulóval* foglalkozzunk a tanfolyamon. Többet azért nem tudtunk felvenni, mert az oktatási körülmények eléggé mostohák. *Nincs tantermünk,* ahol leültethetnénk a gyerekeket.

— Amíg az időjárás engedte, a szabad ég alatt folyt az oktatás, aztán vagy a vontatási műhelyben, vagy az ÉHF átmenetileg rendelkezésünkre bocsátott termében folyt a tanítás. A múlt év tavaszán nagy huzavona után az oktatóterem elkészítéséhez szükséges faelemeket Püspökladányba szállították, de novemberig nem indult meg a munka. Akkor is csak az szb információs jelzéseinek eredményeként kezdődött el az alap betonozása. *Reméljük, a tavaszon már birtokba vehetjük* — tájékoztat Vaál János.

A szülők bevonásával

A püspökladányi tanfolyamokon általában 20 százalékos volt a lemorzsolódás, részben családi problémák, részben a gyenge tanulmányi eredmény miatt. Volt, akit el is tanácsoltak magaviselete miatt. A többség azonban becsületesen tanul ma is. Ma már a püspökladányiak túl vannak a rendeletekben rejlő „buktatókon". Félévenként szülői értekezletet tartanak, és gyakoriak a családlátogatások. Így *a szülőkkel egyeztetett program szerint* készíthetik fel a fiatalokat a szakvizsgákra.

Nem vitatható, hogy a tanulók egy része nem az üzemfőnökségen kamatoztatja a megszerzett ismereteket, de végeredményben akárhol is szolgálják a vasutat, megbecsülik igyekezetüket, szükség van rájuk. A végzett tanulók közül került már vonatvezető Budapest-Nyugatiba, személypénztáros Kabára, Berettyóújfaluba, raktárnok Biharkeresztesre, Fegyvernekre, bérszámfejtő Kisújszállásra, kocsirendező Karcagra, váltókezelő Püspökladányba.

A közelmúltban az üzemfőnökség párt- és szakszervezeti bizottsága a tanfolyamokon végzett, illetve jelenleg is ott tanulók részére szervezték meg a pályakezdők első *fórumát.* Ott sikerült néhányukkal beszélgetni. Nagyon tanulságosak az elhangzott vélemények.

Szabó Gyula ma még raktárnok, de jegyvizsgáló akar lenni. Kiss Erzsébet is raktárnoknak tanul, de addig nem nyugszik, amíg forgalmista nem lesz. Egri Erzsike személypénztárosnak készül. És sorolhatnám tovább.

Ahogy ők látják

Elismerően szóltak Csontos Mihályról, Elek Istvánról, Barna Józsefről, Kiss Józsefnéről, Daróczi Lászlóról, akik nagy türelemmel, kellő szakértelemmel oktatták őket.

A tanulócsoport szakszervezeti bizalmija Stiel Annamária Pesten szövőnőnek, majd gépírónőnek tanult. Családjukban még hírből sincs vasutas. Barátaitól hallott a tanfolyamról, s az albérletet otthagyva, sikeresen felvételizett. Vonatvezető akar lenni.

— *Elmehettem volna segédmunkásnak, de inkább a vasutat választottam* — jelentette ki. — *A keresetem itt jobb lesz, mert a vasút nem fizet rosszul. Baráti köromból is többen ide fognak jönni, hogy vasutasok legyenek. Nem ártana persze, ha legalább az első két évben biztosítanák a tanfolyam hallgatóinak a nyári, egyhónapos szünidőt . . .*

Sulyák Gyula már egy éve váltókezelőként dolgozik. Munkájáról elismerően nyilatkoznak kollegái és vezetői.

— Mindig vonzódtam a mozdonyokhoz, a vasúthoz — jelentette ki. — Négyes tanulmányi eredménnyel jöttem ide, mert nem tanulhattam tovább. Valamennyi vizsgám jól sikerült itt is. Csak az önállósító vizsga hiányzott ahhoz, hogy forgalmista legyek, de volt érettségizett jelentkező, így én ide kerültem. Persze váltókezelőként se panaszkodom. *A haverok meg csak irigyelnek, amikor megmondom, hogy legutóbb is 6700 forintot vittem haza. Igaz, egész hónapban hármas túrban szolgáltam, de megérte . . .*

A vélemények meghallgatása után Vaál János szb-titkárral és Daróczi László személyzeti vezetővel kalkulálni kezdtünk: — *Most, illetve a következő években lesz a demográfiai hullám csúcspontja. A püspökladányi tanfolyamokon végzett és jelenleg tanuló fiatalok száma eddig több mint hetven. A vasútnak 39 üzemfőnöksége van. Ha közülük csak harmincban adottak ezek — vagy a még jobb — lehetőségek, szép szám kerekedik ki.*

Ezt a munkát azonban nem lehet csak számokkal mérni. A számok mögött átgondolt, konkrét, termelést segítő agitációnak, a fiatalokkal való rendszeres törődésnek, tenniakarásnak, a közművelődési törvény helyi körülményekhez alkalmazkodó adaptálásának, a MÁV egészében való gondolkodásnak kellene meghúzódnia.

Orosz Károly

A centenárium évében

A pénztárablak mögött

Sokat utazom. Ilyen a hivatásom, s a családom is vidéken lakik. Lehet, hogy én a nevelhető utasok közé tartozom, mert az ismétlődő ünnepek előtti hosszan tartó sorban állások és a helyjegy megszerzése felett érzett kimerítő izgalmak után lassan megtanultam, hogy elővételben gyorsabban, kényelmesebben megszerezhetem a jegyet, ráadásul idegeskedés, felesleges izgalom nélkül. Tavaly karácsonyra is már egy héttel előre kezemben volt a menettérti- és a helyjegy. Bevallom, enyhe kárörömmel gondoltam azokra, akik majd a Keleti pályaudvaron a pénztáraknál sorba állnak. De nem így történt. Alig akartam hinni a szememnek. A pénztárablakok előtt rövid sorok ácsorogtak. Ráérősen, nyugodtan.

— Mi történt? Ennyire csökkent az utazási kedvünk, vagy gyorsan változó világunk fegyelmezettségre ösztönző hatása a jegyváltásban is megmutatkozik? — tettem fel a kérdést *Lázár József* kereskedelmi állomásfőnökhelyettesnek.

— Inkább az utóbbi volt az oka a viszonylag csendes karácsonyi csúcsnak — válaszolta. — Míg tavaly 11 553 jegyet vettek meg elővételben, az idén 15 285 darabot adtunk el. Úgy tűnik, az utasok megbarátkoztak a jegyelővétellel, belátták annak előnyeit, kényelmességét, és élnek is vele.

Nem is gondolnánk mennyi egyéb, apró feltétele van egy-egy csendes, tülekedésmentes személypénztári csúcsforgalom lebonyolításának. Az sem mindegy például, hogy mikor kezdődik a téli szünet. Sokat jelent, ha nem dúl az influenza, és elegendő pénztárost tudnak munkába állítani. És természetesen sok múlik rajtuk, az üvegablak mögött dolgozókon, attól, hogyan bírják erővel, szép szóval a hajrát.

Ingajáratban Vámosgyörkről

A Keleti kereskedelmi szolgálatának egyik elismerten jó dolgozója *Kalmár Miklósné* belföldi jegypénztáros. Ő már kétszer jegyezte el magát a vasúttal. Először 1951-ben, majd 1974-ben. Az eltávozás oka kicsi gyermeke volt, akit nem tudott kire bízni, ezért átmenetileg nem vállalhatta a vasút folyamatos, több műszakot kívánó kötelékét. Elment hát boltvezetőnek. Aztán tíz évvel ezelőtt egy tragédia térítette vissza újból a vasúthoz: meghalt a férje fiatalon, szívinfarktusban. Ő egyébként szintén vasutas volt, és Kálmán Miklósné is régi vasutas családból származik. Nem volt hát számára kétséges, hogy megváltozott, nehezebbé vált életében hol keressen „menedéket".

Elvégezte a pénztárosi tanfolyamot, és pénztáros lett Vámosgyörkön. Szerette ezt a munkát, ezért amikor később egy sajnálatos személyi ellentét miatt a távírdába helyezték, jelentkezett a Keleti pályaudvaron, ahol éppen emberhiány volt. Azóta már öt év telt el.

Kalmár Miklósné szinte másnaponta teszi meg az utat vonaton Vámosgyörk és Budapest között, de *megtalálta számítását a Keletiben* mind anyagi, mind emberi szempontból. Jó munkaerő. Ezt már Kiváló dolgozó kitüntetéssel is elismerték. Munkatársai bíznak benne, szeretik. Ennek a jele, hogy *őt választották meg szakszervezeti bizalminak.*

— Milyen tulajdonságokkal kell rendelkeznie egy jó pénztárosnak? — kérdezem a kedves, mosolygós rokonszenves asszonyt.

— Gyorsnak, pontosnak, jó emberismerőnek kell lennie. Betéve kell tudni a díjszabást, és szinte vakon odanyúlni a megfelelő jegyért, közben figyelni az utasra, és számolni a viteldíjat. *S most, amikor centenáriumi évéhez érkezett a pályaudvar, megkülönböztetett módon kell törődnünk a szolgáltatás minőségével . . .*

— Sok baj van az utasokkal?

— Á, dehogy. Ritkán fordul elő szóváltás, reklamáció. Inkább csak olyankor, ha az utas nem ügyel a kis bilétára, és ott felejti, esetleg egy másik utas elviszi. A károsult visszajön hozzánk, és rajtunk követeli a jegyet. Szóval olyan munka ez, amihez nagy rutin, tapintat és fizikai állóképesség kell.

Egy másik Kalmárné

Kalmárnénak hívják a másik pénztárosnőt is, akit erről a felelősségteljes munkáról kérdeztem. A névazonosság azonban nem fed rokonságot, csupán véletlen. (Magdika férjét Kalmár Bélának hívják). Energikus, vidám asszony, de ő a *nemzetközi jegyek* kiszolgálásában vesz részt.

— Számomra természetes volt, hogy a vasúthoz jöttem dolgozni — mondja. — Egész családom: apám, nagyapám, nagybátyáim mind vasutasok. Először a forgalomnál kezdtem. Emlékszem, harminc évvel ezelőtt *én voltam az első piros sapkás külsős forgalmista a miskolci vonalon.* Istenem, de szép is volt . . .! Szeretem a vasutat, és imádok emberekkel foglalkozni. A forgalmat később ugyan otthagytam, mert túl nehéz az egy családos nő számára. Pénztáros lettem. Először a belföldi, majd a nemzetközi személyforgalomban. Nagyon izgalmas, sokrétű ez utóbbi munkakörben a feladat, amit nem lehet megunni. Mert például belföldi forgalomban egy idő után megismerhetjük a különböző jegyeket, a díjszabást, az útvonalakat, itt viszont minden jegy más. Sokféle emberrel hoz össze a sors a pénztárablaknál.

— Harminc év alatt olyan emberismeretre tettem szert — folytatja —, hogy elég egy pillantás a kedves utasra, rögtön látom jellemének főbb vonásait. Egy szempillantás alatt eldöntöm, hogyan szereljem le, ha éppen ideges, hogyan szedjem ki belőle a hiányzó információkat, hogy pontosan megtudjam úticélját. Nehéz munka ez. Aki megszereti, itt marad, aki nem, továbbáll. *Egy gyenge fizikumú nő nem bírja a hajtást, a kényelmes pedig nem keres eleget.* Persze, nemcsak a pénz miatt érdemes hajtani . . .

Egész évben . . .

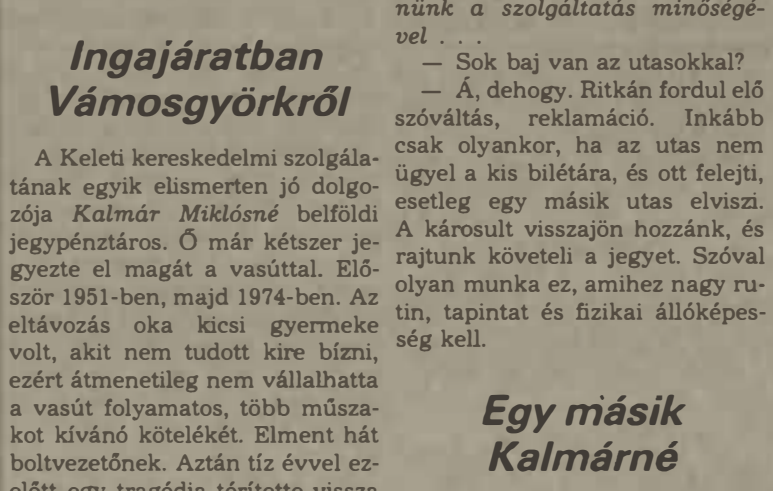
— Szerzett-e ismerősöket itt, az utasok körében, a hosszú évek során?

— Igen. Sokszor rám köszönnek az utcán, kérdezik, mikor vagyok szolgálatban, mert legközelebb is nálam akarják megváltani a jegyüket. Ez főleg a rendszeresen külföldre utazókkal fordul elő. A különleges kéréseket is szívesen veszem. Emlékszem, egyszer egy utas „cikcakk"-ban akart Svájcba eljutni. Érthető, hiszen útközben minél több helyet akart megnézni. Nem volt könnyű, de összeállítottuk neki az útvonalat. Igaz ugyan, hogy sokat vagyunk bezárva a fülkébe, de ez mégsem bezártság. Voltak nagy pillanataim az üveg mögött, amikre jó visszaemlékezni. Legutóbb éppen újévkor történt: nagy álmosan, nyűgösen bejöttem szolgálatba. *Az első utasom egy férfi volt, aki így köszöntött: — Boldog új évet, asszonyom! De szép ön ma reggel. — Mit mondjak, azonnal jó kedvem kerekedett . . .*

Lázár József, a kereskedelmi főnökhelyettes még elmesélte, hogy az ünnepek alatt és *a Keleti centenáriumi évének kezdete óta a panaszkönyvbe még nem került bejegyzés.* A Keleti pályaudvar pénztárai felkészülten, a centenáriumi év hangulatában várják az utasokat.

Nagy Irén

Friss diplomával



Góg Tibor tanulmányi ösztöndíjasként 1983-ban végzett a Budapesti Műszaki Egyetemen. Építőmérnöki diplomát kapott. Munkáját a szentesi építési főnökségnél kezdte.

— Útépítő mérnök akartam lenni — mondja —, de az egyetem utáni foglalkoztatásomra egyetlen vállalat sem tett kötelező ígéretet. Az egyetemen azonban a szakosodás előtt döntenem kellett. Csábítottak a MÁV kedvezményei, ezért elköteleztem magam a vasúthoz. Szerződést kötöttem a szegedi igazgatósággal. Ez biztonságot adott, hiszen nem kellett attól rettegni, hogy az egyetem elvégzése után nem kapok azonnal munkát, és kilincselnem kell.

— Tehát gondtalan volt a pályakezdés?

— Nem egészen. Már egyetemista koromban házasságot kötöttem, és 1981-ben megszületett első gyermekünk, *Zsanett.* Később, amikor második gyermekünk, *Emese* is megszületett, én államvizsgára készültem. Lakásunk még nem volt. Sok gonddal küszködtünk. A vasútigazgatóság azonban a segítségünkre sietett, *Szentesen lakást kaptunk.* Az építési főnökségre kerültem mérnöknek.

— Hogyan fogadták?

— A helyi ismeretek megszerzésében sokat segítettek a munkahelyi vezetőim. Hamarosan felelősségteljes mérnöki munkával bíztak meg. A fizetéssel is elégedett vagyok, és már többször kaptam célprémiumot. A feleségem az Országos Műemlékvédelmi Felügyelőség festő restaurátora. Jelenleg gyesen van. Elégedett vagyok az 1983-as esztendővel, mert teljesültek a vágyaim, elképzeléseim.

Fogas Pál

Lezárult a kampány

A cukorrépával rakott utolsó kocsikat január első napjaiban indították útnak Sarkadra. Ezzel a *Dél-Alföldön* befejeződött az 1983-as cukorrépakampány.

A szezon kezdetétől 24 000 vagonban csaknem egymillió tonna répát küldtek a cukorgyárakba feldolgozásra a szegedi vasútigazgatóság állomásai. A legtöbbet most is Szolnokra irányították, szám szerint 263 000 tonnát. Mezőhegyesre 99 000, Sarkadra 254 000tonnát fuvaroztak. Jutott ezenkívül répa a hatvani, a kabai, a szerencsi és az ercsi gyárakba is. Az igazgatóság a feladott küldeményeket szinte teljes mennyiségben irány- és fordavonatokkal továbbította.

A gyárak elégedettek a MÁV munkájával, hiszen a répa beszállítása közben a vasutasok biztosították a cukor és a répaszelet folyamatos kiszállítását is.

Vasútegészségügy — közlekedésbiztonság (2.)

A vasutasok kiválasztása

A vasút területén, közvetlenül a forgalomban dolgozók alkalmassága megítélésében nagyon sok későbbi problémának vesszük elejét, ha egy részletes pszichoanalízis, egy mindenre kiterjedő ideggyógyászati és pszichés vizsgálat, valamint a sajátos terheléses vizsgálatok segítségével sikerül a megfelelő jelölteket kiválasztani. A vasútegészségügyi szolgálatra számos feladat hárul, de úgy érzem, *ezen belül egyik legfontosabb a vasutas dolgozók megfelelő kiválasztásának, alkalmasságának a kérdése.* Ezúttal kizárólag az idegrendszeri és pszichés állapotot, illetőleg alkalmasság kérdését érintem csak. Semmi fáradtság nem tekinthető soknak a forgalomban dolgozók alkalmassági vizsgálatát illetően, ha arra gondolunk, hogy mily sok problémának tudjuk így elejét venni, nem beszélve egy esetleges, a későbbiekben bekövetkező közlekedési balesetről.

Amit szem előtt kell tartani

A cél, amit a vasútorvosnak mindig szem előtt kell tartania, az a vizsgálandó dolgozó alkalmasságának a kutatása, mégpedig mindig a vasúttal szoros együttműködésben. A vasútorvosok feladatának legfontosabb és állandó gondja *a közlekedés biztonsága, valamint a vasúti személyzet egészsége.* Az egyes célvizsgálatok (elektroencephalográphia, echoencephalográphia stb.) hiányának káros hatása gyakran jelentkezik, mert a dolgozók egy része, akik adottságuknak nem megfelelő helyre kerültek, később a rendelésen keresik fel az üzemorvost a legkülönbözőbb panaszokkal, kóros elváltozásokkal. Éppen ezért a felvételi orvosi vizsgálatnak *nem szabad formálisnak lennie.* Ezt különösen hangsúlyoznom kell a forgalomban közvetlenül foglalkoztatottak esetében.

A vasút közismerten veszélyes üzem és főleg a vontatási és forgalmi szolgálat munkája bír olyan sajátosságokkal, melyek jelentősen eltérnek a termelőmunka bármely más ágától. Hogy ki alkalmas ilyen, vagy ehhez hasonló munka elvégzésére? Azt csak speciális orvosi vizsgálattal (vasútalkalmassági orvosi vizsgálattal) lehet megállapítani és az alkalmasságot időszakosan ellenőrizni is kell. Nyilvánvaló, hogy az alkalmassági vizsgálatokat csak olyan orvosokkal és egészségügyi szervekkel lehet és kell ellátni, akik jól ismerik a vasút szerkezetét, annak berendezéseit, a szolgálat különböző munkaköreit és az egyes munkakörökben dolgozók testi és szellemi igénybevételét.

Ezen belül is különös jelentősége van az idegrendszeri-pszichiátriai vizsgálatoknak. Ezek a vizsgálatok igazolják, hogy a kiegyensúlyozatlan, konfliktusokkal küszködő emberek közvetlen forgalomban való foglalkoztatása, a saját életünkre és az egész közlekedésre, *fokozott veszéllyel jár.* A hibájukból eredő esetleges baleset tömeges katasztrófához, súlyos anyagi károkhoz vezethetne. Az alkalmassági vizsgálatokon nem azok okozzák a bajt, akik elmebetegségben, gyengeelméjűségben, avagy bármely elmebaj kirívó maradványtüneteiben szenvednek, hanem azok a pszichopaták (kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű egyének), neurotikusok, illetve debilek, akik igyekeznek normálisan, célirányosan viselkedni addig, amíg a vizsgálat tart.

Feltétlenül tisztázandó

Azok a vasutasok, akik kisebb-nagyobb zökkenőkkel bár, rendszeresen dolgoznak, de vontatójármű vezetésére mégis alkalmatlanok, mert például az érzelmi fegyelmezésük kötetlenebb, alkalmazkodási készségük hiányos, ítéleteikben felszínesek, gátlástalanok, fölényeskedők. Általában számolni kell a vizsgálandó részéről bizonyos disszimulációval, az anamnaestikus adatok elhallgatásával. *(Például elhallgatja esetleges eszméletvesztéses rosszulléteit, ideg-elmeosztályi, ideggondozói kezelését stb.)*

A mindenre kiterjedő előzményi adatok rögzítésének a fontossága a vontatási és forgalmi dolgozóknál különösen nagy jelentőséggel bír. Így tisztázandók:

a) a családban előforduló ideg-elmebajok, cukorbetegség, érelmeszesedés, nemibetegség stb.,
b) születés és fejlődés,
c) régebbi betegségek,
d) sérülések, műtétek,
e) eszméletvesztéses rosszullétek,
f) foglalkozási ártalmak,
g) kóros szenvedélyek: narkotikum, ital, dohány,
h) a dolgozó körülményei: szociális helyzete, foglalkozása a vizsgálatot megelőzően, a munkához való viszonya (változtatott-e gyakran munkahelyet), volt-e büntetve és miért, családi viszonyai stb.

Az előzményi adatok birtokában már tulajdonképpen lehetőség nyílik a jelöltek egy bizonyos százalékát kiszűrni az alkalmasságot illetően.

Az ezek után elvégzendő ideggyógyászati vizsgálatnak mindenre kiterjedőnek kell lennie és fel kell használni az összes korszerű módszereket.

Mire irányuljon a vizsgálat?

A vasutas dolgozók, ezen belül különösen a vontatási és a forgalmi dolgozók pszichés állapotának vizsgálatánál mindenekelőtt megállapítjuk a főbb értelmi működéseket, az emlékezés és a figyelem, a beteg hangulati, közérzeti állapotát. Fel kell figyelnünk a vizsgálandó személyiségének olyan jellemvonásaira, mint a kollektív hajlam, a zárkózottság, a határozatlanság, a gyanakvás, az érzékenység, az ingerlékenység stb.

Különös jelentőséggel bír a vizsgált fáradékonyságának a kérdése, ennek értékelése. (A figyelem éberségének, tartósságának és összpontosításának a vizsgálata, az észrevevés és felfogás vizsgálata, az emlékezés vizsgálata, mely a megjegyző, megőrző és felidéző emlékezésre egyaránt kiterjed, a képzet, a fogalomkör, a képzettársítás vizsgálataira).

Kivizsgálandó a vizsgáltnak az akarati élete *(ez értékelésre szorul az egész életvezetésen keresztül)*, valamint az ösztönélete, különös tekintettel az esetleges diszharmónikus személyiségszerkezet feltárására, melynek felismerése a vontatási és forgalmi dolgozóknál elsőrendű fontosságú.

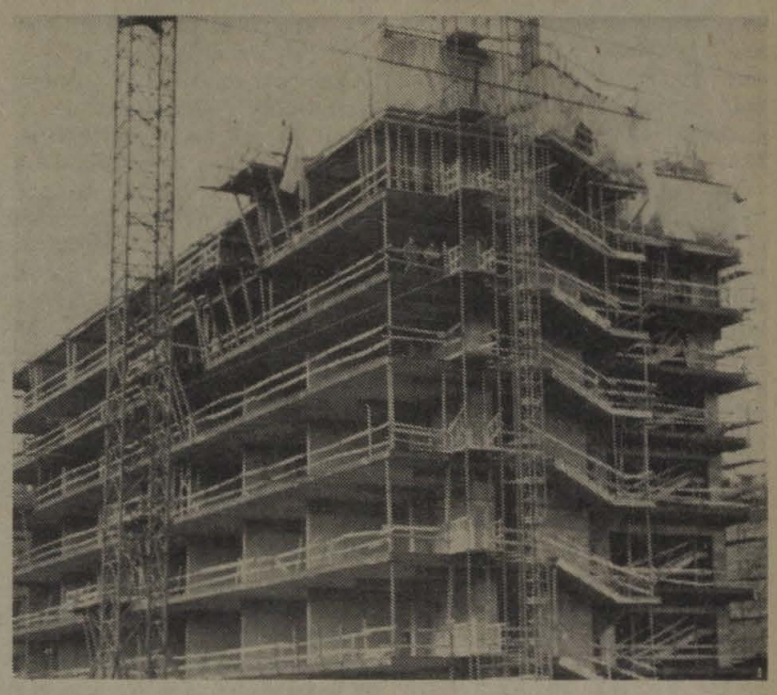
(Legközelebb a kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű emberekről, pszichopatákról szándékozom részletesen beszámolni, s felhívni a figyelmet a probléma jelentőségére a közlekedésbiztonság szempontjából.)

Dr. Rábai Kálmán

További 100 millió forint ráfordítás az idén

Anyagiak nem késleltetik a kórház rekonstrukcióját

A folyosón hangtalanul suhannak a szennyest, a tiszta ruhát vagy éppen a reggelit, ebédet szállító konténerek. Az automatikus vezérlésű kis szállítókocsik „udvariasan" megállnak, ha ember kerül az útjukba. Az emelet végén hívják a liftet, s a legtávolabbi kórterembe, laboratóriumba is eljutnak emberi beavatkozás nélkül. A mennyezeten futó sínen, aktatáskához hasonlatos minitartályokban érkeznek a műtétekhez szükséges steril műszerek, szintén vezérléssel. Az étkezéskor — akár a luxusszállodákban — személyre szól a tálalás, mindenki állapotának megfelelően összeállított reggelit, ebédet és vacsorát kap.



Mindez utópia? Nem, bár egyelőre csak tervek között szerepel e magas színvonalú kórházi ellátás, de már most, 1984-ben is ennek elérésére törekednek a MÁV Kórház rekonstrukciójának tervezői és kivitelezői.

Ötven évre szólóan

— Sokan meghökkennek — magyarázza a MÁV Beruházási Iroda I-es felügyelőségének vezetője, *Viola János* —, amikor megnézik a terveket. Ez a rekonstrukció nem öt, hanem legalább ötven évre szól, tehát előre fel kell készülni bizonyos technikai átalakulásra. Bár egyelőre nincs elegendő pénz a korszerű berendezések megvásárlására, ám az egyes épületeket úgy alakítjuk ki, hogy később ne kelljen falat bontani, a födémeket áttörni, vagyis az egész munkát újból kezdeni.

A kórház és a rendelőintézet további életében alapvető fontosságú kiszolgálóegységek készülnek el hamarosan a G-épületben, például a konyha és a mosoda.

— Ha megvásároljuk az automatizált szállítási rendszert, akkor nem lehet újból szétszerelni a berendezéseket, szétverni a falakat. A most épült szerkezetek, a belső válaszfalak, az egész belső elhelyezés pontosan illeszkedik a leendő automatikus szállítórendszerhez — magyarázza Viola János.

— Hol tart most a G-épület kivitelezése?

— *1983 végére gyakorlatilag befejeződtek a szerkezeti munkák,* összesen mintegy 68 millió forintot építettünk be. Most következik a belső szerelés, a burkolás stb. Néhány berendezés megérkezett, azokat a már elkészült helyiségekben tároljuk. Idén mintegy további 100 millió forint épül be a leendő gazdasági épületbe.

— A jelenlegi pénz- és kapacitásszűkében igen jelentős ez az összeg.

— Hát bizony szép summa, *de a százmillióból csak a liftek 50 millióba kerülnek.* Az összeg másik fele a gépészeti szereléseket, a burkolásokat fedezi. Sajnos, ez utóbbival van a legtöbb problémánk. Már tavaly elkezdtük a padló befedését, de csak az idén sikerül elvégezni.

Épül a műtőblokk

— Nem kaptak szakembert?

— *Nem kaptunk anyagot.* A vizes helyiségekbe jól szigetelő burkolat kell. Megfelelő minőségűt csak külföldön találtunk. A konyhába és a központi sterilizálóba szeretnénk speciális svéd szigetelőanyagot és kerámiát vásárolni, de az ismert importnehézségek miatt egyelőre még nem szerezhettünk. De remélem, hogy az idén már megvásárolhatjuk a szükséges mennyiséget, és tovább folyhat a belső építés. Gyakorlatilag ezért késik a G-épületben végzendő munka. Már mindenhol burkolhatnánk a falakat, de amíg nincsen készen a padló, a munkások nem foghatnak hozzá a többihez.

A G-épület szinte teljesen megújhodott az elmúlt évek során. Néhány emeletet elbontottak, a helyükön új, a szomszédos épületek szintjeihez igazodó emeletek épültek. Alul, az utcával egy magasságban már láthatók a szellőzőberendezések, és nemsokára a víztárolók is a helyükre kerülnek. Körülbelül a negyedik emelet magasságáig ér majd a *most épülő központi műtőblokk, az M-1-es.* A pince, az utcai szint és a földszint, s fölötte két emelet már elkészült, de még három födém — ötemeletes lesz a blokk — hiányzik. *Tavaly 38 millió forintnyi munkát végeztek a MÁV-magasépítők és az alvállalkozók,* ám nem rajtuk múlott, hogy késik az építés itt is.

— Tavaly és tavalyelőtt — mondja Viola János — lengyel szakmunkások, vasszerelők és ácsok dolgoztak nálunk. A múlt év közepén lejárt a szerződésük, és nem sikerült újat kötni velük. Nagyon megéreztük az ötven szakember hiányát. Sajnos, emiatt is lassult az építés, mert ezekre a munkákra nem lehet kellő számú magyar szakmunkást találni.

— Meddig jutnak idén a műtőblokk építésével?

— Szeretnénk a műtőblokkot szerkezetileg teljesen megépíteni, és a válaszfalakat felhúzni. Ha terveink valóra válnak, jövőre megindulhat a belső szerelés. A műtőblokk alatt már a laikus számára is markánsan körvonalazódik a leendő nagy, betegfelvételi csarnok, és már készen áll a mentők épületében lévő folyosó.

A D-épületszárny

Az úgynevezett hotelszárny, a rekonstrukcióban szereplő harmadik épület, a tervrajzokon a D „jelet" viseli. A megenyhült tél váratlan jó idejét kihasználva óriási darukon keresztül pumpálják a betont az utolsó szint födémjéhez. A vasbeton elemek között már nem is olyan nehéz elképzelni a jövőt.

Háromágyas, külön zuhanyozós szobák várják majd a vasutasbetegeket. Az ablakok nem a Nyugati vágányaira, hanem a Városligetre néznek majd. Erkélyek helyett beépített folyosókat terveznek, hogy elkülönítsék a látogatókat a kórház mindennapi életétől. *Ha elkészül az új hotelszárny, 340-nel több ágy lesz a MÁV-kórházban.* Jelenleg 1000 ágyon gyógyítják a betegeket, de a szobák most még egyre zsúfoltabbak...

Lakatos Mária

Találkozók fehérasztalnál

Az óév utolsó napjaiban sok helyütt tartottak nyugdíjas-találkozót. Így például az *angyalföldi* pályafenntartási főnökségen, ahol a vendéglátást — és az ajándékozást — a korábban tartott kommunista műszakok munkabérének egy részéből fedezték.

A félszáznál is több nyugdíjast Kovács József, a szakszervezeti bizottság titkára meleg szavakkal köszöntötte, majd a főnökség párttitkára, Pazicsák József vonalkezelő a szolgálati hely múltjáról és jelenéről adott tájékoztatást. A nyugdíjasok nevében Chemez Dénes kért szót, s köszönetet mondott a találkozó megrendezéséért.

*

Eperjeske állomáson nagy érdeklődés előzte meg a nyugdíjasok találkozóját, mivel itt még nem volt hasonló rendezvény. Most Pongó Géza állomásfőnök méltatta a nyugállományba vonulók munkásságát, s megköszönte becsületes helytállásukat. Kilenc nyugdíjba vonulónak pénzjutalmat adott át; a KISZ-szervezetek vezetői pedig értékes könyvjutalommal kedveskedtek nekik.

A jó hangulat mellé a rendezők zenéről is gondoskodtak, a szakácsok pedig jó, magyaros vacsoráról. Az elismerő szavak után Huszár Lajos érdemes vasutas, kiváló dolgozó mondott köszönetet társai nevében is a családias ünnepség megszervezéséért.

*

A *szak- és szerelőipari főnökségen* mintegy hatvan nyugdíjas jelent meg a találkozón. A szocialista brigádok ott is kommunista műszak béréből fedezték az ebéd és a műsoros előadás költségeit. Az ünnepség zárszava náluk is az volt:

— *Találkozunk 1984-ben!*

Ötletnapok

A szombathelyi igazgatóság területén már hagyománya van az újítási ötletnapoknak. Az elmúlt év végén például tizenhárom szolgálati főnökségen rendeztek ötletnapokat, amelynek sikerét bizonyítja, hogy a benyújtott 651 ötletből 413-at elfogadtak, amelyért összesen 60 ezer forint díjat fizettek ki. Az ötletek közül 320-at újításként naplóztak.

A legtöbb ötletet — tizennégyet — *Farkas Miklós,* a szombathelyi körzeti üzemfőnökség villanyszerelője nyújtotta be. A nők közül *Dávid Józsefné* bérelszámoló járt az élen.

Forgalmi tagozattal bővül a fehérvári szakközépiskola

A székesfehérvári Ybl Miklós Szakközépiskolában hat éve működik dízelmozdony-szerelő tagozat. Az eltelt idő alatt két osztály mintegy ötven tagja szerzett szakmunkás-, illetve érettségi bizonyítványt. A végzett diákok közül tizenegyen felvételiztek, majd jutottak be a győri Közlekedési és Távközlési Főiskolára.

Az iskola vezetői a helyi körzeti üzemfőnökséggel létesített jó kapcsolat eredményeként elhatározták, hogy az idén szeptemberben forgalmi tagozattal bővítik a vasúti oktatást, amelyre *március 20-ig lehet jelentkezni.*

Az ősszel beinduló új osztállyal kapcsolatban *Nagy János* igazgató elmondta, hogy harminchat fiatalt szándékoznak felvenni. A szűk létszámkeretre tekintettel elsősorban Fejér megyei jelentkezőket vettek számításba. Ez azonban nem jelenti azt, hogy más megyéből nem jöhetnek. Abban az esetben, ha valaki ide pályázik, kérelmet kell benyújtania a Fejér megyei Tanács művelődési osztályához, és az engedély megadása után lehet felvételizni.

(s)



Siklós János

Jessica Thomson

II.

A tánc olyan fontos életkellék volt számukra, mint a „körök" rendszeres bejárása, de talán még annál is többet reméltek a rocktól. A lány a modern táncok megszállottja volt. Elhatározták, hogy Benő is megtanulja a figurákat és akkor lépnek a nyilvánosság elé, ha kifogástalanul, összeszokottan megy a tánc. A nehézkes férfi eleinte nem bizonyult fogékony tanítványnak, Jessica kitartóan képezte.

— Ha még öt kilót leadnék, állítom jobban menne.

— Ne siesd el, van időnk.

Olyan komolyan vették a tánctréninget, mintha világversenyre készülnének. Benő szerint mindennek az lesz a teteje, amikor megjelennek és fellépnek a lokálok táncparkettjén. Kiválogatták a legmodernebb számokat, és azokon gyakoroltak. Meztelenre vetkőztek, a pedáns Káldor ruháit most szétdobálta a szobában. Mindig csak száraz martinit ittak, érdekes, szertartásos együttlét alakult ki közöttük. Ha Jessica beleunt a mozgásba, azt mondta:

— Jaj, elfáradtam. Elég volt.

— Mi az hölgyem?

— Semmi, már jobban bírod mint én.

Benő ilyenkor nem szólt. Kikapcsolta a magnót, nézte a lányt, aki aléltan hevert a díványon.

— Először az Édenbe menjünk — ajánlotta szórakozottan a férfi.

— Miért éppen oda?

— Ősz tájékán az előkelőség már igencsak ott tanyázik.

— Jó, nem bánom.

Jessica felült, izmos combjait keresztbe rakta, erős, feszes mellei törülközővel eltakarta, hosszú haját hátrasimította.

— Benő, igyunk még. Szeretnék ma jól berúgni.

Ez olyan előjáték, amelynek a végét mindketten tudták.

— Igyunk.

Az öblös poharakat megtöltötte száraz martinival.

— Azt mondtad nekem, hogy te soha sem ittál — szólt egy árnyalatnyi felelősségre vonással hangjában a lány.

— Nem ittam, de most iszom.

— Gyere, ülj mellém.

A férfi felszedte a földről vadonatúj szerelését, farmernadrágját, kockás ingét és a szék karjára rakta.

— Az Édenbe a vörös kockás ingedet vedd fel!

— Oké, hölgyem.

Jessica végignyújtózott a díványon. A törülközőt a feje alá tette. A lepedő fehérségéből kiemelkedett szabályos, barna teste, nagy szemei élénken csillogtak a villanyfényben. A szabó megállt a heverő előtt, gyönyörködött a fiatal, ruganyos női test szépségében.

— Gyere már!

A lány született pedagógusnak bizonyult az ágyban is. Új ismeretekkel ajándékozta meg a férfit, mert a szerelemben nincsen szégyen, nő és férfi között minden természetes. Izgalmas világba vezette, ahol gátlásainak múlásával ügyetlenkedéseitől is megszabadult, féfiasságát Jessica dicsérte, ő meg utánozta a lány könnyedségét, fiatalos viselkedését.

— Boldoggá tettél, te született kurva.

— Ejnye, milyen stílus ez?

— Semmilyen, bocsánat a kifejezésért.

— Előkelő hölgy társaságában egy úriember nem engedheti meg magának a trágárságot.

— Még egyszer elnézést kérek.

— Én meg egy újabb martinit kérek.

Fogta a poharat, és egyből lehajtotta.

— Ez jó volt, töltenél még egyet?

— Természetesen.

Újra ivott. Lapos pillantásai elbizonytalanodtak, söprű szempilláinak repdesése jelezte alkoholos fáradtságát. Hasát nézegette, dús, bozontos szőrzetét borzolgatta, melleit betakarta hosszú, fekete hajával, és egyszer hirtelen fölkapta a fejét, tekintete a szemben lévő falon függő képen maradt. Réveteg pillantásai megelevenedtek.

— Vedd le a falról a feleséged fényképét! Zavar.

— Azon ne múljék.

Fogta a képet, a konyhába vitte, és a dupla fedelű asztalon egy üres vizeskancsónak támasztotta. Furcsa kép, az asszony szeme elől nem lehet elbújni. Érdekes fotótechnikával készült. Benő a gáztűzhely mögé állt, s az asszony őt nézte. Átment a konyhán, és az ajtóból visszafordult, onnan is az asszony tekintetével találkozott.

— Még a sírból is üldöz — isten nyugosztalja —, nem volt elég neki egy életen keresztül — dörmögte magában.

Megértette a lány kívánságát, igaza van, ez a kép félelmetes, olyan kegyetlen, hogy az ember elbizonytalanodik előtte.

— Megnyugodtál? — kérdezte a lánytól.

— Meg. Gyere ide. Legyél mellettem.

— Jó ha itt vagyok?

— Jó. Benő, te okos, magabiztos, gazdag ember vagy. Belőlem ezek a tulajdonságok sajnos mind hiányoznak, s gazdag sem vagyok.

— Én gazdag? Az összes bankbetétkönyvem elveszett.

— Elveszett?

— A feleségem kezelte — isten nyugosztalja —, de sehol sem találom, már a matracokat is széjjelszedtem.

— Pedig nem vitte magával.

— Nincs a lakásnak olyan része, ahol nem kerestem.

— Érthetetlen.

— Élete utolsó hónapjaiban már nem tudta mit csinál, arra is gondoltam, hogy talán elégette őket.

— A városban mindenki ismer — töprengett Benő.

— Csak ezt az egész helyzetet nem értik.

— Annyi baj legyen.

— Jó, de én úgy élek, mint a süketnéma. Bájolgok, vigyorgok és hallgatok melletted.

— Egy angol újságírónő miért beszéljen magyarul?

— Ez rendben van, de egy angol újságírónőnek nem muszáj feltétlenül a hülye szerepében díszelegni.

— Nyugodj meg, Jessica, nem tart már sokáig.

Csütörtökön este gondosan átnézték a rockszámokat, és kiválasztották azokat, amelyek az Édenben „előkerülnek". Pénteken főpróbát tartottak otthon, szombaton este elmentek a lokálba. Benő előzetesen asztalt foglalt a zenekar mellett, a gitárossal — aki egyben szólista is —, megbeszélte a műsort. Martinit ittak, száraz martinit jéggel, úgy mint otthon. Szórakozottan nézték a vendégeket, úgy tettek, mintha érdektelenek lennének számukra, de Benő közben asztaltól-asztalig villantotta a tekintetét, fölmérte a jelenlevőket.

— Elég sokan ülnek itt a nagyfejűek közül — állapította meg.

— Kettő is elég belőlük, viszik azok a hírt.

— Minél több, annál jobb.

Éjfél után Benő szólt a zenekarnak, azokból a számokból kért, amelyeket begyakoroltak, s azután kiléptek a táncparkettre. Eleinte elfogódottan mozogtak a nyilvánosság előtt, de hamar megszokták a villódzó fényeket, a félig mólés nézősereget, az eleven zenekart. Elkapta őket valami ellenállhatatlan szereplési vágy, „ritmust, ritmust" kiabálta a szabó, a szólistának címezve kívánságát. Ügyes, kulturált stílusban járták, különleges figurákat iktattak be. A lány nem akart lemaradni, lerúgta a cipőjét a zenekari dobogó előtt. Mozgásukkal egyre gyorsabb ritmust csiholtak ki a zenekarból. Húsz perc múlva már csak ketten maradtak a parketten. A lokálban ülő vendégek felálltak, körbefogták őket.

Arcokból font, fejmagasságig érő kerítés vette körül őket, semmit sem láttak, fejek, testek, ruhák egybemosódtak... csak a tánc ritmusát érzékelték és élvezték. Egymást hajszolták, a zenekar kedvükre játszott, az egész olyan volt, mint egy szent, őrületes révület, már nem tudták, miért csinálják, a begyakorolt mozgás uralkodott rajtuk, és ők engedelmeskedtek a belevadult idegeknek.

A zenészek megsokallták a harsogó őrületet, a dob csattanó, lassuló és halkuló taktusai csillapították az észvesztő mozgást. A zenekar óvatosan visszaterelte őket egy józanabb állapothoz, azután szünet következett.

Fölcsattant körülöttük a taps. Éltették Benőt és Jessica Thomson ott valóban angol újságírónőként fogadta a gratulációt.

A divatszabó nagy embernek érezte magát. Életében először ünnepelték, méltányolták teljesítményét. Életében először gátlás nélkül mutatta magát az emberek előtt. Sokan ismerték, a homályba húzódó asztaloktól kórusban kiabáltak:

— Bravó, Káldor! Bravó, Káldor! Ez az Benő!

— Köszönöm neked Jessica Thomson — súgta a lány fülébe.

— Én meg neked.

Most szerette a lányt, egy pillanatig talán őszintén szerette.

(Folytatjuk)



Kiss Attila grafikája

LASSAN GYÓGYULNAK A SEBEK

Rokkantsági nyugdíjban, az elkötelezettség érzésével

A nyugdíjba vonult vasutasokról általában közismert, hogy — amennyiben egészségük engedi — továbbra is szívesen tevékenykednek szolgálati vagy lakóhelyükön a közösségi, társadalmi célokért. Ilyen ember Komáromban *Hársfalvi Lajos* is, annak ellenére, hogy (amint ő mondja) sok csalódás érte az életben, ráadásul idő előtt megrokkant, így 1978-ban *leszázalékoltan kezdte meg nyugdíjas éveit.*

Ami a csalódásait illeti: *1956-ig a komáromi fűtőház párttitkára volt,* s az ellenforradalom idején a párttagok közül egyesek nem úgy viselkedtek a párttal — és vele — szemben, ahogy az elvárható lett volna tőlük. És a fiában, egyetlen gyermekében is csalódott, hiszen hazáját, apját, anyját cserbenhagyta: *mihelyt felnevelték, kiiskoláztatták, disszidált.* Szégyenkeztek is miatta a szülei sokat, bár Hársfalvi Lajos, az édesapa 1957 óta „csak" pártonkívüli kommunistának, azaz *szocialista társadalmi rendszerünk elkötelezettjének vallja magát.*

— Hát hogy is lehetne ez másképpen? Amikor tisztességes munkásemberek hírében állt a mi családunk mindig — jegyzi meg nyomatékkal. — Az apám vonatfékező volt, én műszerész szakmunkásként jöttem a vasúthoz 1943-ban salakozni és szenet lapátolni, mert a mozdonyműhelybe nem lehetett csak úgy egyszerűen bejutni... *Béla* öcsém a Lenfonógyár dolgozója lett, míg *István* öcsém, aki jelenleg is a MÁV-visszkeresetnél szolgál, szintén végigküzdötte a munkásság egykori nehezebb sorsát. Sőt még olyan ember is akadt a mi rokonságunkban, aki a felszabadulás előtti években már kommunista volt, majd a Szovjetunióba került, és Moszkvában tanított a vörösakadémián. Ezt az unokatestvéremet persze, akire egész családunk büszke volt, nem Hársfalvinak, hanem — „magyarosítás" nélkül — *Hrabovszkynak hívták* . . .



Hársfalvi Lajos

A komáromi fűtőház egykori gőzöseinek kilométeróráját javítgató műszerész közben mozdonylakatossá, majd mozdonyvezetővé képezte át magát, de — ha a szükség úgy hozta — kazánkovácsnak is beállt. Amikor pedig a kocsivizsgálóknál mutatkozott hiány, nem húzódozott az újabb feladattól sem. S aztán 1975-ben jött az az először semmiségnek hitt baleset: leesett egy teherkocsi fékállásáról, s attól kezdve mind gyakoribb páciense lett az orvosi rendelőknek és a kórháznak. Sikeresen megműtötték, de utána mélyvénás trombózist kapott.

— *Jó ideig tolókocsit használtam, majd viszonylagos gyógyulás után másfél évig még Tatabánya-Alsón teljesítettem szolgálatot, a hőnfutás-ellenőrző berendezésnél, aztán végképp leszázalékoltak. A nyugdíj összege így bizony kevesebb lett, de azért anyagilag nem panaszkodhatok: szép otthonom, csinos vikendházam, és — hozzátehetem — kedves, jó feleségem van, akinek alig kevesebb a járandósága, mint az enyém. Ő egyébként a helyi vendéglátóipartól ment nyugdíjba.*

A fiú említett lépése és a mások egykori magatartása miatt keletkezett *lelki sebek* ilyen körülmények között lassan mégiscsak gyógyulnak, akárcsak a leszázalékolást előidéző betegség.

— *Igen, a közösségért végzett tevékenység, amelyről soha nem szabad lemondani, a legjobb orvosság* — vélekedik a nyugdíjas vasutas. — Én például megalakulása óta tagja vagyok a Komáromi Sporthorgász Egyesületnek, de ez nemcsak hobbi, mert ezen belül *sokat teszünk környezetünk, a vizek tisztaságának megóvásáért.*

— Az egyesület korábbi elnökeként, illetve vezetőségi tagként most is vallom — folytatja szavait —, hogy ez nagyon fontos társadalmi feladatunk, aminek csak egy része a halasítás . . . Gondot fordítunk a vízpartok takarítására, *nem kevés társadalmi munkát áldozva rá* . . . Évente 50-60 mázsa halivadékot telepítünk a Dunába, a Monostori-holtágba, valamint az egyesület saját halastavába, amelyet szintén közös munkával létesítettünk. Külön érdekesség még ebben a sokirányú tevékenységben a halak vándorlásának tudományos igényű figyelése, amihez speciális jelölést alkalmazunk a betelepített, vagy kifogott és visszadobott halak kopoltyúin. Én egyébként vízparton, a Duna mellett nőttem fel, horgásztam is eleget annak idején, s talán ezért tudom, milyen sokat kell tennünk az „ősi" természetért, végső soron *az emberekért* . . . Lehetőségeim szerint, vagyis rokkantan én az erre vonatkozó határozatok és törvények végrehajtásában való részvételemmel szolgálhatom a közösséget . . .

K. J.

Túrócziak — mozdonyközelben

Túróczi Zoltánt, a miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének lakatos csoportvezetőjét tavaly november 7-e alkalmából *a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki.* A tapasztalt szakemberrel a karbantartó műhelyben találkoztam.

— Már gyermekkoromban érdekeltek a gépek — mondja. — Egy kisiparos mellett sajátítottam el a géplakatos szakmát. A felszabadulás után a miskolci járműjavítóba mentem dolgozni, de egy év után kértem az áthelyezésemet a fűtőházhoz, mert a *mozdonyok jobban érdekeltek.* Ennek már harminc esztendeje. Odakerülésem után hamarosan kineveztek a karbantartók csoportvezetőjének.

Túróczi Zoltán aktív közéleti ember is. Tizenöt évig volt az szb termelési felelőse, jelenleg pedig *főbizalmi-helyettes.* 1957 óta párttag, a MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett Dózsa György szocialista brigád alapító tagja. Az újító mozgalomba már 1953-ban bekapcsolódott. Eddig *ötven újítását alkalmazzák a gyakorlatban.* Ezért a tevékenységéért megkapta a Kiváló Újító kitüntetés arany fokozatát. Tulajdonosa a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetésnek is.

A Túróczi család tagjai elismert vasutasok Miskolcon. A bátyja mozdonyvezetőként ment nyugdíjba a közelmúltban. A Munka Vörös Zászló Érdemrenddel kitüntetett November 7. szocialista brigád tagja volt. Annak mindkét fia vasutas. Az egyik lakatos, a másik pedig mozdonyvezető a vontatási üzemegységnél. Túróczi Zoltán fia technikusként dolgozik a csoportban.

Sepsi Gyula

Értjük egymást

Azt mondják, a vasutasok fél szavakból is értik egymást. Íme, egy iskolapélda:

A mozdonyvezető odaszól a vonatvezetőnek:

— Mennyi?

— Huszonhat.

— Mi huszonhat?

— Mi mennyi?

★

A térfőnök éjjeli ellenőrzést tart a rendezőben. Az úgynevezett Liliom-vágány mellett megkérdezi Ede bácsit, az idős sarust:

— Melyik brigád volt ilyen szorgalmas, hogy a megsérült ÖBB-kocsiból már át is rakták az árut?

— Főintéző elvtárs, a rendőrség is ezt szeretné tudni!

★

Az állomást bejáró ügyeletes tiszt rengeteg sörös, meg boros palackot talál a II-es őrhelyen.

— Ugyan, hol vette ezt a rengeteg üres üveget? — kérdezi a váltókezelőtől.

— Sehol sem! — hangzik a válasz. — Biz' isten, én még soha életemben nem vettem üres üveget!

★

— Raktárnok kolléga, mi a folyadék mértékegysége? — vizsgáztat az oktatótiszt.

— A liter.

— Helyes. De tud mondani egy nagyobbat is?

— A demizson.

★

Ismét vizsga.

— Mozdonyvezető elvtárs, mikor mondjuk túl hosszúnak a vonatot?

— Amikor a mozdonyra nekem kell a zárlámpát visszahozni.

★

— Ön miért nem volt itt a legutóbbi német nyelvű foglalkozáson? — kérdi a jegyvizsgálótól az oktató.

— Azért kérem — hangzik a válasz —, mert olyan rekedt voltam, hogy magyarul is nehezen tudtam beszélni.

★

— Drága kollegina, ha köhög, tegye kezét a szája elé — figyelmezteti az oktatótiszt a csinos személypénztárost, mire a válasz:

— Hiába teszem oda, akkor is köhögök.

★

— Melyik jelző árbóca végig fehér színű?

— Amelyik sűrű havazásban is a helyén áll . . .

★

Tóth XVI. József elaludt a kereskedelmi tanfolyamon.

— Mi ez a lustaság? — riasztja fel az oktatója.

— Főintéző elvtárs, elnézést, de nagyon elfáradtam a tegnapi társadalmi munkában.

— Már ne haragudjon, de azon én is ott voltam . . .

— Tudom, éppen ezért tessék csak nyugodtan mellém feküdni!

Gyűjtötte:
Keszthelyi László
oktatótiszt

Edzőcsarnokot avattak a dombóvári vasutasok

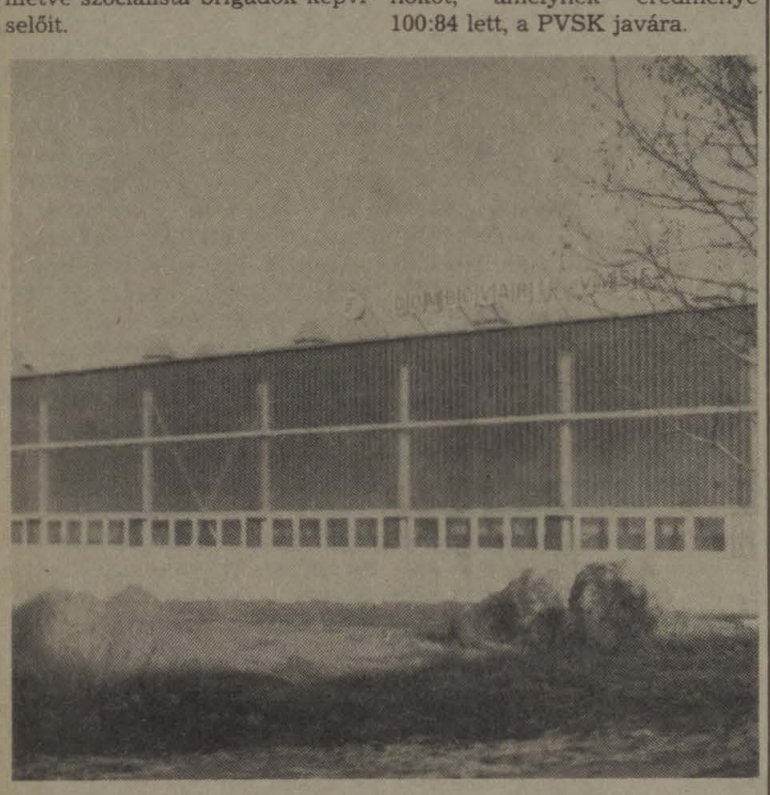
Kétmillió forintot ér a társadalmi munka

Új létesítménnyel gazdagodott a Dombóvári Vasutas Munkás Sport Egyesület. Az új munkacsarnokot, amely a dombóvári vasutasok társadalmi összefogásával készült, január 12-én adták át rendeltetésének. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségen *Rajna Józsefné* ügyvezető elnök köszöntötte a meghívott vendégeket, köztük *Szemők Bélát*, a vasutas-szakszervezet titkárát, *Halmay Árpádot*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkárát, *Busch Károly* vasútigazgató-helyettest, *Vidóczi Lászlót*, a dombóvári Városi Tanács elnökét, továbbá a város és a csomópont állami és társadalmi vezetőit, valamint a munkacsarnok építésében részt vett vállalatok, illetve szocialista brigádok képviselőit.

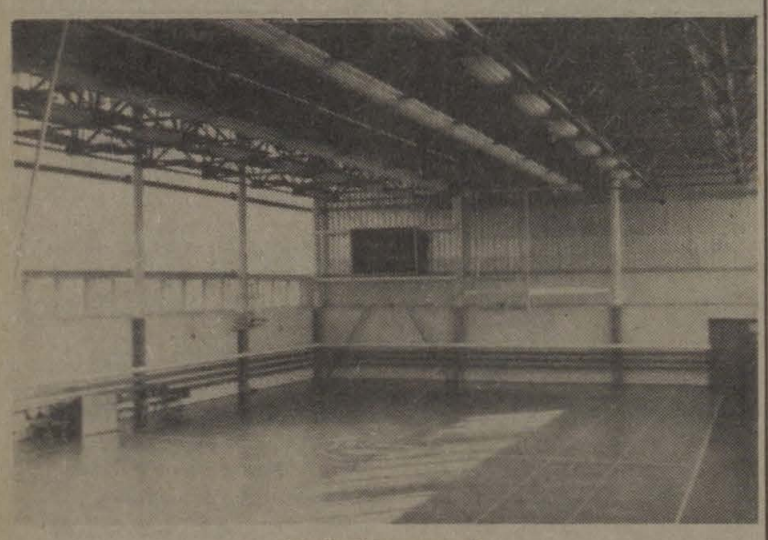
A köszöntés után *Szemők Béla titkár beszélt a tömeg- és versenysport társadalmi jelentőségéről, majd méltatta a dombóvári vasutasok sportszeretetét, eredményeit.* A sportolók nevében *Tamási Zoltán*, a kosárlabdacsapat kapitánya mondott köszönetet azért, hogy elkészült az új csarnok, és ezáltal lényegesen javultak a mérkőzésekre való felkészülés technikai körülményei.

A csarnok építése során a szocialista brigádok 19 ezer óra társadalmi munkát végeztek, amelynek értéke kétmillió forint. A csarnok építése tízmillió forintba került.

Az ünnepség végén kosárlabda-mérkőzéssel avatták fel a csarnokot, amelynek eredménye 100:84 lett, a PVSK javára.



Az új sportcsarnok



Belülről is tetszetős

A MÁV Vezérigazgatóságon

Élsportolók jutalmazása



Dr. Balázs Ákos értékeli a sportolók múlt évi eredményeit.

A MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet vezetői január 10-én, kedden jutalmazással egybekötött fogadást adtak azoknak a vasutas élsportolóknak, edzőknek, szakvezetőknek a tiszteletére, akik 1983-ban kiemelkedő eredményt értek el a világ-, Európa és a hazai bajnokságokon.

Dr. Balázs Ákos, a vasutas-szakszervezet osztályvezetője értékelte a 60 vasutas egyesület munkáját. Mint mondotta, tavaly a világbajnokságokon 14, a magyar bajnokságokon 36 felnőtt sportoló ért el pontot érő helyezést. Hasonló eredményeket értek el az ifjúsági versenyzők is.

A rövid értékelés után *Mester Alajos,* MÁV vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára adta át a jutalmakat.

Szegedi birkózósikerek a vasutasbajnokságon

A kötöttfogású birkózók *dr. Palotás József* országos vasutasbajnokságát Szegeden, az SZVSE Sportcsarnokában rendezték meg, ahol nagyszerű hazai siker született. Mind a felnőttek, mind az ifjúságiak pontversenyét *az SZVSE birkózói nyerték.* Győzelmük értékét növeli, hogy a felnőttek küzdelmében kilenc egyesület 58 birkózója vett részt, ahol a lehetséges tíz első helyből hetet megszereztek. Az ifjúságiak versenyében tíz egyesület 54 birkózója lépett szőnyegre, és öt súlycsoportban a hazaiak állhattak a dobogó legmagasabb fokára. A szép siker *Benkő Gyula* vezetőedző, *Csikós Ferenc* és *Savanya Ferenc* edzők jó munkáját is dicséri.

A verseny végeredménye. **Felnőttek:** 48 kg: 1. Dóczi (SZVSE). 52 kg: 1. Fodor (SZVSE), 2. Gergelyfi (BVSC). 57 kg: 1. Tóth F. (DMVSC), 2. Tóth G. (DMVSC), 3. Sélnek (BVSC). 62 kg: 1. Pocsai (SZVSE), 2. Rezes (BVSC), 3. Frank (SZVSE). 68 kg: 1. Vásárhelyi (BVSC), 2. Kéri (SZVSE), 3. Miklós (SZVSE). 74 kg: 1. Sipos (SZVSE), 2. Borbola (SZVSE), 3. Tóth (DMVSC). 82 kg: 1. Csapó (BVSC), 2. Szórádi (BVSC), 3. Oláh (DMVSC). 90 kg: 1. Birkás (SZVSE), 2. Ivanics (BVSC), 3. Vörös (BVSC). 100 kg: 1. Bodó (SZVSE), 2. Kondacs (BVSC), 3. Körtvélyesi (DMVSC), + 100 kg: 1. Szél (SZVSE), 2. Nemes (DMVSC), 3. Sánta (BVSC).

Felnőtt pontverseny: 1. SZVSE 83 p., 2. BVSC 52 p., 3. DMVSC 32 p.

Ifjúságiak: 48 kg: 1. Hegedűs (Püspökladány VSE), 2. Visnyei (Dombóvár), 3. Horváth (Szombathely). 52 kg: 1. Laczkó (SZVSE), 2. Szerbók (Szombathely), 3. Molnár (Nyíregyháza), 56 kg: 1. Jelenfy (SZVSE), 2. Kovács (Püspökladányi VSE). 3. Ábrahám (Szombathely). 60 kg: 1. Jenei (SZVSE), 2. Kiss (BVSC), 3. Humernyik (NYVSC). 65 kg: 1. Lukács (BVSC), 2. Biacsi (SZVSE), 3. Markot (Szolnok VSE). 70 kg: 1. Kozák (DMVSC), 2. Dorogi (NYVSC), 3. Deák (BVSC). 75 kg: 1. Gyuris (SZVSE), 2. Lévai (NYVSC), 3. Illés (Dombóvár). 81 kg: 1. Lengyel (SZVSE), 2. Szűcs (BVSC), 3. Berta (Dombóvár). 87 kg: 1. Bordás (BVSC), 2. Csonka (SZVSE), 3. Kovács (Dunakeszi) + 87 kg: 1. Farkas (NYVSC), 2. Bődi (Szentes), 3. Szabó (SZVSE).

Ifjúsági pontverseny: 1. SZVSE 60 p., 2. BVSC 34 p., 3. Nyíregyházi VSC 25 p.

G. J.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A munkaverseny szervezésének fontos elve. (Folytatása a 26. függőlegesben.) 13. Végtelen gyűjtőtábor. 14. Kedvelt ital. 15. Fordítva kellemetlen hatású. 16. Szovjet folyó. 17. Világbajnokság. 19. Német fürdőváros. 20. Hangtalanul túr. 21. Igekötő. 22. ... René, francia irodalomtörténész. 24. Csalafinta. 26. Kopíroz. 27. Cselekvés. 29. Részben palástol. 30. Üde levegő. 31. Ágybetét. 33. Less! 34. Európai nép (ék. hiány). 35. Szabószerszám névelővel. 37. Tetejére. 38. Országos Tervhivatal. 39. Német határfolyó. 40. Csongrád megyei helység. 42. Rész páratlan betűi. 43. Huzal. 45. Ro... díszítő stílus. 47. Nem kedveltem. 49. Széptevés. 51. Pest megyei település. 53. Kettős mássalhangzó. 54. Régi vármegye. 57. Rag. 58. Bibliai alak. 60. Heves megyei község. 61. Épületmaradvány. 62. Talál. 63. Latin szerelem. 65. Nagyon divatos műfaj. 67. Gyom. 68. Helység Veszprém megyében. 70. Fodor, szélek nélkül. 71. Hosszúkás kenyér.

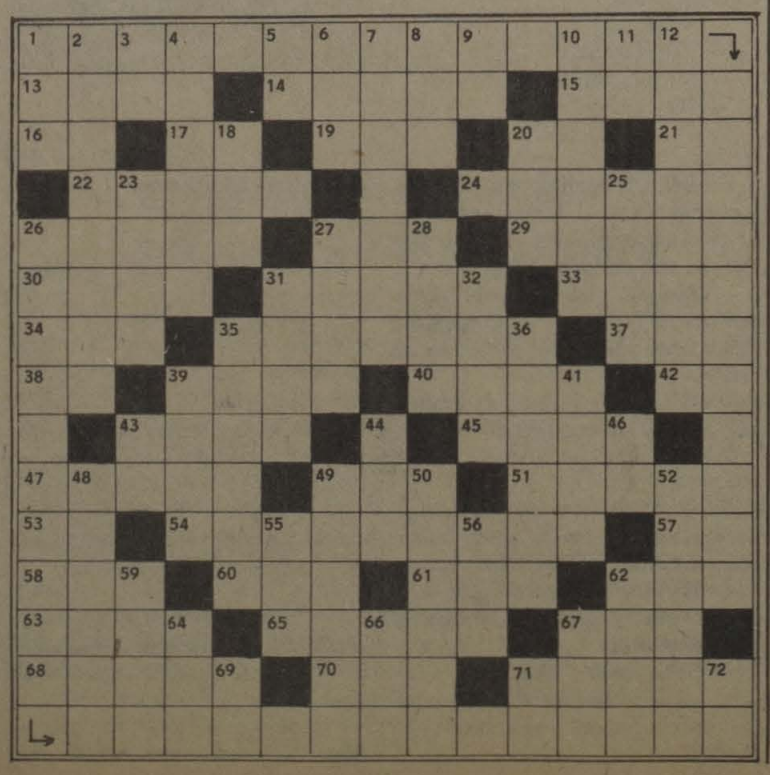
Függőleges: 1. Francia biztatás. 2. Kimutatás. 3. Eger fele. 4. Kozmetikai márkanév. 5. Növényzet. 6. Férfinév. 7. Francia város. 8. Tas, keverve. 9. Idő része. 10. Testgyakorlaton. 11. Mint a 38. vízszintes. 12. ... szonáta. 18. Rag. 20. Finn munkássportegylet. 23. ... gout, ízlése szerint (francia). 25. Győr-Sopron megyei helység. 27. Az egyik népgazdasági ág. 28. Holland város. 31. Mókus. 32. Ábra. 35. Tréfás történetek. 36. Felelőssé teszem. 39. Időmérőm. 41. Eszes. 43. Drót végei. 44. Székesegyház. 46. Orrdarab. 48. Bűnjelek. 49. Nem jobbról. 50. A macska teszi. 52. Érzékelni. 55. Vízi állat. 56. Író betűi. 59. Dalmát szél. 62. Kence. 64. Visszavár! 66. Női név. 67. Leerősítő lemez a vasúton. 69. Gyermekköszönés. 71. Hangtalanul vés. 72. Szintén.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 26. függőleges.

Beküldési határidő: 1984. február 10. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A zajártalom csökkentése. A levegő minőségének megóvása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 25—26. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Bodonyi József, Kazincbarcika, MÁV-telep 20; Pécsi Tibor, Szeged, Zöldfa u. 8.; Kenyeres Magdolna, Nyíregyháza, Síp u. 24.; Káplár József, Bp., Pestlőrinc Kavicsbánya MÁV-állomás; Czékus Tamás, Döbrököz, vasútállomás.



Brigádok lövészversenye

A miskolci vontatási üzemegység MHSZ honvédelmi klubja a város felszabadulásának 39. évfordulója tiszteletére kispuska-lövészversenyt rendezett a Csokonai úti lőtéren a szocialista brigádok részére. A lövészversenyen 168-an vettek részt. A győzelmet női egyéniben *Vásárhelyiné Gedeon Ida* szerezte meg. A férfiak közül *Oleszka József* lett az első.

Csapatversenyben első a Május 1. brigád (leltárcsoport); második a Béke brigád (műszakiak) és harmadik a Salvador Allende villamos utazók brigádja.

HÍREK

— **Pályaválasztási napok.** A miskolci körzeti üzemfőnökségen a pályaválasztási napok keretében üzemlátogatást szerveztek a diákok részére. Az üzemlátogatáson a vasutasok által patronált általános iskolák 8. osztályos tanulói vettek részt.

— **Kiállítás.** A vasút története képekben címmel kiállítás nyílt a közelmúltban a tapolcai Batsányi János Művelődési Központban, amelyet Bogdán Lajos, a tapolcai körzeti üzemfőnökség vezetője nyitott meg. A budapesti Közlekedési Múzeum tulajdonát képező képanyag a lóvasúttól napjainkig mutatja be a vasút fejlődését.

— **Veteránok klubja.** A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában decemberben megalakult a veteránok klubja. A klub megalakításának célja az volt, hogy a területi szakszervezeti bizottság továbbra is szoros kapcsolatot tartson az egykori szakszervezeti aktivistákkal és hasznosítsa tapasztalataikat. Az alakuló ülésen a klub tagjai háromtagú vezetőséget választottak.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Az elmúlt év végén több mint hatvan nyugdíjas találkozott a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen abból az alkalomból, hogy 1983-ban vonultak nyugdíjba. A megjelenteket Péterfalvi István szb-titkár köszöntötte, majd megvendégelték az egykori munkatársakat.

— **Találkozó.** Harmincöt éves találkozót rendez a miskolci KÜF szb-je a Miskolc-Tiszai pályaudvar 1948/49. évi kultúrosainak (táncosok, színjátszók, fúvósok, pengetősök, énekkaristák) részére március 10-én, a miskolci új szociális létesítményben. Jelentkezés levélben vagy személyesen a körzeti üzemfőnökségen Székely Gyulánál február 25-ig.

— **Kommunista műszakok.** A miskolci körzeti üzemfőnökségen az elmúlt év végén kommunista szombatokat rendeztek, amelyeken több mint kétezren 15 ezer óra társadalmi munkát végeztek. Ennek értéke meghaladja a 350 ezer forintot. Ezt az összeget többek között a miskolci vértranzfúziós állomás építésére, a dolgozók lakásépítésének támogatására, hétvégi pihenőházak fejlesztésére fordítják.

— **BZ-motorvonatok.** A csehszlovák gyártmányú motorvonatokból nyolcat állít üzembe idén a szombathelyi vasútigazgatóság. A Balaton északi partján évek óta azonos típusú, piros színű szerelvényekkel végzik a helyi személyszállítást Tapolca és Polgárdi között. A nyolc új vonat Zalaegerszeg—Körmend—Szombathely—Szentgotthárd vonalon fog közlekedni.

— **Állomástatarozás.** Szombathely és Kőszeg között tatarozzák az állomásokat. A Nyugat-Magyarország idegenforgalma szempontjából is fontos vonal a múlt évben volt százesztendős. A jubileumra az egész pályaszakaszon kicserélték a síneket. A kőszegi állomáson a vágányok közt megépült egy magas peron, s modern térvilágítást szereltek fel.

Halálozások



Hatvanéves korában elhunyt Grigorij Akimolics Poroh, a Szovjet Vasutak lvovi igazgatóságának vezetője. Halála súlyos veszteség mind a szovjet vasúti közlekedés, mind a lvovi vasútigazgatóság területével határos magyar- és más országok vasutainak, amelyekkel Poroh elvtárs évtizedeken át szoros együttműködésben végezte munkáját. A magyar vasutasok képviseletében küldöttség vett végső búcsút Poroh elvtárstól.

*

Január 10-én, 74 éves korában elhunyt Guzi József nyugdíjas mozdonyvezető, a bánrévei vontatási főnökség egykori dolgozója. Guzi József 1928-ban lépett a vasút szolgálatába, és 1964-ig — nyugdíjba vonulásáig — gőzösön dolgozott. Kiváló mozdonyvezető volt, sok fiatalt nevelt, tanított a vasút, a szakma szeretetére. Az országos mozdonyitisztasági versenyeken többször ért el első helyezést.

Lakáscsere

Elcserélném Herceghalom állomáson levő két szoba, konyha, fürdőszoba, külön W. C., éléskamra, MÁV-bérlakást egy szoba konyhás MÁV-bérlakásra. Cím: özv. Dudok Istvánné, Herceghalom, MÁV-állomás, földszint 1. 2053.

Elcserélném Budapest, Rákos út X. emeleti két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti 1,5 illetve 1 szoba összkomfortos, esetleg két szoba komfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni a 375-108 telefonszámon este 8,30 után.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. VIII. em. 48. sz. alatt lévő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, másfél szobás vagy garzon tanácsi, telefonos bérlakásra. Pavlicz Ádám

Elcserélném Budapest XI. ker., Kelenföldi úti kétszobás, loggiás, 54 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 662-841-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Kerepesi út 1. sz. I. 30. alatti komfortos, 56 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra Budapest területén.

Elcserélném nagykanizsai, nagyméretű, két szoba, összkomfortos, gázfűtéses, első emeleti szolgálati lakásomat (10 percre az állomástól) budapesti lakásra. Bármely megoldás érdekel. Dr. Szoboszlay, 142-250/232, délelőtt.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. szám alatti, 57 négyzetméteres, nagy erkélyes és tetőteraszos, ötéves, másfél szobás, plusz hálófülkés, összkomfortos, telefonos OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti vagy győri OTP vagy tanácsi, telefonos lakásra. Érdeklődni üzemi telefonon napközben a 07/42-17-es vagy 18 óra után városi távhívással a 87/11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Zuglóban, a Filmgyárnál komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakást (gázkonvektorfűtéssel), kérek: a fentinél nagyobb utcai, egy vagy másfél szobás, komfortos, lehetőleg telefonos MÁV-bérlakást (ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (VI. Népköztársaság útja 73—75.). Érdeklődni: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon, este 18 óra után.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar közelében levő másfél szobás, I. emeleti utcai, 58 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat lehetőleg VI., VII., XIII. kerületi, kb. 45-50 négyzetméteres, másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. Szoboszlai László, Budapest VIII. Festetics u. 4. I. 15. 1087.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—611 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. FEBRUÁR 16.

Nehezebb körülmények között

Fokozódik a dolgozók igénye a szakszervezeti munka iránt

Vállalati terveket véleményezett a központi vezetőség

Mint arról lapunk előző számában hírt adtunk, január 19-én ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. Az ülésen részt vett és az elnökségben foglalt helyet Sólyom Ferenc, a SZOT titkára, Urbán Lajos közlekedési államtitkár, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Tolnai Ildikó és Szemők Béla titkárok, továbbá Szűcs Zoltán, a MÁV nyugalmazott vezérigazgatója, dr. Bajusz Rezső a MÁV, Oroszvári László a GySEV és dr. Sebes Miklós, az Utasellátó Vállalat vezérigazgatója, valamint Nagy Károly, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

A megjelenteket *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke köszöntötte, majd átadta a szót *Szemők Béla* titkárnak, aki kiegészítőt mondott a MÁV, az Utasellátó és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút idei gazdasági tervéről. *(A MÁV 1984. évi vállalati tervéről lapunk 2. számában részletesen tájékoztattuk olvasóinkat, ezért most csak az Utasellátóval és a GySEV-vel kapcsolatos ismertetőt idézzük.)*

Az Utasellátó a tavalyi üzletpolitikai célkitűzéseit és gazdasági terveit maradéktalanul teljesítette. A vállalat áruforgalma 1982-höz képest az elmúlt esztendőben 6,5 százalékkal, a tervhez képest pedig 3,7 százalékkal nőtt. A vállalat nyeresége majdnem a kétszeresére növekedett. *Javult a dolgozók szociális ellátása is.*

A vállalat a legfontosabb feladatának az idén is az utasok színvonalasabb kiszolgálását tartja. Ennek érdekében bővíteni szeretné az áruválasztékot és növelni az üzemek kapacitását. A vállalat vezetői intézkedéseket tesznek a gyorsabb utasétkeztetés lehetőségeinek megteremtésére. Az áruforgalmat 4,2 százalékkal akarják növelni. A bolti kiskereskedelmi ágazatnál a tavalyinál nagyobb, a vendéglátó ágazatnál kisebb bevételnövekedésre számítanak. A szociálpolitikai célok megvalósítására a tavalyinál több pénzt fordítanak.

Ezután Szemők Béla a GySEV eredményeiről szólva elmondotta, hogy az ott dolgozó kollektíva sikeresen teljesítette múlt évi tervét, *különösen a devizabevétel volt eredményes.* Személyszállítási teljesítményük — a MÁV-hoz hasonlóan — csökkent. A tervhez viszonyítva az utaskilométernél 17,2 százalékos a lemaradás, viszont *emelkedett az utazás kulturáltságának színvonala.*

A GySEV négy százalékkal túlteljesítette az áruszállítási tervet. Dinamikusan fejlődött a szállítmányozási tevékenység. Eredményesnek mondható a vállalat létszámgazdálkodása is, hiszen *tavaly sikerült megszüntetni a létszámhiányt, ezáltal a túlóra is csökkent.* A vállalati átlagbér 64 566 forintról 66 770 forintra növekedett.

Az idén a személyszállítási teljesítmények szinten tartására törekednek. Az áruszállítási terv is hasonló a tavalyihoz, de *előtérbe kerül a minőségi mutatók javítása, az eredményesebb kocsigazdálkodás.* Az idén — a központi előírásoknak megfelelően — a bérszínvonal 2,7 százalékos növekedése várható. A dolgozók élet- és munkakörülményeinek, szociális ellátásának javítására 25 millió forintot költenek. *Fejlesztési célokra 149 millió forint áll rendelkezésre.* Ennek nagy részét a megkezdett beruházások befejezésére fordítják.

Szemők Béla titkár szóbeli beszámolója után tízen szólaltak fel, és mondták el véleményüket a napirenden szereplő témával kapcsolatban. Beszéltek többek között a kocsigazdálkodás korszerűsítéséről, a létszámhiány és a szervezetlenség okozta gondokról, az anyaghiányról, a szakszervezet termelést segítő munkájának hatékonyabbá tételéről.



Koszorús Ferenc átadja a szakszervezet ajándékát

Felszólalt a tanácskozáson *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára is. Bevezetőjében elmondotta, hogy *a vasút vezetése és a szakszervezet néhány gondot külső segítség nélkül nem tud orvosolni.* Jó dolog viszont, hogy a terv számol a szociális ellátás, a munkavédelem és a munkakörülmények mérsékelt fejlesztésével, amelyek fontos, közérzetet befolyásoló tényezők.

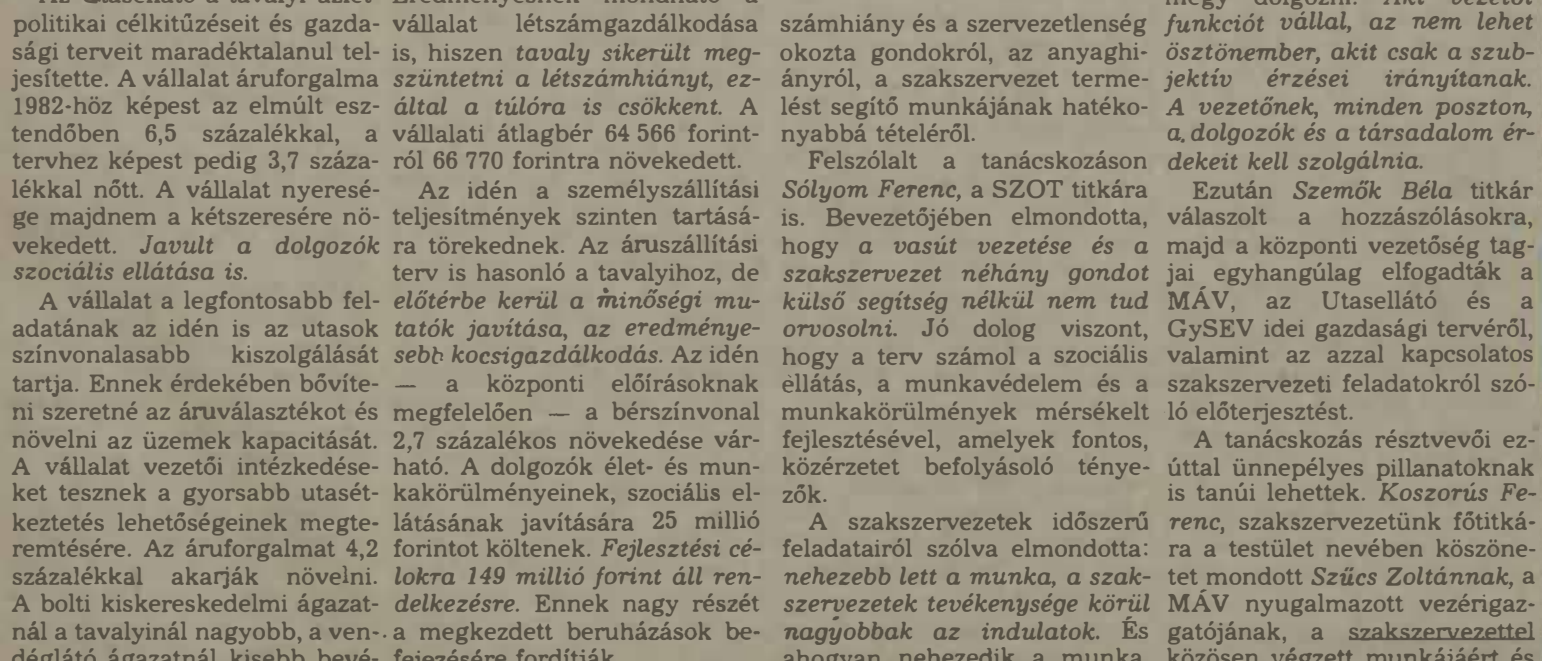
A szakszervezetek időszerű feladatairól szólva elmondotta: *nehezebb lett a munka, a szakszervezetek tevékenysége körül nagyobbak az indulatok.* És ahogyan nehezedik a munka, úgy nő a dolgozók igénye a szakszervezetekkel szemben. A SZOT titkára kitért azokra a részkérdésekre is, amelyek döntő fontosságúak a szakszervezeti tagságnak a munkahelyi döntésekbe való mind erőteljesebb bevonását illetően. Közöttük is kiemelten foglalkozott az *alapszervezeti munka* javításával és a bizalmiak növekvő szerepével.

Szót kért az ülésen *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója is. Hangsúlyozta többek között, hogy a jövőben az eddiginél sokkal színvonalasabb szolgáltatást kell nyújtania a vasútnak, mert csak így lehet több utast és árut szállítani. *Kedvébe kell járni a fuvaroztatóknak és az utasoknak, ha azt akarjuk, hogy nyereségesen szállítsunk.*

A vezérigazgató a továbbiakban kifejtette többek között, hogy sok szolgálati helyen bírálható a vezetői hangnem, a dolgozókkal való bánásmód. A rossz munkahelyi légkör miatt aztán sok vasutas elkéri a munkakönyvét, más vállalathoz megy dolgozni. *Aki vezetői funkciót vállal, az nem lehet ösztönember, akit csak a szubjektív érzései irányítanak. A vezetőnek, minden poszton, a dolgozók és a társadalom érdekeit kell szolgálnia.*

Ezután *Szemők Béla* titkár válaszolt a hozzászólásokra, majd a központi vezetőség tagjai egyhangúlag elfogadták a MÁV, az Utasellátó és a GySEV idei gazdasági tervéről, valamint az azzal kapcsolatos szakszervezeti feladatokról szóló előterjesztést.

A tanácskozás résztvevői ezúttal ünnepélyes pillanatoknak is tanúi lehettek. *Koszorús Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára a testület nevében köszönetet mondott *Szűcs Zoltánnak*, a MÁV nyugalmazott vezérigazgatójának, a szakszervezettel közösen végzett munkájáért és átadta a szakszervezet ajándékát. Köszöntötte *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgatót is, sok sikert kívánva munkájához, mert — mint hangsúlyozta — igen nehéz helyeztben vette át a MÁV vezetését.



Tanácskozik a központi vezetőség, szemben az elnökségben helyet foglaló vezetők

Bemutatkozott a tél

Igazi havas tél köszöntött január 24-én az országra. A budapesti igazgatóság pályafenntartási szakszolgálata azonban *felkészülten várta a meteorológia által idejében jelzett havazást.* Aznap reggel már ezernégyszáz ember dolgozott a nagyobb pályaudvarokon, csomópontokon, ezenkívül a honvédség és az adminisztratív állományú vasutasság is kivette részét a munkából. A központi szolgálattól például kedden délelőtt hatvanan tisztították, söpörték a Keleti peronjait, közlekedési útvonalait.

Lóránd Pál, az igazgatóság hóügyeletese tájékoztatásul elmondta, hogy üzembe helyeztek 14 hóolvasztót és egy nagy teljesítményű, Unimog-gyártmányú sepregetőgépet. *Hóeke bevetésére csak Tatabánya alsó és Kisbér között került sor,* ahol hófúvás emelt torlaszokat a vasútvonalon. A váltók tisztítására vegyszert — noha van belőle elegendő — sehol nem használtak az állandó hóesés miatt.

A kellő felkészültség ellenére *aznap reggel viszonylag nagy késéssel közlekedtek a vonatok,* a váltóállítási nehézségek miatt. Az igazgatóság forgalmi szakszolgálata úgy próbált segíteni a munkába érkező utasokon, hogy *a BKV-től nyolc autóbuszt bérelt,* s ezek hordták a Rákosra érkezőket a Metró Örs vezér téri végállomására. Másnapra pedig mindenütt helyreállt a vasúti forgalom rendje.

(s)



Pintér József előmunkás és csapata a Keleti pályaudvar váltóit tisztítja



A peron tisztítását takarítógép segítségével végzik
(Óvári Árpád felvételei)

Szeretni kell a gyerekeket

A Művelődési Minisztérium módszertani központja az Országos Pedagógiai Intézet felkérésére egy 42 tagú japán óvodai pedagógusokból álló csoport részére — tapasztalatszerzés céljából — január 9-én szakmai napot rendezett két fővárosi gyermekintézményben: a MÁV Északi Járműjavító napközi otthonos óvodájában és a MÁV Igazgatóság rákospalotai bölcsődéjében.

A jó szakmai felkészültséggel rendelkező vendégek nagy érdeklődést tanúsítottak a 6 éven aluli gyerekekkel kapcsolatos gondozó-nevelő és oktató munka iránt. A látottak alapján egybehangzóan magas szintűnek értékelték a vasúti óvoda és bölcsőde munkáját. Hogy milyen is valójában ez a gyermekintézmény, erről lapunk 7. oldalán riportban számolunk be.

Tapasztalatcsere Dombóváron

A pécsi igazgatóság műszaki osztályának képviselői, valamint a nagykanizsai és a pécsi körzeti üzemfőnökségek műszaki szakemberei, vezetői tapasztalatcsere jellegű látogatást tettek a dombóvári üzemfőnökség vontatási üzemegységénél. Tanulmányozták többek között a vontató járművek üzemkészségét, műszaki állapotát.

A vendégek előadást hallhattak a mozdonyakkumulátorok karbantartásáról, a mozdonyok téli indításáról. Ezután megtekintették a járműdiagnosztikai mérőállomást és a dízelbázist.

A mozgalom elkötelezettje

Bónis Lajos harminckét éve tagja a központi vezetőségnek

Három régi újságot forgatok és mindegyikben megtalálom *Bónis Lajos* nevét. A három híradásból ezeket tudom meg róla:

„. . . Gyócsi Jenő elnök kedves kötelezettségének tett eleget, amikor Bónis Lajost, a GySEV osztályvezetőjét, a vállalati szakszervezeti bizottság elnökét köszöntötte és tárgyjutalmat adott át neki abból az alkalomból, hogy megszakítás nélkül 30 éve tagja a központi vezetőségnek . . .” (Magyar Vasutas 1983. március 7.)

„. . . A SZOT elnöksége május 1., a nemzetközi munkásosztály ünnepe alkalmából több évi eredményes munkájuk elismeréseképpen a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatot adományozta Bónis Lajosnak, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége tagjának, a GySEV Igazgatóság osztályvezetőjének . . .” (Magyar Vasutas 1983. május 2.)



a tőle telhető legnagyobb tisztességgel tette meg azt, amit meg kellett tennie.

Mindig, mindenütt

És egy nagyon régi, a múltból a mába köszönő tudósítás a Győr-Sopron megyei Hírlap 1951. augusztus 12-i számából. A szerző: Bónis Lajos oktatótiszt Sopronból. Ezt írja: „Elérkezett augusztus 12-e, a vasutas dolgozók nagy ünnepe. Minden becsületes vasutas kötelességének tekintette, hogy jobb munkával készüljön erre a napra. Én oktatótiszt vagyok a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasútnál. Az elmúlt hónapokban sok fiatal nő került hozzánk. Őket meg kellett tanítanom a vasutas munkára. A rendszeres és állandó tanulással elértük, hogy az időszakos vizsgákon az állomás dolgozói kivétel nélkül részt vettek, és jó felkészültségről tettek tanúságot . . .”

A közlésekből kitetszik, hogy Bónis Lajos régi vasutas. Amit, mint oktatótiszt vallott a szakmai és a politikai tudásról, a munkáról, azt ma is vallhatja bármelyik oktatótiszt. Talán ma még inkább, mint 1951-ben! Úgy is mondhatnók; az oktatótisztek örökzöld témája lehet — buzdítani a többre, a jobbra, a nagyobb szaktudásra.

Amikor Sopronban bekopogok a GySEV Igazgatóság Bevételellenőrzési és elszámolási osztályának vezetőjéhez, éppen telefonál. A beszélgetésből kiderül, hogy egy nyugdíjas tüzelője ügyében kell intézkednie. Ezt mondja neki elköszönőben:

—. *Semmi az egész. Ha te ülnél itt, te is megtennéd.*

Ötvenkilenc éves. Egy év múlva nyugdíjba megy. Nem sajnálkozik amiatt, hogy elszálltak felette az évek. Lelkiismerete nyugodt: *mindig, mindenütt* Mint Sopronban mindenki, ő is ismerte a város legfontosabb összekötőjét az országgal és Európával: a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasutat. Nemcsak ismerősei között, de a rokonságában is voltak vasutasok. Bónis Lajosnak mindig tetszett a vasút rendje, tisztasága, fegyelme, a tiszteletet parancsoló egyenruha, és az a jó közösség, amely a tulajdonképpeni GySEV-et jelentette a soproniak számára.

Július 1-én Győrben kezdte meg a vasutasok nélkülözhetetlen, fontos munkáját. Ezzel életében új fejezet kezdődött. Másfél éven át forgalmi szolgálattevő volt, és csak 1948 végén került vissza Sopronba, ahol majd egy évig személypénztárosként dolgozott. Amikor az állomásfőnök megkérdezte: *volna-e kedve tanulni?* Örömmel jelentkezett. Így került Budapestre a MÁV Tisztképzőre. Nem sokkal azután, hogy sikerrel elvégezte — 1950-ben váratlanul megüresedett az oktatótiszti állás. Megint megkérdezték tőle: volna-e hozzá kedve? Hogyne lett volna, hiszen, ha oktathat, akkor még hasznát is veheti pedagógiai végzettségének.

A fiatal oktatótisztet hamarosan ismét előléptették: *előbb állomásfőnök-helyettes, majd 1952-ben a GySEV legfiatalabb állomásfőnöke lett Sopronban.* Ezt a feladatot hat éven át látta el. Ezután a GySEV Igazgatóságra került, ahol a vasútbiztonsági szolgálat vezetője lett. Újabb hat év eltelte után: 1964-ben foglalta el azt a beosztást, amelyet a mai napig immár húsz éve betölt a bevételellenőrzési és elszámolási osztály vezetője.

Töretlen lendülettel

Mindig azt vallotta: minden ember annyit ér, amennyit önmagából a közösségnek adni tud. Bónis Lajos ennek szellemében él és dolgozik ma is.

A vasutas-szakszervezet egyik legrégibb társadalmi tisztségviselője: 1952-ben választották meg a központi vezetőség tagjai sorába, és azóta is töretlen lendülettel képviseli a közösség érdekeit. Harminc éve elnöke a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút szakszervezeti bizottságának. A soproni csomóponti pártbizottság fegyelmi bizottságában is ő tölti be az elnöki tisztet.

Bónis Lajos dinamikus, szókimondó, ugyanakkor szerény, segítőkész ember hírében áll ma is. Tőle nem lehet olyat kérni, amire nemet mondana. Azt mondják a kollégái: *Lajosnak a vérében van, hogy a hozzáfordulókon segítsen.*

Sindulár Anna

Győrben kezdett

Szűk volt neki a négy fal is, meg a kisközség is. Még az sem elégítette ki, hogy heteken át a szomszéd községbe Kópházára járhatott helyettesíteni. *Képesítő után még egy ideig tanított, aztán átpártolt a vasúthoz.*

Az út, amelyet bejárt, hosszú és nem volt mindig tövistelen. Mégis, ha most számvetést készítene, a mérlegnek az a serpenyője billenne mélyebbre, amelyikbe az örömöket, a sikerélményeket rakja. Így kellett lennie, hiszen mi értelme lett volna életének, ha nem arra törekszik mindig, ami jó, ami szép, ami hasznos a közösségnek.

Első öröme? Még hozzá maradandó és egész életét meghatározó öröme a 20. születésnapja, 1945. március 31-én volt. Csupa nagybetűvel írt: *piros betűs ünnep.* Ezen a napon ért véget a soproniak részére a második világháború borzalomsorozata, mert ezen a napon szabadult fel hazánk legnyugatibb városa Sopron. Bónis Lajos izgalmas események előtt állt: készülnie kellett az érettségire a soproni Tanítóképzőben, hogy aztán elinduljon a szélrózsa valamelyik irányába, és nevelje az új világ kis magyarjait. Nem volt nehéz dolga, hiszen mindig szerette az embereket, mindig volt türelme mindazokhoz, akik hozzá fordultak és benne bíztak. Hogyne lett volna a kicsinyekhez?

A valóság azért szigorúbb volt, mint az elmélet. Előbb *Harkán,* aztán *Magyarfalván* tanított. Vonat? Autóbusz? Ugyan hol volt akkor? Hajnalban kelt, s bizony sokszor gyalog tette meg az utat az iskoláig. Mit számított az? Nyolc óra előtt legalább tíz perccel oda kellett érnie. Oda is ért mindig.

Valahogy mégsem volt sok örömben része a tanítói pályának ezen a négy fal közötti szigetén.

VENDÉGEK ALGÍRBÓL



Az algériai delegáció szakszervezetünk székházában, középen Kellon Sallah főtitkár és a tolmács (Skoda László felvétele)

Szakszervezetünk vendégeként, január 21-től 27-ig hazánkban tartózkodott az algériai vasutas-szakszervezet három tagú vezető szintű delegációja. A *Kellou Salah* főtitkár vezette delegáció, melynek tagja volt *Brahim Abdelkader* szervező titkár és *Djemili Hanou* szociális titkár, a magyar vasútegészségügy munkájával és a szakszervezetek oktatási rendszerével ismerkedtek.

Budapesten ellátogattak a Keleti pályaudvarra, a nemzetközi szakszervezeti szövetségbe, a Budakeszi MÁV Szanatóriumba, s a Landler Művelődési Házba. Vidéki programjuk során Balatonfüreden megtekintették a SZOT oktatási intézményét, az időszakos szociális gondozót, Debrecenben aktivistákkal találkoztak a területi szakszervezeti bizottságon, majd a DMVSC—nél tájékozódtak a minőségi és a tömegsport helyzetéről.

Az algériai delegáció Budapestre érkezésekor és elutazásuk előtt találkozott *Koszorús Ferenc* főtitkárral és a központi vezetőség titkáraival, *Tolnai Ildikóval* és *Szemők Bélával.* (Munkájukról s tanulmányútjukon szerzett tapasztalataikról lapunk következő számában részletesebben tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Baráti együttműködés

A múlt évi almaszállítások szervezetten, tervszerűen haladtak. Abban, hogy ez így sikerült, nagy része volt *Perduk István* és *Hogykó Mihály* szovjet kocsivizsgálóknak, a csapi vontatási főnökség dolgozóinak. Segítőkész alakjuk hol itt, hol ott bukkant fel, s mindig tudtak hasznos tanácsokat adni. Ha úgy kívánta a helyzet, kilométereket gyalogoltak a Hungarofruct telepétől távolabbra is, hogy minél jobb körülmények között lépjen ki híresség-günk, Szabolcs aranya.

Feladatuk a széles kocsik beállítás előtti és utáni vizsgálata volt, de ők igyekeztek ott lenni a vágányok között, ahol a rakodás folyt, s ennek tudható be, hogy *minimálisra csökkent a kilépésre váró széles kocsik száma* — a javítások ellenére is. Mivel mindkét nyelvet beszélik, sokszor a tolmács szerepét is betöltötték. Jó kapcsolatot alakítottak ki a záhonyi kollégákkal, így Balogh Gyulával, Ragyák László állomásfőnök-helyettessel, Vitéz Ferenccel, Kondor Lászlóval, Komáromi Zoltánnal és másokkal. Kölcsönösen segítették egymást.

Németh Kálmán szobrászművész emlékére

Műsoros est a MÁV-kórházban

Szép művészi élményben volt részem, és velem együtt mindazoknak, akik január 16-án este látták a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézetben az angiológiai gondozó Markusowszky brigádja által rendezett, a szakszervezet és a KISZ által támogatott műsoros estet, amelynek bevételét a leendő Nemzeti Színház javára ajánlották fel.

A műsoros estet ezenkívül *Németh Kálmán* szobrászművész emlékére, születésének nyolcvanadik, halálának ötödik évfordulója alkalmából rendezték. A kiváló szobrászművész egész életműve a béke, a haladás, az emberiség szolgálatában állt és áll ma is, *hiszen fóti házát, műalkotásaival együtt emlékház gyanánt még életében a Magyar Népköztársaságnak ajándékozta.* Háza életében is mindenki számára nyitva állt, aki jó szándékkal, emberséggel közeledett a másik ember és a művészet felé. Ebben a házban találkoztak a szellemi élet jeles képviselői, költők, írók, képzőművészek, színészek, muzsikusok és a művészeteket szerető egyszerű, nem művész emberek is, nemre, korra, világnézetre, foglalkozásra, nyelvre való tekintet nélkül, de összekötötte őket a szép, a nemes szándék és egymás megbecsülése.

Az est ugyanezt a szellemiséget reprezentálta, hiszen azok a művészek léptek fel, akik az ő házában találkoztak, ismerték meg egymást. Társadalmi munkában, ajándékba adták művészi munkájukat egy közös, országos ügyért. A Magyar Televízió kölcsönadta a művésszel készített riportfilmet, melyet a József Attila Művelődési Ház műszaki gárdája vetített le.

A műsoros estet kiállítás egészítette ki, amely a művész alkotásaiból adott ízelítőt, valamint az Emlékházról és a művészről nyújtott fényképes illusztrációt. Az eredeti munkákat magángyűjtő, a fényképeket a művész felesége bocsátotta a Markusowszky brigád rendelkezésére. A műsorban fellépett *Vermes Mária* Händel-díjas hegedűművész, a Zeneművészeti Főiskola tanára — kísérte *Harsányi Sarolta* zongoraművész, a Zeneművészeti Főiskola tanára — *Vitai Ildikó* és *Sellei Zoltán* előadóművészek, továbbá *Tamási Eszter,* aki a műsor egy részét konferálta és a fóti találkozókkal kapcsolatos saját élményeit beszélte el. A műsor bevezetőjét elmondta — és részt vett a konferálásban is — *dr. Bobay Kornélia.*

Említést érdemel még, hogy a jegyeket mindenki számára elérhető áron, húsz forintért árusították, s hogy az előadás időpontját hétfőre tették, amikor a betegek nem szórakozhattak a tévé előtt.

Köszönet ezért is a rendezőknek!

Pintér Lajos

Mérleg a hó alatt

Az állomás környékéről eltakarították — vagy letaposták — a havat. Csak a vágányok között volt érintetlen és úgy látszott, hogy az utóbbi 24 órában kocsimérlegelés sem történt, mert a vágánymérleget is vékony hóréteg takarta.

Ez utóbbira hangos megjegyzés hívta fel a figyelmemet:

— *Ha én lennék itt az állomásfőnök, ezt nem tűrném* — mondta az alacsony, köpcös, nyugdíjas vasutas a mellette lépkedő, jóval magasabb társának.

— Nagy dolog — mondhatná egy fiatalabb kolléga —, hiszen mit számít az a kis hó. Attól még lehet kocsikat mérlegelni.

Valóban nem sokat számít. A vékony vastagságú hó miatt legfeljebb 5-6 kg-mal mutatna többet a mérleg. Ez nem patika.

Kasza Géza, aki 47 évig szolgálta a vasutat és Berentéről ment nyugdíjba, a havat már olvadni látta, aminek a leve rácsurgott a mérleg vasszerkezetére. De miért kell rácsorognia, amikor az állomás málházója két perc alatt letakaríthatta volna azt a kis havat?

Most megint mondhatná valaki, hogy ezek a régi vasutasok mindenből olyan nagy hűhót csapnak, ahelyett, hogy élveznék a nyugdíjat.

Fehér András, aki a miskolci igazgatóságtól ment nyugdíjba, jó komájával, Kasza Gézával télvíz idején is gyakran felkerekedik, hogy hol, miben lehetnének segítségére a szakszervezeti vagy más bizottságoknak.

Ősszel, a csúcsforgalom idején két-három hónapig kisegítő szolgálatot is vállalnak. Nem csupán a pénzért — bár ez is jól jön a nyugdíjhoz —, hanem egyszerűen azért, *mert ma is szerelmesei a vasútnak.*

Géza bácsi azt mondja:

— *Én álmodni sem tudok olyat, hogy az ne a vasúttal lenne kapcsolatos.*

— *Hogy én mit hallgatok a családomtól,* de képtelen vagyok otthon begubózni, pedig Felsőzsolcán, ahol lakom, tanácstag is vagyok — toldja meg Fehér András.

A kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a helyiségében beszélgetünk. A nyugdíjasok tele vannak tüskékkel, régi sérelmekkel. Mindenütt meglátják és szóvá teszik a hibát.

— De akkor meg miért nem kerülik el messzire a vasutat?

Fehér András a költő szavával válaszol:

— *Nem ellened, hanem érted harcolok.* A szülő is nyesegeti gyermekéről a vadhajtásokat — mondja, aztán vidámabb beszélgetésre vált. — Egyszer egy ktsz-be, kisegítőnek hívtak, mert a nyugdíjas vasutasokat precizitásuk miatt mindenütt szívesen látják. Megkérdezték, hogy mit tudok? Csak néztek, amikor felsoroltam.

Persze, aki nem ismeri a vasutat, az csak azt látja, hogy a forgalmista felemeli a tárcsáját, s indul a vonat. Aztán jön a kalauz, és kezeli a jegyeket.

Más üzembe és hivatalba is vissza-visszalátogatnak a volt munkatársak, nyugdíjasok, kisegíteni vagy csak körülnézni. De a vasút az más. (Elmondták, leírták ezt már sokan.) A vasútnak különös varázsa van. Az igazi, a hivatásként szolgált vasutasnak meg különleges a vonzódása a régi munkahelyéhez.

Sok helyen örülnek ennek. Kikérik a tapasztalt kollégák véleményét, és nyugdíjasan is számítanak rájuk. Baráti találkozókat szerveznek, becsülik őket. Másutt a nyugdíjasokat — különösen, ha kritizálják a fiatalokat — okvetlenkedőknek tartják. Úgy gondolják, hogy nekik már semmi közük a vasúthoz.

Nincs igazuk. Mert bár a vasút valóban korszerűsödik, de vannak és lesznek továbbra is olyan dolgok, amit semmiféle korszerűsítés meg nem old. Éppen ezért a Kasza Gézákat és a Fehér Andrásokat legalább úgy kell szeretni, becsülni, mint ahogy ők szeretik a vasutat.

Nagyon örülök, hogy én is találkozhattam velük.

Dávid József



— **Kalauz úr, piszkos a kocsi, miért nem takarítják?**
— **Mert a tisztaság fél egészség, mi pedig a féllel nem érjük be.**
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Új típusú oktatás

„Főpróba" — bizalmi szerepkörben

1984. január első három napjában tartotta meg a bizalmiak háromnapos oktatását 85 résztvevővel a debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottsága. Valemennyien elméleti és gyakorlati felkészítést kaptak arról, hogyan is történjen a gazdasági vezetők véleményezése.

Ebben az első látásra semmi különös nincs; köztudott, hogy szélesedett a bizalmiak jogköre, és az eddig itt-ott elmondott vélemény kap most hivatalos formát. Igen, ám lényeges különbség van a beszélgetés közben elmondott és a leírt vélemény között!

Az oktatás első két napján stenciles nyomtatványok segítségével szedték apró részekre a vélemény tartalmi elemeit. Mérlegelni kell, hogy mióta dolgozik a vezető ebben a beosztásban, mik a gazdasági feladatai, támaszkodik-e a bizalmira, meghallgatja-e véleményét, segíti-e a csoporttagok munkáját, az egyéni problémák megoldását? Stb.

Ugyanilyen segédanyagokat dolgoztak ki és osztottak szét a bizalmiak beszámolójának elkészítéséhez is. Előadásokon ismertették, hogy milyen információkat kell szerezni a beszámolók összeállításához, *mindvégig hangsúlyozva, hogy nem minősítésről, hanem véleményezésről van szó!* A munkával, a vezetéssel összefüggő kérdésekkel kell foglalkozni, és csak ennek alárendelten az emberrel, mint mindezek megvalósítójával.

A szerepjátékra a harmadik napon került sor, amikor is *Szathmári József*, az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának politikai munkatársa, *Széles Károly* igazgató és *Sikula László* szb-titkár jelenlétében zajlott le a főpróba. Az volt a feladat, hogy a jelenlévők előtt a főbizalmi és a bizalmi tartsa meg egy képzeletbeli bizalmi csoport beszámolóját. véleményezze gazdasági vezetőjét.

Elsőnek *Tóth Béla*, a gépállomás egyik főbizalmija állt fel. Megnyitotta a csoportértekezletet, megállapította határozatképességét, ismertette a napirendet, majd felkérte a bizalmit, hogy értékelje a csoport évi munkáját. Ezután *Deme László* bizalmi beszámolója következett, ami röviden, de tömören foglalkozott a munkakörülmények alakulásával, a létszámváltozások okaival és hatásával, jutalmazással, bérezéssel stb. Egy, az üzemi demokrácia igen magas fokának megvalósulását jelentő javaslatot is tettek: *a prémiumokat a dolgozók jelenlétében osszák szét az arra illetékesek!* Ezután vitára bocsátották, majd szavazással elfogadták a beszámolót.

Második feladat a véleményezés volt, amit a megadott szempontok alapján sikerült átfogóan elkészíteni. Ezt is vitára bocsátották, kérve kiegészítését. Most kivételesen Széles Károly építési igazgató szólt hozzá. Képzeletbeli csoporttagként javasolta, hogy foglalkozzanak feladatmeghatározással is. Majd Szathmári József hívta fel a figyelmet arra, *hogy ez a fórum jó lehetőség arra, hogy a bizalmiak megtanuljanak jobban politizálni.* Domborítsák ki a szocialista brigádmozgalom eredményeit és az ezért kapott elismerést, tudatosítsák, hogy béren kívül milyen összegű juttatásban — prémiumban, jutalomban – részesültek a csoport tagjai, és ne felejtsék el ebbe beszámítani az oly természetesnek tartott vasúti jegyet sem. Hiszen csak az tudja mit jelent ez valójában, akinek készpénzért kell jegyet vennie. *Utazni ma már nem olcsó mulatság!*

Ezután *Boross Antal* főbizalmi és *Kristóf Ferenc* bizalmi (a gépállomásról), majd *Kiss Lajos* főbizalmi és *Lelesz János* bizalmi (a felépítményesektől), illetve *Sisilla Tivadarné* főbizalmi és *Madarász Mátyás* bizalmi a (magasépítményesektől) tartott beszámolót. Vagyis: különböző területek más-más felkészültségű emberei próbálták itt ugyanazt, tehát véleményt mondani a „főnökről".

Nyilvánosan, sok ember előtt beszélni, ez az egyik legnehezebb feladat. A lámpalázat, a szorongást le kell küzdeni. Beszélni meg kell tanulni ugyanúgy, mint összeállítani egy olyan véleményt, ami lehetőleg objektív értékítéleteket tartalmaz, ezenkívül tömör és lényegretörő. Ezt tanította, ezt gyakoroltatta három nap alatt az építési főnökség szakszervezeti bizottsága, és ennek a feladatnak igyekezett eleget tenni a 85 főbizalmi és bizalmi. Azóta már a munkahelyükön is ennek megfelelően dolgoznak.

G. G.

Bizalmi-küldöttek tanácskozása

Határozottabb fellépést a fegyelmezetlenkedőkkel szemben

Január 15-én ülést tartott a kelenföldi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizalmiküldötteinek testülete. Napirenden szerepelt a KÜF 1983. évi tervfeladatainak végrehajtása és az idei főbb tennivalók meghatározása, valamint a MÁV Kollektív Szerződés és a Helyi Függelék módosítására vonatkozó javaslatok megvitatása.

Az elnöki megnyitó után *dr. Kosztyu Tibor* üzemfőnök fűzött kiegészítést a bizalmiaknak korábban kiadott írásos anyaghoz. Mindebből megállapítható, hogy az üzemfőnökség részére megszabott *üzemgazdasági mutatók* tavaly lényegében jól alakultak. A személy- és tehervonati menetrendszerűség, a revíziós terv teljesítése, a berakott áruk mennyisége, a járműfenntartási előirányzat végrehajtása mind meghaladta a 100 százalékot, s lemaradás csak abban mutakozik, ami nem közvetlenül függ össze a kollektíva helytállásával, illetve amit a kelenföldi pályaudvar átépítése nagyban befolyásolt.

A MÁV Kollektív Szerződés előírásai és a Helyi Függelék egyes rendelkezései is jól érvényesültek az üzemfőnökség területén. Mindezek ellenére *a testület kritikusan és önkritikusan vizsgálta az eredményeket*, keresve az idei feladatok jobb végrehajtásának lehetőségeit.

A felszólalók közül többen rámutattak, hogy a kiemelt forgalmi jutalék rendszere és hatékonysága nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, s vita tárgyát képezte a prémiumszabályzat jelenlegi rendszere is. Az egyik felszólaló azt kérte a szolgálati vezetőktől és bizalmitársaitól, hogy *határozottabban lépjenek fel az ittasság ellen.* Mások szerint túl sok a tavaly bekövetkezett 153 üzemi baleset, mert ezek nagy részét meg lehetne — és meg is kell — előzni. *Szükség van a munkafegyelem erősítésére is,* hiszen a mind súlyosabb létszámgondokat az igazolatlanul mulasztók gyakori távolmaradása tovább fokozza.

A testület végül szavazással döntött az előterjesztett javaslatok ügyében, s elfogadta az 1983. évi gazdasági eredményekről, a kollektív szerződésről, valamint a szociális és munkavédelmi tervek végrehajtásáról szóló, illetve az idei feladatokat összegező beszámolót.

Kertész István

Jövedelmezőségi terv — három változatban

Az Utasellátó budapesti (Münnich Ferenc utcai) klubkönyvtárában tartotta idei első ülését a vállalat szakszervezeti *bizalmi-testülete.* A január 18-án lezajlott tanácskozás napirendjén többek között az 1983. évi komplex vállalati terv teljesítésének értékelése és az idei tervjavaslat elfogadása szerepelt.

Az írásos előterjesztéshez ebben a témában *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató fűzött szóbeli kiegészítést, hangsúlyozva, hogy a vállalat különböző szintű vezetői és beosztottaik a párt- és tömegszervezetek aktivistáival együtt igyekeztek minden tőlük telhetőt megtenni a feladatok végrehajtásáért, az 1983-as gazdasági esztendő sikere érdekében.

Az Utasellátó tavaly az előző évinél 7, a tervhez képest pedig 3 százalékkal nagyobb árbevételre tett szert. A vállalati nyereség eléri a tervben meghatározott 42,5 millió forintot. Különösen jó eredmény, hogy a tőkés valutáért árusító üzletek, az *Utastourist*-boltok forgalma 24,6 százalékkal haladta meg az előző évit. Így elsősorban a devizabevételek átlagon felüli növekedésének köszönhető, hogy a vállalat dolgozóinak bérszínvonala a tervezett 2,7 százalékkal szemben tavaly 3,5 százalékra emelkedhetett.

A vezérigazgató vázolta az idei üzletpolitikai célkitűzéseket is. Ezek szerint a vállalat kínálatát és szolgáltatásait az életszínvonal, illetve az idegenforgalom várható alakulásával összhangban fejleszti. Számokban kifejezve ez azt jelenti, hogy *1984-ben az Utasellátó mintegy két és fél milliárd forintos árbevételt kíván elérni,* vagyis a különböző korrekciókat figyelembe véve, 4,7 százalékkal akarják túlszárnyalni a tavalyi forgalmat. A komplex terv részletesen tartalmazza az idei áruforgalmi, fejlesztési, gazdálkodási, személyzeti és oktatási, szociális, munkavédelmi, társadalmitulajdon-védelmi, fogyasztói-érdekvédelmi és szervezési elképzeléseket. Mindezzel kapcsolatban a hozzászólók — köztük *Varga Józsefné*, a vszb titkára is — támogatásukról biztosították a vállalat vezetőségét.

A bizalmitestület egyébként — a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben — a három változatban kidolgozott *jövedelmezőségi terv* közül az úgynevezett 3-as számú variáció mellett foglalt állást, annak ellenére, hogy *ennek megvalósítása kívánja a legnagyobb erőfeszítést a kollektíva részéről.*

Az 1984. évi terv végrehajtását segítő szakszervezeti feladatok

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége 1980. novemberi határozatában elfogadta a VI. ötéves terv végrehajtását segítő szakszervezeti feladatokat. A határozat alapelvként mondta ki az időközbeni változásokhoz való gyors alkalmazkodást, mely szükségessé teszi, hogy az elnökség rendszeresen elemezze a megváltozott feltételeket és ennek megfelelően határozza meg az éves termelést, s gazdálkodást segítő szakszervezeti munkát.

A VI. ötéves tervidőszak első három évének teljesítményei azt mutatják, hogy a személyszállításban évről évre csökkent az utasok száma, és az áruszállításban sem következhet be teljesítménynövekedés. Ezért az elkövetkező időszakban az erőfeszítéseket nem az egyre növekvő teljesítményekre kell fordítani, hanem a biztonságos és gazdaságos szállításra, a takarékosságra.

A vasút gazdálkodási tevékenységét meghatározó, napjainkban változó külső és belső feltételek a termelést, a gazdálkodást segítő szakszervezeti munkát, szintén tartalmi változásra kényszerítik. A szakszervezeti munkában is meg kell határozni azokat a súlyponti feladatokat, amelyek a leghatékonyabban segíthetik a vasút gazdálkodási egyensúlyának javításához szükséges teljesítményi, munkaerőgazdálkodási, takarékossági célkitűzések elérését.

Az 1984. évi tervjavaslatokat tárgyaló középszervi testületi üléseken már megfogalmazták a legfontosabb követelményeket, melyek a következők:

— a növekvő minőségi színvonal, a személy- és áruszállítási igények kielégítése;

— az üzemi teljesítmények, a műszaki-gazdasági mutatók javítása, az energiagazdálkodási célkitűzések figyelembe vétele;

— a fejlesztési és fenntartási költségek céltudatos, takarékos felhasználása;

— a létszám és bérgazdálkodás javítása, a hatékony foglalkoztatás megteremtése, a veszteségidők csökkentése;

— a takarékos költséggazdálkodás.

Ezeknek a vasút jelenlegi gazdálkodási rendszerében lévő tartalékok feltárására és kihasználására irányuló feladatoknak az eredményes végrehajtása nagy részben függ az egyes dolgozók fegyelmezett, egyetértő, a tervcélkitűzéseket támogató magatartásától. Éppen ezért a feladatok végrehajtásában támaszkodni kell a szocialista brigádokra, az újítók törekvéseire, az üzemi és munkahelyi demokrácia fórumaira, a bizalmiak tevékenységére.

A termelést és gazdálkodást segítő tevékenységük során a szakszervezeti szervek kezdeményezzék, hogy a partnergazdasági vezetők ismertessék a terveket, mutassák be az egyes csoportok, kollektívák számára, hogy a hatékonyabb munkavégzés követelménye konkrétan miben ölt testet, az adott terv teljesítéséhez milyen érdek fűződik;

— az évi terv munkahelyi szintig lebontott feladataira épüljenek a munkaverseny-vállalások, az újítási feladattervek;

— A munkaverseny elismerésére fordítható anyagi eszközök elosztása ne csak a teljesítés százalékos mértékének megfelelően, hanem a többleteredmény, a túlteljesítéshez szükséges erőfeszítések figyelembevételével történjen;

— a területi, üzemfőnökségi szintű szakszervezeti bizottságok törekedjenek a fuvaroztatók megnyerésére;

— az újítások érdemi elbírálásával, gyors bevezetésével, elterjesztésével segítsék elő a meglévő berendezések jobb kihasználását;

— az üzemi demokrácia fórumain rendszeresen tájékoztassák a dolgozókat a gazdaságos anyagfelhasználás feladatairól, célkitűzéseiről;

— a szocialista brigádvállalások között szerepeljenek az anyagtakarékosságot eredményező feladatok;

— javítsák az anyag- és energiatakarékosságban élen járó dolgozók anyagi elismerését.

Az 1984. évi tervet — különösen a fizikai munkakörben — a korlátozott munkaerőellátás figyelembevételével kell megvalósítani. A fizikai dolgozók nagy része az előírt munkaidőkereten túl is kénytelen munkát végezni. Ezért a szakszervezeti szervek követeljék meg:

— az ésszerű foglalkoztatást, a túlórák csökkentését;

— a frekventált munkakörökben a létszámcsökkenés megállítására a vállalat anyagi-erkölcsi eszközeinek hatékonyabb felhasználását;

— nyújtsanak segítséget a létszámhiányos munkakörök feltöltéséhez, az új dolgozóknak a kollektívákba való beilleszkedéséhez;

— szorgalmazzák a veszteségidők feltárását, az alacsony leterhelésű munkahelyek, munkakörök megszüntetését, összevonását, ezzel együtt a fizikai és nem fizikai munkakörökben egyaránt lehetséges és szükséges munkaerő-átcsoportosításokat;

— az éri bérfejlesztési keretek felosztásánál és az egyéb anyagi-erkölcsi juttatásoknál szorgalmazzák a differenciált bérezés bevezetését, hogy ezáltal is kifejezésre jusson a nehéz munkakörülmény s a többletmunka elismerése.

Az 1984. évi szociális terv pénzügyi lehetőségeink csak a létesítmények üzemeltetésénél biztosítja az elmúlt évben elért színvonalat. A rendelkezésre álló fejlesztési előirányzat új beruházás indítását nem teszi lehetővé. Ezért a dolgozók változatlan szintű ellátása megköveteli a fenntartási, üzemeltetési tevékenység eddigieknél hatékonyabbá tételét, a meglévő belső tartalékok minél szélesebb körű kiaknázását.

Jobban törekedni kell a gazdálkodói és a dolgozói érdekek összhangjának megteremtésére, az érdekek egyeztetésére. Az életveszélyes, a dolgozók munkabiztonságát közvetlenül sértő állapotok felszámolását már a tervezésnél biztosítani kell. A munkavédelmi terv végrehajtása érdekében a szakszervezeti szervek feladata:

— gondoskodjanak arról, hogy a dolgozók megismerjék a jóváhagyott szociálpolitikai és munkavédelmi terv területi lebontását, a kitűzött célokat, a tervből adódó feladatok végrehajtására vonják be a dolgozó kollektívákat, s igényeljék észrevételeiket, javaslataikat;

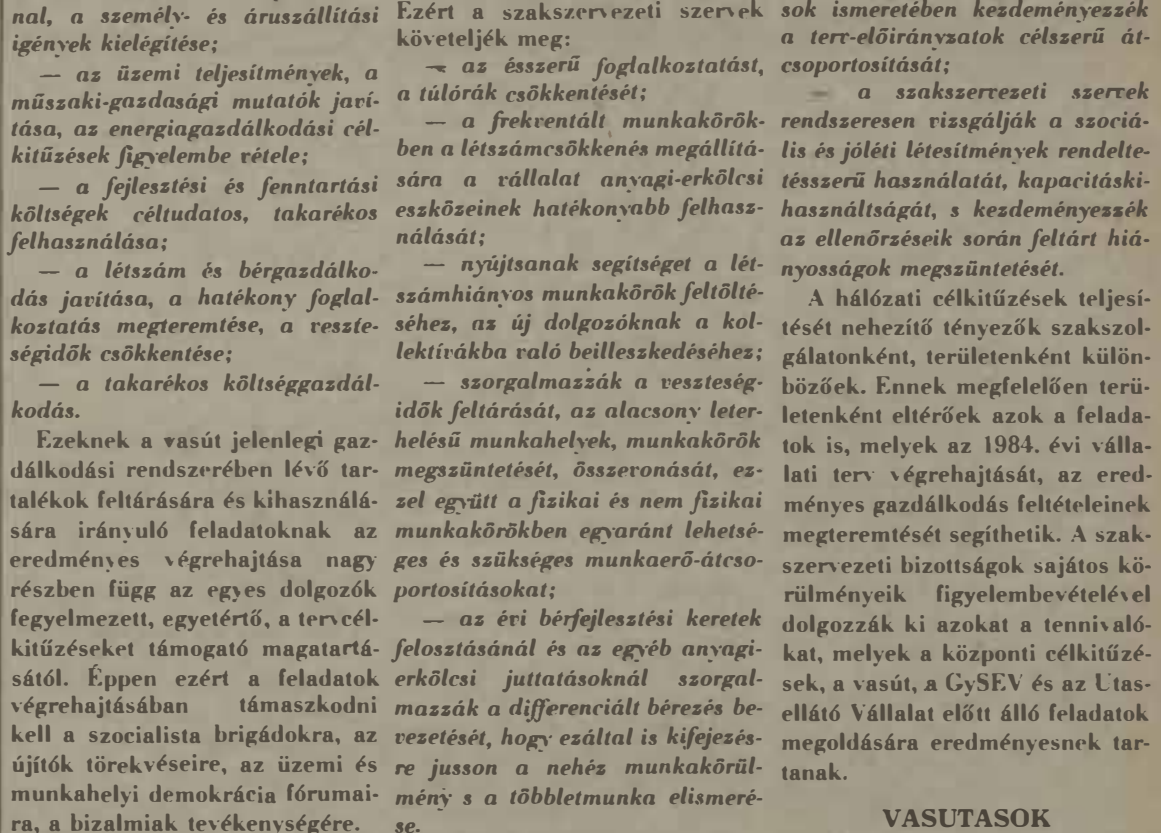
— a tervek végrehajtását akadályozó tényezők elhárításában nyújtsanak segítséget a gazdasági vezetőknek. Üzembehelyezést, használatbavételt megelőzően tanácsaikkal, konzultációk szervezésével segítsék elő a munkavédelmi előírások, követelmények betartását;

— a szakszervezeti szervek folyamatosan ellenőrizzék a szociális, jóléti és munkavédelmi beruházások kivitelezését, észrevételeikkel, javaslataikkal segítsék az előirányzott összegek felhasználására irányuló tevékenységet, az érközben bekövetkezett változások ismeretében kezdeményezzék a terv-előirányzatok célszerű átcsoportosítását;

— a szakszervezeti szervek rendszeresen vizsgálják a szociális és jóléti létesítmények rendeltetésszerű használatát, kapacitáskihasználtságát, s kezdeményezzék az ellenőrzéseik során feltárt hiányosságok megszüntetését.

A hálózati célkitűzések teljesítését nehezítő tényezők szakszolgálatonként, területenként különbözőek. Ennek megfelelően területenként eltérőek azok a feladatok is, melyek az 1984. évi vállalati terv végrehajtását, az eredményes gazdálkodás feltételeinek megteremtését segíthetik. A szakszervezeti bizottságok sajátos körülményeik figyelembevételével dolgozzák ki azokat a tennivalókat, melyek a központi célkitűzések, a vasút, a GySEV és az Utasellátó Vállalat előtt álló feladatok megoldására eredményesnek tartanak.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE KÖZPONTI VEZETŐSÉGE



A központi vezetőség tagjainak egy csoportja

Nem árt senkinek, ha beszélünk róla

Utazás motorvonaton Pápa és Tatabánya alsó között

Idézet a Vasutasok Szakszervezete november havi központi információs jelentésének 1. számú mellékletéből: *„Pápa állomás dolgozóitól és a kapcsolódó Csorna—Tatabánya alsó közötti vonalak utazóközönségétől egyre hangosabban jut el hozzánk a vontatott kocsiparkot és a körülményeket elmarasztaló szó. A bejáró munkástömeg a pártszerveken keresztül is hallatja hangját."*

Igyekeztem alaposan utánaérdeklődni a jelzésnek. Telefonáltam Pápára és az üzemfőnökség székhelyére, Celldömölkre. Beszélgettem állomási, vontatási és utazó szakemberekkel. A véleményeiket a következőképpen foglalhatom össze: *„Minek ezzel foglalkozni? Nem veszi jónéven a szombathelyi vasútigazgatóság vezetése! Ártok vele a celldömölki üzemfőnökség és Pápa állomás vezetőinek! Különben is a pénz nagy úr. Az pedig, mint köztudott, nincs."*

Ezek után sóhajthatnék egyet és bezárhatnám a jegyzetfüzetemet. Mégsem teszem! Ezen a 131 km-es szakaszon is sokan utaznak, és itt alkotnak — talán egy életre szólóan — rossz véleményt a MÁV-ról.

Az utasok véleménye

Pápán a 39 447-es motorvonat utolsó kocsijába szállok fel. Félénken lépkedek a frissen mosott műanyag padlón. A cipőm, akár a többi utasé, nyomot hagy. Egyik utas máris megjegyzi: *Milyen tiszta ez a vonat . . .*" Közben kívül — az indulás előtt pár perccel — még mossák a kocsikat.

Néhány perc késéssel indulunk. Az első utas, akit megszólítok, ritkán jár errefelé, nem tud véleményt mondani. Nem így a másik.

— Engem kérdezzen meg, ha az utasok véleményére kíváncsi — szólít meg *Bolla Józsefné*, aki a pályafenntartásnál takarítónő Pápán. — Hét éve naponta két alkalommal teszem meg az utat Pápateszér és Pápa között. Szinte minden alkalommal hallom a kritikát. *Ilyen Piroska-vonat ritkán jön. A kályhás az piszkos, füstöl és büdös. Sok esetben nincsen, vagy alig van világítás.*

Csehi Erzsébet Vaszarról Pápa-átszállással jár az ugodi mezőgazdasági termelőszövetkezetbe naponta.

— Pillanatnyilag a helyzet jó — mondja. — Meleg van, tiszták a kocsik, és pontosak is vagyunk. De sok esetben nem működnek az ajtók. Kalauz sehol . . . Több alkalommal lekéstem a csatlakozást visszafelé a késések miatt . . .

A nyugdíjas *Nagy Árpád* hetente 2-3 alkalommal utazik az Erdőkémiához Franciavágásra:

— A régi kocsikban széthordják a lábukkal az utasok a kidőlt szenet. Ezek a Piroskák is csak enyhébb időben melegek. Biztosan tudták, hogy maga jön, ezért van most rend.

A többiek jóváhagyólag hümmögnek, és hamiskásan néznek rám. *Borsodi Józsefné*, aki gyakran jár Kisbérre, még elmondja, hogy a Csorna és Pápa közötti vonal „fura szakasz". Olyan „vesekőelhajtó". Annyira zötyög!

A harmadik vagy negyedik megálló után elindulok jegyvizsgálót keresni. Varga Lászlót, aki 1949-től vasutas és negyedszázada kalauz, a középső kocsiban értem utól.

— *Ha hideg van, akkor gondot okoz a Bzx-kocsik fűtése* — ismeri be, majd hozzáteszi: — *Az okokat ne itt keresse.*

Tiltakozik az ellen, hogy a világítást nem biztosítják. A jegyvizsgáló a táblás megállóhelyeken elsősorban oda száll, ahol az utasoknak jegyet kell adni. Elmondja azt is, hogy a kocsikból éjszaka — akár Tatabányán, akár Pápán áll a szerelvény — gyakran kilopják az alkatrészeket, kapcsolókat, mosdókat, a kályhás kocsikból a rostélyokat . . .

Nehezen tudom szóra bírni a motorvezetői álláson *Nagy Dezső* motorvezetőt és *Színi Károly* vontatási vonatkísérőt.

— *Jobb nem szólni, abból nincsen baj . . .* — vélekednek. — Különben is mi változhat itt?

— Ugyanolyan teljesítést várnak tőlünk, mintha egy új géppel járnánk. Indulás előtt robbant el egy tömlő — emeli fel könyökig olajos kezét Nagy Dezső. — Ha fekve maradunk, a hibásak csak mi lehetünk . . . Ezeket a motorokat fél évszázada készítették. *Javításukat a járműjavítók már nem vállalják. Alkatrész nincs . . . Ez a vonal egyébként is a celldömölki KÜF „büntetőszakasza . . .*"

Gic-Hathalomról már elindultunk. Egy férfi két-három esztendős gyermekkel a karján szalad a vonat után. Megállunk, megvárjuk. Egy elégedett utasunk azért biztos lesz . . .

Veszprémvarsányban elköszönök. Nagy Dezső olajos kezével paroláz. Huncutul néz: gondolja, kenődjön rám is ebből az útból valami . . . Vállalom. Még megnézem a hátsó kocsit. Padozatán megszáradt lábnyomok sokasága. Aki itt száll fel, nyugodtan mondhatja a következő véleményt: *„Milyen sáros ez a vonat. Itt sohasem takarítanak? . . ."*

A pártbizottságon

Visszafelé a 39 412-es vonatra szállok fel. Az M 47-es mozdony két négytengelyes kocsit vontat. Mindegyik kocsi végében ott a *nemdohányzó* jelzés. Nem csodálkozom, hogy a peron tele van cigarettacsikkel. *Az utazási idő 3 óra.* Benn kellemes meleg van.

A jegyvizsgáló „elhúz" mellettem. Nem kíváncsi a jegyemre. Nem is firtatom most ezt nála. A körülmények iránt érdeklődöm.

— *Igazuk van az utasoknak* — mondja. — Világítás vagy van, vagy nincs. A kályhás kocsikban a fűtés nem szénnel, hanem ajkai vagy nagymányoki „kővel" történik. Elvárják, hogy törődjek a kályhákkal, utána meg ezzel a kézzel segítsem fel vagy le az utast . . .

A Magyar Szocialista Munkáspárt Pápa városi Bizottságán az első titkár, *Rostási József* mondja:

— A közlekedési koncepció idején megszűnésre volt ítélve a Csorna—Pápa közötti vonal. Tudomásul vettük a visszafejlesztését. Az élet azóta mást vetett fel. *Most már várnánk a fejlesztést.* Megértjük a vasút gondjait, de tisztább, melegebb és pontosabb vonatokat kaphatnánk.

Beszélgetésünk közben egy levél is előkerül. December elsején érkezett. A 60 aláírást tartalmazó levélben a pártbizottság segítségét kérik az utazási körülmények javítása érdekében az aláírók. A levelet december 13-án továbbították a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőjének . . .

Végezetül Rostási József megelégedéssel nyugtázza, hogy a vasutas-szakszervezet és a *Magyar Vasutas* a maga sajátos eszközeivel segíti, támogatja a Pápa és környéki utasok helyzetének a javítását.

Pápa állomáson

Gyűjtöm tovább a véleményeket. Pápa állomáson *Barabás Béla* kocsiintézőtől hallom: — *Vontatási bajokból ered minden* — fogalmaz tömören.

Ezekről beszélgetek *Cigány Gyula* vontatási kirendeltségvezetővel és *Horváth Sándor* mozdonyfelvigyázóval.

— Lenne három M 47-es mozdonyunk. Ebből egy szeptember óta javítás alatt van — mondják. — Kettő közül egy állandóan rossz. Nem csoda, hiszen *napi 400 kilométert tesz meg.* Éjszaka áll, de nincs, aki olyankor átnézze. Az Ab-motorok közül 4 tudja vezérelni a Bzx-mellékkocsikat. Így gyakran — sok esetben hirtelen — előkerül a vitatott kályhás kocsi a maga összes bajaival együtt . . .

Az M 47-esek és a Bz-k villamosvezérlésűek. *Villanyszerelőt, műszerészt Pápán felvenni nehéz,* Egyrészt az ipari üzemek jobban fizetnek, másrészt aki meglátja „jövendőbeli" munkahelyét, azonnal visszafordul . . .

— Milyen gondot okoznak a forgalomnak a vontatási problémák? — kérdezem *Domonkos Lajos* forgalmi szolgálattevőt.

— Képzelheti. Előfordult, hogy Veszprémvarsányban fekve maradt vasárnap egy, a pápai kórházba főleg beteglátogatókat hozó vonat. *A kisegítő szerelvény is bedöglött, majd az azt kisegítő is . . . Az utasok joggal háborogtak . . .*

— Nézze, meg kellett volna hagyni a 275-ös gőzösöket — folytatta tovább Domonkos Lajos. — Ezek a vontató járművek több mellékkocsival tisztán, kényelmesen és időben szállították volna az utasokat. Csak mi nagyon szeretünk modernizálni . . .

Mielőtt elutaznék Pápáról, megnézem a „hírhedtté" vált kályhás vonatot. A 30 934 sz. Csornára készül. Az Ab-motor után egy paklikocsi és egy kályhás személy. Felszállok. *Rend és tisztaság van.* Meg a beivódott bűz és füst. Ha teljesárú jegyet kellene váltanom, akkor *inkább megnézném a Volán menetrendjét.*

Igazgatósági álláspont

A szombathelyi vasútigazgatóságon *Szabó Zoltán* igazgatóhelyettesnek mondom el a tapasztalataimat.

— Pápán a vasút minden gondja, baja megtalálható — ismeri be a tényeket. — Tudni kell azonban azt is, hogy — jobb megoldás híján — *ezeket a járműveket is kénytelenek vagyunk közlekedtetni, de hamarosan 8 Bz-kocsit kapunk, s azokat a megfelelő műszaki bázissal rendelkező zalai vonalakra küldjük. Onnan viszont a tiszta Sirokkó-fűtésű mellékkocsik kerülnek Pápára, amelyek kiváltják a kályhás kocsikat . . . Jó hírként mondhatom viszont, hogy a MÁVTI dolgozik a pápai fűtőház felújítási tervein.* Elkészülte után megteremtjük itt az M 47-es és a Bz-k megfelelő javításának, karbantartásának a tárgyi és személyi feltételeit. Egyelőre ennyit tudok mondani. *Még egy kis türelmet kérek . . .*

Előttem a bevezetőben már idézett szakszervezeti információs jelentés következő, december havi számának a 2. számú melléklete, amelyben válaszok találhatók az előzőekben felvetett problémákra. A pápaiak részére szóló válasz befejezése a következő: *„. . . A vasút legkésőbb 1985-ig tervezi a régi típusú személykocsik teljes körű selejtezését a mellékvonalakról is. A kért csere pontos idejét nem lehet most meghatározni, de várhatóan egy éven belül megvalósul."*

Sz. Jakab István

Villamosmozdonyok vezetői

Vizsga után két évtizeddel

Húszéves találkozó színhelye volt január 20-án délután a *miskolci* körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének oktatóterme. Az 1964-ben itt vizsgázott villamosmozdony-vezetők, előadók, vizsgáztatók foglaltak helyet a padokban. A napos most nem jelentette a létszámot, hiszen a hatvan egykori hallgató közül tizenhárom mozdonyvezető már nincs az élők sorában és többen nyugdíjasok. Voltak, akiket a betegség tartott távol. A hatósági vizsgabizottság egyik tagja, *Kullmann Lajos* is csak levélben köszönthette a találkozó résztvevőit.



Hernádi István vasútigazgató köszönti a találkozó részvevőit (Szatmári János felvétele)

A technika forradalma

Az egyik legnehezebb tantárgy az elektronika volt. Előadója *Hernádi István*, a fűtőház akkori főmérnöke, a jelenlegi vasútigazgató. A találkozóra érkezett mozdonyvezetőket, hozzátartozókat és az előadókat most ő köszöntötte, majd értékelte a vontatás két évtizedes fejlődését.

— *Húsz évvel ezelőtt raktuk le területünkön a villamosítás alapjait, kétszer ötéves tervidőszak alatt végeztük el a teljes villamosítást* — mondotta. — Az első villamosmozdonyok olyan technikai forradalmi változásról tanúskodtak, mint amikor a lóvontatást a gőzösök váltották fel. *A miskolci igazgatóság területén jelenleg több mint 200 villamos- és dízelmozdony üzemel.* A szilíciumegyenirányítású gépek a legmegbízhatóbbak, a legolcsóbban üzemelők. Ma már több vonalon lehetővé vált az is, hogy a mozdonyon csak a vezető tartózkodjon. A vasúti technika fejlődésének ez az egyik leglátványosabb bizonyítéka.

Ezután szót kért *Majorossy Rezső* vontatási főnök is, aki elmondotta többek között, hogy *nat alig több mint két óra alatt* jelenleg a javítócsarnokban *teszi meg ezt a távolságot.* korszerű műszerek segítik a *Szamosi Barna* elemi iskolás szerelők munkáját. A 83 villa- korában határozta el, hogy „vemos- és 60 dízelmozdony kar- zér" lesz. Ez a terve, vágya sok bantartása, javítása felelősség- tanulás után végül sikerült. teljes feladat.

Csodálták az utasok

Ezután a találkozó résztvevői megtekintették a vontatási üzemegységet, majd fehér asztalnál elevenítették fel a múltat. Valamennyiük számára a legemlékezetesebb pillanat az új villanymozdonyon töltött első szolgálat volt. *Bárány Bertalan* erre így emlékezett:

— Az első csoportban, 1964. január 14-én vizsgáztam. Önálló vezetőként június 1-én, személyvonattal indultam Budapestre. *A szívem a torkomban dobogott, amikor a forgalmista jelzést adott az indulásra.* Ujjaim szinte remgetek, amikor kezdtem elfordítani a kontrollelkereket. A mozdony rövid idő alatt felgyorsult. Az utasok minden állomáson megcsodálták a masinát. *Miskolctól Budapestig gőzössel 6 óráig tartott az út. Most az expresszvonatok a vecsési állomást.* Új, tetszetős „köntöst" kaptak az állomási épületek — csak a víztorony szomorkodik árván, tört ablakai, málló vakolata miatt. Mintha ő más családhoz tartozna, pedig dehogy. Ez az utasokat kevésbé zavarja, örülnek, hogy *végre elkészültek a magasított peronok, a felvételi épületet szegélyező betonjárdák,* s nem kell bokáig érő sárban a vonatra várni. Egy dolog azonban mégiscsak meglepte az utasokat.

December elején a forgalmi iroda mellett *feltörték a 15 cm vastag, új betonozást,* amit alig 2-3 hónappal korábban Luca széke módján készítettek el az építők. A minap megkérdeztem a forgalmistát, mondaná meg: *miért kellett felbontani a járdát?* Mire ő így válaszolt:

— Na, mit gondol? A vasúton a szervezés talán jobb, mint más cégeknél? Itt sem tudja a bal kéz, mit csinál a jobb. *A biztosítóberendezés kábelei kimaradtak a beton alól,* azt akarják pótolni, de az időjárás nem kedvezett nekik. Ki tudja, mikor lesz a munka befejezve?

Azt már én teszem hozzá, hogy az épületfenntartók és a biztosítóberendezési szakszolgálat összehangoltabb, jobban előkészített munkájával ettől a fölösleges kiadástól megmenthették volna a vasutat. És sok bosszúságtól az utasokat.

Csorba Barnabás

Amiért joggal berzenkedünk

Tisztaság, óh!

*

Kölcsönbérlet

*

Jobb és bal kéz

Nagyon régen utaztam a rétközi keskenynyomközű vasúton. A minap kíváncsiságból szántam rá magam. Péntek volt. Nyíregyháza Petőfi térre a szokásosnál több kocsit vontatva érkezett meg a kisvonat. Lehúzott ablakain át széngáz áradt a szabadba. Az emberek, ha utazni akarnak Bújra, Nagyhalászba, Ibrányba, Paszabra, Gávára, Balsára, Dombrádra, nem szabad válogatniuk. Hamar megteltek a kisvasút fapados kocsijai, s az aprócska diesel-mozdony nekivágott a koraesti sötétségnek.

Az emberek lassan megszokták a füstgázzal telt levegőt. Mi mást tehettek volna? Egyébként is úgy tartja a mondás, hogy ahol füst van, ott meleg is lesz előbb-utóbb. Az emberek egymás után vetették le kabátjukat. Az egyik anyuka gyerekének fehér kis bundáját a poggyásztartóra tette. Közben fékezett a vonat, s a poggyásztartó keretébe, illetve zsinórhálójába kapaszkodott. Mikor elengedte, s leült, nem akart hinni a szemének: *a keze feketecsíkos lett a poggyásztartóra rakódott szénportól, koromtól.* Papírzsebkendővel hamar megtörölte, s a bundácskát is gyorsan lekapta a polcról. Felállította a gyereket, s a fapadot is áttörölte a papírzsebkendővel, miközben indulatosan mondta a magáét.

*

Sóstó-Gyógyfürdő megálló után jött a kalauz. Egymás után kezelte a jegyeket. Mikor a fiatalasszony melletti padon kártyázó társasághoz ért, hárman felmutatták bérletüket. A negyedik, egy barnabőrű legény, mélyen nyúlkált a zsebeiben, húzta az időt.

A kalauz türelmesen várt. Nagysokára előkerült a bérlet, de az igazolványszám hiányzott róla. A jegyvizsgáló megkérte, írja alá, még tollat is adott az utasnak. Ő azonban vonakodott, nem akarta ráírni. A jegyvizsgáló gyanút fogott, s kérte a fiú személyi igazolványát. Munkahelye sincs a fiatalembernek. Kérdés kérdést követett, mire kiderült, hogy azért nem akarta ráírni a számot a bérletre, mert nem is az övé. A barátjától kapta kölcsön. Miután kifizette a jegy árát és a pótdíjat, tovább kártyáztak.

*

Hosszú évtizedek után végre szépen helyreállítot-

Gondjaikra hol a megoldás?

Komáromi pillanatképek

Sokat beszélünk mostanában (nyíltan, őszintén) a korábbinál nehezebb gazdasági helyzetről, a szűkösebb anyagi körülményekről, a kezdeményezőkészség, a leleményesség, a vállalati találékonyság szükségességéről. Meg arról, hogy becsüljük meg jobban javainkat, a közös tulajdon ne legyen Csáki szalmája. Joggal hiuné az ember, hogy ezeket az elveket minden reálisan gondolkodó, közös dolgaink iránt felelősséget érző állampolgár helyesli, és a munkahelyen is ennek szellemében próbál cselekedni. Sajnos mégis gyakran tapasztaljnk, hogy bort iszik, aki vizet prédikál, lazsál, aki rendet, fegyelmet követel, és másoktól vár takarékosságot, aki a közösből reprezentál. Szerencsére nem ez az általános, a tipikus. Az alábbi riport is csak egy mikroszkopikus metszet a valóságból, pillanatképeket ad egy üzemfőnökség életéből. Az ott szerzett tapasztalatok azonban talán mélyrehatóbb következtetések levonására inspirálnak másokat.

Túl a vastag deszkaajtón

Helyszín: Komárom állomás, reggel kilenc óra. A körzeti üzemfőnökség vezetőit keresem. Az udvarias titkárnő felvilágosít:

— *Minden vezető a hét eleji, szokásos telefonos körkonferencián van. Jöjjön vissza később!*

Kisétálok a peronra. A síneken túl, az állománnyal szemben szürke épület magasodik. A vontatási üzemegység javítószerelőcsarnoka. Előtte egy gőzös pöfög. Átballagok a síneken, és benyitok a vastag deszkaajtón. Nyikorogva csapódik be mögöttem, mint egy krimifilmben. A félhomályban, az M 43-as dízelek között két-három szerelő serénykedik. Összébbhúzom magamon a kabátot, mert hideg van, aztán megszólítom az egyik fiatalembert, aki a mozdony motorterében dolgozik. Hosszú, szőke haját hátul gumi szorítja lófarokba.

— A műhely szakszervezeti bizalmiját keresem! — kiabálok fel a gépre.



Rakományigazítás daru segítségével

— Én vagyok az — fordul felém *Markó László* szerelő, esztergályos, és már jön is le a mozdonyról. Aztán gondjaikról és a munkakörülményekről beszélgetünk. Tárgyilagosan tájékoztat, kérdéseimre kertelés nélkül válaszol.

— Hány ember munkahelye ez a szerelde?

— Huszonhárom szerelő és három segédmunkás dolgozik itt, közülük nyolcan forduló szolgálatban — válaszolja, miután egy könyvből ellenőrizte a létszámot. — Kevesen vagyunk, több szerelőre lenne szükség, de hát *ide senki nem jön szívesen.*

— Miért?

— Nézzen körül! Mindenütt piszok, olajsár, korszerűtlen munkahelyi körülmények. Jött ide a közelmúltban három-négy fiatal, de nem sokáig maradtak. Azt hiszem, érthető. *Nem mindegy, hogy milyen munkahelyen éli le az ember az életét.*

Körbejárjuk a műhelyeket. Mindenütt zsúfoltság, a falak között fülledt, áporodott levegő. *A villamosműhely is kócerájhoz hasonlít.* A csarnokban daru nincs, az alkatrészellátás rossz, a szerelőaknában a kerékpársüllyesztő is sokszor üzemképtelen.

— Mit szól mindehhez a szakszervezeti bizottság? — kockáztatom meg a kérdést.

Elnézően mosolyog, majd legyint.

— *Mit szóljon?* — kérdez vissza ő is. — *Gyökeres változásra itt nem lehet számítani, sok pénz kellene a korszerűsítéshez.*

— És a hideg? Az is törvényszerű?

— Szóvá tettük már ezt is, de hiába. Nézze, hogy fel vagyunk öltözve! Így bujkálunk az aknában, dolgozunk a gépeken. Megizzadunk, aztán ha leállunk, könnyen megfázhatunk.

A csarnok mennyezete alatt körben nyitva vannak az ablakok. Nincs aki becsukja. És a falon levő kaloriferek sem működnek. *Hat szál csupasz csőben cirkulál csupán a gőz.* Annyit ér, mint szenteltvíz a haldoklónak.

Tányért se kapnak az ebédelők

— Mutasd meg a szociális konténereket is! — biztatja *Mezei Miklós* művezető.

— Szociális konténer? — csodálkozom.

— A csarnok végében lévő épületszárny, amelyben az öltözők és zuhanyozók voltak, már elavult, használhatatlan — kapom a felvilágosítást. — Ajtajait beszögelték, és az épületet lebontják. Amíg el nem készül az új, az öltözőket, zuhanyozókat és az irodákat konténerek pótolják. Négy, szociális célokat szolgáló konténer van. Ebből három a vontatásé és egy a szertáré.

Megtekintjük valamennyit. Kívülről szép, ízléses, tetszetős. Én lelkesedem. A bizalmi kevésbé. Elmagyarázza, hogy miért tökéletlen ez az ideiglenes megoldás. Felemeli a padlót takaró műanyag szőnyeget. Karvastagságnyi rés fut keresztbe faltól falig, amelyen *tódul befelé a hideg.* Az elemeket csak így lehetett összeszerelni. Ezért aztán derékig hűvös, azon felül meleg a légtér. Erre különösen a nők érzékenyek. De arra mindenki, hogy műszak végén — ha valaki fürödni akar — *sorba kell állni, mert csak két zuhanyozófülke van a konténerekben. A bojlerek is gyakran elromlanak. Az öltözők szekrényajtói elvetemedtek, egy kulcs öt-hat zárat is nyit.*

— Karácsony előtt négyszáz forintot loptak el emiatt az egyik munkatársunk szekrényéből — jegyzi meg a bizalmi.

— *Fürdőőr néha van, néha nincs.*

— Hol ebédelnek a szerelők, a vontatási üzemegység dolgozói?

— A szertár öltözőjében, a vasszekrények között. Gépkocsival viszik oda a meleg ételt az egyik étteremből. Ételhordóból kanalazzuk a levest, *tányér nincs.*

Búcsúzóul még felteszek egy kérdést:

— Mi az oka annak, hogy a vontatási üzemegységhez tartozó mozdonyok többsége műszaki és tűzvédelmi szempontból nem felel meg az előírásoknak? Több ellenőrzés igazolja ezt.

— Valóban így van. Ennek egyik oka a létszámhiány. A gépek napi vizsgálatára csak egy ember jut. Az idő is kevés, *egy óra alatt végeznie kell neki. Emiatt nem lehet tömítést cserélni, lelkiismeretesen javítani. Sürgetnek bennünket: „Jöjjön már az a mozdony a vonatra! Kell a gép. A forgalom nem állhat meg!"*

A titkár talán „utánanéz"

A körkonferencia közben véget ért. Bekopogok *Tömöri Sándor* üzemfőnök-helyettesihez. Mosolyogva, szívélyesen fogad. Elmondom, mire vagyok kíváncsi. Helyesli érdeklődésemet, válaszolni is tud mindenre, de arra kér, hogy az üzemfőnökkel is beszéljek. Néhány mondatban azért tájékoztat a legfontosabbakról:

— Nem határforgalomra épült ez az állomás; elavult, korszerűtlen, kicsi. Gondokkal küszködünk. Sok a rakományigazítás, rengeteg a hibás teherkocsi. *A fél ország szennye, szemete ide érkezik.* Nem győzzük takarítani az *üres* kocsikat, amelyekben néha 20-30 mázsa szén, műtrágya, vagy egyéb értékes áru van. A munkaerőhiány üzemfőnökségünket is sújtja. Tatabányán és Dorogon például már a legminimálisabb a létszám. *Kirendeltek nélkül nem tudnánk boldogulni.*

Hátradől a székben, néhány másodpercig gondolkodik, majd megjegyzi:

— *Képzelje el, kilenc fogadóvágányunk közül hármatnégyet elfoglalnak a javításra, rakományigazításra, vagy takarításra váró kocsik.* Mindez lassítja az elegymozgást, fékezi a teljesítőképességünket. De erről majd részletesebben beszél a főnök . . .

Varsányi József, a körzet (akkori) üzemfőnöke, nincs az irodában. Hivatalos ügyben távozott, csak egy óra múlva jön vissza. Bekopogok hát *Csengel Béla* szb-titkárhoz, úgyis beszélni akartam vele. Leültet az asztalhoz, és várja a kérdéseimet. A szociális körülményekről érdeklődöm. Kíméletes szavaiból kihámozom a lényeget. A szociális körülmények átlagon aluliak, az öltözők, mosdók kicsik, elavultak. Az utazók fürdőjében például két zuhanyozó jut 32 embernek, de ezelőtt harminc évvel még 270 vasutasnak kellett megelégednie ugyanennyi zuhanyozóval. A munkaerő-elvándorlás miatt tehát most kedvezőbb a kép, a tény azonban mindenképpen lehangoló. Tervezgetésben viszont nincs hiány. Ha a korszerűtlen létesítmények eddig dacoltak az idővel, a dolgozók pedig a mostoha körülményekkel, akkor — gondolhatja bárki — már igazán nem sokat számít néhány év. *A következő ötéves tervben valósulna meg ugyanis egy új szociális épület álma a pft területén, amely aztán a legkényesebbek igényeit is kielégítené.* De mi lesz addig? Az illetékesek erre is gondoltak:

— Szerződést kötöttünk a helyi építőipari ktsz-szel az állomási szociális épület és az egyéb öltözők, mosdók felújítására, korszerűsítésére, de *eddig még semmi sem történt* — mondja az szb-titkár. — A vasútnak erre nincs kapacitása, idegen cégekkel kell próbálkozni. Ugyanez a ktsz bontja majd le márciusig a vontatási szociális épületet, és előreláthatóan 1985 végére újjáépíti.

Úgy legyen! Mindez tehát a vasúton kívüli erőkön és anyagi lehetőségeken múlik. Eszembe jut azonban a hideg, rideg szerelőcsarnok. Vajon annak fűtése kinek lenne feladata? Meg is kérdezem *Csengel Bélát:*

— Miért hideg a szerelőcsarnok?

— Az bizony tényleg hideg. Nem tudom, miért. Talán nincs elég gőz? Nem tudom! De majd megnézzük, mindenképpen kiderítjük az okot . . .

Jó lett volna idejében tájékozódni és sürgősen intézkedni. A dolgozók érdekében!

Háboroghatna a lelkiismeret

Vasúti tiszti egyenruhában fogad *Varsányi József* üzemfőnök. Jó ízléssel berendezett irodája kényelmes, meghitt, de *nem fényűző.* A főnök precíz ember benyomását kelti. Mértéktartóan, választékosan fogalmaz, az újságírónak csak jegyezgetnie kell.

— A rapszodikus szállítás jellemezte az elmúlt évben is üzemfőnökségünk munkáját — mondja. — Nálunk az észak-déli forgalom a meghatározó. A szállítási csúcsok félévkor és az év végén vannak. Az elegyrendezés hatvan százaléka a határforgalommal kapcsolatos. Azt hiszem, nem kell részletezni, hogy ez mennyivel pontosabb munkát követel tőlünk. *A minőséget a csehszlovák partner bírálja el.* Műszakilag kifogástalan, a szabályok szerint rakott vagonok léphetik át a határt. Elképesztő, hogy mennyi gondot, bajt okoznak az ide érkező hibás, vagy hanyagul rakott kocsik. A gabonaféléket és ömlesztett műtrágyát szállító vagonok nagy részét ki kell sorozni, mert folyik az áru, vagy nem egyenletes a terhelés. Az átrakó brigádnak van munkája bőven, *nekik a legmodernebb eszközük a szívlapát.*

A kisorozott kocsikkal kapcsolatban statisztikai adatokat is mutat. Az elgondolkodásra késztető számokat most közreadom. Talán nem lesz hiábavaló. *Hátha valakiket a bevezetőben említett közös dolgaink iránti felelősségre, takarékosságra és hatékonyságra késztet, de nem tudom, érdemes-e már a lelkiismeretre hivatkozni?!*

Tavaly kilenc hónap alatt Komáromban 3537 kocsi rakományát kellett megigazítani, vagy átrakni, tehát emiatt kivonni a forgalomból. A csehszlovák partner 19 352 üres vagont utasított vissza, mert nem volt kitakarítva, illetve kiürítve. Belföldről tehát ide, a határállomásra kilenc hónap alatt ennyi szemetes vagy értékes árumaradvánnyal terhelt, de üresnek minősített kocsi érkezett. Egy-egy vagonban nem ritka a 20-30 mázsa szén, búza, vagy műtrágya. Mindezt itt kell kirakni, és ebből eredően tavaly hulladék, szemét címén 54 vasúti teherkocsit töltöttek meg!

Ismerős vasutasok mesélték nekem, hogy ennek a gépi rakodás az oka. A markolók az oldalfalak mellől, a sarkokból nem tudják kiemelni az ömlesztett árut. Lapátolni kellene, de arra nincs ember. Ezért aztán a fuvaroztató becsukja a vagonajtót, és bekopog a raktárnok irodája ablakán:

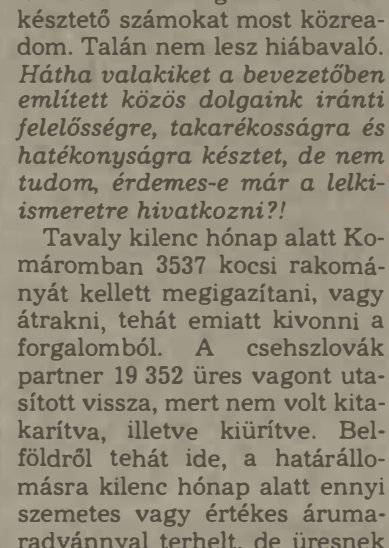
— *Jani bácsi! Kiraktuk a kocsit, mehet tovább!*

A raktárnok tudomásul veszi az információt, eszébe sem jut, hogy ellenőrizze a kocsit, valóban üres-e. Minek gyalogoljon és kapaszkodjon a kocsira. A címzett még sohasem reklamált, hogy húsz mázsával kevesebb szenet, búzát, vagy egyéb árut kapott. Így futnak aztán az „üres" kocsik a határig, Záhonyba vagy Komáromba. Ott aztán az erre a célra toborzott brigádok kilapátolják a vágányok közé az értékes árut, majd onnan ismét vagonokba rakják az összekevert, szétmállott anyagot, és hulladékként viszik tovább.

Ennél sajnos még extrémebb esetek is előfordulnak. A közelmúltban Komárom állomásra érkezett valamelyik állomásunkról egy üresnek nyilvánított fedett vagon. Amikor az ajtajait kinyitották, félvagonnyi, *vadonatúj, dobozolt tévékészüléket találtak benne.* Egy másik kocsi sarkában *új motorkerékpár* lapult. A címzetteket alig lehetett felderíteni. Az árut ugyanis *nem kereste senki!*

— *Előfordult már* — meséli az üzemfőnök —, *hogy a rendőrség hétszáz farmernadrágot foglalt le egy fiatalember lakásán. Vagonból lopta el a nadrágokat. A nyomozók itt panaszkodtak, hogy több hét eltelte után sem jelentkezett a károsult, nem tettek feljelentést azért, hogy hétszáz farmernadrággal kevesebb érkezett a megrendelőnek.*

A MÁV teherkocsiparkjának műszaki állapotára enged következtetni a következő adat: Komárom állomáson az elmúlt esztendőben 10 144 kocsit kellett kisorozni, mert javításra szorultak. *A huszonkét forgalmi vágány közül hatot-hetet foglalnak el a különböző okok miatt a forgalomból kivont vagonok.*



Szóródik a szója

Különös egyenleg

— A mai napon 297 kocsi vár javításra, rakományigazításra, takarításra. Ugyanakkor a forgalomban részt vevő, használható kocsik száma most, a reggeli órákban alig több háromszáznál — közli a megdöbbentő tényt *Varsányi József.* — Egy vágányon ötven kocsi fér el. Olyan nagy a zsúfoltság, hogy nem tudjuk a vagonokat rakományigazítás, javítás, vagy egyéb szempontok szerint csoportosítani. Ezért egy napig tart a tartalékmozdonynak, amíg összegyűjt harminc javításra szoruló vagont.

Tavaly Komárom határállomás 2539 vonatot fogadott a Duna túlsó partjáról 3 832 193 tonna áruval. Az országot itt elhagyta (azaz kilépett) 2527 vonat 3 048 541 tonna áruval. A bejövő vonatokból műszaki és kereskedelmi okok miatt a magyar vasutasok 5712 kocsit utasítottak vissza. Ugyanilyen okokból a ČSD (a csehszlovák vasutak) képviselői a tőlünk kiinduló vonatokból 13 008 vagont nem vettek át. Ez is sokat mondó adat!

A körzeti üzemfőnökség 262 kilométeres vonalhálózatán az elmúlt esztendőben 5 934 994 tonna árut raktak vagonokba, amely a tervezettől csak 53 ezer tonnával kevesebb. Az üzemfőnökség területén 885 334 kocsit kezeltek. A tervezett állomási kocsitartózkodás 20,63 óra, a tény: 24,18. Ennek okai ismertek: géphiány, személyzetre várás, elegytorlódás stb.

— *A létszámhiány már szinte veszélyezteti az elegymozgást, a forgalmat* — kesereg a főnök. — Az üzemfőnökség kétezer vasutasa közül 1982-ben 795-en dolgoztak az úgynevezett frekventált munkakörökben, tavaly már csak 764-en. És az előrejelzés erre az esztendőre sem kedvezőbb. *A dolgozók türelmetlenek, idegesek, emiatt nagyobb a balesetveszély.* Sokan belátják, néhaneha más munkakörben is dolgozniuk kell, többletmunkát végezni, hogy menjen a vasút. A mozdonyvezetők például vonatvezetői teendőket is ellátnak (a cukorrépaszezon idején még kocsirendezők is voltak), az állomásfőnökök a hétvégeken térfelvigyázók, váltókezelők, tolatásvezetők.

Elbúcsúzom a főnöktől. Még egyszer kisétálok a rendezőbe. Hűvös szél fúj. Amerre a szem ellát, mozdulatlan kocsisorok vesztegelnek az átrakó csonkavágányokon. Az egyik brigád éppen műtrágyát lapátol, rinfúzalapokat helyez a kocsiajtóhoz.

Kaszala Sándor



A vontatási üzemegység málló vakolatú javítócsarnoka, illetve a lezárt szociális épülete. Előtérben a konténerek

(Laczkó Ildikó felvételei)

Vasútegészségügy—közlekedésbiztonság (3.)

A kiegyensúlyozatlan ember alkalmasságának megítélése

Az emberiség aránylag megdöbbentő nagy százalékát teszik ki az elmebetegek, a gyengeelméjűek, a neurotikusok és pszichopaták. Bár pontos adatok nem állanak rendelkezésünkre, s a biológiai értelemben vett fejlődés a tökéletesedés irányát jelzi, mégis oly nagyszámú és sokoldalú az egészségkárosító tényező, hogy az emberiség lelki egészségének biztosítása érdekében *a pszichiátriai gyógykezelésnek* nagy erőfeszítésekre van és lesz szüksége az elkövetkezendő években.

A közlekedésben rendkívül fontos, hogy a foglalkoztatottak kiegyensúlyozott személyiségszerkezetű egyének legyenek. Véleményem szerint a közlekedésbiztonság szempontjából a legveszélyesebbnek éppen a kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű, azaz a pszichopata emberek mutatkoznak.

Kiket nevezünk pszichopatának?

Pszichopatáknak nevezzük a kórosan, kiegyensúlyozatlanul fejlett embereket, akiknek egyes személyi összetevői között nincs meg a kellő összhang, s ezért a társadalomba nehezebben illeszkednek be, és a társadalom is másként ítéli meg őket, mint átlagembereket. A pszichopatákat tehát egyfelől a lelki szerkezet kiegyensúlyozatlansága, másfelől ebből a kiegyensúlyozatlanságból adódó kóros reakciós készség, vagyis a mindennapi életben megmutatkozó kiegyensúlyozatlan kóros magatartásmód jellemzi.

A pszichopatia keletkezésében általában az öröklődésnek, illetve a veleszületettségnek tulajdonítottak nagy jelentőséget. Kétségtelen azonban, hogy a pszichopatiás vonások egy-egy embernél, az élet fejlődése folyamán, külső behatásokra keletkeznek. Éppen ezért ugyanígy a megfelelő külső behatásokra megvan a kisebb-nagyobb remény arra, hogy e kóros jellemvonások hacsak részben is, de eltűnjenek.

A pszichopatia eredetének kutatása folytán nemegyszer a hozzátartozóknál nagymértékű alkoholizálást, súlyos anyagcsere-betegségeket, nemibetegségeket stb. találtak, melyek a csírasejt-károsodás révén nagymértékben elősegítői voltak a pszichopatás egyéniség kialakulásának. Ugyanígy károsító tényezőként vethetők fel a mélyen belül elszenvedett bántalmak, a szülési ártalmak, a csecsemőkori táplálkozási zavarok, a balesetek, a fertőző betegségek, s a mérgezések, melyek azután a személyiség alakulásában döntő szerepet játszhatnak. Így például a gyermekkorban elszenvedett agyvelőgyulladásos megbetegedéseknél gyakori a jellegzetes személyiségfejlődési zavar kialakulása, a pszichopatás jellemvonások fellépte.

A betegség jelei

A pszichopatás személyiség kialakulásában rendkívül nagy jelentősége van a szülők által adott példáknak. A pszichopatás szülő többnyire pszichopatássá neveli a gyermekét. Hasonló hatással lehet a személyiség fejlődésére a nevelő, a tanító, a tanár is. A nem megfelelő környezet is elősegíti, különösen gyermekkorban, a helytelen életvezetés kifejlesztését.

A pszichopátia olyan kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű egyén állapotképe, melyben az intellektuális, érzelmi, indulati és ösztönműködések nem állnak egymással helyes arányban, s vagy a beteg, vagy a közösség szenved miatta. Például pszichopata az az egyén, aki érzelmi körének hiányos fejlettsége, érzelmi bénasága miatt senkivel nem tud érzelmi kapcsolatot teremteni. Ezért mindenkivel, vagy csak bizonyos egyénekkel szemben durván, kegyetlenül bánik, minduntalan beleütközik a fennálló törvényes rendelkezésekbe vagy az emberek egymás közötti magatartását meghatározó íratlan szabályokba stb. Soraikból kerülnek ki a bűnözők, a kábítószerélvezők, a másoknak állandóan ártani akarók, az állhatatlanok, akik képtelenek egy helyen, egy munkakörben hosszabb ideig maradni, a krónikusan hazudozók, a cinikusan mindent rombolók, az emberi hiszékenységet és jóindulatot szívtelenül kihasználók stb.

Közülük kerülnek ki azok a száguldozó gépjárművezetők, akik a tilos lámpajelzések ellenére gátlástalanul haladnak át az útkereszteződésekben; *lélekzetelállító vakmerőséggel manővereznek az utakon,* a legalapvetőbb közlekedési szabályoknak is fittyethányva. Határozottan állítom, hogy az esetek nagy részénél mind a közúti, mind a vasúti balesetek létrejöttében a balesetveszélyes helyzetek létrehozásában, *éppen ezeknek az agresszív, felelőtlen, kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű egyéneknek van döntő szerepük.* Sajnos, ha magángépjármű-vezetőkről van szó, akkor az esetek túlnyomó többségében megússzák szabálysértéseiket pénzbüntetéssel, s a legritkább eset, hogy ezért valakit kötelező alkalmassági felülvizsgálatra rendelnének. Kifizetik a büntetést, s az állandó veszélyforrást jelentő magatartásukkal, nem egy esetben, szinte rettegésben tartják a közlekedési szabályokat betartó embereket. Ezek a személyek azok, akiknél, ha mégis rendkívüli alkalmassági vizsgálatra kerülnek, az illetékes szakemberek előtt egyértelműen rajzolódik ki a kóros személyiségszerkezetű, a pszichopata egyén típusa.

Tisztázni kell az alkalmatlanságot

Az elmúlt évtizedekben volt alkalmam tapasztalni azt a szomorú tényt, hogy míg az egyes betegségeknél aránylag egyértelműen és könnyen sikerül az alkalmatlanságot tisztázni, *addig a kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű, pszichopaták kiszűrése még mindig nehéz feladat,* s számos esetben csak akkor kerülnek rendkívüli alkalmassági vizsgálatra, amikor már a közlekedésben az egyes munkaterületeken rövidebb-hosszabb idő után a szabálysértések tucatját elkövették.

Az orvostudományban az eredményes munkához alapvető feladat a góckutatás, majd a góctalanítás. Úgy gondolom, hogy azoknak — akik a közlekedés egyes munkaterületein a kiegyensúlyozatlan, fegyelmezetlen magatartásukkal az állandó veszélyforrást jelentik —, a góctalanítása, kiszűrése, időben való rendkívüli alkalmassági vizsgálatra való rendelése csak széles társadalmi-szakmai összefogással lehetséges.

A következő számban a közlekedésbiztonság szempontjából egy másik fontos egészségügyi kérdésre, az eszméletvesztéses rosszullétekre, ezeknek a rosszulléteknek különösen balesetveszélyes voltára hívom fel a figyelmet.

Dr. Rábai Kálmán

Áremelés után

Kiknek, mennyit könnyíthet anyagi helyzetén a társadalom?

A szakszervezetek álláspontját méltányolta kormányzatunk

A január 23-tól hatályba lépő árváltozások szükségességéről sokoldalú tájékoztatást kaptunk. Az is köztudomású. hogy ezek az intézkedések a nagycsaládosokat, az alacsony nyugdíjjal rendelkező idős embereket az eddigieknél nehezebb helyzetbe hozták. A párt és kormányszervek *a szakszervezetek kezdeményezésére* — figyelembe véve e réteg helyzetét — szükségesnek tartották a jövedelemcsökkentő hatások mérséklését. E meggondolások alapján került sor egyes társadalombiztosítási ellátások kiegészítésére, felemelésére.

Havi 70 forinttal

1984. január 1-től *havi 70 forinttal ki kell egészíteni* azokat a nyugellátásokat, baleseti rokkantsági nyugdíjakat, hozzátartozói baleseti nyugellátásokat, valamint a nyugdíjszerű egyéb ellátásokat, amelyeket a 45/1970. (XI. 4.) Korm. számú rendelet és módosító rendelkezései szerint évenként rendszeresen emelni kell és amelyek összege a havi 2800 forintot nem haladja meg.

A havi 2800 forint összeghatár szempontjából *figyelmen kívül kell hagyni:* a nyugellátások és egyéb ellátások évenkénti, rendszeres emeléséről szóló jogszabályok szerint 1984. évre, ezt követően pedig az ellátás megállapításának az évére járó emelés, a kivételes ellátás, a sajátjogú nyugellátás megállapítását követően elszenvedett üzemi baleset (foglalkozási betegség) alapján folyósított baleseti járadék, az ösztönző nyugdíjpótlék összegét, továbbá a házastársi pótlékot, a családi pótlékot a házastárs és a gyermek után járó jövedelempótlékot, valamint a nem társadalombiztosítási jogszabály alapján folyósított juttatást vagy ellátást. (A 290 forint kiegészítést az összeghatár szempontjából figyelembe kell venni.)

A házastársi pótlék összege 1984. január 1-től egységesen havi 820 forint, amelyet havi 220 (180+40) forinttal kell kiegészíteni — összeghatárra tekintet nélkül. Ennek megfelelően a már megállapított, tört összegű házastársi pótlékokat havi 70 forinttal emelni kell.

Havi 70 forinttal kell emelni a 750 forintban megállapított házastársi pótlékot. A havi 700 forint összegű házastársi pótlékot pedig — figyelemmel az egységes 820 forint házastársi összegre — *havi 120 forinttal kell emelni.*

A nyugdíjkiegészítés 71 258 nyugdíjas vasutast érint, melyben a 3685 árvaellátásra jogosult is benne van. Havi kihatása 4 988 060 Ft, éves szinten 59 millió 868 ezer 660 Ft. A házastársi pótlék rendezése 7916 nyugdíjast érint, 6 millió 098 ezer 510 Ft évi kihatással.

Hogyan alakul a családi pótlék?

1984. január 1-től *a gyermekenként járó családi pótlékot 70 forinttal kell emelni.* Ennek megfelelően a családi pótlék összege a következőképpen alakul:

— egy gyermek után a gyermek hatéves koráig	370 Ft
— egy gyermek után (egyedülállónak)	670 Ft
— két gyermek után (670 Ft/fő)	1340 Ft
— két gyermek után (egyedülállónak)	1460 Ft
— három gyermek után (730 Ft/fő)	2190 Ft
— négy gyermek után (730 Ft/fő)	2920 Ft
— öt gyermek után (700 Ft/fő)	3500 Ft
— hat gyermek után (680 Ft/fő)	4080 Ft
— minden további gyermek után ezen felül	680 Ft

Havi 880 forint a családi pótlék összege a tartósan beteg, illetve a testileg vagy szellemileg súlyosan fogyatékos, állandó felügyeletre szoruló gyermek után. Ha két gyermek közül az egyik tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg fogyatékos, a két gyermek után összesen havi 1610 forint (a beteg gyermek után 880, a másik után 730) családi pótlék jár. Havi 880 forint a családi pótlék összege a nevelőszülőhöz kihelyezett állami gondozott gyermek után.

A családipótlék-emelés 84 469 vasutas gyermeket érint, s ez évente 64 millió Ft.

Gyesen levők jövedelempótléka

A gyermek után járó jövedelempótlék összege 1984. január 1-től havi 200 forint. (Jövedelempótlékra az a dolgozó jogosult, akinek háztartásában csak egy gyermek van és ez után a gyermek után családi pótlék nem állapítható meg azért, mert a gyermek 6 éven felüli, vagy árvaellátásban részesül, vagy harmadéves szakmunkástanuló, vagy szakmunkástanuló-otthonban helyezték el.) Ez az intézkedés 6500 vasutas gyermeket érint, ami évente 5 millió 430 ezer forint.

A gyermekgondozási segélyre jogosultaknak — függetlenül a gyermekek számától — 1984. január 1-től havi 290 forint helyett havi 360 forint jövedelempótlék jár. A gyes-en lévő édesanyák jövedelempótlékemelése 3750 vasutast érint, ez évente 2 millió 900 ezer forint.

Nyilvánvaló, hogy a jövedelemkiegészítés — a hetven forint — nem fedezi a teljes többletkiadást. Nem is fedezheti, hiszen nem vállalhat magára ugyanakkora kiadást a költségvetés, mint amekkorától az árkiegészítések csökkentésével megszabadulni kíván. *Az ország jelenlegi helyzetében csak arra van mód, hogy e szerény mértékű támogatással könnyítsünk a leginkább rászorulók helyzetén.*

Dr. Bordi István
a VSZTO vezetője

Január 1-től

Új betegség-, baleset- és poggyászbiztosítási tarifák

Január 31-én sajtótájékoztatót tartottak az Állami Biztosítónál. Tar Jenő ügyvezető igazgató egyebek között elmondotta, hogy az elmúlt évben 2,5 millió kárügyet intéztek, s mintegy 10 milliárd forint kártérítést fizettek ki. Ezután részletesen foglalkozott a különböző biztosításokkal, köztük a január 1-én életbe lépett új betegség-, baleset- és poggyászbiztosítási tarifákkal. Ezúttal erről tájékoztatjuk olvasóinkat.

Az Állami Biztosító több mint öt éve vezette be a betegség-, a baleset- és poggyászbiztosítást a külföldre utazók részére. Az évről évre növekvő turistaforgalomnak, nyugati rokonlátogatásoknak köszönhetően gyorsan népszerűvé vált a magyar turisták körében, hiszen a kiutazók több mint 60 százaléka veszi igénybe. E szerződésben ugyanis a biztosító a baleset és poggyászbiztosítás mellett vállalta azt is, hogy a külföldön, sürgős orvosi ellátásra vagy kórházi ápolásra szoruló magyar állampolgárok helyett az orvosnak, kórháznak — az illető ország pénznemében — megtéríti a gyógykezeléssel kapcsolatosan felmerült kiadásokat.

A tőkés országokban igen borsos kórházi ápolási költségek, gyógyszerárak stb. átvállalása megfelelő biztonságot jelentett és jelent ma is a magyar turistáknak. Ugyanakkor az egyébként sem a magyar turisták zsebéhez mért külföldi gyógykezelési költségek minden várakozást felülmúló módon emelkedtek.

A költségek robbanásszerű növekedése késztette a biztosítót arra, hogy *ez év január 1-től* a betegség-, baleset- és poggyászbiztosítás feltételeit és díjait az alábbiak szerint módosítsa:

— a kinttartózkodás első 30 napjára 10 Ft/nap, a folyamatos külföldi tartózkodás 31. napjától a *napi térítés 20 forintra nő.* Ha valaki egyénileg — magáncélból — utazik, minimálisan 10 napra, illetve maximum 1 éves időtartamra kérheti a biztosítást.

Az utazási irodáknál szervezett utaknál csak a társasutazás tényleges napjaira fizetendő a biztosítás. Tehát például egy háromnapos bécsi utazásnál személyenként naponta 10 forintot fizetnek a résztvevők.

A díjemeléssel párhuzamosan — szolgáltatásbővítésként — a 100 000 forintos balesetbiztosítási összeget 150 000 forintra emelték. Az Állami Biztosító megállapodott az American International Group nevű, az egész világot behálózó szervezettel rendelkező biztosítási intézettel abban, hogy a sürgős orvosi kezelésre kórházi ápolásra szoruló magyar állampolgároknak, a biztosítási kötvényben meghatározott esetekben és feltételek mellett képviseletein keresztül segítséget nyújt.

1984. január 1-től némileg módosul a szocialista országokban érvényes baleset- és poggyászbiztosítások díjtétele is. Az utazási irodák által szervezett társasutazásoknál *napi 5 Ft a díj.* Az utazási irodáknál egyénileg váltott „tasakos" biztosítások tarifái:

15 Ft-os tasak	1—3 napra
30 Ft-os tasak	4—9 napra
60 Ft-os tasak	10—15 napra
100 Ft-os tasak	16—30 napra

30 napot meghaladó tartamra a díj napi 5 Ft.

Ha valaki az Állami Biztosítónál, a MALÉV-nél, vagy az Autóklubnál köt biztosítást:

1—3 napra	15 Ft
4—10 napra	50 Ft
11 naptól napi	5 Ft

Megszűnt tehát az a korábbi előírás, hogy csak minimálisan 10 napra köthető a biztosítás. Szolgáltatásbővítésként ennél a biztosításnál is a 100 000 forintos balesetbiztosítási összeget 150 000 forintra növelték.

A fogszabályozás jelentősége

Az ember arcának harmóniáját nagymértékben a fogak határozzák meg. Az előreálló felső fogakat — gondoljunk *Brigitte Bardot-ra* — nőiesnek tartjuk, míg az előreugró áll, előreálló alsó fogak, a „bulldogharapás", erőszakos, férfias külsőt jelentenek. Az életkor előrehaladtával azonban ezek a vonások egyre erősebbek lesznek, és mind jobban zavarják az arcvonások összhangját.

Az, hogy a fogak nem szabályos rendben, nem pontos illeszkedéssel helyezkednek el a fogívben, nemcsak esztétikai probléma, hanem rontja a használhatóságot is. Tehát az alaki problémák — működésbeli zavarokat okoznak.

A szabályos fogazat kialakulása függ az öröklődéstől, de legfőképpen a helyes funkciótól. Az állcsontok és fogívek fejlődése szempontjából a normális működést az jelenti, *ha a csecsemő mellről szopik, majd a kisgyermek kiadósan rág,* és nincsenek rossz szokásai — mint az ujjszopás — nyelvlökéses nyelés és valamely légzési akadály (pl. túl nagy orrmandulák) nem késztetik arra, hogy folytonosan a száján lélegezzen.

A csecsemő csontösszeköttetései meglehetősen lazák, így szopáskor a keletkezett vákum és a nyelv nyomása alakítja a szájpadlást, kerekíti a felső fogívet.

A fogazati rendellenességek gyógyításának fontosságát mutatja az is, hogy a rendellenességek ok-okozati kapcsolatban vannak a fogazat egyéb megbetegedéseivel. Régóta ismeretes *a fogazat helyzeti rendellenessége, a fogszuvasodás, valamint a fogágybetegségek kapcsolata.* A torlódott fogsor fogai könnyebben szuvasodnak, mert a torlódás miatt a fogak között olyan tisztíthatatlan zugok keletkeznek, amelyek kedveznek a lepedék lerakódásának.

Az arcvonások harmóniáját még egyáltalán nem befolyásoló metszőfogtorlódás szinte *minden esetben szuvasodással és állandó ínygyulladással jár.*

A torz arcvonások, a selypítés a gyermeket visszahúzódóvá teszik, aki az őt kigúnyoló csúfolódó környezet megnyilvánulásait természetesen ellenséges érzelmekkel fogadja. Ily módon súlyos gátlások, jellembeli törések következhetnek be. Ezért különösen nagy jelentőségű a változás, ha a rendellenességet és annak torzító hatását sikerül megszüntetni.

A fogszabályozás gyakran évekig tart, hiszen a fogváltás időszakából áthúzódik a maradófogazat kialakulásáig, felhasználva a növekedés adta lehetőségeket is. A szülőt, a gyermeket egyaránt próbára teszi. Nem szabad mégsem a gyermekfogorvos beutalóját, ismételt figyelmeztetését zaklatásnak venni.

Ez a megelőzés igen átfogó jelentőségű, az arc esztétikáját, a hangképzés helyességét és a fogazat épségét is befolyásolhatjuk általa.

Dr. Horváth Edit
ellenőrző főorvos

Siklós János

Jessica Thomson

III.

— Teljes győzelem — örvendezett Benő —, úgy érzem magam, mintha újjászülettem volna. Káldor Benő szabad, független ember, homlokáról lekerült a szégyen bélyege. Jessica Thomson, te drága nő, te különleges teremtménye az istennek, legyen áldott a te neved.

A lány szótlanul hallgatta.

— Mi az, te nem is örülsz?

— Jaj, hogy kérdezhetsz ilyet! Én is boldog vagyok, sikerült a vállalkozás.

— Az igazi érdem a tiéd, Jessica. Nekem az életemben nem jutott volna eszembe, hogy egy ilyen nevet válasszunk, és angol újságírónőként járkálj velem.

— Ne túlozz és ne szerénykedj.

— Egyáltalán nem túlzok. Egy isaszegi cigánylány megbolondította a fél várost.

— Érettségizett cigánylány, akinek az apja prímás, ezt ne felejtsd el.

— Csak gratulálni tudok.

— Az kevés.

— Ja, a megállapodás érvényes, a negyvenezer forint a tiéd. Ennyit ígértem.

— Úgy van. Az üzlet, az üzlet, és én odébállok.

— Sajnállak.

— Jessica Thomson befejezte működését, s amikor majd leszáll a vonatról valahol és bejelentkezik, leírja nevét: Gondi Mária. Jessica Thomson örökre eltűnt, csak Brink regényében marad fenn ez a név.

— Sajnállak.

— Azért megszerettelek, szívesen élnék veled. És ha őszinte mernék lenni, bevallanám neked, szerelmes lettem beléd, pedig tudom, ebben az esetben ez többszörösen is ostobaság.

— Ha nem is ostobaság, de értelmetlen, elég volt egyszer az életemben, soha többé.

— Egyébként is, ebben a városban Jessica Thomson fogalom, ebből a nőből nem lehet itt Gondi Mária. Pedig ez a város kedvemre való, de lehet, hogy csak azért, mert te is itt vagy.

— Hová mész?

— Még nem tudom, valószínű férjhez megyek, külföldre.

— Ez komoly?

— Eléggé komoly, de azért meglátogatlak majd, ha nem veszed rossz néven.

— Boldog lennék, több ilyen gyönyörű nő nem igen szaladgál a földön.

— Ez némi túlzás.

Jessica Thomson egy éjszaka észrevétlenül eltűnt a városból.

A tél végén, egy szombati napon Benő nem nyitotta ki a szabóságot. Jessica távozása után megállás nélkül dolgozott, a becsületének helyreállításáért folyó küzdelem nehéz hónapjaiban keletkezett hátralékait ledolgozta. Fáradtnak érezte magát. Elindult a temetőbe, de útközben meggondolta magát. Olvad a hó, nagy a sár, ilyenkor nem érdemes kimenni, majd később, ha javul az idő. A ház előtt sétálgatott céltalanul, mogorva hangulatban járkált, és azon tűnődött, hogy megszüntesse-e az ipart, vagy tartsa még egy ideig. Az asszony halála után azon a ponton volt, hogy befejezi, de Jessica közreműködése után megváltoztatta szándékát. Megfiatalodott, újra elismert, tiszteletreméltó polgára a városnak, miért adná fel az ipart, amikor annyi a megrendelés, hogy alig győzi.

Egy következő gondolat vagy hangulat elűzte ezt a magabiztos felfogást. Miért törje magát? Mi értelme az egésznek? Nem sikerült eljutnia egy szilárdabb állásponthoz, magába mélyedve lépdelt, és egyszer csak megszólították.

— Káldor úr, ha szabadna . . .

— Fölnézett, és ott állt előtte Perlayné a szemben lévő lakás tulajdonosa.

— Ugye nem haragszik, hogy megszólítom?

Zavarában hümmögött valamit, mert senkivel sem volt beszélő viszonyban, a köszönéssel is csak úgy élt, aki üdvözölte, annak viszonozta. Perlayné a hümmögést úgy értelmezte, hogy a szabó egyenesen örül annak, hogy ő leszólította.

— Tudja, annyira megszoktam a hölgyet, Jessica Thomsont, hogy isten bizony hiányzik , hetek óta nem látom. Csak nem beteg?

Káldor agyában fölszabadult az indulat, de uralkodott magán.

— Nem kérem, nem beteg.

— Elutazott?

— Igen, elutazott — kapott a szón.

— Csak nem haza?

— De, hazautazott.

— Szent isten, olyan messzire?

— Olyan messzire.

— Éppen a múltkor néztem a térképen, a Tahiti-szigetek még Amerikánál is messzebb van.

— Mi van a szigetekkel?

— Nincsen semmi, de a távolság. Micsoda fárasztó lehet az ilyen hosszú utazás.

Káldor azt hitte, hogy az asszony bolond. Ráhagyta.

— Bizony, az valóban fárasztó.

— A visszautazás is éppen olyan nehéz.

— Oda is nehéz, vissza se könnyebb.

— Már ne vegye tolakodásnak Káldor úr, mikor jön vissza? Megvallom magának, én azonnal láttam, hogy a hölgy egzotikus világból való. Mondtam is a lakóbizottságban, hogy olyan ritka szép teremtés, akit mindenki megbámul.

— Hogy mikor jön vissza? Azt hiszem, nemsokára.

— És ugyebár továbbra is itt lakik, a mi környezetünkben?

— Hát hogyne.

— A beszéde is egészen eltér az ismert nyelvektől, egzotikus. Hallottam egyszer, és mindjárt észerevettem, különleges nyelv.

— Valóban különleges nyelv.

(Alig bírta megőrizni mértéktartó viselkedését, eszébe jutott az isaszegi cigány nyelv a maga egzotikumával.)

— És anyanyelven tetszik társalogni vele?

— Hát igen, kénytelen vagyok, mert nem tud magyarul. Rövid szünetet tartott, azután hozzátette; csak a személyes holmiját hozza magával, tudja, kizárólag tahiti viseletben hajlandó megjelenni az esküvőn.

— Jaj de megértem, de megértem.

— Én nem vagyok ennyire megértő, megpirongattam a túlzott ragaszkodásért.

— Szegény teremtés, ilyen távolra kerülni a szülői háztól . . .

— Hát ilyen az élet, ráadásul megsértődött, amiért megdorgáltam, na de annyi baj legyen, majd megbékél.

A kapuban megjelent a lakóbizottság elnöke. Perlayné egy kurta köszönéssel búcsúzott, és megiramodott. Megállította az elnököt.

Káldor befejezte a hétvégi nagytakarítást. Elfáradt az asszonynak való munkában. Igaz, hogy tisztább, rendesebb a lakás, mint amikor a bejárónő takarít, de ez mégsem éri meg a ráfordított időt. Keres egy másik asszonyt, mert ez nem megbízható, gyakran előfordul, hogy nem jön el. Azt mondja, a férje úgy megpofozza, hogy napokig nem tud emberek közé menni. Semmirevaló némber, a férj eljárása nagyra értékelendő — állapította meg Káldor — és utólag sajnálta, hogy annak idején nem így kezdte ő is az asszonnyal — isten nyugosztalja —, amikor az rászolgált a pofonokra.

Nem tett volna csúffá, az egyszer biztos — motyorogta, és közben jégkockát rakott az öblös pohárba, száraz martinit töltött rá, és fölhajtotta.

Újra töltött, bekapcsolta a zenegépet, és táncolt egymagában a rock-zenére, mert a fáradtságot levezetni leginkább mozgással lehet.

Unalmában újra ivott, és tovább táncolt egy gatyában. Rendületlenül ivott és rendületlenül táncolt.

— Hej, a szép cigánynő, ha most itt volna Tahiti szigetéről! — kiáltotta, és a mólés ember túlfűtött hangján énekelte: „Nincsen olyan lány, mint a cigánylány, Jessica Thomson is cigánylány, angol cigánylány, isaszegi roma lány" . . . — Forgatta a magnószalagot, és táncolt.

Késő délután kitántorgott a konyhába, eredetileg a hűtőszekrényhez indult, de az asztal előtt megállította az asszony fényképe. Pontosan Benő szeme közé nézett, rideg szigorúsággal figyelte a fölhevült embert. Leült a dupla fedelű asztal elé, és unottan bámult vissza a képre.

Farkasszemet néztek, és Benő egyszer csak azt érezte, hogy hátul a nyaka fölött, a fejében megvillan valami, és ez a villanás fölfelé mászik a fejébe,, előrekúszik, eléri a homlokát, és beleáll a szemébe.

Mintha ismeretlen erők dolgoznának a koponyájában és azoknak a parancsára cselekedne, egy pillanat alatt elhagyta az alkoholos bambaság, fölállt, a dupla asztallap felső borítóját fölnyitotta, az üres kancsó csörömpölve tört össze a kövezeten, a kép a sarokba repült. Az asztal alsó lapján mint egymás mellé illesztett csempék, sorakoztak a betétkönyvek. Megkövülten állt az asztal előtt, nem értette ezt az egész szituációt, hiszen ő nem is gondolt arra, hogy felnyissa az asztallapot, akarata ellenére, saját magától cselekedett így a keze, a fejében keletkezett villanás igazgatta mozdulatait, amellyel lekotorta a betétkönyveket őrző asszony képét.

Lassan magához tért, fölvette a sarokból a fényképet, és olyan erővel csapta a gáztűzhely alá, hogy darabokra tört.

— Jessica vezetett nyomra — dünnyögte magában —, Jessica Thomson, a cigánylány.

Bement a szobába, lefeküdt a heverőn, és elaludt. Másnap hajnalban ébredt fel.

Vége

A titok csak ennyi:

Szeretni kell a gyerekeket

Látogatás az Északi Járműjavító napközis óvodájában

„MÁV Északi Járműjavító Üzem Óvoda" — hirdeti a tábla a rácsos kapun. Mellette az emeletes házaknál megszokott csengő és kaputelefon. Bemondom a mikrofonba, mi járatban vagyok. A dadus már tud rólam, egyébként nem kerülhetnék olyan könnyen a kerítésen belülre, a kék mászókákkal, piros csúszókákkal felszerelt tágas udvarra. A két kör alakú medencét vastagon takarja a hó és a gyerekeknek épített KRESZ-pályából is csak a táblák láthatók. Nyáron vidám itt az élet!

Ebéd után érkeztem, csend van az egyemeletes kis épületben, pihennek az apróságok. *Róza Imréné* vezető óvónővel halk léptekkel körbejárjuk az épületet.

Ragyog minden

Így tudom meg, hogy 1980-ra készült el az óvoda. Építését már évek óta tervezték, mivel a régi — most is működő — óvoda befogadóképessége már nem volt elegendő, ezért tanácsi óvodákban kellett elhelyezni a gyerekeket. *Az új épület 150 gyerek kényelmes elhelyezésére alkalmas.* Most 140 a létszám, de alig négyéves működése alatt vigyáztak itt már 180 gyerekre is. Nemcsak az Északi Járműjavító Üzem dolgozóinak gyerekei járnak ide, hanem az utca másik oldaláról, a szemben lévő Ganz Kapcsolók és Készülékek gyárából is. Ezenkívül a busz hozza a vasutas gyerekeket naponta a MÁV Kórház, a Benczúr utcai óvoda és a MÁV Igazgatóság épülete elől

A helyiségekben, a folyosókon nagy a tisztaság. Szinte ragyog minden. Belépünk az egyik öltöző helyiségbe. Egy dadus éppen takarít. Naponta kétszer fertőtlenítenek, a takarítás pedig folyamatos. A függönnyel eltakart rekeszek fölött ott vannak a jelek: *kifli, galamb, tükör, katica.* A jelek többször megismétlődnek a polcokon sorakozó kis fésük, fogkefék fölött.

Sajnos, mindig van olyan gyerek, aki itt lát életében először fogkefét. De ebben a korban még nem késő megtanulni a fogmosást. A rendre, a higiéniai szabályok betartására nevelés — az egyik fontos célja az óvodának.

Bizonyára kevesen tudják, hogy az óvodai pedagógiai munka is szigorúan megszabott tanterv szerint folyik. Vannak feladatok, amelyeket már óvodás korban is végre kell tudni hajtani, és vannak célok, amelyeket el kell érni. Erről tanúskodik a mindenkori napirend. Csupán egy kis ízelítő belőle: *a matematika* — halmazok képzése, összehasonlítás becsléssel és párosítással. *Irodalom* — aranytarajos kiskakas, új mese. *Környezetismeret* — téli örömök. *Ábrázolás* — legkedvesebb babám. Bizony, igazi tantárgyak ezek, s a feladatok megoldása sem volna egyszerű, ha a kicsik nem játékos formában birkóznának meg vele.

Megcsodálom még az öltöző falára kiaggatott festményeket. Kék mezőben bumfordi hóemberek, havas fák, bokrok. Ezek minden bizonnyal az utóbbi napok alkotásai, hiszen most esett a hó.

Benézünk még az orvosi rendelőbe, ahol az egyik falon derékmagasságban hosszú tükröt pillantok meg. Ez a logopédus munkaeszköze. Ő is itt rendel, vagyis egymást váltják az orvossal. A csendes pihenő alatt nem akarunk zavarni a foglalkoztatókban, ezért csak benyitunk, de így is álmos, kíváncsi pillantások fogadnak. A polcokon a játékok is pihennek. Van belőlük bőségesen, hiszen sok mindenre jut a költségvetésben szereplő évi több mint 3 millió forintból.

Az egyik polcon felfedezek egy vasutas sapkát és egy tárcsát. Hiába, az életre való felkészülést nem lehet elég korán kezdeni — gondolom.

Elfogultság nélkül

A folyosón csinos barna fiatalasszony siet az öltöző felé. Ő egy anyuka. *Fabók Lászlónénak* hívják, terminál kezelő, 1978 óta dolgozik a járműjavítóban. Alexandra lánya már „kinőtte" az óvodát, az idén első osztályos. Tamáska még csak hároméves, így hát érte jött most.

— *Elfogultság nélkül mondhatom, hogy nagyon jó ez az óvoda* — mondja amikor a véleményét kérdezem. — Nekem van összehasonlítási alapom, mert Alexandrával nem itt kezdtük, máshová járt másfél évig. Mit mondjak, szinte alig volt olyan nap, amikor bemehettem dolgozni, mert állandóan beteg volt. Tamáska itt még az úgynevezett beszoktatási idő alatt is csupán egyszer volt beteg. Bőséges és változatos az ellátás, mindig lehet repetát kérni. Tamáska imád itt lenni. *Sokat játszanak, tanulnak és mindennap levegőre viszik őket.* Nyáron csodálatos barnára sültek le az udvaron, de senki nem égett le, mert nagyon vigyáztak rájuk az óvónők, sőt napolajjal kenték és napernyő alá ültették őket, ha látták, hogy már túl sok a napfény a kicsiknek . . .

Zsuzsika, a vezető óvónő mind a 150 gyereket név szerint ismeri. Gyakran lemegy a csoportokba játszani a kicsikkel, elkíséri őket bábszínházba, kirándulni. Sokkal többet tesz, mint ami egy vezető óvónő szorosan vett munkaköri kötelessége lenne. Az is az óvoda fenntartóinak gondosságát dicséri, hogy a szomszédos Törekvés Művelődési Házban *művészi torna és nyelvtanfolyam indult a gyerekeknek.*

Közben ébredezik az óvoda, megnő a sürgés-forgás. Itt az uzsonnaosztás ideje. Ma vajas kenyeret kapnak téliszalámival a gyerekek.

Családias légkör

Még egy korán érkező apukával találkozom: *Kovács Péter,* a villamosműszerészek csoportvezetője. 1964 óta dolgozik az Északi Járműjavítóban. Három gyerek édesapja. A legidősebb gyereke Tímea, tavaly fejezte be az óvodát, most első osztályos. A középső, Andriska két éve jár ide, és március 1-én jön a legkisebb. Bár a lakóhelyéhez közelebb is lenne lehetőség a kicsi elhelyezésére, fel sem merült bennük, hogy ne az üzemi óvodát részesítsék előnyben.

— *Családias itt a légkör, nagyszerűen gondoskodnak gyerekeinkről* — mondja Kovács apuka. — Itt vették észre Tímea zenei tehetségét. Tulajdonképpen az óvó néninek köszönhető, hogy Tímea most a Rádió gyermekkórusának előkészítő tanfolyamára jár. A gyerekeim idáig hat óvónővel kerültek közelebbi ismeretségbe, mindannyian kedvesek, aranyosak. A dadus nénik is udvariasak, készségesek. Szeretnek itt lenni a kicsik, nekünk pedig megnyugtató, hogy jó kezekben vannak.

Róza Imréné sejtheti, hogy mi volt a két szülő véleménye, mert azonnal szabadkozni kezd, amikor leülünk az irodájában:

— *Nemcsak a mi érdemünk az, hogy a szülők elégedettek.* Szerencsések vagyunk. Nagyon sok segítőtársunk van. Jó a kapcsolatunk az üzem vezetőivel, akiknek szívügye az óvoda. A szocialista brigádokra is mindig számíthatunk, ha valami elromlik, vagy valamit meg kell csinálnunk. Az üzem szakszervezeti bizottsága szívesen ad buszt a kirándulásainkhoz. Ezt egyébként a Ganz is készséggel megteszi. Szakmai vonalon a szakfelügyelőnk támogat bennünket. Rendszeresen eljárunk továbbképzésre, amelyet általában a szomszédos Törekvés Művelődési Házban szoktak megtartani. A szülők is sokat segítenek nekünk. Jól működik a szülői munkaközösség, szívesen veszik a családlátogatásainkat, mi pedig szeretettel látjuk őket fogadóóráinkon, szülői értekezleteken és az évenként egyszer-kétszer sorra kerülő nyitott napokon.

Nagy Irén

Babits Mihályra emlékeztek

Szavaló tisztjelöltek

Babits Mihály születésének 100. évfordulója alkalmából január 26-án szavalóversenyt rendeztek a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet hallgatói, együttműködve a Posta, a Volán, a BKV, valamint a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság oktatási központjaiban tanuló leendő tisztekkel.

A szavalóverseny zsürijében az elnöki tisztet *Rába György* **költő töltötte be, ezenkívül a zsüri tagja volt** *Létay Klára* **előadóművész és** *dr. Udvarhelyi Dénes* **író. A szünetben műsorral lépett fel** *Dévai Nagy Kamilla* **előadóművész.**

A színvonalas kulturális eseményhez méltó felkészültségről adtak számot a közlekedési vállalatok tisztképzős fiataljai, s végül is tizenegy versenyző között dőlt el a helyezések sorrendje. Első lett a Postát képviselő *Hadzsaláné Szabó Teréz,* **második helyen** *Kiss Csaba* **végzett a Volántól, a harmadik legjobb szavalónak pedig** *Tokaji Andrásné,* **a MÁV Tisztképző hallgatója bizonyult.**

A helyezettek és a többi szavaló jutalmát, ezenkívül a névre szóló, díszes Babits-emléklapokat *dr. Kun Dezső,* **a rendező szerv igazgatója és Rába György adta át.**



— Melegítsen meg kalauznő drága, mert megfagyok!
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Jó évet zártak

A Szolnoki MÁV-MTE súlyemelők évadzáróján *Apáti Márton* vezetőedző és *Szabó Pál*, a fiatalabbak szakvezetője az évi mérleg ismertetése során egyaránt elégedetten vette számba az 1983-as eredményeket. A szakosztály hatvan tagja *huszonnégy olimpiai pontot gyűjtött*, ami szép sikernek könyvelhető el. A szakosztály számos fiatalja került az országos érdeklődés homlokterébe. A felnőttek közül például *Kürti László* I. osztályú szintet ért el. Aranyjelvényes szintet kilencen szereztek.

A legkiemelkedőbb erdmény azonban *Berényi Zoltán* nevéhez fűződik, aki az 52 kg-os súlycsoportban serdülő országos bajnoki címet szerzett, s így nem véletlenül hívta meg az országos szövetség az NDK-ban december 9—14 között megrendezett NDK—Magyarország ifjúsági válogatott viadalra. Ugyancsk ifjúsági válogatottságot mondhat magáénak a serdülő *Lukács Zsolt, Tóth Róbert* pedig az IBV-válogatottnak volt tagja. Nyugodtan elmondhatjuk: soha rosszabb évet ne zárjanak a MÁV-MTE súlyemelői.

Új források

A közismerten nehéz gazdasági helyzet miatt megvonták a központi támogatást a Zalaegerszegi VSE-től. A négy sportágat fenntartó, 100 igazolt versenyzőt szerepeltető, valamint a tömegsportba bevont 500-600 vasutas egyesülete új anyagi forrást volt kénytelen keresni.

Kezdték a pártoló tagok toborzásával. A zalai megyeszékhelyen, de a vonali szolgálati helyeken dolgozók is belenyúltak a pénztárcájukba. Ezzel elérték, hogy az eddigi 1300 forint helyett 2600 folyt be a pártoló tagoktól az egyesület javára. A vontatási üzemegység szocialista brigádjai a kommunista műszakok ellenértékét, mintegy 10 000 forintot juttattak a ZVSE számlájára.

(jakab)

Közgyűlés

A Gyöngyösi Kitérőgyár *MHSZ Lövészklubja* a közelmúltban tartotta meg közgyűlését, melyen értékelték az 1983. év munkáját. A klub az ország 52 MHSZ-klubja között a hatodik helyezést érte el, mely kimagasló eredménynek számít. Nemcsak a klub taglétszám-növelésében, de a klub politikai, honvédelmi nevelő munkájában is jók az eredmények.

A klub három szakosztályt működtet. A feltételek megteremtésében az MHSZ Országos Központ, a vasutas-szakszervezet, a bázisüzem, s a városi sportfelügyelőség jár elöl.

A sportlövők hat bajnoki címet szereztek, mellé három ezüstöt és két negyedik helyezést. *Molnár Sándor* az 1983-as bukaresti Európa-bajnokságon is dobogó közeli helyen végzett, hazai aranyai és csúcsjavításai fémjelzik kivételes adottságát. Az idén májusban Lengyelországban vesz részt nemzetközi csapatviadalon az MHSZ Kitérőgyári Lövészklub.

Eredményes év után Miskolcon

MHSZ-beszámoló az építési főnökségen

A miskolci MÁV Építési Főnökség MHSZ szervezete a minap tartotta beszámoló közgyűlését. Kilencvenkét MHSZ tag és a meghívottak előtt *Hajdú Zoltán* klubtitkár adott számot a tavalyi munkáról.

Mint a beszámolóban elhangzott: a nehezebb körülmények ellenére a honvédelmi klub lövész, tartalékos és rádiós szakosztályai a hazafias honvédelmi nevelés erősítésében, a katonai ismeretek bővítésében eredményes munkát végeztek. A tagság önkéntes társadalmi munkájával sikerült az MHSZ szervezet anyagi bázisát gyarapítani. Hosszú idő után stablizálódott, javult a klubtanács munkája, s az MHSZ tagok száma 1984 január végére *125 főre gyarapodott.* A nők és KISZ tagok aránya azonban nem éri el a kívánt szintet.

A klub eszközállománya — mint a beszámolóban is elhangzott — kielégítő, bár a szocialista brigádok lövészversenyénél és a kiképzéseknél is alkalmazott légfegyverek gyakran igényelnek javítást, s olyankor elég nagy az átfutási idő.

— Pedig szükség lenne a fegyverekre — mondta a klubtitkár —. 1983-ban a házi és városi versenyeken kívül az építési főnökségek csapatának országos versenyét is Miskolcon bonyolítottuk le. Mindenképpen klubunk tagságának, a minket támogató gazdasági vezetőknek, tömegszervezeteknek köszönhető, hogy az országos versenyen résztvevő csapatok megelégedésére jól sikerült a szervezés.

De nemcsak a vasutas versenyeken jeleskedtek a miskolciak. A város nagyüzemeinek összetett honvédelmi versenyén az építési főnökség csapata első lett, s a tartalékosok is az első öt között végeztek.

Az MHSZ klub vezetői jó kapcsolatokat épetettek ki a szakszervezeti bizottsággal. *Az szb a szocialista brigádok tömegsport lövészversenyére vándorkupát alapított.* Az szbvel, párt és KISZ szervezettel közösen az MHSZ klub életét fotó tablókon mutatták be, s eredményesnek bizonyult a főnökségen megtartott katona, munkás és munkásőr találkozó is. Átgondolt agitáció és propaganda hatására ma már öt építési főnökségi szocialista brigád viseli az MHSZ előnevet, s ennek szellemében eredményes honvédelmi nevelőmunkát végeznek.

A közgyülésen elhangzott javaslatok és a klubtanács munkaterve alapján ebben az évben több konkrét feladat elvégzése vár az MHSZ klub tagságára. Így helyre kell állítani a tavaly korszerűsített lőtér világítását és megőrizni a berendezés állagát. A klub vezetése az illetékes szervekkel együttműködve gondoskodik a légpuskák javításáról. A Forradalmi Ifjúsági Napokon a fiatalok és szocialista brigádok részére lövészversenyt szerveznek. Javítják az együttműködést a miskolci 8. sz. általános iskolával, s nagyobb figyelmet fordítanak a sorkötelesek honvédelmi előképzésére, a tartalékosok rendszeres oktatására.

Orosz

VASUTAS KUPA
Nemzetközi cselgáncsverseny

A Miskolci Sportcsarnokban négy tatamin 15 hazai és 3 külföldi — román, jugoszláv, NDK — klub 169 versenyzője részvételével került lebonyolításra az igen rangos *IV. Vasutas Kupa* cselgáncs verseny.

A felsorakozott versenyzőket *Hernádi István* vasútigazgató köszöntötte, hangsúlyozva azt, hogy nagy megtiszteltetés a miskolci vasutasok számára a verseny megrendezése, hiszen abban az évben történik e nemes vetélkedés, amikor 125 éve gördült be Miskolcra az első gőzvontatású vonat.

A Miskolci Vasutas Sport Klub hét versenyzőt indított. *Braskó Péter* az MVSC edzője a verseny végén a következőket nyilatkozta:

— *Nagyon csalódott vagyok. Többet vártam sportolóinktól.* Az elmúlt évben az MVSC versenyzői 11 pontot szereztek a Vasutas Kupán, ezúttal csak 4 pontra tellett. Annak ellenére, hogy a klub a zavartalan felkészüléshez mindent biztosított, *Schulhoft, Gercsák, Tóth* és *Orosz* várakozáson alul szerepeltek. *Horváth, Varga, Angyal* pedig a versenyen sérülést szenvedtek.

A klubok közötti versenyt a Kecskeméti SC nyerte.

A CENTENÁRIUM JEGYÉBEN
Kiállítás a Keletiben

A magyar vasút a századfordulótól napjainkig címmel képeslap kiállítás nyílt február 3-án a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában. A kiállítást a centenárium jegyében rendezték. *Molnár Gábor* üzemfőnök rövid megnyitó beszédében ismertette a 100 éves Keleti történetét.

A képeslapok *Gyökér Istvánnak*, a Lakásépítési Szövetkezet építészmérnökének tulajdona, aki annak dacára, hogy nem vasutas, bár többször bocsátotta kollekcióját a vasutas kultúrházak rendelkezésére.

Gyökér Istvánnak egyébként 100 ezer lapból álló gyűjteménye van, ami gondosan összerakva 0,9 köbméter terjedelmű, és 400 kilogramm súlyú. Ebből most nyolcszáz darabot tártak a közönség elé. A képek zöme a magyar vasutat — főleg a Keletit — ábrázolja 1896-tól szinte napjainkig. A több tablóból álló kiállítás, mintegy 15 témakörre osztva *(Állomások-pályaudvarok, alagutak, hidak, vasúti éttermek, humoros és idillikus sorozatok stb.)* történelmi hitelességgel ábrázolja a korok építészeti és egyéb divatjait. Különlegességnek számít a Szent István Aranyvonatot ábrázoló kép, valamint a párizsi Musée de l'Armée (párizsi Hadtörténeti Múzeum) udvarán kiállított személygépkocsinak a képe, amelyben az első világháború után aláírták a békeszerződést.

(séra)

Vetélkedő Cegléden

Tavaly ősszel indította el az szmt központi könyvtára a Testvérmegyéink című, háromfordulós vetélkedőjét, és Omszk, Shul, valamint Szófia megye szerepelt a versenykiírásban. A vetélkedő első fordulóját a vállalatok és üzemek helyben szervezték meg.

A ceglédi körzeti üzemfőnökségnél 10 brigád nevezett a vetélkedőre. A vasutas klubkönyvtár külön tájékoztatókat készített, stencilezve a három megyéről. Az szmt központi könyvtára által küldött anyag is sokat segített a felkészülésben.

A ceglédi körzeti üzemfőnökség szociális ebédlőjében a múlt év végén lezajlott vetélkedőn villámkérdések, totók, rejtvények szerepeltek 7 fordulóban. A brigádtagok nagy felkészültségről tettek tanúbizonyságot, s a pontszámok alapján nehéz volt a helyezéseket eldönteni. A városi vetélkedőbe végül is két brigád jutott be.

Reméljük, hogy jó szereplésükkel a továbbiakban is hallatnak még magukról.

Tóth Csilla

Írógépet vett a brigád

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség rákosi üzemegységének *Május 1.* utazó szocialista brigádja elég régen hallatott magáról. Most, hogy a brigádnak már közös írógépe van — írja *Tóth László* brigádvezetőhelyettes — elhatározták, hogy rendszeresen beszámolnak brigádjuk életéről, eredményeiről. Levelükben részletesen leírják, mit tettek 1977-től napjainkig.

Beszámolnak például arról, hogy legutóbb is részt vett a brigád hét tagjai az *Útközben* című szellemi vetélkedőn, és szívesen szerepelnek más politikai és kulturális vetélkedőn is.

Az előszállítások jegyében
Tanácskozás a fuvaroztatókkal

Még javában tartott az elmúlt év végén a szállítási csúcsforgalom, amikor már az idei feladatokra készültek a dél-alföldi vasutasok. Megkezdték az 1984. évi előszállítások szervezését. Erről, valamint egyéb fontos feladatokról volt szó azon a tanácskozáson is, amelyet a kereskedelmi szakemberek — körzeti fuvarozásszervezők, kereskedelmi főnökök, hivatalnokok, a kavicsberakó állomások vezetői — részvételével december 28-án tartottak Szegeden, a vasútigazgatóság központjában.

Harmati János kereskedelmi osztályvezető-helyettes adott tájékoztatást az 1983. évi áruszállítások teljesítéséről, s ismertette az idei tennivalókat. A feladatok közül kiemelte az előszállítások fontosságát. Mint mondotta: *az év végéig már tíz vállalattal kötöttek előszállítási megállapodást,* de az előrejelzések szerint a szerződést kötők száma tovább emelkedik. Arra törekednek, hogy az időjárás adta lehetőségeket kihasználva minél több árut szállítsanak el az év első harmadában. Ennek érdekében tárgyalnak a vállalatokkal, és tartanak január első felében fuvaroztatói értekezleteket.

Az osztályvezető-helyettes fontos feladatként határozta meg a bevételek növelését, a mellékteljesítmények végzésének fokozását és a fuvaroztatókkal a kölcsönös bizalmon alapuló kapcsolatok további javítását, szélesítését.

G. J.

Sok kicsi sokra megy

Az energiatakarékosság egyik lehetőségére hívja fel a figyelmet Földi József szolnoki olvasónk. Mint írja, több alkalommal tapasztalta, hogy *túlfűtik a vasúti kocsikat*, különösen a villamosvontatású szerelvényeken. Legutóbb január 18-án, a Budapest—Mátészalka közötti, 6316. számú vonaton volt tanúja a pazarlásnak: az utasok már a Nyugati pályaudvaron lehúzgálták az ablakokat, hogy a fülkékben elviselhető legyen a meleg.

Csak Cegléd után enyhült kissé a hőség. Javaslata szerint *nem kellene ragaszkodni a folyamatos fűtéshez* — lehetne szakaszosan is — vagy más módon takarékoskodni az energiával. Hallott már olyan megjegyzést, hogy az efféle takarékosság nagyon jelentéktelen, nem érdemes vele foglalkozni; ám ennek ellenére úgy gondolja, *minden „kis" megtakarítás jobb a pazarlásnál.*

Ezzel egyetértünk.

HÍREK

— **Brigádvetélkedő.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában szellemi vetélkedőt rendezett a brigádok részére. A háromfordulós vetélkedő témája Székesfehérvár története volt a középkortól napjainkig. A 18 induló csapat közül a győzelmet a pft. főnökség dr. Münnich Ferenc brigádja szerezte meg.

— **Cigány-show.** Sok nézőt vonzott január 25-én a nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házának cigányshow műsora. Horváth István és Csüri Edit énekesek adtak nagy sikerű műsort a cigánydalokból.

— **Teadélután.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja január 19-én teadélutánt rendezett, amelyen 150-en vettek részt. Az újszászi pávakör tagjai nagy sikerű műsort adtak a teadélutánon megjelent nyugdíjasoknak.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A balassagyarmati vasutasok nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett a Madách Imre Művelődési Házban. Somogyvári Lajos, a körzeti üzemfőnökség vezetője köszöntötte a megjelent százhúsz nyugdíjast, majd megtekintették a fővárosi művészek színvonalas műsorát.

— **Újítási verseny.** A záhonyi üzemigazgatóságon a közelmúltban újítási versenyt szerveztek, és a legtöbb javaslatot beküldők között 30 ezer forint jutalmat osztottak ki. A verseny keretében ötletnapokat is tartottak. A benyújtott 197 ötletből 44-et újításnak minősítettek.

— **Előadás.** Dr. Kerkápoly Endre, a budapesti Műszaki Egyetem professzora január 26-án előadást tartott a szegedi vasútigazgatóság központjában „A magyar vasutak perspektívája az európai vasutak, illetve a világ vasútjainak fejlődése tükrében" címmel.

— **Vasutas munkásőrszakasz kitüntetése.** Kiváló Szakasz címet és vándorzászlót nyert a hatvani munkásőregység első, vasutas szakasza. Kiváló címet kapott a vasutasok második lövész-szakaszának első raja is.

— **Népszerű könyvtár.** Az elmúlt évben ötezerkétszáz látogatója volt a Hatvan állomáson működő fiókkönytárnak, s köztük 388 az újonnan beiratkozók száma. A toborzást nagymértékben elősegítette Sasváriné Erdélyi Brigitta lelkes, szakszerű munkája, s nem utolsósorban a bizalmiak és a brigádvezetők hozzáértő támogatása.

— **Brigádtagok egyéni biliárdversenyének** színhelye volt január 16-án a vasutasok művelődési háza Békéscsabán. A huszonkét versenyző közül végül is első lett Zubán Ferenc nyugdíjas, míg másodikként Andó György lakatos, harmadikként pedig Lipták Károly, a megyei Élelmiszerkiskereskedelmi Vállalat dolgozója került ki a hatórás küzdelemből.

Lakáscsere

Elcserélnénk **a Keleti pályaudvarnál levő 50 négyzetméteres, gázkonvektoros, komfortos MÁV-bérlakást, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet, plusz 30 négyzetméteres telefonos szoba, konyhát, másfél szobás komfortos, telefonos tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni 7—14 óráig a 324-150, este a 343-023 telefonszámon.**

Elcserélném **Budapesten MÁV-lakótelepi 80 négyzetméteres 2 szoba hallos, komfortos bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni: a 277-546 vagy a 272-144-es telefonszámon 18—20 óra között.**

Elcserélném **Herceghalom állomáson levő két szoba, konyha, fürdőszoba, külön W. C., éléskamra, MÁV-bérlakást egy szobakonyhás MÁV-bérlakásra. Cím: özv. Dudok Istvánné, Herceghalom, MÁV-állomás, földszint 1. 2053.**

Elcserélném **Budapest, Rákos úti X. emeleten levő két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti 1,5, illetve 1 szoba összkomfortos, esetleg két szoba komfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni a 375-108 telefonszámon este 8.30 után.**

Elcserélném **Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. VIII. em. 48. sz. alatt lévő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, másfél szobás vagy garzon tanácsi, telefonos bérlakásra, Pavlicz Ádám.**

Elcserélném **Budapest XI. ker., Kelenföldi úti kétszobás, loggiás, 54 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 662-841-es telefonszámon.**

Elcserélném **Budapest VIII., Kerepesi út 1. sz. I. 30. alatti komfortos, 56 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra Budapest területén.**

Elcserélném **Dunaharaszti állomás közelében lévő 60 négyzetméteres, kétszobás, komfortos, kertes, MÁV-bérlakásomat (külön gazdasági udvar, gazdasági épület) budapesti kisebbre, garzon is megfelel. Érdeklődni lehet 7-től 15 óráig a 19-70-es üzemi és a 138-215 városi telefonszámon Reményi Józsefné.**

Egy nap a Nemzetiért

A miskolci területi egészségügyi központ *Semmelweis szocialista brigádja* 1975-ben alakult meg. Tagjai azóta folyamatosan részt vesznek a munkaversenyben, a társadalmi munkákban. A szüreti munkáért kapott összeget például a Miskolcon épülő vértranszfúziós állomás céljaira fizették be. Felvilágosító előadásokat tartanak a dolgozóknak és az óvodásoknak, részt vesznek a véradásban, papírgyűjtési akciót szerveztek, vállalták a rendelőintézet környékének szépítését, s mindemellett a szakmai és ideológiai továbbképzésen is jeleskedtek.

Sokrétű és eredményes brigádmunkájuk legújabb érdekessége az, hogy *egynapi munkabérüket felajánlották a Nemzeti Színház építésére.* Az orvosokból, asszisztensekből és adminisztratív dolgozókból álló, húsztagú kollektíva január 16-án elküldte a 4000 forintot.

Nyugdíjas jegyvizsgálók

A hetvenes években három jegyvizsgáló vonult nyugdíjba Kisterenye állomásról: *Fodor András, Kakuk Ferenc* és *Vass Béla.* Mindhárman közel négy évtizedet töltöttek a vasút szolgálatában. Ám a nyugdíjazást követő években is ledolgozták évenként az 1260 órát. Erre az évre szintén vállalták, hogy jegyvizsgálóként tovább dolgoznak. Példásan végzik munkájukat, a fiatalok tanulhatnak tőlük. Vezetőik elégedettek a munkájukkal, *dicséretet és elismerést érdemelnek.*

(szücs)

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—855. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. MÁRCIUS 1.

Nehéz napok a Dél-Alföldön

Vonatok a hó fogságában

A nagy erejű széllel kísért hóvihar, nehéz helyzetet teremtett az ország dél-keleti és déli részében, elsősorban Békés és Csongrád megyékben. Hajnali két óra körül először a szolnok—lökösházi vonalon okozott gondot a mindent elsöprő viharos szél. Először *Nagylapos—Gyoma,* majd nem sokkal később *Mezőtúr—Tiszatenyő* között szakította le a felső vezetéket. A vihar négy villamosmozdony áramszedőjét is letörte. S mire megvirradt, szinte megbénult e térségben a vasúti közlekedés.

Kora reggel az igazgatóság vezetői *átcsoportosították a dízel-mozdonyokat, s az utazószemélyzetet annak érdekében, hogy legalább a személyforgalmat fenntartsák.* Elsősorban Szentes térségéből vitték át az M 41-eseket, majd a vezérigazgatóság segítségével M 62-esek is érkeztek. Ezekkel a dízel-mozdonyokkal a nemzetközi vonatokon kívül még négy pár személyvonatot közlekedtettek. Pécsről és a fővárosból egy-egy villamos aggregátort küldtek, ezeket elsősorban a nemzetközi vonatok fűtésére használták fel.

Szeged térségében annyival volt jobb a helyzet, hogy itt a szél megkímélte a felső vezetékeket, és a vonatok, ha késésekkel is, de közlekedtek. A teherforgalom az érintett területeken teljesen leállt.

A hófúvások miatt *Orosháza, Mezőhegyes, Lökösháza* térségében hóakadályba ütköztek a vonatok. Mezőhegyesen rekedt diákok is csak másnap térhettek haza. Lökösháza és Curtici között fa dőlt a felsővezetékre, Kiskunfélegyháza és Gátér között pedig postai oszlopok zárták le a vonatok útját. Hasonló ok miatt csak rövid utat tudott megtenni a Makóról induló gyorsvonat, amelynek utasai kétszeri átszállással, egy Szentesről érkezett tartalék szerelvénnyel mintegy 120 perc késéssel utaztak a főváros felé.

A gondokat tetézte, hogy a hálózati feszültség kimaradása miatt kimerültek a tartalék áramforrások is, emiatt 23 fénysorompó vált használhatatlanná. A vonóvezetékes sorompók, a jelzők állítása a lerakódott hó, jég miatt szinte lehetetlenné vált. Egyre több vezetéktörés, -szakadás keletkezett. Vésztő, Mezőtúr, Orosháza, Földeák körzetében a postai és a MÁV légvezeték oszlopokat rongálta meg a vihar, ezért a vonatforgalom szabályozására rádiókat telepítettek. Csaknem mindenütt váltóállítási problémával küszködtek, hiába takarították, a szél pillanatok alatt ismét hóval behordta a váltókat és a vágányokat. *Makó—Újvároson például ilyen ok miatt 24 óráig nem tudták a váltót átállítani.* A hó elleni küzdelembe bekapcsolódott az időközben Budapestről érkezett 3 hőlégsugaras hófúvó is.

A pályafelszabadítást, a hibaelhárítást végző mintegy 750 műszaki nehéz körülmények között dolgozott. Hiába állították például február 11-én már helyre a felső vezetékeket, az erős szél miatt továbbra is a dízeleket kellett közlekedtetni.

Vasárnap Miskolcról megérkezett az UNIMOG hómaró. Két vezetője — *Bartos István* és *Demjén Mihály* — szinte pihenés nélkül dolgozott. Három nap alatt 133 kilométer hosszban megtisztították a Kiskunfélegyháza—Szentes—Orosháza, az Orosháza—Mezőhegyes és a Mezőhegyes—Battonya vonalat. Útjuk során több mint 5 kilométer hosszban 150-180 centiméter magas hófallal is megbirkóztak. Így február 14-én 18 órától az utolsó vonalon is megindult a forgalom.

Végezetül álljon mégis néhány adat: *az igazgatóság területén február 10—13-a között 371 vonat nem közlekedett, 21 vonat akadt el a nyílt vonalon, s az állomásokon hóakadály miatt,* kilenc helyen volt felsővezeték-szakadás, és ez idő alatt a villamosított vonalakon 42 vonatot továbbítottak dízelmozdonnyal. A pár napos zord időjárás az igazgatóság egész területén éreztette hatását: *több tízezer tonnával kevesebb áru került berakásra.*

Gellért József

MÁRCIUS 8.

Nemzetközi Nőnap



Villamos daruval

Három helyett egy napra csökkent a javítási idő

Zalaegerszegen a vontatási üzemegységnél sokáig kézi erővel történt a mozdonyok födarabjainak a kivétele és behelyezése a javítások alkalmával. A régi daruval 16 ember 2 óra alatt nehéz fizikai erővel tudott csak kiemelni és ugyanennyi idő alatt a helyére tenni egy-egy nehéz alkatrészt.

Ez a helyzet most megváltozott. A közelmúltban megtörtént a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegysége által készített 40 tonnás villamos daru műszaki átvétele. Ezzel pillanatok alatt kiemelhető a javítandó M 40-es és M 43-as, sőt még a Bz motorvonat nehéz födarabja is. A javítási idő az eddigi átlagos 3 nap helyett 1-re rövidül.

Eredményes évet zárt a miskolci járműjavító

A miskolci járműjavítóban a múlt év végén terven felüli különmunkák, társadalmi munkák, valamint fejlesztési és technológiai intézkedések révén sikerült pótolni azt a lemaradást, amit az első félévben a tartós munkaerőhiány okozott. Végül is *100,2 százalékra teljesítették a termelési tervet, a termelékenység pedig 5 százalékkal növekedett.*

Elvégezték a terven felüli, 50 nagyraksúlyú kocsi átalakítását, s az úgynevezett futójavítások során 139 kocsival adtak többet a szállításokhoz, mint az üzemeli tartózkodási időt — a vállalt 5 százalékkal szemben — 7,3 százalékkal csökkentették. Az ország speciális vasúti berendezéseinek karbantartását, javítását is itt végezték, mégpedig igen jó eredménnyel. Különösen a megmunkáló osztály vonali részlege és a sárospataki targoncajavító üzem dolgozói jeleskedtek. Az év eleji termelési tanácskozásokon és a szocialista brigádvezetők értekezletén elhangzottakból kitűnt, hogy az üzemi kollektívák kiemelkedő teljesítményére az idén is biztonlehet számítani.

A Posta beruházásában

Újságelosztó központ épül a józsefvárosi pályaudvaron

Nagy építkezés kezdődött nemrég a józsefvárosi pályaudvaron. A beruházó ez esetben nem a vasút, hanem a posta, amely a jelzett helyen kívánja felépíteni a Központi Hírlapfeldolgozó üzemét.

Ezzel kapcsolatban *Bordás István,* a MÁV beruházási főnökségének vezetője elmondta, hogy a vasút 21 ezer négyzetméter területet adott a postának. Ennek következményeként szükségessé vált a pályaudvaron működő TÜZÉP kitelepítése, vagyis a Maglódi útra való áthelyezése. Az említett terület helyett a posta viszont Kőbányán vásárolt ahhoz hasonló területet, amelyre iparvágányokat épít a MÁV.

A most épülő Központi Hírlapfeldolgozó üzem noha a posta tulajdona lesz, ám működése nagyon is összefügg majd a vasút munkájával. A komplexum nagysága miatt *szó van arról, hogy az évtized végére megszüntetik Józsefváros-állomás személyforgalmát,* s az onnan induló, illetve érkező vonatokat a Keletibe helyezik majd át. Az említett változásról azonban még semmiféle terv nem készült.

Az új létesítmény építésével kapcsolatban viszont *Táborhegyi István,* a posta beruházási főmérnöke elmondta, hogy a budapesti nyomdákból, postahivatalokból jelenleg négy vasútállomásra (a Keletibe, a Nyugatiba, a Délibe és Józsefvárosba) továbbítják a vidékre irányított küldeményeket. A közös cél az, hogy mindezeket egy helyre, Józsefvárosba összpontosítsák, és onnan továbbítsák a szélrózsa minden irányába. Ezért elsőként a hírlapfeldolgozó készül el, amelyet az eddigi tervek szerint svéd, szovjet és hazai gyártmányú gépekkel szerelnek fel. Ennek következtében a sajtótermékeket szinte emberi kéz érintése nélkül rendszerezik, kötegelik és rakják a vagonokba.

Az 56 ezer négyzetméter alapterületű és 320 ezer légköbméter térfogatú komplexum építése miatt az Orczy tér arculatát is meg kell változtatni, vagyis az ottani villamossíneket és térvilágítási oszlopokat már az idén tavasszal áthelyezni.

AZ UTASELLÁTÓ RENDEZTE

Hidegkonyhai bemutató a MÁV Vezérigazgatóságon

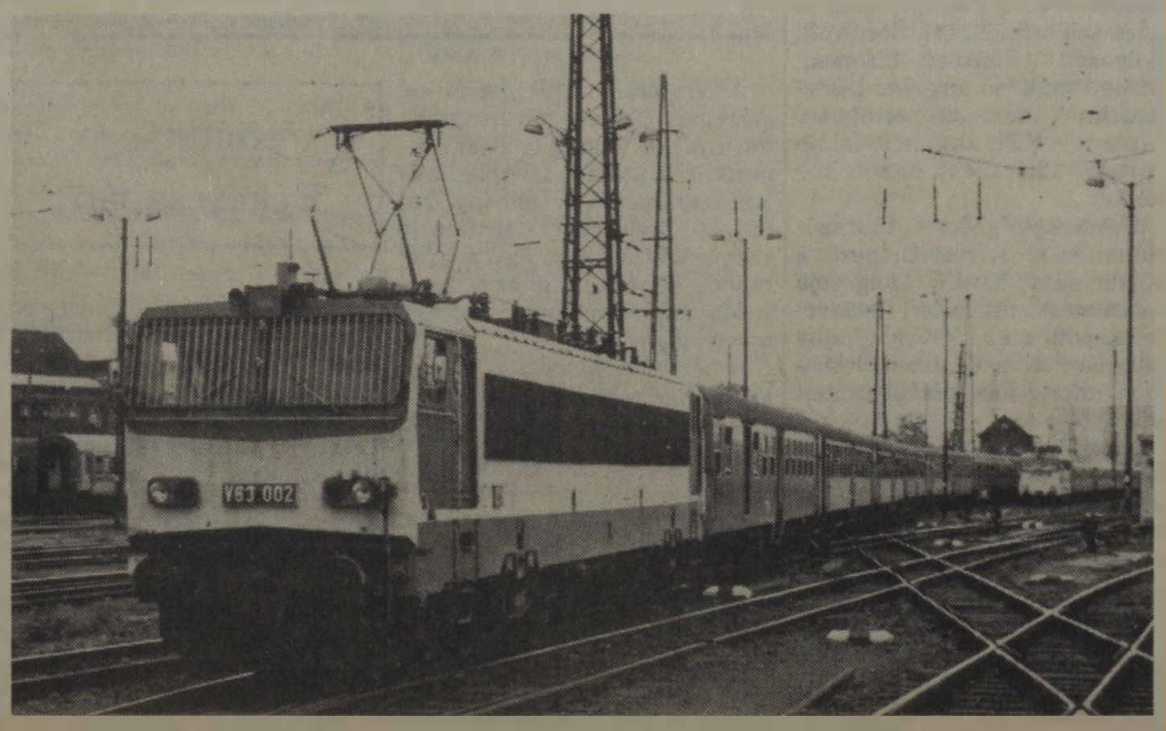
A MÁV Vezérigazgatóság (Budapest, Népköztársaság útja 73/75) konferenciatermében az Utasellátó Vállalat budapesti igazgatóságának 16. sz. üzeme február 9. és 10-én hidegkonyhai bemutatót rendezett.

Az ízlésesen és mutatósan összeállított készítmények között egy- és több személyes hidegtál-különlegességek, kaszinótojás, sonkatekercs tormakrémmel töltve, díszített szendvicsek, sajtos rolók, a cukrászkészítményekből pedig a különböző torták nyerték meg a látogatók tetszését.

Dóra Jánosné, a büfé vezetője és munkatársai gondosan ügyeltek arra, hogy az igényeket kielégítsék.

A bemutatott készítményeket az Utasellátó 34. számú Budapest—Déli pályaudvari üzeme, az édességárut pedig főként a vállalat Lázár utcai cukrászüzeme állította elő.

A siker bizonyítéka, hogy a két nap kiállítási idő alatt erős forgalmat bonyolított le a büfé.



Összehangolt munka a menetrend betartásának feltétele. (Erről szóló írásunk a 3. oldalon.)

Önkéntes véradók köszöntése

Bensőséges ünnepséget rendezett a miskolci igazgatóság vöröskeresztes vezetősége. *Dobos Margit,* a vöröskereszt igazgatósági titkárának megnyitója után Szászfalvi Lajosné, a városi vöröskereszt titkára tartott ünnepi beszédet. Kiemelte a véradás fontosságát, és köszönetet mondott azért a munkáért, amit a vasutasok az új vérellátó központ létrehozásáért végeztek.

Az ünnepség végén tíz-, tizenöt- és hússzoros véradók részére *Hernádi István* vasútigazgató jutalmat adott át. Külön köszöntötték *Radics Bertalant,* a miskolci pályafenntartási főnökség dolgozóját 75. véradása alkalmából.

Félévenként

Szűrővizsgálatok

A szegedi igazgatóság területén az elmúlt években is igen jól, szervezetten tevékenykedett a közegészségügyi szolgálat. Munkájuk végzéséhez a személyi és a tárgyi feltételek egyaránt biztosítottak. Ez évben is legfontosabb feladatuknak a betegségek, a munka és környezeti ártalmak megelőzését tekintik. Ennek érdekében 1984-ben *Szegeden* és *Békéscsabán* félévenként munkaegészségügyi szűrővizsgálatokat tartanak, amelyeken az ólommal, oldószerekkel, festékekkel és növényvédő szerekkel foglalkozó dolgozók vizsgálatát végzik el. Terveik szerint hasonló vizsgálatokra kerül sor Kecskeméten és Kiskunhalason is. Rendszeresen ellenőrzik az üzemi konyhákat, tálalókonyhákat az Utasellátó egységeit, az állomásokat, azok laktanyáit, vendégszobáit, az öltözőket és egyéb szociális létesítményeket.

A közegészségügyi szolgálat dolgozói vizsgálataikat az üzemorvosokkal karöltve végzik, a különböző laboratóriumi vizsgálatokat pedig a MÁV Közegészségügyi Intézet korszerű, modern laboratóriumai hajtják végre.

G. J.

Debreceni ÉHF

A kiváló cím elnyeréséért keményen meg kell dolgozni

A közelmúltban bizalmi testületi ülést tartottak a debreceni épület- és hídfenntartó főnökségen. Az szb 1983. évi tevékenységéről *Nagy Imréné,* a szakszervezeti bizottság titkára számolt be, illetve fűzött szóbeli kiegészítőt az erről szóló írásos anyaghoz. Kiemelte többek között a szocialista brigádok szerepét a munkaversenyben és a munkafegyelem megszilárdításában.

A szociális helyzetről szólva elmondotta, hogy ezen a téren az utóbbi években jó eredményeket értek el, de vannak még olyan munkaterületek, *például a VIII-as számú hidász építésvezetőség,* ahol nagyon mostoha körülmények között kell helytállniuk a dolgozóknak.

A szóbeli kiegészítő után a hozzászólásokra került sor. Elsőként *Gál András,* a területi szakszervezeti bizottság politikai munkatársa mondott véleményt az szb 1983. évi tevékenységéről, s egyben felhívta a figyelmet a bizalmi csoportok tartalmi munkájának javítására, az információ színvonalának emelésére.

Lazányi Sándor, az ÉHF vezetője az idei gazdasági feladatokat ismertette. A *Kiváló Főnökség* cím elnyerése érdekében nagy erőfeszítésekre lesz szükség — emelte ki elöljáróban, majd felsorolta azokat a legfontosabb feladatokat, amelyek megoldása nélkülözhetetlen feltétele az eredményesebb munkának. Ide sorolta többek között a munkafegyelem megszilárdítását, a technológiai előírások betartását, az építésvezetőségek közötti együttműködés erősítését, a munkaszervezés és irányítás fejlesztését, a kifogástalan anyag- és szerszámellátást, valamint — nem utolsó sorban — a dolgozókkal való törődést, gondoskodást, bánásmódot.

Ezután *dr. Molnár Lajos,* az igazgatóság műszaki osztályának helyettes vezetője ismertette az előzetes terveket, célkitűzéseket. Tájékoztatást adott a munkaidőalap növelésének újabb lehetőségeiről, a hatékonyabb munkaszervezés szükségességéről. Javasolta gazdasági munkaközösségek létrehozását is.

A bizalmi testület elfogadta a MÁV Kollektív Szerződés 1983. évi végrehajtásáról szóló írásos beszámolót, valamint a helyi függelék módosítására tett javaslatot és az egyéb napirendi pontokat.

Nagy Béláné

SZÉKESFEHÉRVÁR

Vezetőket véleményeztek

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen január 25-én került sor a bizalmiak testületi ülésére. A napirend első pontjaként a MÁV Kollektív Szerződésben és a helyi függelékben foglaltak végrehajtásáról szóló beszámolót tárgyalta a testület, figyelembe véve a dokumentumok módosítására beérkezett javaslatokat is. Ezt követően az 1983. évi szociális terv végrehajtását, illetve az üzemi baleseti helyzetet és a szolgálati helyek munkavédelmi tevékenységét értékelték az ülés résztvevői, *Rácz Alpár* körzeti üzemfőnök előterjesztése alapján. A szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelőjének javaslatára olyan értelmű határozat született, hogy szorgalmazni kell a munkavédelmi újításokat, gyorsítani ezek elbírálását és bevezetését. Ezenkívül elsősegélynyújtó tanfolyamot kell szervezni, mivel a gyors és szakszerű beavatkozás életbevágóan fontos lehet egy-egy sérülés bekövetkezése esetén.

Megvitatta és elfogadta a bizalmi testület az 1983. évi gazdasági tervek teljesítéséről és az 1984. évi feladatokról szóló beszámolót is, majd *Szeder János* előterjesztése alapján véleményezték az üzemfőnökség vezetőjének és helyetteseinek múlt évi munkáját, vezetői tevékenységét.

Végül a szakszervezeti bizottság pénzügyi gazdálkodása, idei költségvetés-tervezete, üdültetési kérdések, illetve a választott szakszervezeti szervek első félévi munkaterve szerepelt a bizalmi testületi ülés napirendjén.

Tunyogi Tibor

DUNAKESZI:

Jelentős összeget fordítottak a munkakörülmények javítására

Bizalmiküldöttek tanácskoztak a közelmúltban a Dunakeszi Járműjavító Üzemben. Az írásos beszámolóhoz *Varga Lajos* üzemigazgató fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta többek között, hogy a termelési tervet 101,39 százalékra teljesítették. Javult a termelés hatékonysága is.

Csökkent a létszámhiány. A 201-es számú Szakmunkásképző Intézetben az idén 165 fiatal kezdte meg tanulmányait, s közülük 66-an kötöttek tanulmányi szerződést az üzemmel.

Tavaly a munkakörülmények javítására egymillió 750 ezer forintot fordítottak. Eredményes volt a szocialista brigádok munkaversenye is. Több kommunista műszakot szerveztek. Az üzem dolgozói összesen 90 130 óra társadalmi munkát végeztek.

A szakszervezeti bizottság igyekezett kielégíteni a dolgozók üdülési igényeit. Az elmúlt esztendőben *az üzem boglárlellei családos üdülőjében 466-an, Királyréten 218-an, csereüdültetés keretében Komáromban 183-an, az NDK-ban és Csehszlovákiában 83-an pihenhettek.* Lakásvásárlásra és -építésre egymillió 155 ezer forint kamatmentes kölcsönt adtak.

A szóbeli kiegészítő után a bizalmiak elmondták véleményüket a beszámolóval kapcsolatban, beszéltek a gondokról és eredményekről. Utána a küldöttek egyhangúlag elfogadták az elmúlt év eredményeiről adott tájékoztatót, valamint a MÁV Kollektív Szerződés üzemi függelékének 1984. évi módosítását.

V. I.

Sokat próbált, mindent tud

Mák László 1940-ben lépett a vasút szolgálatába Lökösháza állomáson. Dolgozott kocsifelíró, távírász, vámközvetítő, majd forgalmi szolgálattevő munkakörben. 1943-ban elvégezte a tisztképzőt, és Békéscsabára helyezték. Négy évig volt csabai rendelkező forgalmi szolgálattevő és menetirányító.

— Nehéz időszakban dolgoztam ott — emlékezik. — A háború alatt behívtak Gyulára katonai szolgálatra, de szerencsére a vasút a frontra vezénylés előtt leszereltetett. Aztán a felszabadulást követően *a szovjet katonai irányító parancsnokság elsőként vett át vonali menetirányítónak.*

1947-ben Szegedre helyezték, az igazgatóság forgalmi osztályára vonalbiztosnak. E beosztásban módja volt valamennyi, az igazgatósághoz tartozó vasútvonalat megismerni. Szolgálati érdekből 1951-ben Hódmezővásárhelyre, majd Szeged állomásra helyezték rendelkező forgalmi szolgálattevőnek, később Szegeden vezénylőtiszt, fegyelmiügyes is volt, de ha a szükség úgy hozta, berendelték az igazgatóságra helyettesíteni. 1957-ben aztán végleg az igazgatóságra került, a kapacitásvizsgálói feladatokat bízták rá, majd 1963-tól elvi ügyes volt egész nyugdíjazásáig.

— Két évtizedig voltam elvi ügyes — folytatja. Munkámban jól hasznosítottam korábbi szakmai gyakorlatomat. Szerettem ezt a munkát. Különösen a 60-as évek végétől volt nehéz, de egyúttal látványos munkánk. Ekkor kezdődtek a pályaátépítések, a berendezések korszerűsítése, s a mi feladatunk volt a forgalom szabályozása, az ezekkel kapcsolatos rendeletek kiadása.

Közben csoportvezető lett, *üzemmérnöki diplomát szerzett,* majd 1975-től kinevezték műszaki-gazdasági tanácsadónak. Szakmai tudását jól kamatoztatta az utasításszerkesztőbizottságban: *közvetlenül részt vett a két legutóbbi, az F jelű utasítások előkészítésében, szerkesztésében.*

Munkája mellett jelentős társadalmi tisztséget is vállalt. *Tizenöt évig tevékenykedett a szakszervezetben.* Két cikluson át az szb termelési felelőse volt, dolgozott a területi bizottság mellett működő forgalmi-kereskedelmi munkacsoportokban. Tíz évig a KTE forgalmi szakbizottság titkáraként is munkálkodott.

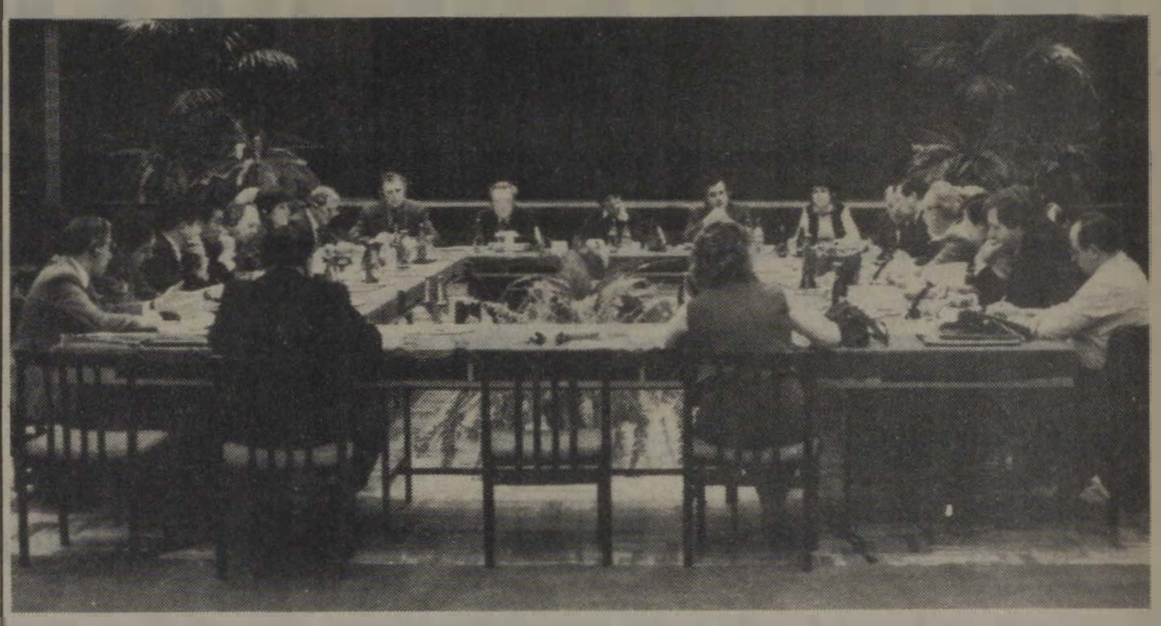
Tevékenységéért többször tüntették ki. Kiváló Dolgozó, a Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetést, miniszteri dicséretet kapott, s az idén nyugdíjba vonulásakor a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki.

Mák László nyugdíjba vonult, de kapcsolata a vasúttal nem szakadt meg. Rendszeresen bejár volt munkahelyére, meglátogatja barátait, munkatársait. A Bebrits Lajos vasúti szakközépiskolában pedig *tovább oktatja a jövő vasutasait,* átadja gazdag életútjának tapasztalatait.

G. J.

Nemzetközi kapcsolataink

Budapesten tartotta ülését a prágai szeminárium munkacsoportja



Tanácskozik a munkabizottság



A szovjet és az NSZK-beli küldöttség tagjai az ülésteremben

Ez év áprilisában Prágában kerül sor a VII. nemzetközi vasutas-szakszervezeti szemináriumra, melynek témájául a vasutasok szociális körülményeit választották. A prágai szeminárium dokumentumait előkészítő szerkesztő bizottság, — Belgium, Franciaország, Anglia, Olaszország, Japán, NDK, NSZK, Csehszlovákia, Szovjetunió és Magyarország vasutas-szakszervezetének vezetői — február 15-én, szerdán Budapesten, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében ülésezett.

A tanácskozást *Koszorús Ferenc* főtitkár nyitotta meg. Szakszervezetünk elnöksége nevében köszöntötte a részvevőket, köztük *Timmer Józsefet,* a SZOT titkárát. A megnyitó után Timmer József a SZOT titkársága nevében üdvözölte a külföldi szakszervezeti vezetőket. Hangsúlyozta: *napjainkban nagy jelentősége van a szakszervezetek közötti kapcsolatoknak, különösen azoknak a tanácskozásoknak, amelyeken a dolgozók széles rétegeit érintő kérdéseket tűznek napirendre.* Ezek közé tartozik a műszaki fejlődés és annak szociális következményei.

Timmer József üdvözlő szavai után *Alphonse Tonneaux*nak, a belga vasutas-szakszervezet képviselőjének elnökletével, a szerkesztő bizottság megkezdte a szeminárium elé kerülő dokumentumok vitáját, melyeket más-más országok vasutas-szakszervezetei dolgoztak ki. Így például a vasutasok szociális körülményeit az NDK és a francia, szociális létesítményeit a csehszlovák és az NSZK, a nyugdíjasok ellátását az angol és a magyar, a gazdasági és műszaki változások következményeit és a szakszervezetek ellenintézkedéseit a szovjet és az olasz vasutas-szakszervezet készítette el.

A tanácskozás egyik szünetében Alphonse Tonneaux-szal, a belga vasutas-szakszervezet nemrég nyugalomba vonult elnökével beszélgettünk. Mint az állandó munkacsoport elnökét arra kértük: elevenítse fel a vasutas szemináriumok történetét, az első létrehozásának körülményeit.

— *Az az elv vezérelt bennünket, hogy a különböző társadalmi rendszerű országok vasutas-szakszervezeti vezetői számára lehetőséget biztosítsunk a kapcsolatteremtésre* — kezdte a beszélgetést. — Már akkor, a hatvanas évek elején szükségét éreztük a párbeszédeknek. Ezt elsősorban a közlekedésben, a szállításban végbement óriási változások indokolták. Az új technika rohamos térhódítása, az automatizálás, továbbá a különböző közlekedési ágazatok közötti konkurrencia és ezeknek a hatása a vasútra, illetve a vasutasokra, arra késztettek bennünket, hogy hasznos lehet, ha kicseréljük tapasztalatainkat.

— Az eddig megrendezett hat szeminarium tanulságai igazolták-e az Önök várakozásait?

— *Igen. Teljes mértékben. A vasutas szemináriumok, a sok nehézség ellenére is eredményesek voltak.* A napirenden szereplő anyagok mindig jól tükrözték az egyes országok helyzetét, lehetőségeit. Néha ellentmondásokkal is találkoztunk, de ezen nem lehet csodálkozni. Bonyolult világban élünk.

— Hallhatnánk véleményét a szemináriumok jövőjéről?

— *Folytatni kell a jövőben is, hiszen vitatni való téma mindig lesz.* Most a gazdasági válság különösen kedvezőtlen hatással van a vasutasokra. Számos országban tapasztaljuk, hogy a kormányok az eddig megszerzett szociális vívmányok csökkentését tervezik. Van olyan ország, ahol már sor került ilyen intézkedésekre. Nézze, ahogy mondani szokás, én öreg róka vagyok a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. Most is azt mondom: *nem szabad visszavonulni.*

Még valamit. Miután én már nyugdíjas vagyok, a hetedik szeminárium lesz az utolsó szereplésem. A belga vasutas-szakszervezetben viselt elnöki tisztem után Prágában is átadom a munkacsoportban betöltött elnöki posztot. *Ezért ezt az alkalmat is felhasználom arra, hogy köszönetet mondjak a magyar vasutas-szakszervezet vezetőinek mindazért, amit a szemináriumok sikere érdekében eddig tettek.* Hiszen Budapest adott otthont az elsőnek, s azóta a mostanival együtt kétszer tanácskoztunk szép fővárosukban.

A munkacsoport ülése a délutáni órákban ért véget.

V. F.

Kiállítás Békéscsabán

A természet szépségét ki ne szeretné? Egy-egy táj hangulatát, emlékét sokáig őrizzük magunkban, igazán azonban akkor maradandó az élmény, ha kép is készül róla. Van is sok szenvedélyes fotós, egyre gyarapodó képekkel, ha azok nem is művészi felvételek, otthon jó újra végignézni.

A békéscsabai vasutas művelődési ház februári fotókiállításán viszont többségében művészi munkákat láthatott a nagyközönség. A tárlat mottója: *Szeresd a természetet és igyekezz azt másokkal is megszerettetni.* S a képek valóban ezt a célt szolgálják. Színesben és feketefehérben.

A legszebbek *Boross László* nagy, színes képei. A sárgásan derengő égen áthúzó madarak, a nádas a felkelő nap fényében, a lekaszált rét, a mezőhegyesi jegenyesor, egy régi paraszthász nemes egyszerűsége, vagy a bimbózó vadvirág, majd ugyanaz kinyílt, lila pompájában. Egészen különleges látvány, hisz azt sem tudja az ember, hogy ilyen létezik: *a mályvádi őserdőmaradvány.* A dús növényzet burjánzása és a két nagyon öreg fa vastag, egymásba nyúló ágai, mint egy magasba kifeszített óriáskötél. Ezt a valóságban látni, csak a vadászoknak adatik meg, ha észreveszik. A békéscsabai tanyamúzeumról készült felvétel pedig egy már elmúlt világot mutat: a fehérre meszelt, hosszan elnyúló tanyaházat, gólyafészkes kéménnyel, gémes kúttal, kukoricás góréval.

A jól sikerült fekete-fehér képek egyik tablóján az 1980-as tarhosi árvíz egyes pillanatai láthatók *Vasadi István* felvételei nyomán. Ezeket másoknak a madár- és állatvilágról készült szép felvételei követik, majd csodálatos hegyvidéki képek, zömében a Tátrából. A MÁV természetjáró szakosztálya is kiállított. Képei három évtizedet fognak át és mindről a kirándulók öröme sugárzik. Akár a Börzsöny, a Cserhát, Dobogókő, a Mecsek, a Bakony, vagy a Magas-Tátra szebbnél szebb vidékét nézzük, csábítanak a természetbe.

Vass Márta

MÓR ELŐRELÉPETT

Új város, régi állomás, hagyományos tenniakarás

Ismeretes, hogy január elsején várossá nyilvánították *Mórt*. A megtisztelő cím egyben szinte kötelezi is az ott lakókat — így a vasutasokat is — a jobb munkára, a település felvirágoztatására. A megnövekedett feladatoknak ők is igyekeznek eleget tenni.

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség északi részén az egyik legfontosabb állomás a móri. *Zentai István* kilenc éve irányítja itt a munkát, valamint az állomáshoz tartozó *Pusztavám* és *Csókakő* szolgálati helyek tevékenységét. A 23 fős kollektíva az idők során jól összeszokott, segítik egymást. Ezt emeli ki *Barta Györgyné*, az aranykoszorús Dózsa György szocialista brigád vezetője is. A brigád 1967-ben alakult, s azóta jó közösségi szellem lett úrrá közöttük. Élen járnak a közösségi munkában, rendszeresen részt vesznek a művelődési ház rendezvényein, és sok könyvet vásárolhak, olvasnak.

A brigád tagjai minden évben részt vesznek egy-egy kiránduláson. Tavaly Komáromban voltak, s már tervezik az idei kirándulást is. Elsődlegesnek — természetesen —, az áruszállítási tervek teljesítését tekintik ők is, akárcsak az állomásfőnök.

Mint Zentai István mondja, jó munkakapcsolatot alakítottak ki a fuvaroztató felekkel: a helyi állami gazdasággal, a Csepel Művek móri gyáregységével, az erdőgazdasággal, a kisebb termelőegységekkel, szövetkezetekkel. A jó kocsigazdálkodás az egyik sarkalatos feladatuk. Jól tudják ezt, s ennek érdekében mindent megtesznek. Az állomás rendezett. Rakodás közben kisebb szóródás előfordul is, a móri vasutasok gondoskodnak a kiszóródott anyagok eltakarításáról. A jelek szerint sikeres év elé néz az új város régi állomása.

(tunyogi)



Az állomásfőnök beosztottai között

Bizalmiak klubja

A Landler Művelődési Ház az elmúlt év márciusában alakította meg a bizalmiak klubját, az üzem szakszervezeti bizottságának egyetértésével és támogatásával. A klubot azzal a céllal hozták létre, hogy lehetőséget nyújtsanak a bizalmiak körében felmerült problémák tisztázására.

A klubvezetőség az 1984-es év első klubdélutánjára *Dénes Sándort*, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztály vezetőjét, az elnökség tagját látta vendégül. Az alkalomra klubszerűen berendezett díszteremben úgyszólván minden hely gazdára talált, s percek alatt élénk eszmecsere alakult ki. A vendéget a kérdések özönével árasztották el.

Dénes Sándornak az érdeklődők kérdéseire adott válaszaival, jó hangulatban ért véget a Landler járműjavító bizalmiainak klubdélutánja.

Ez már nem tarhálás!

Pénzvadászok a Mecsek expresszen

Budapest Déli pályaudvar, január 18. szerda. A 17.45-kor induló Mecsek expressz szerelvénye a tizedik vágányon áll. Vékony termetű fiatal nő száll fel a 3. kocsiba. Kényelembe helyezi magát és olvasni kezd.

Hirtelen támadt zajra rezzen össze: két dzsekis-farmeres fiatalember robban a fülkébe. Az egyiknek orrán friss sérülés vérnyoma.

— Add ide a pénzed!

— Mennyi kell? — kockáztatja meg, de inkább csak időhúzásul, hátha érkezik egy másik utas, s engedelmességet mutatva, nehogy felingerelje az amúgy is türelmetlenkedőket.

— Mind!

— Sokba került a vonatjegy, csak ennyi maradt — nyújtja az egyforintosoktól vaskos pénztárcát. A sebes orrú kevésnek tartja a tenyerén fénylő halmazt, dühösen néz körül, de társa már rántja is ki a fülkéből, s ahogy jöttek — elviharzanak.

A fiatal nő megborzong. Nem tud tovább olvasni, nem kapnak értelmet a szeme előtt táncoló könyvsorok. Órájára pillant, visszahúzza megizzadt hátára a szőrmés bőrkabátot, s még örül is, hogy marcona támadói nem karcolták az arcára a bosszú névjegyét... Felhívtam telefonon Pécsről a Déli pályaudvar ügyeleti szolgálatát. Nem a tizenkilenc forint miatt. De mit is mondhat egyik vasutas a másiknak?

— Nincs elég emberünk... Ilyesmi vidéken is előfordulhat.

Igaza volt a pesti kollégának, ilyesmi vidéken is, bárkivel megtörténhet — tehetetlenek vagyunk. Pécsett a múlt héten egy hétéves kisfiú hasba szúrt egy nagyobbacska lányt, mert az a közértből visszakapott pénzt nem adta neki. A játékautomaták öt- és tízforintos érmékkel működnek. A ma pénzvadászait nem az éhség hajtja a vadászterületekre.

A pénztarhálók ma már bandába tömörülnek. Módszereik ismertek. Létezésükkel számolnunk kell. De vajon tényleg tehetetlenek vagyunk velük szemben? És mit válaszolunk, ha megkérdezik, hogy a vasút felelőssége kiterjed-e az utasok elleni erőszakos cselekményekre is?

Klencz Tiborné

Lássuk tisztán a felelősséget!

A Magyar Vasutas múlt évi 21. számban megjelent egyik riport foglalkozott a miskolci körzeti üzemfőnökség létszám- és bérgazdálkodásával, az ezekkel kapcsolatos üzemi munka nehézségeivel. A riport nyomán megszólaltatott gazdasági és tömegszervezeti vezetők, társadalmi aktivisták, dolgozók több észrevétele helyesen utalt arra, hogy a túlórák nemkívánatos felhasználási aránya szoros összefüggésben van az üzemi munka hiányosságaival, a teljesítmények csökkenésével. Ezt véleményünk szerint „a vonatforgalom, főként a tehervonati közlekedés szervezetlensége, az elegymozgás lassulása okozta." A sok helyi várakozási idő pedig „az üzemirányítás összehangolatlansága miatt" fordul elő.

„Az igazgatósági és a központi menetirányítás gondjai miatt 120—130 perc között mozognak az időértékek, amelyeket a szolgálat kezdetén produktív teljesítmény nélkül elfecsérelünk . . ." — mondja a cikkben egy főbizalmi. Szó van ezenkívül a cikkben néhány — köztük konkrét — olyan problémáról, melyek az üzemi teljesítményeket károsan befolyásolják, rontják az utazószemélyzet produktív idejét, növelik a túlórákat. Ezek tényszerűségét, okozati összefüggéseit nem kívánom vitatni. Hogy mégis reagálok a cikkre, az a magyarázata, hogy az ok és okozati összefüggések vázolását, megítélését, közvéleményformáló minősítését közelről sem látom teljes körűnek. Részigazságok önmagukban — kiszakítva környezetükből — véleményem szerint nem lehetnek alkalmasak a megfelelő konklúzió levonására, a szükséges intézkedések meghatározására és megtételére, a felelősség behatárolására.

A fogaskerékelv

A cikkben elhangzott nehézségekért több helyütt említik az igazgatósági és központi menetirányítás gondjait, az üzemirányítás összehangolatlanságát. Kétségtelen, hogy az üzemirányításnak jelentős a szerepe és felelőssége az üzemviteli munka operatív szervezésében és irányításában, melyek közvetlenül hatnak a vonó- és vontatott járműpark kihasználására, az utazószemélyzet foglalkoztatására, a teljesítményekre. De — és hangsúlyozni kívánom — nemcsak az üzemirányításnak!

Ha valami, hát a vasúti üzemviteli munka kifejezetten — már közhely: — *csapatmunka.* Az üzemirányítás eredményességének feltétele — kölcsönösen —, hogy a különböző szakszolgálatok helyi és központi szervezetei, egységei feldatkörüket szakszerűen és pontosan ellássák. A vasútnál messzemenően érvényesül a „fogaskerékelv", hogy egynek a hibája már az egész „szerkezetet" megzavarja. S mégis: az üzemi munkában fellelhető hiányosságokért az utóbbi időben egyre többet hallani az üzemirányítás elmarasztalását, s az eredménytelenségekért mint első számú felelőst említeni, sőt középpontba állítani. Ezért fontosnak tartom, hogy az üzemirányítási munka feladatkörét, az üzemviteli munkában való részvételével mélységét, közrehatását és felelősségét ismertessem.

Nem az üzemi munkáért való felelősség áthárítása a célom. Ellenkezőleg: annak pontos behatárolása. Ehhez szükséges az üzemirányítás szervezeti, működési és szabályozási körének bemutatása, ismertetése.

Az üzemirányítás háromfokozatú szervezet. Felső szintjén, a MÁV Vezérigazgatóságon a központi üzemirányítás *(Üzemirányító Központ)*, középen az igazgatósági üzemirányító központok, alsó szintjén az állomásirányító szolgálat, egyes helyeken mellettük gócponti áruirányítók állnak. Az Üzemirányító Központban területi (országrészek szerinti), az igazgatóságokban vonalszakaszonkénti, az állomásokon (a nagy rendezőpályaudvarokon) helyi, illetve körzeti irányítás folyik.

Az üzemirányító szervezetek *az üzemviteli szakszolgálat szerves részei.* A hatáskörök és illetékességek mindhárom szinten pontosan behatároltak. (Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztálya, igazgatóságok kereskedelmi és szállítási osztálya, állomások helyi irányítása és felügyelete.)

Az üzemirányítás működési köre:

Forgalmi üzemirányítás (területi üzemirányítók, vezérigazgatósági és igazgatósági szakaszirányítók), mozdonyirányítás (technikai irányítók, mozdonyirányítók), áruirányítók (központi főáruirányító, igazgatósági áruirányítók, gócponti áruirányítók, illetve üzemfőnökségek), teherkocsi-intézők, személyzetirányítók (csak az igazgatóságokban és néhány nagy pályaudvaron), fő üzemirányítók (az irányító apparátusok felelős műszakvezetője), tranzittervező-irányítók (vámhatárforgalom, üres kiegyenlítő szerelvények), tartálykocsi-irányítók, rt-küldemények irányítása (rakszelvényen túlérő), üzemviteli statisztika készítése.

Az üzemirányítás a hálózat törzsvonalaira terjed ki.

Az üzemirányítás szabályozási köre:

— a szolgálat ellátását szabályozó F. 6. sz. Utasítás,

— a szolgálat ellátásához szükséges egyéb utasítások, segédkönyvek *(F. 20. sz. Utasítás, Menetrendfüggelék stb.),*

— Szervezeti és Működési Szabályzat,

— Végrehajtási Utasítás,

— menetrend,

— vonatközlekedési terv,

— elegyrendezési és továbbítási rend,

— mozdonyfordulók,

— személyzetfordulók.

Az üzemirányítás működése:

A vonatforgalom lebonyolításának alapját a menetrend, az éves vonatközlekedési terv, az elegyrendezési és továbbítási rend, az ezekre épített rendező-feldolgozó-vonatindító pályaudvari üzemi technológiák, a mozdony- és személyzetfordulók határozzák meg. Ezek végrehajtása — elméletileg — operatív beavatkozást nem igényel akkor, ha az előbb felsorolt tényezők 100 százalékosan valósulnak meg. Ez azonban abszurd elvárás lenne, s a gyakorlatban a világ egyetlen vasútján sem létezik.

Mikor kell beavatkozni?

Ha a felsorolt alaprendhez tartozó tényezők valamelyike — akárcsak egyetlen is! — a rendtől eltér, a többi tényezőre is hatással van, s akkor a rendszer működése feltétlen operatív beavatkozást — korrigálást — igényel.

Nem szorul magyarázatra, hogy az alaprend bármely tényezőjének megsértése egyensúlybomlást idéz elő, *ami a vasúti teljesítményeket rontja, a ráfordítási költségeket növeli.* A káros hatás szinte láncolatos. Egy-egy ácsorgás, személyzetre és gépre várás, a menetrendből kiesés a zavarok sokféleségét idézi elő, a végén már hatványozott nagyságrendben. S ilyenkor kerül előtérbe — kell előtérbe kerülnie — az üzemirányítás operatív beavatkozó tevékenységének. Az elmondottakból következik, hogy az üzemirányító szolgálat rendeltetésszerű működése a forgalom, a vonóerő és az utazószemélyzet irányításában *csak a szervezett alaprendtől eltérő helyzetekre, esetekre terjed ki.* Ez a működés kényszerű, de nem mellőzhető beavatkozás, és korrigáló jellegű.

Az üzemirányító szolgálat naponta határánként számításba veszi a hálózat elegy- és vonóerőhelyzetét. Ennek során összegyűjtik a rendező, vonatképző pályaudvarok elegymaradványait viszonylatonként, a bánya- és berakókállomások vonatszükségletét, s ennek megfelelően elkészítik az éves vonatközlekedési terv aktualizálását szolgáló, tizenkét órás operatív vonatforgalmi tervet, illetve annak módosítását. Intézkedés történik a többletigényként mutatkozó szükségleti vonatok bevezetésére, illetve a vonatközlekedési tervben napi rendes közlekedésre kijelölt, de nem szükséges vonatok lemondására.

A terv elkészítését követően tételesen számbaveszik a vonóerőhelyzetet igazgatóságonként, s annak elosztási tervét egyeztetik a központi üzemirányító szolgálattal. Központi beavatkozásra — igazgatóságitól eltérő rendelkezésre — csak akkor kerül sor, ha:

— *a hálózat egyes körzeteiben váratlan, az egyensúlyt felbontó feszültségek vannak, s ennek lokalizálása csak a vonóerő operatív átvezénylésével oldható meg,*

— *a vonat rendeltetési helyre való továbbítása a vonóerő trakciós határán túli felhasználását igényli,*

— *az igazgatósági vonóerőelosztás tervezésénél nem tartják be a fontossági sorrendet, illetve*

— *gépmeneti közlekedés szükséges.*

Amikor nincs „ráhatásunk"

A vonóerő felhasználásába való központi beavatkozás koordinációs feladat, és csupán az összes dolgozó, tehervonati korszerű vonóerőállomány maximum 1—1,5 százalékát érintheti. A többi tennivaló az igazgatósági üzemirányító apparátusokra hárul, helyi hatáskörben és saját felelősséggel.

Az utazószemélyzet irányítása — telep- és középállomási váltások szervezése — kizárólagosan az igazgatósági apparátusok feladatköre. *Ezért személyzetirányítás a Vezérigazgatóságon nincs is.* Ennek jó ellátásához alapvetően fontos a szomszédos igazgatóságokkal és az üzemirányító központtal való rendszeres és pontos kapcsolattartás, az időre kész informáltság és intézkedés.

A vonatforgalom irányításába való közvetlen beavatkozásra tehát általában a menetrendtől való eltérés és egyes rendező-pályaudvarok fogadási elégtelensége kényszerít. E két tényezőnek sok — az üzemirányító tevékenységtől független — oka van. Kétségtelen, hogy a helytelen üzemirányítói intézkedések hatása is hasonlóan súlyos, *azonban vizsgálatok tanúsítják, hogy az esetek több mint 90 százaléka az üzemirányítástól független.* Itt a helytelen intézkedések körébe sorolom a szükséges intézkedések elmulasztását is.

A korábbiakban utaltam arra, hogy a menetrendtől eltérő közlekedésnek számos oka van. Az utasok — köztük az utazó vasutasok is — csak azt tapasztalják, hogy a vonat a vonalon vagy állomásokon ácsorog, tetemesen megkésik, s az ok ismeretének tudta nélkül is az üzemirányító szolgálatot hibáztatják, szidják, s teszik felelőssé. Tudni kell azonban, hogy vannak olyan körülmények is, amelyek ugyan a vasúttól nem, de az üzemirányítástól igenis függetlenek, s azokra hatása nincs, és jellegénél fogva nem is lehet. *Gondoljunk csak a vágányzárakra!*

A vágányzárak tervezése, szervezése, engedélyezése, a vonatforgalom lebonyolításához szükséges technológiák elkészítése nem az üzemirányítás feladatköre. Az éves vágányzári tervek betartása sem. *Sajnos, tetemes az éves tervtől való eltérés,* mely láncolatos problémákat okoz. (Pl.: más, éves tervbe felvett vágányzár környezetében, vagy annak kerülő útvonalán a forgalmi zavartatást hatványozza.) Mind az előre látott, mind a vis maior jellegű, azaz előre nem látott vágányzárak kapacitást csökkentő hatásúak. A vonatforgalom lebonyolítását — ezzel együtt a személyzet, a vonóerő és kocsipark jobb kihasználását — jelentős mértékben zavarják. *Lassul az elegymozgás, ácsorgások keletkeznek.*

Vagy mit tehetünk műszaki meghibásodások esetén, amelyek a pályában, a pályatartozékokban (pl. felsővezeték), az állomási és vonali biztosítóberendezésekben, a vontató vagy a vontatott járműben keletkeznek? (Például: csaptörés.)

Nem szorul részletes magyarázatra, hogy egy-egy vonali síntörés, felsővezeték-szakadás, mozdonyszolgálat-képtelenség, térközfoglaltság, jelzőmeghibásodás stb., mind-mind a vonatforgalom zavarásával — általában az érintett helyen leállításával — jár. A nagyobb forgalmú vonalakon a zavartatás mértéke hatványozott — még kétvágányú pályák esetében is —, *hiszen lehet, hogy a követő első vonat 5—10 perces késése a követő vonatoknál akár 40 percre is növekedhet.* Ilyen esetekben gyakori, hogy a személyszállító vonatok elsődlegessége miatt a tehervonatok közlekedése több órán át szünetel, és vonali torlódások keletkeznek.

S nem is érintettük még a rendező pályaudvarok fogadási elégtelenségét, de enélkül is köztudott, hogy ezek feladatait, teljesítményeit az üzemi technológiák tartalmazzák. Mégpedig ezek készítése és a végrehajtás szervezése, irányítása: *állomási feladat.* Ha a technológia szerinti teljesítményt nem produkálják, óhatatlanul vonali ácsorgások keletkeznek. Nem is szólva egy-egy személyi vagy tárgyi balesetről, annak zavarkeltő hatásáról a vonatforgalom lebonyolításában, illetve az elegyfeldolgozó munkában (elhárítás, helyszínelés stb.).

Ténykérdés persze, hogy a felsorolt néhány problémán kívül *vannak olyan zavarok is, amelyek az üzemirányítást terhelik.* Ezek közül a kevesebb részt teszik ki a helytelen (szakszerűtlen) intézkedések körébe vonhatók. Többségük inkább a kellő előrelátás hiánya, a tervszerű, zavarokat megelőző intézkedések elmulasztása miatt következik be. Mindkét esetben alapvető motívum a szükséges informáltság hiánya, a partnerkapcsolatok fogyatékossága. Ennek oka nemegyszer a közömbös magatartás, de azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a különböző irányító szintek és végrehajtó szolgálati helyek közötti távközlési rendszerek többnyire elavultak, így csak a 15—20 évvel ezelőtti szolgáltatásokra képesek.

Végkövetkeztetés

A legfontosabb szerintem, hogy az üzemviteli munka teljesítményeiben közvetlen vagy közvetve részt vevő valamennyi gazdasági vezetőnek és dolgozónak egyaránt kötelessége — szakszolgálati hovatartozásra tekintet nélkül —, *hogy a munkáját felelősségérzettel, szakszerűen és a legnagyobb gondossággal lássa el.* A vasút ugyanis csak így teljesítheti megfelelő hatékonysággal fuvarozási feladatait, s felelhet meg a nemzetközi és népgazdasági elvárásoknak.

Dr. D. Szabó Sándor,
az üzemirányító
osztály vezetője

Letelt a szolgálat

— *Tudom, sokan alig várják, hogy nyugdíjba mehessenek, én mindig rettegtem ettől a naptól* — rakja le a jelzőzászlót, a kék sisakot *Varsányi József,* Tatabánya-Alsó tolatásvezetője. — Tisztában voltam azzal, hogy egyszer ez is bekövetkezik, most mégsem tudom elképzelni a holnapi naptól megváltozó „menetrendet", amelyben már nem szerepel a szolgálatba való elindulás.

— Még kölyökkoromban szerettem meg a vasutas életet — folytatta —. Apám Süttőn volt pénztáros, anyám ugyanott sorompókezelő. Én meg nyaranta gazolónak szegődtem a pályafenntartáshoz. *Egy szezonban megkerestem a ruhám árát,* ami nagy segítség volt akkor egy szerény jövedelmű családnak. Igazából 1946 augusztus elsején jöttem a pft-hez, pályamunkásnak. 1950-ben Ácsról átkértem magam Komáromba a forgalomhoz, ott fékező lettem, később vonatvezetőként utaztam. Az akkori szolgálat persze némileg különbözött a maitól. *Hatvanhetven órákat húztunk le egyfolytában a fékálláson.* Lehetett minusz húsz, vagy plusz harminc fok odakint és túlórát nem is fizettek. Indulás előtt a felvigyázónál vételezhettünk húsz deka szalonnát, meg fél kiló kenyeret, aztán gyerünk a fékre. A keresetünk 1200—1300 forint között mozgott.

— Ma az egyenruhának kevés megbecsülés jut. Hogyan volt ez annak idején?

— Amikor az első kiutalás esedékessé vált, a ruházati főnök behivatott és azt mondta:

— *Fiam, most már nyugodtan megnősülhetsz, egyenruhát kaptál . .*

Az egyenruha valamikor nagy szó volt. Aki magára ölthette, az már eleve nem lehetett akárki.

— Mióta dolgozol Tatabánya-Alsón?

— 1953. január 7-e óta. Először kocsirendező voltam, majd tolatásvezető. *Tizennyolc éven át kocsimesterként irányítottam az állomási tartalékok munkáját.* Ez a státus a hetvenes években megszűnt, azóta tolatásvezető vagyok. Ez alatt az idő alatt négyszer lettem kiváló dolgozó.

— Nem fáradtál el? Hiszen ez a munkakör nem a legkönnyebb.

— Egy kis pihenés biztosan nem fog megártani, *hiszen több mint tíz éve nem voltam szabadságon,* betegállományban is mindössze néhány napig. De azért fáradtságról nem beszélhetek. Akikkel együtt kezdtem, azok közül már senki nem dolgozik, de látom őket, gyakran visszalátogatnak ide. Aki egyszer megszerette a vasutat, az ennyi idő után már nem tud hátat fordítani neki. Magam is így vagyok vele.

Gerecsei Zoltán

Apáról fiúra

Negyvenkét évi szolgálat után nyugdíjba ment *Gulyás Lajos* főfelügyelő, Füzesabony állomásfőnöke. Édesapja ugyanott dolgozott váltókezelőként, s a fiait is vasutasnak nevelte. Az unokák szintén vasutasok, ami önmagában is szép, családias vonás, de Gulyás Lajos jellemzéséhez ennél több tartozik.

Életpályája mindvégig felfelé ívelt. Órabérátalányosként került a füzesabonyi forgalmi szolgálathoz. A második világháborút már forgalmi szolgálattevőként élte át, s boldog volt, amikor fejére tehette a vörös sapkát. Szolgált Verpelét állomáson, Budapesten a Keletiben, Nyékládházán, Kál-Kápolnán, s végül 1978-ban visszakerült szülőhelyére, Füzesabonyba — állomásfőnöknek.

Felnőtt fejjel, két gyermek nevelése közben vállalta a továbbtanulást. Előbb érettségizett, aztán tisztképzős lett. A gondjaira bízott gyakornokokból hivatásukat szerető vasutasokat nevelt. Példamutató, emberséges magatartásának egyenes következménye volt a jó közösségi szellem az általa irányított szolgálati helyeken. Nemcsak a vasutasok, hanem az utasok, a nagyközség és a környező települések lakossága körében is népszerűségnek örvendett. *Évtizedeken át részt vett a tanács, a párt- és tömegszervezetek mozgalmi munkájában,* s nagy gonddal, felelősséggel oldotta meg a rábízott feladatokat. Mindez hozzájárult ahhoz, hogy az irányítása alá tartozó szolgálati hely többször kapott elismerést. Ő maga tizenhatszor nyerte el a Kiváló Dolgozó, illetve az Érdemes Vasutas kitüntetést, 1983. április 4-én pedig a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát is megkapta.

— *A siker titka mindig a vezető őszintesége és tárgyilagossága* — mondja. — *A döntések előtt meg kell hallgatni mások véleményét. Engedni kell, hogy a helyes törekvések, a képességek érvényesüljenek. Így később nem lesz szükség kölcsönös magyarázkodásokra. Persze, adódnak konfliktusok, de ez hozzátartozik a vezetői munkához . . .*

Mivel foglalkozik majd a nyugdíjas állomásfőnök? — Azt hiszem, ezután sem kell elszakadnom a vasúttól. *A gyermekeim vasutasok,* családi házat építnek, nekik segítek majd. Az állomás mellett lakom, van egy kis szőlőm is, s már elképzeltem, hogy amint metszegetek, dolgozgatok, az állomásról oda hallatszik a V43-asok hangja. Az órámra pillantva tudni fogom, hogy késik-e az ötszáztizenkettes . . .

(feketéné)

AMEROPA különvonat

Az egyik legnagyobb NSZK-beli utazási iroda, az AMEROPA túlnyomórészt idegenvezetőkből és turisztikai szakemberekből álló csoportja az idén ismét felkereste hazánkat. Január 7. és 14-e között két különvonattal, — vonatonként 250 résztvevővel — érkeztek. A vonat Dortmund és Budapest-Keleti pályaudvar között közlekedett NSZK (DB) háló- és osztálykocsikkal. Az étkezőkocsikat, amelyek Bécs és Budapest között közlekedtek, az Utasellátó Vállalat biztosította.

Az Utasellátó minden vendég részére úticsomagokat készített, amelyeket az osztálykocsikon utazó vendégekhez helybe vittek. Ennek ellenére az étkezőkocsik is nagy forgalmat bonyolítottak le. A német nyelven is jól beszélő személyzet, *Varga Imre* főpincér vezetésével gyors és előzékeny felszolgálást biztosított.

Köszönet a helytállásért

Vasutasok hősies küzdelme a napokig tomboló hóviharban

Békéscsaba felé robog a Körös expressz. Az ablakon át kémlelem a vihar utáni tájat. Amerre a szem ellát, szántóföldek feketéllenek. Néhol egy-egy tanya, pici ház fénylik ki ebből a lehangoló feketeségből. Mint tengerből a kibukó fehér sziklák, napsütésben szikrázó jéghegyek. A tanyaszigetek épületei körül vastag a hótakaró. Jól láthatók a szélformázta barázdák, a hódünék vonulatai. A vasúti töltések oldalán már elvékonyodott a hóréteg. Ezen a napsütéses februári reggelen nehéz elképzelni, hogy néhány napja még ítéletidő tombolt erre, a szél méteres hótorlaszokat emelt a vasúti pályákon, s településeket vágott el a külvilágtól. Mentőalakulatok, katonák, vasutasok küzdöttek az ádáz förgetegben, hogy segítsenek a bajbajutottakon. A vasutasok heroikus küzdelmének történetével Békéscsabán, Valkó Pál üzemfőnök segítségével ismerkedtem meg. Az alábbi írás a négynapos vihar eseményeinek vázlatos krónikája.



A hófúvásban szüntelenül tisztítani kellett a váltókat



Utasellátás, ezúttal díjtalanul

Február 10-e, péntek délelőtt. A vihar szokatlan hevességgel zúdult a megyére. Recsegett, ropogott a fák dereka, vijjogtak a légvezetékek, a szél ámokfutóként rohant a házfalaknak. A hópelyhek sűrű tömege pörgött-forgott a levegőben s nagy erővel csapódott a tárgyaknak.

— Én már 34 éve vagyok vasutas, de ilyen erejű viharra, hófúvásra nem emlékszem — jelenti ki *Valkó Pál.* — A szél erőssége néhol elérte a 100-120 kilométeres sebességet is és három napig tombolt. Üzemfőnökségünk vasútvonalain néhány óra múlva hatalmas hótorlaszok keletkeztek, amelyek eltávolítását azonnal megkezdtük.

A vasút „riadóztatta" szabadnapos dolgozóit is. Nagy erőket koncentráltak a hóeltakarításra. A megye területén, vasútvonalain éjjel-nappal 400—500 vasutas dolgozott. A táviratilag berendeltek pontosan jelentkeztek szolgálati helyeiken. Sokan 24—36 órán át megfeszített erővel lapátolták, csákányozták a havat, mentették ki a hó fogságából a vonatokat. A szolgálati vezetők külön értesítés nélkül siettek munkahelyükre és kezdték meg az irányítást.

Hamarosan hóekével felszerelt dízelmozdonyok indultak a leginkább veszélyeztetett pályaszakaszokra. *Nyolc különböző típusú dízel birkózott a néhol másfél, három méter magas hótorlaszokkal.* Kétegyháza—Lökösháza, továbbá Lökösháza—Országhatár és Curtici között azonban csak a hómaró boldogult. Amikor egy-egy átfúváson áttörte magát a hóeke, a szűnni nem akaró szél mögötte hamarosan újabb torlaszt emelt. Folytatódott a síneken a szinte kilátástalan küzdelem. *Békés megye összes útja február 11-én hajnalban járhatatlanná vált.* Megkezdték az úton ragadt kocsik mentését. A honvédség műszaki alakulatai is „rohamra" indultak.

— Tizenkettő—huszonnégy órás várakozásra kényszerült a Románia felé igyekvő Orient és Pannónia expressz Békéscsaba, Kétegyháza és Lökösháza, illetve Curtici állomásokon — sorolja az üzemfőnök. — A huzamos ideig várakozó nemzetközi vonatok utasainak élelmezéséről gondoskodtunk.

Valóban dicséretet érdemel a MÁV szervezőkészsége, gyors intézkedése. A Békéscsabán álló nemzetközi vonat utasairól az Utasellátó helyi egysége, a Kétegyházán és Lökösházán veszteglő vonat utasairól pedig a községi tanácsok gondoskodtak. Egy tál meleg ételt és tejet kaptak — természetesen díjmentesen — a várakozók. Az állomásokon üzemelő utasellátók éttermeinek és büféinek nyitvatartását meghosszabbították. *Gyakrabban ellenőrizték a várótermek fűtését, világítását és megerősítették az információszolgálatot is.* Folyamatosan tájékoztatták a várakozókat a vonatok késéseiről, a közlekedési és csatlakozási lehetőségekről. Utasítást kaptak a jegyvizsgálók arra, hogy a vonatokban tartózkodók részére gyakori és pontos tájékoztatást adjanak a fejleményekről.

A vihar szűnni nem akaró erővel tombolt tovább. Sokasodtak a hóakadályok. Medgyesegyháza—Kétegyháza, Telekgerendás—Békéscsaba, Kisszénás—Nagyszénás, valamint Orosháza és Gádoros közötti vonalszakaszokon a személyvonatokat hóekével felszerelt M—62-es mozdonyokkal kellett kimenteni a hó fogságából. A szerelvényeket néhol csak kocsinként, drótkötél segítségével lehetett kivontatni a hóból. *A karvastagságnyi kötelek gyakran elszakadtak.* Gádoros és Orosháza térségében az elakadt vonatok kiszabadításában a néphadsereg műszaki alakulatai is részt vettek. A személyforgalom folyamatosságát az említett szakaszokon csak úgy lehetett biztosítani, hogy a szerelvények előtt hóekével felszerelt mozdonyokat futtattak.

A nagy erejű szél Kétpó és Csugar, továbbá Mezőtúr—Nagylapos, valamint Nagylapos és Gyoma állomások között letépte a villamos felső vezetékek tartószerkezeteit. A villamos vonalfőnökségek szakemberei azonnal megkezdték a helyreállítást, az elakadt villanymozdonyokat dízelek vontatták el. *A közutak forgalma teljesen megbénult, a megyében csak* — nagy késéssel — *a vonatok közlekedtek.*

Az üzemfőnökség vezetői intézkedtek, hogy a lakosság és a közületek ellátását szolgáló élelmiszerek és energiahordozók soron kívül rendeltetési helyükre jussanak. Az ilyen áruval rakott teherkocsikat összegyűjtötték és külön mozdonnyal továbbították a célállomásra. Onnan lánctalpas katonai járművekkel szállították tovább a településekre. A szajoli olajelosztó állomással együttműködve, a folyékony szénhidrogénnel töltött tartálykocsikat — a kapott diszpozíció szerint — a vasutasok soron kívül továbbították.

A rendkívüli időjárási körülmények között a teherforgalom szünetelt, de február 13-án délelőtt, villamos vontatással ismét megindult az áruszállítás. Ezzel egyidejűleg az elegyrendező állomásokon, pályaudvarokon folytatódott a gurítói és tolatási munka is. Megtisztították a kereskedelmi rakodó területeket, iparvágányokat is, és ugyanezen a napon megkezdődhetett a kocsik tartalmának ki- és berakodása.

A rendkívüli helyzetben a vasutasok — váltókezelők, kocsirendezők, segéd- és szakmunkások, szolgálati vezetők — *példásan helytálltak, kitűnőre vizsgáztak áldozatvállalásból, kezdeményezőkészségből.* A segélykocsi húszfőnyi személyzete emberfeletti munkát végzett a hóakadályok miatt kisiklott járművek beemelése során. A békéscsabai segélykocsi személyzete például Pitvaros—Mezőhegyes, Kétegyháza—Lökösháza, valamint Dévaványa és Gyoma között február 11-e és 13-a között szinte pihenés nélkül dolgozott. A kocsik és mozdonyok beemelését derékig érő hóban, orkán erejű szélben végezték. *Élelmezésükről, száraz ruhával való ellátásukról gondoskodtak. A szabadban dolgozók mindenütt forró teát kaptak.* Csongrád—Orosháza, továbbá Tótkomlós—Mezőhegyes, valamint Mezőhegyes és Battonya vonalszakaszt a több méteres hó miatt csak hómaróval lehetett felszabadítani.

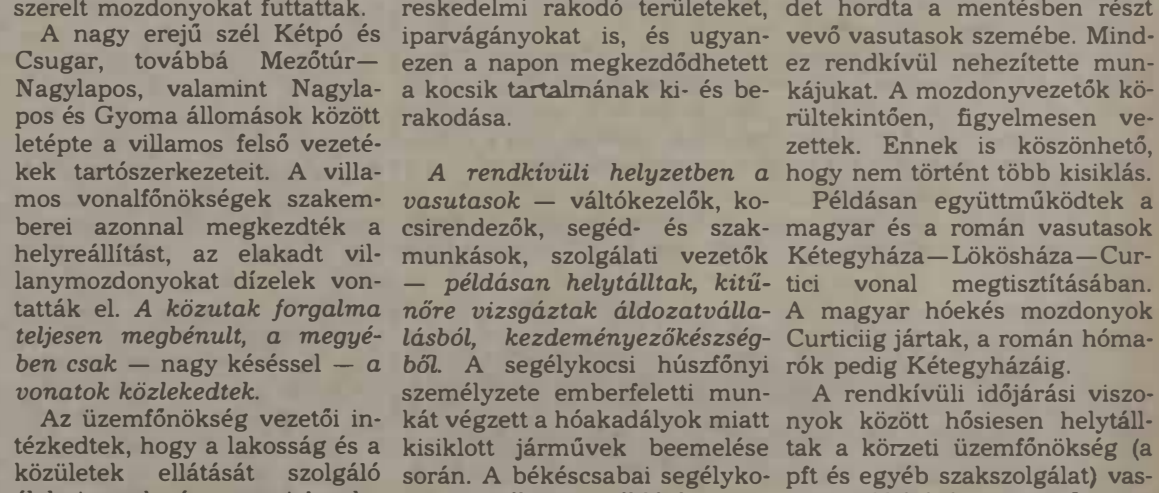
Lakitelek környékén, továbbá Szeghalom—Dévaványa és Gyoma szakaszokon a viharos szél már a homokot és a földet hordta a mentésben részt vevő vasutasok szemébe. Mindez rendkívül nehezítette munkájukat. A mozdonyvezetők körültekintően, figyelmesen vezettek. Ennek is köszönhető, hogy nem történt több kisiklás.

Példásan együttműködtek a magyar és a román vasutasok Kétegyháza—Lökösháza—Curtici vonal megtisztításában. A magyar hóekés mozdonyok Curticiig jártak, a román hómarók pedig Kétegyházáig.

A rendkívüli időjárási viszonyok között hősiesen helytálltak a körzeti üzemfőnökség (a pft és egyéb szakszolgálat) vasutasai. Nekik köszönhető, hogy a hivatásforgalmú munkásvonatok — késéssel ugyan, de közlekedtek. Mindenki eljuthatott vasúton a munkahelyére.

Február 13-án elcsendesedett a szél, elvonult a vihar. Békés megyében húsz évvel ezelőtt volt hasonló ítéletidő.

(kaszala)



Szabad a pálya, indulhat a vonat (MTI fotó)

Jelekből is értik egymást

Kocsirendezők, váltókezelők a sínek között

A nagykanizsai csomópont fontos szerepet tölt be az ország vasúti vérkeringésében. A város ipari üzemei naponta több száz tehervagont fogadnak, ezért a vonatok hozzák-viszik a nyers és a félkész anyagokat, késztermékeket. Ott van a bútorgyár, a Tungsram helyi gyára, hogy csak a legnagyobbakat említsük. Ezenkívül jelentős az átmenő teherforgalom is, hiszen Murakeresztúr és Gyékényes irányában naponta hagyják el a szerelvények a vasútállomást, hogy Jugoszláviába, Olaszországba vagy még tovább szállítsák terhüket. Mindez elsősorban a kocsirendezőknek, a váltókezelőknek, a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak ad tetemes munkát. Eshet eső, hordhat havat a viharos szél, gomolyoghat köd, a vasúti forgalom nem állhat meg.

1.

A végtelenbe futó sínpárak között különféle színű védősisakot viselnek a vastagon öltözött vasutasok. Mint megtudom, a fehér a váltókezelőké, a kék a tolatásvezetőké, a sárga a kocsirendezőké. Látszólag összevissza jönnek, mennek, csak tüzetes szemlélődés után veszi észre a laikus, hogy ez egy sajátos munkarend koreográfiája. *Pozsgai György* váltókezelő vesz pártfogásba, hogy ne csak nézzek, lássak is.

— Én ezekkel az egyszerű és úgynevezett angol váltókkal irányítom más-más kocsisorhoz a guruló vagonokat, menetirány szerint. Az ott — mutat jobbra — barcsi irányvonat lesz, odébb — hátul — a szombathelyi készül, a harmadik végállomása pedig Ferencváros lesz . . .

Amíg okít, az előbb kihúzó dízel percenként lökdös, szalaszt egy-egy vagont. Az utolsón fura anyag púposodik, mintha föld lenne.

— *Az is!* — közli észrevételemre Pozsgai György. — *Pacsán adták fel, Debrecenbe utazik, talajjavításhoz használják.* De akad itt mas különlegesség is. Ritkán ugyan, de utazik tehervagonon vadonatúj, a Ganzban gyártott motorkocsi és Ikarus autóbusz. Amikor meg a Délker részére jöttek a narancsszállítmányok, ennek illata ülte meg az állomást. Mit mondjak, még mindig jobb, mint amikor élőállat-szállítmányok — borjak, birkák, sertések — várják, hogy tovább indulhassanak.

— Ha éppen ráér, mit csinál egy váltókezelő?

— Három éve vagyok ebben a beosztásban, de még soha nem értem rá. Az én kötelességem a váltók tisztítása, a kivilágításuk biztosítása, mert ezek még mindig petróleumlámpával vannal felszerelve . . .

2.

Közben újabb szerelvény érkezik a budapesti fővonalról. Megáll a tartalékmozdony, így szusszanásnyi időt kap a szolgálatban levő tolatásvezető, *Kalocsai László.*

— No, ezt még a mi „túrunk" kapja, úgy néz ki.

— Naponta hány szerelvényt állítanak itt össze?

— *Mikor hogy. De a legroszszabb esetben is egy tucatnál többet* . . .

— Győzik?

— Optimális esetben egy tolatásvezető és három kocsirendező végzi ezt a munkát, de valahogyan nincs kellete a mi szakmánknak: *örökös létszámgonddal küszködünk.* Most az én csapatom egy plusz kétfős, ezért én kezelem a kiakasztó rudat . . .

Végül megtudom, hogy ez a bizonyos rúd a vagonok szétkapcsolását könnyíti, a saru pedig az esetenként túlságosan meglökött vagonokat fékezi.

— Észnél kell lenni, hiszen az előírások nem véletlenül tiltanak egész seregnyi dolgot. Még ezek betartása mellett is megtörténhet a baj.

Az ördögöt falra festeni nem szerencsés dolog, de ebben a munkakörben óhatatlanul megrögződik az emberben minden rendkívüli esemény. Ilyen volt az is, amikor az egyik kollégát elkapta a mozdony, s a kerekek alá esett. Egy életre nyomot hagy a munkatársakban, és évekig mesélik a fiatalabb nemzedéknek, okulásul.

3.

Véber Zoltán kocsirendező alig egy esztendeje dolgozik a vasútnál, de rég nem idegen számára a környezet.

— A Vár úti malomban dolgoztam, de édesapám is kocsirendező, ő csábított el. *Veszélyes munkahely, de csak akkor, ha az ember nem tartja be a munkavédelmi előírásokat.* Éppen ezért itt mindenki fokozottan ügyel, főleg ilyenkor télen. Én azonban inkább csak a meghűlésektől tartok.

Az utóbbi mondatra a többiek is helyeselnek. *Kardos József* 10 éves kocsirendezői múltjával emlékek tucatjait sorolja:

— Ha kifogunk egy esős napot, olyankor kétszer, háromszor is átázunk, lehet öltözködni, meg vetkőzni. De a mínusz 12-15 Celsius fok sem leányálom . . .

— A nyár tehát a kellemes évszak — szólok közbe.

— *Ebben a műanyag kobakban?* — mutat a sisakra, aztán legyint. — Tudja, mikor lesz ez fáintos munkahely?

— Ha megmondja.

— Amikor majd nem lesz eső, köd, hideg és meleg, ráadásul tető kerül fölénk.

— Akkor hát miért csinálja?

— Miért, miért? Már megszoktam, mert talán már szeretem is, ki tudja.

Bólogatnak a társai. Talán szidhatnák ők is az áldatlan körülményeket, de nem teszik.

— Ez ilyen munka — hangzik nyomatékosan. — *És aki egyszer a vasúthoz szegődik, azt valami szakmai kór fertőzi meg egy bizonyos idő eltelte után.* Szidja a MÁV-ot, néha átkozza a munkába lépés percét, aztán megnyugszik ebben a nagy vasutascsaládban, és örül a derűs óráknak, emlékét idézve egy-egy keményebb szolgálatnak — jegyzi meg az előbbi kocsirendező rangidős partnere.

4.

Véget vetünk a beszélgetésnek, mivel a tolató mozdony nem várakozhat tovább. A tolatásvezető intézkedik, a kocsirendezők ugranak, s kihúz a következő, válogatásra váró kocsisor. Örülök, hogy e találkozás után számomra még a vasutasok zászlólengetése is értelmet kapott: Az oldalra kitartott zászló azt jelenti, hogy *„lassíts!"*. Ha vízszintesen mozgatják: *„közeledj felém!"*. Ha a mozgás függőleges: *„távolodj tőlem!"*. A körbeforgatott zászló pedig: *„állj!"*. Igazi jelbeszéd ez. Tetszik, hogy a vasutasok ilyen könnyen, félreérthetetlenül megértik egymást . . .

Győri András

A vasútnak mennie kell . . .

Ebben rejlik a MÁV Gépjavító Üzem távlata

Az első meglepetés a kapuban ért. Az épület bejáratánál egyenruhás férfi várt. — Elkísérem az igazgatói irodához — mondta.

Néhány perces séta után értünk a *MÁV Gépjavító Üzem* központjához, egy földszintes épülethez. Az igazgató, *Poór József* mosolyogva magyarázta, hogy az idén új, emeletes épületben a szociális létesítményeket helyezték el, itt étkeznek az emberek, s az emeleten vannak az öltözők, az orvosi rendelő.

— *Azt hiszen, fontosabb, hogy jó körülmények között öltözzenek, mosakodjanak az emberek, minthogy mi üljünk tágas irodákban.*

A profil átalakult

Az irodában a falakon képek sorakoznak. Az igazgató nem titkolt büszkeséggel mutatja meg őket, mert szinte mindegyik őriz valamit tervezői múltjából. Ám az utóbbi években az üzem profilja folyamatosan átalakult, a sok gondot és dicsőséget hozó pályajavító gépek helyét lassan átveszik a kisebb feladatok. Hiába, a beruházási pénzek csökkenésével a tervezés és a gépgyártás távlatai is beszűkülnek.

— *Ha a számokat nézzük, igazán nem panaszkodhatunk. A tervekhez képest még növekedett is a termelésünk.* De a feladataink egészen más jellegűek. A vasútnak számtalan apró alkatrészre, szerkezetre van szüksége. Jórészt láthatatlanok, csak az ismeri, aki dolgozik velük. Ilyen például a *grover-gyűrű.* Évente 7 millió darabot gyártunk, javítunk belőlük. Szintén a mi profilunkba tartozik a féksaruk gyártása és reparálása; ebből évente 36—37 ezer hagyja el az üzem területét.

Mondani sem kell, hogy a MÁV Gépjavító Üzem büszkeségei a pályajavításhoz használatos nagygépek. A *Csanád* kitérő-aláverő gép még a régebbi típusok közé tartozik, de például ez az univerzális gép — mutat a háta mögött lévő képre — már sokkal modernebbnek számít. A prototípusa 1975-ben készült el, és 1977 óta gyártjuk. A munkások utaztatásával egyidőben a szükséges anyagokat is a helyszínre viszi. A platója két oldalra billen, az elejére pedig egy darut szereltünk.

A legújabb gépeik egyike a görgős sínszállító, amiből ha 24-et egymás mögé kapcsolnak akkor egyszerre 1 km hosszúságú, *előre felszerelt sínmezőt szállít a helyszínre.* Tavaly készült el az aljcserélő gép prototípusa.

Elavult géppark

Az üzemben a szegedi üzemegységgel együtt mintegy 600-an dolgoznak. Így nem csoda, ha már 20—25 ember lemorzsolódása is gondot okoz a termelésben.

— *A munkaerőhelyzet nálunk semmivel sem jobb, mint a MÁV-nál általában* — mondja az igazgató. — A régiek lassan elérik a nyugdíjkorhatárt, a fiatalok pedig a szakmunkásoknak fizetett 22—24 forintos órabérért sem jönnek szívesen. Kihasználtuk az új rendeletek adta lehetőséget, *s mellékállásban foglalkoztatjuk az embereinket, sőt kilenc gmk is alakult.*

— Korábban túlórával pótoltuk a hiányzó embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe *Plestyák János* szb-titkár. — De ezt a módszert sem lehet a végtelenségig folytatni, s a túlóráért kifizetett pluszpénzek jócskán rontják a bérszínvonalat.

A főmérnök a géppark siralmas állapotáról beszél.

— Gépeink többsége régi, elavult. Körülbelül a 40 százalékuk már teljesen amortizálódott — mondja *Ónody Sándor.* — Sok az állás, és túlzottan megnövekedtek a javítások is. Még „szerencse", hogy kevés az ember, ha leáll az egyik, átmennek a másikhoz. A grover-gyűrű gyártása is teljesen ósdi módon történik, az emberek tolják a szállítókocsikat, és ők teszik föl a súlyos tekercseket a gépre. Ilyen munkát nem lehet sokáig végezni. A fizetésük ugyan magasabb a szakmunkásokénál, de még így is csak a nyugdíj előtt állók, vagy az építkező fiatalok vállalják a nehéz és monoton munkát. Több mint ötven éve épült ez az üzem. Az épületek is elavultak, a gépek megkoptak. Az üzem egésze megérett a rekonstrukcióra.

— Ilyen feltételek mellett meddig lehet teljesíteni a feladatokat?

— *Ilyen tempó mellett még sokáig* — szól közbe az üzem párttitkára, Sólét Sándor. — A nagy gépek gyártásának egyelőre leáldozott, s nem hiszem, hogy a közeljövőben javulna a munkaerőhelyzet. Nagyon fontos a grover-gyűrű gyártása, a féksaruk készítése, a biztosítóberendezésekbe való alkatrészek termelése. Ezenkívül most kezdünk hozzá a kisebb, a pályajavításhoz szükséges gépek gyártásához. De hát a nagy, önjáró gépek tervezése és gyártása, a javításuk mégis nagyobb volumenű munkának számított . . .

Kevés a tervező

Az egykor harminctagú tervezői csoportban most alig tucatnyian dolgoznak. És ez a mostani feladatokhoz mérve is kevés.

— A beszélgetésből úgy tűnik, mintha bizonytalanok volnának az üzem jövőjét illetően.

— *Nem egészen így van* — mosolyog az igazgató. — *Az apró gyártmányokra mindig szüksége lesz a vasútnak, s bárhogyan alakuljon a gazdasági helyzet, a vasútnak menni kell.*

A többiek egyetértően bólogatnak.

Lakatos Mária

Ketten a megállóhelyen

Berhidának éppen csak odaköszön a vasút. A sínpár érinti a község szélére épült házak telekvégeit, aztán a téesztanyához vezető műutat keresztezve elkanyarodik Papkeszi ipartelepei felé. A megálló Papkeszi rendelkezése alá tartozik, ám a hangulatos szolgálati hely mégis inkább saját életét éli.

— *Több, mint egy évtizeddel ezelőtt még önállóak voltunk* — mesél a múltról *Gergely László* állomáskezelő. — Bár csak megállórakodó helyként voltunk nyilvántartva, mégis független főnök, valamint kisegítőszemélyzet — szolgálattevő, váltóőr, málházó — dolgozott Berhidán. Hozzánk tartozott Küngös is. Nálunk rakodott a TÜZÉP, a téeszek, az állami gazdaság, háború előtt még egy szeszgyár is. Föladás ment Svájcba, az NSZK-ba és persze belföldre. Aztán itt is elvégezték a vizsgálatokat. A napi kocsiforgalmi átlagunk 2,8-ra jött ki, ha három lett volna, megmarad a rakodóvágány. A két tized hiány miatt azonban a teherforgalmat átirányították Papkeszire.

— *Én ötvenhárom augusztusában kezdtem a vasutat* — beszél most magáról Gergely László. — *Veszprémbe jelentkeztem kocsirendezőnek.* Öt évvel később Ferencvárosba küldtek tanfolyamra, ennek elvégzése után kerültem Berhidára szolgálattevőnek, azóta itt vagyok. A forgalmi vizsgám később elévült, a forgalomátterelés után visszaminősültünk állomáskezelőnek. Jelenleg ketten dolgozunk a megállóban, reggel hattól este hatig, éjszaka nincs szolgálat. A mintegy nyolcezer lakosú község zöme a díjszabás emelése ellenére is kitartott a vasút mellett, ami észrevehető a pénztárbevételekben és az utasok számának emelkedésében is. Innen az ország szinte valamennyi tájára elindulnak az emberek. Gyakran adok ki jegyet üdülővidékekre, Hévízre, Hajdúszoboszlóra. És ami a legfontosabb, csaknem mindenki elégedett a vasút nyújtotta szolgáltatásokkal, talán a vonatok tisztaságával, az elavult szerelvényekkel volt egy időben probléma, de már ezek is rendeződtek. Nyaranta fürdővonat biztosítja a község és a Balatonpart közötti jó összeköttetést.

Szót kell ejteni végül az expresszáru-forgalomról, hiszen évente tekintélyes mennyiség érkezik és indul. Tavaly például 131 tonnát adtak föl, 112 tonnát pedig le. Ennek jó része film, naponta négy-öt láda, egyenként úgy ötven kiló körül lehet. Ősszel meg a krumpli, kukorica és egyéb mezőgazdasági termékek jelentik a fő árucikkeket.

(gerecsei)

Nyíradonyi változások

Hol egykor csak homok „termett" . . .

Nyíradony nevéből azt hihetnénk, hogy Szabolcs—Szatmár megyei község. Ám a név csalóka: a helység *Hajdú—Bihar megyéhez tartozik.* Valamikor talán jelentősebb szerepet töltött be a közigazgatásban: járási székhely volt, szolgabírói és főszolgabírói hivatalokkal. Állomásán még a régi világban rendszeresített gyors sínautó is megállt. Volt fűtőháza, fordítókorongja és pulzométere (vízvételhez szolgáló gőzszivattyúja).

Mindezeket *Illés Sándor* állomásfőnöktől tudtam meg, akinek édesapja szintén Nyíradony állomáson dolgozott. A személyzetet egyébként az állomásfőnök, egy gyakornok és két bakter (váltóőr és sorompókezelő) alkotta. Azóta sok minden megváltozott, de a felvételi épület és a raktár ma is ugyanaz, mint a Debrecen—Nyírbátori Vasút idején.

— A faraktárt, amelyben gabonát tároltak, a németek az élőrakodóval együtt felrobbantották — veszi át a szót *Papp János*, aki ugyancsak ismerője a falu és az állomás történetének. — A felszabadulás után is még jó ideig a legfontosabb „termék", amit Nyíradonyból szállítottak, a homok volt — *a salgótarjáni üveggyár részére* . . .

Illés Sándor 24 esztendeje dolgozik faluja állomásán. Először forgalmi szolgálattevő volt — tíz éven át —, majd kinevezték állomásfőnöknek.

— Még másfél évtizeddel ezelőtt is mindössze 300 tonnát tett ki egy-egy negyedévi áruforgalmunk — mondja —, vagyis annyit szállítottunk akkoriban három hónap alatt, amennyit most naponta beraknak a közben létesített ipari üzemek és szövetkezetek. Elsőként a HAJDÚSZÖV telepedett az állomás mellé. Ez különböző léceket, lambériákat gyárt. Már külön iparvágánya van, akárcsak a szomszédságában levő Chemikálnak. A nagy port kavart „eset", vagyis a *Zsuzsi-vasút* megszüntetése — Debrecen—Fatelep és Nyírbéltek között — tovább növelte Nyíradony állomás jelentőségét.

Örülnek is a változásnak az adonyiak. Csak annak nem, hogy a megnövekedett forgalomhoz képest *kicsi már a felvételi épület.* Valamikor könnyű volt a forgalmi irodában mindenféle ügyet lebonyolítani, de most már 19 az itt szolgáló vasutasok száma. Van sok ügyfele a raktárnoknak és az árupénztárosnak, és innen nyílnak a jegypénztárak ablakai. Még jó, hogy a forgalmisták, s nem külön pénztárosok adják a menetjegyet.

Az állomás dolgozói — valamennyien — becsületes munkájukkal rendre kivívják a körzeti üzemfőnökség elismerését, ugyanakkor a nagyközségi tanács, a helyi párt- és társadalmi vezetés is segítőkész aktivistákra talált az állomáson.

A változások hatására mindannyian fordulószolgálatban, méghozzá a kedvezőbb, négyes túrban dolgoznak. Érdekesség, egyben meglepő is, hogy van közöttük építész, kohómérnök, faipari, illetve erdőgazdasági technikus. Azonkívül, hogy négyen már a vasúti tisztképzőt is elvégezték.

Zsoldos Barnabás

Válaszolt az illetékes

Megújul a váróterem

Lapunk január 12-i számában *Monoron fáznak az utasok* címmel glosszát közöltünk arról, hogy az állomás várótermében gyakran hideg van, és a helyiség állapota is kifogásolható. A cikkel kapcsolatban a budapesti igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának vezetője az alábbiakat válaszolta:

„Monor állomás épületét a bal parti épületfenntartó főnökség felújítja. A munkálatok előreláthatóan ez év közepére fejeződnek be. Az épületfenntartó főnökség addig is gondoskodik a váróterem nyílászáróinak kijavításáról, a rongálások okozta károk helyreállításáról."

Legfőbb érték: az olajkályha?

„Amikor leírom e sorokat, sajnos, többéves problémát vetek fel" — így kezdi levelét Németh Gyula ajkai főbizalmi. Azt panaszolja, hogy a helyi kapcsoló szolgálati hely csupán „kisméretű betonkalitkának nevezhető", hiszen alapterülete mindössze 2,5 négyzetméter. Az ott dolgozóknak nyáron a forróság, télen a hideg okoz sok kellemetlen órát. Többször kérték már a helyiség megnagyobbítását, s azt is felajánlották, hogy a falazást maguk elvégzik, csupán építőanyag kellene hozzá. Többen feljegyezték a kérést, megígérték, hogy intézkednek — de hiába.

A dolgozók türelmetlenségét fokozta, hogy nemrég az olajkályha is elromlott. Ehhez is hasztalan kértek segítséget, végül az ott dolgozó Sipőcz Zoltán javította meg a kályhát. A végleges megoldás az lenne, ha az agyonhasznált minicalort kicserélnék, vagy más, korszerűbb fűtési lehetőséget biztosítanának. Bíznak abban, hogy levelük megjelenése után végre megoldódnak gondjaik.

Mi is. De: nem lehetne egyszerűbben? Közvetlenül orvosolni az ilyen panaszokat? Nem kerülne sokba.

(—di)

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY — KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG (4.)

Eszméletvesztéses rosszullétek

A balesetet okozó járművezetők gyakran hivatkoznak arra, hogy balesetüket pillanatnyi eszméletvesztés, illetve heveny rosszullét okozta. Állításuk az esetek nagy többségében védekezési célokat szolgál, előfordul azonban nem egy esetben, hogy a balesetet valóban a járművezető múló rosszulléte okozta.

Igazságügyi orvostani szempontból nagy jelentőséggel bír annak eldöntése, hogy egy közlekedési balesetnél milyen mértékben vonható felelősségre a balesetet okozó személy. Elsőrendű fontosságú tehát, hogy a teljes tiszta képet lássuk az egyes rosszullétek tisztázását illetően.

Első helyen áll az epilepszia

A balesethez vezető, eszméletvesztéssel járó megbetegedések közül első helyen az epilepszia áll. Az epilepsziások számát Angliában 150—200 ezer között, Franciaországban 100—150 ezer között, a Német Szövetségi Köztársaságban 200 ezerben, *az egész földön mintegy 10 millióban jelölik meg egyes szerzők.* Az igazság az, hogy az élet folyamán az epileptiform-rohamot elszenvedettek száma ennél jóval nagyobb, s az össznépesség néhány százalékát is kiteszi, túlnyomó részüknél azonban csak kis számú roham zajlik le, s ez is többnyire az első életévek folyamán.

A vasútegészségügy keretén belül mindig kettős a cél: egyrészt kiszűrni a közlekedésben közvetlen foglalkoztatottaknál azokat, akiknél epilepsziás megbetegedésre utaló eltérés van, másrészt ezeket a személyeket gondozásba venni és a megfelelő gyógyszereléssel mielőbb visszaállítani a mindennapi munkába, illetve a vasút területén található megfelelő munkahelyre irányítani őket.

A rosszullétek létrejöttének elemzésében minden esetben nagy jelentőséget kell tulajdonítani a részletes, mindenre kiterjedő rosszullételemzésnek a beteg, valamint a rosszullétet észlelők részéről, s ezt minden esetben alapos ideggyógyászati, pszichiátriai, elektroencephalographiai, valamint társvizsgálatoknak kell követnie.

Az epilepsziás megbetegedés eldöntésében kiemelkedő szerepe van az elektroencephalographiás (továbbiakban EEG) vizsgálatoknak. Ennek kapcsán néhány gondolatot talán magáról az elektroencephalográphkészülékről, annak létrejöttéről.

A XX. század az orvostudományban egész sor új technikai csodával ajándékozta meg az emberiséget. E bonyolult technikai berendezések közé tartozik az EEG-készülék is. 1791-ben jelent meg *Luigi Galvani* bolognai anatómus orvosnak az orvostudomány történetében forradalmi változást jelentő munkája az „Állati elektromosságról". 1839-ben Faraday tisztázta, hogy az elektromos halak által termelt elektromosság semmiben sem különbözik más forrásból származó elektromosságtól. 1875-ben Caton a majom agykérgének elektromos aktivitását kutatja. 1906-ban Einthoven megszerkeszti a húros galvanométert. Azt, hogy az emberi agy működése közben, tehát éber állapotban és alvásban egyaránt elektromos áramot bocsát ki. 1924-ben Berger mutatta ki első ízben, és ő használta első alkalommal az elektroencephalogramm elnevezést. Az egész világon őt tekintik az elektroencephalographiának, az orvostudomány ezen új ága megteremtőjének. Ettől az időponttól a fejlődés üteme az új tudományban már rohamos. Hazánkban 1948-ban kezdtek először rendszeresen foglalkozni az EEG-vel. A vasútegészségügy keretén belül a MÁV Központi Kórház és Rendelőintézetben 1961 őszén létesült az EEG-laboratórium, s az első vizsgálatok 1962 januárjában kezdődtek. Azóta már 35 ezernél több EEG-vizsgálat történt, ami nemzetközi viszonylatban is nagyon nagy számot jelent.

Sajátos esetek

A vasútegészségügyi vizsgáló módszerek közé, éppen az epilepszia kérdését illetően, az EEG-vizsgálat visszavonhatatlanul bevonult. A vontatási és forgalmi dolgozókkal szemben ma már az információk tömegét igényli az orvostudomány. Az egyik ilyen fontos terület, ahonnan az információk nyerése döntő fontosságú, a központi idegrendszer, szorosabban véve az agy, és ezen a téren éppen az EEG az egyik fő vizsgáló módszer.

A rosszullétek balesetveszélyes voltára való tekintettel a vasút területén belül, ismerkedjünk meg egy-egy sajátos esettel:

H. B. 32 éves mozdonyvezető, 1967 tavaszán, tehervonat továbbítása közben *Győr állomás előjelzője előtt rosszul lett, eszméletét vesztette, s görcsösen rángatódzott.* A vonatot munkatársa állította meg, majd vitte be a győri állomásra. A rosszullét részletes elemzése még több előzetesen lezajlott rosszullétet igazolt, melyet a beteg eddig igyekezett eltitkolni. A fentiek után került a beteg ideggyógyászati és EEG-vizsgálatra.

F. B. 51 éves mozdonyvezető epilepsziára utaló elváltozások gyanújával került ideggyógyászati és EEG-vizsgálatra. A vizsgálat folyamán derült ki, *hogy előzetesen már négy alkalommal volt eszméletvesztéses rosszulléte,* ebből két alkalommal a mentők szállították el a munkahelyéről.

S. L. 23 éves forgalmi dolgozó. Vizsgálatát megelőzően 3 évvel egy vidéki kórház baleseti sebészetén feküdt koponyasérüléssel. Bizonytalan jellegű tudatkikapcsolódásai miatt került sor EEG-vizsgálatra. Fény-, valamint kombinált fény-hang terheléses EEG-vizsgálatok a jobb oldali elülső-középső agyféltekén mutattak kóros eltérést.

A. S. 38 éves mozdonyvezető forgalmi balesetet okozott vezetés közben. Elmondása szerint, *a tilos jelzésre, melyen áthaladt, nem emlékszik.* Az elvégzett fényterheléses EEG-vizsgálat a bal oldali halántéklebenynek megfelelően mutatott izgalmi jeleket.

A fényingerek provokáló hatása

A mozdonyszemélyzeten végzett fényterheléses vizsgálatok jelentősége talán még nagyobb, mint a zajterheléses EEG-vizsgálatoknak. A mozdonyszemélyzet utazás közben változó gyakorisággal, változó intenzitással és színnel bíró fényingerekkel találkozik. Már 90 éve leírtak olyan eseteket, ahol az epilepsziás roham létrejöttében a fényingereknek volt szerepük. Azóta számos ilyen megfigyelést észleltek.

Külföldi szerzők tanulmányai és hazai ismereteink alapján mindenesetre elsőrendű fontosságú, hogy a vontatási személyzetnél, akik szolgálati idejük alatt rendszeresen ki vannak téve változó intenzitású, szabályos és szabálytalan időközben fellépő, különböző színű mesterséges és természetes fénybehatásoknak, teljesen egészséges, fényérzékenység mentes személyek legyenek, nehogy a fényinger provokáló hatása bármiféle agyi rosszullét kiváltójaként súlyos baleset forrása legyen.

A legközelebbi számban a koponyasérüléseket követő eszméletvesztéses rosszullétek jelentőségét szándékozom ismertetni.

Dr. Rábai Kálmán

Mi az igazság a bunda körül?

Januárban életbe lépett a MÁV Munkaruházati Szabályzata

A MÁV Kollektív Szerződés 1984. évi módosításának tárgyalásán elhangzott hozzászólásokból arra lehet következtetni, hogy a Magyar Vasutas január 12-i számában a munkaruházattal kapcsolatban megjelent rövid cikk félreértésekre ad okot. Elterjedtek ugyanis olyan hírek, hogy elvonják a bundajuttatást, valamint a régóta kért, megalapozott módosítás bevezetését is évekre elnyújtják.

Rövidebb viselési idő

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége 1983. december 15-i ülésén tárgyalta és fogadta el a MÁV munkaruházati szabályzatának kiegészítését és módosítását. *Az előterjesztés az eddigi juttatások kiegészítését és a munkakörök jelentős részénél a ruházati típusok viselési idejének számottevő csökkentését tartalmazta.* Új alapokra helyezte a munkaruházati ellátást azzal, hogy a viselési időket adott korlátokon belül a munkaköri szennyezettség alapján *helyileg* kell megállapítani és a kollektív szerződés helyi függelékében rögzíteni. Így a kollektív szerződés 11. számú mellékletét az új szabályozási változások miatt hatályon kívül helyezték, és helyette 1984. január 1-gyel *új melléklet lépett életbe.*

Az új szabályzat az eddigi gyakorlattal szemben — a már említett viselési idők helyi meghatározása mellett — a következő főbb változásokat tartalmazza:

— a munkaköpenyek színmeghatározása a szolgálati főnökség feladata;

— nődolgozók a munkakör szerint járó bakancs vagy magas szárú bakancs helyett magas szárú cipőt kérhetnek 12 havi viselési idő megállapításával;

— munkakörváltozás esetén a viselési időt csak az egy hónapot meghaladó időtartam után kell módosítani;

— a viselési időt nem hosszabbíthatja meg a fizetett szabadságon, valamint a három hónapot meg nem haladó betegállományban, katonai szolgálatban, fizetés nélküli vagy rendkívüli szabadságon töltött idő;

— a próbaidőre, illetve meghatározott időre alkalmazott és munkaruhával nem rendelkező, kiképzésre beosztott dolgozónak a próbaidőre, illetve a kiképzés idejére fogyóeszköz jellegű használt munkaruházatot kell adni;

— nem kell a dolgozótól visszavonni a munkaruhát, ha annak viselési ideje a 75 százalékot elérte vagy meghaladta, továbbá a lábbelit sem, függetlenül a viselési időtől;

— a munkaruházat kiszolgáltatásának 30 napot meghaladó késedelme esetén — ha az a MÁV hibájából történik — kérésre a dolgozót a kiesett időre kártalanítani kell, és a kiszolgáltatástól kell a viselési időt számítani; ha a dolgozó nem él kártérítési igénnyel, akkor a viselési idő kezdeteként az igényjogosultság időpontját kell megállapítani.

Használják is!

Az új szabályozás előírja azt is, hogy a munkavégzés során az előírt és kiszolgáltatott munkaruházatot a dolgozók kötelesek használni, és ezt a szolgálati hely vezetőjének rendszeresen ellenőriznie kell. Mulasztás észlelése esetén felelősségre vonást kell alkalmazni.

Az egyes ellátásokon belül a következő jelentősebb változtatások bevezetésére került sor:

— az eddigi munkaruha helyett *jackie-s felsőrésszel ellátott mellesnadrágot* kell biztosítani a felsővezeték-szerelő és -karbantartó, a villanyszerelő, az autószerelő és motorszerelő munkakörökben foglalkoztatottak részére;

— a magas szárú bakancs viselési idejét 18, a bakancsét 12 hónapra csökkentették a lábbelik gyors elhasználódásával járó — kocsirendező, tolatásvezető, gépkísérő, sarus, mozdonyfűtő, kazánkocsifűtő, pályamunkás, salakos, távközlő- és biztosítóberendezési munkás — *munkakörökben;*

— egyes, erősen szennyezett, vagy nagy igénybevételnek kitett (ács, állványozó, épületzsaluzó, palafedő, tetőfedő, csatornatisztító, kábelfektető, kábelszerelő, kútfúró, kútásó stb.) munkakörökben *egy munkáskabátot és két munkásnadrágot* kell biztosítani 12 havi kihordási idővel;

— több, erősen szennyezett munkakörben csökkentésre került a munkaruha viselési ideje (így pl.: hegesztő, lakatos, vontatási munkás);

— színes munkaköpenyt kell kiadni a személy- és árupénztárosok, a gépírók, távgépíró-kezelők, fuvardíj-számfejtők, vontatási számadók, takarítást is végző jegykiadó őrök részére.

1984. január 1-től az épületburkolók, cserépkályhások, parkettázók, általános építőipari, valamint építési és pályafenntartási gépkezelők, hegesztők, sorompó-, kitérő-, biztosítóberendezési és daruszerelő lakatosok, szertári munkások lábbeliellátását — az MVSz. 1. számú módosításában foglaltak alapján — *védőfelszerelésként* kell biztosítani a felsorolt munkakörökben fennálló veszélyes és ártalmas termelési tényezők miatt.

Az új munkaruházati szabályzat előírásait 1984. január 1-től kezdődő hatállyal a dolgozó birtokában lévő munkaruházat viselési ideje lejártának függvényében folyamatosan kell alkalmazni. Ez azt jelenti, hogy az új ellátási rend, vagy a csökkentett viselési idő *csak a jelenleg kiadott ruházat viselési idejének lejárta után kezdődik,* függetlenül attól, hogy a szabályzat már január 1-én hatályba lépett. Azoknál a dolgozóknál, akiknél az egyes ruházatok igényjogosultsága 1984. január 1. vagy későbbi időpont, már az új szabályzat előírásait kell alkalmazni.

Az egy munkáskabát- és két munkásnadrág-juttatás biztosítása 1985. január 1-gyel lép hatályba, így az 1984-ben esedékes ruhakiosztásoknál az érintett munkakörökben is csak munkásöltönyt (egy kabátot, egy nadrágot) kell kiadni. A vonatkozó szabály késleltetett bevezetését nem gazdasági okok, hanem kereskedelmi és beszerzési nehézségek indokolják.

Új melléklet

A munkaruházati szabályzat — eltérően a hatályon kívül helyezett régi, 11. számú melléklettől — nem tartalmazza a kiegészítő ruházatra (bárány-bőr béléses, műszőrme béléses és gépkocsivezetői kabát) vonatkozó előírásokat, ezért a kollektív szerződés 13. számú mellékleteként került kiadásra.

A kiegészítőruházati szabályzat — az időközben megjelent módosításokat figyelembe vevő — a jelenlegi hatályos rendelkezéseket tartalmazza. *Az ellátásban részesülők köre, valamint a viselési idők tekintetében sem történt módosítás.*

A MÁV Kollektív Szerződés 11. számú mellékletét képező új munkaruházati szabályzat és a 13. számú mellékletként kiadott kiegészítőruházati szabályzat *az 1984. évi 2. számú MÁV-értesítőben került kihirdetésre.*

Az új munkaruházati szabályzat a vitára kiadott 105006/1983. MüSz. A. számú tervezetben foglaltakra épült, figyelembe véve a helyi és területi vitákon felvetett, megalapozott javaslatokat. A kiadott tervezethez viszonyított módosítások — az évenkénti 28-30 millió forint többletköltség mellett — a ruházati típusok beszerzésével foglalkozó egységeket nehéz feladatok elé állította a nagyságrendileg is jelentős ruházati többletszükségletek miatt.

Sutyor László

Záhonyi vasutas munkásőrök kitüntetése

Évzáró—évnyitó egységgyűlést tartott január 21-én a kisvárdai Kilián György Munkásőregység is. Az eseményen megjelent *Hosszú László,* a megyei pártbizottság titkára és *V. I. Danics,* a záhonyi szovjet parancsnokság vezetője.

Rakóczki Dénes, az egység parancsnoka értékelte az elmúlt évi munkát, és ismertette az idei tennivalókat, célokat. Az új munkásőrök eskütétele után egy tartalékállományba menő munkásőr jelképesen átadta fegyverét egy fiatal munkásőrnek. Kedves színfoltja volt az ünnepségnek a záhonyi úttörő munkásőrök bevonulása a terembe, a megyei parancsnokságtól nemrég kapott zászlóval. A munkásőröket *Ficsóri Éva* úttörő köszöntötte.

Az elmúlt évben végzett eredményes munkáért, a kiképzésben elért jó eredményekért kitüntetéseket adtak át. A záhonyi vasutas alegység *kiváló szakasza* kitüntetésben részesült a *Matus Lajos* által vezetett szakasz. Negyedszer lett kiváló a *Fónagy Zoltán* raj. A raj tagjai közül tavaly, november 7-e alkalmából többen kitüntetésben részesültek. Most Kiváló Parancsnok címet kapott *Matus Lajos* szakaszparancsnok. Kiváló Munkásőr lett *Teremi Béla, Rácz Gyula* és *Birkás Jenő.*

Az ünnepség után a záhonyi üzemigazgatóság étkezdéjében találkoztak a munkásőrök és a családtagok. *Bíró Károly* üzemigazgató-helyettes pénzjutalmat adott át a legkiválóbb munkásőröknek, majd vacsorán látták vendégül a vasutas alegység tagjait és a vendégeket.

Sz. B.

Dicsérő oklevél az országos parancsnoktól

A miskolci városi sportcsarnokban tartotta január 27-én az *Óprandek Sándor* nevét viselő, Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett városi munkásőr-zászlóalj az évnyitó-évzáró egységgyűlését. Ezen az ünnepségen vehette át *Molnár Miklós* egységparancsnok az országos parancsnok dicséretét tanúsító oklevelet és a megyei parancsnok serlegét a *Kiváló egység* elismeréssel együtt.

A tavalyi kiképzési, szolgálati feladatok sikeres végrehajtásáért, a szocialista versenymozgalomban elért eredményekért jutalmazták a kollektívákat. *A zászlóalj egyik századát vasutasok alkotják.* Közülük az ünnepségen *Polgár István* szakaszparancsnok, vonatvezető, *Holupcev Vladimir* munkásőr, raktárnok a *Haza Szolgálatáért Érdemérem* bronz fokozatát kapta. Hatan *Kiváló Parancsnok,* illetve *Kiváló Munkásőr,* nyolcan pedig *Szolgálati Érdemérem* kitüntetésben részesültek.

Az egységgyűlés ünnepélyes pillanata volt az új munkásőrök eskütétele. Közülük egy rajnál többet tesz ki a vasutasok létszáma. Az újoncoknak a fegyvert *Likota József* munkásőr, a miskolci járműjavító üzem nyugdíjasa adta át.



NEGYEDSZER

Kiváló alegység

Vácott a *Matheika János* munkásőregység január 27-én tartotta ünnepi egységgyűlését, amelyen részt vett *Borbély Sándor,* az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Munkásőrség országos parancsnoka is.

A tavalyi szocialista versenymozgalomban részt vett századokat *Mlatilik György* egységparancsnok értékelte. A vasutas munkásőrök — más iparágak munkásőreivel közösen — az elmúlt esztendőben is becsületesen teljesítették a feladatokat, és immár negyedszer nyerték el a *Kiváló Alegység* címet és a vándorzászlót a dunakeszi I. század tagjai. *A Század Kiváló Szakasza* címet a fóti 3. szakasz, a *Kiváló Raj* címet az 1. szakasz 3. raja nyerte el. Többen a *Kiváló Munkásőr* kitüntetésben részesültek.

Vetési Imre

Tükröm, tükröm, mondd meg nékem...!

Beszélgetés Szentesen a fiatalok közérzetéről, a nők munkahelyi beilleszkedéséről és egyebekről

A közelmúltban a szentesi körzeti üzemfőnökség három dolgozója mondott véleményt arról, hogyan sikerült beilleszkedésük a vasútnál.

Lantos Istvánné — Julika — kereskedelmi gyakornok, 29 éves, már elmúlt egy éve, hogy a vasútnál dolgozik. Eredeti foglalkozása porcelánfestő. Két kislánya van, férje a MÁV-nál motorvezető.

Kovács Imréné — Jolánka — nem régen ment férjhez, 27 éves, mozdonyszámadói munkakörben dolgozik. Ő is második éves vasutas. Azonos munkahelyen dolgozik a férjével, aki motorvezető. A vendéglátó szakmából váltott át új munkaterületére.

Juhász Eszter jegyvizsgáló, még csak 20 éves. Ez a második munkahelye, és 1981-től áll a MÁV szolgálatában.

A környezet meghatározó

A fiatalok gondolkodása, életvitele mindig izgató, hiszen ők veszik át az idősebbektől a stafétabotot. A munkában, a családban ők viszik tovább az életet, az ő szemléletük is alakítja a köz gondolkodását. Nézetük nem lehet közömbös. Formabontó beszélgetéssel fűzzük a szó láncát.

— *Érett az életre?* — ez az első kérdésem.

— Aki felnőtt, az már önállóan tud dönteni, de nem mindig helyesen — kezdi a választ Eszter. — Bennem még most is él az érettségre való törekvés. Ha tanulok, ha dolgozom, mindig érettebbnek érzem magam. Biztos máshogy látom majd magam körül a világot, ha férjhez megyek, de én a saját „első ötéves tervemben" még független akarok maradni. Az első igazi élményem az volt, amikor első utamra mentem, vizsgázott jegyvizsgálóként. *Légüres térben érezném magam, ha édesapámmal nem beszélhetnék meg mindent.* Önállóságom óta is ragaszkodom a családi otthonhoz. Szívesen ellátom a család férfitagjait. *Ők életem és érettségem elválaszthatatlan részét képezik.*

— A kereskedelem sablonos taposómalmából jöttem a vasúthoz — folytatja. Itt aztán megtanultam dolgozni. Van felelősségteljes beosztásom. A fordulószolgálatnak megfelelően a nap minden szakában helyt kell állni. *Szeretem az utasokat, mindenkihez van szavam, még a részeg emberekkel is tudok bánni. A jól végzett munka biztonságérzetet ad.*

Ebben a témában mindhármuknak az a véleménye, hogy tanultak annyit, amellyel általános műveltséget szereztek. Olyan távlatokat viszont nem látnak, amiért érdemes lenne továbbtanulni. Úgy vélik, hogy munkakörükben a szakvizsgák elegendőek.

— *Mit jelent a család?* — firtatom tovább.

— Gyökértelen az ember, ha nem egészséges családi körből kerül ki az élet útjára — vélekedik Jolán. — Az én lábam alól nem fújja ki a szél a talajt, mert *mélyek bennem a családi kötelékek.* Mióta asszony vagyok, azóta is van mit megbeszélni a szüleimmel. Két gyerek mellett nagyobb a felelősségérzet, ezért a munkának, a barátságnak, a munkatársakhoz való viszonynak megváltozott számomra az értelme. Ezzel a gondolattal kezdem minden nap a munkámat itt, a szentesi körzeti üzemfőnökségen. Munkahelyem az élet minden fázisához mérten mélyebb, megfontoltabb, tartalmasabb kapcsolódásra nevel. Eredeti szakmám cukrász, tehát *nehéz fizikai munkában edződtem. Most könnyebb dolgom van . . .*

Ne oly halkan . . .

A munkáról Júlia ezt vallja:

— Az élet munkára kényszerít, s most már kezdem megszokni a vasúti szolgálatot. *Nehéz volt az átállás,* mivel eredeti tanult szakmámat nagyon szerettem. Tizenhárom évig porcelánfestő voltam, de csak *a gyerekek miatt kényszerültem a munkahelyem megváltoztatására. Azért így is elégedett vagyok, annak tudatában, hogy a vasút biztonságos megélhetést ad nemcsak a férjemnek, hanem nekem is. Szabadságom alatt most is átjárok a hódmezővásárhelyi porcelángyárba, volt munkahelyemre . . .*

— Milyen a munkahelyi demokrácia?

Mindhárman fontosnak tartják a lehetőséget, de inkább olyan negatív vonásokról beszélnek, amelyek megszűnését szeretnék remélni. Egymást váltva így követik egymást a mondataik:

— *Mit ér az üzemi demokrácia, ha a szoros szolgálat közben rossz levegőjű laktanyában kényszerül pihenőre az ember . . .?*

— Ha nyugodtan akarok dolgozni, *jobb, ha hallgatok.*

— Viszonylag jó fizetésem van, megdolgozom érte, de nem érzem, hogy ehhez köze van az üzemi demokráciának.

— *Ha egy tekintélyes dolgozó, illetve befolyásos vezető gyermekét munkába helyezik, akkor annak már demokrácia nélkül is kezdeti előnye van . . .*

— A fiatalokat mindenért megszólják, az idősebbeknek meg elnézik ugyanazt a dolgot . . .

— Nekünk, fiataloknak is van véleményünk a munkahelyünkről, csak az egész kollektívában *nagyon halk a hangunk . . .*

— Végeredményben jó itt, a vasútnál, mert rendesek, segítőkészek a kollégák. Akik meg nem szimpatikusak, vagy kötekedők, azok elől kitérünk. *Tisztelük vezetőinket, mert segítenek, ha problémánk van. Számunkra ez is munkahelyi demokrácia . . .*

Csak béke legyen!

A művelődésről szólva Júlia és Jolán a „beszűkült lehetőségek"-ről beszélt. A motorvezető férjeknek nincs biztosan kiszámítható szabad idejük, ezért nem lehet velük előre programot tervezni. Így marad szórakozásnak, művelődésnek csak a tévézés és az olvasás.

Eszter tágabb térben mozog. Az ő „első ötéves tervében" még bőven van hely a művelődés sokrétűségére. *Amikor tartósan Budapestre vezényelték, sokszor volt színházban, és végigjárta a múzeumokat, megtekintette a kiállításokat.* Zenében Brahmstól a discóig terjed az érdeklődése.

A *békéről* és a fiatalok békeakaratáról is véleményt cseréltünk. Jolán mondta:

— *Nem éltünk át háborút, de sokat hallunk, olvasunk róla. A tévében is megdöbbentők a „helyi" háborúk pusztításai. Borzasztó dolog ez! Mi mindennap mondjuk magunknak, hogy békét akarunk, de eljut-e hangunk a háborút szítókhoz? Kell, hogy eljusson . . .!*

Julinak, Eszternek és Jolánnak nincsenek példaképeik. Azt mondják, hogy pontosan olyanok úgysem lehetnek, mint őseik, hiszen *egészen más korban élnek.* Hámán Katót sem utánozhatják. Tisztelik nemzeti nagyjainkat, de nem tartják példaképnek őket. *Szüleikre feltekintenek, mert hozzájuk hasonló, becsületes emberek szeretnének lenni.*

Úgy érzem, Jolán, Júlia és Eszter egyfajta tükröt tartottak elénk maguk és korosztályuk gondolkodásáról. Az olvasó döntse el, hogy nemes-e, sík-e, vagy torz-e ez a tükör.

Fogas Pál

FELHÍVÁS

KEDVES VASUTAS SZÜLŐK!

A Magyar Államvasutak által fenntartott diákotthon és kollégium jellegű nevelőotthonok felvételi lehetőségeket biztosítanak a vasutas dolgozók 3—18 éves korú gyermekei részére, amennyiben a szociális helyzet, a szolgálati beosztás, illetve továbbtanulás esetén a lakóhely és az iskola közti távolság megnehezíti a gyermek ellátását, felügyeletét, taníttatását.

Továbbtanulási lehetőségek az egyes városokban.

Békéscsabán:

gimnázium, egészségügyi, kereskedelmi és közgazdasági, nyomdaipari, út, híd és vízügyi, zeneművészeti, autóforgalmi szakközépiskola.

Kaposvárott:

gimnáziumok, egészségügyi, kereskedelmi, mezőgazdasági, élelmiszeripari, közgazdasági, ipari szakközépiskola, szakmunkásképző intézetek (szakmák: kerámiaformázó, fonalgyártó, férfi- és női ruha készítő, fodrász, kárpitos, fényképész, marós, műszerész, esztergályos, húsfeldolgozó, sütőipari eladó, szakács stb.)

Szegeden:

gimnáziumok, szakközépiskolák, (óvónői, vízügyi, képző- és iparművészeti, zeneművészeti, vasútközlekedési, gépészeti, színházi, táncművészeti, vasútközlekedési, gépészeti és erősáramú, kereskedelmi, autóforgalmi, építőipari, textilipari, élelmiszer-ipari, erdészeti, közgazdasági képzés.)

Nevelőotthonok működnek:

Bodrogolasziban, (üzemi telefon: 04/82-60) általános fiúk.

Békéscsabán, (üzemi telefon: 06/33-00) középiskolás lányok.

Kaposvárott, (üzemi telefon: 05/32-51) óvodás, általános- és középiskolás lányok.

Kőszegen, (üzemi telefon: 07/15-60) óvodás és általános iskolás fiúk.

Szegeden, (üzemi telefon: 06/14-06) középiskolás lányok és fiúk jelentkezését várjuk.

Gyermeke elhelyezése, felvétele ügyében bővebb felvilágosítást adnak a MÁV nevelőotthonok és a MÁV igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályai.

MÁV Vezérigazgatóság
Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztály

HELYTÁLLNAK MINDEN POSZTON

Berentei lányok, asszonyok

A berentei szénpályaudvar akkora kiterjedésű — több tehervonat befogadó képességű —, hogy gyalogosan órákba telik a bejárása. És e hatalmas teherpályaudvaron számos szolgálat posztján nők állnak helyt.

A vonatot is — amellyel érkeztem — asszony várja és meneszti. *Hegedüs Józsefné,* aki a miskolci vasútigazgatóság területén valamikor a legelső nő volt vonatjelentő őri beosztásban.

Azóta sok víz lefolyt az állomástól egy hajintásnyira lévő Sajón. Hegedüsné közben két gyermeket felnevelt, és már unokával is dicsekedhet. De a ma is friss mozgású „nagymama" olyan precíz vasutas lett, hogy két évtizedes szolgálata alatt még szóbeli figyelmeztetést sem kapott. Annál több dicséretet sőt miniszteri elismerést is.



Hegedüs Józsefné személyvonatot menesztett

Jogos büszkeség

— Mit szól mindehhez a férje?

— *Ő is ilyen beosztásban szolgál Dubicsány állomáson, mint én itt. Legfeljebb azon sopánkodik, hogy nekem több a keresetem.* Pedig ő 32 éve vasutas. Hogy miért ez a különbség, azt tőle kérdezze meg. Egyébként Bánhorváth községben lakunk. Ott építettünk családi házat. Szabad időnkben jószágokkal bíbelődünk. Nagy a kert, meg szőlőnk is van.

— Lehet, hogy ez utóbbival (tehát a saját termésű borral) magyarázható a férje-ura kevesebb keresete?

— Én nem mondtam semmit a férjemre. Mint asszony, nem is mondhatnék rá rosszat, mert otthon jó ember. De arra büszke vagyok, hogy engem nő létemre jobban becsül a vasút.

Vajon elmondhatja-e ugyanezt a hatalmas teherpályaudvar III. számú őrhelyén *Nagy Julianna* térfelvigyázó?

— Nézze — válaszolja a vastag bundában forgolódó hölgy — akad még tennivaló. *Mivel én főbizalmi is vagyok, tudom, hogy az „egyenlő munkáért egyenlő bért" illetően itt, a vasúton sincs minden rendben,* de lassan majd ez is helyreigazodik. Én végigküzdöttem a vasút legalsóbb posztjától kezdve sok mindent, amíg eljutottam a térfelvigyázói beosztásig. Régen mi, nők még kevesen voltunk a vasútnál, de ma az üzemfőnökség területén mi vagyunk többen.

— A vezető posztokon is?

— Azt nem mondhatnám, de középszinten, főleg a kereskedelmi részlegeknél jelentős számban képviseltetik magukat a nők.

— Látom, hogy a váltók kezelője is nő.

— Igen, aki most van itt, a III-as őrhelyen szolgálatban, *Szemerdák Anna.* S a leváltó — a másik térfelvigyázó — szintén nő: *Mester Ferencné.*

A váltóőrhelyen

— Hozzáképest — jegyzem meg — könnyű a térfelvigyázónak, ha nagy is a felelőssége. Mert egész szolgálati ideje alatt „csak telefonálgat", vagy a zászlójával dirigálja a tartalékmozdonyokat.

— Sokszor én is állítgatom a váltókat, ha látom, hogy sok szaladgálnivalója van a kolléganőnek. Különben az üzemfőnökség ebben is segített a nőknek.

— Hogyan?

— Mit gondol: hány kiló egy váltó súlykörtéje?

— Fogalmam sincs róla.

— *No, emelje csak meg!*

Megemelem, s kijelentem, hogy ekkora súlyt férfi embernek is elég megmozgatni.

— *Pedig a 23 kilogrammból már csak 17-et kell emelni.*

— Hogy, hogy?

— Megnyújtották, hosszabbították, az emelőkart, így 6 kilóval kevesebb erőt kell kifejteni . . .

Szemerdák Anna erős, fizikai felépítésű leány. A munka nehézségére nem panaszkodik, inkább arra a bűzre, amit ide hord a szél a szomszédban lévő borsodi vegyikombinátból.

De nemcsak ő, hanem mások is felvetették a berentei szénpályaudvaron, hogy miért nem kaphatnak az itt dolgozók — úgy mint a szomszédos vegyiüzemben — *egészségügyi pótlékot,* hiszen itt állandóan szén- és kéndioxidtól terhes a levegő.

Anna egyébként elégedett a beosztásával és a keresetével. Szuhakálóban lakik az édesanyjával, aki szintén vasutas: *lámpakezelő.* Ő irányította lányát erre a pályára.

— És a többieket ki?

— A legtöbbjüket szintén családtag vagy barát, ismerős, olyan emberek, akik már régebben a vasút szolgálatában állnak.

Le a kalappal

— No, de 670 nő egy üzemfőnökségen?

— *Nincs ebben semmi különös* — mondja *Szigeti László,* a szakszervezeti bizottság szociálpolitikai felelőse. — Főként itt, a magyar „Ruhr-vidéken", ahol Sajószentpétertől Ózdig egymásba érnek a különböző üzemek meg a szénbányák. Ha mégegyszer annyi férfi lakna ezen a vidéken, mint amennyi jelenleg, akkor is lenne mindenkinek helye. Így a vasút kénytelen volt felemelni a „sorompót" a nők előtt. És ha akadt volna vezető, aki korábban fenntartásokkal élt volna a női dolgozókkal szemben, már az is rég igazolva látja, *hogy a nők sok tekintetben különbül helytállnak a szolgálati posztokon, mint a férfiak.*

— Például?

— Kár lenne elhallgatni, hogy a mi üzemfőnökségünk területén is akad nem egy olyan férfi kolléga, aki ittasan jelentkezik szolgálattételre. Hát ugye ezeket — szondázás után — hazaküldjük, majd felelősségre vonjuk, de helyettesítésükről még aznap azonnal gondoskodni kell. Ilyen eset női dolgozóinkkal soha nem fordult elő . . .

Megfelelő számban képviseltetik magukat a párt- és szakszervezeti mozgalomban, a KISZ-szervezetben is, pedig a legtöbbjüket család, gyerek és megannyi teendő várja otthon.

— *Le a kalappal előttük!*

Dávid József



Kemecsei Miklósné kereskedelmi részlegvezető



Nagy Julianna térfelvigyázó



Szemerdák Anna váltókezelő
(A szerző felvételei)

Kilenc sportoló az olimpiai keretben

Eredményes évet zárt a Szombathelyi Haladás VSE

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság január 27-én értékelte a Szombathelyi Haladás Vasutas Sportegyesület 1983. évi munkáját. *Csigó Szabolcs* ügyvezető elnök elmondotta: annak ellenére, hogy 1983-ban kiemelt lett az egyesület, kedvezőtlenül alakultak a gazdasági feltételek. A vezetők energiáját sok esetben a létfenntartáshoz szükséges pénzügyi fedezet megteremtése kötötte le.

Ilyen körülmények között is eredményes évet zárt a Haladás VSE. A szakosztályok élvonalát olyan sportolók képviselik, akiknek hat-hét éves munkája most ért be.

Az elmúlt évi terv 7—8 sportoló olimpiai kerettagságát határozta meg. Ezzel szemben kilenc tagja van a keretnek. Atlétikában: *Tánczi Tibor, Szitás Imre* és *Vida József*. Birkózásban: *Szemerédi Péter* és *Marosvölgyi János*. Súlyemelésben: *Sándor István* és *Csiszár Lajos*. Labdarúgásban: *Dobány Lajos* és *Preszeller Tamás*.

A nemzetközi pontok számát elsősorban a VB-ken és EB-ken elért teljesítményeikkel növelték. Ezeken a versenyeken Szemerédi Péter és Domján Miklós képviselte az egyesületet. Az előbbi 7., az utóbbi a 20. helyen végzett. Sajnos pontot nem szereztek.

A súlyemelő-szakosztály két tagja, *Rehus Uzon György* és *Sándor István* nemzetközi minősítést szerzett.

A magyar bajnokságon 300 pont megszerzését tűzték célul. Ezzel szemben tavaly 333-at szereztek a Haladás sportolói.

A labdarúgó- és a női röplabdacsapat az NB I-ben, a kosárlabdázók az NB II-ben szerepelnek.

A sakkozók tagdíjaikból tartják fenn magukat. A megüresedett edzői állásokat nem töltötték be, csak a kimondottan az élvonalhoz tartozó versenyzők kaptak felszereléseket, élelmezési költségtérítést, de azt is csak a bajnokság ideje alatt.

Örvendetes, hogy a szűkös lehetőségek ellenére előírt ütemben folyik a nagy munkacsarnok építése. A Kondics utcában elkészült a 90 × 46 m-es salakos labdarúgópálya. A másik, a 110 × 65 m-es pálya salak hiánya miatt, csak 85 százalékban lett készen. Az épületek belső karbantartása magasabb színvonalon valósult meg. Festés, mázolás helyett műanyag falburkolat, illetőleg csempe került a falakra.

A munkatervben szereplő tömegsport-célkitűzéseket — elsősorban átmeneti létesítményhiányok miatt — nem teljes egészében teljesítette a Haladás VSE. Megrendezték *a Haladás Tömegsport Kupát*. Sajnos az érdeklődés csökkent, így 1984-ben újabb testedzési, tömegsportolási formát szándékoznak majd kialakítani.

Sz. Jakab István



A Haladás Sportkombinátja, madártávlatból

Felszabadulási lövészverseny

Budapest felszabadulásának 39. évfordulója tiszteletére — az MHSZ VIII. kerületi vezetősége felhívására — a budapesti vasútigazgatóság és a keleti körzeti üzemfőnökség honvédelmi klubjai február 10-én *lövészversenyt rendeztek*, amelyen hatvanöten vettek részt.

A versenyzők kispuskával és pisztollyal lőttek. Az összetett eredmények alapján az első díjat, az erre a célra alapított vándorserleget a TAURUS együttese nyerte. Második helyen a VIII. kerületi munkásőregység csapata végzett. A dobogó harmadik fokára pedig a Keleti honvédelmi klub csapata került. Dicséret illeti *Eszes Gizellát*, a Keleti dolgozóját, aki egyéniben második helyezést ért el.

A verseny után a résztvevők az igazgatóság kis tanácstermében emlékeztek meg az évfordulóról. **S.**

Vasutas sportvezetők figyelmébe

A Testnevelési Főiskola Továbbképző Intézete az év őszén induló kétéves levelező edzőképző tanfolyamot hirdet harmincöt sportágban.

A jelentkezés feltételei: sporterkölcsi és egészségügyi alkalmasság; középiskolai végzettség; 20 és 45 év közötti életkor; a megyei TSH javaslata; a választott sportágban a sportegyesület által igazolt versenyzés vagy versenyzői múlt; legalább egyéves munkaviszony. Jelentkezési határidő: *március 31.*

HÍREK

— **Szabad pártnap.** A hatvani körzeti üzemfőnökség nagyoktató termében a közelmúltban szabad pártnapot rendeztek. Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője és Radványi Géza, az igazgatóság üzemi pártbizottságának titkára időszerű gazdaságpolitikai kérdésekről, valamint az igazgatóság idei legfontosabb feladatairól tájékoztatta a hallgatókat.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja február 8-án tartotta első félévi taggyűlését, amelyen Horváth István, a csoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, a bizalmihálózat tevékenységéről, az üdültetésről és egyéb eredményekről.

— **Előadás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házának kertbarát körénél megtartották az idei első ismeretterjesztő előadást. Link Károly, a Mecsekvidéki Pincegazdaság főmérnöke ismertette a pezsgő készítését. A közelmúltban Sáry Lajos, a Badacsonyi Állami Gazdaság főmérnöke is felkereste a kertbarát kör tagjait, és a szőlőtelepítésről, a növényvédelemről, valamint a tápanyaggazdálkodásról adott tájékoztatót.

— **Kiállítás.** Hatvan állomás kiállító termében február 8-án Virág Gellért fafaragó alkotásaiból rendezett kiállítást a helyi Ady Endre Városi Könyvtár. A népművész 70. születésnapján megnyitott kiállítást sok utas és szocialista brigád tekintette meg.

— **Tárlat az üzemben.** A Dunakeszi Járműjavító Üzem étkezdéjének előcsarnoka február 7-től 16-ig Szöllősy H. Eta akvarelljeinek adott otthont. A munkások megcsodálhatták a szebbnél szebb festményeket: a Duna-kanyart, Nagymarost, Börzsönyt, a dömsödi Dunapartot, az Ipoly környékét. A kiállított képekből többet megvásároltak az üzem dolgozói.

— **Értekezlet a tűzvédelemről.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban értekezletet tartott a tűzvédelmi bizottság, amelyen Pajor István műszaki üzemfőnökhelyettes ismertette az elmúlt évben végzett tűzmegelőzési munka eredményét, a tett intézkedéseket. Tavaly az üzemfőnökség területén sem épületekben, sem járműveken nem keletkezett tűz.

— **Segít a Tyereskova brigád.** Nagykanizsa állomás kocsitisztítókból álló Tyereskova szocialista brigádja patronálja Szász Lajos nyugdíjast, aki több éve egyedül él. A brigád tagjai felváltva járnak takarítani és bevásárolni az idős embernek. Ezért az önzetlen segítségért a városi tanács elismerő levelet küldött a brigádnak.

— **Új pavilonok.** Az Utaselátó Vállalat a hálózatbővítés keretében a budai Gellért-fürdő halljában három kiskereskedelmi pavilont nyitott Utastourist néven. A pavilonokban a vendégek valutáért vásárolhatnak kiskereskedelmi árukat.

— **Sportnap.** A bátaszéki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban sportnapot rendezett a vasutasok részére a község sportcsarnokában. A programban kispályás labdarúgó-mérkőzés, valamint kosárlabda- és asztalitenisz-versenyek szerepeltek.

Felhívás

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútüzemi, gépjármű üzemi szakán végzettek számára a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen 1984. szeptember 1-től 3 éves kiegészítő képzés indul, esti és levelező tagozaton.

A jelentkezéshez legalább hároméves, a szaknak megfelelő gyakorlat és legalább egy idegen nyelvből középfokú nyelvvizsga szükséges. A nyelvvizsgával nem rendelkezők a felvételt megelőzően nyelvi meghallgatáson vesznek részt és az államvizsgára-bocsátás időpontja előtt, annak feltételeként meg kell szerezniük legalább a középfokú állami nyelvvizsgát. *Az államvizsgán megfeleltek oklevéles közgazdász minősítést kapnak.*

A pályázóknak jelentkezési lapjukat (A. TÜ 821. a) 1983. nyomtatvány) és főiskolai oklevelüket, valamint életrajzukat és erkölcsi bizonyítványukat a MÁV Vezérigazgatóság Személyzeti és Oktatási Szakosztályára szolgálati úton 1984. március 15-ig kell elküldeni.

A jelentkezők a felvételi beszélgetés, illetve nyelvi meghallgatás időpontjáról idejében értesítést kapnak.

Népszerű munka ez...!

MHSZ-klubok közgyűlése

Három év munkáját, a száz főnyi tagság által elért eredményeket összegezték a közelmúlt napokban a *miskolci járműjavító* MHSZ-klubjának közgyűlésén a részt vevők. Az előterjesztett beszámolóban *Bárány Gyula* elnök mindenre kiterjedően szólt az elvégzett feladatokról, amelyeket az ifjúság hazafias nevelésében, a sorkötelesek tanfolyamszerű felkészítésében, illetve a tartalékosok számára rendezett lövészversenyeken sikerült elérni. A KISZ-szel és a szakszervezeti bizottsággal kialakított jó kapcsolat révén a *forradalmi ifjúsági napok* alkalmával évente mintegy 50-60 fiatal nevezett a klub által szervezett versenyekre. A klubtagság ezenkívül a Zrínyi Gimnázium tanulóit is bevonta a lőelméleti oktatásokba.

A különböző helyeken, illetve más-más időpontban megtartott 34 versenyen a miskolci járműjavító MHSZ-klubjának tagjai *csaknem száz díjat nyertek*. Érdekessége még ennek a sok jó helyezésnek, hogy mind a csapat-, mind az egyéni versenyekben *a nők szerepeltek jobban*. A szocialista brigádok szellemi vetélkedők, előadások és filmvetítések szervezéséhez adtak segítséget a klubvezetőségnek. Újabban az üzem fennállásának 125. évfordulója alkalmából tettek hasonló felajánlásokat.

*

A miskolci *vasútigazgatóság* közvetlen felügyelete alá tartozó BFF-nél is eredményes időszakról adott számot az MHSZ honvédelmi klubjának vezetősége az évadzáró közgyűlésen — írta szerkesztőségünknek *Husonyica József*, az MHSZ Béke szocialista brigád vezetője, az igazgatósági honvédelmi klub agit. prop. felelőse. Kitűnik a sorokból, hogy ott is *népszerű az MHSZ a dolgozók körében*, hiszen a klubnak 110 tagja van.

Az idei munkaterv szakosztályonként rangsorolja a feladatokat. Eszerint a tartalékos szakosztály különös gondot fordít a leszerelő fiatalok bevonására, s ennek folytán több, önálló, honvédelmi jellegű kirándulást, illetve versenyt rendeznek. A lövész szakosztály ugyanakkor a szocialista brigádokra és az Ifjú Gárda tagjaira számít inkább az évi munkaterv programjainak végrehajtása során, elősegítve ily módon a Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakmunkásképző Intézetben működő „kihelyezett lövész szakosztály" tevékenységét. A közgyűlés részt vevői *szorgalmazták a rádiós szakosztály mielőbbi megalakítását is.*

A hozzászólók javaslatai, értékelő és elismerő szavai, valamint a beszámoló elfogadása után jó hangulatban, kötetlen beszélgetéssel, baráti eszmecserével folytatódott a honvédelmi klub összejövetele.

Jelvényszerző emléktúra

A Magyar Természetbarát Szövetség és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Testnevelési és Sportosztálya méltóképpen kívánja megünnepelni 1985-ben hazánk felszabadulásának 40. évfordulóját.

Ennek érdekében:

— mindazok részére, akik 1985-ben teljesítik a 100 km a „Vörös Hadsereg nyomában" jelvényszerző mozgalom követelményeit — vagyis felkeresik a felszabadító hadsereg magyarországi harcainak színhelyeit — emléklapot adományozunk;

— hazánk még jobb megismerése céljából megindítjuk a „Magyarország jelentősebb földrajzi pontjai" elnevezésű jelvényszerző mozgalmat, amelynek keretében Magyarország közepét, legmagasabb, legmélyebb, legészakibb, legdélibb, legkeletibb és legnyugatibb pontjait kell felkeresni;

— ünnepséget rendezünk, amely keretében megemlékezünk a természetbarát mozgalom 40 évének eseményeiről, valamint megemlékezünk a munkás természetjárás fejlődéséről, a 75 évvel ezelőtt alakult Természetbarátok Turista Egyesületének szerepéről;

— ösztönözzük, hogy a társadalmi pályaépítő akció keretében turistabázisok, kulcsosházak épüljenek.

A Magyar Természetbarát Szövetség és a SZOT Testnevelési és Sportosztálya kéri a természetjáró szervezeteket, szocialista brigádokat, hogy a maguk működési területén is gondoskodjanak a felszabadulás 40. évfordulójának megünnepléséről.

Magyar Természetbarát Szövetség — **SZOT testnevelési és sportosztálya**

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Fontos szempont a munkaerő-gazdálkodásban. (Folytatása a 44. függőlegesben.) 13. Kacér. 14. Menyasszony. 15. Francia város. 16. Fundamentum. 17. Íz. 18. Energiaforrás. 19. A szabadságharc lengyel tábornoka. 20. Hányad, névelővel. 22. Kevert dal. 23. Amerikai hírügynökség. 25. Három oroszul. 26. Mezőgazdasági eszköz. 28. Dalest magánhangzói. 29. Lószerszám. 31. Virágkötészet. 34. Palesztin politikus. 37. A televíziókép folyamatos kicsinyítése. 39. Kutya. 40. Háziszárnyas. 42. Idea magánhangzói. 43. Messiás vége. 44. Tengeráramlat. 47. Azonos mássalhangzók. 49. Rudak a hajón. 51. Állókép. 53. Azonos betűk. 55. . . . ont, rátámad. 56. Üt. 58. Medence szélei. 59. Perlekedésben van. 61. Lichtenstein fővárosa. 62. Messzeség. 63. Megijed. 65. Fed, takar. 66. Latin tenger (ék. fel.). 67. Keleti teherhordó. 69. Hónaprövidítés. 70. Vastag bőrű patás állat.

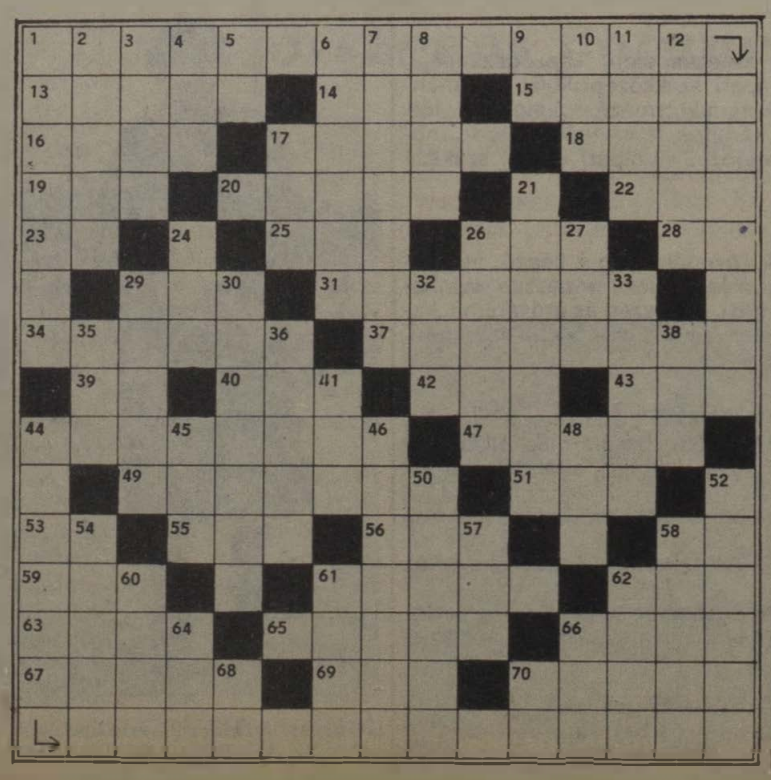
Függőleges: 1. Az USA egyik állama. 2. Munkahely is lehet. 3. Holland város. 4. Megy. 5. Német személyes névmás. 6. Etiópiában beszélt nyelv. 7. Érzékiség. 8. Dalai . . . 9. Igekötő. 10. Nagy ellentéte. 11. Női név. 12. Sor, idegen szóval. 17. Latin művészet. 21. A romantika. 24. Kerékabroncs. 26. Nem abban. 27. Végek nélküli menet. 29. . . . veri a tejszínt. 30. Indiai partvidék. 32. Békaporonty. 33. Román bányaváros. 35. . . . gál, figyelembe vesz. 36. A hét törpe egyike. 38. Európai nép. 41. Csongrád megyei helység. 45. Azonos betűk. 46. Ízeltlábúak. 48. Jugoszláv város. 50. Egyiptomi alkirály címe volt 1914-ig. 52. Tiberis. 54. Kereskedelmi vállalat. 57. Nagyon csúnya. 58. Azonnal. 60. Selyemszövet. 61. Húz-e? 62. Község Szeged mellett. 64. Német névelő. 66. Harap. 68. Folyadék. 70. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 44. függőleges.

Beküldési határidő: 1984. március 15. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A tervfeladatok változásával módosuljanak a vállalások is!

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 2. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Pirisi András, Kalocsa, I. István u. 73., Kis Endréné, Budapest, Kérő u. 4., Takács György, Miskolc, Kun Béla u. 3., Linzenbold Antalné, Debrecen, Bajcsy-Zs. u. 40., Nagy József, Hatvan, Ady E. u. 1.



Lakáscsere

Elcserélném nagykanizsai 73 négyzetméteres komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat ugyanolyan komfortfokozatú kisebb pécsi lakásra. Cím: Brém Jánosné, Nagykanizsa, Béke u. 86.

Elcserélnénk a Keleti pályaudvarnál levő 50 négyzetméteres, gázkonvektoros, komfortos MÁV-bérlakást, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet, plusz 30 négyzetméteres telefonos szoba, konyhát, másfél szobás komfortos, telefonos tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni 7—14 óráig a 324-150, este a 343-023 telefonszámon.

Elcserélném Budapesten MÁV-lakótelepi 80 négyzetméteres 2 szoba hallos, komfortos bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a 277-546 vagy a 272-144-es telefonszámon 18—20 óra között.

Elcserélném Herceghalom állomáson levő két szoba, konyha, fürdőszoba, külön W. C., éléskamra, MÁV-bérlakást egy szoba-konyhás MÁV-bérlakásra. Cím: özv. Dudok Istvánné, Herceghalom, MÁV-állomás, földszint 1., 2053.

Elcserélném Budapest, Rákos úti X. emeleten levő két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti 1,5 illetve 1 szoba összkomfortos, esetleg két szoba komfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni a 375-108 telefonszámon este 8,30 után.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. VIII. em. 48. sz. alatt levő másfél szobás, összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, másfél szobás vagy garzon tanácsi, telefonos bérlakásra, Pavlicz Ádám.

Elcserélném Budapest XI. ker., Kelenföldi úti kétszobás, loggiás, 54 négyzetméteres, I. emeleti MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 662-841-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Kerepesi út 1. sz. I. 30. alatti komfortos, 56 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra Budapest területén.

Elcserélném Dunaharaszti állomás közelében levő 60 négyzetméteres, kétszobás, komfortos, kertes, MÁV-bérlakásomat (külön gazdasági udvar, gazdasági épület) budapesti kisebbre, garzon is megfelel. Érdeklődni lehet 7-től 15 óráig a 19-70-es üzemi és a 138-215 városi telefonszámon, Reményi Józsefné.

Kossorúzási ünnepség

Krekó Ferencnek, a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztálya egykori vezetője születésének 70. évfordulója alkalmából február 10-én koszorúzási ünnepséget rendezett a vasutasszakszervezet, a rákospalotai köztemetőben levő síremléknél. Megjelent az ünnepségen Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet alelnöke is. Krekó Ferenc munkásságára dr. Bordi István, a VSZTO vezetője, a kegyeleti bizottság elnöke emlékezett.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—1218. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. MÁRCIUS 15.

PÉLDA A JÖVŐNEK

Nagyobb önállóság, fokozottabb felelősség

Miniszteri munkaértekezlet Záhonyban

A záhonyi üzemigazgatóság irányításának, szervezetének és érdekeltségi rendszerének korszerűsítéséről tartottak miniszteri értekezletet február 27-én Záhonyban Pullai Árpád közlekedési miniszter vezetésével. A részvevők a múlt év nyarán kezdett vizsgálat tapasztalatait összegezték, valamint a MÁV-vezérigazgatóság előterjesztését vitatták meg. A tárgyaláson részt vett Hosszú László, az MSZMP Szabolcs-Szatmár megyi Bizottságának titkára, dr. Bajusz Rezső, a Magyar Államvasutak vezérigazgatója, Mészáros András vezérigazgató-helyettes, valamint az üzemigazgatóság párt-, gazdasági és tömegszervezeti vezetői, a nagyobb főnökségek vezetői.



Pullai Árpád közlekedési miniszter vitaindítóját mondja

A minisztériumi felmérés tapasztalatait *Palik Dénes*, a vállalatfelügyeleti főosztály vezetőhelyettese ismertette. Az Állami Tervbizottságnak a vállalati mechanizmus fejlesztésére hozott határozatával összhangban vizsgálták az egyes egységek nagyobb önállóságát. A záhonyi körzet speciális helyzeténél fogva alkalmas több tapasztalat levonására. Jelentőségét érzékelteti, hogy több mint 6,5 milliárd forint beruházással Európa legkorszerűbb átrakó bázisa épült ki, ahol naponta 800 kocsi átrakására készültek fel, a körzeten belül napi nyolcezer kocsit mozgatnak meg. A 16 millió tonnás áruforgalomból 12 millió tonna a Szovjetunióból érkező import és tranzit mennyisége, *ami a magyar vasúti teljesítmények 12 százalékát jelenti.* Bár az átrakási teljesítmények magasabb mennyiségi szintet is elbírnak, azonban egyes áruk lökésszerű beérkezésével olyan csúcsok alakulnak ki, amikor a megengedett napi 1500 széles nyomtávú kocsi fölé megy a maradványszint.

Az alapfeltétel: *a záhonyi körzet a vasúti hálózat szerves része, amelynek az üres kocsi igényét maradéktalanul ki kell elégíteni,* s ezért a szovjet forgalmat zökkenőmentesen kell lebonyolítani. Ezen az alapon a vizsgálat három főbb kérdést elemzett. Megállapították, hogy a vezérigazgatóságon a záhonyi üzemfelügyeleti osztály sok áttételen keresztül valósította meg az irányítást, többlet adatszolgáltatást igényelt, így ezután az üzemviteli szakosztály közvetlen irányítása érvényesül.

Az üzemigazgatóság belső szervezete 1978-ban, a körzeti üzemfőnökséggel alakult ki. Feladata elsősorban a napi operatív munka irányítása, azonban egyes célokat, mint a kocsiforduló idő csökkentése, a külkereskedelmi munka színvonalának javítása, nem sikerült elérni, *erre az érdekeltségi rendszer sem ösztönzött megfelelően.* Ezért javasolták, hogy jobban válasszák szét az irányítási és az operatív munkát, a korábbi négy helyett csak egy igazgatóhelyettes irányítsa a munkát, s osztályszervezet jöjjön létre.

Az érdekeltségi rendszer alapjai 1971-ben alakultak ki. Ez nem követte a gazdasági szabályozásban bekövetkezett változásokat, jóformán csak az átrakott mennyiségre és a széles maradvány szinten tartására ösztönzött. Cél, hogy az árbevétel növelésére, a költséggazdálkodásra és a hatékony foglalkoztatásra fordítsanak nagyobb gondot. Több, mint 1,5 milliárd forint az a bevétel, ami az üzemigazgatóság munkájával szorosan összefügg, a költségek 70 százaléka is ismert. *Az érdekeltséget úgy kell kiterjeszteni, hogy a teljesítményekkel arányosan nőjön a dolgozók juttatása.* Az ösztönzési rendszernek elő kell segíteni az eszközök jobb kihasználását, a széles kocsibér csökkentését, a normál kocsik tarózkodási idejének rövidítését, a tengelyátszerelés bővítését, az átrakási mellékdíjak bevételének növelését.

A szervezeti és érdekeltségi változtatás — amely április 1-től lép életbe — kiindulási pont ahhoz, hogy olyan szervezet jöjjön létre, ahol a feladatok nagyságrendje és a felelősség meghatározható. Ehhez a személyi feltételeken is változtatni szükséges, több közgazdász és műszaki szakember kell.

Bajusz Rezső vezérigazgató kifejtette, hogy az intézkedésekkel a vasúton belül egy bizonyos modellt szeretnének kialakítani, ahol az összvasúti és helyi érdekek konkrét intézkedések formájában egyeznek. Bár rövid az idő a végrehajtásra, azonban az alkalmazotti létszám bővítése nélkül megoldható.

Az érdekeltségi rendszer lényege: *a dolgozók ne a túlmunkában keressenek többet, hanem az alapok legyenek nagyobbak.* A premizálásnál jelentős bontás valósul meg, azt a szállítási csúcshoz, a konkrét teljesítményekhez igazítják, amelyek mind lefelé, mind felfelé változtathatják a kifizetésre kerülő béreket.

Az üzemigazgatóság az idén 14 millió forintot kap bérfejlesz-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Ülést tartott az elnökség

Február 24-én ülést tartott a vasutas-szakszervezet elnöksége. A testület elsőnek a szakszervezeti tisztségviselők káderhatásköri jegyzékét vitatta meg, majd kiegészítésekkel jóváhagyta az előterjesztett tervezetet.

Ezután a fél százalékos ÖTA ügyvitelének operatív irányítását szolgáló új szerv létrehozására készült javaslat került a testület elé. Mint ismeretes, a vasutas dolgozók, nyugdíjasok és özvegyek megajánlásából működő ÖTA a vasutas-szakszervezet vezető testületének irányításával működik. Gazdálkodási és ügyviteli tevékenységét, a célvagyon kezelését és az ÖTA képviseletét, a szabályzat felhatalmazása alapján a VSZTO látja el. Mivel a vasutas társadalombiztosítás 1984. július 1-i hatállyal kikerül a szakszervezet irányítása alól, meg kell szüntetni a VSZTO-nak az ÖTA-val kapcsolatos jogosítványait. Az új szervezetet e helyett kell létrehozni.

Az elnökség a javaslatot elfogadta, ugyancsak elfogadta a MÁV 1983. évi mérleg szerinti eredményének és részesedési alapjának felhasználásáról, a központi vezetőség társadalmi bizottsága hatáskörébe utalt kivételes nyugdíjfelemelésekre vonatkozó 1983. évi tapasztalatokról, valamint a társadalombiztosításra és a ½%-os ÖTA szociális támogatások keretei terhére 1983-ban történt segélyezésekről készült tájékoztatókat.

A szovjet vasutasoké a vörös vándorzászló

A MÁV-vezérigazgatóságon értékelték a határforgalmi munkaversenyt

A MÁV vezérigazgatóságán február 29-én a szovjet és a magyar vasút képviselői közösen értékelték a záhonyi üzemigazgatóság és a szovjet határállomás kollektívái közötti nemzetközi munkaverseny tavalyi eredményeit. A két vasút által alapított vörös vándorzászlót ezúttal a szovjet vasutasok nyerték el.

A magyar és a szovjet vasutasok munkaversenye 20 éve segíti az évről évre növekvő nemzetközi áruforgalom lebonyolítását. A verseny fő célkitűzése a külkereskedelmi áruszállítási tervek teljesítése, a vasúti kocsik és mozdonyok jobb kihasználása, a nemzetközi expresszvonatok menetrend szerinti közlekedésének javítása, az önköltség csökkentése.

A találkozón részt vett *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Szemők Béla*, a vasutas szakszervezet titkára, valamint *A. P. Gargala*, a lvovi vasútigazgatóság első helyettese, *F. M. Tomcsuk*, a lvovi területi szakszervezet elnöke. Jóváhagyták többek között a nemzetközi munkaverseny folytatására előterjesztett megállapodást, és eszmecserét folytattak a határforgalmi feladatok még sikeresebb megvalósítása érdekében.

A két vasút képviselői megegyeztek abban, hogy a Magyarország felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére kibontakozó munkaverseny keretében többletvállalások teljesítésével még eredményesebben fognak együttműködni.



Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató átadja a vándorzászlót A. P. Gargalának, a lvovi vasútigazgatóság első helyettesének

(Laczkó Ildikó felvétele)



Mester Alajos ünnepi köszöntőjét mondja

(Laczkó Ildikó felvétele)

Nőnapi kitüntetés

A nemzetközi nőnap alkalmából március 7-én kitüntetési ünnepséget rendeztek a MÁV-vezérigazgatóságon. Az ünnepség elnökségében foglalt helyet *Urbán Lajos* közlekedési minisztériumi államtitkár, *dr. Murai György* a VI. ker. pártbizottság első titkára, *dr. Bajusz Rezső* a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla* a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget *Nagy Károly*, a MÁV-vezérigazgatóság pártbizottság titkára nyitotta meg, majd *Mester Alajos* mondott beszédet. Az ünnepi beszéd után a miniszteri kitüntetéseket Urbán Lajos, a vezérigazgatói dicséreteket dr. Bajusz Rezső adta át. (A kitüntetettek névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)

Csongrád megyében

SZMT, vasút és Volán együttműködés a szállításban

A Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa, a szegedi vasútigazgatóság és a Volán 10-es számú vállalatának vezetői 1983 szeptemberében együttműködési munkaprogramban határozták meg az őszi szállítási teendők ellátását.

A szerződő felek az elmúlt napokban tekintették át a megállapodásban rögzített feladatok teljesítését.

Az igazgatóság a tavalyi kocsiigényes áruszállítási tervét 98,37 százalékra teljesítette, ami 7 millió 378 ezer 300 tonna áru elszállítását jelenti. Ez az összes mozdított árumennyiség 64,58 százaléka. Az igazgatóság feladási áruforgalmából részt vállalt a megye is. Az árufeladás közel 16 százaléka, az exportküldemények mintegy egyötöde a megyei vállalatoktól került a vasútra.

A megyében nőttek a Volán teljesítményei. Az elmúlt év utolsó négy hónapjában a vasútállomási oda- és elfuvarozásban 340 ezer tonna árut kezeltek. A két fuvarozó vállalat közötti együttműködést eredményesen segítették a MÁV—Volán komplexbrigádok, amelyek ha kellett, hétvégi vagy kommunista műszakok szervezésével tették lehetővé az áruk gyors ki- és berakását.

Egy-egy hétvégi rakodáshoz az érdekelt vállalatok szakszervezeti szervezetei is mozgósították a munkacsapatokat, figyelemmel kísérték a rakodások helyzetét. Az SZMT támogatása hatékonyabbá tette Csongrád megye áruszállítási szükségleteinek kielégítését.

Bizalmi küldöttek tanácskozása

Bérpolitikai eszközökkel is ösztönözni kell a jobb munkára

A budapesti területi szakszervezeti bizottság bizalmiküldötteinek testülete február 16-án ülést tartott az igazgatóság kultúrtermében, amelyen részt vett *Szemők Béla,* a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Pady Géza,* a budapesti vasútigazgatóság pártbizottságának titkára, *dr. Simon József,* a MÁV Vezérigazgatóság szociálpolitikai és munkaügyi szakosztályának vezetője.

A szolgálati helyek bizalmiait képviselő hetvenkilenc küldött jelenlétében megtartott tanácskozást *Dóczi János* főbizalmi nyitotta meg, majd *Tongori Imre* vasútigazgató mondott vitaindító beszédet. Beszámolt az igazgatóság múlt évi munkájáról, valamint ismertette az idei terveket. Beszédében utalt az igazgatóság munkaerőgondjaira, amely nehezíti a vasúti munkát. Ezért különösen nagy jelentősége van a munkaszervezésnek, az ésszerű javaslatoknak. Bérpolitikai eszközökkel is érdekeltebbé kell tenni a dolgozókat a jobb munkára.

A vitában felszólalók közül többen javasolták, hogy a mozdonyvezetőknél vezessék be az 50 százalékos túlórát. *Móri László,* a ferencvárosi pft. szb-titkára azt kérte, hogy a pályamunkások és a vonalgondozók is kapjanak munkahelyi pótlékot, úgy mint a forgalomnál.

Dr. Mészöly Ferenc a tszb titkára egyebek között arról beszélt, hogy az igazgatóság az 1983. évi tervben foglalt feladatokat teljesítette, de azt is hozzátette: *a munkavédelmi tervben a végösszeghez viszonyítva még mindig alacsony a munkavédelmet szolgáló anyagi ráfordítások összege.* Következésként a testület szükségesnek tartja, hogy a jövőben a munkavédelmi tervben — különösen a fejlesztések tervezésekor — a korábbinál jobban vegyék figyelembe a dolgozók javaslatait, s annak megfelelően rangsorolják a tennivalókat.

A budapesti vasútigazgatóság munkavédelmi tevékenysége javult a korábbi évekhez képest. Az elmúlt évben a fokozottabb munkavédelmi tevékenység eredményeként a halálos balesetek kivételével, valamennyi mutató javult az előző évhez viszonyítva.

Ezután Szemők Béla a munkaerő-utánpótlásról mondta el tapasztalatait. Vannak olyan szolgálati helyek, ahol az újrafelvételeseknek olyan negatív történeteket mesélnek a vasútról, a vasúti munka nehézségeiről, hogy a fiatal jobbnak látja, ha idejében odébbáll. Még szerencse, hogy ez a jelenség nem általános. Egyre több azoknak a szolgálati helyeknek a száma, ahol mindent elkövetnek a fiatalok megtartása, mielőbbi beilleszkedése érdekében.

A vitában elhangzott hozzászólásokat Tongori Imre foglalta össze. Végezetül a bizalmi testület elfogadta a MÁV Kollektív Szerződés 1983. évi végrehajtásáról szóló írásos beszámolót, valamint az ezzel kapcsolatos függelék módosítására tett javaslatot.

S. R.

Rendet kell teremteni az elegyfeldolgozásban

A közelmúltban ülésezett a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság bizalmi testülete. A napirendi pontok között szerepelt a vasútigazgatóság elmúlt évi terveinek teljesítéséről valamint az idei legfontosabb feladatokról szóló beszámoló a MÁV kollektív szerződés végrehajtása és módosítása, valamint a munkavédelmi és szociálpolitikai terv teljesítéséről készült értékelés.

Kapronczai János igazgató szóbeli kiegészítőjében elmondotta többek között, hogy továbbra is fontos feladatnak kell tekinteni a kulturáltabb személyszállítás megvalósítását, a menetrend szerinti közlekedést. Rendet kell teremteni az elegyfeldolgozásban és -továbbításban, valamint az iparvágányi kiszolgálásban. A kocsitartózkodási idők csökkentése is sürgető feladat.

A szóbeli kiegészítő után a hozzászólások következtek. Szót kért többek között *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes is. Beszédében kifejtette, hogy a jövőben miért szükséges az utazási körülmények javítása, az utasok udvariasabb kiszolgálása. Jobban kell törődni a teherkocsipark állapotával is. *Tavaly például 120 millió forintba került a megrongált vasúti kocsik kijavítása.* Ebből azonban mindössze csak húszmillió forintot sikerült a vétkes fuvaroztató vállalatokra hárítani. Felelősek ezért azok a raktárnokok is, akik nem ellenőrzik lelkiismeretesen a rakodást, az átadott kocsik állapotát.

Felszólalt a tanácskozáson *Bende János,* a Vas megyei Tanács elnökhelyettese, a megyei szállítási bizottság elnöke is. Elégedetten beszélt a szombathelyi vasútigazgatóság tevékenységéről, a fuvaroztatókkal való jó kapcsolatról.

A kollektív szerződéssel kapcsolatban fejtette ki véleményét a testületi ülésen *Döme Imre* Várpalotáról, *Horváth Tibor* Szombathelyről, *Guzmics Lajosné* és *Németh Gyula* Ajkáról.

A hozzászólásokra és javaslatokra *Kapronczai János* vasútigazgató válaszolt.

Sz. I.

A munkahelyi közérzet szondái

A szombathelyi vasúti rakodógép-karbantartó részlegnél is első ízben mondhatták el véleményüket a bizalmicsoportok a közvetlen gazdasági vezetőkről. Kíváncsi voltam, mit szólnak ehhez a demokratikus vívmányhoz, szakszervezeti joghoz a műhely dolgozói.

Bognár Antal géplakatos:

— A mi csoportunkban a bizalmi készített véleményt a közvetlen gazdasági vezetőről, és azt felolvasta. Kérte, hogy egészítsük ki, mondjuk el ezzel kapcsolatos észrevételeinket. Többen hozzászóltak ehhez a témához. Retorziótól sem kellett tartania, hiszen a mi vezetőnk nem hiú ember.

Szabó Sándor asztalos:

— Régebben meggondolandó lett volna, hogy közvetlen gazdasági vezetőjéről mit mond az ember. Most már jobb a munkahelyi légkör, bátran lehet beszélni . . .

Őri Károly segédmunkás a következőket mondotta:

— A véleményalkotás előtt megbeszéltük álláspontunkat, közösen fogalmaztuk meg mondanivalónkat. Könnyű dolgunk volt. A vezetőnk egykor közöttünk dolgozott . . .

A főnöki irodában *Antal Andrással,* a részleg vezetőjével és *Kőhalmi Vilmos* mérlegszerelővel (szakszervezeti bizalmi és SZOT-tag) beszélgetek. Mindkettőjüknek gyakorlatuk van már a szakszervezeti mozgalomban. *Antal András* Szombathely állomás szb-titkára, majd a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a politikai munkatársa volt.

— A Szakszervezetek Országos Tanácsának az ülése után, amelyen a bizalmicsoportok véleményezési tevékenységéről volt szó, a műhelyekben én is tájékoztattam erről a dolgozókat, bizalmicsoportokat — mondja *Kőhalmi Vilmos.* — Később valamennyi demokratikus fórumon, termelési tanácskozáson, brigádgyűlésen és bizalmicsoport-értekezleten foglalkoztunk ezzel a témával.

— Én, mint gazdasági vezető a *MÁV Értesítőben* megjelent anyag alapján ismertettem a véleményezés lényegét a dolgozókkal — jegyzi meg *Antal András.*

— A véleményezésnek tükröznie kell a gazdasági vezető egész évi munkájáról, emberi magatartásáról alkotott észrevételeket — veszi vissza a szót *Kőhalmi Vilmos.* — Beszámolónkat mi közösen készítettük el a csoport tagjaival. Ha valakinek a többségtől eltérő véleménye volt, és azzal mások nem értettek egyet, akkor azt — ha a dolgozó ragaszkodott hozzá —, írásban nem a kollektíva, hanem X. Y. véleményeként rögzítettük volna. *Erre azonban nem volt példa.*

A szombathelyi körzeti üzemfőnökséghez tartozó rakodógép-karbantartó részleg az egész igazgatóság területén dolgozik. A húsz szak- és hat segédmunkás 1983-ban húszezer eszközt, szállító- és rakodógépet, mérleget, darut, kerékpárt, tűzoltókészüléket és egyéb műszert javított.

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára, *Péterfalvi István* elmondotta, hogy voltak kritikus és kevésbé bíráló beszámolók, véleményezések.

Sz. Jakab István

KITÜNTETÉSEK

a nemzetközi nőnap alkalmából



A nőnapi ünnepség résztvevői

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréséül — a közlekedési miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Barabás Jánosné ügyint., Bp. MÁV Gépjav. Ü.; Hegedüs Józsefné vonatjelentőőrnek, Kazincbarcika KÜF; Honfi Józsefné munkaügyi vez., Nagykanizsa KÜF; Kálmán Béláné takarítónőnek, Győr KÜF; Kocsi Lászlóné ügyint., Szombathely KÜF; Kókai Istvánné könyvkötő csop. vez., Északi Jj. Ü.; Lakatos Imréné ügyint., Bp. Vasútig.; Ősz Jánosné állomási takarítónőnek, Nyíregyháza KÜF; Várkonyi Sándorné iparvágányszámla vez., Miskolc KÜF; Zakar Ferencné kocsitakarítónak, Záhony Üzemig.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Bakó Lászlóné csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Bársony Zoltánné műszerészt, Dunakeszi Jj. Ü., Deák Ferencné szakácsot, Zalaegerszeg KÜF; Debreceni Barnáné kocsitakarító csop. vez., Miskolc KÜF; Devecseri Tiborné raktárvez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Érsek Józsefné ügyint., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Ferencz Gézáné jegykiadó sorompóőrt, Balassagyarmat KÜF; Gulyás Benedekné ügyint. csop. vez., Miskolc Számvit. Főn.; Hornyák Jánosné kocsitisztítót, Szolnok KÜF; Hornyák Vilmosné oszt. vez. nővért, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Horváth Károlyné betan. munkást, Dombóvár Üzemfőn.; Kiss Istvánné ügyint., Bp. Vasútig.; Kiss Józsefné oszt. vez. h., Debrecen Vasútig.; Nagy Lajosné ügyint., MÁV Vezérig.; Pintér Gézáné munkaügyi vez., Kiskunhalas Pft. Főn.; Seller Ferencné műszerészt, Szeged-Rókus MÁV BBFF; Somlai Sándorné bérellenőrt, Bp. MÁV Számvit. Főn.; Takács Ferencné betan. munkást. Bp. Jobbparti BBFF; Tiber Jánosné ügyint csop vez., MÁV ÜGH. Tóth Sándorné vonatátvevőt, Szolnok KÜF.

Miniszteri Dicséret

kitüntetésben részesítette: Balázs Jánosné dísznövény-kertész csop. vez., Bp. MÁV Épületfenntartó Főn., Czédulás Anna diszpécsert, Bp. MÁV Közp. Helyelosztó és Inform. Közp.; Debreceni Béláné jegyvizsg., Kiskunhalas KÜF; Faragó Zoltánné számvit. csop. vez., Debrecen KÜF; Mihalovszki Józsefné irodakez., Miskolc Jj. Ü. Nagy Lajosné vonatvez., Miskolc KÜF; Nagy Lászlóné oktatótisztet, Nagykanizsa Pft. Főn.; Solt Endréné ügyint., Bp. Nyugati KÜF; Szepcsik Sándorné konyhai dolgozót, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Tóth Ferenc műszerészt, Tapolca BBFF; Varga Terézia pol. munkatársat, Celldömölk KÜF. Szakszerv. Biz.
A MÁV Vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Bacsó Lászlóné takarítónőt, Debrecen MÁV Gondnokság, Balogh Sándorné kocsitakarítót, Pécs KÜF: Banai Pálné segédmunkást, Pécs MÁV BBFF; Bángi Imréné egészségügyi szakdolg.; Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó ; Cserpnyák Hugóné konyhai kisegítőt, Bp. Keleti KÜF; Doktorcsik Istvánné takarítónőt, Záhony Üzemig.; Dövényi Károlyné munkaügyi csop. vez., Bp. MÁV Építési Főn., Farkas Katalin helyettes óvónőt, Bp. Napköziotthonos Óvoda, Fekete Katalin szám vit. ügyint., Záhony MÁV BBFF; Friedmann Zoltánné kocsitakarítót, Rákosrendező KÜF; Garai Katalin számvit. vez., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn.; Gálcsik Istvánné takarítónőt, Bp. MÁV Hídfenntartó Főn.; Gulicska Elekné kocsitisztítót, Cegléd KÜF; Guska Kornélné műszerészt, Bp. MÁV TBÉF; Hódi Sándorné ügyint., Bp. MÁV Számítástechnikai Ü.; Kancsós Istvánné oszt. vez. ápolónőt, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Kárpáthegyi Lászlóné ügyint., MÁV Vezérig.; Kerekes Katalin villanyszerelőt, Szolnok Jj. Ü.; Király Károlyné szb-titkárt, Bp. Kelenföld KÜF. Sz B.; Kluk Tiborné rakt. kez., Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Kocsis Gáborné rakt. kezelőt, Debrecen Ig. Osztószertár Főn.; Kocsor Lászlóné ügyint., Bp. Nyugati KÜF; Szepcsik Sándorné konyhai dolgozót, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Tóth Ferenc műszerészt, Tapolca BBFF; Varga Terézia pol. munkatársat, Celldömölk KÜF. Szakszerv. Biz.
A MÁV Vezérigazgatója



Urbán Lajos államtitkár átadja a kitüntetést Érsek Józsefné ügyintézőnek

(Laczkó Ildikó felvételei)

dísznövénykertészt, Békéscsaba Pft. Főn.; Kondász Istvánné betan. öntödei magkészítőt, Szeged MÁV Gépjavító Ü.; Kormány Sándorné kormányszelep-javító lakatost, Landler Jenő Jj. Ü; Kosztoványi Györgyné ügyint., MÁV Közp. Számvit. Hiv; Kovács Miklósné ügyint., Bp. MÁV Jobbparti Épületfennt. Főn.; Kozák Károlyné pályamunkást, Pápa Pft.Főn.; László Istvánné keresk. hivatalnokot, Nagykanizsa KÜF; László Mihályné takarítónőt, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Lukács Albertné pénzügyi csop. vez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Mag Istvánné rakt. kez., Kazincbarcika KÜF; Márk Béláné időutalványozót, Debrecen Jj. Ü.; Mészáros Kornélia ügyint., Szombathely Vasútig.; Milósné Fazekas Margit forg. szolg. tevőt, Kecskemét KÜF; Molnár Istvánné munkást, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Molnár Lajosné betan. munkást, Székesfehérvár Pft. Főn.; Molnár Mihályné betan. féklakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Morcz Józsefné gépkez., Bp. Vasúti Tud. Kut. Int.; Móró Zoltánné ügyint., Pécs Vasútig.; Mosonyi Józsefné szolg. főn., Bp. Jobbparti BBFF; Pataki Józsefné ügyint., Vasutasok Szakszerv.; Petrányi Illésné konyhalányt, Bp. MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; Petrika Jánosné raktárnokot, Mátészalka KÜF; Pozsonyi Istvánné ügyint., Miskolc Vasútig.; Savanya Sándorné ügyint., Debrecen MÁV Számvit. Főn.; Szalmasági Gézáné segédraktárnokot, Záhony Üzemig.; Székács Mihályné pénzügyi ügyint., Szeged Vasútig.; Tóth Bálintné rakt. vez., Dorog Szertárfőn.; Ungvári Istvánné kocsiint., Bp. Vasútig. Üzemirányító Közp.; Vadász Andrásné műhelyírnokot, Püspökladány KÜF; Varga Károlyné ügyint., MÁV Vezérig.; Zoltai Lászlóné vonatátvevőt, Bp. Ferencváros KÜF.

Radnai Ketykó István

BAKTER-DAL

Denevér-szerelem nyugtatott az éjjel
csipogva röpködtek a bakterház fölött
s megtelt szívem gyönyörű fénnyel;
megszerettem a két szárnyas ördögöt . . .
Esténként már jöttüket várom a lámpa alatt;
hiányzik a két bohóc
egy tiszteletkört írnak, majd elhúznak, mint a vadludak

suhogva száll a két szerelmes vadóc.
A három nyírfa-lány mélyen alszik
fehér testükre paplant húz az éjfél s reszket,
hátha Bonifác az éjjel megharagszik;
még nem múltak el a fagyosszentek . . .
Szemeim, mint a jelzők: vörösek, kialvatlanok
reggelre centit nőtt a szakállam . . .
Nemsokára feléd robogok —
Ne hagyd kedvesem kihűlni az ágyam!
Két karod állítsd szabadra
tested vágánya is szabad legyen hitvesem
hajad borítsd fáradt homlokomra,
mert hozzád mindég időben, rendesen érkezem . . .

A fegyverbarátság jegyében

Vendégségben a szovjet katonáknál

A Budapest VIII., Asztalos János Munkásőregység harmadik századának budapesti vasútigazgatósági szakasza már hosszú évek óta baráti kapcsolatot tart fenn a hazánkban állomásozó Szovjet Déli Hadseregcsoport parancsnokságával. Számos esetben hívták már meg egymást egy-egy jelesebb politikai természetű ünnep vagy évforduló alkalmából.

A vasutas szakasz nemrégen *tizedszer kapta meg a kiváló kitüntetést és a vele járó vándorzászlót.* Ez az eredmény szinte egyedülálló a fővárosi munkásőregységek között. A szovjet fegyverbarátok, értesülve erről, meghívták a szakasz tagjait laktanyájukba, hogy ezt a sikert a Vörös Hadsereg megalakulásának 66. évfordulójával együtt közösen ünnepeljék meg.

A vendégek elsőként leróták kegyeletüket a Magyarországért elesett szovjet hősök emlékműve előtt, amelynek talapzatára *Pady Géza,* az igazgatóság pártbizottságának titkára és *Arató István* munkásőr századparancsnok virágcsokrot helyezett el. Ezt követően megtekintették a Hadtörténeti Múzeumot, ahol a vendégek a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól a második világháborúig lezajlott hadi eseményekről kaptak tájékoztatást. A múzeumlátogatás befejeztével dokumentumfilmet vetítettek a Budapest felszabadulásával kapcsolatos hadműveletekről.

A baráti találkozó a tiszti kantinban folytatódott, ahol a vasutas munkásőrök szovjet tisztek társaságában beszélgettek.

Komplex brigádok versenye

Az elmúlt esztendőben öt első csoportos és kilenc második csoportos állomás vett részt a szombathelyi vasútigazgatóságon a MÁV—Volán komplex brigádok versenyében.

A közelmúltban befejeződött értékelés alapján az első kategóriában *a zalaegerszegiek szerezték meg a győzelmet* a keszthelyiek és a győrszabadhegyiek előtt. Zalaegerszegen a 27 MÁV- és a 14 Volán-dolgozóból álló brigád egymás után a harmadik alkalommal lett első ebben a vetélkedésben. A kollektíva 4012 vagont kezelt 1983-ban. Ebből mindössze 142-t kezeltek késetten. A 169 idegen kocsi közül 13-nak az áruját rakták át késve.

Az első helyezett második csoportos állomáson, *Szentgotthárdon* úgy szervezték a vasutasok és a volánosok a munkát, hogy a kezelt 326 vagon tartalmát időben ki- és berakták. A tervezett 18 738 tonnával szemben 18 909 tonna árut mozgattak meg. Ebben a kategóriában második Körmend, harmadik pedig Zalaszentgrót állomások MÁV—Volán komplex brigádjai lettek.

Két brigád összefogott

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség *Május 1.* utazó szocialista brigádja az elsők között csatlakozott a felszabadulási munkaversenyhez. A hatékonyabb munkavégzés érdekében szerződést kötöttek a Kőbánya-Felső állomás *Dózsa György* szocialista brigádjával. A két brigád komplex módon végzi az állomási tolatási munkákat, valamint a kőbányai ipartelep kiszolgálását. Az összefogás, a szervezettebb munka révén már nincs kieső idő, a tolatási szüneteket is jól kihasználják. Legtöbb esetben ilyenkor az állomási tartalék mozdony tehervonatokat továbbít a szomszédos állomásokra és vissza.

Az utóbbi időben javult az állomás fogadási és átbocsátó képessége, csökkent a kocsitartózkodási idő, ami nem kis jelentőségű Ferencváros előterében. *A Május 1. brigád tagjai szavatolják gépeik lelkiismeretes, jó karbantartását, üzembiztonságát.* A kisebb javításokat maguk is elvégzik, hogy ne kelljen apróságokkal is a bázisra menni, időt vesztegetni.

Nagyobb önállóság, fokozottabb felelősség

(Folytatás az 1. oldalról.)

tésre, egy százalékkal többet, mint a hálózati átlag. *A korábbi záhonyi munkahelyi pótlékot megszüntetik és differenciáltan az alapbérekbe építik be.* A tervezet szerint a többlet bevétel 4 százalékát, a költségcsökkentés 3,2 százalékát egyéni jutalmazásra használhatják fel. A munkaverseny rangjának elismerése a szocialista brigádok közvetlen, pontosan meghatározott jutalmazása.

Vannak tennivalók a technológiai korszerűsítésben is. A fényeslitkei kocsijavítóban napi 120-ra emelik fel az exportképességet fokozó javítások számát, a mozdonyvizsgáló csarnokban a korábbi 15 helyett 25 javítást végeznek el naponta.

A vita bevezetőjében *Pullai Árpád* közlekedési miniszter elmondta, hogy a tervezettel a MÁV vállalati szakszervezeti bizottsága egyetértett, a politikai szervek is a nagyobb önállóság mellett vannak. Az üzemigazgatóság részéről hozzászólók kiemelték, hogy a vezérigazgatósággal közösen alakították ki az elképzeléseket, s bíznak abban, hogy a jövőben megáll az átrakómunkások számának csökkenése, több szakmunkást tudnak foglalkoztatni, de fontos, hogy a felsőfokú végzettségűekből is több dolgozzon.

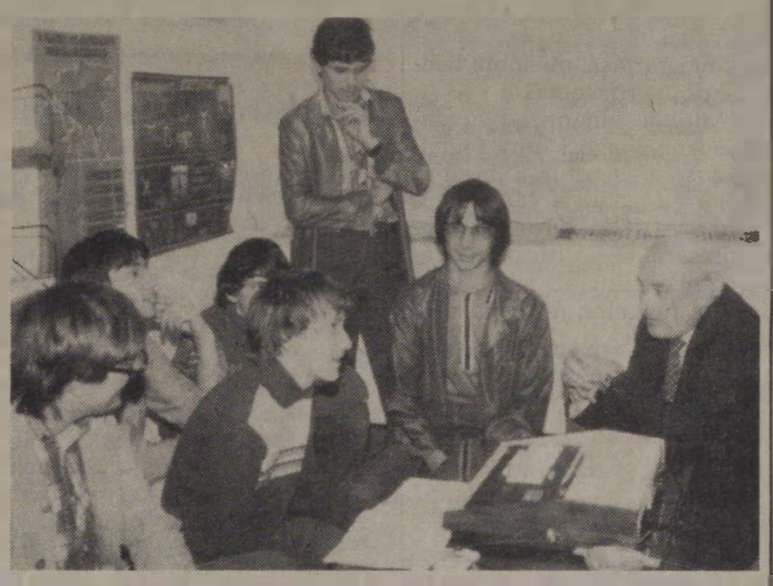
A megyei párt-végrehajtóbizottság két ízben is kihelyezett ülésen tárgyalta az üzemigazgatóság helyzetét — emlékeztetett *Hosszú László,* aki megállapította, hogy a mostani intézkedésekkel megteremtődtek azok a formai keretek, amelyek biztosítékai az eredményesebb munkának.

Összefoglalójában Pullai Árpád hangsúlyozta, hogy nagyobb önállóság nagyobb felelősséget is jelent, aminek a feltételei adottak. A záhonyi modell magatartásban, felfogásban olyan változás a magyar vasút történetében, *ami a jövőnek ad példát.* Ez egybevág a gazdaságpolitikai irányítás korszerűsítésével, hiszen a vasúton több olyan terület van, aminél az itteni tapasztalatokat érvényesíteni lehet. A feladat, hogy az üzemigazgatóságon belül a végrehajtásban cselekvő egyes emberek ezt úgy ismerjék meg, hogy a maguk konkrét tennivalóját tudják a gazdaságos munkában. Mindez elsősorban a gazdasági vezetők feladata, amit a politikai vezetés is támogat.

Lányi Botond



Az értekezlet résztvevői üzemlátogatás közben



Pullai Árpád a szakközépiskola KISZ-klubjában a fiatalokkal beszélget

(Iványi József felvételei)

Közös tanácskozáson

A tanulmányi eredmények javításáért szálltak síkra

A szombathelyi 405-ös számú Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola 2100 tanulója közül csaknem 1100 tagja a vasutas-szakszervezetnek. Évek óta gyakorlat, hogy egy-egy fontosabb kérdést közösen vitat meg az 50 tagú szakszervezeti bizalmi testület és a 12 tagból álló KISZ-bizottság.

A legutóbbi, február 14-i közös tanácskozáson — első ízben — részt vettek a szülői munkaközösség megbízottai is. Az ülésen, amelyet a szakszervezet kezdeményezett, több úgynevezett „kényes" téma is szerepelt.

Elsőként *Simon István* igazgató tájékoztatta a résztvevőket a tanintézet első féléves tanulmányi eredményeiről. A tanulók nem a legjobb eredménnyel zárták az 1983/84-es tanév első felét. Szó esett arról is, hogy beiskolázási gondok vannak. Az ide kerülő fiatalok nagy részének a tanulmányi felkészültsége nem éri el a közepes szintet. A közvélemény hajlamos aláértékelni a szakmunkásképző intézetek követelményeit, és ez már magában hordozza a bukás veszélyét. Sok gond van a bejárókkal, kevés idejük marad az otthoni felkészülésre. A nagy lemorzsolódások ellenére az országos átlagon alul van Szombathelyen a tanulmányaikat abbahagyó fiatalok aránya.

Kölkedi István szakoktató, főbizalmi annak a két első osztálynak a helyzetét vázolta, ahol legnehezebb a beiskolázás. Az egyik osztályba a vasúti járműszerelők, vegyi gépkezelők és szerkezeti lakatosok, a másikba kőművesek járnak. A fonó- és ruhakészítő II. osztály bizalmija *Matolin Ágota* beszélt az osztályban folyó munkáról. Egyben bejelentette, hogy osztályuk vállalja a bukásmentes osztályt. Erre kérte a többi tanulócsoportokat is. Aggasztó az is, hogy a népszerű szakmákban is fordulnak elő bukások. Matolin Ágota arra is kérte társait, hogy a terhelések megosztása céljából a társadalmi munkákból egyformán vegye ki a részét minden diák.

Az intézet fegyelmi helyzetéről *Romhányi József* tanár, az ifjúságvédelmi bizottság vezetője beszélt. Sok a közömbösségből eredő baleset, gyakran megsértik a tanulók a KRESZ előírásait. Végezetül elmondotta, hogy több eddig is fegyelminek számító eset a jövőben elkerül az iskolától a gyámhatóság hatáskörébe.

ÚJ MI VILÁGUNK

Az ismeretterjesztés szolgálatában

Ismét gazdag tartalmával tűnik ki az Új Mi Világunk közelmúltban megjelent száma. A vonzó címlapú ismeretterjesztő magazinban számos figyelemre méltó írás látott napvilágot.

Pető Gábor Pál: *Tudománynak látszik, pedig . . .* című rovatban közölt négy illusztrált cikke valóban élvezetes olvasmány, hiszen a szerző nemcsak a asztrológia tudománytalan voltát mutatja be, hanem bizonyítja a bioritmusnak a valódi tudomány szerinti képtelenségét, a repülő csészealjak kitalációját, a Bermuda-háromszög mese voltát is. Az idézett rovat záró írása — szintén *Pető Gábor Pál* tollából — egy valódi áltudományt tár az olvasó elé, nevezetesen: még napjainkban is vannak, akik a magyar nyelvet nem finnugor eredetűnek tekintik, hanem a sumér nyelvből származtatják . . .

Az Új Mi Világunk az álmok világába is elkalauzolja olvasóit. *Dr. Szilágyi Vilmos* az erotikus álmok rövid természettudományos magyarázatát foglalja össze cikkében. *Dr. Veres Pál* a nemi felvilágosítás jelentőségéről adja közre gondolatait. Mi jöhet még ezután? a címe *Czippán György* írásának, amely a *„Csapások a rockdzsungelben"* címet is viseli, és bemutatja a magyar progresszív rockzenét . . . Az Ez is igen! rovat ismerteti a legtávolabbi tejútrendszert, hírt ad a fémmegmunkálás lézeres technikájáról, a gyorsabb közlekedés infravörös vezérléséről, egy új elveken alapuló blokktégláról, valamint egy sorszámlálós kötőtűről. A hölgyek, többek között, a négyoldalnyi divatrajzban gyönyörködhetnek, a Főzőcske rovatban pedig 6 könnyen elkészíthető ételreceptet kapnak kézhez. *Zsengellér Zsolt* a játékosok szemszögéből tárgyalja a profiéletet. *Kulcsár Tamás* írása a sakkozóknak szerez örömet. A képregényben ismét jelentkezik a Hód.

(s. d.)

Vasutasok a betakarításban

Kézzel írott levélben számol be a bánrévei újdonságokról *Murányi Tibor.* Érdemes kisilabizálni: a vasút és a környező községek virágzó kapcsolatáról ad hírt. A sajópüspöki Sajóvölgye Tsz zárszámadó közgyűlésén elhangzott, hogy a múlt évi szép eredményeket egyebek között a környékbeli aktív és nyugdíjas vasutasoknak is köszönhetik. Ugyanis a vasutasok szabad idejükben szorgalmasan dolgoztak a földeken, s hogy időben történt a betakarítás, az ő érdemük is.

Ám a vasutasok nemcsak kétkezi munkájukkal támogatják a községeket: a bánrévei közös tanács február eleji falugyűlésén bejelentették, hogy a MÁV Miskolci Igazgatósága *150 ezer forinttal támogatja a helyi óvoda építését.* Érthető tehát az ottlakók öröme.

Muszáj vagy lehet?

Az önkéntesség forintjai

„Hó! Hó! Nevettek? Csak nevessetek. Ti pénzt adátok tán az épülethez; de én amilyen czifrátlan vagyok, ezen kezemmel, melly élelmet ád, két álló hétig hordtam a követ, s magam fizettem érte örömest. S nézzétek, a ház szép magasra nőtt."

Az idézett szöveg az egykori Nemzeti Színház hajdani avató előadásán hangzott el, s aki eképpen szólt, az a Napszámos volt, egy a sok közül, ki a maga módján, s alighanem derekasan megdolgozott az első magyar teátrumért. S ha jól belegondolunk, szavai ismét fantasztikus aktualitást hordoznak.

Tavaly szeptember 21-én, mielőtt *Az ember tragédiájának* centenáriumi díszelőadása megkezdődött volna, jelentették be hivatalosan, hogy kormányhatározat született a Nemzeti Színház új, végleges épületének létrehozására. Ezen az estén milliók lehettek a tanúi a televízió képernyője előtt ennek a bejelentésnek, s aki jól odafigyelt, már hallhatta ezt a nyomatékos kifejezést: *önként.* Amit aztán azóta is sokszor, sok helyen, szinte megállás nélkül ismételnek. S mégis: miután megkezdődött az országos mozgalom, s a felajánlások sorozata, e szó jelentése ki-kibicsaklik. Hiszen hát vannak vonakodók. Vannak, akik ilyen vagy olyan okok miatt nem igen óhajtanak a zsebükbe nyúlni. *„Már pedig muszáj adni* — hangzik el a figyelmeztetés, irodákban, műhelyekben, állomásokon, üzemcsarnokokban — *így döntött a brigád, a csoport, a kollektíva stb., vagy pedig: mindenki adott, pont te maradnál ki?"*

Tessék mondani: *ha muszáj, akkor is önkéntes?* A kérdést gúnyosan vagy bosszúsan már nagyon sok helyen megfogalmazták. Még azok is, akik egyébként adtak, vagy felajánlottak, de mert valahol nem meggyőződésből, hogy azt ne mondjuk lelkesedésből, hanem régi beidegződések nyomán megfontolt gyávaságból (*„majd pont egy százasért húzok ujjat, vagy szerzek rossz pontot . . ."*) fizettek, tették ezt rossz szájízzel, s lelkükben háborogva. S ha ez utóbbiak tábora növekedik, bizony a cél egyre nehezebben képes szentesíteni a megvalósításhoz szánt eszközt. Miközben ferde teóriák születnek, látszatigazságok fogalmazódnak meg: *„annyi mindenre jut pénz ebben az országban, csak éppen a Nemzeti Színház megépítésére nem?"* S mindez: a zsebbe nem nyúlás igazolására.

Félreértés ne essék: nem az adakozás melletti érvelés a hibás. Hanem a rossz, a gyenge érv, mely óhatatlanul a *„muszáj"* szót hívja segítségül, a halvány célozgatást a sorból kilógókra, a várható retorzióra, mely tulajdonképpen üres fenyegetés: *nincs, nem is lehet semmiféle következménye az adomány megtagadásának.* S aki bármilyen módon is presszionál, akármilyen vasútállomáson, rendező-pályaudvaron, javítóműhelyben vagy irodában, a legrosszabbat teszi a nemzet ügyével, amit csak tenni lehet.

Ha valaki nem fizet, tudomásul kell venni. Be kell látni, hogy akad család, ahol a két keresőtől hirtelen legombolt egynapi kereset komoly gondokat okozhat, s ahol a házastárs történetesen gyesen van, ott a napra beosztott forintnak igen nagy a hiánya. Tudomásul kell venni, hogy ami egy budapesti vasutasnak talán magától értetődő, az Gyékényesen vagy Füzesgyarmaton, Sarkadkeresztúron vagy Zalaszentgróton már nem is olyan egyértelmű, vagy fordítva. S ha nincs is valahol igaza az ország távoli vidékein szolgálatot teljesítő kocsikísérőnek, féklakatosnak, mozdonyvezetőnek, fogadjuk el mégis szavait: *„Hiszen még a közeli Jókai vagy Kisfaludy Színházba sem jutottam el évtizedek óta, hát még egy pesti színházba. Mire fizessek hát?"* Amiért nincs talán igaza: hogy el kellett volna jutnia, és hogy: még eljuthat, s bizonyára élmény lesz számára, de — rossz hasonlattal élve — hogy bizonygassuk a metró előnyeit annak, aki kis falujában a biciklit kénytelen használni tömegközlekedési eszközként.

S ha mindezeket tudomásul vesszük, s még egy rossz ízű megjegyzéssel sem illetjük az önkéntes adománytól húzódozókat, tulajdonképpen máris szimpatikusan képviseltük a nemes ügyet. S gondoljunk bele: a sok muszájtól, kell-től és kötelezőtől egzecíroztatott ember hátha épp ezt a magatartást hiányolja?

Napról napra duzzad az új Nemzeti Színház felépítésére alapított számla összege. Szocialista brigádok ezrei, s magánszemélyek sokasága utal át kisebb-nagyobb tételeket; van aki száz forintot, van aki százezret. Itthonról és külföldről: hazánkfiai. Legutóbb a televízió *Stúdió '84* című műsorában láthattunk egy nem mindennapi befizetést: *25 ezer dollárral.* Nehéz ilyenkor nem számolgatni: szerényen is egymillió forint volt ez. S ha tovább osztunk-szorzunk: ez az Amerikában élő, magyar származású színésznő ötezer „nem fizető" hazánkfia helyett tette le a pénzt. Tehette? Kétségtelenül. Miként másra is elkölthette volna . . .

Végezetül talán még egyet. Hány és hány ember tódul majd — ha minden jól megy — az 1989-ben megnyíló hatalmas és impozáns, kultúránkhoz igazán méltó és korszerű Nemzeti Színházunkba. S aki majd ott ül a nézőtéren, s tekintetével újra meg újra bejárja ennek az óriási szentélynek minden zugát, bizonyára óhatatlanul arra gondol: *„Én is. Én is építettem. Talán a lépcső vagy a korlát, esetleg a párnázott zsöllyeszék, vagy az egyik csillár az én pénzemből való."*

S ha majd évtizedek múltán, emberöltők teltével, már mások ülnek ugyanitt, vagy haladnak el az épületkolosszus előtt, még mindig mi leszünk akkor is jelen: „A nagyapám — mondja talán egy kisfiú vagy kislány — vasutas volt az öreg, ő is beszállt a pénzével, hogy felépíthessék. Bélyeg van róla: *kétszáz forintot fizetett.* Tudod, mennyit ért az akkor?"

Tamási István

Módszertani kiadvány a tömegpolitikai oktatásról

A Népszava Lap- és Könyvkiadó gondozásában január közepén jelent meg a *„Szakszervezeti tömegpolitikai oktatás a vasút területén"* című módszertani kiadvány. A 90 oldal terjedelmű füzetet *Farkas László,* a kulturális, agitációspropaganda- és sportosztály osztályvezető-helyettese írta.

A kiadvány áttekintést ad a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás több mint 20 éves történeti fejlődéséről, bemutatja jelenlegi rendszerét, célját, tartalmát és módszereit. Feldolgozta továbbá a szerző a szocialista társadalmi viszonyokkal, a párt vezető szerepével, a gazdasági vezetéssel, a szakszervezetekkel és a bizalmiakkal, valamint a munkahelyi demokráciával kapcsolatos véleményeket.

Ez a kiadvány olyan keresztmetszetet ad a vasutasok gondjairól és javaslatairól, amelyeket a gazdasági és mozgalmi szervezetek, propagandisták, tisztségviselők is jól hasznosíthatnak.

Arcok Pécsről

Asszonyok, munkatársaink

A nemzetközi nőnapon őszinte tisztelettel és nagyrabecsüléssel gondolunk a férfiakkal egyenrangú munkatársként dolgozó lányokra, asszonyokra. Számba vesszük az érdekükben évtizeddel ezelőtt világszerte megindított forradalmi harc eredményeit, méltányoljuk a munkahelyen és a családban tanúsított áldozatos helytállásukat. E gondolatok jegyében mutatunk be néhány nőt azok közül, akik Pécs állomáson teljesítenek szolgálatot.

A poggyászpénztáros

Erős Pálné — Pécs állomás poggyászpénztárosa — olyan asszony, aki mindig hű társként követte a férjét, gyakran a szakmai hivatásszeretetét is alárendelve a család, a gyermekei érdekeinek. Erről a tulajdonságáról mégis szerényen beszél.

— *Nem, nem! Nem kell rólam írni, hiszen vándormadárnak számítok én — mondja. — Mert mi tagadás, kétszer is itt hagytam a vasutat.*

— Ez igaz, de ugyanilyen tény az is, hogy már két *kiváló dolgozó* kitüntetést kapott. azt pedig nem adják semmiért.

Az érv hatott, mire Erős Pálné így vall az életéről:

— Harmincöt évvel ezelőtt. 1949-ben vettek fel először a vasúthoz pályamunkásnak. Aztán átkerültem a forgalmi szolgálathoz, s hamarosan elvégeztem a segédtiszti tanfolyamot. Vokányban forgalmista, Komlón segédhivatalvezető, Godisán személypénztáros lettem. *Úgy mentem egyik helyről a másikra, ahogyan a férjemet helyezgették.* A gyerekek születésekor Abaligeten laktunk, ahol az állomástól hat kilométerre van a falu. Ekkor kerültem olyan helyzetbe, hogy a család érdekei miatt otthon kellett maradnom, de amint a gyerekek már önállóbbak lettek, visszamentem Godisa állomásra. Miután a férjemet Sumonyba helyezték főnöknek, onnan jártam szolgálatba . . .

A gyerekek tanulmányi eredménye akkoriban bizony megromlott, aminek újabb kényszerű otthonmaradás lett a következménye.

— Ez a kényszerszünet 1969-ig tartott — folytatja. — De végre ismét felölthettem az egyenruhát: *Sellye állomáson kaptam személypénztárosi beosztást.* Közben az állomási ügyintézést is rám bízták. Az első kitüntetést 1976-ban vettem át. Négy évvel később Pécsre helyeztek, ahová kezdettől fogva Sumonyból jártam be. Itt, a poggyászpénztárban a férjemmel váltjuk egymást, négyes túrban, s tavaly a vasutasnapra kaptam meg másodszor is a kiváló dolgozó kitüntetést . . .

A munkaügyis

Huszonnégy évvel ezelőtt Pécs állomás szakszervezeti bizottságának irodájába új adminisztrátor került. A fiatalasszonyt mindenki hamar megkedvelte, mert közvetlensége, a mások iránti segítőkészsége azt igazolta, hogy ő is szereti, tiszteli az embereket. Meghallgatta panaszaikat, és meg nem nyugodott, amíg ügyük orvoslást nem nyert. Szorgalma, tenni akarása nem ért véget a munkaidő befejeztével: *esténként tanult, tanult.*

A közgazdasági érettségi után *Mihalik Albinné* szakvonali feladatot vállalt. Már munkaügyi intézőként elvégezte a MÁV Tisztképző általános igazgatási és munkaügyi szakát, s hamarosan csoportvezetői kinevezést, majd már ebben a beosztásban *kiváló dolgozó* kitüntetést kapott. A sok sikert kivívott, 15 tagú *Klara Zetkin* szocialista brigádnak is ő a vezetője. A körzeti üzemfőnökség megalakulásakor — 1981-ben — tovább bővültek a feladatai, hiszen sok-sok szolgálati hely megannyi dolgozójának ügyesbajos problémáinak intézése tartozik a munkaügyi csoportvezető hatáskörébe — a felvételtől kezdve egészen a nyugdíjazásig.

— Mi a szép ebben a munkában? — kérdeztem tőle.

— *Az emberek öröme, elégedettsége. Jó érzés számomra, ha bármit tehetek az érdekükben . . .*

— És mi benne a nehéz?

— A munkából kiesett, megrokkant emberek hitét újra visszaadni, amit rehabilitációs megbízotti tisztségemből eredően is kötelességemnek tartok. Részükre olyan munkát kell találnunk a vasútnál, amelyet a megváltozott fizikumuk ellenére a társadalom hasznos, teljes értékű tagjaként el tudnak végezni. Javaslataim alapján tavaly kilenc dolgozót rehabilitált a mi üzemfőnökségünk . . .

Az áruirányító

A négyes fordulóban szolgálatot teljesítő áruirányítók között egyetlen nő van: *Frank Ferencné.*

Hogyan került ebbe a férfiakat is próbára tevő beosztásba?

— *Nem is tudom* — tűnődik el a kérdésen. — *Édesanyám dolga sem volt könnyű távírász korában.* Már gyerekfejjel elhatároztam, hogy az ő példáját fogom követni. Vasúti pályafutásomat a kereskedelmi szakszolgálatnál kezdtem, de valamennyi szakvizsgát letettem, sőt levelezőként a szegedi vasútforgalmi technikumot, majd a MÁV Tisztképzőt is elvégeztem. Egy ideig vidéki állomásokon raktárnokként és árupénztárosként szolgáltam, *végül Pécsre kerültem, és áruirányító lettem.* Nem kevesebb, mint harminc állomás tartozik gócunkhoz, s ennek a jókora területnek a le- és feladási forgalmát, közte a határidős exportküldemények, a nagy tételű kavics-, szén-, cukorrépa-szállítmányok zökkenőmentes továbbítását kell figyelemmel kísérni . . .

— S ha letelik egy-egy szolgálat?

— *Két fiam vár odahaza, akiket hét esztendeje özvegyen nevelek.* Ők most 14, illetve 12 évesek. A nagyobbik fiú a versenykerékpározásnak hódol — serdülőválogatott —, a kicsi vízipólózik. S elég jól tanulnak. Nekem ehhez megfelelő „konyhai ellátás"-ról, a kellő kondícióról kell gondoskodnom, ami azt jelenti — és nem panaszként, inkább örömmel mondom —, hogy szolgálatból, tipekedésből, főzésből áll az életem.

A konyhafőnök

Széplaki Gyuláné, a pécsi üzemi konyha vezetője nemcsak a maga kis családjára, hanem az állomás, a különböző szolgálati ágak több száz dolgozójára főz, illetve — a konyhai személyzet munkáját sem hagyhatjuk ki — főzet. Méghozzá elég mostoha körülmények között, mivel az ebédlő épülete immár harmadik éve aládúcolva dacol az idővel.

— Ez már az állomás harmadik üzemi konyhája — magyarázza Széplakiné. — *Mindegyik nagyobb, korszerűbb lett az elődjénél.* Ezt, a mostanit 1200 adagosra tervezték, s hosszú időn át kímélő és normál menüt, sőt reggelit és vacsorát is főztek benne. Ma viszont a KÖJÁL már csak egyféle menü készítését engedélyezi. Abból is csak 450 adagot. Külön engedéllyel ezt a számot százzal emeltük, mert a rövidebb-hosszabb ideig tartó tanfolyamok hallgatói is itt étkeznek. Ők kapnak reggelit és vacsorát is.

— Épül már a negyedik, a „végleges" konyha is az állomás Pest felőli oldalán. Az milyen lesz?

— Gyönyörű — szólt elragadtatva. — Láttam a tervrajzát. *Az 2000 adagos lesz, s egyszerre 250 személyt ültethetünk asztalhoz.* Már áll a kétszintes építmény, s a jövő évi vasutasnapra ígérik az átadást. Alul lesz a konyha és a raktár — külön hűtőkamrával! — fent az ebédlő, ahová majd lift viszi fel az ételt . . .

A konyha vezetőnője szívesen beszél hivatásáról, annak fontosságáról és szépségéről, a napi beszerzési gondokról, egyebekről. Így derül ki, hogy Ilike édesapja vasúti raktárnok volt, tehát a családból hozta magával a vasutasok iránti tiszteletet, megbecsülést, amely gondosan végzett munkájában fejeződik ki legjobban. A közgazdasági szakközépiskola elvégzése után egy élelmiszerbolt vezetője lett, s az így szerzett tapasztalatait is jól hasznosíthatja jelenlegi munkakörében.

A kézbesítő

A vasutasfeleségek sokszor keservesen nehéz sorsa jutott osztályrészül *id. Molnár Ferencnének* is, az állomás kézbesítőjének. Nemcsak rajta múlott. hogy a házasságának végül is válás lett a vége. Nem szakított azonban a vasúttal, ahová akkor kérte a felvételét, amikor már két kislánya volt.

Kezdetben hajnali 4 órára járt az igazgatóság épületébe takarítani, később — a fia megszületése után — *a pécsi fűtőházban vállalt laktanyás beosztást, mellé heti egy alkalommal csekély 200 forintért a kultúrotthon takarítását.*

Huszonnégy évvel ezelőtt lett állomási kézbesítő. Azóta ölelicipeli a dossziékat, leveleket, nyomtatványokat. 1980-ban nyugdíjazták, de foglalkoztatásában a változás jóformán csak annyi, hogy a napi munkaideje hat órára csökkent. Különben ugyanúgy viszi-hozza az üzemfőnökség egymástól távol fekvő irodái között a súlyos és sürgős aktákat, borítékokat, mint azelőtt. Nyáron a felforrósodott sínek mentén, télen a metsző szélben — le a vontatásiakhoz és vissza az állomásra. Liftezik az új épületben a „törzs"-höz, s lépcsőn kapaszkodik fel az igazgatóság emeleteire, ahányszor küldik. A nyugdíja 2700 forint. Neki már elég lenne, de a gyerekei — így mondja — tele vannak gonddal, bajjal. Őket is segíti, ha kell.

Klencz Tiborné



Madarászné Mészáros Rozália vonatátvevő rövidhullámú adó-vevővel mondja be a kocsik számát és egyben ellenőrzi a plombák sértetlenségét a komáromi rendező-pályaudvaron

Utasellátás Pécelen

A péceli vasútállomás váróteremében van az Utasellátónak egy kis pavilonja, melyet hétköznap és vasárnap egyaránt a vásárlók vesznek közre. Kapható itt jóformán minden, ami a háztartáshoz szükséges: élelmiszer, kávé, cukor, sőt játék is. A két műszakos boltocska vezetőivel éppen váltáskor találkoztunk. *Balogh Istvánné* és *Árpádfalvi Pálné* elmondták, hogy vevőiknek csupán a fele áll utasokból, a másik fele helybeli. Így a péceli lakosság ellátását is szolgálják.

A nagy, havi 260 ezer forintos forgalomnak az a titka, hogy sok olyan árut is tartanak, ami az áfész boltjában gyakran hiánycikknek számít. Rákoscsabáról és Rákoskeresztúrról is sokan ideutaznak lámpa- és rádióelemért, kávéfőzőért, különféle alkatrészekért, ajándékozáshoz desszertért, csokoládéért, postai értékcikkekért. A másik ok abban keresendő, hogy hajnaltól éjszakáig nyitva tartanak — ünnepnapokon is. Ha a környékbeliek elfelejtettek valamit megvásárolni, itt pótolhatják.

Naponta nyolc-tíz személyvonat áll meg a péceli állomáson. Ilyenkor özönlenek az utasok erre-arra; ám nagyobb részük idetart. Szépen sorba állnak, bevásárolnak, isznak egy kávét, vesznek egy-egy napilapot vagy képesújságot, aztán hazaballagnak. S nemritkán dicsérik közben a pavilon dolgozóinak gondos, szolgálatkész munkáját.

Dénes Géza

Egy körzetben két város

Szerencs és Encs új rangja

Szerencs város lett. Hozott-e a helység magasabb rangja észrevehető változást vasútállomása életében?

— Lényegében semmit, hiszen dolgozunk, mint eddig — válaszolja *Körömi Gyula* állomásfőnök. — Igaz, a felvételi épületben a villanyvezetéket legutóbb teljesen felújították, de ez a munka már előbb elkezdődött. *Most végzik nálunk a helyiségek belső festését, az ajtók, ablakok mázolását . . .*

— Az üzemfőnökség területén is történt egy és más — veszi át a szót *Major Károly,* a szerencsi körzeti üzemfőnökség vezetője. — Így például az új város, azaz Szerencs és Sátoraljaújhely között három személyszállító vonattal több közlekedik. A gőzvontatás ugyanakkor megszűnőben van, *még a tolató gőzösöket is dízelmozdonyra cseréltük ki.* Terv szerint a Mezőzombor—Sátoraljaújhely közötti vonatrészt is villamosítják.

A szerencsi üzemfőnökség hatáskörében még egy új város született.

— *Mi a helyzet Encs vasúti pályaudvarán?*

— Erről egyelőre jobb volna talán nem beszélni, bár ha negatív is a válaszunk, az okok nem feltétlenül írhatók a MÁV rovására. Lényegében arra utalunk, hogy vannak sürgetőbb tennivalók, mint Encs — vagy akár Szerencs — állomás korszerűsítése. Elismerjük azonban, hogy *jogos igény a meglevő épületek, eszközök, berendezések — a váróterem, peronok, személykocsik — tisztán tartása, ezzel együtt az utasok, ügyfelek udvarias kiszolgálása* — magyarázza az üzemfőnök, majd hozzáteszi: — Persze, az is fontos, hogy az utazóközönség, a város lakossága is vigyázzon az állomás, a kocsik tisztaságára, épségére. Mi virágosítással, parkosítással is fokozottabban fejezzük ki a MÁV ez irányú törekvéseit.

Mert például szemet gyönyörködtet majd Szerencs állomás peronján — a tetőt tartó oszlopok díszeként — mintegy száz cserép muskátli vagy más, egész nyáron át pompázó virág. De a világhírű borvidék kapujában az sem elképzelhetetlen, hogy a peronon *szőlőlugast* alakítanak ki. Szerencs ezáltal is különbözhetne a többi állomástól. S amint hallottam, Encsen sem hiányoznak a hasonló ötletek.

(dávid)

Brigádtalálkozó jegyében

Borverseny a Ság-hegyen

Ötéves kapcsolata van a celldömölki körzeti üzemfőnökség *dr. Münnich Ferenc,* kocsirendezőkből álló, a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett és a szombathelyi vasútigazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának ügyintézőkből álló *Egyetértés* szocialista brigádjának. A két brigád a munkakapcsolatokon kívül a szabad idő hasznos eltöltésével is mélyíti kapcsolatait. Az év elején, a borok második fejtése után a Ság-hegyen, később Szombathelyen találkoznak a kollektíva tagjai.

A celldömölki brigád a szokásos találkozót a Ság-hegyen lévő vasutas KISZ-klubban tartja. Már az is hagyomány, hogy ekkor borversenyt rendeznek a vendéglátó brigádtagok saját termelésű boraiból. Így volt az február 24-én is. A 40 féle bor értékelését kétféleképpen minősítették. A brigádtagok a számozott üvegek italára adhatták „voksaikat", amíg a pártatlan zsüri szakmailag minősítette a hegy levét.

A brigádtagok a 21-es borra szavaztak. Így a közönség díját *Fehér Tamás,* a körzeti üzemfőnök műszaki helyettese, a zsüri díját *Zsámboki Pál* kocsivizsgáló kapta. Ezeken kívül 4 első díjról, 3 másodikról és 4 harmadikról állítottak ki a bírálók elismerő oklevelet.

A borverseny kellemes hangulatú tapasztalatcserével zárult.

Sz. Jakab

Nőnapi vereségem

Kénytelen vagyok sportnyelven szólni az esetről, hogy drámaibban érzékeltessem azt a csúfos vereséget, amit a legutóbbi nőnap alkalmából kellet elszenvednem az utcánkbeli maszek zöldségestől.

Régen nyomja a bögyöm ez a Vígh Sándor nevű kereskedő, aki vevőinek egyszerűen csak Sanyika. Bezzeg ő még soha nem mondta a feleségemnek, hogy Annuska, Anni, Ancsurka, csak fülig érő szájjal:

— Parancsoljon nagyságos asszony . . . Igen, a legszebbikből . . . Hagymáért talán holnap tessék befáradni . . . Ez a maradék, ami itt van, már csak kidobni való . . . Dehogy adom én ezt a kedves vevőimnek . . .

Hát meg kell szakadni a szívnek — mondom egyik alkalommal a feleségemnek, ahogy kijövünk a boltból, de az asszony rám rivall: — Ez becsületes kereskedő, nem csapja be a vevőt.

— Kókler! Közönséges kókler! — hörgöm fulladozva a dühtől — mert igenis mindent megetet veletek azzal a tenyérbe mászó nagyságosasszony modorával. Meg aztán hogy lehet Sanyikázni egy ötvenéves embert?

— Te ehhez nem értesz — intett le az asszony —, pedig lenne rá magyarázat, még abból az időből, amikor te ehetetlen krumplit, nyamvadt salátákat és romlott gyümölcsöt hordtál nekem haza a csarnokból. Sanyika igenis isten áldása az utcánknak.

Nem vitatkoztam, mert azt már tapasztalatból tudom, hogy ha egy asszony valamit elismer, állít, ha tízen bizonyítják az ellenkezőjét, akkor is neki van igaza.

No de ez az idei nőnap!

Munkaidő után — szokás szerint — találkozunk és útban hazafelé neki most is vennivalója akadt Sanyikánál.

Bent, az üzletben a pulton egy tízliteres befőttes üveg teli különböző színű szegfűkkel. (Virág a zöldségesboltban?!)

Sanyika a szokottnál is udvariasabban köszön, hajbókol, és mutat a szegfűre:

— Parancsoljon asszonyom! (Most nem mondja, hogy nagyságos!) Tessék a legszebbet választani, és engedje meg, hogy egy szál szegfűvel köszöntsem nők napján . . .

Elájulok.

Azaz, hogy a nejem ájuldozik. és sorban a kedves háziasszony vevők, akik ezen a napon ide belépnek.

Micsoda kereskedői rafinéria! De hát mukkanni sem merek. Tűröm, hogy nejem olyan dolgokat is összevásároljon, amire egyáltalán nincs szükségünk.

No de várjunk csak! Tessékelem be az asszonyt a zöldségvásárlás után egy elegáns virágüzletbe.

— Öt szál gyönyörű szép rózsát kérek — mondom az eladónak; közben lopva figyelem az asszonyt, mikor esik össze, hiszen két évtizede is van már annak, hogy ilyenkor, március elején rózsákkal kedveskedtem neki. Gyönyörű, melegházi fakadó rózsabimbókkal, aminek szálja 56 forint!

Nejem nem ájuldozik, inkább türelmetlenül toporog, és amikor kifizetem a 280 forintot, hangosan felszisszen. Egyetlen vigaszom, hogy a csinos eladó leányka úgy néz rám, mint egy milliomos olajsejkre, és azt mondja búcsúzáskor:

— Köszönjük, uram!

Az asszony meg nekem esik az utcán:

— Megbolondultál?! Ennyi pénzt kiadni virágra?!

Azt hittem, hogy ezzel a gesztussal fölényesen lehengerelem Sanyikát. Hiszen az öt rózsaszállal úgy álltam fel az egy szál szegfűvel szemben, mintha csak a Real Madrid mérkőzne a markotabödögei falu csapatával. Ám megsemmisültem, amikor nejem azt az egy szál nyamvadt szegfűt otthon elsőnek és nagyobb gonddal rakta a virágvázába, mint a rózsákat . . .

Dávid József

Van javulás, de még nem elég

A MÁV 1983. évi üzemi baleseti helyzete

A MÁV üzemi baleseti helyzete 1983-ban, az előző év statisztikai adataihoz viszonyítva, javult. Az üzemi balesetek száma 81-gyel, a balesetek miatt kiesett munkanapok száma 8758-cal csökkent. Kedvezőbben alakultak a fajlagos mutatók is, mind az egy balesetre jutó kiesett munkanapok, mind az ezer főre jutó üzemi balesetek számát tekintve.

Az előző esztendőben, vagyis 1982-ben 31-en haltak meg üzemi baleset következtében, tavaly pedig 23 vasutas vesztette életét hasonló körülmények folytán. A csonkulásos esetek száma 39-ről 31-re csökkent. A munkába jövet, illetve munkából menet közben előfordult balesetek átlagosan az összes eset 21-23 százalékát teszik ki, vagyis minden ötödik baleset a munkavégzéssel közvetlen kapcsolatba nem hozható, a többi azonban a vasút tevékenységi körébe tartozó munkáltatás során fordult elő. Ez azt jelenti, *hogy minden ezer vasutas közül évente átlag huszan sérülnek meg a munka közben, vagy a munkakörrel közvetlenül összefüggő tevékenység végzésekor.*

Munkabalesetek

Szerencsére tavaly a munkabalesetek számszerű adatainál is javulás mutatkozott. A balesetek száma 45-tel, a kiesett munkanapok száma 4980-nal csökkent.

A munkabalesetek szakszolgálatonkénti megoszlásában évek óta nem történt jelentősebb változás. A balesetek száma és a létszámhoz viszonyított előfordulási aránya a legveszélyesebb munkaterületeken, *az üzemviteli szakszolgálatnál a legmagasabb.* A halálos üzemi balesetek 82,35 százaléka, a csonkulásos esetek 79,31 százaléka is az üzemvitel dolgozóit érte. Az egy főre jutó kiesett munkanapok száma viszont a hivataloknál, intézményeknél, az anyaggazdálkodási, valamint az építési és pályafenntartási szakszolgálatoknál haladja meg az átlagot.

A munkabalesetek 1983. évi alakulása — a csonkulásos esetek kivételével — a miskolci igazgatóságnál a legkedvezőbb. Az ezer főre jutó balesetek száma viszont évek óta kedvező a pécsi és a szombathelyi igazgatóságok területén is (10-13 fő), míg Záhonyban (32 fő) jelentősen meghaladja a vasút 20,4-es átlagát. A budapesti igazgatóságnál a balesetek csökkentésében elért javulást lerontja a halálos balesetek nagy száma (tavaly is kettővel több halálos kimenetelű baleset történt, mint 1982-ben). A MÁV halálos üzemi baleseteinek 52,17 százaléka, a csonkulásos esetek 25.8 százaléka a budapesti igazgatóság felügyelete alá tartozó főnökségek dolgozóit érte. A szegedi igazgatóságnál csökkent a súlyos balesetek, a kiesett munkanapok, valamint az egy főre jutó kiesett napok száma, ugyanakkor ott csaknem 10 százalékkal növekedett a munkabalesetek száma.

Elsődleges okok

A legtöbb baleset 1983-ban munkába jövet, illetve munkából menet közben (22,09%); üzemen belül személyi közlekedésnél (11,64%); a vasúti járművek előkészítése; tolatási mozgások során (10,68%); mozdonyok, személy- és teherkocsi javítása, bontása közben, valamint rakodás, átrakás, árutárolás (7,76%) alkalmával következett be. A vizsgálati anyagok — az elmúlt évekhez hasonlóan — *továbbra is a fegyelmezetlen munkavégzést, az utasítások előírásainak megszegését jelölik meg elsődleges okként.* Egyre több a munkaszervezési hiba miatt előforduló baleset, bár ez inkább a balesetvizsgálatok minőségi javulását igazolja. Kedvezőtlen jelenségek tapasztalhatók a szolgálati vezetők irányítói és ellenőrző munkája körül.

A halálos és csonkulásos üzemi balesetek elsődleges okainak megoszlási aránya jellemző a munkabalesetek bekövetkezésének okaira, körülményeire is. *Alkoholos befolyásoltság alatt 6 vasutast ért halálos, 4-et csonkulásos baleset.* Utasításellenes munkavégzés miatt négyen meghaltak 12-en megcsonkultak. Védőberendezés mellőzése, vagy utasításellenes használata miatt 3 csonkulásos, szervezési hiba következtében 1 halálos, 5 csonkulásos, karbantartás elmulasztása miatt 1 halálos, űrszelvényen belüli figyelmetlen munkavégzés közben, vagy űrszelvénybe lépés következtében 4 halálos, illetve figyelmetlenség, gyakorlatlanság miatt 5 csonkulásos, baleset történt. A súlyos kimenetelű balesetek felelősei ellen 7 esetben bírósági eljárás lefolytatására került sor, melyekből négy még folyamatban van. A vétkeseket három esetben hosszabb-rövidebb szabadságvesztésre egyiküket 8000 Ft pénzbírságra is ítélte a bíróság. A fegyelmi eljárás keretében felelősségre vont személyek közül többet alacsonyabb munkakörbe történő helyezéssel, szigorú írásbeli megrovással és bércsökkentéssel, részesedési alapjuk csökkentésével, prémiumelvonással stb. büntettek. *Jelenleg 18 fegyelmi eljárás van még folyamatban.*

Közös érdekünk

A legfontosabb természetesen mindannyiunk számára, hogy a balesetmegelőző tevékenység színvonalát tovább javítsuk. Ezen belül elsősorban *a technológiai és munkafegyelem erősítésének kell az eddigieknél nagyobb fontosságot tulajdonítani.* Ha szükséges, figyelmeztessük munkatársainkat a mulasztás, a könnyelműség esetleges következményeire, s éljünk jobban a szocialista brigádmozgalomban és a munkavédelmi őrhálózatban rejlő lehetőségekkel. A munkahelyi vezetők pedig vegyék igénybe a politikai és társadalmi szervek segítségét, hasznosítsák mozgosító erejüket is. A balesetek megelőzése közös érdekünk.

Sutyor László

Dr. Mészáros Károly a névadójuk

Semmit nem írnak a körülmények számlájára



A kelenföldi pályaudvar irányító központjában dolgozóknak feszülten kell koncentrálni munka közben

Ultramodern irányító helyiség. A falon félkörívben hajló zöld tábla, rajta a 25 vágány elektromos megjelenítése: a sárga fénycsíkok szabad vágányutat, a pirosak foglaltat jeleznek. A kezelőpulton is villogó lámpák és örökké csörgő telefonok. Lassan egy éve — 1983. májusától — működik a Kelenföldi pályaudvar új forgalomirányító központja, a régi épülettel átellenben, az aluljáró túlsó oldalán. Távol a peronoktól, így az utasok nem is vesznek tudomást róla.

Itt dolgozik a Mészáros Károly szocialista brigád. A MÁV Vezérigazgatóság egykori vezetőjének, a miniszter egyik helyettesének nevét 1977-ben vették fel, amikor „kiszakadtak" a nagymúltú, ám nagylétszámú Lendület brigádból. Tízen vannak mindössze, jól ismerik egymást, összeszoktak, ez egyik záloga a jó munkának. 1980-ban már elnyerték a MÁV kiváló brigádja címet. Most azzal hallattak magukról, hogy az őszi forgalomban kiemelkedő eredményt értek el.

Lazítás nélkül

Hogyan? A brigád tagjai alig találkoznak egymással, de amikor átadják egymásnak a szolgálatot, mindent megbeszélnek. Amikor először ott jártunk, *Ölvedi Mátyásné* brigádvezetőhelyettest találtuk e különleges munkahelyen. Beosztása: engedélyező. Veszi a telefonokat, s a naplóba pontosan jegyzi, melyik vonatot mikor, hová fogadta a szomszédos állomás. Van olyan éjszaka, hogy 250 vonat is áthalad itt. Kell-e mondanunk, milyen felelősségteljes és fárasztó az itteni munka, *Egy percre sem lehet lazítani.*

Egymás után jönnek a vonatok a Déliből, Ferencvárosból, Budafok—Háros felől, a pécsi, a fehérvári és a hegyeshalmi vonalról. Szüntelenül rendelkezni kell. Ősszel különösen nehéz volt. Még tartott — sőt most is tart — a pályaudvar átépítése. Ennek ellenére csökkentették a kocsitartózkodási időt, gyorsították az elegyrendezést, s a személyvonatok is menetrendszerűen közlekedtek.

Horváth Zoltán brigádvezető, rendelkező forgalmi szolgálattevő így meséli a történteket:

— *Elég nehéz forgalmi helyzet alakult ki november—decemberben. Kevés volt a gép.* Mi vállaltuk, hogy a helyben alakuló ferencvárosi elegyünkre sosem kérünk gépet, hanem a Dunántúlról érkező vonatokat egészítjük ki helyi elegyekkel. Vállaltuk azt is, hogy a Dunántúlról érkező két-két vonatot összezárjuk, hogy innen már a nagy teljesítményű V 63-as mozdonyok továbbíthassák az azonos rendeltetésű két vonatot kelet felé, bárhová a Tiszántúlra, áthaladva a túlterhelt Ferencvároson . . .

Vállalásukat teljesítették. Nehéz lenne számszerűsíteni, mennyi idő- és energiamegtakarítással járt ez. Hiszen milliók forogtak kockán azzal, hogy némely ipari nyersanyag megérkezik-e időben az üzembe, nem kell-e leállni valahol a termeléssel? Az sem volt közömbös, hogy az exportszállítmányok kijutnak-e gyorsan az országhatáron túlra?

Többet ésszel!

Egyre-másra jöttek a gyorstehervonatok Ferencvárosból. Tejjel, élővel és egyéb, gyorsan romló küldeményekkel. A tolatásvezető, a rendelkező és a többiek gyors összmunkájától függött, hogy nyomban besorozzák, s a fékpróba után útnak indítsák a szerelvényeket. Ha a helyzet úgy kívánta, bizony, variálni kellett. Pontosabban: *az ésszerű megoldást választani, késlekedés nélkül, határozottan.* Nem arra várni, hogy majd csak megoldódik valahogy . . .

A pályaudvaron elméletileg jól kidolgozott rendszer uralkodik: a páratlan számú vonatok a C peronra jönnek, a Déliből a B peronra járnak a vonatok, és így tovább. Ám ehhez kell még az a plusz, amit a korszerű berendezésekhez a teremtő, fantáziadús emberi elem adhat: a rendszer nyújtotta lehetőségeket kiaknázva a legoptimálisabb megoldást keresni és megtalálni. Ezt tették a brigád tagjai, amikor vállalásukat teljesítették. *A rátermett, igyekvő, gondolkodó emberek nélkül mit sem érne az ultramodern irányító központ.*

Igaz, most sokkal kényelmesebb a munka mint valaha a három régi irányítótoronyban volt. Ott kézi erővel kellett állítaniuk a váltókat, vagyis elavultak a berendezések. Most könnyebb, biztonságosabb. Ámde: a kérések fele most is az építőktől érkezik, engedély kell a rekonstrukciós munkák valamenyikének végzéséhez. S ha megkezdődik a ferencvárosi rekonstrukció, az megint érezteti majd itt is a hatását. A látszólagos könnyebbség tehát egyelőre még sok nehézséggel jár.

Egymásra utalva

A brigád ereje éppen abban mutatkozik meg, hogy nem hajlandók mindent felírni a körülmények számlájára, hanem tesznek azért, hogy a nehezebb feltételek ellenére jól menjenek a dolgok. Ezt erősíti meg *Tézsla István József* forgalmi állomásfőnök-helyettes is, aki egyébként a brigád tagja volt 1981-ig. (E brigád neveltje a mostani párttikár, *Szendi László* és *Forray Antal* üzemfőnök-helyettes is.) A brigád mai vezetőjét, Horváth Zoltánt annakidején Tézsla István tanította be.

Ma is jó a kapcsolat közöttük, illetve a vezetők és a beosztottak között. Egy nyelven beszélnek. Ismerik egymás gondjátbaját, segítőkészek. Enélkül nem is tudnának dolgozni — mondják. Egyszerűen nem lehetne. Mint afféle „agytröszt-ben", mindenki tudja, mit csinál a másik, mit várhatnak el egymástól. Mozdulataik és gondolataik összhangban vannak.

Pontosan csiszolt, jól olajozott szerkezet — jegyzem magamnak. Aztán beírom még füzetembe Tézsla István utolsó szavait:

„Ez itt a legszervezettebb társulat." Mármint a Mészáros Károly nevét viselő szocialista brigád.

Paládi József

Nyáron meleg, télen hideg

Egy állomás viszontagságai

A *Pest megyei Hírlap* 1977. április 17-i száma akadt a kezembe. Biatorbágyról írták: *„Szép, modern épület, sok széles ablak ragyog az állomás falán."* Megtudom még, hogy az átadás különösebb ünneplés nélkül, csendben megtörtént, amin viszont nem is csodálkozom.

A forgalmi irodába lépve azonnal szembe tűnik a furcsa kép. Dupla soros központi fűtési radiátorok, és két olajkályha.

— *Még a két kályháért is harcolnunk kellett* — panaszolják a teljes létszámban idefönt melegedő állomási dolgozók. — *Takarékossági okokra hivatkozva csak egyet akartak engedni,* de az hideg éjszakákon éppen hogy fagypont fölé emelte a hőmérsékletet. Az ablaktáblák nincsenek szigetelve — a gittet elspórolták —, a szél befúj, az eső beesik. Egyik szolgálattevőnk megfázás miatt súlyosan megbetegedett; a szerencsések megúszták tüdővagy arcüreggyulladással. Kínunkban már rezsóval melegítettük a hátunkat. Ebbe meg a munkavédelmis kötött bele, mivel a hosszabbítónk szerinte szabálytalan. A központi fűtést utólag szerelték föl, azóta egyszer volt meleg — vagy fél óráig. Télen a fagy, nyáron a hőguta fenyeget bennünket. Kértünk az ablakokra reluxát, de azt mondták drága . . . Ráadásul a környéken nincs iható víz, a szódaellátás pedig időnként akadozik.

A panaszáradatot félbeszakítja *Józsa László* állomásfőnök érkezése. Vele és *Topa Lajos* pft-főnökkel indulunk rövid „ismeretszerző" körútra. A váróhelyiségeknél kezdjük. A hatalmas pénztárcsarnok hidegében megáll a lehelet, úgy mínusz tíz fok körül lehet idebent.

— Természetesen a váróteremben sincs fűtés. Sokszor kisgyermekekkel fagyoskodnak az utasok. Sajnáljuk őket, de nem tehetünk semmit.

Jobban körülnézve egyéb furcsaságot is fölfedezek. A pénztárablakokon végigfutó repedések a födém kismérvű süllyedéséről tanúskodnak. Az árupénztár kockaüvegből fölrakott fala pedig homorú alakzatot vett föl.

— *Attól félek, a rezgéstől egyszer rám dől az egész* — mondja a lent dolgozó *Márhofer Mártonné.* Fölbecsülve a labilis építmény súlyát, aggodalma nem is látszik megalapozatlannak.

— Nyáron idelent a legjobb. Olyankor hűvös, télen viszont hideg. Kiégés előtt álló villanyradiátorok dacolnak a mínuszokkal, ám nem mindig győz a meleg. *Miénk az utasok teljes részvéte, amikor látják, bundában osztogatjuk a menetjegyet* — mondja *Rábai Józsefné,* személypénztáros.

Megnézzük a fürdőt, ahol éppen csak fürdeni nem tanácsos, azután átballagunk a pályafenntartás portájára.

— Ezt a majd harmincmilliós létesítményt már a harmadik kivitelező építi. Ez lenne a pft székhelye, ám a telefont és a vezetékeket elfelejtették megtervezni. Utólag, falon kívül kellett kihúzkodni. Ránk ruházták a fűtést, a kazánok kezelését is, pedig még a pályamunkákhoz sincs elegendő emberem. *A vizet Bicskéről kell tartálykocsin ideszállítani,* az itteni vízzel nem lehet kazánt működtetni. Van egy föld alá süllyesztett tartály, egy liter nem sok, annyi sem marad meg benne, mert lyukas. A torbágyi vízről egyébként érdemes külön szót ejteni. Egy maszek vállalta volna, hogy harmincezerért jó minőségű ivóvizet adó kutat fúr, ám a vasút sokallta az összeget. Aztán összefurkálták a földet kétmilliós ráfordítással, de ivóvíz ma sincs, az itt lakók magánházaktól kérnek, ha szomjasak.

Hát így fest a biatorbágyi „szép, modern" létesítménysor 1983—84 telén. *Hogy várható-e változás?* Egy dologra biztosan tudok válaszolni. A fűtési problémák május végére megszűnnek majd . . .

Gerecsei Zoltán

Követésre méltó

Kisdiákokat patronál a Hámán Kató brigád

Különös levelet kaptunk a felnémeti *Hámán Kató* szocialista brigádtól. Azt írják, hogy a nyolctagú brigád 1979 óta patronálja az egri gyermekváros egyik osztályét. Mivel tavaly ezek a gyerekek befejezték a nyolcadik osztályt, szerződést kötöttek az elsősök patronálására. Ennek alapján a következő nyolc évben folyamatosan figyelemmel kísérik fejlődésüket, szerény ajándékokkal segítik őket, s a találkozások révén igyekeznek pótolni a hiányzó családi környezetet.

Szeretnék, ha a még „szabad" brigádok — amennyiben módjuk és lehetőségük van rá — kapcsolatot teremtenének egy-egy ilyen intézeti csoporttal. Ugyanakkor szeretnék felvenni a kapcsolatot más patronáló brigádokkal. Várják leveleiket.

Vasútegészségügy — közlekedésbiztonság (5.)

Koponyasérülés után jelentkező rosszullétek

Balesetveszélyes munkakörben dolgozó vasutasoknál nagy jelentősége van az esetleges koponyasérüléseket követően kialakuló epilepsziás megbetegedéseknek, az úgynevezett posttraumás epilepsziának. Ez elsősorban a közlekedésben közvetlen foglalkoztatottakra, azaz a vontatási és forgalmi dolgozókra vonatkozik, akiknél közlekedésbiztonság szempontjából *elsőrendű fontosságú annak tisztázása, hogy fejsérüléses baleseteiket illetően, nem alakult-e ki náluk koponyasérüléses epilepszia.*

Elektromos agyi vizsgálat

Ami a koponyasérülések utáni késői elektroencephalographiai (eeg) elváltozásokat illeti, az agykérgi elektromos tevékenység normalizálódásának az időtartama változó, s függ a koponyasérülés súlyosságától és természetétől. Egyes szakemberek ismertetése szerint, a koponyasérülés után két héttel 86, egy hónappal 70, két hónappal 60, s három hónap után már csak 55 százalékban találtak kóros agyi elektromos tevékenységet. Más szakemberek közlései szerint a kóros agyi elektromos tevékenység két évig állandó csökkenő jelleggel kimutatható még a koponyasérült betegeknél. *Sőt még 2 év után is 38 százalékban találtak kóros agyi elektromos tevékenységet,* melyek egy részének a jellege hasonló, mint amilyet a más eredetű epilepsziásoknál találunk.

Ezek előrebocsátása után, néhány eset ismertetésén keresztül szeretnék rámutatni a koponyasérülés után kialakult epilepszia különös jelentőségére, elsősorban a vontatási személyzetet illetően.

Eszméletvesztéses rosszullétek

Sz. J. 51 éves vontatási dolgozó kórtörténeti adataiból kiderül, miszerint az ideggyógyászati és eeg vizsgálatunkat megelőzően 15 évvel koponyasérülést szenvedett, mely után néhány évvel bekövetkezett az első eszméletvesztéses rosszullét, majd ezt négy hónapra rá újabb rosszullét követte. Rosszullétei alkalmával a hozzátartozók szerint mindig a bal oldalára esett, s bal karjában görcsös állapot lépett fel. Az elvégzett agyi elektromos vizsgálat a jobb halántéktájnak megfelelő helyen mutatott kóros eltérést az agyban. Nem kétséges a nevezettnél a koponyasérülés utáni epilepsziás rosszullét fennállása.

F. Gy. 48 éves vontatási dolgozó az ideggyógyászati és eeg vizsgálatainkat illetően, *ezt megelőzően 9 hónappal a mozdonyról leesett, s eszméletét elveszítette.* A mentők a szolnoki kórház baleseti sebészeti osztályára szállították, ahonnan 10 nap után távozott. Rá négy hónapra jelentkezett az első koponyasérülést követő eszméletvesztéses rosszullét, majd ezt újabb rosszullétek követték. Ezeket követően került hozzánk a budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézetbe ideggyógyászati és eeg vizsgálatra. Az eeg kóros eltérést mutatott az agyban a jobb halántéktájnak megfelelően.

P. I. 35 éves vontatási dolgozó, ideggyógyászati és eeg vizsgálatainkat megelőzően 4 hónappal, szintén *a mozdonyról esett le, s a kórházi zárójelentése szerint 12 órás eszméletvesztése volt.* A koponyasérülését követően néhány héttel lépett fel az első eszméletvesztéses rosszullét, melyet rövidesen utána több hasonló követett. Az elvégzett eeg vizsgálat a bal halántéktájnak megfelelően mutatott az agyban kóros eltérést.

S. L. 23 éves forgalmi dolgozó vizsgálatainkat megelőzően két évvel került a vasút állományába. Intézetünkbe ideggyógyászati és eeg vizsgálatra koponyasérülés utáni epilepszia gyanúja miatt utalták be. A kórelőzményi adatokból ugyanis kiderült, hogy nevezett *a vasúthoz való kerülése előtt egy évvel az egri kórház baleseti sebészetén feküdt nyílt koponyatörés és agyzúzódás kórismérvel,* s csak több mint egy évvel ezt követően jelentkeztek az első eszméletvesztéses rosszullétek. Vizsgálataink azután kóros eltérést mutattak a jobb oldali elülső halántéktájnak megfelelően az agyban.

Az egész világon, különösen az utóbbi évtizedekben, a szakemberek egyre nagyobb figyelmet fordítanak a súlyos koponyasérültek késői állapotának a vizsgálatára. Pontosan azért, hogy ezeknél a koponyasérülteknél, a későbbi hónapokban, években, a koponyasérülésből eredő epilepsziás rosszullétet időben felismerjék, s kezeljék, *s így megelőzzék az eszméletvesztéses rosszullétnek a létrejöttét.* Ennek kimutatására, időben való felfedésére az utóbbi évtizedekben nagymértékben segítségünkre van az EEG-készülék és az általa nyert vizsgálati eredmény, mely mint a fenti példákból is kitűnik, nagyrészt pontos információt nyújt az agyban kialakult gócos elváltozásokról, a koponyasérülést követően.

Több évtizedes tapasztalatok

A vasútegészségügyi szolgálat ezen a téren már több évtizedes tapasztalattal és gyakorlattal rendelkezik. Ennek köszönhető — szoros együttműködésben a vasútüzemorvosi hálózattal —, hogy a betegségben szenvedőket, még az alkalmaztatásukat megelőzően sikerül kizárni az egyes balesetveszélyes munkákból, főként a forgalmi és vontatási területről. Ezáltal megelőzhető egy esetleges súlyos közlekedési baleset.

Még talán fontosabb feladat számunkra, hogy azoknál a vasutas dolgozóknál, akiknél a vasút kötelékében lép fel koponyasérüléssel járó baleset, elvégezzük a sérülés kapcsán, *majd ezt követően 2, 3 és 6 hónappal, 1 évvel, végül másfél évvel az agyi elektromos vizsgálatot,* még akkor is ha az illető talán teljesen panaszmentes. Így még időben felismerjük az agyban esetlegesen fennálló, a koponyasérülést követő, ennek kapcsán kialakuló izgalmi gócot, mely a későbbiekben egy koponyasérülés utáni epilepsziának, azaz a posttraumás epilepsziának lehet a kóroki tényezője.

A legközelebbi számban az alkoholos eredetű eszméletvesztéses rosszullétek mellett az ájulásos rosszullétek ismertetésével szándékozom felhívni az olvasók figyelmét e rosszullétek jelentőségére, a közlekedésbiztonság szempontjából.

Dr. Rábai Kálmán

AKTÍVAÉRTEKEZLET

A biztosító egyesületek szerepe a vasút szociálpolitikájában



Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatóját tartja

(Laczkó Ildikó felvétele)

Jelentős esemény színhelye volt február 22-én a Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének székháza: közös tanácskozásra gyűltek össze a négy biztosító egyesület gazdasági és társadalmi vezetői. *Dr. Földesi József* ügyvezető elnök üdvözölte a megjelenteket, közöttük *Koszorús Ferencet,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát, *Tolnai Ildikó* titkárt, továbbá *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettest.

Ezt követően Koszorús Ferenc *A vasutas biztosító egyesületek helyéről és szerepéről a vasút szociálpolitikájában* címmel tartott tájékoztatót. Kiemelte, hogy az egyesületek működésében az utóbbi években alapvető változás következett be, és ez színvonalemelkedést eredményezett mind az üdültetésben, mind a segélyezésben. Mint mondotta: *az egyesületek sajátos módon és módszerekkel igyekeznek beilleszkedni a szociálpolitikai célkitűzések megvalósításának elősegítésébe.* Működésükkel — amely önkormányzati jellegen és önálló költségvetésen alapul — nagy terhet vesznek le mind a szakszervezet, mind a vasút válláról.

Korábban szóba került a négy egyesület összevonásának kérdése. Helyes döntés született azzal, hogy megmarad különállásuk, így jobban tudják erősíteni a vasutasok együvétartozásának gondolatát, erősebben érvényesülhet a segítő szándék, és nem csökken a tagok száma, amely a gazdaságos működés elengedhetetlen feltétele. *A szakszervezet erkölcsi súlyával is támogatja az egyesületi tevékenységet,* és tudatában van annak, hogy bár dolgozói nem tartoznak a vasúthoz, de annak érdekében munkálkodnak.

Az aktívaértekezlet több egyetértést kifejező hozzászólással fejeződött be.

H. K.

A küldöttgyűlés elfogadta az alapszabály módosítását

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete február 25-én tartotta küldöttközgyűlését a MÁV Vezérigazgatóság épületében. Részt vett a közgyűlésen *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára és *Szemők Béla* titkár; a Vezérigazgatóságot *dr. Ács Imre* szakosztályvezető képviselte.

A korengedménnyel nyugdíjba vonult *Lengyel Zoltán* ügyvezető elnökhelyettest tisztségéből felmentették. A közgyűlés, a jelölőbizottság javaslatára, *Lakatos Józsefet* választotta ügyvezető elnökhelyettessé.

Napirenden szerepelt még az alapszabály néhány pontjának módosítása. Az egyesület gazdasági helyzetének, teherbíróképességének gondos vizsgálata alapján határozat született a karácsonyi segély felemelésére. Bővítették a kórházi ápolási segélyben és az árvasegélyben részesíthetők körét. A nagy érdeklődésre tekintettel viszont korlátozni kellett az üdültetési kedvezmény igénybevételi lehetőségét: *ezentúl főidényben a balatonfüredi üdülőkbe csak háromévenként kaphatnak a tagok beutalót.* Ez a differenciálás a tagok többségének érdekét szolgálja.



Tóth László elnök üdvözli a közgyűlés résztvevőit

A vasutasokért

Üzemorvosi rendelő Nagykanizsán

A MÁV nagykanizsai üzemorvosi rendelő első látásra olyan mint a többi. Az ajtók előtt türelmesen ülnek a betegek. Némelyik vörösödő orral, kezében zsebkendővel. De ülnek itt idősebbek, éppen úgy trécselve, mint máshol. A fehér köpenyes ápolónők fejüket az ajtón kidugva kérik a következőt. Ami azonban kívülről nem látszik, az a felszereltség, az ajtók mögötti egészségügyi munka. Mint szakosított MÁV üzemorvosi rendelő, komplett „mini" intézet a kanizsai.

Az első nevet már az emeleti váróban megjegyzem: *Juci néni.* Szinte mindenki így szólítja, még a vele egykorú negyvenesek is. Egy ajtóval beljebb már megtudom, *Tuboly Istvánné* laborasszisztens minek köszönheti ezt a népszerűséget.

— *Az itt töltött időnek. Öt évig a kórházban ápolónőként dolgoztam, onnan jöttem ide pontosan húsz évvel ezelőtt. Akik akkor még gyerekek voltak, ma már felnőttek, de így szólítanak az idősebb vasutasok is.*

— Érettségizett ápolónőként jöttem ide a laborba — folytatja. — Nem akartam úgy dolgozni, hogy ne legyen meg az előírt végzettségem. Pedig mi ott a kórházban sok mindent megtanultunk, a szondázástól a vérvételig. Idős fejjel mégis jelentkeztem a kétéves iskolára.

Azután sorra mutatja mi minden van a laboratóriumban, igazán nem hiányzik onnan semmi. Mégsem erre büszke, hanem a munkájára. A számtalan vizsgálat során két leukémiást talált — időben.

— Nagyon kell figyelni itt a laborban.

Figyelni kell máshol is. *Dr. Kollarits Ágota* és *dr. Markó Hajnalka* két körzetbe osztva várja a hozzájuk tartozó mintegy 2600 vasutast. A megszokott orvosi munka itt kiegészül néhány sajátossággal.

— *Mint üzemorvosok a különféle szemléken is részt veszünk, többek között a munkahely tisztaságát, egészségügyi követelményeit ellenőrizzük* — kezdi a beszélgetés dr. Kollarits Ágota. Azután hosszasan sorolja az üzemorvosi teendőket. Nemrég, éppen ebből szerezte második szakvizsgáját. Ami azonban eltérő más körzetektől, üzemorvosok munkájától, az a vasút sajátosságából fakad.

— Nálunk a munkakör szerint rangsoroljuk az itt dolgozókat. Érthető, hiszen más leterheltsége van a pályamunkásnak, más a mozdonyvezetőnek vagy a kocsirendezőnek. Bizonyos munkakörökben már magas vérnyomással, enyhe rosszulléttel sem lehet munkába állni, mert az utasok százaiért felelnek a vasutasok.

Ugyancsak napi 30-50 beteg vár dr. Markó Hajnalkára, aki egyúttal közegészségügyi felügyelő is. Két segítőtársa, *Nagy Miklós* és *Barti András.*

— A megelőzés fegyvertelen katonai vagyunk — szól viccesen Nagy Miklós. — Vesszük a mintákat s felküldjük a budapesti labornak. Nézzük a munkahelyeken, hogy az előírásokat mennyire tartják be. Hogy fegyvertelenek vagyunk az kiszólás: *abból fakad, hogy a szankció eszköze nem a mi kezünkben van.* Ilyenkor a Köjálnak jelezzük észrevételünket.

— Nagykanizsán mindössze 20 rehabilitációs munkahelyet tartanak nyilván, erre a 40 százalékos rokkantsággal rendelkező dolgozók kerülnek. Alig jobb az egészségügyi helyzete a 30-35 százalékos rokkantnak, de valahol meg kell szabni a határt. Ilyenkor a szakvezetők emberségére apellálunk. Eddig sikerrel, mert bizony évente 35-40 ember kerül ebbe a helyzetbe. Ilyenkor a könnyebb munkát jelentő munkahelyekre javasoljuk a csökkent munkaképességűeket.

Ugyancsak régi vasutas *dr. Szepes Ilona* fogorvos.

— Igazán nem panaszkodhatok, nemrég kaptam a legkorszerűbb fogászati egységkészüléket. Mindenünk megvan, hogy a vasutasokat jól ellássuk. Nálunk szervezett a szűrés, kötelező a rendszeres vizsgálat. *Újabban már a helyi MÁV óvoda gyermekeinél is rendszeresen ellenőrizzük a fogakat,* s természetesen az ipari tanulók ugyancsak gyakran beülnek a székbe.

— Havonta 420-450 beteget kezelek. Hogy kevesebb dolgom legyen, a munkahelyi oktatások alkalmával mi is kérünk lehetőséget egy-egy alapos felvilágosító előadásra. Ha csak minden csoportban egy ember megfogadja a hallottakat, nem beszéltünk hiába.

Győri András

A kollégák embersége

Nemcsak karácsonykor . . .

Az alábbi cselekmény szálai egy brigádértekezletre nyúlnak vissza. Akkor javasolta ugyanis Balázs Zoltán, a miskolci villamosmozdony-vezetők *Április 4.* szocialista brigádjának tagja, hogy a karácsonyi ünnepek alkalmából keressük fel rokkant kollégánkat, *Sejkóczki Elemért,* akinek érszűkület következtében mindkét lábát amputálni kellett.

Megajándékozására összeadott kis közösségünk szerény 2000 forintot. *Példánkat azóta más brigádok és brigádon kívüli dolgozók is követték,* így az üzemfőnökség vontatási üzemegységének kollektívája végül is 11 000 forinttal járult hozzá a rokkant munkatárs anyagi támogatásához.

Sejkóczki Elemér meghatott szavakkal mondott köszönetet a volt kollégák emberséges cselekedetéért.

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Az információban kérdezték — az illetékesek válaszolnak

Az alapszervezetek és a középirányító szakszervezeti bizottságok rendszeresen továbbítják a vasutas-szakszervezet központjába a tagság által felvetett, s válaszadást igénylő kérdéseket. Ezek közül most háromra válaszolunk.

— Milyen díjazás jár az üzemorvosi vizsgálat idejére?

— A dolgozót csak olyan kötelező orvosi vizsgálat idejére illeti meg átlagkereset, amelyeken egészségi állapotától függetlenül köteles részt venni. Ilyen vizsgálatnak minősül az időszakos orvosi vizsgálat. A beteg dolgozó egészségügyi kezeléséhez szükséges vizsgálatok nem minősülnek kötelezőnek akkor sem, ha a vizsgálat lefolytatása csak a dolgozó munkaidejének terhére oldható meg.

Az érvényben lévő rendeletek szerint, az egységes gyakorlat a következő: *ha a dolgozó munkaidőben üzemorvoshoz távozik, azt előzetesen közölni kell felettesével vagy a munkaadó erre kijelölt dolgozójával.* A távol töltött idő igazolt távollétnek minősül, melyre a dolgozót átlagkereset nem illeti meg. Természetesen ha az orvosi vizsgálat idejére a dolgozót táppénzes állományba helyezik, akkor a vizsgálat idejére is megilleti a táppénz.

— Adományozhatnak-e az üzemfőnökségek, Élenjáró szolgálati hely elismerést?

— Az érvényben lévő MÁV munkaverseny-szabályzat alapján az üzemfőnökségeknek lehetőségük volt az *Élenjáró szolgálati hely* elismerés adományozására, de az anyagi források korlátozottsága miatt ezzel a lehetőséggel csak ritkán éltek.

A közelmúltban megjelent MT-SZOT-KISZ KB közös határozat ezen a téren is nagyobb önállóságot biztosít a gazdálkodó egységeknek. Ez év májusában a vasutas-szakszervezet elnöksége, a MÁV illetékes szerveivel koordinálva, újra szabályozza a vasúti szolgálati helyek munkaversenyét és annak elismerési rendszerét. Ez az üzemfőnökségek részére további lehetőségeket biztosít majd az évközi anyagi-erkölcsi elismerések adományozására.

— Kik dönthetnek a kommunista műszakokból származó lakásépítési alap felhasználásáról?

— Az elmúlt időszakban többször változtak a lakásépítés (-vásárlás) munkáltatói támogatására vonatkozó állami jogszabályok és vasúti utasítások. Ezzel egyidejűleg változtak a vállalati lakásépítési alapokkal kapcsolatos pénzügyi elszámolási szabályok is. Így a 900/02/1983/PK XII. számú, a lakásépítés munkáltatói támogatásának elszámolásáról szóló számviteli közlemény *többek között megszüntette a társadalmi munkából származó lakásépítési alap külön számlán való kezelését.* Ezt követően a társadalmi munkából befolyt, a lakásépítés támogatására szolgáló összegeket is a 462. számú számlán (lakásépítési alap) kell nyilvántartani.

Ez a változás a vasúton azonban nem érinti a szolgálati főnökségeknek, üzemeknek azt a jogát, hogy a saját dolgozóik által teljesített kommunista műszakok eredményeként a lakásépítési alap kiegészítésére átutalt összegekkel saját hatáskörben rendelkezzenek.

A MÁV Kollektív Szerződés 7. számú mellékletében megjelent végrehajtási utasítás része az az értesítésminta, melynek értelmében a társadalmi munka ellenértékét a szolgálati főnökség, üzem dolgozói részére *a pénzügyi nyilvántartást végző vasút-igazgatóságok jegyzik elő.*

Tekintettel arra, hogy e kérdésben nem alakult ki egységes gyakorlat, a több irányból érkező kéréseknek megfelelően a MÁV vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete közös állásfoglalást alakított ki, mely *a MÁV Értesítő* 1983. évi 24. számában jelent meg. Ez az állásfoglalás, a pénzügyi elszámolás mellett, egyértelműen kimondja, hogy a társadalmi munkából származó és lakásépítés támogatására szolgáló összegek felhasználására, *a társadalmi szervezetekkel egyetértésben, annak a gazdasági egységnek a vezetője tesz javaslatot, amelynek dolgozói a társadalmi munkát végezték.* Ez tehát a döntési jogkör erősítését szolgálja.

A társadalmi munkából származó, a lakásépítés támogatását célzó összegeket — figyelembe véve a jelentkező igényeket, s az emelkedő építőanyagárakat —, reálértékük megőrzése érdekében lehetőleg a tárgyévben kell felhasználni. Annál is inkább, mert a kommunista műszakok szervezésére sem hatna ösztönzően, ha az átutalt összegek felhasználásával, a személyre szóló támogatás odaítélésével kapcsolatos döntésre csak évekkel később kerülne sor.

Szabó Béla

Váratlan találkozás

Feltűrt gallérral állt a mozdony vezérlőállásán. Azért nem kapcsolta be a fűtést. hogy a hideg fokozza éberségét. Figyelte a pályát.

Még nem volt késő. A hold azonban már tompa fénnyel szórta be a földeket. Szabolcsi és borsodi tájakon haladva intettek a távoli hegyek. Szemével figyelte a jelzők fényeit, melyek szüntelenül felkiáltották hozzá: „száguldhatsz". A váltókon áthaladva remegett alatta a gép. Hallgatta a motor hangját és az éberségi berendezés jeleit.

Időnként a műszerekre és az órára pillantott. Rendben talált mindent. A szerelvény fényes ablakokkal nyúlt el mögötte, miközben vonatok jöttek szemből. Lámpáik sugárvetője egyre nagyobbodott, majd eltűnt a találkozás pillanatában. Süvítő robajjal húztak el egymás mellett.

Már a hét elején elhatározta, hogy következő pihenőjén felkeresi Szilviát. Egy pillanatra ismét maga előtt látta. „Ma este meglepem" — a gondolat csábító volt, de elhessegette. Távolba nézett.

Zöld . . . zöld . . . zöld . . . érkeztek egymást követve a jelzőfények a szürke homályból. Mindannyiszor elégedetten jegyezte meg: — soha rosszabb utat!

A mozdonyzajban egyszer csak hallja, hogy rádión keresik.

— Öthatvanegyes! Öthatvanegyes! Jelentkezz! Vétel.

— Öthatvanegyes jelentkezem. Vétel — szólt minden izgalom nélkül a rádióba.

— Szerencsés vagy fiú. Ki tudtam szorítani a pihenődet. Hétfőn kezdel a fordulódban. Vétel.

— Rendben. Hétfőn kezdek. Kösz . . . !

Finom kattanás. Háring személyzetirányító hangja eltűnt az éterben. Csak visszatérő zörejek, sípoló pattogások kísérték tovább.

Jó hangulat lepte meg. Háring tud mindent. Okos és megbízható barát — jegyezte meg.

Már Hevesben jártak. A réteken ködfátyol lebegett. Aztán minden átmenet nélkül a vonat is elmerült az átláthatatlan fehérségben. Csak a sátorjelzőre számíthatott. A gép futásából tudta merre járnak. Nem érzett félelmet. Megszokta már a késő őszi és a téli estéket. Vak repüléshez hasonlította. Olyan volt minden, mint a Deltában az a TU 154-es, melyet mesterien navigáltak a kifutóra.

Kürtjeleket adott a ködben. Mint a tengeri hajó dudálva jelezte érkezésüket. Közben ráfékezett. A vonat követte a parancsot. Sebességet veszítve szaladtak át Pécelen. Itt-ott felszakadt a köd, hogy nem sokkal később ismét beburkoljon mindent. Kőbányán csökkentett sebességgel gördültek át. A gép ringásából érezte, hogy a százlábú-hídhoz érnek. A pályaudvar ívfényeiben feltűnt a csarnok. Ekkor leengedte az ablakot és kihajolva figyelt.

A megérkezett vonat ontotta az utasokat. Nézte a mozdony mellett elhaladó tömeget. Visszhangozva csörömpöltek a targoncák. Várakozók és érkezettek ölelték egymást.

Amikor a szolgálat leteltével kilépett a Baross térre, kísértő vágyat érzett egy korty italra. A Rákóczi úton tétovázás nélkül lépett be az első presszó ajtaján . . . Halk zene szólt. Ebben a színes, meghitt hangulatú félhomályban egy szabad asztalhoz tartott, miközben egy pillanatra megállt. Fürkésző tekintete meglepődést takart. Értetlenül és zavartan köszönt, s máris továbblépett.

A válasz alig észre vehető bólintás volt.

Akinek a köszönés szólt lila ruhát viselt és mélyen elpirult, nem tudta, hogy mindez mit jelenthet . . .

A férfi lopva a lila ruhás társaságát figyelte. Az asszony — akit a lila ruhás nő Cecilnek szólított — szüntelenül csevegett.

— Egy Martinit! — szólt a felszolgálóhoz.

— Igen, uram! Egy Martinit . . .

A lila ruhás látszólag Cecilre figyelt, ám szemei a férfit keresték. „Hogy került ide? Nem szokott eszpresszóba járni!"

A férfit is meglepte a váratlan találkozás. Csupán egy korty Martinit kívánt, hogy feloldja a nyugtalanító est hangulatát. És, hogy itt? Pont itt, ebben a presszóban találkoznak, arra gondolni sem mert.

— Figyelted ezt a férfit? — kérdezte Cecil a lila ruhástól.

— Melyiket?

— Ezt, aki itt ment el mellettünk.

— Nem! Nem láttam — tiltakozott. — Miért?

— Lenyűgöző az egyénisége, s az a fölény, ahogy ott ül az asztalnál. Tudod mit, fiam, ezt nem mindenki utánozná. — Szemei szinte felragyogtak. Lassú mozdulattal ajkához emelte a poharat.

A lila ruhás nyugtalansága fokozódott, gondolatai máshol jártak. „Miért jött pont ide? Várna valakit?"

— Most nézz oda, de ne feltűnően — biztatta barátnőjét Cecil, és szinte lázba jött. — Ugyan, szólj már, milyennek találod? Ugye jó fej? Csak egyszer beszélhetnék vele — Cecil szavai suttogóvá váltak.

A lila ruhás csupán félfordulatot tett. Ezúttal nem takarta Cecil előtt érdeklődését. A férfi pedig mintha megérezte volna a nyugtalan szempárt, megemelte a fejét és engedte, hogy találkozzon tekintetük. Csak egy rebbenésre kapcsolódott egymásba a két szem.

Éjfél felé járt az idő. A vendégek ritkultak. A zene fénytelenül verődött vissza a lambériáról.

— Kérem a számlát — szólt a férfi a felszolgálóhoz.

— Volt két Martini!

— Igenis tisztelettel, két martini! Nyolcvanöt.

A pénzt az asztalra tette. Még mondott valamit, azután eltávozott.

— Kár volt idejönnünk — fordult Cecilhez a lila ruhás. — Ez volt az első és utolsó, hogy ilyen helyre beteszem a lábam.

— Ugyan már. Ne légy gyerek — kacagott fel Cecil. — Végül is jól kibeszéltük magunkat. Anélkül, hogy történt volna valami.

A lila ruhás erre a megjegyzésre mintha sápadtabb lett volna egy árnyalattal.

A férfi közben elindult a kijárat felé. Ezúttal nem nézett a két nő asztalához.

„Ne . . . ne menj még" — mondta volna a távozó után, de nem mert megszólalni.

— Nem szép tőled, szép fiú, hogy elmentél — jegyezte meg Cecil.

A lila ruhás hirtelen felállt.

— Tudod ki volt? A volt férjem — mondta szinte zihálva. Hangja szaggatott és színtelen volt. Riadtsága szembetűnő.

— A férjed? De hisz ez nem lehet . . .! — kiáltott fel a meglepett Cecil, miközben barátnője kapkodva szedte össze a táskát, kesztyűt, bundát, s indult a kijárat felé. Barna szemeiben szorongó félelem ült.

„Még hogy a férje volt? A férje?" — mormolta maga elé az Ampelos hatásától kissé mámoros Cecil. Táskájáért nyúlt, hogy fizessen. Átnézett az elhagyott asztalhoz.

— Szilvia! Várj, én is megyek! — kiáltott Cecil a távozó barátnője után . . .

Az utca ködbe burkolózott. Szilvia tétova léptekkel először balra indult, aztán jobbra. Nem tudta, hogy éppen ellenkező irányba tart, mint a volt férje.

Vándorgaléria a Keletiben

Rangos, magas színvonalú képzőművészeti tárlatnak adott otthont február 23. és március 4. között a 100 éves Keleti pályaudvar nemzetközipénztárcsarnoka. A patinás teremben rendezte meg ugyanis a KSH Számítástechnikai és Ügyviteli Szervező Vállalat (SZÜV) szakszervezeti bizottsága a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi szakszervezeti bizottságával közösen a SZÜV Vándorgaléria zárókiállítását.

A megnyitón *dr. Losonci Miklós* művészettörténész mondott beszédet. Szenvedélyes szavakkal beszélt közművelődési politikánk fejlesztéséről. Jó ötletnek tartotta, hogy ilyen forgalmas pályaudvaron, mint a Keleti, mindenki számára láthatóvá tegyék korunk képzőművészeti remekeit. Dr. Losonci Miklós végezetül kedves szavakkal köszönte meg a vasutas szakszervezetnek, a Keleti üzemfőnökségnek, hogy otthont adtak ennek a tárlatnak.

Ezután a meghívottak, valamint az érdeklődők megtekintették a kiállítást, amelyet a rendezők érdekesen állítottak össze. A bemutatott alkotásokat (festményeket, grafikákat, kisplasztikákat, kerámiákat, textileket és gobleineket) nagyon élvezhetően ötvözték korunk nagy technikai vívmányával, a számítógéppel. A SZÜV szakemberei által kiállított komputer számos programmal szórakoztatta az érdeklődőket. Kívánságra például a számítógép képernyőjén kiírták a 100 éves Keleti történetét vagy valamelyik művész adatait.

A látogatók sokat időztek Korompáky Sándor *Múlandóság* című kegyetlen, de ugyanakkor nagyon is valóságosan ábrázolt festménye előtt. Nagy érdeklődés kísérte még Probstner János *Hegedű* című kisplasztikáját, amely valódi nagyságú, és igazi porcelánból készült. A kiállító hatvanöt művész között volt egy vasutas is: a szegedi *Szekfű János,* aki már 10 éve nyugdíjas.

A mindenki számára nyitott tárlatot — a vendégkönyv alapján ítélve — sok ezren tekintették meg. **(séra)**



Dr. Losonczi Miklós megnyitja a kiállítást
(Hollósi Zoltán felvétele)

Tavasszal és ősszel

Szakszervezeti ifjúsági napok

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a KISZ Budapesti Bizottsága az idén is megrendezi a szakszervezeti ifjúsági napokat. Két szakaszban, tavasszal és ősszel kerül sor a rendezvényekre.

A gazdag programban tavasszal kulturális és közművelődési vetélkedők, ősszel pedig politikai tanácskozások, szakmai és sportversenyek lesznek. Május 4-én rendezik például a SZOT-székházban a szakmunkástanulók ünnepélyes munkássá avatását, amelyen a főváros legjobb 200 tanulója vesz részt.

Tyű, azt a tyúkcsontját!

Nem mindennapi eset a MÁV Kórházban

Sose gondoltam volna, milyen könnyen történhet nagy baj az emberrel, aminek rögvest kórház a vége. Mert csak tessék elképzelni: nyugodtan ebédelek, s egyszer csak, jaj! *Megakadt a főtt tyúk mellcsontja a torkomon!* Nem volt mit tennem, rohantam a MÁV Kórházba, a gégészetre.

Az ügyeletes doktornő megvizsgált, de bizony nem talált semmi rendellenességet. — *Gyerünk gyorsan röntgenre!* — adta ki a jelszót. Ám hiába minden. Egyik felvételt a másik követte, azonban egyiken sem akadtak a tyúkmellcsont nyomára. Folyadékot itattak velem, úgy fotózták a torkomat. Aztán nem is egy orvos tanulmányozta a filmet, persze eredménytelenül.

— Valószínűleg már lenyelte — mondták —, csupán a csont által okozott sérülés fájdalmát érzi még a kedves betegünk.

— *Nem, nem! Az a fránya tyúkcsont még mindig a torkomban van* — állítottam makacsul, kicsit attól félve, hogy kidobnak. Ehelyett ágyba dugtak. Négy szobatársam jókat derült az eseten. Közben azért azt is mondogatták, hogy ilyen lelkiismeretes kórházi személyzet, mint itt, talán sehol sincs. Ez a tapasztalatuk.

Ez alatt röntgenfelvételeim az adjunktus úrhoz kerültek. Két nap egymás után vizsgálgatott, majd rábízott személyesen az osztályvezető főorvosasszonyra. S mit ad isten? Hipp-hopp — hirtelen kiemelte torkomból a csontot. Sérülés- és fájdalommentesen.

Nem állhatom meg, hogy köszönetet ne mondjak mindannyiuknak. Köszönöm azt is, hogy négynapos kórházi tartózkodásom idején valóságos kis generálozást kaptam, vagyis igénybe vehettem a belgyógyászatot, a szemészetet és a fogászatot.

Reiner Lászlóné
nyugdíjas

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete a 34. vasutasnap alkalmából az idén is Budapesten rendezi meg a vasutas képzőművészek 34. kiállítását. A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok, valamint családtagjaik vehetnek részt

festményekkel,
grafikákkal,
szobrokkal,
domborművekkel,
érmekkel és plakettekkel.

Minden alkotáson fel kell tüntetni a mű címét, az alkotó nevét, pontos lakócímét (irányítószámmal) és munkahelyét. A képeket megfelelő kerettel ellátva kérjük beküldeni.

Beküldési határidő: *1984. június 8.* Cím: *1081 Budapest VIII., Népszínház u. 29.*

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsürizi és tesz javaslatot a díjazásra. A határidőn túl érkezett műveket nem áll módunkban zsüriztetni.

A díjak a következők:

Festészet — grafika:

1. Legjobb emberábrázolás	3500 forint,
2. Legjobb munkaábrázolás	3000 forint,
3. Legjobb tájkép	2500 forint,
4. Legjobb grafika	1000 forint.

Szobrászat:

1. Legjobb emberábrázolás I.	3500 forint,
2. Legjobb emberábrázolás II.	3000 forint,
3. Legjobb munkaábrázolás	3000 forint,
4. Legjobb érmész	2000 forint.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége különdíjat tűz ki olyan műalkotásokra, melyek a vasút fejlődését, a vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit ábrázolja. Festészet 3500, szobrászat 3500, grafika 2000 forint.

Vasutasok Szakszervezete

Teremfoci Szegeden és Hatvanban

Hat vállalati csapat részvételével teremlabdarúgó-tornát rendeztek a közelmúltban *Szegeden,* amelynek győztese a vasútigazgatóság szakszervezeti bizottságának a csapata lett. Jutalmuk kétezer forint értékű sportfelszerelés és a vándorserleg, amelyet egy évig őrizhetnek.

A közelmúltban a *hatvan—salgótarjáni pft-főnökség* KISZ-bizottsága a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságával közösen teremfoci- bajnokságot rendezett a városi sportcsarnokban. A bajnokságra hat csapat nevezett be. A győzelmet a pft-főnökség csapata szerezte meg. Második a kocsivizsgálók, harmadik pedig a kocsiműhely csapata lett.

Péter István második helye a Maler Kupában

A közelmúltban a svédországi Vaterasban rendezték meg a kötöttfogású Maler Kupa küzdelmeit. A magyar birkózók nagyszerű teljesítményt nyújtva a csapatverseny második helyét szerezték meg a szovjet együttes mögött.

A 68 kg-osok mezőnyében a magyar színek képviseletében Péter István, az SZVSE kiválósága második lett, a világranglista harmadik helyezettje, a nálánál sokkal rutinosabb versenyző, a lengyel Kopanski mögött.

Asztalitenisz-bajnokság

A sátoraljaújhelyi pft-főnökség szb-je asztalitenisz-bajnokságot rendezett a főpályamesteri szakaszok között. A versenyen ötvenen vettek részt. A döntőt Szerencsen, a gmpsz kultúrtermében rendezték.

A győztes a III. főpályamesteri szakasz dolgozója, *Tóth József* lett. Második *Szilágyi Sándor*, harmadik Kassai István.

SZENTESI TERMÉSZETJÁRÓK

Készülnek a tavaszi túrákra

Szentesen és környékén alig van túralehetőség. Igaz a februári ítéletidő alaposan próbára tette az ott lakó természetbarátok állóképességét. Az edzésnek számító, város körüli terepjárás közben, hatalmas hóviharral találták szembe magukat és kilenc órássá vált a rendhagyó túra.

A szakosztályt egyébként érzékenyen érintette a közlekedési tarifa felemelése, mert a szentesi természetjárók nemcsak vasutasokat tömörítenek. Az öthatszáz forintos útiköltséget még a kedvelt időtöltés érdekében sem tudta mindenki vállalni. Ezért a múlt évben 23 felnőtt és 11 ifi tag vált ki a szakosztályból. A gazdag programokban ennek ellenére népes csapatok vettek részt és a vasutasok jó hírnevét a múlt évben is erősítették a természetjárók nemcsak Szentesen, hanem a város határain túl is.

Tavaly is többször jártak külföldön. A kassai természetjárókkal kialakult hagyományos kapcsolat révén megismerkedhettek a Tátra természeti szépségeivel, a felvidéki városokkal. Viszonzásul a kassai vendégeket végigvezették *Szarvaskő, Szilvásvárad* turistaútjain, majd az Almási-völgyön keresztül *Egerben* kötöttek ki, ahol a vendégeknek volt miben gyönyörködniök.

Az országos rendezvények keretében többek között ott voltak a szentesi vasutasok a Pilisnyeregben, a Vöröskőnél, a Csóványoson rendezett túrákon. Büszkék arra, hogy az országos vasutaskupa versenyén a *Harangozó, Hegyaljai, Kollár, Balyi* csapattal harmadik helyen végeztek. Az elmúlt évben 19 nyílt túrán és 88 túranapon 500 résztvevő volt.

A fiatalok neveléséből is kiveszik a részüket a szentesiek. A természetjárást vonzóvá tették a fiatalok körében is. A helyi Petőfi és Damjanich Általános iskolával szoros kapcsolatban állnak. A hétvégi rövidebb kirándulásokat a költségesebb utazás mellett is meg tudták valósítani. A távolabbi kirándulásokra, a budapesti múzeumlátogatásokra ezúttal kevesebben jöttek el.

A szentesi vasutas természetjárók egész tevékenysége nyílt. Például a makói redőnygyár szocialista brigádjainak a túravezetését ők vállalták, és sikeresen le is bonyolították a *Szentendre—Visegrád—Esztergom—Dobokógő*-útvonalon. Szoros baráti kapcsolatot tartanak fenn a város másik két természetjáró szakosztályával is.

A „Tájak, korok, múzeumok"-mozgalom jegyében a tömegesítő túrák nagyon népszerűek. — Már készülnek a legközelebbi tavaszi nagy túrára. Zala felfedezése a cél. A másik nagy túra a Rákóczi nevet viseli, amelynek központja Sátoraljaújhely lesz. Ezen az országos rendezvényen is ott lesznek a szentesi vasutasok.

A fegyelmezett túráknak, a gazdag programoknak Szentesen rangjuk van. Mindezeket összekapcsolja a szakosztályban kialakult baráti légkör. Nem véletlen, hogy ebben az évben már 25 vasutas jelentkezett a Szentesi Vasutas SC természetjáró szakosztályába.

Fogas Pál

KÖZGYŰLÉS

Eredményes évet zárt a DVMSE

Március 2-án tartotta közgyűlését a Dombóvári Vasutas Munkás Sport Egyesület, amelyen *Rajna Józsefné* adott számot az elmúlt évi eredményekről és a tervekről.

Elmondotta többek között, hogy az egyesület új létesítménnyel is gazdagodott. Átadták például a kosárlabdacsarnokot, amely lehetővé teszi a sportolók jobb felkészülését, a B kategóriás kosárlabda szakosztály előrelépését.

A DVMSE a 76 Tolna megyei egyesület közül *a rangsorban a negyedik helyre került, 663 ponttal.* Erősödtek nemzetközi sportkapcsolatai is, például az Erfurti Lokomotív, a Berlini Treptov és a Start Bratislava egyesületeivel. Valamennyi szakosztály az elmúlt esztendőben teljesítette terveit. A férfi asztalitenisz csapat a 2., a női pedig az 5. helyen végzett. Ez az eredmény már reményt jelenthet az NB III.-ba való jutásra. A húsz atlétából tizennyolcan szereztek minősítést. *Banai Róbert* futó három országos bajnoki címet is szerzett.

A birkózó szakosztályból 23-an szereztek minősítést. *Visnyi Attila* kötöttfogásban magyar bajnok lett és az elmúlt évi teljesítménye alapján meghívták a felnőtt válogatott keretbe.

A férfi kosárlabdacsapat eredményeivel is elégedettek a szakvezetők. Az NB II. nyugati csoportjában évek óta dobogós helyen áll. A ladarúgó szakosztály már kevesebb dicsérő jelzőt érdemel. A területi bajnokságból is kiesett a csapat.

A sakk- és a természetjáró szakosztály tevékenysége elismerésre méltó.

K. A.

Sportfarsang Szombathelyen

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság január 18-án sportfarsangot rendezett a vasi megyeszékhelyen. A játékon több mint 120 vasutas vett részt, akik a körzeti üzemfőnökségek és a vállalati szakszervezeti bizottságok által rendezett helyi versenyek legjobbjai voltak.

Helyezések. **Teke, csapat:** 1. Szombathelyi Járműjavító, 2. Szombathelyi ÉHF zalaegerszegi építésvezetősége. 3. Szombathelyi KÜF. **Egyéni:** 1. *Szabó Gyula,* Szombathelyi ÉHF zalaegerszegi építésvezetősége, 2. *Szalai Ferenc,* Szombathelyi Járműjavító, 3. *Horváth István,* Szombathelyi KÜF.

Asztalitenisz, női egyéni: 1. *Bodorkós Istvánné,* Szombathelyi Járműjavító, 2. *Illés Mária,* Utasellátó Vállalat, 3. *Kassai Józsefné,* Szombathelyi Járműjavító. **Asztalitenisz, férfi csapat:** 1. Szombathelyi Járműjavító, 2. Celldömölki KÜF. 3. Szombathelyi KüF. **Egyéni:** 1. *Szabó Imre,* Szombathelyi KÜF, 2. *Lóránt Sándor,* Szombathelyi Járműjavító. 3. *Péczeli László,* Szombathelyi Járműjavító.

Sakk, csapat: 1. Celldömölki KÜF, 2. Szombathelyi MÁV Igazgatóság, 3. Szombathelyi Járműjavító. **Egyéni:** 1. *Stubán Ernő,* Celldömölk építési főnökség, 2. *Hetényi József,* Celldömölk KÜF, 3. *Imre József,* Celldömölk KÜF.

MHSZ évadzáró közgyűlés

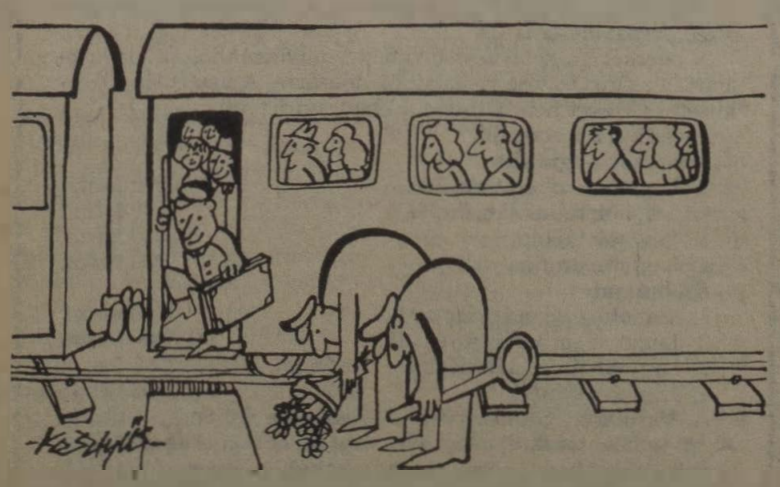
A miskolci vontatási üzemegységnél február közepén tartották meg az MHSZ évadzáró közgyűlését. *Sasi István,* a honvédelmi klub titkára beszámolójában elmondta, hogy az 1983-as év eredményes volt. Az MHSZ által meghirdetett valamennyi versenyen résztvettek, s jó eredményeket értek el. A vasutas lövészek országos versenyén például sikeresen szerepelt *Bodnár István* és *Oleszka József.*

Az elmúlt évben többször is rendeztek házi versenyeket, amelyeken ötszáznál is többen vettek részt. Az általuk patronált Kun Béla utcai általános iskola tanulói számára egy alkalommal kispuska-lövészversenyt rendeztek. Társadalmi munkában csinosították a lőteret, s hulladékvas-gyűjtést szerveztek.

Jutalmazás

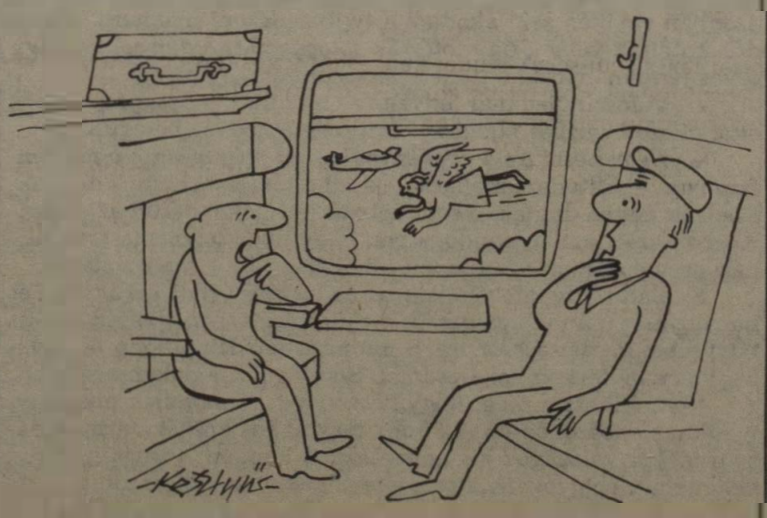
Hagyomány már a Szolnoki MÁV—MTE-nél, hogy minden évben elismerésben részesítik az egyesület társadalmi aktivistáit. Legutóbb az egyesület Vésző úti sportcsarnokában mintegy száz társadalmi munkást köszöntöttek és jutalmaztak.

Új szolgáltatás



— Mindent a kedves utasért!

Jogos a kérdés



— Megmondaná hol járunk?

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

HÍREK

— **Brigádvezetők értekezlete.** A soproni csomópont brigádvezetői február 16-án értekezletet tartottak Sopron állomáson. Preiner Józsefné munkaversenyfelelős értékelte az 1983. évi brigádmozgalmat, a kollektívák vállalásainak teljesítését. A csomóponton 12 szocialista és két munkabrigád dolgozik összesen 155 taggal.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A gyékényesi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága február 21-én ünnepséget rendezett azoknak a vasutasoknak a tiszteletére, akik az elmúlt esztendőben vonultak nyugdíjba. A harminckét dolgozót a zákánytelepi általános iskola úttörői műsorral köszöntötték. Utána Zámbó Tibor üzemfőnök méltatta a nyugdíjba vonult vasutasok érdemeit, majd átadták részükre a szakszervezeti bizottság ajándékát.

— **Kiállítás a váróteremben.** A Miskolc—Tiszai pályaudvar kultúrvárótermében Pallagi Tamás amatőr festőművész nemrég megnyitott kiállításában gyönyörködhettek az utasok. A nagy sikert aratott kiállítást a miskolci vasutasok Vörösmarty Mihály Művelődési Háza rendezte.

— **Masinisztabál Miskolcon.** A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza és a villamosmozdony-vezetők Április 4. szocialista brigádja február 17-én masinisztabált rendezett a kultúrotthonban. A bál megnyitása előtt műsort adott a művelődési ház rajkózenekara és társastánccsoportja. Közreműködött Komáromi Ilona és Simonyi Ferenc nótaénekes is.

— **Előadás.** A kiskunhalasi vasutasok művelődési háza otthont ad az eszperantó szakkörnek is. A szakkör tagjainak a közelmúltban dr. Jáki Ferenc professzor, az Állami Nyelvvizsgabizottság eszperantó tagozatának elnöke tartott előadást magyar és eszperantó nyelven az Ómagyar Máriasiralom eredetéről és jelentőségéről.

— **Nyugdíjba vonultak.** A közelmúltban ünnepséget rendeztek a püspökladányi körzeti üzemfőnökségen azoknak a nyugdíjasoknak a tiszteletére, akik tavaly mondtak búcsút a vasútnak. A huszonkét egykori vasutast Kiss Simonka József állomásfőnök és Vaál János szb-titkár köszöntötte, és méltatta több évtizedes munkásságukat, majd átadta az szb ajándékait. Utána fehér asztal mellett idézték fel az elmúlt évtizedek emlékezetes eseményeit.

— **Tanácskozás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetői a közelmúltban tanácskozást tartottak, amelyen a gazdasági vezető beszámolt az elmúlt évi eredményekről, majd a résztvevők döntöttek a különböző brigádkitüntetések adományozására előterjesztett javaslatokról.

— **Családi est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban február 17-én családi estet rendeztek a vasutasok és hozzátartozóik részére. A már hagyományos farsangi esten Bojtor Imre, Urbán Katalin és Varga Éva népdalénekesek adtak nagy sikerű műsort, majd a disznótoros vacsora után a határőrség zenekara szórakoztatta a közönséget.

Halálozás

Életének 62. évében meghalt Érdi Péter, a ferencvárosi pft-főnökség nyugalmazott szakaszkezelő főpályamestere. 1945 óta volt tagja a pártnak. Több mint harminc évig aktívan tevékenykedett a szakszervezeti mozgalomban is. Húsz évig a ferecvárosi pft-főnökség szb-elnöke volt. Lakóhelyén, Dunavarsányban a községi tanács társadalmi elnökhelyetteseként és a Hazafias Népfront helyi csoportjának elnökeként tevékenykedett. Társadalmi és gazdasági munkáját több kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend bronz fokozatával, valamint a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatával is elismerték.

Temetése február 3-án volt a dunavarsányi köztemetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/b fszt. 2. alatt levő 2 plusz fél szobás, étkezős, loggiás, komfortos lakásomat, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet, kérek másfél szobás, földszintes, kiskertes, komfortos lakást. Lehet tanácsi is, lehetőleg IV., XIV., XV. kerületben. Megtekinthető egész nap. Kovács István.

Elcserélném Ercsiben levő (Budapesttől 30 km) felújított kétszobás, komfortos (kerttel és gazdasági udvarral) MÁV-bérlakásomat budapesti egyszoba-összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben: 67-04 üzemi, és 135-674 városi telefonszámon. Lehoczky Ákos.

Elcserélném Boglárlellén szabadstrandnál, centrumban levő, 315 négyszögöles kerttel, hét helyiségből álló összkomfortos házamat Budapesten, zöldövezeti 2-3 szobás házra. Érdeklődni a 315-098-as telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kőbányai út 18. fszt. 3/a alatt levő egyszoba-összkomfortos, 32 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat lehetőleg Budapest külső kerületében vagy Szolnokon, Kecskemét körzetében másfél vagy kétszobás MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Lehetőleg aktív MÁV-dolgozóval. Szitás Ferenc.

Elcserélném egyszoba-komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat saját tulajdonú házra, vidékre is, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat—vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném nagykanizsai 73 négyzetméteres komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat ugyanolyan komfortfokozatú kisebb pécsi lakásra. Cím: Brém Jánosné, Nagykanizsa, Béke u. 86.

Elcserélnénk a Keleti pályaudvarnál levő 50 négyzetméteres, gázkonvektoros, komfortos MÁV-bérlakást, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet, plusz 30 négyzetméteres telefonos szoba-konyhát, másfél szobás komfortos, telefonos tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni 7—14 óráig a 324-150, este a 343-023 telefonszámon.

Elcserélném Budapesten MÁV-lakótelepi 80 négyzetméteres 2 szoba hallos, komfortos bérlakásomat egyszoba-komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a 277-546, vagy a 272-144-es telefonszámon, 18—20 óra között.

Elcserélném Herceghalom állomáson levő — két szoba, konyha, fürdőszoba, külön W. C., éléskamra — MÁV-bérlakást egyszoba-konyhás MÁV-bérlakásra. Cím: özv. Dudok Istvánné, Herceghalom, MÁV-állomás, fszt. 1., 2053.

Elcserélném Dunaharaszti állomás közelében levő 60 négyzetméteres, kétszobás, komfortos, kertes, MÁV-bérlakásomat (külön gazdasági udvar, gazdasági épület) budapesti kisebbre, garzon is megfelel. Érdeklődni lehet 7-től 15 óráig a 19-70-es üzemi és a 138-215 városi telefonszámon, Reményi Józsefné.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos út 104. sz. IV. emeleten levő másfél szobás összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV-lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Vácı út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—1451. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1984. MÁRCIUS 30.

Szabadságunk születésnapjára

Április 4-én lesz 39 esztendeje, hogy sokat szenvedett országunkra felvirradt a szabadság hajnala, az utolsó fasiszta csapatok is kitakarodtak az országból. Az ünnep alkalmával tisztelettel és megbecsüléssel gondolunk a felszabadító szovjet hadseregre, akik vállalva a fasizmus ellen vívott harc fő terhét, óriási áldozatok árán nemcsak hazájukat védték meg, hanem a népek tízmillióinak hozták el a szabadságot.

Harminckilenc év alatt a félfeudális Magyarország helyén egy fejlett, szocialista ország jött létre. A párt vezetésével a magyar nép a romok helyén felépítette azt az országot, amely régen nemzeti nagyjaink előtt is csak mint a távoli jövő ígérete, mint egy álomkép lebeghetett.

Talán nincs élőbb bizonyíték a politikai, gazdasági és társadalmi változás történelmi jelentőségére, mint az, hogy napjainkban már egész generációk élnek, amelyek csak tankönyvből, elbeszélésekből ismerik a kizsákmányolást, az elnyomást, a jogtalanság, a nyomor történelmét és a háború borzalmait.

A csaknem négy évtized történelmi jelentőségű haladása elvitathatatlan. Ugyanakkor azt is tudjuk, hogy az elmúlt esztendőkben egyre nehezebb körülmények között kellett megbirkóznunk teendőinkkel. Minden bizonnyal a következő évek sem lesznek könnyebbek, hiszen munkánk feltételei aligha változnak meg alapvetően.

Eredményeinket világszerte elismerik, megbecsülik. Népünk is nagyra értékeli vívmányainkat, s ez jól kifejeződik a politikai bizalom naponta tapasztalható jeleiben, megnyilvánulásaiban. Hogy feladatainknak a jövőben is sikeresen eleget tudjunk tenni, át kell gondolnunk az elmúlt években végzett munkánk tanulságait, mert csak így találhatjuk meg a leginkább célravezető megoldási módokat.

A gazdálkodás hatékonyságának növelése azt igényli, hogy sok mindent a korábbiakban megszokottól eltérő módon csináljunk. És ez nem csupán szükséges, de a gyakorlati tapasztalatok ennek lehetőségéről is tanúskodnak. A körülmények kényszerítő hatására, a megújulás szükségességét felismerve számos kiaknázatlan tartalék feltárásához jutottunk el az elmúlt években.

A kezdeményező-, vállalkozókedv kibontakozása új megoldások sorát hozta felszínre. Ez a szemlélet és gyakorlat ugyan még nem fogja át társadalmunk egészét, de pozitív, előrevivő hatása máris elevenen érződik.

A párt- és állami vezetés a kezdeményezéseket felkarolva keresi az előrelépés, a megoldás módját. Több területen megkezdődött az állami irányítás formáinak korszerűsítése. Továbbléptünk a vállalatok szervezeti rendszerének, belső irányítási rendjének fejlesztésében. Oldódtak a tulajdonviszonyok értelmezésében mutatkozó korábbi merevségek, szorgalmazzuk a szocialista tulajdon különböző formáiban rejlő lehetőségek jobb kiaknázását.

A gazdasági hatékonyság fejlesztésében jobban építünk az érdekeltségre. Ennek szellemében ösztönözzük a különböző vállalkozási, társulási szervezetek kibontakozását, a teljesítményre orientáló bérezési formák alkalmazását. Folyik a munka egy korszerű iparpolitikai koncepció kidolgozására.

Az ár- és jövedelempolitika területén, a hitelpolitikában, a pénzügyi viszonyokban, a kidolgozás vagy megvalósítás folyamatában van egy sor olyan intézkedés, amely fokozottabban épül a szocializmus áru- és pénzviszonyaira. Folynak a munkálatok a gazdaságirányítási rendszer tökéletesítésére, a gazdasági reform továbbvitelére is.

Az intézkedések hatása lassan érlelődik. Sikerült lassítanunk, majd megállítanunk külföldi eladósodásunk folyamatát. Sőt adósságállományunk valamelyest csökkent. Megőriztük az ország fizetőképességét és hitelezőink bizalmát. És ez a jelenlegi világgazdasági viszonyokat figyelembe véve nem kis eredmény.

A közlekedés, ezen belül a vasút tevékenysége sem független a népgazdaságtól. Árut ugyan nem termelünk, de részt veszünk a nemzeti jövedelem létrehozásában, a tranzitszállításokkal és kocsiparkunkkal hozzájárulunk devizatartalékaink növeléséhez, illetve kíméléséhez.

A vasútról szólva el kell mondani, hogy néhány év alatt igen nagy változáson ment keresztül. A teljesítmények számszerű emelkedésére a közeljövőben nem számíthatunk. A mennyiség helyett a minőség, a gazdaságosság került előtérbe. Ez pedig új hozzáállást, újfajta gondolkodásmódot, új vezetési stílust követel. A rugalmasság, az alkotókészség, a közgazdasági eszközök helyes alkalmazása ma már nem nélkülözhető követelmény.

A jobb minőségű, gazdaságosabb munkára irányulnak azok a munkaverseny-vállalások, amelyek hazánk felszabadulásának 40. évfordulójának méltó megünneplésére már a múlt év őszén megfogalmazódtak — amelyek első szakaszának értékelése most folyik —, s tart egészen 1985 végéig. Ezt a versenyciklust minden munkaterületen úgy kell kihasználni, hogy szolgáltatásaink minősége, össztevékenységünk gazdasági eredményessége javuljon. A vállalások mindenkor igazodjanak a szolgálati hely legközelebbi feladataihoz, segítsék a vasútüzem egészének tevékenységét.

Eredményeink hatása túlnő a vasút keretein, a többi magyar dolgozóéval együtt határainkon is. Sikereink még vonzóbbá teszik a szocialista társadalmat, előrehaladásunk lelkesíti munkástestvéreinket világszerte: egyeseket saját, felszabadult hazájuk felvirágoztatására, másokat az életet jelentő szabadságuk kivívására. Nagy nemzeti ünnepünkön erre is gondolunk, hiszen felszabadulásunkat a nemzetközi munkásmozgalom élenjáró erejének, a szovjethatalomnak köszönhetjük. S hogy ezt a hatalmat megtarthattuk, saját erőfeszítéseink mellett az is segítségünkre volt, hogy mindig magunk mellett érezhettük a nemzetközi munkásmozgalom erejét, a haladó emberiség támogatását.

A teljesítmények alapján

A MÁV 8,4 napi bérnek megfelelő részesedést fizet

Az elmúlt évi eredmények alapján a MÁV az idén 8,4 napi bérnek megfelelő nyereségrészesedést fizet. A kifizethető év végi részesedés az előző évihez képest 0,9 nappal kevesebb ugyan, abszolút összegben azonban a csökkenés kisebb mértékű, mert az 1982-höz viszonyított bérszínvonal emelkedett. A központilag engedélyezett bérszínvonal-fejlesztést — a vasutas-szakszervezet kezdeményezésére — a MÁV 0,3 százalékkal megemelte. *Igaz, hogy az év végi részesedés abszolút összege alacsonyabb az előző évinél, a tervezettnél azonban 14 millió forinntal több,* s végső soron jövedelemcsökkenést nem jelent. A közvetlen anyagi juttatások egy dolgozóra jutó összege — az előző évihez viszonyítva — 1648 forinttal emelkedett.

Az év végi részesedés elosztása az 1981—1985. évi *MÁV Kollektív Szerződés* 9. számú mellékletének IV. fejezete alapján a következő irányelvek szerint történik.

Az önállóan könyvelő önelszámolási egységek (vasútigazgatóságok, járműjavító üzemek, építési főnökségek stb.) az állandó keretrészből — azonos elvek alapján — korrigált bérkeretük arányában, a változó keretrészből pedig gazdálkodásuk eredményességének mértékében, külön jogosító feltételek alapján részesülnek.

A vasútigazgatóságoknál nyereséget növelő tényező a minden év elején meghirdetett szocialista versenyben elért eredmény. Az első helyezettet egynapi bérnek megfelelő összeg, a második helyezettet pedig fél napi bérnek megfelelő többlet év végi részesedés illeti meg.

Az igazgatóságok 1983. évi versenyében *az első helyezést a debreceni vasútigazgatóság szerezte meg.* A második helyezést a *miskolci* és a *szegedi* igazgatóságok között osztották meg. A debreceni vasútigazgatóság egynapi, a miskolci és a szegedi igazgatóság pedig — a megosztás miatt negyed-negyed napi többlet nyereségrészesedéshez jut.

Az év végi részesedést csökkentik a gazdálkodás értékelése során feltárt hiányosságok (baleseti kár, anyagkészlet-, jóléti keret-, jutalmazási keret, önköltségi tervtúllépés). A jogosító és csökkentő tényezők után kiszámított év végi részesedést osztják el a dolgozók között, a bérük és a szolgálati idejük figyelembevételével. (A kollektív szerződés 9. sz. mellékletének II. 4. pontja alapján.)

Kommunista műszak három járműjavítóban

Szombati napokon általában csendes Dunakeszin a járműjavító üzem. Nem így volt ez február 25-én, hiszen már reggel 6 órakor felpörögtek az esztergagépek, a villanyfúrók, s minden műhelyben, szerelőcsarnokban a jól begyakorolt ritmus szerint megkezdődött a munka. *Az üzem kollektívája kommunista műszakot tartott,* ahogyan az év eleji munkásgyűlésen vállalták.

A rendkívüli műszakban a dolgozók 83 százaléka vett részt, *több mint 1640-en.* Ez a nagyarányú jelentkezés 13 ezer óránál is több társadalmi munkát eredményezett. Akik vállalták a plusz műszakot, valamennyien tudták, hogy közös céljaik megvalósításáról van szó. A munkásgyűlés határozatának értelmében ugyanis a kommunista műszakból befolyó összeget a jóléti és kulturális alap fejlesztésére fordítják. Intézményeket támogatnak, és ebből a pénzből segítik az egykori üzemi dolgozókat is, akiknek kevés a nyugdíjuk.

Aznap több mint hétszázan vettek részt a kommunista műszakban *a miskolci járműjavítóban is.* A vasúti teherkocsi-javítás mindkét részlegében dolgoztak, és mintegy 2500 munkaórát teljesítettek. A gépi megmunkáló és a vasúti berendezéseket javító- és gyártó részleg teljesítménye is meghaladta az ezer órát. Jelentős eredményeket értek el ezen a napon a sárospataki üzemegységben is.

Miként a szocialista brigádvezetők év elején tartott tanácskozásán elhatározták, *az idei két kommunista műszak bevételét az üzemi dolgozók lakásépítésének támogatására fordítják, kamatmentes kölcsön formájában.*

Március 10-én kommunista szombatot tartottak *a debreceni járműjavító üzemben.* A dolgozóknak csaknem kilencven százaléka vett részt a rendkívüli műszakban, s bekapcsolódtak a munkába az ipari tanulók is, valamint az üzem által patronált műhelytelepi és a tótfalusi általános iskolák 53 úttörője. Az iskolások rendbe tették s parkosították az üzemi sportpályát.

Ezen a délelőttön *43 kéttengelyes kocsi fővizsgájával egyenértékű munkát végeztek el a járműjavító dolgozói.* A műszak bérét a lakásépítési kölcsönalap növelésére, a KISZ-szervezet támogatásásra fordítják, és jut belőle az általuk patronált bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon lakóinak is.

Forradalmi ifjúsági napok

Tisztképzősök megemlékezése

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából — március 14-én — központi ünnepséget rendezett a Landler Művelődési Házban a Budapesti Közlekedési Vállalat, a légiforgalmi és repülőtéri igazgatóság, a Posta és a Volán oktatási központjai, valamint a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet a tiszti tanfolyamok hallgatói részére.

A történelmi sorsfordulók — 1848, 1919 és 1945 jelentőségét — a KISZ KB agit-prop. osztályának vezetője méltatta, majd elnöki köszöntőt mondott *Tokaji Andrásné,* a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet KISZ-bizottságának titkára. Az ünnepségen jelen volt *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója is.

Az ünnepi műsorban közreműködött a MÁV Szimfonikus Zenekar, *Nagy Ferenc* Liszt-díjas karnagy vezényletével. Erkel Ferenc műveiből adtak ízelítőt. Fellépett *Vadas Kiss László* Liszt-díjas, érdemes művész és *Berczelly István* operaénekes. A dunakeszi MÁV férfikar *Szakáll Lászlóné* karnagy vezényletével forradalmi dalokat énekelt.

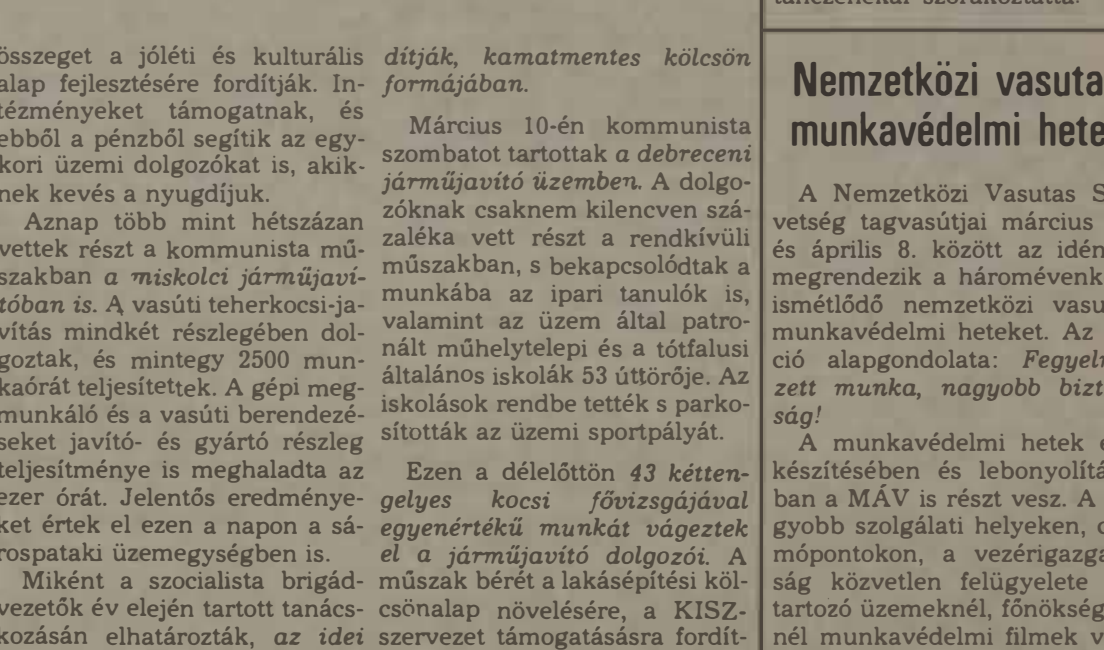
A vacsora után a fiatalokat a színházteremben a Canada Dry tánczenekar szórakoztatta.

Nemzetközi vasutas munkavédelmi hetek

A Nemzetközi Vasutas Szövetség tagvasútjai március 26. és április 8. között az idén is megrendezik a háromévenként ismétlődő nemzetközi vasutas munkavédelmi heteket. Az akció alapgondolata: *Fegyelmezett munka, nagyobb biztonság!*

A munkavédelmi hetek előkészítésében és lebonyolításában a MÁV is részt vesz. A nagyobb szolgálati helyeken, csomópontokon, a vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó üzemeknél, főnökségeknél munkavédelmi filmek vetítésére, előadások, ankétok, vetélkedők szervezésére kerül sor.

Útra készen a gépláncok



A Jászkiséri Gépjavító Üzemben befejezéséhez közeledik a korszerű vasútépítő gépek javítása. Március végéig a gépláncok folyamatosan elhagyják a szerelőcsarnokot, és kivonulnak a MÁV vonalaira.

Képriportunk a 4. oldalon (Koppány György felvétele)

Mennyi mindenre jutna a világon

Ha csökkenne a fegyverkezés

Szakszervezeti kerekasztal-konferencia Eisenstadtban

Március 9—11-e között tanácskozásra ültek össze *Eisenstadtban* a szovjet, a csehszlovák, az NDK-beli, az osztrák, a belga és a magyar vasutas-szakszervezetek képviselői, hogy előkészítsék a *Vasutasok és szállítási dolgozók a békéért és a leszerelésért* jelszóval összehívott kerekasztal-konferenciát.

A tanácskozás résztvevői a következő közleményt hozták nyilvánosságra:

1984. március 9-én és 10-én Eisenstadtban (Ausztria), az Osztrák Vasutas Szakszervezet meghívására megrendezték a baráti vasutas-szakszervezetek és közlekedési dolgozók szakszervezeteinek nemzetközi találkozóját. Az összejövetel célja egy nemzetközi békekonferencia előkészítése volt.

A fegyverkezéssel és az ezzel összefüggő erőforrások pazarlásával, valamint az emberi jogokkal kapcsolatban *a szakszervezeti mozgalomnak az a kötelessége, hogy tevékenységi körén túl fokozottabban foglalkozzék a béke és szabadság kérdésével. A szakszervezetek kötelesek közreműködni a gyermekek és unokák jövője érdekében.*

A szakszervezetek mint a dolgozók érdekszervezetei, alapvető beállítottságuknál fogva békeszeretőek. A béke nélkülözhetetlen feltétele a gazdasági haladásnak és a társadalmi igazságosságnak. A békének a nemzeti szuverenitáson, a kollektív biztonságon és a leszerelésen kell alapulnia. Figyelembe véve a feszült nemzetközi légkört, *a szakszervezeteknek a béke kérdésében állást kell foglalniok.* Az összes fegyverkezési kiadások — beleértve az atom-, a bakteriológiai, a vegyi és a konvencionális fegyverekre fordított összegeket —, percenként 18 millió schillinget (36 millió forintot) tesznek ki. Ez megengedhetetlen olyan világban, amelyben 500 millióra tehető a hiányosan tápláltak, és 800 millióra az analfabéták száma. *Egy félnap katonai kiadásainak összege elég lenne például ahhoz, hogy abból finanszírozzák a világ egészségügyi szervezetének malária elleni küzdelmét. Egy modern páncélos gyártási költségeiből ezer tantermet lehetne berendezni 30 000 gyermek részére. A fegyverkezési verseny kiadásai 1800 millió ember évi bevételének felelne meg.*

A fegyverkezési verseny nagymértékben gátolja a harmadik világ országainak fejlődését is. A munkaerő nagy részét elvonja a békés termeléstől, akadályozza a tudomány békés célt szolgáló fejlesztését, mert a katonai szektor elsőbbséget élvez. *Káros hatással van a nemzetközi kapcsolatokra és a munkamegosztásra is.*

A jelenlevők elhatározták, hogy ez év szeptemberének második felében Bécsben rendezik meg a vasutas-szakszervezetek és a közlekedési dolgozók szakszervezeteinek békekonferenciáját. Ez a konferencia *„A béke, leszerelés és enyhülés — mint a szakszervezetek jelenlegi harci feladata"* kérdéssel foglalkozik. A békekonferencián az európai szakszervezetek vesznek részt. Remélhető azonban, hogy az európai kontinensen kívüli országok is részt vesznek a konferencián.

Az ülés végén a résztvevők köszönetüket fejezték ki e találkozó megszervezéséért az Osztrák Vasutas Szakszervezetnek.

Napirenden a személyszállítás

Budapesten találkoztak az európai szocialista országok vasutas- és közlekedési lapjainak főszerkesztői



A tanácskozás résztvevői megkezdték munkájukat

A Vasutasok Szakszervezete, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete, valamint a Magyar Vasutas és a Közlekedés című lap szerkesztősége március 12. és 16. között rendezte az európai szocialista országok vasutas és közlekedési lapjai főszerkesztőinek V., tapasztalatcserével egybekötött találkozóját.

A tanácskozás résztvevői március 13-án, a BVSC székházában vitatták meg a személyszállítás időszerű feladatait, valamint az ezzel kapcsolatos technikai, technológiai és egyéb feltételeket. A tanácskozáson megjelent *Virizlay Gyula*, a SZOT titkára, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Moldován Gyula*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára, *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára és Kuróczi Gyuláné, a KSZDSZ titkára.

A tanácskozást, amelynek témája a vasút, a közút, a vízi és a légi közlekedés személyszállításának helyzete és időszerű feladatai voltak — Visi Ferenc felelős szerkesztő üdvözlő szavai után — Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. A főszerkesztőket üdvözölte Virizlay Gyula, a SZOT titkára is. A vasúti személyszállításról *Mészáros András*, a MÁV vezérigazgató-helyettese tartott tájékoztatót. Felszólalt *Széles Péter*, az Utasellátó Vállalat gazdasági igazgatója, és *Hinel Pál*, a BKV forgalomfejlesztési osztályának vezetője is. Ezt követően a közlekedési lapok főszerkesztői beszéltek országaik személyszállítási eredményeiről, gondjairól.



A külföldi főszerkesztők egy csoportja



Indulás városnézésre

(Skoda László felvételei)

Március 14-én a vendégek meglátogatták a Volán Vállalat egri üzemegységét, majd másnap megtekintették a Déli és a Keleti pályaudvart, a Deák téri metrócsomópontot, valamint a BKV felszíni közlekedését irányító központját.

Cseppekből lesz a liter

Ezzel a jelszóval versenyeznek az NDK vasutasai

Az NDK 240 000 vasutasa is — nők, férfiak egyaránt — a lehető leggazdaságosabb eredmények elérésének szolgálatába állították tavaly, a Marx-évben a munkaverseny-célkitűzéseket. A vasutasokat a személy- és áruforgalom növekvő igényeinek kielégítése, a minőség és a pontosság alapján minősítik. Ennek fontos előfeltétele a rend, a fegyelem és biztonság megvalósítása.

Például Zwickau és Frankfurt

A szocialista munkaverseny élenjárói közé tartoznak többek között *Zwickau* pályaudvar vasutasai. 1983 első felében átlagosan 102 százalékkal teljesítették túl a népgazdasági tervet, azaz 1,7 napi teljesítménynövelést értek el a terven felül, a nagykonténeres szállításban pedig 3000-rel többet vittek, mint az előző évben. Ezzel összefüggésben kell megemlítenünk a *frankfurti* vontatási telep 168. számú brigádjának dolgozóit, akik 1978 óta zavarok nélkül és selejtmentesen több mint 2 millió kilométert teljesítettek a vasúti forgalomban. A műszaki fegyelem betartása, üzemanyagtakarékos vezetés és versenyvállalásaik teljesítése voltak az előfeltételei annak, hogy 5,87 tonna dízelüzemanyagot takaríthassanak meg. Ezért a példamutató gazdasági eredményért, valamint jó politikai munkájukért a „Karl Marx" nevet vehették fel.

„Cseppekből lesz a liter" — sok kollektívának ez a jelszó fejezi ki a hozzáállását az energiatakarékossághoz, és segít abban, hogy országunkat gazdaságilag erősítsük, s a Német Szocialista Egységpárt X. kongresszusán kijelölt energiapolitikai feladatokat teljesítsük.

Városközi expresszek

Már 1982-ben sikerült a belföldi forgalomban 11,4 millió tonnával többet szállítani, a konténer- és a darabáru-forgalmat 11 százalékkal növelni — így az NDK vasutasainak körültekintő és szorgalmas munkájával sikerült 1983 első felében az áruforgalmat további 4,7 millió tonnával növelni.

Naponta kb. 7 millió ember utazik vonaton az NDK-ban, ahol 14 000 km hosszú vasúthálózaton 7200 személyszállító vonat közeledik. Ebből 540 expressz-, gyors- és gyorsított vonat. A vidéki városokat gyorsvonatok, úgynevezett *városi expresszvonatok* kötik össze Berlinnel. Például Berlin és Drezda között jár az „Elbflorenz" vagy Karl-Marx-Stadt és Berlin között a „Sachsenring". Ezek a hangzatos elnevezések olyan vonatokat jeleznek, amelyek az expresszforgalmat megbízhatóan bonyolítják le.

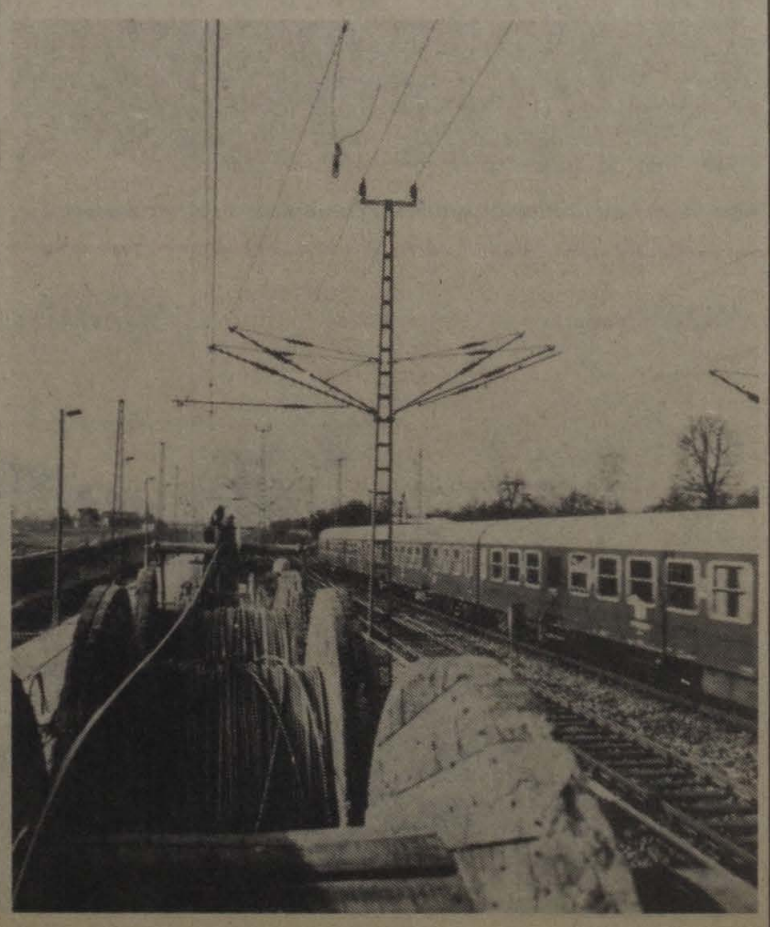
Annak érdekében, hogy a szállítást, amely fontos népgazdasági feladat, hatékonyan és alacsony költségráfordítással lehessen elvégezni, ebben az évben is folytatódik egyes áruknak közútról a vasútra terelése. *Energiagazdálkodási okokból a vasút további 6 millió tonnával több árut fog átvenni a közúti szállítástól.* Annak érdekében, hogy ehhez sikerüljön megszerezni a szükséges vagonkapacitást, a kocsikihasználást 20,75 tonnára kell emelni, s az áruforgalmat annyira meg kell gyorsítani, hogy az egyik berakodástól a másikig átlagosan csak 3,83, nap teljék el.

Folytatják a villamosítást

A beruházásoknál az egyes szakaszok villamosítása élvez előnyt. Tavaly további 151 km-t villamosítottunk, s megteremtjük ezzel az előfeltételeit annak, hogy 1984-ben újabb 200 km-en közlekedhessenek villanyvonatok. 1985-ben az észak-déli fővonalat, azaz a Bad—Schandau—Berlin—Rostock közötti szakaszt villamosítjuk. A vasúti szállításban eddig 25,8 százalékra emelkedett a villamosított vonalak aránya. Elkészült egy új típusú, 3720 kW-os mozdony, amely a sikeres próbák után növeli majd a villamos mozdonypark teljesítőképességét.

A személykocsipark bővítése érdekében *Halbergstadtban*, a vasúti szerelőműhelyben 26,4 m hosszú, 1. osztályú, folyosós vagonok szériagyártását kezdték meg. 1983-ban az összes új személy- és tehervagon 12 százalékát a DR szerelőműhelyeiben építették.

Dieter Koschmann



Felsővezeték-szerelés az NDK-ban

Szupernehéz szerelvények

Az elmúlt években a szovjet vasútvonalakon megjelentek a nagy súlyú szerelvények. Amíg öt-hat éve még egy-egy szerelvény teljes súlya nem haladta meg a 3,5 ezer tonnát, *ma nem ritkák a 6-10 ezer tonnás vonatok sem.*

Az elmúlt tíz év alatt jelentősen megnövekedtek a vasút iránti igények. Ennek több oka is van. Részben a népgazdaság fejlődése, részben a Szovjetunióban a termelőerők elhelyezkedésében bekövetkezett óriási változások, részben a lakosság számának növekedése és nem utolsósorban a lakosság anyagi és kulturális színvonalának javulása.

Egyes vonalakon szinte 5-6 perces követési idővel kellett a vonatokat indítani. A szállítási igények pedig tovább növekedtek. Az így kialakult helyzet megoldására született a döntés, amely szerint a vasútvonalak áteresztőképességét mindenekelőtt a szerelvények súlyának, illetve hosszának növelésével kell fokozni.

Az első nehézszerelvényeket a moszkvai vasúti körzet vonalain állították üzembe. A fővárosi hálózat az ország leginkább leterhelt vasúti szakasza. A legjobb moszkvai mozdonyvezetők először a 6 ezer tonnás szerelvények vezetését sajátították el, majd később a 10 ezer tonnásét. A *„szupernehézsúlyú"* elnevezésű szerelvények a Ribnoje—Moszkva vonalon 1980 tavaszától közlekednek. A ribnojei rendező-pályaudvaron a „szuperszerelvényeket" két önállóan kialakított szerelvényből kapcsolják össze közvetlenül az indulás előtt. *A vontatást* két villamosmozdony végzi. Az egyik a szerelvény elején, a másik a szerelvény végén. A két mozdonyvezető szinkronban dolgozik.

A gyakorlat már bizonyította a „szupernehézsúlyúak" előnyeit. Ma már egy-egy ilyen szerelvény két, sőt három hagyományos szerelvényből áll. *Megnövekedett a haladási sebesség, csökkentek az üzemeltetési költségek.*

A moszkvai tapasztalatok gyors ütemben terjedtek el más szovjet vasúti vonalakon is. Ma gyakorlatilag a teljes szovjet vasúthálózaton üzemelnek szupernehéz szerelvények. A szerelvények összeállításában és a vezetéstechnikában figyelembe veszik a helyi körülményeket. *A meredek hegyi vonalakon például különleges tolómozdonyokat alkalmaznak.* Más szakaszokon egyidejűleg több mozdonyt kapcsolnak a szerelvény elé.

Ilyen módszerrel közlekednek a 18 ezer tonnás szupernehéz szerelvények, amelyek Ekibasztuzból szenet szállítanak. *Ezeket, a három kilométer (!) hosszúságú szerelvényeket három mozdony mozgatja.* Kettő a szerelvény elején, egy pedig a közepén. A két vezető mozdony tizenkétezer tonnát, a középső hétezer tonnát vontat. A szerelvények ilyen módszerrel történő felépítése annál is inkább célszerű, mivel lehetővé válik a két szerelvényrész külön-külön úton — más-más címzetthez — történő irányítása. Ezek a szerelvények ezer kilométeres távolság megtételére is alkalmasak. Bevezetésüket más vonalakon is tervezik.

A szovjet vasúti közlekedés további javításában az egyik alapvető fejlesztési irány marad a nehézszerelvények összeállítása.

(APN)

Kitüntetések
a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából a közlekedésben kiemelkedő eredményt elért fiatalokat tüntettek ki. A miniszteri kitüntetéseket a Közlekedési Minisztériumban, a vezérigazgatói dicséretet a MÁV Vezérigazgatóságán március 21-én adták át.

A kitüntetési ünnepségen megjelenteket, köztük *Gulyás Sándor* vezérigazgató-helyettest és *Szemők Bélát*, a vasutas szakszervezet titkárát, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatósága pártbizottságának titkára köszöntötte, majd *Perger Imre*, a KISZ-bizottság titkára mondott beszédet. A kitüntetéseket Gulyás János vezérigazgató-helyettes adta át.



Perger Imre köszöntőjét mondja



Gulyás János átnyújtja a vezérigazgatói dicséretet

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Barát Gyula mozd. vez., Szolnok KÜF; Beke Károly művez., Szombathely KÜF; Csire László lakatost, Debrecen Jj.Ü.; Fullajtár György munkavez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Györe Csaba kábelszerelőt, Pécs MÁV BBFF; Ruis János forg. tartalékost, Hatvan KÜF; Szabó Péter kocsijav. lakatost, Bp. Kelenföld KÜF; Takács Imre gépkocsivez., Záhony Üzemig.; Tugyi Lajos tisztítási csop. vez., Bp. Nyugati KÜF; Valkai Attila iparitanuló-oktatót, Szentes KÜF; Vizsy Ferenc ügyint., MÁV Vezérig.

Miniszteri Dicséret

kitüntetésben részesültek: Gál László vill. mozd. vez., Nyíregyháza KÜF; dr. Kovács Adrienne ügyint., Bp. Vasútig.; Kővári Gyula műszerész, Bp. MÁV Jobb parti BBFF; Petró István részlegvez., Miskolc KÜF; Szabó Zoltán részlegvez., Kiskunhalas KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetést adományozott: Ágh Miklósné anyaggazd., Győr Pft. Főn.; Bacskai Bertalan kocsivizsg., Záhony Üzemig.; Békési Lajos üzemmérn., Bp. MÁV Tervező Int.; Bor József ügyint., Bp. Vasútig.; Czimre György függ. szb-titk., Szerencs KÜF; Csajághy István kocsilakatosnak, Kaposvár Üzemfőn.; Dohány Sándor művez., Miskolc Jj.Ü.; Dudás Éva rendszerszervezőnek, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Dunkl József mozd. felvigy., Székesfehérvár KÜF; Farkas Mihály mozd. vez. gyak., Balassagyarmat KÜF; Fodor Bertalan kitérő lakatosnak, Miskolc Pft. Főn.; Haraszti Gábor ügyint., MÁV Vezérig.; Horváth Ferenc műszerésznek, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Karádi Lászlóné fiz. pénztárosnak, Bp. Keleti KÜF; Király István ügyint., Terézvárosi Pft. Főn.; Komáromi László mozd. vez., Komárom KÜF; Lengyel János üzemgazd., Pécs KÜF; Mányai Miklós ügyint., MÁV Vezérig.; Mártonné Lukács Margit ügyint., Békéscsaba KÜF; Misi József vill. mozd. vez., Rákosrendező KÜF; Nagy Imre kocsivizsg., Vésztő KÜF; Nagy István polg. véd. törzsparancsnoknak, Zalaegerszeg KÜF; Németh Nándorné raktárnoknak, Győr KÜF; Pőcz Imre műszerésznek, Bp. MÁV TBÉF; Pongor Sándor vont. technológusnak, Debrecen KÜF; Sulykó Ilona fizikotherápiás szakasszisztensnek, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Szabó Mihály mozd. vez., Bp. Ferencváros KÜF; Szertics Ferenc előmunkásnak, Sopron Pft. Főn.; Tanczik Jánosné norma-alapkészítőnek, Miskolc MÁV Osztószertárfőn.; Tari Antal gyalusnak, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Tóth Gábor alvázlakatosnak, Landler Jenő Jj. Ü.; Tóth Sándorné konyhai dolgozónak, Debrecen MÁV Napköziotthonos Óvoda.

Kiváló vasutas asszonyok

A három asszony: *Barabás Jánosné, Ősz Jánosné* és *Várkonyi Sándorné* a nemzetközi nőnap alkalmából *Urbán Lajos* államtitkártól vette át a Kiváló Vasutas kitüntetést. Munkájukról, életükről az ünnepség után beszélgettünk.

Barabás Jánosné barna, jókedvű asszony.

— *Nagyon boldog vagyok, örülök ennek a kitüntetésnek* — mondja, miközben kezében szorongatja az oklevelet.

— Sajnos édesapám nem érhette meg ezt a napot. Ő is vasutas volt, 36 esztendeig szolgált.

— Mióta dolgozik a vasútnál?

— Már harmincöt éve. 1949-ben végeztem el a kereskedelmi iskolát. Utána a vasutas-szakszervezethez kerültem, majd a vezérigazgatóságon dolgoztam különböző beosztásokban. 1964-ben lettem a MÁV Gépjavító Üzem ügyintézője. Azóta ott dolgozom.

Barabás Jánosné örömmel beszél a munkájáról, aztán a családja kerül szóba. Asszony lánya a honvédségnél dolgozik. Ő aktív társadalmi munkás. A szakszervezet információfelelőse és propagandista.

Ősz Jánosné elérzékenyült, amikor átvette a kitüntetést.

— *Nagyon meglepett ez az elismerés* — mondja. — Ekkora megtiszteltetésre nem számítottam. Huszonöt évig vasúti pályamunkásként dolgoztam. A nehéz fizikai munka már veszélyeztette az egészségemet, ezért könnyebb munkakört kellett választanom. Takarítónő lettem Miskolcon. A kollégák hamar befogadtak, jól érzem közöttük magam. *Huszonegy esztendeig szakszervezeti bizalmi voltam.* Most már hamarosan nyugdíjba vonulok.

A kezében szorongatja a tízezer forintot tartalmazó borítékot, és megint a kollégák jutnak az eszébe.

— Rendezünk majd egy kis ünnepséget és megvendégelem munkatársaimat, hiszen nélkülük nem tudnék eredményesen dolgozni.

A harmadik asszony: Várkonyi Sándorné. Élete összefonódott a gömöri pályaudvaréval. Három évtizede dolgozik ott. Az iparvágányszámlákat vezeti.

— *Nem untam meg ezt a munkakört az évek során, érdekesnek találom. Sajnos, ebben az esztendőben nyugdíjba vonulok.*

A munkahely vezetői marasztalják Várkonyi Sándornét, de most már pihenni akar. És a közelmúltban megszületett az unokája is, akivel többet szeretne foglalkozni.

Lakatos Mária



Barabás Jánosné



Ősz Jánosné



Várkonyi Sándorné
(Laczkó Ildikó felvételei)

Jegyzet
A munkahelyi közérzetről

N. Lajos harminc éve vasutas. Forgalmista egy körzeti üzemfőnökség székhelyének állomásán. Régi ismerősöm. Nemrég véletlenül futottunk össze a Blaha Lujza téri aluljáróban. Néhány percig beszélgettünk. A munkahelyi közérzetéről érdeklődtem. Elhúzta a száját, és sóhajtott:

— *Alig várom, hogy nyugdíjas legyek! Nálunk rossz a munkahelyi légkör. Az állomásfőnök beképzelt, gőgös alak. Foghegyről beszél a beosztottakkal, durva, sokszor igazságtalan. Teheti, mert az üzemfőnökkel komázik . . .*

K. Gyula a dízelmozdony-szerelők csoportvezetője az egyik vontatási üzemegységnél. A jelenlegi főnök és a beosztottak közötti viszonyt minősítve nosztalgiával emlékezik a tíz éve nyugdíjas R. F. fűtőházfőnökre:

— *A Feri bácsi, az igen! Ő ideális főnök volt. Többet tartózkodott a mozdonyok között, mint az irodában. Értett az emberek nyelvén, azt nem lehetett félrevezetni. A rosszindulatú tanácsadóknak, besúgóknak akkor nem termett babér. Prémiumot is csak az kapott, aki becsületesen dolgozott.*

Lehetne tovább sorolni a fentiekhez hasonló példákat. Saját tapasztalatai alapján bizonyára mindenki mesélhetne ilyen sztorikat. A főnök-beosztott viszony régóta kabarétréfák témája, konfliktusok okozója. A magánember munkahelyi, vagy társadalmi-családi közérzetének — ha nem is kizárólagos, de — mindenképpen figyelmet érdemlő, befolyásoló tényezője. Főként napjaink nehezebb gazdasági körülményeinek szorításában kerül gyakran szóba a munkaerőhiány, a gazdaságosabb termelés, a közös javaink hatékonyabb védelme, s ezzel összefüggésben a vezetők és beosztottak viszonya.

Az összefüggés nagyon is kézenfekvő, hiszen emberi tettek, elhatározások, döntések láncolata szabályozza a termelés folytonosságát, a társadalmi életet, a jó vagy rossz közérzetet. A vezetők és vezetettek közötti kapcsolat tehát még a kisebb munkahelyi csoportok esetében sem lehet közömbös. Egy vezetésre (valamilyen ok miatt) alkalmatlan személy okozta kár ugyanis legtöbbször nem kizárólag — és nem pontosan kimutatható — anyagi veszteséggel mérhető. Ennél alattomosabb és nehezebben diagnosztizálható az a „betegség", amit egy rossz vezető okozhat környezetében. Hatására gyengülhet a beosztottak erkölcsi és politikai meggyőződése, meginoghat a nemesebb eszmékbe vetett hitük és bizalmuk. Nem nagy szavak, hatásos szólamok ezek, hanem nagyon is valóságos, kézzel fogható, tetten érhető tünetek.

A lapok néha beszámolnak olyan jogi esetekről is, amikor a beosztottak már csak a bíróság segítségével bizonyíthatják igazukat, illetve kaphatnak védelmet egy-egy megátalkodott, makacs vezetővel szemben. Nem ritka, hogy közérdekű bejelentővel akar elbánni a hiú vállalatvezető, vagy olyan öntudatos dolgozóval, aki nem hajlandó az üzem pillanatnyi érdekeit a népgazdaság érdekei, illetve a szocialista erkölcsi normák fölé rendelni. A meghurcoltatás és a sorozatos bírósági tárgyalások után végül győzedelmeskedik az igazság. A mesebeli legkisebb fiú legyőzi a sárkányt, és elnyeri a királylány kezét, helyesebben — *a közvélemény, a munkatársak teljes szimpátiáját.* Csak arról nem szól a krónika, és mellőzi a mese is, hogy a legkisebb fiúnak milyen maradandó testi-lelki sérüléseket okozott a sárkány — a hatalmi pozíció nyújtotta előnyök, lehetőségek következtében — a nem éppen fair párviadal közben. Hősünk gyakran a teljes erkölcsi rehabilitációt (a királylány kezét és a fele királyságot) sem tudja már e megrázó küzdelem után élvezni.

A hatalmi mániában leledzők, a „csak azért is megmutatom, hogy én vagyok a dudás a csárdában" elvet vallók ugyanis nem mindig vállalkoznak a sportszerű, látványos mérkőzésre. *Sokkal fondorlatosabb, kifinomultabb módszereket választanak az ellenfél kifárasztására, megdolgozására.* Ennek a hadviselésnek az arzenálja szinte kimeríthetetlen. A főnök magatartását, intézkedését érintő megalapozott bírálatért néhány száz forinttal kevesebb jutalom, a lehetségesnél mindig kevesebb béremelés a büntetés; esetleg burkolt célozgatás arra, hogy XY megbízhatatlan, izgága, tehetségtelen. Gyakori módszer a munka során elkövetett apróbb hibák felnagyítása is. Ha ezekből a figyelmeztetésekből sem tanult az illető, és nem vonja le a következtetést, azaz nem áll a tűrők, a hallgatók, a beletörődők sorába, következik az erőfitogtatás, a megfélemlítés: *„Vegye mindenki tudomásul, hogy itt az van, amit én akarok! Akinek nem tetszik, mehet az atyaúristenhez is!"*

Ha ettől sem retten meg a munkahelyi demokráciában és az igazság győzedelmeskedésében makacsul bízó hősünk, következhet a különböző fórumokon lejátszható vádaskodás. Fegyelmi eljárás hanyag munkáért, az összeférhetetlenség híresztelése, a rágalmazás bizonyítása, a magánélet befeketítése, egy-egy fél mondat fölöttesek előtt, hogy az utóbbi időben ez az ember gyakran iszik, idegileg kikészült, nem képes ellátni feladatát. Humánus cselekedet lenne — javasolja —, ha könnyebb munkakörbe helyeznénk, még mielőtt nem késő, saját érdekében természetesen. *Meg kell menteni ezt az értékes embert, kár lenne veszni hagyni!* Új beosztásban, más poszton még hasznára lehet a társadalomnak. Aztán bizalmas beszélgetés (poharazgatás) közben szerezve meg a teljes igazságról semmit sem sejtő felettesek, elöljárók, fejbiccentéssel jelzett hozzájárulását. A többi már gyerekjáték. A karddal hadakozó váratlanul golyót kap:

„Beszéljünk őszintén elvtárs! Mint férfi, a férfivel. Maga kitűnő munkaerő. Az utóbbi időben voltak ugyan kisebb surlódások közöttünk, apróbb nézeteltérések: *ezt felejtse el!* Nem mindenben értettünk egyet, de ez természetes, nem kell mellre szívni! Én becsülöm az ön harcosságát, újítókedvét. Be kell azonban látnia, hogy egyik napról a másikra nem lehet magváltani a világot. Különösen itt nem, ahol — maga is tudja — annyi tehetségtelen ember van. Ezért (jön a királyi többes) *úgy döntöttünk*, hogy továbbfejlődése és a vállalat, vagy mondhatnám úgy is, a társadalom érdekében, más beosztásba helyezzük. Ott jobban kamatoztathatja majd gazdag tapasztalatait, megvalósíthítja újszerű elképzeléseit. Én nem szívesen válok meg öntől, de higgye el, nincs más megoldás."

(Hatásos szünet, majd felmutatva a menynyezetre folytatja a munkahelyi vezető:)

„Megsúgták föntről, de ezt nagyon bizalmasan mondom, hamarosan megszüntetik a jelenlegi munkakörét. Tudja, az összevonások korát éljük. Természetesen méltányoltuk eddigi erőfeszítéseit. Méltó kitüntetésben részesül!"

Hősünk ezután két dolgot tehet: vagy elfogadja főnöke ajánlatát, és elmegy szerencsét próbálni, vagy magasabb fórumok előtt bizonyítja, keresi igazát. Ha még elég erősnek érzi magát, az utóbbit választja. Folytatja a harcot, hiszen tudja, hogy *aki csatába indul, az meg is sebesülhet.* Azután hónapok múlva, a bíróságok által szolgáltatott elégtétel után visszakerül eredeti beosztásába, egykori munkahelyére. Élvezheti maga körül a megfagyott légkört, az egészből semmit sem tanult főnök mellőzését. Keresztülnéz rajta, elszigeteli. Néhány hónap múlva önként kéri az áthelyezését.

Természetesen nem minden történet ilyen drámai és kétségbeejtő. Szerencsére *nem is ez az általános, a jellemző társadalmunkban. A legtöbb konfliktus elsimul, és a munkahelyi kiskirályokat is megleckéztetik.* Miért példálózom hát rendhagyó esetekkel? Mi késztet erre az eszmefuttatásra? *A közvélemény kifinomultabb érzékenysége.* Mert napjainkban érzékenyebben reagálunk mindenfajta visszaélésre s korrupcióra, a vezetői magatartásra, a pazarlásra. Egyszóval mindenre, ami szocialista társadalmunkban természetellenes, ami humánus elveinket megcsúfolja. A demokratikusabb vállalat- és társadalomirányítási törekvések fejlesztették ki bennünk ezt az aktívabb kritikai érzékenységet, az öntudatosabb magatartásformát. Ezért kerül gyakran szóba értekezleteken, a munkahelyek folyosóin a közérzetünket meghatározó főnök-beosztott viszony, a dolgozók becsülése.

A MÁV vezérigazgatója mondotta egy tanácskozáson, hogy *„főnöknek lenni, szolgálat"! A jó vezető megfontolt, mértéktartó és udvarias. A dolgozók nem az alárendeltjei (utálom ezt a feudális viszonyra emlékeztető meghatározást, mint az úgynevezett alulról jövő kezdeményezést is), hanem egyenjogú munkatársak, akiknek a tevékenységét a vezető koordinálja.* A durva, fölényes hangnem sem magyarázható azzal, hogy a vasút félig-meddig katonai szigort, fegyelmet igénylő vállalat, ahol csak parancsolgatással lehet eredményt elérni. *„Ha nem tetszik, vegye a kalapját"* szemlélet mérhetetlen károkat okoz. A jó munkahelyi közérzet sokat érő állapot. A szép szó, a törődés, a megértés: a munkahelyhez való ragaszkodás szilárd kötőanyaga lehet! Ezért gyakrabban kellene megkérdezni, s nemcsak udvariasságból: *Hogy érzed magad elvtárs? Mi újság?*

A szakszervezet újabb lehetőséget teremtett a munkahelyi légkör, közérzet szabályozására, a vezető-beosztott viszony értékelésére. Lehetőséget, jogot adott januártól a legkisebb munkahelyi sejteknek, a bizalmi csoportoknak arra, hogy értékeljék közvetlen gazdasági vezetőjük (művezetőjük) tevékenységét, hozzájuk való viszonyát. A dolgozók nyíltan, szemtől szembe, a következményektől való félelem nélkül mondhatják el véleményüket vezetőjükről, elemezhetik jó és rossz tulajdonságait. A szakszervezeti bizottság köteles őrködni fölötte, hogy a jogos bírálókat ne érje bántódás! Az üzem, a csomópont, az üzemfőnökség vezetőinek pedig kötelességük orvosolni a gondokat, megszüntetni a panaszok okát.

Ahol nem formai kelléknek tekintik ezt a lehetőséget, ott arra a kérdésre: hogy érzed magad? egyre többen válaszolják majd: *köszönöm, jól vagyok!*

Kaszala Sándor

Nem mindig az anyagiakon múlik

Javultak a munkakörülmények a nagykanizsai vontatásnál

A fűtőházból Nagykanizsán is vontatási telephely lett, noha a két fogalom azonos létesítményt takar.

— Igen, ahogyan korszerűsödött a géppark, s amint az átszervezéssel párhuzamosan javultak a helyi körülmények, úgy kopott ki a vasutasok szótárából a múltat idéző „fűtőház" kifejezés — magyarázza *Gáspár László*, az üzemfőnökség vontatási üzemegységének műhelyfőnöke, majd így folytatja a tájékoztatást: — Átlag kilencven szakembernek van itt munkahelye, vagyis ennyire van ma szükség. A változatlan létszámmal ellentétben: *jelentősen nőtt mozdonyaink száma, de számottevően csökkent gépeink meghibásodása* — az előző évihez képest tavaly például mintegy 20 százalékkal. Ez nyilván arra utal, hogy mozdonyaink kevesebb időt töltenek javítás miatt a műhelyben, tahát *gazdaságosabban, hatékonyabban üzemeltetjük őket* . . .

SOKAT ÉRŐ ÖTLETEK

A műhelyfőnök szavai nyomán nagy összegeket igénylő fejlesztésekre, korszerűsítésekre gondolhatna bárki. Csakhogy — mint kiderül — nem minden a pénz. Mert Nagykanizsán *minimális anyagköltséggel járó ötletek serege tette lehetővé, hogy az elavult fűtőház felnőjön a követelményekhez,* és a mai korhoz illő, régóta vágyott munkahellyé lépjen elő.

Éppen két esztendeje jártam körbe ugyanezeket a műhelyeket. Az akkor kormosnak, olajosnak, sötétnek látott helyiségek sokat változtak azóta. Feltűnik például, hogy *virágok díszlenek* a villamossági és az akkumulátorjavító műhelyben, ami jól jelképezi a dolgozók igényességét. Már csak a tanműhely miatt keseregnek a vontatásiak — joggal. Az alig 8 × 10 méteres műhely 71 tanuló birodalma. A satukon kívül egyéb gép nem fér be.

Éppen az oktatást könnyítő *diavetítő* javítása közben zavarjuk *Kauten József* szakoktatót.

— Villanyszerelőként kezdtem, rááll a kezem — mondja a fiatalember. — Így legalább ezért sem kell pénzt adni.

Az egyéb jellegű *takarékossági akciókban* is Kauten József az egyik élenjáró. Két éve 23 ésszerűsítéséből, beadott újításából 18-at fogadtak el, 1982-ben a 16-ból kilencet, s az utóbbi ötletpályázatra sem ment üres kézzel.

— A dízel-villamossági műhely *mérőpadjának* házi kivitelű továbbfejlesztése csapatmunka. Ha elkészülünk vele, ismét nagyot lépünk előre — mondja.

Krisztián Árpád művezető rábólint. Az ő munkájukat könnyíti az új munkapad.

— Tavalyelőtt még csak szemmel és mechanikai módszerekkel kerestük a hibát, ehhez a motort szét kellett szedni. Ez részben már a múlté, de ha a diagnosztikai rendszerrel kombinált mérőpad elkészül, még „okosabbak" leszünk. *Nemcsak a hibát, hanem annak az okát is percek alatt megállapítjuk, s beállításaink pontosabbak lesznek.*

BESZÁLLTAK A MÉRNÖKÖK

Hasonló, szinte korszakalkotó újításon dolgozik a féltucat mérnökből, technikusból álló csoport. A dízelmotorok teljesítményének mérését a jelenleginél gyorsabban, jobban akarják megoldani. *Már a berendezés összeszerelésénél tartanak.* S ha valaki, hát a 31 esztendeje itt dolgozó *Mohácsi László* ugyancsak tud összehasonlításokat tenni:

— Nemrég még hetente kétszer-háromszor kellett műszak után „visszafutnom", ha az éjszakás szervizelők hibás alkatrészt találtak a mozdony levegőrendszerében. Ebbe ugyanis a nyomásszabályozótól a nyomáscsökkentőig sok minden beletartozik. Ma már *előre kijavított tartalékalkatrészek vannak a műhelyünkben,* azóta csak elvétve — havonta legfeljebb egyszer — van rám szükség munkaidő után.

— *Az alkatrészcsere lehetősége egyúttal azt jelenti, hogy kevesebb ideig tartjuk műhelyben a mozdonyt* — egészíti ki a hallottakat *Bálint Attila.*

Közös igyekezet eredménye természetesen az is, hogy az utóbbi egy év alatt külön étkezőasztalok, csempézett mosdók, korszerű világítótestek kerültek felszerelésre a vontatási telepen.

— *Eltüntettük a háború idejéből származó ágyúkályhát is* — újságolja egy idősebb kolléga a felújított lakatosműhelyben. — A központi fűtés egyenletes meleget ad az álmennyezetek és a hőszigetelések révén. *A szódavizet szolgáló automata ugyancsak bekerült állóeszközeink leltárába, csakúgy mint a gőzborotva* . . .

Az utóbbi kifejezés hallatára felkapom a fejemet, mire megmagyarázzák:

— A gőzborotva magas nyomású, 110 Celsius fokos gőzzel működő, hordozható takarítóeszköz. *Csak ez oldja és viszi le a tűzveszélyt is okozó rengeteg olajat, mocskot a mozdonyok alvázáról.*

— Amióta a körülményeket ily módon javítottuk, az emberek sokkal igényesebbek lettek — jegyzi meg Gáspár László. — Már nem kell a tízórait, a hideg vacsorát a munkapad tetején kiteregetni. Az étkezősarok, vagy ahol erre futotta, mint a lakatosoknál, a külön étkezőhelyiség, benne a fehér csempés mosdó, emberhez méltó körülményeket teremt. Ráadásul *így mindenki jobban vigyáz a rendre, sőt takarít is önmaga után* . . .

KÖLCSÖNÖS BIZALOM

Miután a kisebbik mozdonyszínhez érünk, büszkén mutatják ott is a megvilágított munkapadokat. A hajdani saras vágányközt kibetonozták, s mi több: *oldalaknás a szerelőtér.* Így kényelmesen hozzáférnek a dolgozók a mozdonyhoz.

— Könnyebben, gyorsabban javítunk. De nézzen csak a falra, ott is lát valamit — szól Mohácsi László.

Valóban, szemben az éppen pihenő M 40-essel, hatalmas tábla, rajta különféle tömítések.

— *Ezekért a filléres anyagokért ma már nem kell a szertárba futkározni, külön kiíratni, vételezni!*

— A kaput is mutassa meg, főnök! — hangzik valahonnan az aknából.

A teleszkópos, úgynevezett *Scaandor-kapukat* a „reuma elleni védekezés" jegyében szerelték fel. Csak ezzel mintegy 3-4 Celsius fokkal emelkedett a belső hőmérséklet. Remélik, hogy a szakszervezeti bizottság további támogatásával rövidesen a másik mozdonyszín bejáratán is hasonló lesz. Ott egyébként még látni egyet abból a bizonyos ágyúkályhából, de — mint hírlik — már nem sokáig. Annak ma már múzeumban a helye.

Győri András

Ferencvárosi kocsivizsgálók

Első helyen a brigádok között

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének Új Élet szocialista brigádját nem könnyű megtalálni. Soksok vágányon kell átvágni, jókorát gyalogolni, hogy a brigád vezetőjét, Zámbó István csoportvezető-helyettest elérjük szolgálati helyén, a Május 1. laktanyában. A beszélgetés sem lehet folyamatos, megmegcsörrennek a telefonok, nyomban intézkednie kell. Határozott, erélyes szavak hangzanak el.

Ha a brigád valamennyi tagját meg akarnánk keresni, lejárhatnánk a lábunkat: területileg szétszórva, mind a tizennégyen kocsivizsgálói, illetve féklakatosi munkakörben dolgoznak. Legtöbbjüknek két-három szakmája is van. *Putnoki Sándor* Csepelen, *Somogyi István* a Budapest-Kikötőben, *Kánai János* és *Vinczur Mihály* a Soroksári úton tevékenykedik, *Seres Sándor* pedig a hizlalót és a Duna-partot látja el. Az ide tartozó ipartelepek igen fontos szolgálati helyek, már csak az exportszállítmányok miatt is.

Reflektorfényben

— *Behálózzuk az egész pályaudvart* — mondja *Zámbó István.* — Elsősorban a biztonságos közlekedést, a balesetek megelőzését szolgáljuk a vonatok vizsgálatával, s a fékpróbákkal.

Ha csak erről lenne szó, a brigád aligha hívta volna fel magára a figyelmet. Igaz, hogy az elsők között alakultak meg 1960-ban, s végül 1980—81-ben elnyerték az arany fokozatot is, de nem ez a döntő. Hanem az, hogy a körzeti üzemfőnökség brigádvezetőinek tanácskozásán — szavazással — felállított sorrend szerint: *a múlt évi munkában ők végeztek az első helyen.* Az őszi csúcsforgalom idején különösen kiemelkedő teljesítményt nyújtottak.

— *Ősszel csatlakoztunk a felszabadulási munkaversenyhez* — mondják. — Elsőnek kötöttük meg a szerződésünket. Vállaltuk, hogy az éjszakai szolgálatok befejeztével — ha szükséges —, havi harminc óra társadalmi munkát végzünk: a sérült kocsikat „kifogjuk", s a kisebb javításokat a helyszínen elvégezzük. A vágányközi javítással lényegesen csökkenteni lehetett a kocsitartózkodást, meggyorsítani a tehervonatok indítását, áthaladását.

Megszervezték a kocsialkatrészek és az úgynevezett OH-anyag, és az ócskavas gyűjtését is. A még használható alkatrészeket azóta is beküldik a fiókműhelybe, ahol örömmel fogadják, és újra felhasználják. Tudvalevő, hogy elég sok olyan alkatrész kerül a vágányok közé, amelyek egyébként hiánycikkeknek számítanak. Ezért fontos ez a vállalásuk.

Lapozom, nézegetem a tetszetős, szépen, gondosan vezetett brigádnaplót. Ha valami, hát ez híven tükrözi azok munkáját, életét, akikről szól. Hadd idézzem a decemberi bejegyzésüket:

„Az év utolsó hónapjában is sikeresen teljesítettük vállalásainkat. Vágányközti javítást végeztünk 117 kocsin, 28 ezer forint értékben. Futó-, illetve főjavításra 87 kocsit utaltunk a különböző műhelyekbe. Kisorozás nélkül 12 darab oldalajtót szereltünk helyre. December 16-án egy kocsi ágytokja kifordult, ezt segélymenet igénybevétele nélkül helyreállítottuk."

Beszédes számok

Ha már az eredményeknél tartunk, nézzük az 1983-as év összefoglaló értékelését is. Megjavítottak 1292 teherkocsit, mintegy 310 ezer forint értékben. Az egyéb javítások összege 13 ezer forintot tesz ki. Szinte hihetetlen, hogy ilyen szép summára rúg az apró „bütykölések" értéke, hogy odafigyeléssel, lelkiismeretességgel mily sokra lehet vinni. Hogy a kis baj megszüntetésével mennyi nagyobb bajt lehet megelőzni.

A hulladékvas és az alkatrészek gyűjtését folyamatosan végezték. Mint az összegzéskor kiderült, ezt sem tették hiába: *13 346 forintot „könyvelhettek" el végül.* Ide kívánkozik az is, hogy a két kommunista műszakban 141 órát teljesítettek, s ez is több mint 12 ezer forint értékű teljesítmény.

Nem lenne teljes a kép, ha nem szólnánk azokról a szombatonként végzett munkákról a ferencvárosi kocsijavító műhelyben, amelyekkel segítették az ott dolgozókat. A lakatos, kovács, hegesztő szakmájú brigádtagok, amikor tehették bementek, s a 82 társadalmimunka-óra során 25 kocsit javítottak meg. Ennek értéke: *6 ezer forint.*

Ám a most felsorolt forintértékeknél többről van szó. Részint arról, hogy az effektív, kézzelfogható értéken túl ahhoz is hozzásegítették a vasutat, hogy több kocsi futhasson; az ipari és mezőgazdasági anyagok időben eljuthassanak rendeltetési helyükre, *s ezzel már forintban nem mérhető hasznot hajtottak.* S szót kell ejteni arról az erkölcsi értékről is, amit ez az emberi helytállás, hivatástudat jelent. A brigád szocialista mivoltáról.

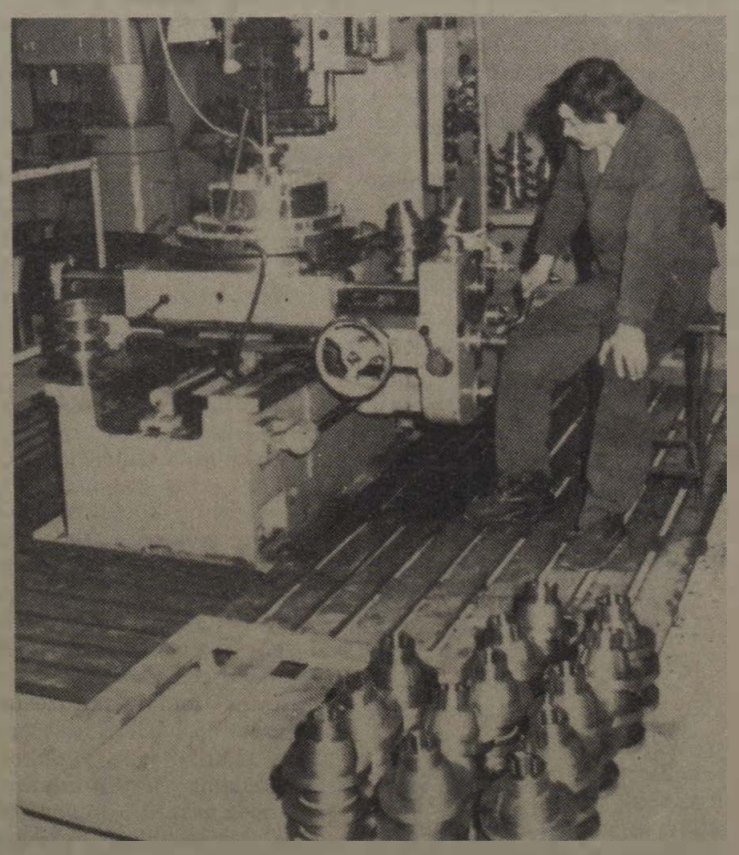
Önzetlenül

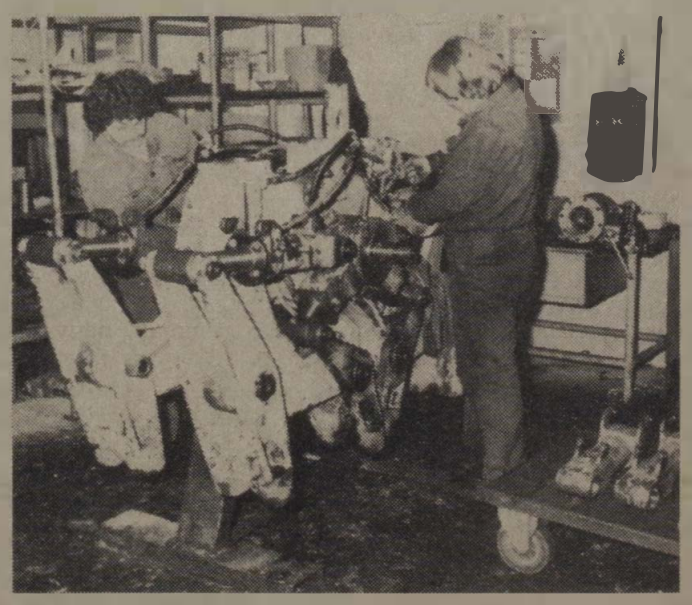
Az erkölcsi értékről szólva nem hagyhatjuk figyelmen kívül az önzetlenség más megnyilvánulásait sem. Régóta patronálják a XVII. kerületi 525-ös számú óvodát, amelyben a múlt évben 82 óra társadalmi munkával 2460 forint értékben nyújtottak segítséget. Patronálnak egy idős asszonyt is, *Németh Jánosnét*, akinek felaprították a téli tüzelőjét, elvégezték a ház körüli munka nehezebbjét. A gondoskodás ezernyi példáját hosszan sorolhatnánk. Említhetnénk még, hogy azt a helyiséget, ahol beszélgetünk, ugyancsak ők meszelték ki az őszön.

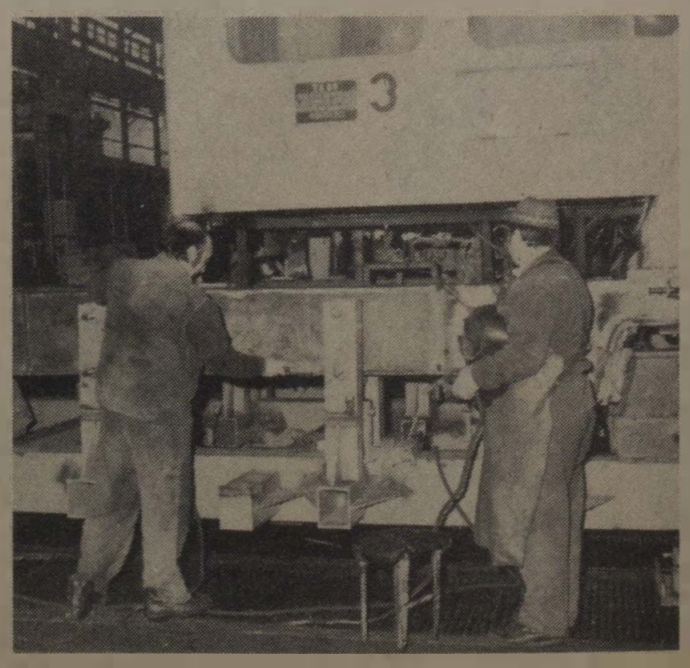
Mindezt hallva azon tűnődöm, hogyan jutott ennyi munkára idejük? Úgy, hogy akarták. Nem sajnálták a fáradságot, az időt. Példát adtak más brigádoknak is. Csak dicséret és köszönet illetheti őket.

Paládi József

A jászkiséri gépjavítóban







A jászkiséri építőgép-javítóban a nagy teljesítményű pályaépítő gépek javítását korszerű műhelyekben végzik. A közelmúltban új létesítménnyel is gazdagodott az üzem. Alkatrészgyártó-csarnokot építettek 100 millió forintos költséggel, amelybe a legmodernebb szerszámgépeket helyezték el. Itt elsősorban a tőkés importból származó gépekhez gyártanak alkatrészeket. Tavaly 55 millió forint értékű alkatrészt készítettek.

(Koppány György felvételei)

Nagykálló állomáson

Emléktábla a felvételi épületen

Hír: A MÁV Mátészalkai Üzemi Művelődési Bizottsága Kain Albert születésének 125. évfordulóján emléktáblát helyezett el Nagykálló állomás felvételi épületén.

Ki is volt Kain Albert? Vasútépítő mérnök, aki Nagykállóban született 1858-ban. A betűvetéssel szülőfalujában ismerkedett meg — amely jelentős település volt ebben az időben Szabolcs vármegyében —, de tanult Nyíregyházán és Debrecenben is. Mérnöknek készült, ezért Budapesten folytatta tanulmányait és 1881-ben szerzett mérnöki diplomát. Az egyetem elvégzése után a Magyar Államvasutaknál helyezkedett el.

A fiatal mérnök első nagyobb jelentőségű munkája a budaújszőnyi szakasz vonalvezetésének kijelölése volt. Sikeres munkái közé tartozik még a máramarosi vasútvonal tervezése és építése, majd ezt követte a műszakilag igen nehéz megoldású Csíkszereda város és az országhatár közötti vasútvonal építése.

Az országosan is ismert vasútépítő mérnök utolsó munkája a balatoni vasút tervezese és létrehozásában való közreműködés volt.

Tervező és kivitelező munkássága mellett jelentősek műszaki írásai is. Ő írta, — anyanyelve mellett — német, angol és francia nyelven a Magyarországi Vasutak című művét, amelyből a fejlettebb nyugati országok is megismerhették az államvasutakat.

A kállói mérnök 51 éves korában, 1909-ben halt meg. Az élet véletlensége, hogy születése és halála egy napra, december 16-ra esett. Az állomás kollektívája vállalta, hogy nagyközségük e jeles férfijának emlékét híven ápolja.

Zsoldos Barnabás

Négy évtized tisztessége



Hatvan állomás dolgozói és vezetői szerény, szorgalmas, segítőkész munkatársként ismerték meg *Juhász Lajost*, aki most vonult nyugdíjba. 1943 januárjában szerződéses vonatfékezőként került az állomásra. A tanfolyamok elvégzése után Jászdózsára helyezték, majd 1955-ben vissza Hatvanba, ahol váltókezelőként, külső forgalmi szolgálattevőként, rendelkezőként, az utóbbi időben pedig kocsiintézőként dolgozott. Több mint 40 évi szolgálat után, főellenőri rangban fejezte be januárban pályafutását.

A szakszervezetnek és a pártnak évtizedek óta tagja volt, s a pártalapszervezet vezetőségébe nemegyszer beválasztották. Jó munkáját öt esetben *Kiváló dolgozó* kitüntetéssel, illetve Munka Érdemrenddel ismerték el, a múlt évben pedig elnyerte a *Szolgálati emlékérem* 40 éves fokozatát. Így vívta ki mindenki előtt az elismerést és dicséretet.

Szűcs Ferenc

Átadta a szolgálatot



Kakas József főellenőr a 38 évi vasúti szolgálatából három évtizedet a felépítményi anyagok kezelésével töltött el, és tíz évig volt a vasútigazgatósági osztószertárfőnökség felépítményi anyagkezelő-raktárvezetője.

Mint egykor sokan, ő is pályamunkásként kezdte vasúti szolgálatát, vasutas szülők gyermekeként. Az előmunkási, majd pályamesteri tanfolyam elvégzése után a pécsi igazgatóság területén különböző pályamesteri szakaszokon teljesített szolgálatot. Felelősségteljes szakvonali munkája mellett a társadalmi munkából is kivette részét. *Tagja volt a dombóvári járási pártbizottságnak, a szakszervezeti bizottságnak és a bizalmi testületnek.*

Áldozatos munkáját a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával ismerték el, s a *Kiváló vasutas* kitüntetés mellett számos más kitüntetés birtokosa. Munkatársaitól meghitt, baráti összejövetelen köszönt el.

Szabadkai József

Farsangi bál

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség KISZ-alapszervezete a közelmúltban műsoros farsangi bált rendezett a vasutasok klubhelyiségében. A jól sikerült műsoros estet virradatig tartó farsangi bál követte. A talpalávalót az I-es főpályamesteri szakasz amatőr zenekara szolgáltatta.

Egy főnök visszatekint

Negyvenhárom év a pályafenntartásnál

A közelmúltban ment nyugdíjba *Szabics István*, a kecskeméti pályafenntartási főnökség vezetője. Hosszú, több évtizedes vasúti pályafutásáról szolgálatának utolsó napjaiban beszélgettünk.

— *A vasúthoz 1938-tól jártam dolgozni* — emlékezik. — *A karcagi pályamesteri szakaszon voltam fűtisztító, majd segédmunkás, később /1940-től/ mint különszerződéses pályamunkást alkalmaztak.* Igaz, minden év vége felé felmondtak, majd egy-két hónap múlva ismét visszavettek, mint a legtöbb pályamunkást. Ebben az időszakban voltam pályakocsivezető, vonalgondozó, irodai segéderő, de előfordult az is, hogy két-három hétre átadtak a forgalomnak váltóőrnek.

Felfigyeltek szorgalmára

1941 végén munkásokat toboroztak a szeretfalva-dédai vasútvonal építéséhez, ő is jelentkezett. Ettől kezdve már nem szakították meg szolgálati idejét. *Itt csak pár hónapot töltött el pályamunkásként. Felfigyeltek rá, bevitték az irodába teljesítményelszámolónak.* Pár hónapi gyakorlat után ugyanazt a munkát végezte, amit ma egy elszámoló pályamester csinál. Akkor a szakasz létszáma 400—600 között mozgott.

A vasútépítőktől vonult be tényleges katonai szolgálatra. A felszabadulás előtt pár nappal Tatán hadifogságba került, ahonnan csak 1948 nyarán jött vissza. Asztrahánban egy vasútépítő brigád vezetőjeként dolgozott.

Amikor hazajött, ismét a karcagi szakaszon talált munkát. 1949-ben munkásokat lehetett javasolni felsőfokú iskolára. Őt is javasolták. Munka mellett, egyéves, jeles eredménnyel végzett előkészítő tanfolyam után *felvételi nélkül vették fel a budapesti Műszaki Egyetem út-vasút-alagútépítő szakára, amit sikeresen elvégzett.* Közben felhelyezték a Józsefvárosi Osztálymérnökséghez, ahol előadói, vonalkezelői és szakaszmérnöki munkakörökben dolgozott. 1954 őszén mint mérnök vitték be szakinstruktornak a Vasútpolitikai Főosztályra. A következő év nyarán Kecskeméten megüresedett a vezetőmérnöki beosztás, amit neki ajánlottak fel. Így került 1955-ben a kecskeméti pályafenntartási főnökségre vezető mérnöknek. *1974. július 1-től pedig megbízták a főnökség vezetésével.*



— Ittlétem alatt nagyon sokat változott a pályafenntartási munka — folytatja a visszaemlékezést. — Amikor ide jöttem, hagyományos módszerrel, a régi szervezeti formával dolgoztunk. A 60-as évek elején megjelentek a nagy teljesítményű pályafenntartási gépek. Az elsők között vállalkoztunk arra, hogy kipróbáljuk azokat. Így kaptuk meg a BUDA aláverőket, majd a többi gépeket, amikkel a fővonalon dolgoztunk. A csökkenő létszám miatt, a városi pártbizottság segítségével, felmértük Kecskeméten az iparban foglalkoztatottak helyzetét. Sajnos a pályamunkások jövedelme és munkakörülményei alatta maradtak a városi átlagnak, s ez nagy elszívó erőt jelentett. Szívósan kutattuk, hogy mit tehetünk dolgozóink érdekében.

Elsők között

— És mit tettek?

— *Az országban az elsők között szerveztük meg a gépkocsival való közlekedést,* előbb teherautókkal, majd később autóbuszokkal. Ezzel együtt kialakítottuk a főpályamesteri szakaszok rendszerét. A korábbi 21 szakaszt 6 főpályamesteri szakaszba vontuk össze. A változás sok gonddal járt, de az élet igazolta: *helyesen cselekedtünk.* A gyors átállás csökkentette a veszteségidőket, eredményesebb lett a főnökség munkája. A gépesítés javította dolgozóink élet- és munkakörülményeit. Megoldottuk 250—280 dolgozó munkahelyre történő kiszállítását, ebédeltetését, helyszínen való teáztatását. *A munkakörülmények javulása megállította a munkaerő-elvándorlást.*

Szabics István széles körű mozgalmi tevékenységet is folytatott. 1952-ben vették fel a pártba és egy évvel később már az osztálymérnökség pártalapszervezetének titkára lett. Kecskeméten, az ellenforradalom leverése után néhány társával hozzákezdett a párt újjászervezéséhez. 1957. novemberében tagja lett az MSZMP megyei, városi intéző bizottságának, később a megyei és városi pártbizottságnak. sőt a városi pártbizottság végrehajtó bizottságának is. Sokrétű, áldozatos munkájáért 1957. november 7-én a *Magyar Szabadság Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki.

Rádolgozott

A sok társadalmi munka szinte minden idejét lekötötte. Ezért kérte, hogy mentesítsék a városi és megyei pártbizottságnál választott tisztségei alól. Ez részben megtörtént azzal a módosítással, hogy beválasztották a megyei pártbizottság mellett működő fegyelmi bizottságba, amelynek immár 20 éve tagja.

Közben mérnöki továbbképzésre járt, elvégezte az ML esti egyetem szakosítóját is. Kimagasló tevékenységét többször elismerték. 1982. novemberében a *Munka Érdemrend ezüst* fokozatával tüntették ki.

— Szolgálati idejét 20 hónappal meghosszabbítva vonul nyugdíjba. Mit csinál ezután?

— Negyvenhárom és fél évet töltöttem a pályafenntartásnál, *ebből 28 évet Kecskeméten.* Ennyi időt nem lehet elfelejteni. A vasúttól nem szakadok el, hiszen tagja vagyok a vasúti pártbizottságnak, így továbbra is segítem a terület munkáját. Ha munkahelyemen kérik a szakmai segítségemet, akkor bármikor szívesen jövök — mondja befejezésül Szabics István.

Gellért József

Kocsigazdálkodás

Az elmúlt évben sok gond volt a teherkocsi-gazdálkodással. A vasút naponta 900(!) üres kocsival adott kevesebbet, mint amennyit a fuvaroztatók kértek. Miért? Talán kevés a vasúti teherkocsi? Igaz ugyan, hogy új kocsik beszerzésére egyre kevesebb a lehetőség, mégis azt kell mondanunk, hogy a kocsihiányt nem ez okozza. Jobb kocsigazdálkodással, belső szervezéssel, fegyelmezettebb munkával orvosolni lehetne a fuvaroztatók panaszait.

1983-ban naponta 5330 tehervagon várt javításra, ami közel ezerrel több az egy évvel korábbinál. Figyelmesebb elegyrendezéssel, a javítási átfutási idők csökkentésével, jobb alkatrészellátással csökkenteni lehetne ezt a számot. Határállomásainkon Záhonytól Lökösházán át Komáromig ezerszámra álltak azok a vagonok, amelyeket a szomszédos vasutak képviselői nem vettek át. Ezeknek a kocsiknak az aránya 1981-ben még alig több a kilépő összes kocsik 4,4 százalékánál, de az elmúlt évben már elérte az 5,6 százalékot. A teherkocsik növekvő határállomási tartózkodása akadályozta az elegymozgást, plusz vonóerőt és létszámot kötött le.

A rakott teherkocsik gyakran rakományigazítás miatt várakoznak. Az üres vagonokat sokszor műszaki hiba és takarítás miatt kell a forgalomból kisorozni. Egyes raktárnokok felületességéért ezreket kell fizetni. Az árumaradvánnyal futó kocsikat a határállomásokon vonják ki a forgalomból és takarítják ki erre a célra létrehozott brigádok. A nemtörődömség, az ellenőrzés hiánya óriási népgazdasági kárt okoz.

A közelmúltban az ellenőrzés fontosságát említettem két üzemfőnök-helyettesnek. Ingerülten válaszoltak.

— Ellenőrzés? Hová gondol? Még azt se tudjuk mindig ellenőrizni, ami a vasutasok életbiztonságát szavatolná, nemhogy a fuvaroztatók által visszaadott kocsikat!

Nem vitattam, ma sem vitatom, hogy nehéz helyzetben vannak az állomásfőnökök, az ellenőrzésben érdekelt vezetők, de szigorú ellenőrzés, következetes intézkedés nélkül nem várható lényeges javulás a kocsigazdálkodásban.

A vasúti szakemberek szerint 1983-ban az összes sérült vagon javítási költségeinek több mint egyharmadát, vagyis 150-160 millió forintot a rakodás közben bekövetkezett sérülések helyreállítására fordított a MÁV. Ebből a jegyzőkönyvek, sérülési bárcák alapján alig 30 millió forintot lehetett a fuvaroztatókra áthárítani.

Bonyolítja a helyzetet, hogy az OPW kocsik esetében a hátrányok hatványozottabban éreztetik hatásukat. A vagonok körültekintés nélküli átvétele, az ellenőrzések elmulasztása is hozzájárult ahhoz, hogy az OPW kocsik forgalmából származó, 1981. évi 31 millió forintnyi nyereséggel szemben 1983 végére 100 milliós ráfizetése lett a MÁV-nak.

Nincs tehát halasztani való idő. Minden érdekelttől — raktárnoktól, kocsivizsgálótól és az ellenőrzésben érdekelt valamennyi dolgozótól egyaránt — meg kell követelni, hogy azt a sérülést, amit a fuvaroztatók a figyelmetlen rakodással okoztak a teherkocsikon, az megalapozott jegyzőkönyvek, javítási, sérülési bárcák alapján átszámlázhatók legyenek. A szakszervezeti bizottságok, tisztségviselők, termelést, gazdálkodást segítő munkájuk során ezekre a tennivalókra is irányítsák a figyelmet.

Orosz Károly

Veszprémvarsány

Tiszta, rendezett állomás

A peronszegélyek most is frissen meszeltek. *Horváth Gyula* málházó érkezésemkor éppen a seprővel foglalatoskodik. Azt mondják, nagy része van abban, hogy az állomást az igazgatósági tisztasági versenyben kellően értékelték és jutalmazták.

A jó példa követőkre talál

— *Úgy helyes, ha ráérő időben mindannyian segítjük a takarítók munkáját* — jegyzi meg Horváth Gula. Ő egyébként tavasztól őszig az állomás önkéntes kertésze. Gondozza, azonkívül őrzi is a virágokat. Előfordul ugyanis, hogy egyikmásik utas megfeledkezik magáról . . .

Az állomásfőnök, *Kégli Imre* nemcsak a málházóról, hanem az ide tartozó, 43 tagú kollektíva valamennyi tagjáról hasonlókat mond. Végül így összegezi a véleményét:

— *Az, hogy stabil a gárdánk, elsősorban az idősebb vasutasok példamutatásának, becsületes helytállásának köszönhető.* Félünk azonban attól, hogy a nyugdíjazások üteme gyorsabb lesz már, mint a minden tekintetben megfelelő fiatalok, az utánpótlásként számba vehető új emberek jelentkezése. Jelenleg is hiányzik a létszámunkból egy tartalékos forgalmi szolgálattevő, egy váltókezelő és egy sorompókezelő . . .

A munkáról, a személy- és áruszállítási teljesítményekről is szó esik.

Ok és okozat

— A tervezett egymillió 196 ezer forintos személyszállítási bevételünket nem sikerült 1983-ban teljesíteni, hiszen mintegy százezer forinttal elmaradtunk a tervtől — mondja az állomásfőnök. Az okot azonban ő nem egyébbel, csak azzal magyarázza, hogy *nem elég körültekintéssel készült a menetrend.* — A sokat ígért egyeztetés ellenére a vonatok és az autóbuszok párhuzamosan közlekednek Veszprém és Győr között. Ráadásul a megye székhelyét, illetve a most várossá lett Zircet a hajnali vonat után már csak délben lehet újra vasúton megközelíteni. *Több javaslatot terjesztettünk elő közbeeső járat beállítására, egyelőre azonban eredménytelenül . . .*

Az áruforgalommal kapcsolatos terv teljesítése körül nincsenek ilyen gondok, pedig lényegesen csökkent a vasúton szállított cukorrépa mennyisége.

— *A szállítási kiesések pótlására év elején személyesen kerestük fel a fuvaroztató ügyfeleket* — folytatja a tájékoztatást Kégli Imre. — Sikerült is céljainknak megnyerni őket. Így a tervezett 9500 tonnával szemben 11 522 tonna árut fuvaroztunk, és csaknem 9 százalékkal javult a kocsikihasználás, illetve csökkent a kocsitartózkodás . . .

Együtt a bizalmiakkal

— A munka minőségének javításához a szakszervezeti feladatok jobb, következetesebb elvégzése is hozzájárult — vélekedik *Cserháti Károly*, az állomásiak főbizalmija. — Nagyon jó a kapcsolatunk a *veszprémi körzeti üzemfőnökség* gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetésével. Idei célkitűzésünk, hogy mind a hét bizalmicsoportunkkal, különösen a *Bakonyszentlászlón, Pannonhalmán* és *Tarjánpusztán* dolgozó taggsággal szorosabbra fűzzük az együttműködést. Ott ugyanis előfordult, hogy bizonyos esetekben a főnökök a szakszervezeti szervek, illetve a bizalmiak megkérdezése nélkül döntöttek . . . Talán csak azért, mert pont ezekről a szolgálati helyekről *nem voltak ott a vezetők a részükre és a partnerbizalmiak részére rendezett előadásokon.*

Sz. Jakab István

Bácsalmás állomás

Jó a munkahelyi légkör, ismeretlen a munkaerőhiány

Bácsalmásról hajdanán négy irányba indultak a vonatok. 1885-ben épült és még az évben meg is nyílt a községet érintő első vasút, az 59 km hosszúságú, szabadka-bajai vonal. A főállomáson kívül a falu és a hozzátartozó tanyavilág számára több megállóhelyet létesítettek: *Bácsalmási vöröserdő, Bácsalmási szőlők és Almás.* A század elején naponta 8 személyvonat közlekedett erre, a korabeli feljegyzések szerint sok utassal.

1903. október 31-én adták át a Bácsalmást ugyancsak átszelő, 71 km hosszú *Kiskunhalas—Regőcze* helyiérdekű vonalat. Trianon után alaposan átrajzolódott a déli határ, a két ország egymás közti viszonya is megromlott. Tucatnyi átvezető vasútvonalon a minimálisra korlátozódott, majd meg is szűnt a forgalom, köztük a szóban forgó kettőn is. Így *Bácsalmásról* már csak *Csikériáig,* illetve *Ólegyenig* jártak le a vonatok. A hatvanas években aztán mindkét vonalat felszámolták, csupán Csikéria felé maradt meg egy 3 km-es szakasz, amit iparvágányként jelenleg a Kunbajai Állami Gazdaság használ. Ezzel egy vasúttörténeti legenda véget ért.

— A mai vasútállomás vonzáskörzete a szárnyvonalak megszüntetésével kiterjedté vált — tájékoztat *Varga György,* állomásfőnök. — *Bácsalmást veszi igénybe a vidék szinte valamennyi Állami Gazdasága, termelőszövetkezete.* Évente kb. 60 ezer tonna áru kerül kocsikba, ebből 15—20 ezer tonna cukorrépa. Tekintélyes a Szovjetunióba küldött élőállatfeladás, de indulnak kocsik közel-keleti rendeltetéssel is. Hazai forgalomban a bor — szőlővidéken vagyunk — és egyéb mezőgazdasági termékek vezetik a listát. A leadási forgalom még ennél is nagyobb, hiszen évente 100 ezer tonnát meghaladó árumennyiség érkezik, többségében műtrágya, építőanyag és őrlemény. Kocsiellátásunk az országos átlagnak megfelelő csupán ősszel akadtak problémák az igénylések teljesítésében.

Bácsalmás azon kevés állomások közé tartozik, *ahol ismeretlen a munkaerőhiány.* Az utánpótlás is biztosított és nem divat a vándorlás sem. Ennek oka (az állomás vezetői szerint) a jó munkahelyi légkör. A vasutasok szívesen dolgoznak itt, szót ért a vezető és beosztott . . .

Munkásőrök helytállása

Dombóváron, az Udvari Vince munkásőregység ünnepélyes századgyűlésen *Tulok Sándor* egységparancsnok értékelte az elmúlt évi munkát, méltatta a munkásőrök helytállását a termelőmunkában és a fegyveres szolgálatban. A századgyűlésen *Varga László,* a vasutasszakasz parancsnoka immár hatodszor vehette át *„A század legjobb szakasza”,* illetve a *„Kiváló Parancsnok”* kitüntetéseket. A vasutasszakaszból többen megkapták a Haza Szolgálatáért Érdemérem különböző fokozatait is.

Vasútegészségügy — közlekedésbiztonság (6)

Alkoholos eredetű rosszullétek, betegségek

A szeszes italok fogyasztása több ezer évre vezethető vissza. A kínaiak és a japánok rizsből készítettek alkoholt, az afrikai négerek kókuszdióból, az ősmagyarok pedig kancatejből.

Az alkohol az emberi társadalom egyik legnagyobb rákfenéje. Következményei sokkal károsabban befolyásolják a magán- és közéletet, mint az a bűnözések megdöbbentő statisztikájából kitűnik. *Sajnos az alkoholizmus veszélye korunkban sem csökkent.* Az elmúlt esztendőben hazánk az egy főre jutó alkoholfogyasztás alapján a hetedik helyet foglalta el a világ országai között. A töményszeszfogyasztásban a világranglista harmadik helyén állunk.

Előnyök és hátrányok

1970 és 1980 között az alkoholfogyasztás hazánkban *ugrásszerűen megnőtt.* Amíg 1970-ben 5,4 liter tömény szeszt, 37,7 liter bort és 59,4 liter sört fogyasztott átlagosan egy magyar állampolgár, addig 1980-ban a töménypszesz-fogyasztás 9,5 literre, a boré 35-re, a söré pedig 87 literre emelkedett.

A társadalom veszélyeztetettsége egyre jobban sarkallja a világ szakembereit az alkohol elleni küzdelemre. *Az alkohol eladásából származó gazdasági előnyök eltörpülnek az alkoholisták által okozott anyagi károk mögött.* A kieső munkanapok, a selejtmunka, a baleseti károk, a kórházi ágyak lefoglalása, a gyógykezelési költségek, a mentők igénybevétele, az alkohol rokkantjainak végleges eltartása olyan hatalmas gazdasági megterhelés, aminek felmérése szinte lehetetlen.

Az alkohol arab eredetű szó, s azt jelenti: *„valami a finomból".* Nem beszélhetünk azonban az alkohol élvezeti értékéről akkor, amikor az alkohol mámorában nemcsak a bajait felejti el ideig-óráig az ember, hanem megfeledkezik a kötelességéről is, s egyre mélyebbre süllyed. A kalorikus érték elhanyagolható, *hiszen élettanilag veszélyes a szervezetre.* Mint étvágyjavító, kis mennyiségben és alkalomszerűen hasznos, de ha figyelembe vesszük azt, hogy mennyi mellékhatástól mentes gyógyszer van, akkor ez sem indokolja az alkoholfogyasztást.

Még megdöbbentőbb a kép, ha megvizsgáljuk a baleseti statisztikát. Belga szakemberek például 1946 és 1949 között a közlekedési balesetek 74 százalékánál állapították meg, hogy szeszesital-fogyasztás miatt következett be. Franciaországban a szakértők 1956-ban 2850 balesetet vizsgáltak. A balesetet okozók 60,3 százalékának vérében 1,5 ezrelék alkohol volt. Hazai szakértők 1948—50-ben megállapították, hogy a balesetek 37—39 százaléka alkoholos befolyásoltság miatt következett be. Ezen belül a halálos végű balesetek aránya jóval magasabb volt. 1949-ben 62,3, és 1950-ben 67,9 százalék.

Az alkoholizmus terjedésének megakadályozása nemcsak orvosegészségügyi feladat. Az egész társadalom összefogására van szükség.

Hová vezet az italozás?

A közlekedésben dolgozók alkoholfogyasztása különösen veszélyes. Egy rosszul állított váltó, egy elnézett jelző, egy későn tudomásul vett utasítás, sokak életét teheti kockára.

Hogyan hat az alkohol a szervezetre? *Gyorsan felszívódik, az idegsejtekbe könnyen behatol és megbetegíti azokat.* A szervezetben leköti az oxigént, könnyen elég, ezért a zsír felhalmozódik és egyes szervekben zsíros elfajulást okoz. 10—70 gramm alkoholnak, amely megfelel 1—7 dl bornak vagy 0,2—1,5 dl pálinkának, igen enyhe befolyásoltsági hatása van. Sokaknál felszabadulnak a gátlások, kórosan megnövekszik az önbizalom, az önkontroll gyengül, a figyelem, az akaraterő csökken. Ez a „szalonspicc" állapot a közlekedésben dolgozóknál nagyon veszélyes.

2,5—3,5 dl pálinka, illetve 1—1,5 liter bor elfogyasztása után már súlyos alkoholos befolyásoltságról beszélhetünk. Ilyenkor fellép a tájékozó- és emlékezőképesség, az egyensúly- és látászavar, a színtévesztés.

A belső szervek közül az alkohol megtámadja a májat, a szívet, a gyomrot, a beleket és súlyosan károsodik az ér- és idegrendszer. A májkárosító hatás következtében a több mint 10 éve alkoholizáló személyek májának megnagyobbodása az esetek 67 százalékában mutatható ki. *A máj megnagyobbodásának a mértéke arányos az elfogyasztott alkohol mennyiségével.* A máj méregtelenítő működése, amely nagy szerepet játszik a szervezet anyagcseréjében, súlyosan károsodik. A májsejtek elpusztulnak, s ezt követően gyakran bekövetkezik a már nem, illetve alig gyógyítható májzsugorodás.

A rendszeres alkoholfogyasztásnak nem kis szerepe van a szív- és érrendszeri betegségek miatti halálozásnak. A nagymértékű alkoholfogyasztás idült gyomor- és bélhurutot, gyomorfekélyt okozhat.

A nagymértékű alkoholfogyasztás idegrendszeri megbetegedést is okozhat. Az ideggyulladás, az idegbénulás elsősorban az alsó végtagokban jelentkezik. Előfordulhat látóideg-gyulladás is, amely sokszor vakságot okoz.

A tartós, nagymértékű alkoholfogyasztás jellemtorzulásokhoz vezet. Visszafejlődnek, leépülnek a magasabb erkölcsi nézőpontok, előtérbe kerül a hazudozás, a durva, agresszív magatartás. Vétkeznek a társadalmi erkölcs szabályai ellen, bűncselekményeket követnek el. Egyre nagyobb mértékben alakul ki az akaratgyengeség. Romlik az emlékezés, tompul a felfogás, lelassul a gondolkodás. Az ilyen személy egyre inkább társadalmon és családon kívülivé válik, s csak hozzá hasonló alkoholisták körében érzi jól magát.

Alkoholos elmebetegségek

Gyakoriak a súlyos alkoholos elmebetegségek, amelyek közül a legismertebb hazánkban a delírium tremens, nem egyszer halálos kimenetelű is lehet. Az egész testben észlelhető remegés, járászavar, mozgászavar, izzadás mellett érzékcsalódások lépnek fel.

A delírium tremenshez hasonló elmebetegség az alkoholos hallutinosis, amelyet riasztó álmok, téves felismerések, félelem, szorongás, érzékcsalódás, főleg hanghallásos, jellemez.

Gyakori az alkoholistáknál a különböző téves eszmékkel jellemzett elmebetegség *(féltékenységi és üldöztetési téves eszme).* A legsúlyosabbak azok az alkoholos elmebetegségek, amelyet a teljes elbutulás jellemez.

Közlekedésbiztonság szempontjából veszélyesek az úgynevezett kóros részegség esetei, amikor kis mennyiségű szeszesital-fogyasztás után is súlyos elmezavartsági tünetek léphetnek fel. Ez téves eszmékben, érzékcsalódásokban, izgalmi, félelmi, szorongásos állapotban, megmagyarázhatatlan cselekedetekben nyilvánulhat meg. Oka az alkoholtűrő-képesség igen alacsony foka, amely a gyenge idegrendszerű személyeknél, koponyasérülteknél, epilepsziásoknál jelentkezhet elsősorban.

A fentiek alapján tehát megállapítható, hogy a közlekedésbiztonság szempontjából menynyire fontos egészségügyi és össztársadalmi feladat a krónikus alkoholizmusban szenvedők intenzív, komplex gyógyszeres, psychotherápiás kezelése.

Dr. Rábai Kálmán

Otthonunk nyugalmáért

1984 a lakóházi tűzvédelem éve

1983-ban hazánkban 12 888 tűzeset keletkezett, s *a kár meghaladta a 448 millió forintot.* A növekedés — 1982-höz képest — csak néhány százalékos, de a tűzeseti adatok így is riasztóak. Sajnos, sokan még ma is csak legyintenek erre, mondván, úgyis fizet a biztosító. Ez az okoskodás nagyon hamis.

Gondoljuk csak meg, hány lakást lehetne felépíteni ebből az összegből, hány gyermek óvodai, iskolai elhelyezésén lehetne javítani. És persze, nemcsak javainkat ragadja el a tűz, gyakran halált is okoz. *Csupán az elmúlt évben 184 ember lett a tűz áldozata,* és 559-en szenvedtek könnyebb-súlyosabb, nemritkán életveszélyes sérülést.

E tragédiák immár jóvátehetetlenek. A szomorú statisztika a józan észre, érzelmeinkre, valamennyiünk felelősségére apellál. Az óvatosságra egyformán szükség van otthon, a gépkocsiban, kint a szabadban és a munkahelyeken is.

A tűzesetek alakulásában különösen aggasztó a lakóházi tűzesetek magas aránya. *Ugyanis a tűzesetek 41,5 százaléka, a káresetek 16 százaléka otthonainkban keletkezett.* 1973—82. között csaknem tíz százalékkal gyarapodott hazánk lakásállománya, ezzel szemben tavaly már kétszer annyi tűz pusztított, mint tíz éve, s ennek következtében hatszor nagyobb tűzkár érte a lakóházakat.

Ezek az adatok voltaképpen nem igényelnek kommentárt. De ne gondolja senki, hogy ezek a veszélyek nem háríthatók el. A helyzet ilyen alakulásában az emberi gondatlanság játssza a fő szerepet. Emiatt határozta el a Tűzoltóság Országos Parancsnoksága, hogy az 1984-es esztendőt a lakóházi tűzvédelem évének nyilvánítja.

Kérdezhetné bárki, hogy e kampánnyal elérhető-e a kívánt cél? Meggyőződésünk, hogy igen. Ha a tűzvédelem ügyét minden állampolgár támogatja. Az otthonunk, lakásunk megvédése mindannyiunk érdeke. Nehéz munkával, nagy erőfeszítéssel, sokszor hosszú évek folyamán megszerzett értékeink védelméről van szó. Összefogással, a tűzvédelmi előírások betartásával, odafigyeléssel megmenthetjük anyagi javainkat, a társadalmi és személyi tulajdont a tűz pusztításától.

Salvári György
tü. fhdgy

Találkozás a Holdvölgy dűlőben

Elöljáróban mindjárt elárulhatom, hogy ez a szép nevű dűlő nem a holdban van (ugyan, hogy is kerülhetne fel oda egy nyugdíjas vasutas), hanem a Tokaj-hegyaljai borvidék egyik községe, Mád határában.

Papp Lászlót találtam itt télvíz idején a 600 négyszögöles szőlőskertben, ahol csákányszerű éles szerszámmal vagdalta ki az öreg tőkéket.

— *Csak a feleslegeseket* — mondja Papp László —, mert kordonos sorokat alakítottam ki, és most helyet kell teremteni a sorközöket művelő kis traktornak.

— Szereti a bort?

— A fene tudja. Amennyi bort én megiszom, azt az üzletben is beszerezhetném, de hát valamivel el kell, hogy foglalja magát az ember. *Kell a mozgás, a napfény, meg itt jó levegő van, festői a táj.* Nagyon megszerettem ezt a Holdvölgyet . . .

— Mikor ment nyugdíjba?

— Csak egy éve. A MÁV miskolci igazgatóságán a vasútüzembiztonsági osztály vezetője voltam.

— Gondolom, hogy ott nem csákányt forgatott.

— Néha ennél is nehezebb dolgokat, hiszen egy-egy baleset kivizsgálásánál — a dolgozók érdekében — sokszor a kenyéradóммal, a MÁV-val is szembe kerültem.

— Akkor nemigen kívánkozik vissza egy kis nyugdíjas besegítésre.

— Hívtak már egy-egy ügy szakértői véleményezésére, és megmondom őszintén, nem nagyon kérettem magam. Tudja hogy van ez: *ahol az ember 42 évet ledolgozott, onnan érzelmileg nehezen szabadul.* Meg nem is akar szabadulni, különösen, ha a segítségére nyugdíjas korában is számítanak.

— Kritikai meglátása — most, hogy már a kenyéradójától sem függ — talán az eddiginél is élesebb lett.

— Hivatalos szakvéleményezés nélkül is megmondom én a véleményem a fiatalabb kollégáknak, hiszen utazgatva naponta találkozik a magamfajta öreg vasutas olyan jelenséggel, aminek a megszüntetése pénzbe sem kerül.

— Például?

— Hát csak ilyen kis dolgok: *egyik-másik várótermet nem fűtik és nem takarítják rendesen. Ha kiég egy lámpa, napokig nem cserélik.* Télen nem szórják fel rendesen a személykocsikhoz vezető síkos utat. Egykettőre megtörténik a baleset, és aztán nemcsak szídják, de perelik is a vasutat. Minden állomáson van óra, de csak némelyik mutatja a pontos időt . . . És sorolhatnám még a sokszor aprónak tűnő jelenséget, amik joggal bosszantják az utasokat, rontják a vasút tekintélyét.

— Dehát mit lehet tenni ezek ellen?

— *Itt csak a szép szó, a nevelés használ,* mert ha a mai fiatal kollégát keményen akarják a rendre, fegyelemre szorítani, hamar fogja a kalapját. A nevelést szerintem odáig kell fejleszteni, hogy aki a vasút szolgálatába lép, büszke legyen rá. Ne tűrjön jelenséget, ami rontja a mundér becsületét.

Az olvasó talán mosolyog és kicsúszik a száján, hogy szálljon már le az öreg a „holdról", de nincs igaza, hiszen Papp László — és a hozzá hasonló nyugdíjas vasutasok — már nem önmagukért teszik szóvá az észlelt rendellenességeket, hanem az utánuk jövő nemzedék becsületéért. Az öregek már megtették a magukét, tisztességgel elvégezték a feladatukat.

Dávid József

Kiállítás Kecskeméten



A tavalyi vasutasnap tiszteletére hirdetett III. országos vasutas amatőr fotópályázat díjazott képeivel vándorkiállításon ismerkedhetnek meg a vasutasok. Legutóbb a kecskeméti körzeti üzemfőnökség kultúrtermében mutatták be az érdeklődőknek. A kiállítást február 21-én Hegyesi Mihály, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg. Képünkön: az szb-titkár méltatja a vasúti élet egy-egy pillanatát megörökítő alkotásokat.

(Varga Imre felvétele)

Elkerülhetnénk

Utasbosszantás

Nemrég Nyíregyházáról Budapestre utaztam az 1621-es gyorsvonaton. Az egyébként optimálisan fűtött, szépen kitakarított 20—07 157 pályaszámú kocsiban a kulturált utazáshoz hazai körülmények között elvárható feltételek közül csupán egy hiányzott: *a világítás.*

Azon nem lepődtünk meg, hogy izzók nincsenek, mert a hajnali járatokon az utasok elég gyakran kiveszik a világítótesteket. Meg is találtunk néhányat a szomszéd kocsi poggyásztartóin. *Majd jön a kalauz, és segít, hogy ne utazzunk a gyerekekkel sötétben* — gondoltuk.

Karcag után érkezett oda a vonatvezető-jegyvizsgáló. Meghallgatta a panaszt, ő is meggyőződött róla (idejében?!), hogy az *egész kocsiból hiányoznak a világítótesteket befogadó foglalatok.* Mikor az egyik utas megkérdezte: miért nem jelzik a műszaki kocsiszolgálatnál indulás előtt a hibát, a vonatvezető magyarázkodni kezdett. Végül kimondta: *hiába teszi szóvá, úgyse javítja meg senki.*

Talán igaza van a vonatvezető-jegyvizsgálónak. Mert néhány nappal azelőtt a szobi vonalon véletlenül ugyanebben a kocsiban utaztam, de már akkor sem volt benne világítás.

*

Hétfői napokon a 22637, a hét többi napján 2637 számmal közlekedik egy személyvonat Albertirsáról, illetve Üllőről a Nyugati pályaudvarra. Mivel azonban a Nyugatiban a vágányok felújítása miatt szűkös a vonatfogadási kapacitás, ezek a vonatok csak Zuglóig közlekednek.

Ám milyen az utasok tájékoztatása? A minap ezen a szerelvényen meggyőződhettünk róla.

Monor állomáson közölte a hangosbemondó, hogy a Nyugatiig megy a vonat. Vecsésen viszont azt hallottuk a hangszóróból, hogy Zugló lesz a végállomás. Kispesten újabb közlemény: Budapest—Nyugatiig közlekedik a vonat. Aztán Zugló megállóhelyen csakugyan kitessékelték a méltán háborgó utasokat.

*

Hogy mennyire nincs rendjén az utasok tájékoztatása, azt az előbbi esetet követő napon, február 21-én tapasztalhatták ismét a 7027-es — Kiskunfélegyházáról érkező szerelvény — utasai, Zuglóban.

Előzményként csak annyit, hogy a 2637 számú vonat aznap műszaki problémák miatt kimaradt. Máskor mindig a menetrend szerinti időpontban, a 7027-es előtt közlekedik Zuglóig. Üllőn, Vecsésen be is mondták, hogy most mi a helyzet, s az előző vonat meghatározhatatlan idejű késéséért elnézést kért a bemondó.

A nagy kavarodás akkor támadt, amikor Zugló megállóhelyen a mikrofonban többször megismételték, hogy az utasok hagyják el a vonatot, mert nem megy tovább. A vonatvezető először futott a masinisztához, majd a kalauzhoz, s terelték vissza a megtévesztett, bosszankodó közönséget, magyarázva, hogy *téves a tájékoztatás,* mivel a vonat — mint máskor — a Nyugatiig közlekedik.

Megálltam egy pillanatra, s be akartam szólni az irodába, hogy a bemondónő legalább tekintsen ki az ablakon, ha nem ismeri ki magát. A szerelvénybe sorolt kocsik típusáról is láthatta volna, hogy ez távolsági vonat. S ha már nem tette, kérjen elnézést a tévedésért utólag! De erre már nem volt időm: a vonatvezető sípja indulást jelzett. *Csak a hangszóró maradt néma mindvégig . . .*

(orosz)

Köszönet

Vonyarcvashegyen üdültünk

A pécsi nyugdíjascsoport javaslatára februárban beutalót kaptam a feleségemmel együtt a területi szakszervezeti bizottságtól a vonyarcvashegyi üdülőbe. Lehet, hogy ez nem olyan esemény, ami az újságba kívánkozik, én mégis szeretném tapasztalataimat ezúton közreadni, *az üdülőben iránt tanúsított udvarias, figyelmes bánásmódért köszönetet mondani.*

A kifogástalan rend, tisztaság, a minden kényelemről való gondoskodás elsősorban bizonyára az üdülő vezetőnőjének az érdeme. Ezenkívül a kultúros — Ildikó — sokféle rendezvénye is segített ott-tartózkodásunkat kellemesebbé tenni. Ugyanígy dicsérhetjük az élelmezési felelőst, a szakácsnőket a változatos étrend szerint készült finom ételekért, vagy a felszolgálásban oly szívesen szorgoskodó dolgozókat.

Egy mondattal fejezem be köszönő soraimat: *70—80 évesek vagyunk, amikor már nehezebb az élet, de a vonyarcvashegyi üdülőben nagyon jól éreztük magunkat.*

Dr. Csókási János
nyugd. főtanácsos

Hangverseny Debrecenben

A debreceni területi szakszervezeti bizottság, a Hajdú megyei Állami Építőipari Vállalat szakszervezeti bizottsága, a debreceni vasútigazgatóság és a MÁV zenekari főnökség március 5-én a Kölcsey Művelődési Központ színháztermében rendezte meg *a XXIII. vasutas-építőmunkás hangversenyt.*

A rendező szervek nevében *Halmos Sándor* köszöntötte a megalakulásának 60. évfordulóját ünneplő debreceni MÁV Filharmonikus Zenekart. Ünnepi megemlékezésében felelevenítette az eltelt hatvan esztendő eredményeit, gondjait. Szólt arról, hogy *a 71 tagú együttes évente 50-60 hangversenyen és 100-110 előadáson szerepel.* Megalakulása óta 7640 előadást tartott itthon és külföldön. Tagjai 11 ország 67 nagyvárosában léptek fel. Budapesten megtartott koncertjeik, illetve rádió- és tv-felvételeik, valamint az első nagylemez megjelenése is bizonyítja, hogy a zenekar művészi színvonalon tolmácsolja a klasszikusok műveit és a ma élő zeneszerzők alkotásait.

A MÁV Filharmonikus Zenekar ez alkalommal Mozart, Wagner, Weber, Haydn, Johann Strauss műveiből adott elő *Sándor János* érdemes művész, a Magyar Állami Operaház karnagya vezényletével. A zsúfolásig megtelt színháztermében a műsor méltán aratott sikert a vasutasok és az építőmunkások körében. A sikerben részük volt a neves előadóknak: *Horváth Józsefnek,* a Magyar Állami Operaház magánénekesének, *Czakó Mária* Liszt-díjasnak és *Bárány Pál Lászlónak,* a Csokonai Színház magánénekesének, valamint *Gellén László* oboaművésznek, aki Haydn C-dúr oboaversenyét szólaltatta meg.

Az utasok kiszolgálása után

SZABAD IDEJÉBEN ÉNEKEL

Farkas László sikere a tévé nótaversenyén

Farkas Lászlóval a televízióban, a „Nyílik a rózsa" nótaversenyen találkozhatott a közönség. Most azonban munkahelyén, *a Keleti pályaudvaron,* az Utasellátó Vállalat egyik standjánál beszélgetünk. Sokan veszik körül, és miközben az emberek vásárolnak, gratulálnak, további sikereket kívánnak neki.

Táncdallal kezdte

— A televíziós szereplésem óta sokan felismernek, megszólítanak az utcán. Ez nagyon jólesik. Már 1976 óta tanulok énekelni a postások Erkel Ferenc Zeneiskolájában, *Toldi Mária* stúdiójába táncdal szakra jártam. Tizenévesen még engem is a tánczene érdekelt. A zeneiskola diákjai félévenként vizsgaelőadáson mutatkozhattak be a közönség előtt. Egy idő után tanáraim felfigyeltek arra, hogy a nótaénekléshez talán még nagyobb a tehetségem. Az egyik vizsgakoncert végén cigánydalokat énekeltettek velem, és nagy sikert arattam.

— Ez volt az első kísérlet.

— Valóban. De ennél jelentősebb, hogy *tavaly részt vettem, Csepelen, a Rideg Sándor Művelődési Ház népdalénekeseknek meghirdetett vetélkedőjén.* Mintegy 130 jelentkező közül a harmadik helyen végeztem. Az első három helyezett 1984. december 31-ig érvényes, ideiglenes működési engedélyt kapott.

— Hogyan él ezzel a lehetőséggel?

— Szeretném minél jobban kihasználni, de ez nem is olyan egyszerű, hiszen ahhoz, hogy felléphessek valahol, az ORI szervezőivel kellene jó kapcsolatot kialakítani. A tévés fellépésem előrelendítette az ügyem, hiszen most egy budapesti nagyvállalathoz hívtak szerepelni.

Apja a váltótárs

— Miként tudja a jelenlegi munkáját és az éneklést összehangolni?

— Három napig egyfolytában reggel hattól délután hatig árusítok itt, a pályaudvaron. Utána *három szabadnap következik. Szerencsére a váltótársam az édesapám, így nem okoz gondot a helyettesítés, ha hirtelen valami miatt felborulna a megszokott munkaritmus.* Az nem jó, hogy nem tudok mindennap énekelni, skálázni, előadást hallgatni, mert a munkám ezt nem teszi lehetővé. Minden szabadidőmet az énektanulásnak szentelem. *Jelenleg Lorenz Klára és Kovács Magda tanít.*

— Elégedettek voltak az eddigi teljesítményével?

— Igen, hiszen csak tavaly óta foglalkozom magyar nótákkal és cigánydalokkal. A „Nyílik a rózsa" vetélkedőn összesen 758-an indultunk, és mindössze 25-en jutottunk el a televíziós elődöntőig. *Nagyon erős a mezőny.* Izgulok, mert a pontszámok alapján a harmadik helyről a 9. helyre kerültem. És mindössze 14-en juthatnak be a középdöntőbe. A hátralévő elődöntők alatt most már csak reménykedhetek abban, hogy talán sikerül. Ha nem jutok be a középdöntőbe, akkor sem bánkódom, hiszen ezen a vetélkedőn a bemutatkozás, a szereplés lehetősége mindennél többet ér.

Tovább tanulni . . .

— Mik a tervei?

— Szeretnék mielőbb végleges működési engedélyt szerezni. Ahhoz azonban, hogy az ORI-ban, vagy az OSZK-ban meghallgassanak, *legalább 200 dalt kellene tudnom.* Úgy tervezem, hogy kétévi kemény, kitartó munkával talán sikerül megszerezni ezt is. Addig azonban még sokat kell tanulnom. Különösen a cigánynépzene érdekel. *Kovács Apollónia* felajánlotta a segítségét, és ez nagy öröm nekem.

—cs. i—



Üdülő a hegyekben
(Kiss Attila grafikája)

Könyv- és virágkiállítás a debreceni klubkönyvtárban

Kellemes tavaszi hangulat fogadta a betérő vendégeket a debreceni vasutas klubkönyvtár nagytermében. A pici kókuszoktól a reprezentatív pálmákig sok fajta növényben gyönyörködhettek azok, akik megnézték a klubkönyvtár és az ÉHF kertészetének közös kiállítását a mezőgazdasági könyvhónap alkalmából.

Nagy Imréné szb-titkár üdvözlő szavai után *Lazányi Sándor,* az ÉHF vezetője kalauzolta a vendégeket a szakkönyvek és a virágok sokasága között.

Talán ennél is nagyobb sikert arattak az orchideákból, gerberákból, fréziákból alkotott csokrok, asztali díszek, ami a nyíregyházi kertészet szakembereinek tudását, ízlését dicséri. A klubkönyvtár vezetőjének — *Müller Károlynak* — az irányításával összeválogatott szakkönyveket *Tóth József* kertészetvezető ismertette az érdeklődő kiskerttulajdonosokkal.

Nagy Béláné

Hagyományok új köntösben

Tavaly ősszel megszépülve, megfiatalodva, új elrendezésű termeivel megnyitotta kapuját a Vasutasok Szakszervezete pécsi művelődési háza. Fiatal vezetősége jó ötletekkel, lendületesen fogott munkához, hogy a hagyományokat folytatva — régi népszerűségével — várja vendégeit a „vasutas"-nak becézett ház.

Az avatásról annak idején beszámoltunk. Lássuk, azóta mire jutottak?

A művelődési ház állandó vendégei a nyugdíjasklub tagjai, a vasútmodellezők, s ez az otthona a fúvószenekar tagjainak is. Működik a színjátszó kör, s újra szerveződik az ifjúsági klub is. Az állandó programok mellett számtalan rendezvény zajlik itt.

Februárban például itt forgatott a pécsi televízió; a *Sorstársak* című műsorban a ház igazgatója, *Molnár Géza* is megszólalt. Tartottak itt sváb bált, majd vasutas bált, s ezt követte a fúvószenekar jól sikerült családi estje. Jó kezdeményezés: *szerdánként, amíg a szülők próbálnak, gyermekeik a zeneóvodában énekelve játszhatnak* — zenepedagógus irányításával.

A rendezvények mellett kiállítások is tarkítják a ház életét, vonzzák a látogatókat. Nemrég a *Pásztorélet — betyárélet* című néprajzi kiállítás volt látható. Március elején tíz foglalkozásból álló szőlészeti—borászati tanfolyamot indítottak, a hónap végén pedig itt tartják a Füles országos rejtvényfejtő versenyének első fordulóját.

A fiatalabb korosztály is megtalálja itt a kedvére valót. Járhatnak a rock-klubba, tánciskolába, de a KISZ-alapszervezetek és szocialista brigádok is tarthatnak összejöveteleket a Hi-fi berendezéssel felszerelt kisteremben. Otthonosan érzik magukat, akik munka után eljönnek ide, s a változatos, érdekes programok biztosítják azt, hogy senki se unatkozzon.

A vasutas művelődési ház információs táblája sosem üres. A szakszervezet támogatását élvező vezetőség fáradhatatlanul dolgozik. Az eddigi eredmény nagyon biztató: a régi látogatók újra itt vannak, de egyre több új vendég is bekukkant ide, hogy holnaptól törzshelyévé váljon a „vasutas".

Az eddigi eredmények tehát nagyon biztatóak, egyre több vendég jár ide.

Németh Tibor

Randevú Garai Gábor költővel

A hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottsága március 13-án író-olvasó találkozót rendezett a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. *Garai Gábor,* háromszoros József Attila-díjas, Kossuth-díjas költő örömmel tett eleget a meghívásnak, annál is inkább, mert ő is vasutas volt. Több évig a vezérigazgatóságon pénzügyi főelőadóként dolgozott.

A megjelenteket *Pauer Olivérné,* a hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottságának munkatársa, majd *Koncz József,* a MÁV Vezérigazgatósága szb-titkára köszöntötte. Utána *Szabó Béla,* a vezérigazgatóság szb-jének oktatási felelőse ismertette Garai Gábor életútját, irodalmi munkásságát.

Garai Gábor jelenleg az írószövetség főtitkára, a Látóhatár főszerkesztője. Versei, kötetei, műfordításai sokak kedvelt olvasmánya. Munkásságáért 1965-ben Kossuth-díjat kapott.

A szerző több versét olvasta fel és fűzött hozzá magyarázatot, kiegészítőt. A szakszervezeti bizottság könyvet ajándékozott annak, akik a cím nélkül felolvasott verseket felismerték. Garai Gábor végül válaszolt az irodalom iránt érdeklődő vasutasok kérdéseire. Hasznos, érdekes találkozó volt.



Garai Gábor költő pályafutásáról beszél



Az író-olvasó találkozó résztvevői
(Laczkó Ildikó felvételei)

Klenczné Földi Irén

Úti levél

Havas síkon tus-jelek,
a fák írnak levelet —
ponttá lesznek kis falvak,
sorok közt leng a vonat . . .

Pusztaszabolcs után
színesre vált a táj —
egy zöld tábla felett
kék varjak lebegnek
s a kukorica-szár
sárga prüszlikja már
a feltámadó szél
delejétől remél
vetkőzést, álmokat
hódunnácska alatt.
Távol tanya pipál,
messze szekér zihál,
megered az apró,
szálasan hulló hó
s míg fogy a Dunántúl,
levelem halványul —

alagút boríték,
eltűnik a vidék . . .

Németh István

Néha fázunk

Megpirosodott kezünkben
a jelen

fagyott könyörgő rózsaként
— lehelj rám néha — arcunkon ablakok jégmeséi
könyörtelen éjszakákkal
zörögnek vagy szánként
siklanak
akár a vonatkerekek

alig látni a messziket
hó és ködbalzsam
bújik a jelzőkre.

Bíró László

Zöld és piros

Kigyúl
a zöld,
ha megszületünk.

Rohanó vonat
az életünk.

Elkopik,
megáll a motor.
Pirosra vált
a kegyetlen szemafor.

Madár János

Csak annyi kell

Csak annyi kell
az embernek,
hogy nevetni tudjon.
Hogy szemébe költözzön a tavasz,
amitől föl-fölröppen a kés.

MHSZ-közgyűlés Pusztaszabolcson

Pusztaszabolcs nagyközségi MHSZ-titkára *Orosz László*, MÁV-főfelügyelő. A közelmúltban — mint évek óta már több esetben — közgyűlésen adott számot a területen végzett munkáról, az elért eredményekről.

Többek között figyelemre méltó, hogy a modellező szakkör tagja, *Guruz Gábor* második helyezést ért el a Fejér megyei verseny A/1. kategóriájában. A pusztaszabolcsi lövészszakosztály is ott volt, és jól szerepelt a Dunaújvárosban rendezett éleslövészeten. Kiemelkedő eredményt ért el *Göröncsér Sándor,* aki megyei versenyen harmadik lett, az országos versenyen pedig a nyolcadik helyen végzett. A rádiós szakosztálynak 27 tagja van. Ők is több versenyen vettek részt kisebb-nagyobb sikerrel.

A nagyközségi MHSZ-klub további feladatának tartja a Pusztaszabolcson és környékén lakó vasutas fiatalok bevonását a Magyar Honvédelmi Szövetség munkájába.

Tehetségkutató lövészverseny

Már hagyományosan zajlott le a miskolci járműjavító üzemben *a nemzetközi nőnap alkalmából rendezett lövészverseny.* Az üzem néhány évvel ezelőtt létesített pincelőterében az idén az eddigieknél is népesebb számban jelentek meg a legkülönbözőbb munkakört betöltő nők, akik légfegyverből 5-5 lövést adtak le. A sorrend és a helyezés talán nem volt annyira fontos, mint az a cél, melyet a szervezők tűztek ki, vagyis a részvétel fokozása. Eddig ugyanis átlagosan 77—97 között mozgott a résztvevők száma, ebben az évben pedig összesen 115-en jelentkeztek, és vettek részt a versenyen.

Az MHSZ vezetősége a nőnapi ajándékozásról sem feledkezett meg. Ezzel szemben elérte azt, hogy az üzem női lövészcsapata számára az utánpótlás biztosított.

Március 9-én a MÁV területi lövészversenyén részt vett a miskolci járműjavító 3 fős csapata is, ahol nyolc szolgálati főnökség versenyzőivel mérték össze tudásukat, méghozzá sikerrel. Örvendetes, hogy a tehetségkutató női lövészversenyen az üzemben szakmát tanuló hat ipari tanuló leány is részt vett.

A Haladás zászlót adományozott a répceszentgyörgyi diákotthonnak

Harminc esztendeje jöttek létre hazánkban az általános iskolai kollégiumok. Vas megyében jelenleg Körmenden és Répceszentgyörgyön van bentlakásos képzés az alsó- és felsőtagozatos általános iskolások részére.

A répceszentgyörgyi a volt MÁV Nevelőotthonban kapott helyet. Tavalytól speciális kollégiumként tartják számon. *A Szombathelyi Haladás VSE a megye labdarúgó utánpótlásának a nevelését vállalta ebben az intézményben.* Ide járnak napközben a környező hat község tanulói is. Tavaly áprilisban 156 vasi jelentkező közül 60 legtehetségesebbet választottak ki és iskoláztak be Répceszentgyörgyre. A gyerekekkel két labdarúgó-edzői képesítéssel is rendelkező — az egyesület által fizetett — testnevelő tanár foglalkozik. A Haladás szakmai vezetői figyelemmel kísérik a gyerekek előmenetelét. A tanulók eddig is már több megyei tornán bizonyították képességeiket és a tanultakat.

Répceszentgyörgyön február 29-én emlékeztek meg a hazai általános iskolai kollégiumok három évtizedéről. Ezen a tanulók, a szülők és a helyi párt- és tanácsi vezetők jelenlétében *zászlókat adományoztak a diákotthonnak.* A Vas megyei diáktanács lobogóját Sutyinszki Mihály, a megyei művelődési osztály helyettes vezetője, a vasutas sportegyesület zöld-fehér színű, Haladás-címeres zászlaját Csigó Szabolcs ügyvezető elnök adta át Vagyar Istvánnak, a körzeti általános iskola és kollégium igazgatójának.

UTAZÁS '84 a Vásárvárosban



A kiállítás megnyitásának napján ellátogatott a MÁV pavilonba Juhar Zoltán belkereskedelmi miniszter is, akit Mészáros András vezérigazgató-helyettes üdvözölt.

(Skoda László felvétele)

Télbúcsúztató — nótaszóval

Ha Mátyás nem talál jeget, hát csinál — tartja a néphit. Mi, hatvanon túliak, a közelmúltban baráti találkozóra gyűltünk össze, búcsúztatni a fagyot. Hol ennél, hol annál a nyugdíjas családnál találkozunk. Most éppen ránk került a sor, mi fogadtuk tucatnyi öreg barátunkat a hatodik emeleti panellakásunkban.

Előbb rímbe szedett strófáimmal köszöntöttem vendégeimet. Aztán *Pogány Sanyi* bátyánk, aki 82 éves, elkezdett citerázni; felesége, *Marika,* pedig dalolni. Nemcsak a természetet szeretjük mi, hanem a szép magyar nótát is.

Bálint István
Kecskemét

Jó tanuló — jó sportoló

Már hagyomány, hogy Vas megyében évente értékelik és jutalmazzák azokat a jó sportolókat, akik a munkában, illetve a tanulásban is élen járnak.

A tanulókat (az egyesületek javaslatai alapján) a megyei tanács művelődési osztálya mellett működő diáksportbizottság és az ifjúsági szervezetek képviselői minősítik. Vas megyében a *jó tanuló—jó sportoló* kitüntető címet 27 fiatal kapta meg. Ezek közül 9 a Haladás VSE versenyzője.

A jó dolgozó—jó sportoló versenybe csak azokat az egyesületi sportolókat nevezték be, akik főállásban nem a Haladásnál dolgoznak

Járműjavító filatelisták

Bélyeggyűjtők közgyűlése és bemutató az Északiban

Az Északi Járműjavító bélyeggyűjtő köre március 6-án tartotta beszámoló taggyűlését a Törekvés Művelődési Központ brigádklubjában. A taggyűlésen a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége, a Filatéliai Szemle szerkesztősége és a művelődési központ vezetősége is képviseltette magát. A titkári, illetve az elnöki beszámolóban többek között elhangzott:

Az elmúlt esztendőben a kör hat előadásból álló filatéliai ismeretterjesztő sorozatot szervezett, melyet az előadók diavetítéssel tettek színesebbé. Bélyegbemutatóra is sor került ősszel *a hírközlési világév kapcsán.* A kiállított bélyegek nagyrészt távközlési és űrkutatási parabolaantennákat ábrázoltak. A kör két tagját a MABÉOSZ a kitüntető bronz-, illetve ezüstjelvénnyel jutalmazta a sokéves aktív munkájukért. Minden héten aktív filatelista élet folyik a köri összejöveteleken.

Az ifjúsági kör tagjai 1976-ban 10 fővel kezdték meg a közös munkát, s ma már több mint 50 tagot tartanak nyilván. A 16 éves *Deák Csaba* 1982-ben a gödöllői ifjúsági bélyegkiállításon megnyerte az egyéni vetélkedőt, az idei nagykanizsai kiállításon pedig szép motívumanyagával indul, amely a teknősbékák rendszertanát dolgozza fel bélyegeken, leveleken.

A közgyűlésen elhangzott hozzászólások, javaslatok is a fejlődést szolgálják; *1985-ben ünnepli a kör fennállásának 25. évfordulóját, ezt bélyegkiállítással és emlékbélyegzés alkalmazásával teszik majd ünnepivé.* A bélyegkiállítás anyagát — vándorkiállítás formájában — a MÁV többi bélyeggyűjtő körrel rendelkező járműjavító üzemeibe is el kívánják vinni. A kör megpályázza a MABÉOSZ „Gazda Gyula vándordíj"-át, amely egy adott évre vonatkoztatva az ország legjobb bélyeggyűjtő köre elismeréssel egyenlő. Természetesen nemcsak kiállítások, előadások rendezése, hanem a köri létszám megőrzése vagy emelése, szakirodalmi publikációk, kiállítási sikerek is kellenek a vándordíj elnyeréséhez.

Ezért is örvendetes, hogy a közgyűlés napján megnyitott bélyegbemutatón a nyolc kiállítóból csak egy meghívott gyűjtő volt. A többi anyag a köri tagoké, közöttük a már említett teknősbékatéma, valamint vasút, közlekedés, űrkutatás, tévnyomatok és a nemzetközi nőnap tiszteletére egy összeállítás a Nobel-díjas *Madame Curie*-ről.

Parragh Péter

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: Fontos szempont a munkaverseny értékelésénél. (Folytatása a 27 függőlegesben.) 13. Tolna megyei község. 14. Ilyen életmód is van. 15. Halál, németül. 16. Orosz férfinév. 18. Többet mond a valónál. 19. A per szereplője. 20. . . . Edouard (1832—1888) francia festő. 22. Félig lassan. 23. Ez az alkohol faszesz. 24. Mázol. 25. Elem. 26. Félig izzó. 27. Női név. 29. Káposztafajta. 31. Veszprém megyei helység. 33. Növény támasztéka. 34. Esetlen testű patás állat. 36. Kötszergyár. 37. Okirat egynemű betűi. 38. Egyféle táplálékon élő állat. 40. Kérdőszó. 41. Hangtalanul les. 42. A molibdén vegyjele. 43. Tokodi Sport Egyesület. 44. Véd. 46. Országos Tervhivatal. 47. Szereplő a Bánk bánban. 49. Létezés. 50. Kimondott betű. 52. Díszes est, fogadás. 54. Nem vágtat. 55. A tantál vegyjele. 56. Francia rakpart. 58. Leszakítom, letépem. 60. Alkotás. 61. Göngyölegsúly. 63. Tevékeny. 64. Közel hozzá. 66. . . .-ilang, Malájföldön honos fa. 68. Átejt páratlan betűi. 69. Mesél.

Függőleges: 1. Valaminek parányi része. 2. Táncdalénekesnő, utónevének kezdőbetűjével. 3. Ezen cserélik a gubát. 4. A bizmut vegyjele. 5. Helyhatározó. 6. Spanyol férfinév. 7. Költői elbeszélés állatszereplőkkel. 8. . . . Anita, amerikai írónő. 9. Állj ki az esőre! 10. Ételízesítő. 11. Vályúhoz terel. 12. Ionok keletkezése. 17. Hangadásra képes gyík. 19. Férfi szólam. 21. Becézett férfinév. 23. Paripa. 28. Terrorszervezet. 29. . . . Immanuel (1724—1804) német bölcselő. 30. Angol újság. 32. Verskellék. 34. Állóvíz. 35. Tetejére. 38. Erkölcsi szabály. 39. Idomtalan tömeg. 42. Termés. 45. Magot szór. 48. . . . iacta est, a kocka el van vetve! 49. Pl. mediterrán. 51. Az árnyékba (két szó). 53. Heves megyei község. 54. Kiönté belőle. 55. Türelem. 57. Közel-keleti ország. 59. Nem tégedet. 60. Nem eléje. 62. A férfi párja. 64. A nap is teszi. 65. A késnek van. 67. Gong páratlan betűi. 69. Rag.

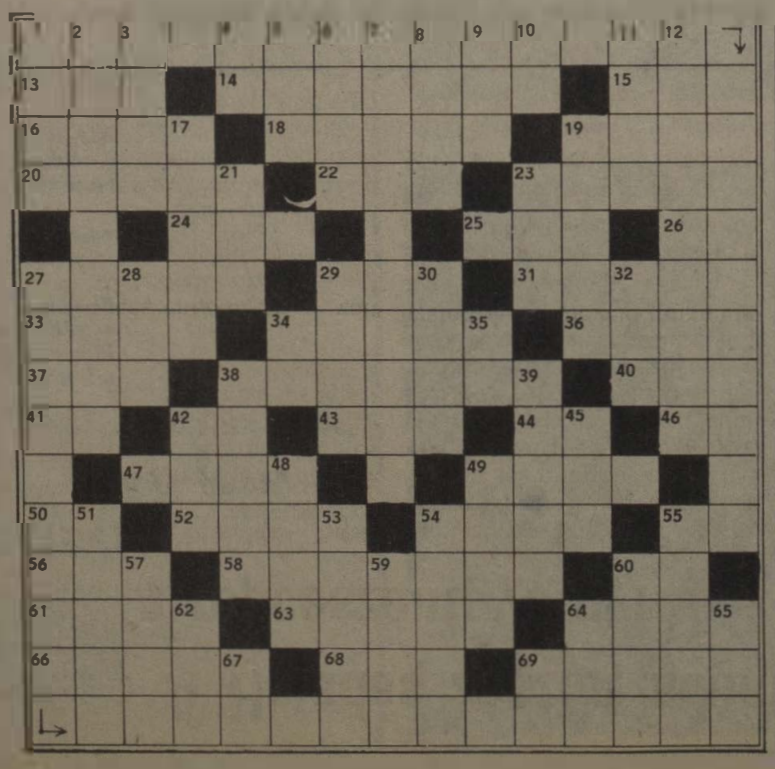
Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a 27 függőleges.

Beküldési határidő: 1984. április 19.

A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A telephelyek egyenletes leterhelésének elérése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 4. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dr. Varga Imre, Debrecen, Legányi u. 23., Frank János, Szombathely, Söptei u. 58/b., Takács Zoltánné, Ópályi, Rajk u. 40., Sztanek László, Göd-Alsó, Budai Nagy Antal u. 3., Óhidi Olivér, Szombathely, Engels u. 64/c.



HÍREK

— **Vetélkedő.** Méltó elődeink nyomában címmel február 29-én vetélkedőt rendezett a mátészalkai városi KISZ-bizottság. A döntőbe jutott két csapat közül a második helyet a mátészalkai vasúti csomópont KISZ-bizottságának csapata szerezte meg.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjainak vezetői a közelmúltban tanácskozást tartottak, amelyen értékelték többek között az elmúlt évi eredményeket és javaslatot tettek a különböző brigádkitüntetések odaítélésére.

— **Borverseny.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház kertbarátkörének tagjai a közelmúltban borversenyt rendeztek, amelyen 23 termelő borát minősítette a zsüri. Az első helyet Kovács József olajipari nyugdíjas, a klub alapító tagja szerezte meg zöldszilváni borával. Tizedmagával részt vehet majd a megyei borversenyen.

— **Brigádvetélkedő.** A kisújszállási pft-főnökségen szellemi vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére. A döntőbe jutott hat csapat tagjainak szakmai, politikai, kulturális és sportkérdésekre kellett válaszolniuk. Az első három helyezett a Lenin, a Kinizsi és a Béke brigád lett.

— **Virágok az asszonyoknak.** A szobi vasútállomás sturovói kirendeltségén dolgozó Baross szocialista brigád társadalmi munkával vett részt a szobi öregek napközi otthonának építésében. Azóta is patronálják az időseket, enyhítik gondjaikat. A nemzetközi nőnap alkalmából virággal köszöntötték az ott lakó asszonyokat.

— **MHSZ-közgyűlés.** Az MHSZ hatvani honvédelmi klubja az állomás nagyoktató termében a közelmúltban közgyűlést rendezett, amelyen Balázs Béla, a klub titkára számolt be az elmúlt évben végzett munkáról és a legfontosabb feladatokról. Tavaly a klub által szervezett mintegy 40 tömegversenyen hatezren vettek részt.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A Debreceni Járműjavító Üzem művelődési központjában ünnepélyes külsőségek között köszöntötték az elmúlt évben nyugdíjba vonult ötvenhárom dolgozót. Az ünnepségen részt vett Csárádi János, a MÁV vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztályának vezetője is. Korponai Lajos szb-titkár méltatta a nyugdíjba vonult vasutasok több évtizedes munkásságát, helytállását, majd Gál József üzemigazgatóval együtt oklevelet és ajándékot adtak át.

— **Véradónap.** A hatvani vasúti csomóponton március 7-én térítésmentes véradónapot rendeztek, amelyen 102 vasutas összesen negyven liter vért adott. A legtöbb vért a MÁV bölcsőde, a hatvan-füzesabonyi pft-főnökség és a VII. gépesített mozgó pályamesteri szakasz kollektívái adták.

— **Cigányfórum.** Február 23-án cigányfórumot rendeztek a debreceni építési főnökségnél, ahol 400 hátrányos helyzetű dolgozó van, köztük 115 cigány származású. A főnökség vezetői tájékoztatást adtak a legfontosabb feladatokról és gondokról.

Halálozás

Március 1-én, 63 éves korában meghalt Német Mihály, Szolnok állomás egykori vezetője. 1957-ben nevezték ki állomásfőnöknek, azóta nyugdíjazásáig dolgozott ebben a beosztásban. Aktív közéleti ember volt. Tevékenységét, munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend arany fokozatával is elismerték. Temetésén — március 6-án — Bathó Sándor, a körzeti üzemfőnökség helyettes vezetője mondott búcsúbeszédet.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetet mondunk mindazoknak a kollégáknak és ismerősöknek, akik férjem, édesapánk, nagyapánk, Kovács György temetésén részt vettek, és osztoztak mély fájdalmunkban.

A gyászoló család

LAKÁSCSERE

Elcserélném Debrecen nagyállomás melletti két szoba összkomfortos, loggiás, III. emeleti telefonos, tanácsi lakásomat (lift van) hasonló vagy egy szoba összkomfortos budapestire. Érdeklődni: Budapest XIV., Erzsébet királyné u. 40/b II. 1. a.

Elcserélném balatonfenyvesi két szoba komfortos MÁV-bérlakást (kis kerttel, melléképülettel) Budapesten és környékén, illetve Gödöllőn és környékén lévő olyan tanácsi lakásra (1, 1,5, 2 szobásra), melyben MÁV-dolgozó lakik. Érdeklődni lehet dr. Kisfaludi Ferencné, Gödöllő, Stromfeld sétány 6. Telefon: 82-62 vagy 275-707.

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/b fszt. 2. alatt levő 2 plusz fél szobás, étkezős, loggiás, komfortos lakásomat, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet, kérek másfél szobás, földszintes, kiskertes, komfortos lakást. Lehet tanácsi is, lehetőleg IV., XIV., XV. kerületben. Megtekinthető egész nap. Kovács István.

Elcserélném Ercsiben levő (Budapesttől 30 km) felújított kétszobás, komfortos (kerttel és gazdasági udvarral) MÁV-bérlakásomat budapesti egyszoba-összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben: 67-04 üzemi, és 135-674 városi telefonszámon. Lehoczky Ákos.

Elcserélném Boglárlellén szabadstrandnál, centrumban levő, 315 négyszögöles kerttel, hét helyiségből álló összkomfortos házamat Budapesten, zöldövezeti 2-3 szobás házra. Érdeklődni a 315-098-as telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos út 104 sz. IV. emeleten levő másfél szobás összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásokat szintén MÁV lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kőbányai út 18. fszt. 3/a alatt levő egyszoba-összkomfortos, 32 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat lehetőleg Budapest külső kerületében vagy Szolnokon, Kecskemét körzetében másfél vagy kétszobás MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Lehetőleg aktív MÁV-dolgozóval. Szitás Ferenc.

Elcserélném egyszoba-komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat saját tulajdonú házra, vidékre is, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat-vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném nagykanizsai 73 négyzetméteres komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat ugyanolyan komfortfokozatú kisebb pécsi lakásra. Cím: Brém Jánosné, Nagykanizsa, Béke u. 86. sz.

Elcserélném Budapesten MÁV-lakótelepi 80 négyzetméteres 2 szoba hallos, komfortos bérlakásomat egyszoba-komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a 277-546 vagy a 272-144-es telefonszámon, 18—20 óra között.

Elcserélném Dunaharaszti állomás közelében lévő 60 négyzetméteres, kétszobás, komfortos, kertes, MÁV-bérlakásomat (külön gazdasági udvar, gazdasági épület) budapesti kisebbre, garzon is megfelel. Érdeklődni lehet 7-től 15 óráig a 19-70-es és a 138-215 városi telefonszámon, Reményi Józsefné.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafők: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—1703. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csondes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. ÁPRILIS 12.

A központi vezetőség napirendjén

a kollektív szerződés módosítása és a MÁV bérpolitikai intézkedései

Március 29-én, a BVSC klubházának konferenciatermében ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. A tanácskozáson megjelent és az elnökségben foglalt helyet Virizlay Gyula, a SZOT titkára, Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója, valamint Tolnai Ildikó és Szemők Béla, szakszervezetünk titkárai.



Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató szóbeli kiegészítőjét mondja

Gyócsi Jenő, a vasutas-szakszervezet elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd az első két napirendi pont: a MÁV kollektív szerződés 1983. évi végrehajtása és idei módosításának, valamint a MÁV 1984. évi bérpolitikai intézkedéseinek megvitatására került sor. Az írásos beszámolókhoz dr. Bajusz Rezső fűzött szóbeli kiegészítőt.

Bevezetőjében a vasút gondjait elemezte, s felhívta a figyelmet néhány aggasztó jelenségre. Gyakoribbá vált az ittasság miatti felelősségre vonás, lazult a fegyelem, szaporodott az igazolatlan távollétek száma. Tavaly az alacsony bérfejlesztés is éreztette hatását, nem javult a munkaerő-utánpótlás. *Az első negyedév eredménye kritikán aluli. A csökkenő teljesítmények mellett romlottak a minőségi mutatók, emiatt egyre gazdaságtalanabb a szállítás.* Sok a géprevárás, nőtt a kocsiforduló idő, a vagonokat késve bocsátjuk a fuvaroztatók rendelkezésére. Nem teljesítjük az OPW-kocsikiegyenlítést. Milliós károkat okoz a figyelmetlen, utasításellenes munka. Összességében romlott a vasút helyzete.

Ilyen körülmények között illozórikus az idei évre tervezett 2,7 százalékon felüli, mintegy 0,3—0,5 százalékos adózott bérfejlesztés megvalósítása. Az eddigi teljesítmény ugyanis nem sok reményt kelt arra, hogy az adózott bérfejlesztéshez szükséges 450 millió forintos nyereséget sikerül kigazdálkodni. *Az áruszállításban nagy a lemaradás, romlott a munka hatékonysága.* A vezérigazgató ezért azt javasolta, hogy csak 0,3 százalékos adózott bérfejlesztést vegyenek tervbe, s annak kiadásáról a második félévben döntsenek.

Dr. Bajusz Rezső nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy minél előbb szervezettebbé kell tenni a munkát és fejleszteni az érdekeltségi rendszert. Önerőből kell sok gondot orvosolni. Többek között a fordulószolgálatos dolgozóknak is biztosítani kell havonta egy szombat-vasárnapi pihenőt. Ennek lehetőségét helyi üzemszünettel is meg lehet teremteni, hiszen visszaesett a hétvégi rakodás, kicsi a teherforgalom.

Az elmúlt esztendőben az áru- és személyszállítási teljesítmények csökkenése ellenére sem sikerült a túlórák számának mérséklése. *Nem tudták csökkenteni a kényszerű kirendelések számát sem, pedig erre a szakszervezet központi vezetősége tavaly nyomatékosan felhívta a vasút vezetőinek figyelmét.* A vidéki szolgálati helyek többségén a túlórák száma elfogadható, de a fővárosi rendezőpályaudvarok, valamint Székesfehérvár, Győr, Komárom és Szolnok vasutasainak túlmunkája havi átlagban megközelíti a negyven órát, sőt az utazó munkakörökben meg is haladja azt.

A leginkább létszámhiánnyal küzdő szolgálati helyeken gyakran előfordult, hogy a kollektív szerződésben meghatározott, amely egyébként is igen magas, óraszám feletti túlmunkára rendelték be a dolgozókat. A szabályellenesen így elrendelt munkára nem jelentkező vasutasokat helyenként fegyelmileg is felelősségre vonták. *A vasutas-szakszervezet központi vezetősége elfogadhatatlannak tartja az ilyen gyakorlatot,* ezért a helyi szakszervezeti szerveknek a jövőben következetesebben kell ellenőrizniük a kollektív szerződés szabályainak betartását.

A nagymértékű túlmunkában, a kirendelések szükségességében nagy szerepet játszott a kulcsfontosságú fizikai munkakörökben tapasztalt létszámcsökkenés, annak ellenére is, hogy tavaly a MÁV egészének létszámcsökkenése mérséklődött. *Aggasztó, hogy újabban a forgalmi dolgozók, mozdonyvezetők is nagyobb számban válnak meg a vasúttól.* Ennek okai között látni kell azt is, hogy sok vasutas azért hagyja ott a MÁV-ot, mert hosszú távon nem tudja vállalni a távoli kirendelést, illetve a rendszeres pihenőnapi munkát. A helyzet további romlásának megakadályozására hatékony üzem- és munkaszervezési intézkedéseket kell tenni, különben — az iparban és az építőiparban általánossá váló 40 órás munkahét elszívó hatása miatt is — kritikussá válhat a munkaerőhelyzet.

A munkaruha-ellátással kapcsolatban a dolgozók régi panasza a munkaruhák gyenge minősége, valamint a hosszú kihordási idő. Nagy előrelépés,

(Folytatás a 3. oldalon.)

Barátság munkaverseny a kulturált utazás jegyében

Csehszlovák és magyar vasúti megállapodást írtak alá Budapesten

Március 21-én a MÁV Vezérigazgatóságon megállapodást írtak alá a MÁV Vezérigazgatóságának és a Csehszlovák Vasúti és Közlekedési Minisztériumának, valamint a két vasút szakszervezeteinek vezetői a Barátság szocialista munkaverseny sezrvezésére. A verseny célja a nemzetközi expresszvonatok menetrend szerinti közlekedtetése és a kulturáltabb utazás megteremtése.

A január 1-én induló verseny a szocialista közösség vasutasai által 1980-ban Várnában és 1982-ben Berlinben megtartott szeminárium javaslatain alapszik. A Barátság nemzetközi verseny célkitűzéseinek kidolgozására 1982. december 8-án, Prágában került sor a két vasút képviselőinek tanácskozásán.

A verseny során figyelemmel kísérik a *Hungária*, az *Amicus*, a *Balt-Orient*, a *Meridián*, a *Pannónia* és a *Rákóczi expresszek* menetrend szerinti közlekedését, műszaki állapotát, tisztaságát stb. Az OPW bizottság havonta áttekintést készít megadott szempontok alapján az említett vonatokról. Az év végén a két vasút személyszállítási és munkaügyi szakértői, valamint szakszervezeteinek képviselői értékelik a versenyt, és a győztes vasút részére ünnepség keretében adják át az elismerést.

A megállapodást *Vladimir Fabrik*, a Csehszlovák Szövetségi Közlekedési Minisztérium munka- és bérügyi szakosztályának igazgatója, *Mester Alajos*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Ladislav Lonka*, a Vasúti Alkalmazottak Szakszervezeti Szövetségének vasúti bizottsága közgazdasági osztályának vezetője és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára írta alá.

VASÚTIGAZGATÓSÁGOK VERSENYE

Debrecenben maradt a vörös vándorzászló

A miskolci és a szegedi igazgatóság oklevél elismerésben részesült

A MÁV munkaverseny-szabályzata értelmében az igazgatóságok munkaversenyében a legjobb eredményt elérő igazgatóság elnyerheti a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének Vörös Vándorzászlaját. A második helyezett igazgatóság dicséről oklevél elismerésben részesülhet. Az igazgatóságok a kitüntetést pályázat útján nyerhetik el.

A kitüntetésre — az 1983. évi eredmények alapján — a *budapesti*, a *miskolci*, a *debreceni*, és a *szegedi* igazgatóság pályázott. A szombathelyi igazgatóság a tavaly bekövetkezett súlyos forgalmi baleset miatt, a pécsi igazgatóság pedig a gyengébb teljesítmények miatt nem pályázott.

Az igazgatóságok 1983. évi versenyében *az első helyezést* — immár harmadik alkalommal — *a debreceni vasútigazgatóság szerezte meg, s ezzel végleg a birtokában maradhat a vörös vándorzászló.* A második helyezést a miskolci és a szegedi igazgatóságok között osztották meg.

A debreceni igazgatóság az elmúlt esztendőben 9,05 millió tonna árut szállított. A kocsiigényes áruszállítási tervet 2,4 százalékkal teljesítette túl.

A személyszállításban is kimagasló eredmények születtek. Ezt a tervet 100,2 százalékra teljesítette az igazgatóság. Javult a vonatok menetrend szerinti közlekedtetése is. A teljesség igénye nélkül, a teljesítmények felsorolása közül említést érdemel még a tehervonatok átlagos terhelésének növekedése, az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkenése, és általában egyenletesebbé vált az áruszállítás. Az igazgatóság területén a pályák állapota is jobb az átlagnál. Az elmúlt esztendőben 112,3 millió forint megtakarítást értek el. Az energia- és tüzelőanyag-megtakarítás értéke 4,5 millió forint.

A miskolci igazgatóság az elmúlt esztendőben 30,6 millió tonna árut szállított. Kiemelkedő eredményt értek el a személyszállításban is. A tervezettnél 3,1 millió utassal többet szállítottak. A tehervonatok átlagos terhelését 95 tonnával teljesítették túl. Az áruk 49,2 százalékát irányvonattal továbbították. Az igazgatóság területén a belföldi konténerforgalom 3,5; a nemzetközi export nagykonténer-forgalom pedig 72 százalékkal növekedett.

A szegedi igazgatóság 11,4 millió tonna áru elszállításával 101,1 százalékra teljesítette tervét. Javult a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetése is. A tehervonatok átlagos terhelése 38 tonnával haladta meg a célkitűzést. Csökkent az idegen kocsik tartózkodási ideje is. A bázishoz viszonyítva több mint 60 százalékkal csökkent a vonatfeloszlatások, és 20 százalékkal a gépre várások száma. A tervezett szociális és munkavédelmi beruházásokat 21 millió forinttal teljesítették túl. Az anyag- és energiaköltség 17 millió forinttal alacsonyabb a tervezettnél.





Ilyen az új, impozáns szociális épület Békéscsabán, benne a tágas ebédlővel

(Riport a 4. oldalon)

(Nagy József felvételei)

KTE-tanácskozás a Keletiben

A Közlekedéstudományi Egyesületnek a budapesti igazgatóságon működő területi szervezete három részből álló előadás-sorozatot tartott március 15-én a Keleti körzeti üzemfőnökség ifjúsági klubjában.

Elsőként *Nagy József*, a szegedi igazgatóság mérnöke egy és negyedórás úgynevezett diaporáma műsort mutatott be. A filmtechnikának ez a műfaja nálunk még kevésbé ismert. Ám már is nagy sikert aratott.

A vetítés után *Molnár Gábor*, a Keleti üzemfőnökség műszaki helyettese a „Villamosmozdonyok diagnosztikai eredményeinek számítógépes értékeléséről" tájékoztatta a hallgatóságot. Az Országos Vezetőképző Központtól kölcsön kapott NABC—80 típusú személyi számítógéppel programokat mutatott be, bizonyítva, hogy a korszerű eszközzel milyen pontos előjelzéseket lehet készíteni a mozdonyalkatrészek kopásairól. Ezzel kapcsolatban azt is elmondta, hogy bár a MÁV-nak ilyen gépe még nincs, de főnökségük elméletileg már felkészült a fogadására.

Kitüntetések április 4. alkalmából

Hazánk felszabadulásának 39. évfordulója alkalmából — kimagasló gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Kuti Károly fizikai csop. vez., MÁV Építési Géptelep Főn.; Merényi László fényező-mázolót, Északi Jj. Ü.; Szoboszlai Sándor vizsg. főkalauzt, Debrecen KÜF.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Béres Zoltán térfőnököt, Záhony Üzemig.; Illyés András építésvez., Debrecen Ép. Főn.; Matiszkó Károly oktatótisztet, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Novák István előmunkást, Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Pálfi István oszt. vez. h., MÁV Vezérig.; Rostás János raktárnokot, Pécs KÜF; Somogyvári Lajos üzemfőnököt, Balassagyarmat KÜF; Takács János dízellakatos csop. vez., Szombathely KÜF; Takács László igazgatót, Székesfehérvár Jj. Ü.; Virág Sándor műsz. üzemfőn. h., Kiskunhalas KÜF; dr. Wölfl József főig. helyettes-főorvost, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Balkányi Györgyné csop. vez., Bp. MÁV TBKF; Bori László szolg. vez., Nyíregyháza Pft. Főn.; Harsányi László lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Erdélyi Béla karbantartó lakatost, Füzesabony KÜF; Kiss Róbert műsz. üzemfőn. h., Zalaegerszeg KÜF; Kosztyu József rakt. munkást, Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Krecska János személyzeti- és okt. részlegvez., Rákosrendező KÜF; Kuskó Károlyné magkészítőt Landler Jj. Ü.; Mike János szertárvez., Vésztő Szertárfőn.; Nagy István művez., Szerencs KÜF; Novák János térfőn., Gyékényes Üzemfőn.; Patkó Istvánné pályamunkást, Szekszárd Pft. Főn.; Szakos Károly építőgép-szerelőt, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Tátrai Lászlóné kazánfűtő takarítónőt, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Vincze Antal műszerészt, Szeged Rókus MÁV BBFF.

A közlekedési miniszter

Eötvös Loránd-díjat

adományozott: dr. Heller György főmunkatársnak, MÁV Vezérig.; dr. Lengyel László igazg. helyettesnek, Bp. Vasúti Tud. Kutató Int.

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Árvai István villanyszerelőnek, Dunakeszi Jj. Ü.; Balogh Róbert mozd. vez., Szolnok KÜF; Bencsik László ügyint., Bp. Vasútig.; Csucs Imre motorszerelő csop. vez., Szeged KÜF; Dobó Antal határforg. ügyint., Szeged Vasútig.; Dobos Emil állomásfőn. h., Miskolc KÜF; Fogas István váltókez., Bp. Kelenföld KÜF; Folmer Mihály kocsivizsg. Dombóvár Üzemfőn.; Habony András kárpitos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Hágen Béla lakatosnak, Miskolc MÁV Épület és Hídfenntartó Főn.; Horváth János előmunkásnak, Miskolc MÁV Építési Főn.; Horváth Péter oszt. vez., Szombathely Jj. Ü.; Kertész Sándor építésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Mészáros András vezérigazgató-helyettesnek, MÁV Vezérigazgatóság; Pommer Ferenc személyzeti és okt. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Seregély Róbert dízelmozd. vez., Szombathely KÜF; Sinka Ferenc lakatosnak, Záhony Üzemig.; Sipos Lajos asztalosnak, Komárom KÜF; Varga Tibor személyzeti vez., Bp. Ferencváros Pft. Főn.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Babarczy Árpád vezénylőtisztet, Veszprém KÜF, Bakos József pályamunkást, Kecskemét Pft. Főn.; Berki Imre szakmunkást, Debrecen Pft. Főn.; Bese János gazd. tanácsadót, MÁV Vezérig.; Csorba Lajos autó-villanyszerelő csop. vez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Csuba László magasépítési művez., Szombathely Épület- és Hídfenntartó Főn.; Dömsödi Pál kocsivizsg., Bp. Ferencváros KÜF; Erdei László szaksz. titk., Mátészalka KÜF szb.; Faggyas Lajos vágánygond., Vác Pft. Főn.; Gömöri László lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Hartung József munkavez., Pécs Pft. Főn.; Horgos Ferenc ügyint., Bp. Vasútig.; Horváth Elemér állomási kocsiint., Dombóvár Üzemfőn.; Horváth Ernő ügyint., Szombathely Vasútig.; Iharos László építésvez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Jenei László kocsivizsg., Hatvan KÜF; Kasza Imre előmunkást, Terézvárosi Pft. Főn.; Korcsmáros Ferenc szb. pol. munkatársat, Békéscsaba KÜF; Kovács József oszt. vez. h., Miskolc Vasútig.; Krizsán Gizella vszt-ügyint., Jászkisér MÁV Építőgépjavító Ü.; Kulman László akkumulátorszerelő csop. vez., Bp. Keleti MÁV Vill. Fenntart. Főn.; Lovászi Gyula normatechnológust, Szolnok Jj. Ü.; Markó Róbert pol. munkatársat, Dunakeszi Jj. Ü. szb.; Matyók József tolatásvez., Pécs KÜF; Mikoleczky Ferenc ügyint., MÁV Vezérig. Üzemirányító Közp.; Molnár István betan. munkást, Bp. Déli Szertárfőn.; Nagy Jolán segédmunkást, Záhony Pft. Főn.; Németh István villanyhegesztő csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; dr. Némethy Sándor személyzeti és okt. csop. vez., Debrecen Vasútig., Pákozdi János oszt. vez., Északi Jj. Ü.; Pető Imre főépítésvez., Bp. MÁV Balparti Épületfennt. Főn.; Póti Lajos raktárnokot, Mátészalka KÜF; Sándor István lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; dr. Simon Tibor gazd. ig. h., Pécs MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Slakta László csop. vez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Stark Gusztáv létesítményi mérnököt, Bp. MÁV Beruházási Iroda, Szántó János főépítésvez., Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Szilvási Lajos csop. vez., Miskolc KÜF; Sziráki Ferenc tolatásvez., Kiskunhalas KÜF; Szlezák István belsőellenőrt, Bp. MÁV Anyagell. Ig.; Vasas József főpályamestert, Miskolc Pft. Főn.; Végh János mázolót, Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Vincze Bertalan kocsivizsg. csop. vez., ZáhonyÜzemig.; Virágh Istvánné vontatási számadót, Szeged KÜF; Winkler József váltókez., Székesfehérvári KÜF; Zacsovics Kálmánné keresk. hivatalnokot, Bp. MÁV Közönségszolg. Iroda; Zsák Rudolf utazó felvigy., Nyíregyháza KÜF; Zsámpár János műszerészt, Szombathely BBFF

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak Besszer István csapatvez. előmunkás, Kiskunhalas Pft. Főn.; Bodnár Tibor szolg. főn. vez., Záhony Üzemig.; Domokos Imre ügyint., Bp. Vasútig.; Fatalin József művez., Szombathely Jj. Ü.; Hajnal László tolatásvez., Püspökladány KÜF; Mészáros József raktáros, Északi Jj. Ü.; Lóki Ferenc mozd. lakatos, Tapolca KÜF; Perogonics József kőműves, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Sámson Antal sínhegesztő, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Schultz Róbert művez., Bp. MÁV Balparti BBFF; Sipos Lajos rakt. vez., Püspökladány Szertárfőn.; Szabó József tvg. vez., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Szaniszló György rakt. vez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Szép Ferenc szb-titk. h., Szolnok KÜF szb.; Viniczai Mihály kocsivizsg., Dunaújváros Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Ambrus László tolatásvez., Bátaszék Üzemfőn., Andráska István nyomdai munkást, MÁV ÜGH; Antonovich Gáspár főpályamestert, Győr Pft. Főn.; Ármos Ferenc elektroműszerészt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Balogh István pol. munkatársat, Dombóvári Üzemfőn. szb.; Balogh Miklós forgóvázlakatos brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Bárdos Vera szakfőorvost, Pécs MÁV TEK; Beleznay Lászlóné pénzügyi csop. vez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Csapi Antal villanyszerelőt, Kiskunhalas Vill. Vonalfőn.; Császár Ervin mozd. vez., Nagykanizsa KÜF; Csoma András ügyint., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Debreczeni Lajos főművez., Északi Jj. Ü.; Elek János műsz. irányítót, Miskolc BBFF; Falusi Miklós előmunkást, Szolnok Pft. Főn.; Farkas János lakatos csop. vez. Debrecen Jj. Ü.; Filák Sarolta ügyint., MÁV Vezérig.; Finánc János munkavez., Kisújszállás Pft. Főn.; Forgó Sándor szolg. főn., Szajol Vill. Vonalfőn.; Gugi János kőművest, Bp. MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Gyimesi Ernőné konyhavez., Szolnok Jj. Ü.; Györe Géza kocsivizsg. lakatost, Bp. Nyugati KÜF; Harmati János tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Havrán András ügyint., Szeged Vasútig.; Homoki Mihály belső szerelvényest. Bp. Kelenföld KÜF; Hörömpő Pál anyagkiadót, Cegléd Szertárfőn.; Kertai Rudolfné műsz.-gazd. tanácsadót, MÁV Vezérig.; Kindák Mihály rakt. kezelőt, Záhony Szertárfőn.; Kovács Imre málházót, Celldömölk KÜF; Kovács László dízellakatos brigádvez., Pécs KÜF; Kovács László műsz. üzemfőn. h., Győr KÜF; Kovács József ügyint., Miskolc Vasútig.; Kovács József mentőgépkocsi-vez., Bp. MÁV Egészségügyi Ell. Főn.; Lép Ferenc szertárfőn. h., Dombóvár Igazg. Osztószertárfőn.; Lukács János anyagrészlegvez., Pécs MÁV Számviteli Főn.; Medve István kocsimestert, Hatvan KÜF; Mezei József munkavez., Bp. MÁV Építési Főn.; Mező József tolatásvez., Veszprém KÜF; Mihalecz Pál vonatvez., Szentes KÜF; Molnár István kocsivizsg. csop. vez., Székesfehérvár KÜF; Molnár László művez., Szombathely MÁV TBÉF; Morócz Péter vont. technológust, Sopron Vont. Főn.; Müller János járőrvez., Tatabánya alsó Vill. Vonalfőn.; Nagy Gábor ügyint., Bp. MÁV Okt. Főn., Nánási István portást, Miskolc MÁV Okt. Főn., Németh Kálmán belsőellenőrt, Tapolca Pft. Főn.; Papp Péter rakt. vez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Pápai Gizella anaesthesiológus nővért, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Réfy Imre forg. hivatalnokot, Kiskunhalas KÜF; Rutkai Béláné forg. szakoktatót, Záhony Üzemig.; Sain János munkavez., Debrecen MÁV Épület és Hídfenntartó Főn.; Sárdi Pál esztergályost, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Smodics Gyuláné ügyint., Veszprém Szertárfőn.; Somlai Tibor lakatost, Veszprém Pft. Főn.; Szabó Istvánné pályamunkást, Dunaújváros Pft. Főn.; Szász Mihály előmunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Szendrő Szabolcs kábelszerelőt, Landler Jenő MÁV Vill., Vonalfőn.; Széll István vizsg. főkalauzt, Miskolc KÜF; Szilágyi László tartalékost, Bp. Kelenföld KÜF; Szücs Tibor gépkocsivez., Miskolc Jj. Ü.; Tamási Dezső menetirányítót, Debrecen Vasútig.; Tóth József kovácsot, Landler Jenő Jj. Ü.; Tömő Mária asszisztenst, Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Varga Éva számvit. vezetőt, Bp. MÁV Gépészeti, Tech. és Anyagvizsg. Ü.; Varga István váltókez., Kecskemét KÜF; Zolotnoky Ferenc ügyint., Pécs Vasútig.



Urbán Lajos államtitkár átadja a Kiváló Munkáért kitüntetést Dömsödi Pál ferencvárosi kocsivizsgálónak



Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató átnyújtja a Vezérigazgatói Dicséretet Ambrus László tolatásvezetőnek

(Laczkó Ildikó felvételei)

Az elmúlt év tükrében

Mérlegen szakszervezetünk nemzetközi tevékenysége

A nemzetközi politikai életben az 1983-as évben sem sikerült gátat vetni a feszültség növekedésének, ellenkezőleg, új, veszélyes szakaszához érkezett a fegyverkezési verseny. Tovább szélesedett és mélyült az a fenyegetés is, amelyet a világ különböző térségeiben meglevő válsággócok jelentenek a békére. A világra súlyos teherként nehezedő gazdasági válság sem enyhült számottevően. Szakszervezetünk ennek ellenére megőrizte pozícióit nemzetközi partnerkapcsolataiban. Kezdeményező volt a nemzetközi szövetség különböző fórumainak munkájában.

Szívélyes kapcsolatok

A szocialista országok vasutas-szakszerszervezeteivel fennálló kapcsolatainkat *változatlanul a kiegyensúlyozottság és a szintentartás jellemzi.* Vezetőszintű találkozókra került sor a román és a csehszlovák vasutas-szakszervezet képviselőivel. Az évek óta mérsékelt érdeklődést mutató román vasutas-szakszervezettől hosszú szünet után első ízben érkező delegáció nagy figyelemmel tanulmányozta szakszervezetünknek a munkaversennyel kapcsolatos üzemi tapasztalatait és a vasutasok szociális ellátásával összefüggő kérdéseket.

A csehszlovák vasutas-szakszervezet a szocialista munkaverseny különböző formáinak és módszereinek tanulmányozására használta fel magyarországi tartózkodását. A tárgyalások során külön témaként merült fel a nemzetközi munkaverseny. Mindkét fél elismeréssel szólt az eddigi tapasztalatokról és a kölcsönösen kedvező eredményekről.

A többi szocialista ország vasutas-szakszervezeteinek képviselőivel szakszervezetünk delegációinak a többoldalú nemzetközi találkozók során volt alkalma tanácskozni az aktuális kérdésekről.

A fejlett tőkés országok szakszervezeteivel a kapcsolataink fenntartására, a szakszervezeteink közötti párbeszéd folytatására törekedtünk. *Vezetőszintű találkozókra került sor a finn, az osztrák, az NSZK, az ausztráliai és az új-zélandi vasutas-szakszervezetekkel.* Tanulmányi delegációt fogadtunk Norvégiából. Szakszervezetünk delegációja részt vett az osztrák vasutas-szakszervezet kongresszusán.

Az osztrák vasutas-szakszervezettel kapcsolataink változatlanul szívélyesek és tovább erősödtek. Tavaly került sor első ízben magyar és osztrák ifjúsági delegációk cseréjére. Jelentős előrelépés történt szakszervezeteink között az 1984-re tervezett — az európai vasutas- és közlekedési szakszervezetek közreműködésével sorra kerülő — *béke- és leszerelési konferencia összehívása ügyében.*

Szakszervezetünk vezetőszintű küldöttsége tett látogatást az NSZK vasutas-szakszervezetnél (GdED), az 1982-es látogatás viszonzásaként. A tárgyalásokon áttekintették a két ország vasútjainak helyzetét, a szakszervezetek ezzel kapcsolatos gondjait, az európai közlekés-, illetve a vasútpolitika időszerű kérdéseit, a vasutas békedemonstráció esélyeit és a jól bevált ifjúsági delegációcserékhez hasonló újabb cserekapcsolatok lehetőségeit.

Nemzetközi kapcsolataink jelentős eseménye volt *szakszervezetünk és a SZOT közös, vezetőszintű delegációjának újzélandi és ausztráliai látogatása,* amely tovább erősítette kapcsolatainkat e távoli földrészek vasutas-szakszervezeteivel.

Nemzetközi tanácskozások

Delegációnk részt vett a Nemzetközi Szövetség Adminisztratív Bizottságának 35. ülésén Berlinben, ahol a munkanélküliség és a foglalkoztatottság biztonságának kérdéseivel, továbbá a szakszervezeti jogok helyzetével foglalkoztak a közlekedés és szállítás területén.

Az NSZK Vasutas Ágazati Bizottságának moszkvai tanácskozását, *„A vasutas-szakszervezetek szerepe és feladatai a munkahelyi demokrácia javítása érdekében"* című témát, valamint *„A munkanélküliség Franciaországban és más nyugati országokban"* című anyagot vitatták meg a küldöttek.

Az NSZK-beli Wremenben ült össze a VII. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szemináriumot előkészítő munkabizottság. Döntés született arról, hogy a szemináriumra Prágában kerüljön sor 1984-ben. A vita témájául a vasutasok szociális körülményeinek vizsgálatát választották. A téma feldolgozását négy szocialista és négy tőkés országbeli szakszervezet vállalta.

Az európai szocialista országok *közlekedési és vasutas lapjai főszerkesztőinek 4. konferenciájára Berlinben került sor.* A megbeszélésen azt vitatták meg, hogy a közlekedési sajtó hogyan segíti az egyes országok közlekedési ágazatainak takarékossági törekvéseit.

Területi szakszervezeti bizottságaink aktív részesei voltak egyes nemzetközi programok lebonyolításának. Az érintett területi szakszervezeti bizottságok megkülönböztetett figyelmet fordítottak a határállomások versenyére, amelyet nemcsak a tervfeladatok maradéktalan teljesítésének eszközeként, hanem a szomszédos országok vasutasaival való barátság elmélyítésének lehetőségeként kezeltek.

Tartósan jól és színvonalasan látja el ezt a munkát a záhonyi tszb, de említésre méltó a pécsi, a debreceni és a szegedi tszb-k ilyen jellegű tevékenysége is.

A kétoldalú szerződésekben foglaltaknak megfelelően bonyolódott le a vasutas gyerekek külföldi csereüdültetése. A balatonkenesei üdülőben 196 gyerek üdült a Szovjetunióból, az NDK-ból, Lengyelországból, Ausztriából és Olaszországból. Hasonló létszámú magyar gyermek üdült az említett országokban.

Amatőr művészeti csoportjaink *Hollandiában, NSZK-ban, NDK-ban, Csehszlovákiában, Ausztriában, OLaszországban és Franciaországban szerepeltek.* Az NDK-ból, Jugoszláviából, Csehszlovákiából és a Szovjetunióból érkező együttesek különböző rendezvénysorozatokon léptek fel.

Szolidaritási kötelezettségeink

Részt vettünk a *Nemzetközi Vasutas Sport Szövetség* (USIC) által szervezett bajnokságokon Jugoszláviában, a Szovjetunióban, Bulgáriában és Lengyelországban. Szakszervezetünk delegációja résztvett az USIC Technikai Bizottságának NDK-beli ülésén és Angliában az elnökség ülésén.

Lehetőségeinkhez mérten eleget tettünk szolidarítási kötelezettségünknek. A szolidaritási bélyegakcióból 230 ezer Ft folyt be, a központi vezetőség költségvetéséből pedig 384 ezer forintot utaltunk át a SZOT szolidaritási alapjába.

Szeptemberben több szolgálati helyen röpgyűlések keretében ismertették a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének *„Szeptember 1-e a béke napja"* című felhívását. A debreceni igazgatóság területén 120 főbizalmi szervezésében mintegy 7000 dolgozó fejezte ki tiltakozását a háború ellen. Hasonló megmozdulásra került sor a szolnoki járműjavító üzemben és más szolgálati helyeken is.

Nemzetközi munkánkban az eddig jól bevált elvek tartása mellett arra törekszünk, hogy szakszervezetünk nemzetközi tevékenységének középpontjában 1984-ben is *a béke, a leszerelés, az enyhülés, a bizalom légkörének a megőrzése álljon.*

Pályázati felhívás

A szakszervezeti mozgalom mindig nagy figyelmet fordított a képzésre, a munkások szakszervezeti munkába való bevonására, a dolgozók vezetővé nevelésére. Ennek érdekében szerveződött a SZOT Oktatási Intézetében a munkáskáderképző tanfolyam.

Célja: hogy a fizikai munkás, művezető vagy technikus munkakörben dolgozó — már jelenleg is valamilyen társadalmi funkciót betöltő *(bizalmi, főbizalmi, szb-tag, szocialista brigádvezető, KISZ-vezető stb.)* — a szakszervezeti munkához kedvet, elhivatottságot érző munkások számára elméleti — politikai — gyakorlati alapot nyújtson. Tegye képessé őket arra, hogy a szakszervezeti mozgalomban különböző tisztségeket el tudjanak látni.

A tanfolyammal kapcsolatos egyéb tudnivalók. A tanfolyam helye: *Balatonfüred, SZOT Oktatási Intézet.*

A tanfolyam ideje: *1984. október 22 — 1985. március 1.*

Heti tanulmányi idő: *5 nap.*

Napi tanulmányi elfoglaltság: *8 óra*

— A tanfolyam alatt a hallgató vállalatától átlagkeresetet kap.

— A tanfolyami ellátás térítésmentes.

— Heti hazautazáshoz az útiköltséget az Intézet biztosítja.

Pályázati feltételek:

— Munkásállományú vagy közvetlen termelésirányító munkakör,

— szakszervezetben vagy ifjúsági mozgalomban szerzett tisztségviselői gyakorlat,

— 35 év alatti életkor,

— egy hónapnál hosszabb időtartamú mozgalmi iskolai képzésben eddig nem vett részt.

Pályázat módja:

— Pályázhatnak személyek, szakszervezeti bizottságok, párt- és KISZ-szervezetek, vállalatok, intézmények egy vagy több személlyel.

— A pályázatokat 1984. június 30-ig kell benyújtani az illetékes iparári-ágazati szakszervezeti központi szervezési és káderosztályára.

— Személyi pályázatok benyújtása csak a vállalati szakszervezeti bizottságon keresztül lehetséges.

A pályázat tartalmazza:

— önéletrajz,

— káderkérdőív,

— szb-javaslat, melyet a szakszervezeti bizalmi, az illetékes gazdasági vezető és a pártalapszervezet titkára támogatólag aláír.

A pályázatokat a SZOT, az iparági-ágazati szakszervezetek illetékesei bírálják el. A döntésről augusztus 31-ig értesítik a pályázókat.

SZOT Balatonfüred Oktatási Intézet igazgatósága

A központi vezetőség napirendjén

a kollektív szerződés módosítása és a MÁV bérpolitikai intézkedései

(Folytatás az 1. oldalról.)

hogy a kollektív szerződés mellékletét képező munkaruházati szabályzatot, a vasutasok javaslatainak figyelembevételével átdolgozták, és az 1984. január 1-től hatályba lépett.

A kollektív szerződés 1984. évi tervezett módosításának vitáiban a dolgozók széles rétegei vettek részt. Nagy érdeklődéssel tárgyalták a szolgálati helyeken, valamint a vasútigazgatóságoknál működő bizalmi testületi üléseken. Az előzetesen vitára bocsátott módosítástervezet elsősorban az utazó dolgozókat érintette, ezért számukra külön rétegtanácskozásokat tartottak az üzemfőnökségeken.

Kompromisszumos megoldás

A központi vezetőség elé terjesztett kollektív szerződés javasolt módosításai között szerepelt többek között a 19. §. 2. pontja, amely az utazók egy szolgálatban tölthető idejének felső határát szabályozza. A szolgálati vezetők által javasolt — korábban vitára bocsátott — tervezetben az szerepelt, hogy a helyi függelékben — amennyiben azt a fordák kialakítása indokolja — *a CSM szolgálatban a 12 órás, illetve az egyéb foglalkoztatásnál a 16 órás felső határ legyen két órával meghosszabbítható.* E módosítástervezettel kapcsolatban a területi bizalmi testületek véleménye fele-fele arányban megoszlott. Így alakult ki az a kompromisszumos megoldás, hogy a helyi függelékben is *csak egy órával lehetne az említett munkaidőhatárokat megemelni.*

A bizalmi testületek javaslatai alapján került a tervezetbe az ügyeleti díj emelése, amelynek összegét 20 Ft/óra felső határig szintén a helyi függelékben kell majd meghatározni.

A havonta egy alkalommal kötelező, összevont szombat-vasárnapi pihenőnap a múlt évi módosítás után lett bevezetve. Különösen a 12/24-es fordulóban foglalkoztatottak esetében, a létszámhiány miatt több üzemfőnökségen gondot okozott ennek végrehajtása. A vitára bocsátott tervezetben — elsősorban munkáltatói javaslatra — szerepelt az a könnyítés, hogy a szombat-vasárnap helyett, illetve mellett vasárnaphétfői napokra is lehessen a havi egy alkalommal kötelező hétvégi pihenőnapokat kiadni, amennyiben ezt a változatot helyi függelékben elfogadják.

Sok vitára adott alkalmat a munkahelyi pótlék teljes megszüntetésére, illetve alapbéresítésére vonatkozó javaslat is. Mint ismeretes, a munkahelyi pótlék Budapesten kívül dunaújvárosi és záhonyi dolgozókat érint. *A záhonyi bizalmi testület egyetértett a pótlék megszüntetésével, míg a budapesti és a pécsi testület a megszüntetés ellen foglalt állást.* A többi, nem érintett igazgatósági testületek nem ellenezték a megszüntetésre vonatkozó javaslatot. A végleges tervezet kialakításánál — ezeket az álláspontokat is figyelembe véve — kompromisszumos javaslatot fogalmaztak meg, amely szerint Záhonyban teljesen, az egyéb szolgálati helyeken pedig a következő nem fizikai munkakörökben szűnne meg a munkahelyi pótlék: *szolgálati főnök, üzemfőnök, főnökhelyettes, térfőnök, állomási irányító, vezénylőtiszt, szakoktató, balesetvizsgáló, ügyeletes tiszt és személyszállítási vezető.* E javaslat elfogadása esetén a megszüntetett munkahelyi pótlék oly módon kerül alapbéresítésre, hogy az érintett dolgozókat keresetveszteség nem érheti. A munkahelyi pótlékban részesülők körének szűkítésével szakszervezetünk MÁV-bizottsága is egyetértett. A szűkítést indokolttá teszi az a nemrég megjelent jogszabály is, amely elrendelte a különböző pótlékok felülvizsgálatát és megszüntetését azon dolgozóknál, akiknél a pótlékkal értékelt különleges körülmények az alapbérben is elismerhetők.

A korábbi tervezetben szerepelt a revizori pótlék megszüntetése is, illetve alapbéresítése. A pótlék megszüntetését — a revizorokon kívül — a tanácskozásokon a dolgozók nem ellenezték. A vezérigazgató azonban úgy foglalt állást, hogy e javaslat előterjesztését a jövő évi módosításig függőben tartja.

A dolgozók javaslatai alapján került a végleges tervezetbe a fizetési előleg felső határának 4000 forintra való emelése. A bizalmi tanácskozásokon több megalapozott javaslat is elhangzott. A megvalósításhoz azonban a vasút jelenleg nem rendelkezik megfelelő anyagi fedezettel.

Több hozzászóló szenvedélyes hangú vitában ellenvéleményét fejezte ki a kollektív szerződés módosítására beterjesztett javaslatokkal kapcsolatban. Így például nem javasolták az egy szolgálatban tölthető idő megemelésének lehetőségét a kollektív szerződésbe építeni. Még úgy sem, hogy a szolgálatban tölthető idő egy órával való megemelését a helyi bizalmi testület egyetértéséhez kössék. Ugyancsak helytelenítették a kötelező szombat-vasárnapi összevont pihenőnapra vonatkozó szabály megváltoztatását. A munkáltató javaslata volt, hogy a létszámhiány okozta gondok enyhítésére vasárnaphétfőre is ki lehessen adni a pihenőnapot. Ezt a központi vezetőség több tagja felszólalásában ellenezte.

Felszólalásukban többen elemezték — helyi tapasztalatok alapján — a létszámhiány okozta gondokat és a túlórák miatti megterhelést. (*Pati László,* Zalaegerszeg; *Kedves Ferencné,* Győr.) *Bencze Ferenc* pécsi küldött a már említett egy szolgálatban tölthető idő megemelése ellen szállt síkra.

Fodor Sándor, a miskolci körzeti üzemfőnökség fővizsgálója szenvedélyes, közvetlen szavakkal fogalmazta meg a környezetében tapasztalt anomáliákat, ellentmondásokat. Felhívta a figyelmet a pazarlás megfékezésére, a szervezettebb munkára. Területükön is nagyon sok kocsi vár javításra, rossz a kocsigazdálkodás. Emiatt sokszor nem tudják kielégíteni a fuvaroztatók igényeit.

Balogh József (szegedi igazgatóság) a munkaerő-gazdálkodási gondokról beszélt többek között. Elmondotta, hogy a tapasztalatok szerint a kis állomások vezetői nem tesznek meg mindent új munkaerők felvételéért, mert a jelenlegi bérezés nem ösztönöz a létszámhiány megszüntetésére. A kevesebb, nem megerőltető munka miatt szívesen vállalkoznak túlórázásra, hiszen ez nagyon jövedelmező. Konkrét példákkal bizonyította, hogy sok kisállomáson jóval több az állomásfőnökök jövedelme, mint a nagyobb állomáson, csomóponton.

A vitában felszólalt még *Kovács Sándor* (Dombóvár) és *Huszka Sándor* (Székesfehérvár), központi vezetőségi tag.

A központi vezetőség döntött



Koszorus Ferenc főtitkár

Koszorus Ferenc főtitkár vitaösszefoglalójában elmondotta többek között, hogy a hozzászólások többsége megalapozott kritikai észrevételeket tartalmazott, de mindazt a lehetőségekkel is össze kell mérni. Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a vasút teljesítményeinek romlásáért nemcsak a külső körülményeket, a kedvezőtlenebb gazdasági helyzetet kell és lehet okolni. A sorozatos fegyelmezetlenségek az utóbbi időben sok veszélyhelyzetet teremtettek, majdnem súlyos balesetekkel végződött az utasításellenes munka. Sok a kifogásolható műszaki állapotban lévő mozdony és kocsi is. Mindezek nem a felsőbb szintű irányítás rovására írhatók. Szigorúbb, következetesebb ellenőrzéssel meg kell szilárdítani a fegyelmet és a szemléleten is érdemes változtatni.

A MÁV-nál a jövőben az érdekeltségi rendszert jobban össze kell hangolni az új szabályozókkal. Az alapvető törekvés az, hogy a végrehajtó szolgálatnál a jogok és kötelességek összhangban legyenek.

A főtitkár a vitában elhangzottak alapján javasolta, hogy a testület ne szavazza meg az egy szolgálatban tölthető idő egy órával való megemelését, s az említett vasárnap-hétfői összevont pihenőnap-kiadás lehetőségét.

A központi vezetőség ezután a főtitkár javaslatának megfelelően döntött a kollektív szerződés módosításáról, a bérpolitikai koncepcióról. Az előterjesztéssel ellentétben tehát *nem fogadta el az egy szolgálatban tölthető idő megemelését, és a kötelező szombat-vasárnapi összevont pihenőnapra vonatkozó szabály megváltoztatását.*

A bérpolitikai koncepcióval kapcsolatban az alábbi módosításokat fogadta el: a tavalyi igazgatósági munkaverseny eredményének alapján kiérdemelt, megosztott második helyezésnek megfelelően, a szegedi és a miskolci igazgatóság egyaránt plusz 0,1 százalékos bérfejlesztés végrehajtására kapjon lehetőséget.

A vasútigazgatóságok központjaiban dolgozók részére, a előírt létszámcsökkenésből felhasználható bér mértékével emelt bérszínvonal-növekedést lehet előirányozni.



Tolnai Ildikó titkár

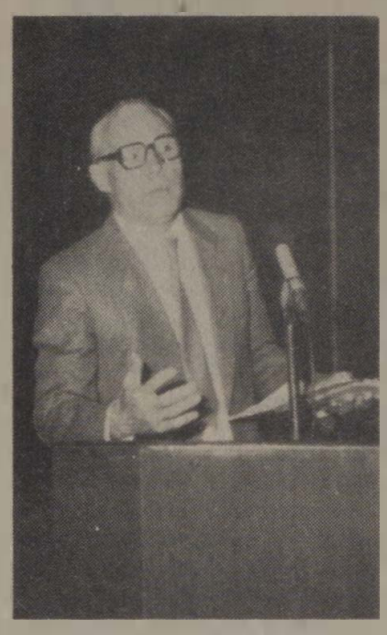
A teljesítménytől függő adózott bérfejlesztés lehetősége 0,3 százalék. Az év utolsó negyedében azonban meg kell vizsgálni a 0,5 százalékos adózott bérfejlesztés lehetőségét is.

A testület ezután *Tolnai Ildikó* titkár előterjesztésében megtárgyalta az MSZMP Központi Bizottságának a szakszervezeti munka továbbfejlesztésére hozott állásfoglalásból adódó tennivalókat.



Szavaznak a küldöttek

A szakszervezeti mozgalom legfontosabb feladatai



Virizlay Gyula, a SZOT titkára

A napirend vitájában felszólalt *Virizlay Gyula,* a SZOT titkára is, hangsúlyozva a KB állásfoglalásának a szakszervezeti munkára gyakorolt hatását. Mint mondotta, a Központi Bizottság ezzel dokumentáltan is a politikai tevékenység szerves részévé tette azt a helyes szakszervezeti politikát, amelyet 1957 óta folytat. Ezzel kapcsolatban elmondotta, hogy 1957-ben viszonylag könnyebb helyzetben volt a szakszervezet, hiszen gyökeres fordulat következett a munkájában. Most ilyen értelmű és nagyságrendű új feladatok nincsenek, de az apró finomításokra nagy szükség van a mozgalmi munka javítása érdekében.

Megújulni, felemelkedni az igényekhez és a változó körülmények adta nagyobb feladatokhoz — ez most a szakszervezeti mozgalom egyik legfontosabb feladata. Ami természetesen nem könnyű, de a társadalomnak a mainál sokkal erősebb szakszervezeti mozgalomra van szüksége, amely hathatósabb társadalmi befolyással segíti a szocialista célok elérését. A megújulásra nem azért van szükség, mert valamit elrontott a mozgalom — hangsúlyozta a SZOT titkára —, hanem azért, mert amire a választásakor felesküdött, az ma már kevés, *a tagság többet vár tőle.* És ezt a többet tudja is teljesíteni a szakszervezet.

E napirend vitájában felszólalt még *Nagy Lajos,* a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára, a központi vezetőség tagja, *dr. Lugosi József,* a szegedi területi szakszervezeti bizottság titkára, Pöhaczker Attila Záhonyból és Mészöly Ferenc, a budapesti tszb titkára.

Tolnai Ildikó megköszönte a hozzászólásokat, kiegészítéseket és válaszolt az észrevételekre, majd a központi vezetőség egyhangúlag elfogadta az MSZMP KB 1983. október 12-i határozata feldolgozására és végrehajtására előterjesztett javaslatot.

A következő napirendként a testület — ugyancsak Tolnai Ildikó titkár előterjesztésében — meghallgatta a ½%-os ÖTA ügyvitelét ellátó szervezet létrehozásáról szóló javaslatot és azt elfogadta.

Mint arról lapunk március 15-i számában már tájékoztattuk olvasóinkat, a társadalombiztosítás korszerűsítésével a VSZTO állami irányítás alá kerül. A ½%-os ÖTA kezelését azonban változatlanul a vasutas-szakszervezet végzi. Ez szükségessé tette, hogy az ügyviteli munka irányítását a társadalombiztosítási igazgatóságtól elkülönítsük, és az ÖTÁ-nak operatív igazgatási, ellenőrzési és gazdálkodási szervét kialakítsuk. Ezt a feladatot teljesíti a szakszervezet újonnan alakult ÖTA osztálya, amely emellett ellátja majd a társadalombiztosítással összefüggő érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységet is.

Ezután a központi vezetőség jóváhagyta a vasutas-szakszervezet és a ½%-os OTA 1983. évi gazdálkodásáról szóló beszámolókat. Tudomásul vette az írásban előterjesztett tájékoztatókat szakszervezetünk elmúlt évi nemzetközi tevékenységéről, a KV társadalombiztosítási bizottság hatáskörébe utalt kivételes nyugdíjfelemelések tavalyi tapasztalatairól, valamint a két ülés között végzett munkáról. *(Szakszervezetünk nemzetközi tevékenységéről, lapunk 2. oldalán számolunk be.)*

K. S.







Pillanatképek a központi vezetőség tanácskozásáról Fotó: Skoda László

BÉKÉSCSABAI VÁLTOZÁSOK

Kedvezőbb munkakörülmények a vontatási üzemegységnél

Közeledünk Békéscsabához. Gyorsvonatunk ablakából kitekintve már messziről feltűnnek a vontatási telep új létesítményei: a kocsijavító csarnok, a dízel- és villamos mozdonyok szerelőcsarnoka, valamint a ötszintes szociális épület. Valamennyi az utóbbi években készült el.

Az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának irodájában *Vajda János* titkár fogad. Az elmúlt évtizedben nagy változások történtek a békéscsabai csomóponton. Az igazgatóság vezetői a helyi gazdasági és társadalmi szervezetek egyetértésével körültekintő fejlesztési tervet készítettek, amit több ütemben valósítottak meg. Az elmúlt évtizedben csupán a vontatási telep fejlesztésére több mint 200 millió forintot fordítottak.



Fodor Béla, Laczkó István és Birók Ferenc szerelők munka közben

(Nagy József felvétele)

Új létesítmények

— *Aki régen járt nálunk, az bizonyára meglepődik a változásokon* — jegyzi meg az szb-titkár. — *A vontatási telepen dolgozók munkakörülményei nagymértékben javultak. Világos, tiszta, jól felszerelt műhelyekben dolgozhatnak, és nincsenek kitéve az időjárás viszontagságainak.*

Miközben a vontatási telep felé tartunk, az szb-titkár a csomóponton történt változásokról beszél. Menetjegyirodát létesítettek, új oktatási központ és művelődési ház épült, megoldották az ügyvitelt ellátó dolgozók helyiséggondjait. S ami szintén fontos: *húszévi gondjuk oldódott meg azzal, hogy Curticire meleg ebédet tudnak naponta szállítani.* Igaz ugyan, hogy jelenleg csak 30—40 vasutas élvezheti ennek előnyeit, de remélhetően hamarosan tovább emelhetik az üzemétkeztetésben részt vevők számát.

Műhelyi István műszaki üzemfőnök-helyettestől arról érdeklődöm, hogy az új létesítmények átadása milyen segítséget adott munkájukhoz.

— *A megváltozott körülmények a napi munkánkban is éreztetik hatásukat* — mondja Műhelyi István. — A régi mozdonyműhely már kicsi volt, egyre nehezebben tudtunk megbirkózni a feladatokkal, a munkakörülményekre pedig a legjobb indulattal sem lehetett rámondani, hogy jó. *Télen maximum 15 fokos meleget tudtunk csak biztosítani, nem egyszer előfordult, hogy nyolc óra alatt sem olvadt le a gépekről a jég,* s csak azután tudtunk a munkához hozzákezdeni. A kocsiműszak a szabadban, egy röptető alatt dolgozott. Az irodákat egy kocsiszekrényben rendezték be. Most más a helyzet. De talán jobb lenne erről a helyszínen meggyőződni — indítványozza.

Utunk a régi mozdonyműhelyen halad keresztül. A műhely egyik részében két 424-es mozdony várakozik. Már csak három maradt belőlük, a hiányzó egy gép a kötegyáni vonalon tehervonatot továbbít. *A műhely jelenlegi állapota emlékeztet a múltra. Falai kormosak, betonozott padlója feltöredezett, olajos.* Az egyik sarokban kályha ontja a meleget, amit csak közvetlenül mellette lehet érzni. A tető egy részét feltépte a viharos szél, a tátongó résen kilátni a borús égboltra. Ezt a műhelyt még használják, a dízelek napi vizsgálatánál jó szolgálatot tesz.

Tiszta munkahely

Pár méterre a régitől található az új mozdonyszerelő csarnok. *Tiszta, világos munkahely és barátságos meleg fogad.* A csarnokot a segédműhelysor választja ketté. Egyik részében a dízel-, a másikban a villamos mozdonyokat javítják. Mindkét helyen 2-2 vágány található, megfelelő szerelőaknákkal, szerszámokkal, műszerekkel felszerelve. Van alvázas, levegős és villanyszerelő műhely. Ezek felszereltsége is jóval több, mint a korábbiaké volt.

— Hány típusú géppel dolgoznak? — kérdezem az üzemfőnök-helyettestől.

— Jelenleg héttel: BB-vel, M—31-es, 32-es, 40-es és 44-es, V—43-as és a másik műhelyben látott 424-es gépekkel. Elsősorban saját gépeinket javítjuk, de a dízelek közül az M—31-es és 32-es sorozatnak D—3-as vizsgálatát, valamint a V—43-asok V—2 és V—3-as vizsgálatát az igazgatóság egész területére mi végezzük. Esetenként nagyobb futójavítást végzünk a debreceni és a budapesti igazgatóságnak is.

A V—43 1231 számú gép mellett szerelők dolgoznak. Megszólítom az egyiket.

— *Sarkadi Mihály* vagyok — mutatkozik be. — Mozdonylakatosként kezdtem, jelenleg villamos járműszerelőként dolgozom. Ez a gép Szegedről jött V—3-as vizsgálatra. Nekem az ajtózárakat és az ablakokat kell rajta átnézni, hiba esetén pedig javítani.

— Mióta dolgozik itt?

— 1957 óta.

— A régi műhelyben is dolgozott?

— Igen. A két műhely munkakörülményeit nem is lehet összehasonlítani. Itt jobb és könnyebb dolgozni.

Válaszára helyeslően bólogat két társa, *Lupovics Dezső* és *Gyulavári János.*

Kocsijavítók között

A mozdonyszerelő csarnok szomszédságában épült a kocsijavító. Három vágányán javításra várakozó teher- és személykocsik állnak. Az ajtó mellett hárman hajolnak egy személykocsi kiszerelt forgózsámolya fölé: *Fodor Béla, Birók Ferenc* és *Laczkó István* kocsilakatosok. Mindhárman fiatalok, pár éve dolgoznak itt, a régi körülményeket kevésbé ismerik.

Birók Ferenc:

— Én csak egy hónapot dolgoztam a régi helyen, az is elég volt. De ha bővebbet akar, kérdezze meg a Misi bácsit.

Misi bácsi *(Cs. Kovács Mihály)* 1960-ban jött a fűtőházba kocsilakatosnak. Aztán kocsivizsgáló lett, de jobban szerette az itteni munkát, és visszajött a műhelybe.

— Hát nem kívánom vissza a régit — emlékezik. — A röptető alatt dolgoztunk télen a hidegben is. Az ember keze szinte odafagyott a kocsihoz. Ha már nagyon fáztunk, bementünk a barakképületbe a kályha mellé melegedni, aztán mentünk ismét dolgozni. Most pedig: *láthatja!*

Beszélgetésünkbe bekapcsolódik *Suhajda Károly* művezető is, aki megjegyzi, hogy a régiek közül ma már kevesen dolgoznak, nyugdíjba mentek, helyüket átvették a fiatalok. A kocsiműszak dolgozóinak 80 százaléka fiatal. Két műszakban dolgoznak, évente közel 8 ezer kocsit javítanak. Büszkék arra, hogy tavaly csak tíz kocsit adtak vissza újbóli javításra.

— *Sok a javításos kocsi* — folytatja. — *Ma is 125 teher- és 8 személykocsi vár javításra. Ezért aztán a szabadban is dolgoznak a kocsilakatosok.*

Látja rajtam, hogy meglepődöm.

— Hát igen. Furcsa helyzet: *elkészült az új csarnok, mégis dolgoznak a szabadban.* Ennek oka az, hogy egyszerre kevés kocsi fér be a csarnokba, nehezen tudjuk cserélni őket. De hamarosan elkészül a műhely átmenő vágánya, akkor ez a gondunk is megoldódik.

A kocsijavítók munkáját sok hasznos gép segíti. A régi műhelyben egy emelőcsoporttal dolgoztak, most kettővel, korábban egy esztergájuk volt, amin naponta 2 kerékpárt esztergáltak meg. Ma pedig a RAFAMET-en éjjel-nappal, folyamatosan dolgoznak. Tavaly 5100 kerékpárt újítottak fel, októberben volt a csúcs, 729 kerék esztergálásával. Nem ritka az olyan nap, amikor 30 fölé emelkedik a megmunkált kerekek száma.

Ötszintes épület

A kocsiműhely mellett építkeznek. *Újabb 80 tonnás emelőcsoportot alakitanak ki az egyik vágányon.* Itt emelik majd fel a maró, mérgező és robbanó árukkal megrakott kocsikat, hogy kereküket javításra elvigyék.

Utunk következő állomása *az ötszintes szociális épület.* Az impozáns külső szép belsőt takar, amely a legkényesebb igényeket is kielégíti. A földszinti tágas előtérből nyílnak a női öltözők és fürdők, innen lehet bemenni az üzemi étterembe. A bejárati ajtó mellett ruhatár és kézmosási lehetőség. Az első három emeleten helyezték el a férfifürdőket és -öltözőket. A legfelső emeleten, ahová lifttel is fel lehet jutni, találhatók a laktanyák és a vendégszobák. Összesen 16 kétágyas szobában pihenhetnek a szolgálatban levő vasutasok, illetve az ide látogató vendégek. Az utazók részére kis főzőkonyha is rendelkezésre áll, a társalgóban pedig többek között televízió szolgálja a kikapcsolódást, a szórakozást. Az épület földszintjén orvosi rendelő kapott helyet, ahol hetente kétszer tartanak orvosi vizsgálatot.

A jövőben átalakítják a vontatásiak régi szociális épületét is. Oda költözik majd a szertárfőnökség.

Gellért József

Ahol visszafordítják a vonatokat

ÖRÖMÖK ÉS GONDOK ÓZDON

Mi újság Ózdon? Úgy szoktam ide utazni, a szülővárosomba, hogy már Bánrévénél a kocsiablakhoz állok, s valami fura izgalommal fürkészem, mit változott a táj? Általában nem lehet sok újdonságot felfedezni, a hegyek karéja között csendesen folydogál a Hangony patak, megszokta már új medrét, melyet a Rúd- és Dróthengermű építése miatt ástak neki. Lassan döcög a szerelvény, s jóleső érzéssel nyugtázom magamban, megvan a régi őrház *Center-Alsón,* s a centeri állomás is úgy áll a maga örökkévalóságában, mint gyermekkoromban.

Valami mégiscsak történt. Center határában túrják-hordják a földet, építkeznek. Mint később megtudom, itt lesz az Ózdi Kohászati Üzemek salakfeldolgozója, s ősszel állítólag már működni fog: *az évtizedek során felhalmozott salakból visszanyerik a vasat.* Külön iparvágányt készít az OKÜ, noha eddig is 120—130 kilométernyi iparvágánnyal rendelkezett.

Megérkezünk Ózd állomásra, ahonnan nem mennek tovább a vonatok, hanem rendre visszafordítják őket Miskolc felé. Amolyan világvége ez. Az itt dolgozók megszokták, úgy veszik, ahogy van. A főnöki irodában *Sándor Jenő* kocsiintéző, a pártalapszervezet titkára fogad. *Langer Lászó* állomásfőnök épp kinn jár szokásos ellenőrző körútján, a „területen". Telefonon utolérjük, de Centerből csak késő délután tér vissza.

Az örömökről és gondokról így is hű képet kaphatunk. Hallom, *a 170 dolgozóból már 130 nő,* csupán a kocsirendezők között nem látni senkit a szebbik nemből. Bizony, a kohászatnál nyolcórás a munka — itt 12-13 óra —, s jobbak a keresetek. Nemcsoda, ha a férfiak elvándorolnak, illetve a fiatalok nemigen törik magukat — mint egykor —, hogy bejussanak a vasúthoz. S hogy milyenek a nők? Jók. Semmivel sem rosszabbak mint a férfiak; sőt, inkább gondosabbak, pontosabbak. A szolgálatot maradéktalanul ellátják.

Régi gond a kohászattal való kapcsolat is. Ez most jónak mondható, bár a gyáriak nehezen tudják megérteni, hogy a vasútnál is megszigorodtak a gazdasági tényezők, miután önálló vállalat lett a MÁV. Egy ideig súrlódásokat okozott, hogy az állomás dolgozói nem tudtak engedményeket tenni, nem tudták elnézni a hosszú kocsiállásokat. Még ma is elég magas a kocsitartózkodás aránya, bár nagy erőfeszítéseket tesznek, hogy mielőbb összegyűjtsék a kocsikat.

Ám az is igaz, hogy tavaly 191 irányvonatot indítottak Ózdról, 250 ezer tonna áruval. Emellett 80 üres irányvonatot is összerendeztek és útjára bocsátottak. S az idén, az év első hónapjaiban máris 90 irányvonatot állítottak össze! Hol van még a december? A kohászat kiszolgálása természetesen népgazdasági érdek, de az utóbbi időben mégis „kiszolgálás" helyett a korrekt partneri kapcsolat kialakítására törekednek.

Sóhajtásnak is beillik, az állomás épületéről ejtett néhány szó. Bizony, elavult a 60-70 éves építmény. Az emeletről kiköltöztették a lakókat, mert életveszélyes lett. Kénytelenek kicserélni a tetőt. A város is, a vasút is évek óta szeretne egy új állomást, de sose jutott rá elég pénz. Pedig azt mondják, a régire már nem érdemes költeni. Amíg nincs lehetőség az újra, mégiscsak a régit kell toldozni-foltozni.

Hogy mit szeretnének leginkább mégis az ózdiak? Azt, hogy az épülő új nyomvonalon haladó 26-os számú főútról lenne egy leágazás, bekötő út az állomáshoz. Megkönnyítené ez az árufuvarozást, a személyszállítást is. Búcsúzáskor, mintegy köszönésképpen hallom: *és várjuk a villamosítást.*

Ez volna az igazi újság Ózdon.

(paládi)

Távgépíró-kezelők vetélkedője

Március 26—27-én a MÁV Vezérigazgatóságon rendezték meg a vasúti távgépíró-kezelők II. országos vetélkedőjét.

A vasúti távgépíró-hálózat egyre nagyobb szerepet kap a vasút operatív irányításában, az elegy-előrejelentésben, a belföldi és határforgalmi kocsinyilvántartásában. A vasút vezetése e célok elérése érdekében tűzte napirendre a távgépíró-hálózat korszerűsítését, melynek első fázisában Budapesten már üzembe helyezésére került a NEDIX 510 AS típusú japán elektronikus távgépíró-központ. De a legkorszerűbb technika is holt tőke marad az ember, a megfelelően képzett és rátermett kezelők nélkül.

Ezeknek a gondolatoknak a jegyében nyitotta meg az országos vetélkedőt *Fülöp László,* a biztosítóberendezési és automatizálási szakosztály vezetője. A vetélkedőn valamennyi vasútigazgatóság 4-4 tagú csapatot indított.

A távgépíró-kezelők gyakorlati, majd elméleti és általános műveltségi témakörökben adtak számot felkészültségükről.

A verseny végeredménye; egyéni helyezettek: 1. *Kovács Irén,* 2. *Kreszács Istvánné,* 3. *Nyéki Gyöngyi,* mindhárman a debreceni igazgatóság dolgozói.

Csapatverseny: 1 debreceni igazgatóság, 2. pécsi igazgatóság, 3. miskolci igazgatóság csapata.

NEGYVEN ÉVE TÖRTÉNT

A mozdonyhúzta „Trójai ló"

A közelmúlt napokban a sajtó, a rádió és a televízió felelevenítette a magyar nemzet történelmének egyik gyászos eseményét — előzményeivel és következményeivel együtt —, vagyis 1944. március 19-ét, a náci hadsereg magyarországi bevonulását. A hitlerista hadvezetés ez alkalommal is méltó maradt gyalázatos tetteihez. De emlékezzenek minderre az akkoriban szolgálatot teljesítő magyar vasutasok!

Bevezetésként még annyit, hogy Hitler a Magyarország megszállásának tervét kidolgozó tisztek számára irányelvként adta ki, hogy a felvonulás az országon belül megállított szállításokkal történjen, és hogy a mozgások álcázására csapatcseréket kell bejelenteni.

Jöttek a hírek

A megszállás végrehajtására a határ közelében, a Magyarországra vezető útvonalak és vasutak mentén csapatokat vontak össze. A csapatösszevonásokról a magyar vasutasok Sopronban is, Hegyeshalomban is gyorsan értesültek. A soproni jegyvizsgálók egyébként szolgálati útjaik alkalmával kijártak Bécsújhelyig, így különösen sok értesülést szereztek. Ez pedig azért is figyelemre méltó, mert a nemzetközi egyezmények értelmében Magyarországnak nem volt szabad Nyugat felé hírszerző szolgálatot kiépítenie.

Vass József nyugdíjas főfelügyelő, Sopron—Déli pályaudvar egykori helyettes főnöke és oktatótisztje emlékezéseiben ezt írja: „. . . már 1943 őszén, Olaszország kapitulációja után az egyik németbarát jegyvizsgálónk odaát szerzett forrásokra hivatkozva azt híresztelte, hogy a németek meg fognak szállni bennünket. Ezt a megjegyzést egyelőre eleresztettem a fülem mellett, de hamarosan mások is jöttek hozzám ezzel. Félteni kezdtük a baloldali érzelmeiről ismert, nálunk szolgáló *Brassói Márton* főkalauzt — eredeti nevén Broz Mártont, akiről csak a felszabadulás után derült ki, hogy *Tito marsall édestestvére* —, ezért értesüléseimről beszámoltam főnökömnek, *Gömbös Ferencnek.* Vele egyetértésben „hírszerző bizalmi csoportot" építettünk ki, amelynek tagja volt *Sólyomvári Mihály, Molnár István* és *Dely Gyula* jegyvizsgáló. Ők 1943 novemberében jelentették, hogy odaát megkezdődtek a csapatösszevonások, s várható, hogy a németek karácsonyra lerohanják az országot."

Az állomásfőnök Vass Józsefet Szombathelyre küldte, hogy tegyen bizalmas jelentést a központi szállításvezetőség illetékes előadójának, *Kőhalmi Ferenc* intézőnek. Kőhalmi telefonon azonnal hívta a hadtestnél *Vecsey* ezredest, és kihallgatást kért tőle. A személyes találkozás alkalmával az ezredest láthatóan nem lepte meg az értesülés, s kifejezetten ellenséges hangnemben nyilatkozott a németekről. Kérte, hogy legyenek résen a vasutasok továbbra is.

Hegyeshalomban a helyettes főnöknek, *Keresztes Jánosnak* a német területről átjáró *Franz Pittner* vasutas mondta el, hogy mi készül. Keresztes János a Központi Katonai Szállításvezetőségen szolgálatot teljesítő *Sántha* főtiszten keresztül juttatta el az értesüléseket a hadtesthez.

1944. március 13-án a magyar vezérkari főnök helyettese az időközben folyamatosan pontosított hírek alapján magához kérette a távollevő német katonai attasé helyettesét, a légügyi attasét. Közölte vele, hogy tudjuk, mi készül ellenünk, hiszen Wiener—Neustadt és Eisenstadt térségében már öt napja 40—50 csapatszállítmány kirakása folyik, s a német tisztek úgy nyilatkoznak, hogy a csapatok célja Magyarország megszállása. A készülő megszállás hírei elterjedtek a magyar közvéleményben is.

A hivatalos német válasz azonban sértett hangon csupán *kiképzés* céljából történő összevonásnak minősítette a határ közelébe szállított csapatok mozgását. Ugyanakkor Bécsben már együtt ültek a tábornokok, akik a megszállás végrehajtását részleteiben kidolgozták, majd végre is hajtatták. A terv egyik lényeges pontja szerint az orosz frontra „csere"-ként indított csapatszállító vonatok mozgását úgy irányítják, hogy nagyjából egyidőben érkezzenek Budapestre, de ezek futása során Budapesttől mintegy 40 kilométeres körzetben *pályamerényleteket hajtanak végre.* Így a „merénylet"-ek miatt megállított vona-

Csodálatos a technika

Miskolcon megkezdték a KÖFE-berendezés szerelését

A miskolci vasútigazgatóság épületének második emeleti nagytermét öt méter széles és három méter magas panorámatábla metszi ketté. A táblából vékony vezetékek, most még érzéketlen „idegszálak" kötegei nyúlnak a padlóra. Lassan kirajzolódik a Hatvan—Mezőzombor közötti vasút törzshálózata és a Felsőzsolca—Hidasnémeti közötti vonal kicsinyített mása.

Éles fény lobban a teremben, s a berendezések zümmögni kezdenek képzeletemben.

Csodálatos a technika! Hatvantól Mezőzomborig lehet majd látni, hogyan él, lüktet a vasút. Ötven-hatvan szerelvény halad át az állomásokon, robog a törzsvonalon. Sorompók vörös fényei villannak vagy hunynak ki, váltakoznak a térközök jelzőfényei. A parányi lámpák mutatják a vonatok útját, számát, az állomási váltók állását.

Gondolatban néhány hónapot előreszaladtam. A terem most még csöndes. A tábla csak vaksi szemekkel jelzi a törzshálózat vonalát, állomásait. A Ganz Villamossági Művek bajai gyáregysége pár hete készítette el a panorámatáblát, s szakemberei január 15-én kezdték meg a szerelését, s várhatóan április végére fejezik be. A Mechanikai Mérőműszerek Gyára készíti a meghajtó berendezéseket, amelyeket az integra-diminós állomásokon szerelnek fel. Ezek az elektronikai egységek továbbítják, s vetítik ki az információkat a panorámatáblára. A szakemberek azt ígérik, hogy ha minden jól megy, az év végére az első állomások vágányképe már „élni" fog a táblán.

Az átadás után Felsőzsolca és a Hidasnémeti közötti vonalon innen távvezérléssel irányítják majd a forgalmat.

— Miért van erre szükség?

Gál Lajos, a miskolci igazgatóság automatizálási szakembere, műszaki tanácsadója válaszol:

— Az utóbbi években ugrásszerűen megnőtt a forgalom. Húsz évvel ezelőtt a gőzössel hat, jó esetben négy óra alatt ért fel a szerelvény Miskolcról a fővárosba, most az expressz alig két óra elteltével ott van. Területünkön annyi teherárut mozgatunk meg, mint két-három kisebb igazgatóság. A régi információs rendszer már nem felel meg a követelményeknek. Mire a forgalmista az igazgatóságon dolgozó menetirányítóval közli: *a vonat elindult, az már 2-3 kilométerrel arrébb robog.* Emiatt a menetirányító döntése sem lehet pontos.

— A KÖFE berendezés felmenti a forgalmistákat a számukra terhes információözöntől — folytatja. — *A központi menetirányító a panorámatáblán pontosan látja a forgalom képét, gyorsan tud dönteni.* Így például kevésbé fontos szerelvényt félreállíttat, s zöld utat ad a személyszállító vonatoknak, fontos teherszerelvényeknek. Ennek eredményeként kulturáltabb kiszolgálást tudunk az utasok számára biztosítani. Hatékonyabbá, gyorsabbá tudjuk tenni az egész vasúti forgalmat, csökkentjük a várakozó, ácsorgó szerelvények számát. Valójában ma még nem is érzékeljük, talán csak sejtjük az új berendezésben rejlő lehetőségeket.

Csorba Barnabás

Kis állomás a cserháti dombok között

Dombok közé szorult kicsiny állomás a romhányi szárnyvonal mentén Bánk. Vasúti értelmezésben nem is állomás, hiszen csupán egyetlen fővágánya van, a másik kettőt rakodásra használja a nőtincsi Naszályvölgye Tsz, az erdészet, illetve az Ásványbánya Vállalat. Ők az „állomás" ügyfelei.

— A termelőszövetkezetnek havonta 25-30 kocsi műtrágya és búzakeményítő érkezik — magyarázza *Laczó Istvánné*, forgalmi szolgálattevő. — A tsz áruföladása jelentéktelen. Az erdészet havonta 50 kocsit rak meg daruval. Ennél lényegesen nagyobb az Ásványbánya Vállalat föladási forgalma. *Januárban például 98, tavaly decemberben 183, novemberben 230 kocsijuk hagyta el Bánkot.* Felsőpetényből kisvasúttal hordják le a jó minőségű agyagot, egy részét ömlesztve buktatják vagonokba, a többit őrlik, szárítják, végül zsákolják. Ez az ország szinte valamennyi vidékére eljut. Első osztályú kerámia alapagyag, de kohóbélésnek is kiváló. Fával és agyaggal együtt a tavalyi összes föladásuk 44 931 tonna áru volt.

A személyforgalom télen elenyésző, szinte csak a vasutasok utaznak vonaton. A januári bevételük alig haladta meg a négyezer forintot. Tavasszal, nyáron és ősszel viszont sok az utas. Bánk az utóbbi években üdülőkörzetté fejlődött. Van strandja, múzeuma, szállodája. A község határában hétvégi teleksorok húzódnak. Szombat-vasárnap hatkocsis közvetlen vonat közlekedik a Nyugatiból Romhányig és vissza.

A személyszállítási bevétel évente megközelíti a százezer forintot.

G. Z.

Feltalálók és újítók kitüntetése



Maráz Béla szakosztályvezető megnyitó beszédét mondja

Kiváló feltalálókat és újítókat tüntettek ki március 29-én a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. Az ünnepséget *Maráz Béla*, a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály vezetője nyitotta meg. Ezután *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes köszöntötte a részvevőket, majd ismertette a MÁV újítómozgalmát. Beszámolt az eredményekről és problémákról. Mindenekelőtt hangsúlyozta, hogy „gazdaságpolitikánk jelenlegi alapvető célkitűzéseinek megfelelően nagy jelentőséget kaptak a hasznosítható szellemi alkotások, újítások. A jelenlegi gazdasági helyzetben a műszaki fejlesztés legolcsóbb, jórészt beruházások nélkül is mobilizálható belső erőforrása, tartaléka az újítómozgalom". Elismerően nyilatkozott a szocialista brigádok újító tevékenységéről és a szakmunkásokból, műszaki-gazdasági szakemberekből álló komplex brigádok szervezéséről.



Mester Alajos vezérigazgató-helyettes átadja a Kiváló Feltaláló kitüntetés arany fokozatát Szabó Lászlónak, a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem ügyintézőjének

(Laczkó Ildikó felvételei)

Felhívta a figyelmet arra, hogy a vasút vállalkozásai, export- és importtevékenysége fontos a népgazdaság számára. *Éppen ezért a jövőben széles körű piackutató tevékenységet kell folytatni*, annál is inkább, mert jól képzett szakemberek állnak a rendelkezésére. Ugyancsak kiemelt feladat a külföldi és hazai műszaki. szervezési ismeretek figyelemmel kísérése és a felhasználható találmányok honosításának kezdeményezése. Tavaly célszerű licencvásárlással és a fejlesztési költségkeret átadásával — a Diósgyőri Gépgyárral 105 mm-es ütközők gyártására kötött szerződés alapján — a MÁV 80 millió forint többletkiadást takarított meg.

Az elmúlt évben a Minisztertanács új rendeletet adott ki az újításokról, amelynek értelmében 1984. január 1-től a Vasúti Újítási Szabályzatot is módosították. Az egyik legfontosabb változásról a beszámolóban is hallhattunk: *„A munkaköri kötelességet nem az újítás fogalmi elemeként, hanem az újítási díj megállapítása során díjcsökkentő tényezőként kell értékelni."*

Az általános feladatok ismertetése után az eredményekről kaptak ízelítőt az újítók. 1983-ban 11 905 volt az újítások szerzőinek száma, ebből 7892 volt szocialista brigádtag. *Összesen 7645 újítási javaslatot adtak be.* Kevesebbet mint 1982-ben A bevezetett újítások száma és az újításokból származó vállalati megtakarítás is kevesebb volt. Az energiamegtakarítás viszont nagyobb volt, mint 1982-ben. Hosszabb távra visszatekintve az újítással foglalkozók száma csökkenő tendenciát mutat, nőtt viszont az elfogadott újítások száma és növekedett az újításokból származó megtakarítás.

A Közlekedési Minisztérium által meghirdetett versenyben a MÁV évek óta értékes helyezéseket ér el. Tavaly az 1982. évi eredmények alapján egy I. és egy III. helyezést értek el az Újítási börzén.

Az újítási kedv fellendítése szempontjából rendkívül hasznosnak bizonyultak az ötletnapok. kiállítások, börzék, tapasztalatcserék és egyéb akciók. 1983-ban a Moszkvai KGST Újítási Kiállításon a Szentesi Körzeti Üzemfőnökség munkatársának, *Vaczkó István* üzemmérnöknek dízelmozdony-diagnosztikai készüléke első díjban részesült. A SZOT budapesti újítási napok keretében a Budapesti Vasútigazgatóság nagy sikerű újítási kiállítást rendezett a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban az elmúlt évben.

Végezetül a gondokról, a hiányosságokról esett szó. Nem sikerült csökkenteni a hatvan napon belül el nem bírált ügyek számát, továbbra is megtörténik, hogy kisebb jelentőségű feladatok gyorsabban valósulnak meg, mint a jelentősebbek. A késedelmes ügyintézés az igazán jó újítási javaslatok hasznosítását gátolja. *Az újítások eladása, vétele még mindig szűk körben mozog.* A hiányosságok önmagukért beszélnek és meghatározzák a jövő feladatait.

Mindezek ellenére — az 1983-as esztendő kivételével — a vasút újítómozgalma egyenletes fejlődést mutat.

Az ünnepi beszédet követően *Mester Alajos* átnyújtotta a kitüntetéseket hét feltalálónak és nyolcvannégy újítónak.

Nagy Irén

Indul a Turán

Köztudott, hogy Horthy Miklóst, a kormányzót ezekben a napokban Hitler Klessheimbe, a vezérkari főhadiszállásra hívta meg. A kormányzói különvonat, a *Turán* március 17-én indult el Budapestről. Ám adjuk át a szót ismét a vasutasoknak:

Szépe Kálmán állomásfelvigyázó 1944. március 18-án este kezdte meg szolgálatát *Bicske* állomáson. Jól képzett, gyakorlott forgalmista volt, hiszen fiatal kora ellenére a hegyeshalmi vonal több állomásán szolgált már. Ezen az estén a szolgálat átvételekor látta, hogy rendkívüli vonatként a 71 és a 71/II. számút — azaz két katonai szállítmányt — vezettek be a vonatforgalmi tábla „közlekedik" rovatába. Rövidesen már kérte is az engedélyt a szomszéd állomáson szolgáló kolléga a 71. számú vonat számára.

Elkészült a be- és a kijárat, s kisvártatva robogott keresztül Bicskén a katonai vonat, villanymozdonnyal az elején. Nem sokkal később a 71/II. is engedélyt kért.

Az ellenkező irányból közben bejárt az állomásra a 98-as tolatósteher gőzmozdonnyal, kitérőbe. Mögötte közeledett Budapest felől egy felsőgallai rendeltetésű, üres K-szerelvény. A 71/II-ot is áthaladtatta a forgalmista. Még megfigyelte, miként húz ki teljesen az állomásból a tankokkal, gépkocsikkal megrakott vonat, aztán bement a forgalmi irodába. Rövid másodpercek múlva riasztva csengett a térközőri telefon. Az állomás utáni első térközőri szolgálati helyről, a 12-es őrhelytől izgatott hangon jelentette *Bangó Antal* térközőr, hogy tőle 60 méterre ismeretlen személyek felrobbantották a pályát, de a helyszín előtt *a 71/II. idejében megállt* (!?).

Alig tíz perc elteltével kiabáló, hadonászó német tiszt lépett a forgalmi irodába, majd több is előkerült. Szidták a zsidókat, mondván, hogy azok voltak a robbantás tettesei. Aztán magasabb rangú német tisztek érkeztek, hogy az állomásfőnökkel tárgyaljanak. Amikor a főnök kijött velük az irodájából, így rendelkezett:

— *Szépe úr! Itt több szállítmány fog kirakodni, ezért teljesítse feladatát a kapott utasítások szerint! A 98-as tolatóteher gépe húzza be a katonai szállítmányvonatot a pesti oldal „hózentrógerén" át a raktárvágányra, a rampa mellé . . .!*

Ekkor már jártak a tankok, gépkocsik motorjai, s amint a zárfékes kocsi a rámpa végéhez ért és a vonat megállt, már gördült is le a vagonokról. *Gyülekeztek, s gyorsan indultak Budapest felé,* pedig a pálya kijavítása időközben már befejeződött. Az állomásfőnök útján a németek hírzárlatot is elrendeltek. Nem volt szabad közölni senkivel a történteket, pedig csörögtek a telefonok. Annyira, hogy a forgalmista a falitelefon csengőjének kalapácsa alá papírlapokat dugott, a fehérvári vonal engedélykérő távíróját pedig rövidre zárta. Csak az „amerikai", azaz a tárcsás telefont vette fel a forgalmista, s kiderült, hogy *Imrédy Kálmán*, a MÁV elnökigazgatója kért tájékoztatást.

Ezalatt Hegyeshalomban még csend volt, kivéve a forgalmi irodát. Várandóban volt ugyanis Németországból vissza a kormányzó különvonata, s az államfői utazásokra kiadott utasítás értelmében a győri osztálymérnökségről ott tartózkodott *Horváth Ferenc* és *Dobi Sándor* műszaki tisztviselő, valamint *Keresztes János* állomásfőnök-helyettes, ügyeletes tisztként. Horváth Ferencnek a kormányzó vonatja előtt futó kémszemlemenetet kellett kísérnie, Dobi Sándornak pedig még a kémszemle előtt kötelessége volt sínautójával végigutaznia a vonalat, hogy ellenőrizze a sorompók lezárását, a vonalőrök jelenlétét.

Éjfélre volt tervezve a kormányzói vonat indulása Hegyeshalomból, de a határon túli német vasutasok „semmit se tudtak" a vonat hollétéről. „Légitámadás okozta zavar"-ról beszéltek. Budapestről ellenben megérkezett a bicskei „pályamerénylet" híre.

Német mozdony a 424-es előtt

Feljött a nap, mire megérkezett a kormányzó vonata. Hatalmas, 33-as sorozatú német mozdony vontatta, géppisztolyos katonák kíséretében. *Miltényi* felügyelő, a vonat vasúti megbízottja Keresztes Jánoshoz lépett, s halkan megjegyezte: — *Főnök úr, ilyen szomorú utunk még nem volt!*

A 424 024 számú mozdony — amely rendszeresen továbbította a Turánt — egész éjjel indulásra készen várakozott — rajta *Varga* mozdonyvezetővel, akárcsak a kémszemlemenet mozdonya. A német gép lejárta után a 424 024-es tehát azonnal ráállhatott volna a kormányzói különvonatra, de a fegyveres németek nem engedték mozdulni. Meg kellett várni, amíg szenet és vizet vesz fel a német gép, s rájár ismét a vonatra a 424-es elé. *„Csak így biztosíthatjuk a kormányzó zavartalan útját"* — jelentették ki, de céljuk csak az volt, hogy húzzák, késleltessék az indulási időt.

Azon az éjszakán egyébként nemcsak Bicskén és annak közelében — Száron, valamint az óbaroki bauxitrakodón —, hanem *más vasútvonalak állomásain is kirakodtak a „Trójai ló" akcióban résztvevő német csapatok.* Ezek közé az állomások közé tartozott Ceglédbercel-Cserő is, ahová délről érkezett egy német katonai szerelvény.

A kormányzói vonatot Kelenföldön üres állomás fogadta. Érkezésekor a kémszemlemenetet kísérő Horváth Ferenc már a forgalmi iroda kettős ajtajában állt, s félrehúzódva figyelte az eseményeket. Egyszercsak belépett melléje egy civilruhás, elegáns férfi. Együtt nézték, amint a kormányzó leszáll. A peronon Kállay miniszterelnök fogadta. A kísérettel együtt keresztülmentek az állomás épületén, és az utcán várakozó gépkocsikba szálltak. Ekkor megszólalt a forgalmi iroda ajtajába beállt férfi, s azt mondta Horváth Ferencnek:

— *Elveszett Magyarország!*

Aztán elfordult, és elment. A kelenföldi forgalmista mondta meg a győri osztálymérnökség műszaki tisztviselőjének, hogy *Imrédy Kálmán*, az Államvasutak elnöke állt vele az ajtók között.

Az azóta eltelt negyven év sokat elmosott a történelmi részletekből, de ezek a részletek talán a vasutasok emlékezetében éltek, sőt élnek legtovább.

Lovas Gyula

Vetélkedő Kecskeméten

Ki minek mestere?

A szegedi vasútigazgatóság, a szegedi csomóponti KISZ-bizottság, a területi szakszervezeti bizottsággal egyetértésben *Ki minek mestere?* szakmai, politikai vetélkedőt hirdetett az üzemviteli szakszolgálat területén foglalkoztatott fiatalok körében.

A kecskeméti körzeti üzemfőnökségen március 12-én megtartott vetélkedőn három kategóriában 24 fiatal indult. A három első helyezett díszes oklevélben és pénzjutalomban részesült. Valamennyi kategóriában az első három helyezett az igazgatósági döntőn vesz részt.

A jól sikerült vetélkedő elősegítette a résztvevő fiatalok szakmai, politikai nevelését, fejlesztette a versenyzők tájékozottságát, általános műveltségét. A körzeti üzemfőnökség vezetésének pedig alkalmat adott arra, hogy még jobban megismerjék azokat a fiatalokat. akik jó képességekkel rendelkeznek.

Vasútegészségügy — közlekedésbiztonság (7)

Ájulásos rosszullétek

A közlekedésbiztonság szempontjából elsőrendű fontosságú, hogy a közlekedésben közvetlenül foglalkoztatott dolgozóknál a collapsushajlam, azaz az ájulásos rosszullétre való hajlam kizárható legyen. Nem kevésbé fontos, hogy azok a vasutas dolgozók, akiknél ájulásos rosszullét következett be, ezt követően részletes ideggyógyászati, pszichiátriai, belgyógyászati kivizsgáláson jelentkezzenek, illetve panaszaikkal mielőbb keressék fel üzemorvosukat.

Az orvos rájött a bajok okára

Két beteg esetének ismertetésén keresztül szeretném felhívni a figyelmet az ájulásos rosszullétek, azaz a collapsusos rosszullétek jelentőségére. A részletes adatfelvétel, az ideggyógyászati, pszichiatriai, elektroencephalográphiai vizsgálatok a rosszullétek epilepsziás eredetét ugyanis nagy valószínűséggel kizárták, ugyanakkor a collapsushajlam lehetőségét valószínűsítették.

F. Gy.: 35 éves mozdonyvezető. A kivizsgálás során kiderült, hogy 1972 januárjában Balatonfenyves állomásnál szolgálat közben eszméletvesztéssel járó rosszulléte volt. Általános gyengeségérzés, melegségérzés lépett fel a betegnél, még annyi ideje volt, hogy az éppen álló mozdonyról lelépett, majd összeesett, eszméletét elveszítette, teljesen sápadt volt, s mozdulatlanul feküdt, verejtékezett. Hasonló teljes elsápadással járó rosszulléte volt 1971 júliusában W.C.-re menet, amikoris a W.C.-nél esett össze.

T. I.: 48 éves mozdonyvezető. Epilepszia gyanújával került intézetünk EEG-laboratóriumába kivizsgálásra. A beteg a rosszulléteivel kapcsolatosan a következőket mondotta: *„Kb. 10 hónappal ezelőtt utaztam feleségemmel, amikor a kocsiban meleg volt, ki akartam menni, közben teljesen elsápadtam, fejemben és szívem táján zsibbadásszerű érzést éreztem, s mintha elaludtam volna.* Feleségem vette észre a rosszullétem. 1961-ben és 1963-ban hasonló rosszullétem volt otthon. Minden esetben teljesen sápadt vagyok, feleségem az arcomat ütögeti, majd magamhoz térek. Több esetben csak kerülgetett a rosszullét, például egyszer, amikor mint utazó mozdonyfelvigyázó gyakorlati oktatást végeztem V 43-as villanymozdonyon. A vezetőállásban meleg volt, s éreztem menet közben a rosszullétet, de össze nem estem".

Az elvégzett terheléses agyi elektromos (eeg.) vizsgálatok negatív eredményt adtak, s minden klinikai jel a collapsushajlam lehetőségének a fennállását valószínűsítették.

Keringési elégtelenség

Mi is hát tulajdonképpen a collapsus, az ájulásos rosszullét?

Rövid ideig tartó, vízszintes helyzetben gyorsan megszűnő, maradandó károsodást nem okozó keringési elégtelenség. Kórlefolyása: a normális vérelosztást szabályozó (főleg a gravitáció hatását kompenzáló) reflexműködések kikapcsolódása következtében a szív feletti, elsősorban az agyi érterület térfogata és vértartalma között kiegyensúlyozatlan állapot lép fel, következik be. A nyúltagyi érbeidegző központ vérszegénysége, illetve csökkent oxigénellátás következtében az ütőerek és vivőerek kitágulnak.Vízszintes testhelyzetben az agy vérellátása javul, ha a bekövetkezett ájulásos rosszullét, a collapsus megszűnik. A vízszintes testhelyzet felvételének akadályozottsága ,esetén az agyi vérszegénység továbbra is fennállva maradandó károsodást, sőt életveszélyes állapotot is létrehozhat.

Neves francia kutatók a világon talán a legbehatóbban foglalkoztak a collapsushajlam kérdésével, s sikerült is nekik megállapítani, hogy a collapsusra hajlamos egyéneknek mik a jellemzőik. Ez a kérdés sokkal jelentősebb, mint a pszichológiai zavarokat mutató egyéneken fellelhető eeg.-rendellenességek. Ezek az egyének ugyanis pihentetéssel rendbehozhatók, az esetleges eeg.-rendellenesség eltűnik, míg sajnos collapsushajlam esetén más a helyzet. Sorozatot eeg.-vizsgálattal sem mutatható ki eltérés, évekig panaszmentesek és egyszercsak jelentkezik a collapsus, az ájulásos rosszullét, vagy enyhe formában, vagy a szokásos lefolyásban és kimenetellel.

Az ájulásos rosszullétet kiváltó okok lehetnek: *erős pszichés ingerek, hosszantartó állás vagy hirtelen testhelyzet-változtatás. Itt elsősorban a fekvésből vagy ülő helyzetből való hirtelen felállásra gondolok,* bizonyos centrifugális erőbehatások, a belső szervekből kiinduló kóros ingerek (hasi görcsök, hasmenés, hányás stb.). A kiváltó okok mellett az egyén testi és lelki felépítése, állapota, valamint a szervezet pillanatnyi állapotképe is döntő szerepet játszik.

A rosszullét általános tünetei

Az ájulásos rosszullét tünetei általában egy általános gyengeségérzés, szédülés, hányinger, ásítás, látási zavar formájában kezdődhet, majd ezt hirtelen követi az eszméletvesztés, elesés. *Az ájult beteg bőre halvány, nyirkos, a pulzusa alig tapintható, a vérnyomása lesik.* Vízszintes testhelyzetben azután a beteg tudata néhány másodperc múlva visszatér, de a gyengeségérzés még rövid ideig fennállhat.

Egyértelmű, hogy a közlekedésben közvetlenül foglalkoztatottaknál elsősorban az orthostatikus collapsus, azaz a függőleges testhelyzetben bekövetkező ájulás megelőzése az, ami különös jelentőséggel bír a közlekedésbiztonság szempontjából. Erre eddig is különös figyelmet fordított a vasútegészségügyi szolgálat, s nagyon fontosnak tartja, hogy már az egyes dolgozók felvételénél tisztázódjanak a collapsushajlammal kapcsolatos állapotképek. Ezáltal a szolgálati idő alatt elejét vehetik egy esetleges ájulásnak, mely súlyos balesetveszély forrása lehet.

A legközelebbi számban a fáradás, kimerülés és túlerőltetés jelentőségére szeretném az olvasók figyelmét felhívni, különös tekintettel a közlekedésbiztonságra.

dr. Rábai Kálmán

Nemzetközi vasutas munkavédelmi hetek

Ankét a MÁV Vezérigazgatóságon



Gulyás János vezérigazgató-helyettes beszédét mondja (Laczkó Ildikó felvétele)

A Nemzetközi Vasutas Szövetség határozata értelmében a tagországokban március 26. és április 8. között nemzetközi vasutas munkavédelmi heteket rendeznek. A magyar munkavédelmi heteket a MÁV Vezérigazgatóságon március 28-án tartott ankéton nyitotta meg *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes. A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete által rendezett ankéton, amelyre több mint száz munkavédelmi szakembert hívtak meg. részt vett *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára is.

Gulyás János előadásának nemzetközi összehasonlító adatai szerint ezer vasutasból a svédeknél sérül meg a legtöbb, szám szerint 80. Az olaszoknál 77, a svájciaknál 70, a legkevesebb, 17 pedig a cseheknél. *A MÁV-nál ezer vasutasból 25-öt ér baleset,* amiben benne vannak az úgynevezett úti balesetek is. Az egy balesetre jutó táppénzes napok számát tekintve a portugál vasút áll az élen 65 nappal. A spanyoloknál 45, a MÁV-nál 28, míg az e tekintetben legkedvezőbb helyzetben levő belga és svéd vasútnál 11, illetve 12 táppénzes nap jut egy sérültre.

1982-es adatok szerint Európában a lengyel vasúton történik a legtöbb halálos baleset: *66 vasutas vesztette életét üzemi baleset következtében.* A cseheknél 52, a MÁV-nál 31 emberéletet követelt a figyelmetlen munka, míg a hollandoknál egy ilyen eset történt. A svéd vasúton 1981-ben és 1982-ben nem volt halálos áldozat.

Figyelmet érdemel a járműkapcsolás közben történt balesetek alakulása is. E veszélyes művelet közben a legtöbb — 752 sérülés — az olaszoknál fordult elő, melyből 3 halálos volt. A nyugatnémet vasutasok közül 283-an szenvedtek balesetet, halálos áldozat nem volt, a spanyoloknál 167 sérülésből egy végződött halállal, a lengyeleknél 112 sérült közül 11 meghalt, *a MÁV-nál 77 járműkapcsolásos balesetből egy végződött halállal.*

A vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy tavaly a MÁV-nál javult a baleseti helyzet: *81-gyel volt kevesebb baleset, mint egy évvel korábban,* s ezen belül a halálos és csonkulásos sérülések száma nyolccal csökkent. De még így is 23 vasutas halt meg üzemi baleset következtében, közülük hatan alkoholos befolyásoltság alatt. A súlyos baleseteknek csaknem a fele utasításellenes munkavégzés miatt következett be.

Jelentős munkavédelmi előrelépés, hogy tavaly októberben a MÁV Európában negyedikként bevezette az álló helyzetű járműkapcsolást.

Az előadó kitért a folyamatosan végzett munkavédelmi ellenőrzések tapasztalataira és a mulasztók felelősségre vonására is, amely azonban még mindig nem elég figyelmeztetés.

Az ankéton kitüntették a kiemelkedő munkavédelmi tevékenységet végző vasutasokat, majd munkavédelmi vándorkiállítás nyílt a vezérigazgatóság épületében. Kiemelkedő munkáért **Vezérigazgatói Dicséretben** részesült: **Molnár József,** a szegedi igazgatóság; **Pusztafalvi Tivadar,** a miskolci igazgatóság és **Zsidó Sándor** a pécsi igazgatóság munkavédelmi csoportvezetői.

Ezen kívül tíz vasutasnak Kiváló Dolgozó kitüntetést adtak át.

Munkavédelmi hetek a Nyugat-Dunántúlon

A Nemzetközi Vasutas Szövetség, az UIC által három évente rendezendő munkavédelmi hetek igazgatósági központi ünnepségét március 26-án nyitották meg Szombathelyen.

A *„Fegyelmezett munka, nagyobb biztonság"* jelmondatú munkavédelmi akció nyitó eseményén a szombathelyi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének új szerelőcsarnokában *Szabó Zoltán* igazgatóhelyettes mondott beszédet, majd *Müller László* üzemfőnök számolt be a jelenlévőknek a körzet munkavédelmi helyzetéről. A beszédek elhangzása után megtekintették azt a közel 40 darabból álló plakátkiállítást, amelyek jórészt a vasúti munkavédelemmel kapcsolatosak.

Az igazgatóság területén ezekben a hetekben valamennyi nagyobb szolgálati helyen munkavédelmi ankétokat, szemléket és egészségnevelési előadásokat tartanak. Kisebb helyeken oktatások lesznek.

Kérdezték — válaszolunk

Háztartási tüzelő — részletre vagy készpénzért?

A vasúti háztartási tüzelőjegyek igényléséről, felhasználásáról, az arra való jogosultságról többen kértek felvilágosítást szerkesztőségünktől, illetve a szakszervezeti bizottságoktól. A kérésnek eleget téve közöljük tehát az alábbiakat:

A háztartási tüzelőanyagok kezelését, a tüzelőanyag-ellátást a MÁV területén a 111200/1983. sz. utasítás *(megjelent 1983. évi 45. számú MÁV Értesítőben)* szabályozza. A MÁV az ellátásra jogosultak részére szilárd háztartási tüzelőt beszerez és a kijelölt háztartási tüzelőanyag-kezelő helyekről kiszolgáltat.

Háztartási tüzelőanyag-ellátásra jogosultak: *a tényleges munkaviszonyban álló dolgozók és a MÁV nyugellátottak.*

Az igényjogosultak részére szükséges tüzelőanyagot a belkereskedelmi ellátással azonos minőségben és áron kell kiszolgáltatni. A tüzelőanyag-ellátás kétféle módon történhet:

— készpénzért „Tüzelőjegy"-vásárlással és

— részletfizetéses jegyzéssel.

Készpénzért minden jogosult igényének megfelelő értékben vásárolhat tüzelőjegyet 1000 vagy 500, illetve 100 forintos címletekben.

Részletfizetéses tüzelőt a tényleges dolgozók évenként legfeljebb 3600, a nyugdíjasok pedig egységesen 1200 Ft értékben igényelhetnek. Részletfizetéses előjegyzés csak 1200 vagy 2400, illetve 3600 Ft értékben történhet.

A készpénzes tüzelőjegyek csak a MÁV háztartási tüzelőkiszolgáltató helyein válthatók be, tehát a TÜZÉP és az ÁFÉSZ telepein nem. A részletfizetéses tüzelőutalványok beválthatók a MÁV tüzelőkiszolgáltató helyein kívül a TÜZÉP és ÁFÉSZ beváltótelepein is, de nem válthatók be magánkereskedőknél vagy kisiparosnál.

Készpénzes tüzelőjegyek a menetjegyek váltására kijelölt jegypénztáraknál *munkanapokon válthatók,* éspedig érvényes MÁV arcképes igazolvány egyidejű felmutatása mellett. Ezekre a tüzelő egész évben a kívánt értéknek megfelelően kiszolgáltatható.

A részletfizetéses kedvezményre való jelentkezés határideje a tárgyévet megelőző december hó 1. A részletfizetéses háztartási tüzelőutalvánnyal történő ellátását tényleges MÁV dolgozók esetében a szolgálati főnökség, a nyugellátott igényjogosultak részére a MÁV Nyugdíjhivatal végzi.

A jegyzett részletfizetéses tüzelő értékét tényleges dolgozónál a munkabérből *februártól kezdődően tíz havi,* nyugellátottaknál a nyugdíjból *márciustól kezdődően 12 havi* egyenlő részletben kell levonni.

A megvásárolt készpénzes tüzelőjegyekre időponti korlátozás nélkül, a kiosztott részletfizetéses tüzelőutalványokra pedig minden évben *március 1-től szeptember 30-ig,* a mindenkor érvényes hatósági áron kell a háztartási tüzelőt kiszolgáltatni.

A budapest közigazgatási területén lakó igényjogosultak háztartási tüzelőanyag-járandóságát — az igényjogosult kérésére — a Hámán Kató Szertárfőnökség Rákospalota—Újpesten levő raktárvezetősége a hatóságilag megállapított szállítási díj előzetes befizetése ellenében házhoz szállítja. A házhozszállítási igényt Bp. Keleti szertárfőnökségén, a Tüzelőanyag Házhozszállítási Irodában kell bejelenteni.

Munkavédelmi ankét a Nyugatiban

Összevont munkavédelmi ankétot tartott március 16-án a Nyugati pályaudvar kultúrtermében a terézvárosi és angyalföldi pft. főnökség. E két területről összesen 136-an vettek részt az ankéton, amelyet *Kókai László,* a terézvárosi pft. főnökség vezetőmérnöke nyitott meg.

Keresztesi László és *Pálfi Imre,* a két főnökség munkavédelmi vezetője értékelte a munkavédelmi helyzetet. A feladatokról szólva felhívták a figyelmet a fokozott baleseti veszélyforrásokra. Ezt követően *Szögi János,* a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának munkavédelmi felügyelője tartott előadást a fénysorompókkal kapcsolatos problémákról, és ismertette a vasút múlt évi baleseti helyzetét. *Földesi Piroska,* a budapesti igazgatóság munkatársa a munkavédelemmel kapcsolatos legfontosabb feladatokról tartott előadást.

Veteránok jutalmazása

Március 30-án a vasutas-szakszervezet székházában köszöntötték április 4-e alkalmából azokat a veteránokat, akik ebben az évben ünneplik 75., 80., illetve 85. születésnapjukat, és az idén lesznek 40. 50, 60 éves szakszervezeti tagok.

A megjelenteket *Kukovicza Árpád,* a nyugdíjas szakbizottság titkára köszöntötte, majd *Kajcsa József,* a vasutas-szakszervezet alelnöke méltatta munkásságukat. Utána elismerő oklevelet és pénzjutalmat adott át a veteránoknak.

Az ünnepség alkalmából műsort adott a Népköztársaság úti általános iskola IV/b. osztálya, *Kővári Józsefné* tanítónő vezetésével.



Kajcsa József átadja a jutalmat Tóth Jánosnak, aki ötven éve tagja a szakszervezetnek

(Skoda László felvétele)

KIHELYEZETT ÜLÉS

Szakszervezeti munka Szolnokon a 605-ös ipari szakmunkásképzőben

A debreceni területi szakszervezeti bizottság a vasútigazgatósági határok módosítása után feladatul kapta a szolnoki 605-ös számú *Bede László Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola* tanulói alapszervezetének irányítását.

Az intézet 1235 fős létszámából 1150 tagja van a szakszervezetnek. Már a nagy létszám miatt sem lehet közömbös a területi szakszervezeti bizottságnak, hogy a SZOT Elnökség 14/1979 számú — a szakmunkásképző iskolákban működő tanulói alapszervezetek létrehozására, szervezeti felépítésére és működésére vonatkozó — határozata hogyan érvényesül.

A munkásosztály utánpótlását képező szakmunkástanulók politikai, szakmai, kulturális nevelése, sajátos érdekvédelme, a szakszervezethez való kötődése a beiskolázástól kezdődően fontos feladatot képez. *Ezért a tszb márciusi ülését Szolnokra kihelyezve, az intézet ifjúsági klubjában tartotta.*

A tanulói alapszervezet munkájáról *Bozsik István* főbizalmi, a bizalmi testület vezetője számolt be. A napirend tárgyalásának az volt a célja, hogy a tszb jobban megismerje az intézet munkáját, minősítse, hogy a tanuló bizalmiak, az ifjú szakszervezeti tagok milyen kötődéssel, élményekkel, közéleti felkészültséggel kapcsolódnak a szakszervezeti mozgalomhoz, a mozgalom által meghatározott feladatokhoz.

A főbizalmi által előterjesztett jelentés sokoldalúan mutatta be a tanulók körében végzett szakszervezeti munkát, felkeltette a testületi tagok érdeklődését, és sok kérdésre adott alapot. *Bebizonyosodott, hogy a szakszervezet kettős funkciója — az érdekvédelem és a nevelés — a tanulói alapszervezetekben is érvényesülhet.* A területi bizalmi testület megállapította, hogy a tanulói alapszervezet aktívan részt vesz a szakmai képzés tárgyi, személyi feltételeinek javítását célzó intézkedések előkészítésében, a tanulók üzemi, tanműhelyi, gyakorlati munkájával kapcsolatban a tanulási és életkörülmények javításában, segíti a munkássá válás folyamatának, a munkásöntudat kialakításának megvalósítását. Az iskolai és a szakszervezeti demokrácia gyakorlásában megtalálta helyét a bizalmi testület. *Az intézet igazgatója, tantestülete és a felnőttek szakszervezeti bizottsága jól együttműködik a tanulói alapszervezettel, igényli a fiatalok javaslatait, véleményüket.*

A bizalmiakat az osztályok legrátermettebb tanulói közül választják ki, és oktatásukra, felkészültségükre nagy gondot fordít az alapszervezett. Központunk és az szmt által szervezett tanfolyamokra a létszámot maradéktalanul biztosították. Intézeten belül is havonta, folyamatosan és tervszerűen történik a bizalmiak oktatása, tájékoztatása. Ennek köszönhető, hogy a megalakulás óta eltelt öt év egyértelműen bizonyítja, hogy a tanulók körében végzett szakszervezeti munka soha nem volt olyan szervezett, mint a jelenlegi szervezeti struktúrában, s ez is összefügg azzal, hogy az iskolai közéletben egyre jobban betölti szerepét a tanulói bizalmi testület.

Az alapszervezet munkájának elismerése mellett a tszb többek között felhívta a figyelmet a bázisvállalatok szakszervezeti bizottságaival való kapcsolat erősítésének, a patronálási mozgalom eredményesebbé tételének, a kulturális nevelőmunka szélesítése érdekében a csomóponti művelődési házzal való kapcsolat felvételének fontosságára.

Az ülés üzemlátogatással, illetve a tanműhely és az iskola megtekintésével zárult. A tszb és a munkabizottságok tagjai több olyan tapasztalatot szereztek, amelyek gyakorlati alkalmazása elő fogja segíteni a tanuló ifjúsággal való még felelősségteljesebb foglalkozást.

Volosinovszki János

Budapesti vasútigazgatóság, Dombóvár

A KISZ KB Vörös Vándorzászlajával kitüntetett vasutas KISZ-bizottságok

A budapesti vasútigazgatóság KISZ szervezete március 27-én tartotta küldöttgyűlését. Az összejövetelnek az adott külön rangot, hogy a központi szolgálat KISZ-es fiatalja: az ifjúsági mozgalomban több éven át végzett eredményes tevékenységért *elnyerték a KISZ Központi Bizottsága Vörös Vándorzászlaját.* Ezenkívül a szervezet titkárát, *Szabó Miklóst*, a KISZ KB Aranykoszorús jelvénnyel tüntette ki.

A küldöttgyűlésen megjelent *Tongori Imre* vasútigazgató, *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára, *Tófalvi István*, az igazgatóság szb-titkára.

A KISZ-es fiatalok elmúlt évi tevékenységéről Szabó Miklós számolt be. *Legfőbb feladatként a gazdasági munkában való helytállást tűzték célul.* Ezenkívül a szervezeti élet rendszeresebbé tétele, az érdekképviselet, az érdekvédelem további fejlesztése, a kulturális és sportrendezvények minél gyakoribb szervezése szerepelt a programjukban.

Az igazgatóság KISZ-es fiataljai részt vettek az újító, illetve az egyéni ifjúsági munkaverseny-mozgalmakban, s a különböző társadalmimunka-akciókban.

A KISZ-bizottság az átszervezést követően hat alapszervezetre oszlott. A taglétszám százhetvenhat, ebből százharminc nő. A szervezetekben a fizikaiak aránya rendkívül alacsony: *mindössze 4,3 százalék.* Ez a központi irányítás természetéből adódik. Az elmúlt évben főbb politikai célkitűzéseik közé tartozott a pályakezdő fiatalok munkába való beilleszkedésének segítése, valamint a párttaggá nevelés. Ami pedig a művelődést, a kulturális és a sporttevékenységet illeti, állandó kapcsolatot tartanak a társadalmi és tömegszervezetekkel. A sportmunkában legeredményesebben az MHSZ-szel működnek együtt. De jól sikerültek a gyermek névadó ünnepségek is, amelyekhez a tszb-től, az szb-től és a vöröskereszt szervezettől kaptak segítséget.

A titkári beszámoló után *Tongori Imre* vasútigazgató köszönetet mondott a fiataloknak az eddig végzett munkájukért, és kérte őket, hogy még fokozottabban segítsék a gazdasági vezetőket az igazgatóságra háruló feladatok végrehajtásában.



Szabó Miklós KISZ-titkár (jobbra) átveszi a kitüntetést (Óvári Árpád felvétele)

Ezután *Pady Géza* méltatta a KISZ-esek politikai és közéleti tevékenységét és a további munkához kívánt sok sikert.

A küldöttgyűlés záróaktusaként *Kovács László*, a VIII. kerületi KISZ-bizottság munkatársa ünnepélyesen átadta a vándorzászlót s a vele járó oklevelet Szabó Miklósnak.

*

A dombóvári csomóponti KISZ-bizottság az 1983. évi munkája jutalmául elnyerte a KISZ Központi Bizottság *Vörös Vándorzászlaját.*

A zászlóátadási ünnepség elnökségében foglalt helyet *Köpf Lászlóné*, a KISZ Központi Bizottság titkára, *Kiss Magdolna*, a Tolna megyei KISZ-bizottság titkára, valamint a város és a csomópont társadalmi és gazdasági vezetőinek képviselői.

Az ünnepi ülés résztvevőit *Tóth Dániel* köszöntötte, majd *Vértesi János* mondott ünnepi beszédet. Kiemelte többek között, hogy a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség zászlóbontása óta a dombóvári vasutas fiatalok az akkor elfogadott jelszavak alapján végzik tevékenységüket. A fiatalok jó munkájának eredménye is, hogy a csomópont szolgálati főnökségei az elmúlt időszakban többször részesültek kiváló kitüntetésben.

Ezután Köpf Lászlóné, a KISZ KB titkára meleg szavakkal méltatta a dombóvári vasutas KISZ-esek munkáját. Megköszönte, hogy a fizikai munkát végzők között kiemelt feladatként kezelték a mozgalmi tevékenységet és hatékonyan segítették a termelést.

A csomópont szolgálati főnökségeinek vezetői megjutalmazták a munkában élenjáró fiatalokat. *Kovács János* váltókezelő Igazgatói Dicséretben részesült, kilencen kaptak Szakma Ifjú Mestere kitüntetést, többen pénzjutalmat.

Ha igényes a szakszervezet

Nem múlik el nap „hadakozás" nélkül

A nyíregyházi üzemfőnökséghez tartozó vonalrészek hossza több mint 300 kilométer. Az ott dolgozó vasutasok száma 2300. Nagyüzem, ahol a napnak mind a 24 órájában történik olyasmi, ami nemcsak a gazdasági vezetőkre, a forgalomra, a személy- és áruszállításra vonatkozik, hanem a szakszervezetre, személy szerint *Csujna János* szb-titkárra is tartozik.

— Valóban nem múlik el nap — mondja az szb-titkár —, hogy ne kellene valamiért, vagy valakiért hadakozni.

— Említsen néhány konkrét esetet.

— Kezdem az állomás felvételi épületével. A háborúban lerombolták, majd a felszabadulás után épültek között hosszú ideig a nyíregyházi volt a legkorszerűbb, de most már efölött is eljárt az idő. Az állomási dolgozók munkakörülményei — gondolok itt elsősorban a kereskedelmi részlegre — *már-már elviselhetetlenné váltak.* Három éve kezdte el a felújítást az építési főnökség. A munkálatok lassan a befejezéshez közelednek, de a munkásszálló kazánjának a kicserélése még mindig hátra van. Tavaly a térvilágítás is elkészült, így az éjszakai kocsirendezés biztonságosabb lett, és az árukat is jobban őrizhetjük.

A vasútvillamosítás után végre kialakult a vontatási szolgálat korszerű javítóbázisa, és most van bővítés alatt az utazó személyzet várakozóhelyisége, ahol lehetőség lesz tisztálkodásra, kényelmes pihenésre.

— *Újabban a Volánnal hadakozunk* — folytatja az szb-titkár. — Van ugyanis egy közös tranzitraktárunk, ahol a MÁV részéről is dolgozik 15—20 ember. Bár a Volán felújította ezt a raktárt, de mivel kizárólag az ő tulajdona, *a szociális körülményeket a MÁV dolgozóinak nem biztosítja.*

— S bizonyára akad gond egyes területeken a munkaerő-utánpótlással is?

— Ez nem kimondottan a szakszervezet gondja, hacsak úgy nem, hogy a sok túlórázást — különösen a kocsirendezőknél és az utazószemélyzetnél — elsősorban mi ellenezzük, *hiszen a dolgozók túlzott igénybevétele gyakran az egészség rovására megy, s növeli a baleseti veszélyt.*

— Ez nemcsak Nyíregyházán gond. A szakszervezetnek helyileg van-e valami konkrét elképzelése, javaslata arra, hogy a munkaerő-problémák megoldódjanak, és megszűnjenek a veszélyekkel terhes túlórázások.

— Vannak konkrét tervek, munkaszervezési elképzelések, de az én személyes véleményem az, hogy a MÁV szolgálatában álló fiatalokat *a legeredményesebben úgy lehetne megtartani, ha a jelenleginél sokkal több lakásépítési lehetőséget tudnánk biztosítani.* De hát a népgazdaság helyzetéből adódóan ezt nem tudjuk garantálni. Ám így is sok esetben segítünk, esetenként a tanács és más szervek bevonásával . . .

D. J.

Feledhetetlen két hét Hévízen

Köszönő sorokat juttatott el szerkesztőségünkbe Ábrahámhegyről *Páhy József* nyugdíjas, aki — mint írja —, jobb végtagjaira bénult és tíz éve egyedül él. Talán ezért is esett neki olyan jól az a szeretet és gondoskodás, amelyet a hévízi gyógyüdülőben tapasztalt. Ezúton is szeretné kifejezni háláját Horváthnénak, a vezetőnek, és az üdülő valamennyi dolgozójának, hogy az idén is feledhetetlen két hetet tölthetett körükben.

Kérésének örömmel teszünk eleget.

A csoportvezető öröksége

Egy igazi, ízig-vérig munkásember ment nyugdíjba a szombathelyi járműjavítóból. 1949-ben jött az üzembe dolgozni. A gőzmozdonyjavítás időszakában fehérfém megmunkálóként dolgozott. 1968-ban került a horizontesztergára, majd csiszolós munkakört látott el. Munkáját mindig példamutatóan, pontosan végezte. A mikrométer művésze volt, ami a csiszolós szakmában alapvetően fontos. Hozzáértése, a munkatársaival kialakított jó viszonya, emberismerete méltán hívták fel vezetői figyelmét: 1974-től nyugdíjazásáig csoportvezetőként dolgozott.

Vasvári József bácsi — mert róla van szó –, a 35 év alatt soha egy percet nem késett, bár a szíve az utóbbi időben már kissé rakoncátlankodott. Egy reggel mentőt kellett hívni, infarktust kapott. Utókezeléssel együtt fél évig távol volt ugyan, de a kórházban mindig sok látogatója volt, noha a beteglátogatást sosem kellett szervezni. A vita inkább azon volt, kik ne menjenek, hogy a családtagok is odaférjenek az ágyához. A számunkra hagyott öröksége nyugdíjba vonulása után is mérce.

Márkus Imre

Bemutató a Törekvésben







Március 26-án délután, a Törekvés néptáncegyüttes és népi zenekara színes műsorral avatta fel a közel százesztendős Törekvés Művelődési Központ új próbatermét. A több mint húsz éve alakult együttes ismét otthonában dolgozhat, készülhet az előadásokra. A nagy sikerű bemutatón részt vett Koszorus Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára, Tolnai Ildikó és Szemők Béla titkárok, valamint az Északi Járműjavító gazdasági és társadalmi vezetői, meghívott hazai és külföldi vendégek. A próbaterem átadását az épület további külső és belső rekonstrukciója követi majd.

(Tüttő Tibor felvételei)

Reflektorfényben

az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub

Beszámoló közgyűlést tartott március 21-én az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klubja. *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter, a klub tiszteletbeli elnökének megnyitó szavai után *Barcs László,* a klub titkára tartott beszámolót. Megállapította, hogy feladataikat az előírásoknak megfelelően, a különféle szabályozók szellemében oldották meg. Az elmúlt időszak fő feladata a vezetői munka megszilárdítása volt. Ennek érdekében ez évben a klubvezetőségből operatív klubtanács alakult.

A legfiatalabb szakosztály példája

A tervidőszak kezdetén született a klub legfiatalabb szakosztálya, *a sárkányrepülőké, amely rövid idő alatt technikailag forradalmasította a sárkányrepülés hazai kibontakozását.* Az utóbbi három évben megoldották a motoros vontatást, a kétszemélyes motoros sárkányrepülést és a motoros sárkányból történő ejtőernyős ugrás lehetőségét. E feladatok megoldását nemcsak a gyakorlatban végezték el, hanem kidolgozták a teljes elméleti és gyakorlati végrehajtási utasításokat is.

Az állami feladatoknak ugyancsak példásan, s eredményesen eleget tettek: a nagysebességű repülő- és helikoptervezető jelöltek szervezését száz százalékra teljesítették, a sorköteles ejtőernyősök szervezését pedig 120—130 százalékra. *A repült idő és a felszállások számarányában az elsők között áll a klub, ám az elvégzett feladatok teljesítésében a középmezőnyhöz tartozik.* Ezért továbbra is törekedni kell a kiképzés hatékonyságának növelésére. Ennek érdekében már eddig is szűkített sportcsapatokat szerveztek a szakosztályokban, hogy így biztosítsák a jobb versenyeredményeket.

1983-ban a farkashegyi repülőtéren három olyan rendezvényt bonyolítottak le, amely öregbítette hírnevüket: a XI. Nemzetközi Old Taimer találkozót, a nemzetközi vitorlázó-műrepülő-edzőtábort és a motoros sárkányrepülő-találkozót. E három rendezvény előkészítése és lebonyolítása hátráltatta, illetve félbeszakította a kiképzést.

A klubnak fokozatosan kiépült a kapcsolata a MÁV Vezérigazgatósággal és a vasutas-szakszervezettel. Erősödött az agitációs- és propaganda munka, élő kapcsolatot alakítottak ki a fegyveres testületekkel és a társadalmi szervezetekkel.

Barcs László kitért arra is, hogy az emelkedő árak és a gazdasági nehézségek ellenére minden lehetőséget megragadnak a bevételi források felderítésére, a társadalmi munkák biztosítására. Részt vesznek a gazdasági társulások és az ipari szakcsoportok munkájában, illő anyagi részesedés ellenében. A szerződések és megállapodások kidolgozása még tart. E pénzeszközök segítségével szeretnék beszerezni a még hiányzó technikai eszközöket.

A csörlő már elkészült, hordozója egy felújított GAZ gépkocsi lesz. Ennek teljes ára 12 ezer forint lesz, ehhez kérik a pártoló tagok segítségét is.

Érdemesek a támogatásra

A beszámoló után *Bodonczi Jánosné,* a klub gazdasági vezetője ismertette a költségvetést. Tavaly a klub pénzforgalma megkétszereződött. Ez év januárjában társadalmi munkával sikerült 250 ezer forint bevételhez jutni; ebből két sárkányrepülőt és egy vontató-szállítókocsit vásárolnak.

A közgyűlés a beszámolót és a költségvetést egyhangúlag elfogadta.

Ságodi János

Technikailag hátrányban vannak

Nagy gondjuk ugyanis, hogy a vitorlázó repülőgépek állományának összetétele nem felel meg a mai követelményeknek, versenyzőik minőségileg rosszabb gépekkel kénytelenek részt venni a versenyeken, s a technikai hátrányok miatt csupán a válogatottság küszöbéig jutnak el.

Az ejtőernyős-szakosztály múlt évi fő feladata a honvédelmi képzés biztosítása volt. Az oktatók idejének és energiájának nagy részét a sorköteles képzés kötötte le, emiatt a klubélet kissé szétzilálódott, mert kevesebbet tudtak a sportolókkal foglalkozni. Az 1984-es kiképzési évben jobb szervezéssel mégis megvalósítják a sportolók és a középfokú ejtőernyősök ésszerű, tartalmas foglalkoztatását.

A sárkányrepülők szinte minden versenyen részt vettek, és társadalmi munkák végzésével 95 ezer forintos bevétellel járultak hozzá a klub anyagi terheinek csökkentéséhez.

1984-ben az eredmények javítása érdekében két versenygépet kap a szakosztály, de szükség lenne egy sárkánycsörlőre is, mely lehetővé tenné, hogy a termikből nagy távolságokat repüljenek a sportolók.

Farsangi teremfoci Debrecenben

A DMVSC Vágóhíd utcai Sportcsarnokában március közepén befejeződött a Vasutasok Szakszervezete Területi Sportbizottság által rendezett *„Farsangi Teremfoci Labdarúgó-bajnokság".* A tömegsport-vetélkedőn Debrecen, Püspökladány, Szolnok, Nyíregyháza, Mátészalka körzetéből 18 férfi és 3 női csapat vett részt.

A sportszerű keretek között lezajlott bajnokságon, a férficsapatok közül, az első helyezést a nyíregyházi villamosvonal-főnökség kisvárdai alállomásának csapata, a második helyezést a debreceni biztosítóberendezési fenntartási főnökség, míg a harmadik helyezést a szolnoki járműjavító csapata szerezte meg.

A női csapatok versenyében első a debreceni körzeti üzemfőnökség, második a püspökladányi körzeti üzemfőnökség, harmadik a debreceni járműjavító üzem csapata.

ÖT ÉV TÁVLATÁBAN

Eredményes munkát végeztek a miskolci honvédelmi klubok

Az MHSZ MÁV Miskolci Nagyüzemi vezetősége március 14-én tartotta meg az irányítása alá tartozó honvédelmi klubok küldötteinek értekezletét. Az értekezleten a klubok által megválasztott 69 küldött vett részt. Képviseltették magukat az irányító pártszervek, az MHSZ Városi vezetősége, valamint az együttműködő társadalmi és gazdasági szervek vezetői.

A vezetőség beszámolóját *Takács István* klub-titkár ismertette. Kiemelte, hogy a honvédelmi klubok az elmúlt években töretlenül fejlődtek. Az MHSZ tagok száma az elmúlt öt év alatt több mint 100 százalékkal emelkedett. Jelenleg a működési területük létszámának mintegy 13 százalékát teszik ki. *A KISZ-tagok száma kétszeresére, a nőké háromszorosára nőtt.* Az MHSZ rendezvényein (HKL, ÖHV, Honvédelmi napok) évente mintegy 12—13 ezren vettek részt. Igen eredményes munkát végeztek a klubok az általános és középiskolák patronálásában, a honvédelmi nevelőmunka elősegítésében. Eredményesen folyik a tartalékosok oktatása, *öt tanfolyamon 120-140 ezren vesznek részt.* Nagy gondot fordítanak a sorköteles fiataloknak a katonai életre való felkészítésére is.

A beszámolóhoz 10 küldött szólt hozzá. A felszólalók klubjaik eredményeiről és gondjairól szóltak. Javasolták a szakosztályok önálló programjának fejlesztését, a pisztolyos lövészversenyek számának növelését, a klubok között folyó szocialista verseny feltételeinek javítását.

Mind a beszámoló, mind a felszólalók meghatározták a következő évek legfontosabb feladatait is. Ebben kiemelten szerepel az agitáció, propaganda munka további fejlesztése, a tartalékosokkal és a fiatalokkal való fokozottabb foglalkozás, a honvédelmi tömegsport fejlesztése, a termelő munkában való példás helytállás.

Sportélet Nagykanizsán

A *Nagykanizsai MÁV NTE* vezetősége kibővített testületi ülésen számolt be az egyesület munkájáról. 1982 júniusától, amióta *Gaál László* az ügyvezető elnök, igen szép eredményeket ért el az egyesület. A kanizsai vasutas sportolók az elmúlt évben a verseny- és tömegsport révén nagyban hozzájárultak az ifjúság és a felnőtt dolgozók egészséges életmódjának kialakításához, s megfeleltek a megyében kiemelt sportkörökkel szemben támasztott követelményeknek.

Az egyesület 1983-ban otthont adott a II. Vívó Úttörő Olimpia országos döntőinek, a nemzetiközi Fabik Kupának, illetve a Vasutas Egyéni Ökölvívó Bajnokságnak. A városi kosárlabda-szövetség sikerrel rendezte meg a sportcsarnokban a Kanizsa Kupa kosárlabda-bajnokságot, a súlyemelő szakosztály pedig a területi minősítő versenyt.

Hosszan sorolhatnánk, ki milyen eredményt ért el vívásban, női kosárlabdában, súlyemelésben és az egyéb sportágakban. Ehelyett azonban szóljunk a tömegsportról. *A dolgozók körében legnépszerűbb a kispályás labdarúgás.* A sportcsarnokot maximálisan kihasználják: a vasutas-sportnapok mellett itt rendezik meg a városi kispályás bajnokságok egy részét is; emellett a téli kupát, a focifarsangot is. A város több vállalata, üzeme kért és kapott alkalmat ilyen programok szervezésére.

A lányok és asszonyok testnevelése érdekében heti egy alkalommal — az igényeknek megfelelően —, a nők számára biztosítják a termet. A sporktör vezetősége továbbra is fontos feladatának tekinti, hogy a fiatalokat bevonja a sportba, bő lehetőségeket kínáljon számukra, s ugyanakkor mindent megtesz a felnőttek egészséges életmódjának formálása érdekében.

Várfalvi Mária

A vállalat KISZ-bizottságának rendezésében

Forradalmi ifjúsági napok a szombathelyi Utasellátónál

Az Utasellátó Vállalat KISZ-bizottsága első ízben rendezte vidéken a forradalmi ifjúsági napokat. Az eseményre a szombathelyi igazgatóság székhelyén került sor. Erre az alkalomra érkezett a vasi megyeszékhelyre a budapesti igazgatóság, a mozgószolgálat és a központ KISZ-eseinek 40 tagú küldöttsége.

Március 17-én, szombaton sportrendezvényeket tartottak. Délelőtt a Szombathelyi Sávária SE négyes automata tekepályáján versenyeztek a részt vevő lányok és fiúk.

Délután a pamutipar sportkombinátjában labdarúgó-mérkőzésekre került sor. A nőknél Budapest—Szombathely 2:1, Szombathely—Mozgószolgálat 1:0, Budapest—Mozgószolgálat 1:0. A férfiaknál: Budapest—Mozgószolgálat 2:2, Szombathely—Mozgószolgálat 2:2, Szombathely—Budapest 3:3.

A sportesemények díjainak ünnepélyes átadására este került sor, amelyet tombolával színesített ismerkedési diszkó követett.

Vasárnap reggel sokan felkerekedtek, hogy megismerjék Kőszeg és Szombathely nevezetességeit.

A rendezvény legkiemelkedőbb eseményére, a fórumra március 18-án, vasárnap délután került sor a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében. A válaszadók között volt *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Nagy Lajos,* a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának a vezető titkára, *dr. Sebes Miklós,* az Utasellátó Vállalat vezérigazgatója és *dr. Kurucz Imre,* a vállalati központ KISZ-bizottságának a titkára. A KISZ-esek napjaink politikai, gazdasági és szakszervezeti kérdéseire kértek és kaptak válaszokat. Érthetően sok résztvevő foglalkozott az Utasellátó Vállalat helyzetével és jövőjével.

Sz. Jakab István

Kocogónap Szombathelyen

Március 18-án kocogónapot rendeztek Szombathelyen. A több szervezet és intézmény által szervezett tömegsportesemény távja 5400 méter volt. A több száz kocogó menetét, akik között számos vasutas is akadt, a Szombathelyi Haladás VSE volt válogatott atlétája, *Halmosiné Séfer Rozália* vezette.

A távot végigfutók között ajándéktárgyakat sorsoltak ki. Az ajándékokat a szombathelyi üzemek, vállalatok — közöttük a körzeti üzemfőnökség és a járműjavító — ajánlották fel az első vasi kocogónapra.

HÍREK

KITÜNTETÉS

Dobos Józsefnét, a vasutasszakszervezet titkárságának ügyintézőjét nyugállományba vonulása alkalmából a Szakszervezeti Munkáért arany fokozata kitüntetésben részesítették. A kitüntetést március 29-én *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át.

— **Tanulmányút.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház kertbarát körének tagjai a balatonboglári borkombinát szőlészetében ismerkedtek a tőkék metszésével. Utána megtekintették a kombinát pezsgőgyártását, és a közeli pincészetben borkóstolón vettek részt.

— **Kirándulás.** A hatvani csomópont önálló nyugdíjas csoportja március 15-én kirándulást szervezett a főváros nevezetességeinek megtekintésére. A 45 nyugdíjas meglátogatta többek között a Nemzeti Múzeumot, a Bazilikát és az Országházat.

— **Brigádok a gyerekekért.** A hatvani vasúti csomópont szocialista brigádjai játékgyűjtési akciót szerveztek a Kambodzsában és Afganisztánban élő gyermekek részére. Több kollektíva — például a Béke, a Kállai Éva, a Zrínyi Ilona, valamint a hatvan-füzesabonyi pft. főnökség Kossuth és Haladás brigádjai -— új játékokat is vásárolt a gyermekeknek. Az összegyűjtött tizennégy zsák játékot március 21-én szállították a központi tárolóhelyre.

— **Negyvenkét év a vasút szolgálatában.** Kovács János, Balatonfenyves állomás raktárnoka és személypénztárosa 42 évi szolgálat után a közelmúltban vonult nyugdíjba. Dédapja és az édesapja is vasutas volt. Pályafutását pályamunkásként kezdte a nagydorogi szakaszon. 1948 óta párttag és harminc éve pártcsoportbizalmi. A szakszervezetben gazdasági teendőket látott el. Húsz éve a fonyódi tanács tagja. Társadalmi és gazdasági munkáját több kitüntetéssel is elismerték.

— **Előadás.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dolgozói részére P. Szabó József, a televízió munkatársa tartott filmvetítéssel egybekötött előadást az aktuális külpolitikai kérdésekről. Az Indiáról, Kínáról és Japánról szóló útibeszámoló után válaszolt a vasutasok kérdéseire.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A kecskeméti körzeti üzemfőnökségen március 27-én ünnepséget rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozók tiszteletére. Hegyi Mihály szb-titkár köszöntője után Petrák Mihály üzemfőnök méltatta az 55 nyugdíjba vonult vasutas érdemeit, munkásságát.

— **Véradónapok.** A miskolci körzeti üzemfőnökség Vöröskeresztes Szervezetének vontatási alapszervezete március 12-től 17-ig térítésmentes véradónapokat szervezett, amelynek során 799 dolgozó összesen 284 liter vért adott. A véradásba bekapcsolódtak a biztosítóberendezés-fenntartási, valamint a szertárfőnökség és a villamosvonal-felügyelőség vasutasai is.

Halálozás

Március 23-án, 58 esztendős korában váratlanul meghalt Makkai László, a miskolci vasútigazgatóság pártbizottságának nyugalmazott titkára. Pályafutását 16 éves korában kezdte a miskolci járműjavító üzemben. Már fiatalon bekapcsolódott a munkásmozgalomba. A pártiskola elvégzése után pártalapszervezeti titkárként, később a műhely pártbizottságának agitációs- és propaganda titkáraként tevékenykedett. Huszonkét évig volt a miskolci igazgatóság pártbizottságának titkára. Tagja volt a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének is.

Kimagasló tevékenységét több kitüntetéssel — többek között a Felszabadulási Jubileumi Emlékéremmel, a Haza Szolgálatáért arany és a Munka Érdemrend arany fokozatával is elismerték. Temetése március 30-án volt a miskolci városi köztemetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném két szoba, komfortos budai telefonos MÁV-bérlakásomat 1,5 szoba komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni lehet a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélnék budai egy szoba komfortos, telefonos, utcai II. emeleti 48 négyzetméteres MÁV-bérlakást tanácsi két szoba komfortos telefonosra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387.

Elcserélném Debrecen nagyállomás melletti két szoba összkomfortos, loggiás, III. emeleti telefonos, tanácsi lakásomat (lift van) hasonló vagy egy szoba összkomfortos budapestire. Érdeklődni: Budapest XIV. Erzsébet királyné u. 40/b. II. 1. a.

Elcserélném balatonfenyvesi két szoba komfortos MÁV-bérlakást (kis kerttel, melléképülettel) Budapesten és környékén, illetve Gödöllőn és környékén lévő olyan tanácsi lakásra (1, 1,5, 2 szobásra), melyben MÁV-dolgozó lakik. Érdeklődni lehet dr. Kisfaludi Ferencné, Gödöllő, Stromfeld sétány 6. Telefon: 82-62 vagy 275-707.

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/b. fszt. 2. alatt levő 2 plusz fél szobás, étkezős, loggiás, komfortos lakásomat, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet; kérek másfél szobás földszintes, kiskertes, komfortos lakást. Lehet tanácsi is, lehetőleg IV., XIV., XV. kerületben. Megtekinthető egész nap, Kovács István.

Elcserélném Ercsiben lévő (Budapesttől 30 km) felújított kétszobás, komfortos (kerttel és gazdasági udvarral) MÁV-bérlakásomat budapesti egy szoba összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben: 67-04 üzemi, és 135-674 városi telefonszámon. Lehoczky Ákos.

Elcserélném Boglárlellén szabadstrandnál, centrumban levő 315 négyszögöles kerttel, hét helyiségből álló összkomfortos házamat Budapesten, zöldövezeti 2-3 szobás házra. Érdeklődni a 315-098-as telefonszámon.

Elcserélném Budapesten levő másfél szobás összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kőbányai út 18. fszt. 3/a. levő egy szoba összkomfortos, 32 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat lehetőleg Budapest külső kerületében vagy Szolnokon, Kecskemét körzetében másfél vagy kétszobás MÁV vagy tanácsi bérlakásra. Lehetőleg aktív MÁV dolgozóval. Szitás Ferenc.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat saját tulajdonú házra, vidékre is, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat-vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném nagykanizsai 73 négyzetméteres komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat ugyanolyan komfortfokozatú kisebb pécsi lakásra. Cím: Brém Jánosné, Nagykanizsa, Béke u. 86. sz.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—1844. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. ÁPRILIS 26.

Április 19-én

Ülést tartott az elnökség

Április 19-én — lapzárta után — ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület megtárgyalta a GySEV gazdasági eredményeit, a szociálpolitikai jellegű szolgáltatásaink fejlesztési lehetőségeit, a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és tisztségviselői képzés 1984/85. évi, továbbá a vasutas szb-klubok feladatait. Elfogadta a tavalyi üdültetés tapasztalatairól és a társadalombiztosítás 1983. évi mérlegbeszámolójáról szóló tájékoztatót, valamint döntött a május 1-i szakszervezeti kitüntetések odaítéléséről.
A szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és tisztségviselői képzés 1984/85. évi feladatairól lapunk következő számaiban még tájékoztatjuk olvasóinkat.

Száz éve született

Koszorúzási ünnepség Steinmetz István sírjánál

Április 16-án a Rákoskeresztúri Új köztemetőben Steinmetz István sírjánál, a forradalmi munkásmozgalom kiemelkedő harcosa születésének 100. évfordulója alkalmából, koszorúzási ünnepséget rendeztek. Steinmetz István munkásságát *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa méltatta.
A megemlékezés koszorúit a vasutas-szakszervezet elnöksége, a Közlekedési Minisztérium és a MÁV Vezérigazgatóság nevében helyezték el. *(Steinmetz Istvánról szóló írásunk a 2. oldalon.)*

Kommunista műszakok

Budapest-Déli pályaudvaron március 31-én kommunista szombatot tartottak. A hűvös, szeles tavaszi napon a forgalmi-kereskedelmi és a műszaki kocsiszolgálati üzemegység dolgozói közül *178-an tettek eleget a felhívásnak.*

A műszaki kocsiszolgálat létszámába tartozó hőközpontos dolgozók a gépház általános nagytakarítását, hét tolózár tömítését, a kocsitisztítók 13 személykocsi időszakos nagytakarítását, a tárolóvágányok tisztítását végezték.

Az állomási dolgozók a személypénztár és információ nagytakarítását, az indulóvágányok tisztítását és az Avar utcai vasúti partoldal lomtalanítását végezték el.

A kommunista műszakért járó pénzt a szakszervezeti bizottság az idős vasutasok segélyezésére fordítja.

A terézvárosi pályafenntartási főnökség V. főpályamesteri szakaszának dolgozói március 16-án kommunista műszakot tartottak, amelynek bevételét — *4420 forintot* — a rokkant vasutasok és a patronált gyermekintézmények javára, illetve a *Nemzeti Színház* építésére ajánlották fel. A műszakon kicserélték Rákosrendező állomás 230-as kitérőjét.

Április 7-én és 14-én kommunista műszakot rendeztek a hatvani körzeti üzemfőnökségen is. A dolgozók takarítottak a raktárak, őrhelyek környékén és a rendező pályaudvaron. A forgalmi utazó személyzet tagjai szabadnapjukon vonatokat továbbítottak, a műszakiak pedig kocsikat javítottak.

A kommunista műszakért járó bért a dolgozók lakásépítésének támogatására, egy műemlékkocsi helyreállítására és egy várótermi olvasókönyvtár létesítésére fordítják.

Az 1983. évi kiemelkedő munkájukért

Kitüntetett szolgálati helyek

A vasútüzem területén az üzemfőnökségek, üzemek, intézetek és a száznál nagyobb létszámú főnökségek versenyeznek a *Kiváló* cím elnyeréséért. A kitüntetésre pályázó több mint 100 szolgálati hely 1983. évi munkáját a vasútigazgatóságok, illetve a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok, a szakszervezeti középszervekkel együttesen minősítették.

A különböző szintű kitüntetésekre 46 szolgálati hely pályázatát küldték meg a MÁV Vezérigazgatóságnak. A szocialista brigádok kitüntetése központilag meghatározott keretek szerint történik.

A közlekedési miniszter a Vasutasok Szakszervezete elnökségével egyetértésben — az 1983. évi célkitűzéseket legeredményesebben teljesítő szolgálati helyek közül —

Kiváló vállalat, üzemigazgatóság, üzemfőnökség, főnökség, üzem címet adományozott:

Utasellátó Vállalat. Záhony Üzemigazgatóság. Debrecen Körzeti Üzemfőnökség. Szombathely Körzeti Üzemfőnökség. MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem. MÁV Dombóvári Építési Főnökség. Miskolci Vasútigazgatóság Pályafenntartási Főnökségei

Miniszteri elismerő oklevélben részesültek:

MÁV Gépjavító Üzem Jászkisér. MÁV Szentes Körzeti Üzemfőnökség.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a Kiváló cím feltételeit teljesítő szolgálati helyek közül Vezérigazgatói elismerésben részesítette:

Bp. Nyugati Körzeti Üzemfőnökség, Bp. Kelenföld Körzeti Üzemfőnökség, Szerencs Körzeti Üzemfőnökség, Püspökladány Körzeti Üzemfőnökség, Kaposvár Körzeti Üzemfőnökség, Kiskunhalas Körzeti Üzemfőnökség. MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem. MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem. Építési Géptelep Főnökség. Debreceni Építési Főnökség. Debreceni Vasútigazgatóság Pályafenntartási főnökségei. Miskolci Osztószertár Főnökség, Bp. Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség. Szeged Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség. Budapesti Vasútigazgatóság Pályafenntartási főnökségei. MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a Kiváló kitüntetésben részesült szolgálati helyek közül, a Kiváló címmel együtt, Vörös vándorzászlót adományozott:

Dombóvár Építési Főnökség, Szombathely Körzeti Üzemfőnökség, MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem.

A MÁV első negyedévi gyorsmérlege

28 millió 409 ezer tonna áru és 57 millió 319 ezer utas

Az év első három hónapjában a vasúti áruszállítás mennyisége a várakozás alatt maradt. Előzetes adatok szerint

28 millió 409 ezer tonna árut szállított a vasút,

amely a tervezett értéknek 97, a tavaly első negyedévi mennyiségnek pedig csak 95 százaléka.

Az elszállított áruk mennyiségét illetően a forgalomban jelentős változás volt tapasztalható. A nemzetközi áruszállítások a bázishoz és a tervezetthez képest jelentősen emelkedtek, ugyanakkor a belföldi áruszállításban igen nagy lemaradás tapasztalható.

A nemzetközi forgalomban

11 millió 189 ezer tonna árut szállított el a vasút,

amely a bázisértéknél 4,3, a tervezettnél pedig 4,6 százalékkal nagyobb. A többletszállítások abszolút értéke 464 ezer, illetve 489 ezer tonna. A belföldi forgalomban

17 millió 220 ezer tonna áru került vasúti feladásra,

ami a tavalyi első negyedévi mennyiségnek 89,8 a tervezett-

(Folytatás a 4. oldalon)

A KISZ KB kitüntetettjei

Zászlót kapott a celldömölki vasútüzemi KISZ-bizottság

A több évi kimagasló munka elismeréseként a KISZ Központi Bizottsága *Kiváló KISZ-szervezet zászlót* adományozott a celldömölki vasútüzemi KISZ-bizottságnak. A kitüntetést március 23-án — az ünnepélyes küldöttgyűlésen — a helyi gazdasági és tömegszervezeti vezetők jelenlétében *Erőss Judit*, a celldömölki városi KISZ-bizottság titkára adta át Kustos János titkárnak.

A celldömölki vasútüzemi KISZ-bizottság a csomópont és az építési főnökség fiataljait tömöríti. A tíz alapszervezetben 220 fiatal tevékenykedik. 1983-ban is a legfontosabb célkitűzésük a gazdasági munka segítése volt. *A KISZ-tagok háromnegyed része szocialista brigádokban dolgozik.* Helyi iskolákat is támogatnak társadalmi munkában. Elvégezték többek között a balatonrendesi úttörőtábor villanyszerelési munkáit. Dolgoztak a fiatalok a vonyarcvashegyi vasutas üdülőben és a zánkai úttörőtáborban is.

A KISZ-politikai tanfolyamok vezetői — akik szintén fiatalok — az eredményes továbbképzésért arany és ezüst fokozatú elismerésben részesültek. A szabad idő hasznos eltöltését több közös rendezvényen, kiránduláson bizonyították.

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség *Jendrassik* György nevét viselő ifjúsági szocialista brigádjának tagjai március 21-én vehették át a *KISZ KB Dicsérő oklevelét.*

A kilenctagú brigádot dízelés villanymozdony-vezetők alkotják. *Gellén Sándor* brigádvezető elmondotta többek között, hogy tavaly jó eredményeket értek el az energiatakarékosságban. Állandó feladatuknak tekintik a szakmai továbbképzést is. Az utóbbi években nyolcan szereztek villanymozdony-vezetői képesítést. Csatlakoztak a hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére indított jubileumi munkaversenyhez is.

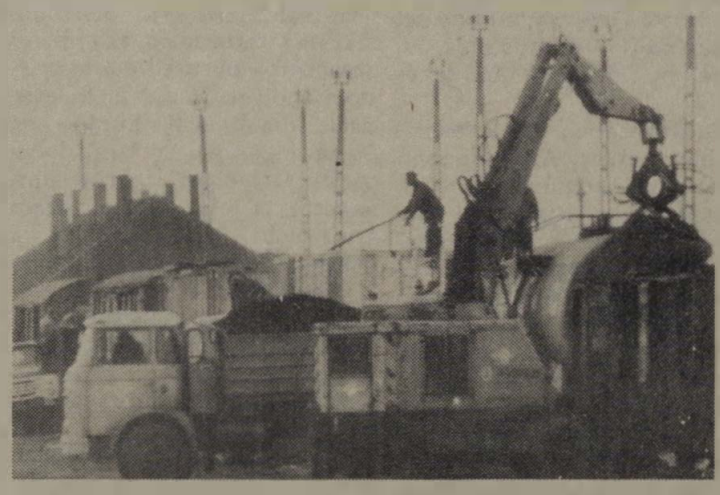
A kollektíva gyakran együtt tölti a szabad időt is. Színházba rendszeresen járnak, a hétvégeken pedig a szakszervezeti bizottság halásztelki üdülőjében pihennek.

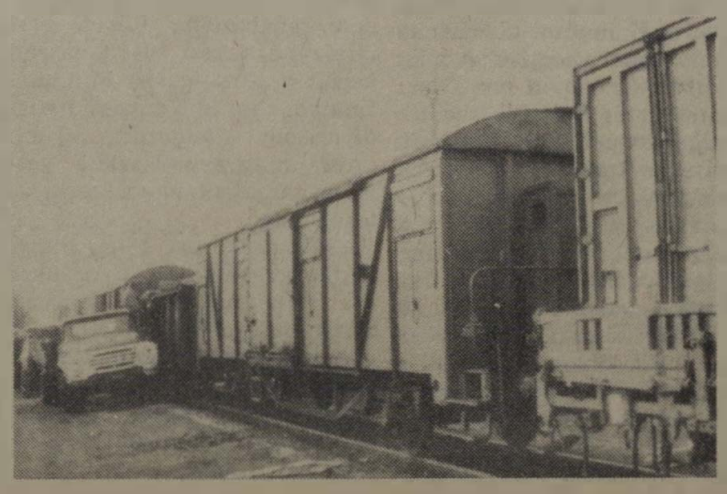
— Emlékezetes esemény volt a *Szajol-Csaba-Arad* vasútvonal átadásának 125. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepség is — emlékezik Barát Géza, a brigád szakszervezeti bizalmija. — Kollektívánk sokat tett annak sikeréért. Meghívtuk erre a napra a 4-es számú általános iskola IV. osztályos tanulóit, akiket mi patronálunk. Örültek, hogy ők is velünk lehettek.

A Jendrassik brigád a különböző szintű szellemi vetélkedőn jó eredményeket ért el. A *Nekem szülőhazám* városi honvédelmi vetélkedőn például a másodikok, a *Ki tud többet Békés megyéről* című szellemi versenyen pedig az első helyet szerezték meg. Eredményesen szerepeltek a megyei közművelődési vetélkedősorozaton is.

Folyamatosan érkezik az áru







A hatvani körzeti üzemfőnökség teherpályaudvarára folyamatosan érkezik a tüzelő- és az építőanyag a megrendelőknek. A MÁV—Volán komplexbrigádok, mint az a felvételeken is látható, a deszkát kézzel, a szenet markoló segítségével rakják ki a vagonokból.
(Szabó Sándor felvételei)

Száz éve született

Steinmetz István

Pécsett született 1884. április 19-én. A török hódoltság után betelepült sváb család ivadéka, egy sokgyermekes kálvinista pécsi borbély elsőszülött fia. Visszaemlékezése szerint gondolatvilágának formálódásában felvilágosult és művelt édesapja mellett nagy szerepet játszott iskolai hitoktatója. Abban, hogy elfogulatlan értelemmel járta a világot, hamar kifejlődött benne a kisemmizettekkel, az üldözöttekkel való együttérzés képessége, s az előítéletekkel, majd a fennálló viszonyokkal is szembe mert helyezkedni, könnyen felismerhetjük azt a mély hatást, amit a német irodalom klasszikusának, *G. E. Lessingnek* a humanizmusa gyakorolt rá. Jellemének kialakulásában nagy szerepe volt annak a bátor küzdelemnek, amelyet É. Zola folytatott a Dreyfus-per ellen. Természettudományos világképét *Ch. R. Darwin* származástani elmélete befolyásolta. Eszmei poggyásza szinte predesztinálta arra, hogy a pécsi főreáliskola elvégzése után, 1902-ben a budapesti Műegyetemre kerülve, azonnal a diákmozgalom progresszív szárnyához csatlakozzék. Ekkor került kapcsolatba a Társadalomtudományi Társasággal, látogatta Szabadiskolájának előadásait, és előfizetője lett a Huszadik század című folyóiratának.



Steinmetz István

A MÁV mérnöke

1909 nyarán lépett a MÁV szolgálatába. A kolozsvári üzletvezetőség Brassó—Háromszéki Osztálymérnökségének havidíjas műszaki dolgozója lett, *1911-től évi fizetéssel kinevezett MÁV-mérnök*. Az üzletvezetőség élén ekkor a liberális gondolkodású mérnök, *Jármay Béla* állt. Közvetlen főnökével kevesebb szerencséje volt: ő azzal dicsekedett, hogy mérnöki diplomájának megszerzése óta még nem volt műszaki könyv a kezében, s csóválta a fejét, amikor meglátta az ő könyvgyűjteményét. Néhány hetes szolgálat után kérdőre vonta, *miért honosít meg olyan „úriemberhez" méltatlan szokást, hogy kezet fog a pályafelvigyázókkal*. Azt pedig végképp érthetetlennek találta: miért utasította vissza a felszólítást a magyar úri klubba való belépésre, s miért tett udvariassági látogatást szomszédjánál, egy román gimnáziumi tanárnál. Steinmetz három évet töltött a fenyvesekkel borított Brassói-havasok lábánál elterülő három nemzetiségű városban, ahol két lánya született: *Hajnal* és *Irén*.

1913 nyarán az akkor szervezett pécsi MÁV üzletvezetőség építési és pályafenntartási osztályára helyezték. Hazakerült, s *Miklós* fia — az 1944. december 29-én Budapest határában meggyilkolt szovjet parlamenter — már Pécsett született. Mint építési referens állomás- és vágánybővítési terveket készített. Miután kitört az első világháború, a pécsi üzletvezetőség vonalai a hadszíntérig terjedtek. Így került szemtől szembe a háború borzalmaival.

Az 1918—1919-es forradalmakban

Az 1918-as őszirózsás forradalmat követően belépett a szociáldemokrata pártba. Novemberben Pécs szerb megszállás alá került. 1919 januárjában megalakult a vasutas-szakszervezet pécsi szervezete, amely alelnökévé választotta. Közben — a demarkációs vonalat illegálisan átlépve — járt Budapesten, ahol találkozott az *Alkalmazott Mérnökök Országos Szövetségébe* (AMOSZ) tömörült kollégáival. Visszatérve Pécsre, január 27-én kézírásos felhívásban ösztönözte kartársait a mérnökszakszervezetbe való belépésre.

Egyik szervezője volt a Pécs szerb megszállása és bekebelezése ellen tiltakozó 1919 eleji politikai sztrájknak. A Magyar Tanácsköztársaság győzelme után átszökött a demarkációs vonalon és a Vörös Hadsereg *Zaj Dezső* parancsnoksága alatt álló zászlóaljának lett a politikai megbízottja. Egységével részt vett a Tolna megyei ellenforradalmi lázadások leverésében. A tanácsválasztásokon a Baranya megyei Tanács tagjává választották. A munkáshatalom megdöntése után visszatért Pécsre, ahol a szerb megszállók internálták. Szabadulása után, 1920 áprilisában szerette volna régi munkakörét elfoglalni, de nem tehette, mert *Littke Jenő* vasútigazgató, a pécsi pezsgőgyáros dinasztia tagja szerint megbocsáthatatlan bűne, hogy *„született keresztény és MÁV-főmérnök létére kommunista lett"*. Ő folytatta a harcot. Bekapcsolódott a III. Internacionáléhoz csatlakozott Pécsi Szocialista Párt munkájába, s amikor 1920 őszén Pécsett új, szocialista városi tanács alakult, *Steinmetz István lett a város főmérnöke*.

Emigrációban

1921 augusztusában, a horthysta csapatok pécsi bevonulása előtt családjával és több száz harcostársával emigrációba kényszerült. *Eszéken keresztül Genovába, majd Dél-Amerikába utazott.* 1922. január 5-én érkezett 10 argentin pesoval a zsebében Buenos Aires kikötőjébe. Felesége egy év múlva, gyermekei csak 1924 végén követhették.

A pécsi királyi törvényszék 1925. november 28-án tartott főtárgyaláson távollétében bűnösnek mondta ki — *életfogytig tartó fegyházbüntetéssel büntetendő* — felségsértés, lázadás és hűtlenség bűntettében.

Jugoszláviában és Olaszországban francia, Argentínában és Paraguayban német nyelvtudását kamatoztatta. Míg spanyolul tanult, német cégeknél dolgozott: Argentínában a Siemens Bauunionnál, s egy Paraguay-i tanninggyár trópusi őserdei iparvasútján. Argentínába visszatérve egy sivár patagóniai kőolajtelepen, majd egy angol—holland vállalat megbízásából La Platában keskeny nyomtávú vasutat épített. Itt az Argentin Kommunista Pártnak viszonozta azt a segítséget, amit korábban ő kapott az Olasz Kommunista Párttól: *számos Közép-Európából menekült elvtárs elhelyezését vállalta*. A vezérigazgató elismerte, hogy műszaki szempontból az ő szakaszán ment legjobban a munka, de kifogásolta, hogy az általa foglalkoztatott munkásoknak 25 százaléka „bolsevik". Uruguay fővárosában, Montevideóban a betonútépítést irányította. Itt végre együtt lehetett az egész család. A gyermekek német iskolában tanultak. 1928-tól Buenos Aires második földalatti vasútvonalának építésén dolgozott. Közben mindkét országban szoros kapcsolatba került a kommunista párthoz közelálló *Magyarajkú Munkások Egyesületével*. Egy ideig munkatársa volt az egyesület *Előre* című lapjának is.

A Dél-Amerikában töltött évtized sok meggyőző érvet szolgáltatott marxista meggyőződésének megszilárdulásához. A korlátlan kizsákmányolás szinte klasszikus példáit tapasztalva, a deportálótelepekhez hasonló sivár munkástelepeket látva, az indián bennszülöttek helyzetével ismerkedve, a sztrájkok megelőzésére hivatott, háztetőkre telepített géppuskafészkekre tekintve, *„csak megerősödött bennem az az akkor még nem is tökéletesen kiforrott világnézet, amelynek vállalása miatt kellett családdommal együtt az emigráció, a hontalanság megpróbáltatásait választanom"* — írta visszaemlékezésében.

Az 1930-as „preventív ellenforradalom" után távoznia kellett Argentínából. Csatlakozott a külföldi specialisták népes csoportjához, akik a gazdasági világválság idején, az első ötéves tervet diadalmasan megvalósító Szovjetuniónak ajánlották föl szakértelmüket. A *Nemzetközi Vörös Segély* támogatásával Antwerpenen, Berlinen és Varsón keresztül, 1931 karácsonyán érkezett Moszkvába. Családja egy év múlva követhette. 1932-ben az SZK(b)P tagja lett. Részt vett a magyar politikai emigránsok klubjának tevékenységében is. Először a moszkvai városi villamosvasútnál dolgozott. A moszkvai metró építését összehasonlítva a Buenos Aires-ival a Szovjetunióban élő magyarok Sarló és Kalapács c. folyóiratában írta: „Ott ugyan a gépi berendezés, a mechanizálás nagyobb mérvű volt, de a dolgozók épségéről, egészségéről a kapitalista vállalkozó, az amerikai építő tröszt nem gondoskodott. Itt az ember élete drágább, ott a ducolási fa volt értékesebb."

1936-tól a Belügyi Népbiztossághoz tartozó Állami Utak Vezérigazgatósága tudományos intézetének munkatársaként a *Moszkva—Kijev* és *Moszkva—Minszk* közötti autóutak építésében hasznosította latin-amerikai tapasztalatait. *Miklós fia pedig a spanyol polgárháborúban harcolt a fasiszták ellen.*

Újra itthon

Azután nagyon nehéz évek következtek. A törvénysértések nem kerülték el az ő családjukat sem. Steinmetz a Kominternben ajánlására 1940 tavaszától a német támadásig egy kijevi katonaiskolán tanította a magyar nyelvet. Moszkvából evakuált családjával Európa és Ázsia határán, az Ural folyó menti *Orszkban* sikerült újra találkoznia. Az 1942-es nagy árvíz után Ázsia belsejébe, a kazah fővárosba, *Alma-Atába* költöztek. Ott érte őket a hír, hogy a legemberségesebb ultimátumot vivő *kapitány fiuk, Budapest határában életét áldozta a magyar haza felszabadításáért.*

Steinmetz István 1945 végén tért haza. A MÁV főigazgatóként rehabilitálta. Rövid pécsi tartózkodás után, 1946 tavaszán került a Közlekedési Minisztériumba, ahol 1957 tavaszi nyugdíjazásáig dolgozott. Több orosz—magyar műszaki és vasúti szótár jelent meg a szerkesztésében.

1958. december 19-én hunyt el. Élete regénybe illő. A szűkre szabott keretek között csupán a történések, a helyszínek és az eszmetörténeti mozzanatok felvázolására nyílt mód-. Talán egyszer sor kerülhet a történet kibontására, tanulságainak levonására is.

Gadanecz Béla

Nemzetközi kapcsolataink

Vendégek Ausztráliából

Szakszervezetünk vendégeként, április 2-től 9-ig hazánkban tartózkodott *Jim Donaldson*, az ausztrál vasutas-szakszervezet titkárának helyettese és felesége. A távoli földrészről érkezett vendégeket, akik elsősorban szakszervezetünk tevékenységével ismerkedtek. *Koszorus Ferenc* főtitkár fogadta.

Természetesen betekintést nyertek a vasút életébe is. Vidéki útjuk során Debrecenben találkoztak az igazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság vezetőivel. Szolnokon a személypályaudvart és a MÁV Kórházat tekintették meg. A MÁV Vezérigazgatóságon *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes a vasutasok foglalkoztatásáról tartott tájékoztatót. Boglárlellén a vasutasüdülővel. Balatonfüreden az időszakos szociális gondozással ismerkedtek.



Jim Donaldson és felesége

(Skoda László felvétele)

A vendégekkel, elutazásuk előtt szakszervezetünk központjában beszélgettünk. Jim Donaldson kérdésünkre elmondotta, hogy az ausztrál vasutak, így a szakszervezet helyzete is eltér a miénktől. Egyrészt abban, hogy felépítése megegyezik az angol vasutakéval, másrészt a szállításban meglevő kíméletlen konkurrenciaharc miatt.

Az ausztrál vasutaknál jól lehet az egyes szakszolgálatok dolgozói külön szakmai szervezetbe tömörülnek, ezek azonban az országos vasutas-szakszervezethez tartoznak. A száz tagú testületet, amely hasonló a mi központi vezetőségünkhöz, arányos képviseleti rendszer szerint alakították ki. Ez a testület két évenként ülésezik. *Az operatív munkát a 23 tagú végrehajtó bizottság végzi.*

Az országos szakszervezet főállású tisztségviselőit a közgyűlés választja. Az egyes államok szakszervezeti vezetőit szintén testületi ülésen választják. A függetlenítettek számát a taglétszám határozza meg. Az ausztrál vasutak jelenlegi létszáma 120 ezer. *A szakszervezeti tagok száma 45 ezer.*

Ami a vasutak helyzetét illeti, a hatvanas évek közepén megszűnt a gőzvontatás. Helyébe a dízelüzem lépett. A villamosítás aránya elenyésző. Csupán a nagyvárosok vonzáskörzetében és néhány szénszállító vonalon létezik. Hogy miért? A válasz ez volt: *Ausztráliában alacsony a fővonalak forgalomsűrüsége, ezért még napjainkban is olcsóbb a dízelvontatás.*

Mint Jim Donaldson mondotta: *a vasuttól a szén és a gabona szállításán kívül szinte minden mást a közúti fuvarozás vett át.* Ez azt jelenti, hogy az összes áruszállítás 75-80 százalékát a közúti mammutvállalatok végzik. Ez is közrejátszik abban, hogy a vasút deficites. Így nem tudja felvenni a versenyt a közúttal. Bár, ha sikerül feltárniuk a közúti szállítás rejtett költségeit, ha sikerül bebizonyítani, hogy a vasút olcsóbban szállít a közútnál, talán javul az arány. Addig a jelenlegi állapotok maradnak, természetesen a vasút kárára.

A VÖRÖSKERESZT AKTIVISTÁJA

Hívó szavára vért adtak a vasutasok

Pap Kerekes Istvánné, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség üzemgazdasági csoportvezetője egyben a Vöröskereszt országos vezetőségének is tagja. 1968-ban került Szentgotthárdról Nyíregyházára. Egy év múlva már az állomáson működő szervezet titkára lett.

Mint elmondta, tízévesen élte át a háború borzalmait a nyugati határszélen, ahol édesapja is dolgozott. Itt az első adandó alkalommal önként jelentkezett a Vöröskeresztbe. Kezdetben a véradások szervezése volt a legfőbb feladata, majd előtérbe került az egészségügyi felvilágosító munka is. Filmeken mutatják be az egészségre káros szokásokat, és orvosokat is bevontak ismeretterjesztő előadások megtartására.

A 34 év vasúti szolgálatból 15-öt éjszakai munkával töltött, miközben két gyermeket nevelt a férjével. E nehéz évek során igazi segítőtársakra talált kolleganőiben és szolgálati főnökeiben. Egészségnevelési munkásságáért 1975-ben oklevéliel jutalmazták, *két év múlva pedig tagja lett a Vöröskereszt megyei és országos vezetőségének.* A következetes munka, a meggyőző szó eredményeként ma már *egy-egy alkalommal csaknem száz liter vért adnak a nyíregyházi csomópont vasutasai.*

Mindemellett tanult is. Elvégezte a tisztképzőt, a számítógépes folyamatszervező tanfolyamot, a marxista—leninista esti egyetemet. Tevékenységét elismerték vezetői is: kétszer kapta meg a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést. Azt mondja, ha újra kezdené pályafutását, akkor is bekapcsolódna a Vöröskereszt munkájába, mert ez életének szerves része.

Zsoldos Barnabás

Besze Imre:

ANYÁM KEZE

Keze fején görbe úton
szalad a kék, türemlik a kék.
Mennyi ér! Csak anyám tudja
ennyi érnek történetét.
Kezefeje idő-térkép,
erek: folyók,
erek: évek;
egy az élethez a lépték,
rajza hatvankettő évnek.
Mi festette, mi formálta
kékre, görcsre?
Csak ő tudja.
Kapa nyele, tehén lánca,
söprű törte?
Cselédmunka? Segédmunka
volt gyötrője?
Bütykök, csomók, s köztük erek:
anyámé e kéz.
De ha kócol, de ha simít —
selyem az a kéz.
Hogy csinálja? Nem tudom meg
sem ma, sem soha,
Hiszen én nem lehetek az,
ami csak ő, az egyetlen:
az édesanya.

Fazekas Lajos

Anyám

A szeretet volt birodalma,
ahol mi éltünk: kis család.
A szép napot, a fényt ő adta,
s az álom-hímes éjszakát.

Munka volt az ő gazdagsága,
a fáradsága bére lett
sorsunk ezer annyi munkája:
így élt gyönyörű életet.

Ádám Tamás

ZÁSZLÓK

Ezek a zászlók is
megrögzött integetők
sápadnak már a selyemszálak
mint anyám haja
a rúd még büszke
mint hajdan apám kezében a kasza
lobogjunk együtt
esőszagú hétköznapon
mindent szabad
ezek a zászlók is
megrögzött integetők

Mitől van tekintélye a főbizalminak?

Még fiatal ember, csak 35 éves, de már évek óta felelős beosztásokban dolgozik Nyíregyháza állomáson. Jelenleg térfőnök, két éve főbizalmi és szocialista brigádtag.

— Melyikre a legbüszkébb?

— A szocialista brigádtagságomra — mondja *Baranyai Imre* meglepetésemre, és ha már ez került először szóba, hagyom, hogy erről beszéljen.

— A *Baross Gábor* szocialista brigád tíz főből áll. Kocsirendezők, sarusok, forgalmisták. A kitüntetések különböző fokozatait elért kollektíva a múlt évben elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Tizenöt éve dolgozunk együtt ezen a nagyon veszélyes területen — most gondoljunk csak a tolatásokra —, de még nem volt baleesetünk. A gazdasági feladatokat is kiválóan végzi a brigád, miközben az ismert hármas jelszó követelményeinek maradéktalanul eleget tesz. Most hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére is munkafelajánlásokat tettünk, mondhatnám tehát, hogy versenyben vagyunk az ország összes vasutas szocialista brigádjával.

A Baross Gábor brigád városszerte ismert társadalmi munkájáról is. Tagjai patronálják a sóstói szociális otthonban lévő öreg vasutasokat, rendszeresen tájékoztatják őket a szolgálati hely eseményeiről, ünnepnapokon ajándékokkal kedveskednek nekik. *Részt vesznek a lakókörnyezet szépítésében, óvodák, bölcsődék, iskolák parkosításában vagy építésében.* Közben több vetélkedőt is rendeztek.

— Gondolom, mint szakszervezeti főbizalminak is megvan a sajátos szerepe . . .

— Így igaz, de a szakszervezeti munkát csak az végezheti jól, aki a beosztásánál és tisztségénél fogva a többi, kisebb-nagyobb közösséghez úgy viszonyul, mint a saját brigádjához. Vagy pontosabban fogalmazva: *a főbizalminak akkor van tekintélye a gazdasági vezetők előtt és a munkatársai körében, ha munkájában és magatartásában kikezdhetetlen.* Mert például hogyan állnék én a gazdasági vezetőm elé jogos követelésemmel, esetleg a dolgozótársaimtól származó, a pontosabb, jobb munkát elősegítő javaslattal, ha nem lennék az egyik legkülönbül helytálló szocialista brigád méltó tagja. Egy régi közmondás szerint: „Aki bort iszik, az ne vizet prédikáljon!"

— A nehéz, felelősségteljes szolgálat és a sok társadalmi munka mellett marad-e idő, energia a családra?

— Talán ezzel kezdhettem volna — csillog a szeme Baranyai Imrének —, amikor az elején azt kérdezte, mire vagyok a legbüszkébb. Hát a családot, a két gyermekemet kellett volna említenem. Hiszen a jól dolgozó, a társadalomért is szívesen tevékenykedő embernek a legfőbb, legbiztosabb háttere a kiegyensúlyozott, boldog családi élet. Nekem ez is megadatott . . .

Apagyon van egy kertes családi háza, ahol nemcsak illatos virágok nyílnak, mosolygó gyümölcsök érlelődnek, hanem a lélek is virul, mert a kis családi közösségben rend van.

— *Nemcsak szeretjük, megértjük egymást, hanem áldozatokat is hozunk egymásért* — mondja Baranyai Imre. — A gyerekek már kamaszok, nekik elsődleges dolguk a tanulás, de a házi, illetve a kerti munkákból is szívesen kiveszik a részüket. Szóval jó a munkamegosztás. A szabad órákkal, napokkal úgy takarékoskodunk, hogy mindenre jusson idő . . .

Dávid József

A szakszervezeti munka hagyományai és új vonásai

A szakszervezeti mozgalom iránt nemzetközileg és hazai viszonylatban is növekszik az érdeklődés. Ennek az az oka, hogy korunk bővelkedik olyan természetű problémákkal, régi típusú és újkeletű feszültségekkel, ellentmondásokkal, amelyek nagy tömegmozgalmakat eredményeznek. E mozgalmak igyekeznek megfelelő szervezeti kereteket teremteni a maguk számára, s felhasználnak olyan hagyományos formákat is, mint a szakszervezetek. A munkásmozgalomnak e nagymúltú szervezetei nem korlátozhatják tevékenységüket a szűken értelmezett érdekképviseletre, amely csupán az élet közvetlen feltételeit érinti. A harcos, forradalmi hagyományokkal rendelkező szakszervezeti mozgalom mindig túltekintett ezen és szélesebben értelmezte funkcióit. A mozgalom napjainkban is a legszélesebb társadalmi erőket és tömegeket fogja át, általában országonként, és így nemzetközi méretekben is. Legfontosabb bázisa a dolgozók legszervezettebb rétegét alkotó nagyüzemi munkásság, amely az országok többségében létszámát, politikai ütőképességét tekintve alapvető jelentőségű. Érthető tehát, hogy miért szentel nagy figyelmet a szakszervezeti mozgalomra minden fontosabb politikai irányzat.

A hatalmon belül vannak

A szocialista országokban, az általános természetű okok mellett, az érdeklődés fokozódásában közrejátszik az a tény is, hogy a szakszervezetek fontos szerepet játszanak az új társadalom politikai rendszerében: a hatalmon belül vannak, ezért a munkavállalók képviseletét együtt és egyidejűleg kell megoldaniuk a tulajdonosi képviselettel. A gyakorlatból tudjuk, hogy ez a kettős képviselet egysége nem egyszerű dolog és számos olyan ellentmondást hordoz magában, amely hol kisebb, hol nagyobb problémákat okoz. A szakszervezeteknek is vállalniuk és viselniük kell az össztársadalmi felelősséget — annak minden következményeivel együtt. Ez sok szempontból a kapitalizmushoz viszonyítva bonyolultabbá teszi a szakszervezeti munkát.

A szocialista rendszer túlságosan fiatal még ahhoz, hogy a mozgalmi munka módszerei kiforrott formában rendelkezésünkre álljanak, amelyeket nem könnyű az új feltételekhez igazítani. Sok viszontagságon, esetenként nem kis megrázkódtatásokon keresztül, úgyszólván „ki kell szenvednünk" a szakszervezet munkastílusának ezen új jegyeit.

A szocialista építőmunka folyamatában tapasztalataink szerint különösen két körülmény befolyásolja jelentősen a társadalom egészét: *a szocializmus alapjának lerakása és az áttérés a gazdasági fejlődés extenzív szakaszáról az intenzív fejlesztésre.* Ez utóbbival kapcsolatos az irányítási rendszerek változása is, melyek a szocialista országokban eltérők, de abban azonosak, hogy társadalmi hatásukat tekintve túlnőnek a szűkebb értelemben vett gazdasági szférán. Több-kevesebb eltéréssel érintik a politikai rendszer egészét, s ezen belül a szakszervezetek munkáját is.

A magyar szakszervezeti mozgalom nagy politikai felelősséggel igyekszik megfelelni hivatásának, hogy minél teljesebben betöltse a szocializmus viszonyai között ráháruló szerepét. Az általánosabb nemzetközi tapasztalatok hasznosítása mellett nagy figyelmet fordít azokra a sajátos hazai körülményekre amelyek meghatározzák a szakszervezeti munka konkrét feltételeit. Ezek között első helyen említendő a gazdaságirányítási rendszer továbbfejlesztése, amelynek közel másfél évtizedesek a tapasztalatai, valamint továbbfejlesztését jelentő új mozzanatok gazdasági, társadalompolitikai hatásai.

A hatvanas évek végére kialakult gazdasági irányítás feladata volt, hogy segítse az áttérést az intenzív gazdálkodásra, több oldalról biztosítsa az ehhez szükséges feltételeket, hogy a szocialista gazdaság hatékonyságban is megfeleljen a kor követelményeinek, a termelőerők fejlődési igényének. Ezt a belső szükségszerűséget megerősítették a külgazdasági körülményeknek a hetvenes évek végére jellemző és mindmáig tartó változásai: *a tőkés világgazdasági válság; az energia- és nyersanyagellátás gondjai; az árrobbanás; a felvevő piacok beszűkülése és a konkurrenciaharc kiéleződése, a pénz- és hitelpolitika, a külkereskedelmi diszkriminációi stb.* Mindezek párosulnak azzal, hogy a nemzetközi politikai viszonyokat is számos tehertétel nehezíti.

A politika szolgálatában

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az intenzív gazdálkodásra való áttérés — különösen a kiélezett nemzetközi politikai és világgazdasági feltételek között — nem zökkenőmentes folyamat. A gazdasági-történeti fejlődésnek számos olyan ellentmondását is felszínre hozza, amelyek korábban nem okoztak különösebb zavart, belső feszültséget.

A szakszervezetek nyilvánvalóan számolnak ezekkel a körülményekkel. Ez kifejezésre jutott a SZOT állásfoglalásaiban, a szakszervezetek XXIV. kongresszusának határozataiban. E dokumentumok egyértelműen kifejezik, hogy a szakszervezetek azzal a meggyőződéssel támogatják az MSZMP politikai irányvonalát, a szocialista gazdaság intenzív fejlesztését, társadalompolitikáját, hogy ez az egyetlen, reálisan járható útja a szocializmus építésének, az ország felemelkedésének. *Ez a politika a munkásosztály és az egész társadalom, valamennyi dolgozó alapvető érdekeit szolgálja.*

A szakszervezetek ezen a politikai alapon építik fel, szervezik meg sajátos tevékenységüket, gyakorolják érdekvédelmi és érdekképviseleti funkciójukat.

Mivel új módon vetődnek fel azok a sajátos feladatok, amelyeket rendeltetésüknél fogva a szakszervezetek hivatottak megoldani, ezért számos vonatkozásban változtatniuk kell munkamódszereiken, munkastílusukon.

A változtatás kényszere azonban nem jelenti azt, hogy mindent gyökeresen átalakítsanak. Megőrzik azokat az állandó elemeket, amelyek a folyamatosságot jelentik. Továbbra is segítik a gazdasági építőmunkát, védik és képviselik a szakszervezeti tagság érdekeit, mégpedig úgy, hogy eközben alkalmazkodnak a konkrét társadalmi-gazdasági realitásokhoz, lehetőségekhez.

A gazdaság fejlődése a legközvetlenebbül kapcsolódik a szakszervezetek alapvető funkcióihoz. Ez érvényes a kapitalizmus viszonyaira is, a szocializmusban pedig különösen fontos, mert közvetlen politikai érdekeltség is kapcsolódik hozzá. A kérdés csak az, hogy figyelemmel a változó körülményekre milyen módon végezzék a szakszervezetek gazdasági építő és szervező munkájukat. Mit tartsanak meg az eddigi gyakorlatból és hol változtassanak. Nyilvánvaló, hogy a szakszervezeti tevékenység a gazdasággal kapcsolatban *nem korlátozható a munkaversenyre és a brigádmozgalomra.* Hangsúlyozni kell ezt azért, mert a gyakorlat során elég sokszor tapasztalunk ilyen beskatulyázást.

A tagságnak is érdeke

A szakszervezeti tagságnak alapvető érdeke fűződik ahhoz, hogy megfelelően működjön a szocialista gazdaság, lépést tartson a világgazdasági fejlődéssel, s eleget tegyen a kiélezett világpiaci verseny követelményeinek. Nem nehéz belátni, hogy ez határozza meg a dolgozók anyagi-szociális életkörülményeinek alakulását jelenleg és hosszabb távon is. *Ezért a szakszervezeteknek is figyelemmel kell kísérniök az ország helyzetének alakulását, éppen úgy, mint a vállalati életet.* Tekintettel kell lenniük az általánosabb gazdasági és a vállalati élet mindennapi tevékenységére éppen úgy, mint a fejlesztés távlati-stratégiai követelményeire. E belátás alapján a szakszervezetek figyelemmel kísérik az általánosabb gazdaságpolitikai folyamatokat és messzemenően ösztönzik azokat a törekvéseket, amelyek a gazdaság általános fejlődését, hatékonyságát, versenyképességét hivatottak biztosítani.

Köztudott a gazdasági fejlődés szoros kapcsolata a politikával. Nagyrészt a politikai döntéseken múlik, hogy az adott feltételek között hogyan alakul a gazdasági helyzet, s ennek nyomán hogyan alakulnak a társadalom és szociális fejlődésének körülményei. A gazdaság és a politika kölcsönhatásának összetevői a mai bonyolult viszonyok között olyan politikai mechanizmust kívánnak, amelynek működése jobban megfelel, összhangban van a gazdasági fejlődés követelményeivel, tudományos-műszaki alapjainak felgyorsult dinamizmusával, megnövekedett eszközigényességével, az emberi viszonyokra gyakorolt intenzív hatásával stb.

A politikai mechanizmus segít feltárni és egyeztetni a gazdasági hatékonyság szempontjából fontos szerepet játszó érdekeket és az erre épülő konstruktív cselekvési lehetőségeket. Minél nagyobb az igény a különböző érdekek megjelenítésére, egyeztetésére, annál jelentősebb az a szerepe, amit ezen érdekek közvetítésére és képviseletére hivatott intézmények, köztük a szakszervezetek is betöltenek. Csak így fogalmazódhatnak meg helyesen a párt politikájában kifejezett össztársadalmi érdekek is, hiszen azok nem függetlenül léteznek a különféle konkrétabb érdekektől. *A jól, rendeltetésszerűen működő szakszervezeti érdekképviselet ennélfogva a párt vezető szerepének is fontos feltétele.* Az ágazati, szakmai érdekek képviselete ilyenformán politikai érdek is.

E tényezőkből következik az, hogy az eddiginél *nyitottabbnak kell lennünk a tagság, az általunk képviselt rétegek viszonyai iránt.* Folyamatosan tájékozódnunk kell az életüket befolyásoló valamennyi lényeges körülményről. A folyamatosságot ebben az összefüggésben is hangsúlyozni kell, mivel az egyes ágazatok népgazdasági (világgazdasági) pozíciói rendkívül gyorsan változnak.

Mit tehetünk ezen a téren?

Erősítenünk kell a közvetlen kapcsolatot a szakszervezeti vezetés különböző szintjei és a tagság között. Fontos szerep hárul ebben az aktivistákra, mindenekelőtt a bizalmiakra abban, hogy a valóságos viszonyokat pontosan és gyorsan tárják fel. Célszerű a szakszervezeti munkában erősíteni a szocialista elemeket, hatékonyabban felhasználni a rendelkezésünkre álló szak- és tudományos apparátust *Nagyobb figyelmet kell fordítanunk az egyes ágazatok, szakmák sajátos problémáira.* Általában elmélyültebb, színvonalasabb elemző, szintetizáló munkára van szükség, amely a pillanatnyi helyzet mellett jobban számol a fejlődés várható irányaival, távlati kérdéseivel.

Nagyobb felelősséggel

A szakszervezetek mindenekelőtt az ágazati érdekképviseletet hangsúlyozzák, de nem közömbösek az általánosabb politikai érdekkel szemben sem. Elutasítják a politikával szembeni szindikalista elzárkózást, mert az ellenkezik a dolgozók alapvető érdekeivel. Ahogyan elvárjuk azt, hogy a politika tekintettel legyen a dolgozók nagyobb csoportjaira, a szakmai és ágazati érdekekre, éppen úgy akceptálnunk kell az általánosabb összefüggéseket kifejező, politikai érdekeket is. Ez nem független az előbbitől, annak szerves része, a dolgok mélyebb és lényegibb összetartozásának kifejezője. Ezt nem másért tesszük, hanem saját ügyünk, jól felfogott érdekünk, hogy ne csak a ma szemszögéből nézzük a társadalmi folyamatokat, hanem szélesebb, átfogóbb skálán gondolkodjunk. *A felelősséggel végzett szakszervezeti munkának széles horizonton kell folynia.* Ez megköveteli a politikai tudatosság sokoldalú fejlesztését mind a szakszervezeti tisztségviselők, mind pedig a tagság körében; jobban munkánk előterébe kell állítani a politizálást, tudatosabban kell vállalni a konfliktusos helyzetekből adódó konfrontációt; intézményesen is biztosítani kell a feltételeket ahhoz, hogy az ellentmondások megoldása elvszerű keretek között maradjon, ne tapadjon hozzá szubjektivizmus, ne fékezzék egzisztenciális megfontolások, presztízsszempontok.

Tulajdonképpen nincsenek és nem is lehetnek úgynevezett „nem politizáló" szakszervezetek. A kérdés lényege nem is az, hogy politizáljon-e a szakszervezet, hanem az, *hogyan politizáljon, milyen osztályérdekek, szempontok szerint.*

Jakab Sándor

Dombóvár—Rákosrendező

Ülésezett a bizalmitestület

Bizalmi testületi ülést tartottak március 27-én a dombóvári körzeti üzemfőnökségen. *Molnár Károly* elnöki megnyitóját követően megvitatták a szakszervezeti bizottság múlt évi munkájáról készített beszámolót.

Eszerint a szakszervezeti bizottság a határozatoknak megfelelően, az ügyrend betartásával igyekezett eleget tenni hivatásának. A döntési hatáskör jól érvényesült a segélyezési keret felosztásában, s érvényesítették a differenciálás elvét. Ennek is köszönhető, hogy senki sem kért indokolatlanul segélyt, miközben egyre több esetben a bizalmiak kezdeményezték a rászorulók támogatását.

Kedvező eredmények születtek az üdülőjegyek elosztása terén. A kérelmezők többsége élt azzal a lehetőséggel, hogy sorrendiségben két-három helyet is megjelölt; ezzel könnyítették a döntést, s csökkentették az egy helyre történő túljelentkezést. Az igényeket több mint 90 százalékban tudták teljesíteni.

Jó munkát végzett a társadalombiztosítási tanács és a nyugdíj-előkészítő bizottság. A nőbizottság tevékenysége is említésre méltó. Az egészségügyi albizottsággal karöltve 1983-ban is megszervezte — csomóponti szinten — a rákszűrő vizsgálatokat, szem előtt tartva, hogy *amikor a szakorvos és a technika helybe jön, nincs jelentős munkakiesés.*

Nem hallgatták el a beszámolóban a nehézségeket sem. Előfordult, hogy a népszerűtlen feladatok közben, egy-egy döntés után a tisztségviselőket nem a legszebb jelzőkkel illették. Ez főként a rendszerestől eltérő foglalkoztatás esetében volt gyakori; *a túlóráztatás, a pihenőnap megváltása során keletkezett egyéni sérelmek nyomán.* Gondokat okozott a progresszív adózás mind a túlórában dolgozók, mind a premizált dolgozók körében.

A vitában többek között felszólalt *Halmai Árpád*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára, aki összességében jónak értékelte az szb munkáját. Azzal a megjegyzéssel, hogy a jövőben a kulturális és nevelési tevékenységet a kiváló termelési munka színvonalához kell igazítani.

Ahhoz, hogy a szakszervezeti bizottság munkáját ezután is jónak lehessen tekinteni, továbbra is szükség lesz valamennyi tisztségviselő lelkiismeretes közreműködésére. *A dolgozókkal való őszinte beszéd még szorosabb kapcsolatot teremt*, s egy-egy kedvezőtlenebb döntés esetén is méltányolják az erőfeszítéseket.

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának bizalmi testülete március 22-én tartotta ülését a Hámán Kató vontatási üzemegység kultúrtermében. A múlt évben végzett munkáról *Szalai László* szb-titkár számolt be, egyben ismertette az idei feladatokat is.

A hozzászólásokra *Juszkó János*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság munkatársa válaszolt. *Viola János*, a pártszervezet titkára beszélt a bérfejlesztési gondokról, és az üdülőjegyek elosztásának helyesebb formáját javasolta. A küldöttek egyhangúlag elfogadták a beszámolót, a kollektív szerződés helyi függelékének kiegészítését, valamint a munkabizottságok erősítésére tett javaslatot.

Szocialista brigádok kitüntetése

Évente kerül adományozásra a *MÁV Kiváló Brigádja*, és a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* vállalati kitüntetés. Az elmúlt évben elért eredményeik alapján a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége az idén 106 felnőtt, illetve 15 ifjúsági brigádnak adományozott MÁV Kiváló Brigádja és MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetést.

A MÁV Kiváló Brigádja

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát az alábbiakban — vasútigazgatósági járműjavítók, építési szolgálat és egyéb szolgálati helyek bontásában — közöljük.

Budapesti vasútigazgatóság: Rákosrendező Körzeti Üzemfőn. November 7., és Váci Mihály; Kelenföldi Körzeti Üzemfőn. November 7. és Mészáros Károly; Győri Körzeti Üzemfőn. Ady Endre és Juhász Gyula; Balassagyarmat II. Rákóczi Ferenc; Nyugati Körzeti Üzemfőn. Március 15.; Komárom Körzeti Üzemfőn. Tyereskova; Cegléd Körzeti Üzemfőn. Tömörkény; Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn. dr. Münnich Ferenc; Ferencvárosi Körzeti Üzemfőn. Új élet, dr. Csanádi György és Clara Zetkin; Terézvárosi Pályafenntart. Főn. II. Rákóczi Ferenc; Balparti Biztosítóber. Fenntart. Főn. Zalka Máté; Ferencvárosi Pályafenntart. Főn. Petőfi Sándor MHSZ szocialista brigádja.

Miskolci vasútigazgatóság: Miskolc Biztosítóberend. Fenntart. Főn. MHSZ Béke; Hatvan—Füzesabony Pályafenntart. Főn. Haladás; Miskolc Pályafenntart. Főn. Hámán Kató; Sátoraljaújhely Pályafenntart. Főn. Lenin; Miskolc Építési és Hídfennt. Főn. Ybl Miklós; Miskolc Osztószert. Főn. Kossuth Lajos; Miskolc Körzeti Üzemfőn. November 7. és Haladás; Füzesabony Körzeti Üzemfőn. Kandó Kálmán, Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn. Március 21.; Szerencs Körzeti Üzemfőn. Kilián György; Hatvan Körzeti Üzemfőn. Kállai Éva és Jedlik Ányos; Miskolc Körzeti Üzemfőn. Jedlik Ányos szocialista brigád.

Debreceni vasútigazgatóság: Debrecen Körzeti Üzemfőn. Március 15. és Mérleges; Szolnok Körzeti Üzemfőn. Mező Imre; Püspökladány Körzeti Üzemfőn. Április 4.; Mátészalka Körzeti Üzemfőn. Varga Jenő Debrecen Pályafenntart. Főn. Dr. Csanádi György; Debrecen Építési és Hídfenn. Főn. Május 1.; Szolnok Biztosítóberend. Fenntart. Főn. Tisza; Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. Bláthy Ottó szocialista brigád.

Szegedi vasútigazgatóság: Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. Előre; Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn. V. Komarov; Szegedi Vasútigazgatóság Széchenyi István; Hódmezővásárhely Pályafenntart. Főn. Béke I.; Vésztő Körzeti Üzemfőn. Dózsa György; Szeged Építési és Hídfent. Főn. Petőfi Sándor; Szeged Körzeti Üzemfőn. Hunyadi János szocialista brigád.

Pécsi vasútigazgatóság: Kaposvár Körzeti Üzemfőn. Zrínyi; Nagykanizsa Körzeti Üzemfőn. Lenin; Pécs Körzeti Üzemfőn. Kandó Kálmán; Dombóvár Körzeti Üzemfőn. Petőfi Sándor; Gyékényes Körzeti Üzemfőn. Zalka Máté; Dunaújváros Körzeti Üzemfőn. Kossa István; Nagykanizsa Körzeti Üzemfőn. Hunyadi János; Pécs Biztosítóberend. Fenntart. Főn. November 7.; Kaposvár Építési és Hídfenntart. Főn. Gábor Áron; Pécs Körzeti Üzemfőn. Széchenyi István szocialista brigád.

Záhonyi üzemigazgatóság: Tuzsér-Komoró Petőfi Sándor; Záhony Gépesített Rakodási Főn. Baross Gábor; Fényeslitke Zalka Máté; Eperjeske Váci Mihály; Záhony Gépesített Rakodási Főn. Lenin szocialista brigád.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek brigádjai:

Járműjavító üzemek: Északi Járműjavító Ü. Steinmetz kapitány és Pattantyús-Sass; Landler Jenő Járműjavító Ü. Fábián Béla és Kilián György; Dunakeszi Járműjavító Ü. Szárnyaskerék II. és Ságvári Endre; Szolnok Járműjavító Ü. Ságvári Endre; Miskolc Járműjavító Ü. Dózsa György és December 4.; Szombathely Járműjavító Ü. Móricz Zsigmond és Ybl Miklós; Székesfehérvár Járműjavító Ü. Kun Béla (hegesztők); Székesfehérvár Járműjavító Ü. Kun Béla (vill. szer.); Villamos Fenntart. Építési Főn. Haladás szocialista brigád.

Építési üzemek és főnökségek: Budapesti Építési Főn. Széchenyi—Kandó; Debreceni Építési Főn. Kossuth Lajos; Szentes Építési Főn. Zalka Máté; Dombóvár Építési Főn. J. Gagarin; Celldömölk Építési Főn. Vasvári Pál; Magasépítési Főn. Kossuth Lajos; Hídépítési Főn. Alkotmány; Szak- és Szerelőipari Főn. II. Rákóczi Ferenc; Építési Géptelep Főn. Korszerű Vasútért; Kitérőgyártó Ü. Rózsa Ferenc; Gépjavító Ü. Öntő; Építési Gépjav. Ü. Zalka Máté szocialista brigád.

Hivatalok, intézmények: Tervező Int., Béke; Beruházási Iroda, Kandó Kálmán; Távközl. És Bizt. ber. Építési Főn. Bp., Felszabadulás 25.; Ügykezelési és Gazdasági Hiv., Baross Gábor; Számítástechn. Ü. Summa; BVKH, Váci Mihály; MÁV Vezérigazgatóság, Inter; Vasúti Tudományos Kutató Int., Ságvári Endre; MÁV Anyagellátási Ig., Dobó Katalin, MÁV Anyagellátási Ig., Ságvári Endre szocialista brigád.

A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja:

Bp. Nyugati Körzeti Üzemfőn., Barátság; Bp. Keleti Körzeti Üzemfőn., Baross Gábor; Komárom Körzeti Üzemfőn., Ganz; Szombathely Biztosítóberend. Fenntart. Főn., Petőfi Sándor; Záhony Üzemigazgatóság, Ho-Shi Minh; Záhony Pályafenntart. Főn., József Attila; Szolnok Járműjavító Üzem. Lenin; Debreceni Járműjavító Ü., Kilián György; Miskolc Biztosítóberend. Fenntart. Főn., Ságvári Endre; Debreceni Építési Főn., November 24.; Miskolci Építési Főn., Ságvári Endre; Távközl. és Bizt. Építési főn., Budapest. Che-Guevara; Kiskunfélegyháza, Jedlik Ányos; Dunakeszi Járműjavító Ü., Forgácsoló; Pécs Szertárfőn., Tarr Imre szocialista brigád.

28 millió 409 ezer tonna áru és 57 millió 319 ezer utas

(Folytatás az 1. oldalról)

nek 92,6 százaléka. Az elmaradás abszolút értéke 1 millió 961 ezer, illetve 1 millió 380 ezer tonna. (Ilyen mértékű lemaradásra még nem volt példa.)

Érdekes módon az első negyedévben megnőtt az átlagos áruszállítási távolság, melynek következtében — annak ellenére, hogy tonnában jelentős a lemaradás —

az áruszállítási teljesítményt kifejező árutonna-kilométer viszonylag kedvező volt.

Értéke megegyezik a báziszszinttel, és a tervezett értéktől is csupán 0,4 százalékkal marad el.

A már említett áruszállítás forgalmában bekövetkezett változás, a magasabb fajlagos fuvardíjbevételt jelentő nemzetközi áruszállítások emelkedése, s az alacsonyabb fajlagos bevételt képviselő belföldi áruszállítás csökkenése összességében kedvező hatást gyakorolt a MÁV fuvardíjbevételeire. Ez a bázishoz 6, a tervhez viszonyított 2,1 százalékos emelkedést idézett elő.

Meglepő viszont,

hogy a kisebb szállítási teljesítmények ellenére, romlott az áruszállítás minősége.

Az első negyedévben megnövekedett a vonatfeloszlatások, a gépre várások száma, ugyancsak romlott a rendező-pályaudvarok munkaerőhelyzete, s ezáltal az elegyfeldolgozó képességük, mely az elegymozgás lelassulását, a kocsiforduló idő növekedését idézte elő.

Kedvezőtlenül hatott a vasút üzemére a februári zord időjárás is.

Az elmúlt évihez képest emelkedett a záhonyi átrakó térség belépő áruforgalma. Átlagosan 9,7 százalékkal több széles nyomtávú rakott teherkocsiban 8,3 százalékkal nagyobb mennyiségű áru érkezett a térségbe. Az átrakás megfelelt az érkezés ütemének, melynek következtében a tavalyinál

napi átlagban 9,8 százalékkal több széles nyomtávú teherkocsi került át-, illetve kirakásra.

A normál nyomtávú teherkocsikba berakott áruk mennyisége is 10,5 százalékkal emelkedett.

A kilépő áruforgalom nem érte el az 1983. évi szintet. A szovjet vasutakra kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 92,8 százaléka volt a tavaly első negyedévinek.

Kedvező volt a korszerű tehervonati mozdonyok napi futásteljesítménye. A dízel- és villamos mozdonyok esetében ez a futásteljesítmény az első negyedévben átlagosan 1-2 százalékkal volt magasabb a tervezett értéknél.

Ami a személyszállítást illeti,

az első negyedévben 57 millió 319 ezer utast szállított a vasút,

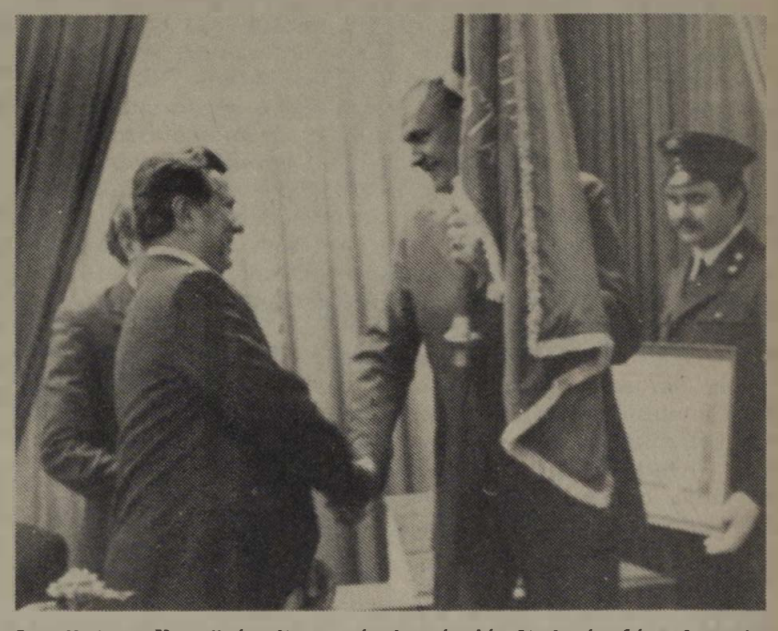
amely a bázishoz viszonyítva 102,6, a tervhez képest 100,6 százalékos teljesítést jelent. Emelkedett az átlagos utazási távolság is. Ennek következtében az utaskilométer-teljesítmény a bázishoz viszonyítva 5,7, a tervhez pedig 5,6 százalékkal emelkedett.

A személyszállítás minősége a menetrendszerűséget alapul véve 0,3 százalékkal javult. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő értéke 3,5 perccel emelkedett. A legjelentősebb késési időnövekedés — 12,2 perc — a nemzetközi expressz vonatok esetében volt.

A munkaverseny legjobbjai

Átadták a vörös vándorzászlót a debreceni vasútigazgatóságnak

Az igazgatóságok munkaversenyében az 1983. évi összesített eredmények alapján — a hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny első szakaszában — a *debreceni vasútigazgatóság* megismételte az előző évi eredményes munkát, így az újból kivívott első helyezéssel birtokában maradt a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által alapított *vörös vándorzászló*. Az ebből az alkalomból megtartott ünnepség színhelye a debreceni körzeti üzemfőnökség nagy oktatóterme volt, április 5-én.



Dr. Bajusz Rezső átadja a vándorzászlót Kulcsár József vasútigazgatónak

(Nagy Gábor felvétele)

Volosinovszki János, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte az ünnepség résztvevőit, köztük *Koszorús Ferencet*, szakszervezetünk főtitkárát, *dr. Bajusz Rezsőt*, a MÁV vezérigazgatóját, *J. P. Procsenkót*, a Szovjetunió debreceni főkonzulátusának konzulját, valamint Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár és Szolnok megyék párt-, tömegszervezeti, állami és tanácsi vezetőit, a fuvaroztató felek képviselőit.

Az üdvözlő szavak után *Kulcsár József* vasútigazgató tett jelentést az elmúlt évben végzett munkáról, az igazgatósághoz tartozó vasutasok helytállásáról, azokról az erőfeszítésekről, amelyek eredményeként ismét ez az igazgatóság nyerte el a vándorzászlót.

Az igazgatóság vezetője jelentésében *kiemelte a munkaversenyben élenjáró kollektívák munkáját*, mindenekelőtt a 642 szocialista brigád 6600 tagjának a helytállását. A szocialista brigádmozgalom születésének 25. évében a brigádok munkája ismét döntően járult hozzá a takarékossági, a munkaszervezési, a biztonsági és közművelődési célkitűzések teljesítéséhez. Személyszállítási tervét 100,2, áruszállítási tervét pedig 100,6 százalékra teljesítette az igazgatóság kollektívája. Javult a gyors- és expresszvonatok menetrendszerűsége, csökkent az egy vonatra jutó késési perc, emelkedett az utaskiszolgálás színvonala. Nőtt a teherkocsik átlagos terhelése, miáltal azonos mennyiségű árut 30 ezerrel kevesebb teherkocsiban sikerült elszállítani. Az előszállításban kiemelkedő vállalatoknak 3,4 millió forint fuvardíjat térített vissza az igazgatóság. A vasutasok jobb szociális ellátása, a javuló munkakörülmények is kedvezően befolyásolták a jó munkahelyi légkör kialakulását.

A vándorzászlót adományozó szervek nevében dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte az igazgatóság dolgozóit. *Külön kiemelte a házastársak, családtagok szerepét is, akik közvetett módon szintén hozzájárultak az eredményes munkához.* Felhasználta ezt az ünnepélyes alkalmat arra, hogy biztosítsa a vasutasokat arról, hogy a kormány nemcsak értékeli a gazdasági életben nélkülözhetetlen szerepet játszó vasút tevékenységét, hanem a következő években várhatóan hathatós anyagi segítséget is nyújt annak érdekében, hogy számottevően javuljanak a személy- és áruszállítás tárgyi, műszaki és személyi feltételei.

Ezután Koszorús Ferenc főtitkárral együtt átadta a vándorzászlót, illetve az annak megtartására jogosító oklevelet Kulcsár Józsefnek és Volosinovszki Jánosnak.

Az ünnepség további részében a kitüntetések átadására került sor, majd a MÁV Filharmonikus Zenekar — a Csokonai Színház művészeinek közreműködésével — ünnepi hangversenyt adott a vasutasok tiszteletére.

Elismerő oklevelet kapott a szegedi vasútigazgatóság

A szegedi igazgatóság dolgozóinak április 6-án adták át a MÁV Vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége „Oklevél" elismerést. Szegeden, a vasutas művelődési házban rendezett ünnepségen *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a résztvevőket, köztük *dr. Bajusz Rezsőt*, a MÁV vezérigazgatóját, *Gyócsi Jenőt*, a Vasutasok Szakszervezetének elnökét, *Nagy Károlyt*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkárát, *Török Józsefet*, az MSZMP Szeged városi bizottságának első titkárát, *dr. Bartha Lászlót*, a megyei pártbizottság első titkárát, *dr. Ágoston Józsefet*, a megyei pártbizottság osztályvezetőjét, *dr. Ágoston Józsefet*, az SZMT vezető titkárát.

Lovász Lázár vasútigazgató beszédének bevezetőjében hangsúlyozta, hogy ez az ünnepség jó alkalom arra, hogy számvetést készítsenek, s kifejezzék elismerésüket az élenjáró dolgozóknak, azoknak, akik elismerésre méltóan dolgoztak.

Az igazgatóság 1983-ban az összes mozdított árutonnatervet 101,1 százalékra, több mint 124 ezer többlet tonna elszállításával túlteljesítette. Az eredmények elérését elősegítette, hogy az év elején 15 fuvaroztatóval előszállítási megállapodást kötöttek, melynek eredményeként április végéig több mint 936 ezer tonna áru érkezett a területükre. A kirakások ösztönzésére pedig, a második félévben 60 fuvaroztatóval kötöttek a kocsiforduló idő javítását szolgáló ősziforgalmi megállapodást. Kiemelt fontossággal kezelték az irányvonatos rakodások szervezését, a kavicsbányák igényét szinte teljes mértékben, a cukorrépát pedig 90 százalékban ily módon fuvarozták. Egyre nagyobb szerepet kaptak a korszerű fuvarozási módok, a konténeres fuvarozás és a rakodólapos szállítás.

Fokozott figyelmet fordítottak a személyszállító vonatok menetrendszerűségére, a kulturált utazás javítására. S ezt nem kampány jellegű feladatként kezelték. Fizető utastervüket 2,23 százalékkal túlteljesítették, de az ismert okok miatt bevételi tervüket így sem tudták teljesíteni.

Beruházási célokra 450 millió forintot használtak fel, többek között 36,8 vágánykilométer pályát korszerűsítettek, 5 csoport kitérőt cseréltek, 3 fénysorompót helyeztek üzembe. *Kengyel—Martfű* között ívkorrekciót, a martfűi cipőgyárnak iparvágányt, *Ócsán* rakterületet építettek, befejezték a békéscsabai vontatási telep rekonstrukcióját.

Az idei feladatokról szólva a vasútigazgató kiemelte: a személyszállításban jobban kell alkalmazkodni az igényekhez, nagyobb gondot kell fordítani az utasok kiszolgálására. Az áruszállításban pedig a tervezett 11,4 millió tonna áru elfuvarozása, az igények kielégítése a cél.

Az igazgató után dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója gratulált a szegedi vasutasoknak. Megköszönte munkájukat, majd részletesen szólt a vasút, a vasutasok előtt álló feladatokról. Ezt követően a vezérigazgató és Gyócsi Jenő átadta az Elismerő Oklevelet Lovász Lázárnak és dr. Lugosi Józsefnek.

A jelenlévő párt és állami szervek nevében dr. Török József, az MSZMP Szeged városi bizottságának első titkára gratulált a dél-alföldi vasutasoknak.

Az ünnepség második részében a Szegedi Nemzeti Színház művészei adtak műsort.

HEGYESHALOM

Magyar—osztrák együttműködés a jobb eredmények eléréséért

A hegyeshalmi tanácsháza egyik terme március 23-án magyar és német szavaktól volt hangos. A vasúti határállomás MÁV- és ÖBB-dolgozói ugyanis ez alkalommal ott értékelték az évek óta tartó együttműködés eredményeit.

Az ünnepélyes hangulatú, baráti összejövetelen a magyar és az osztrák vasutasok megállapították, hogy az elmúlt évben nőtt a teljesítmény és javult a minőség. Pontosabban közlekedtették a vonatokat, és a késetten kezelt kocsik száma nem haladta meg a százat sem. Az összehasonlított mutatók alapján a magyar vasutasok tavalyi eredményei a jobbak.

Útkeresés buktatókkal

A Bánki Donát brigád magasabbra helyezte a mércét

Egymás után alakulnak a gazdasági munkaközösségek, növekszik az önként vállalt szerződéses túlórák száma. Az emberek tíz körömmel igyekeznek az elért életszínvonalat — akár erőn felüli túlmunkával is — biztosítani. A létszámhiány miatt a vasútnak is szüksége van erre a túlmunkára. S ebben a kényszerhelyzetben sokan latolgatják: *mi lesz a szocialista brigádokkal?* Szerencsére vannak brigádok, amelyek a várakozó álláspont helyett a mérce magasabbra helyezésével, megannyi buktatók között keresik a megújulás nem könnyű útjait. Ezek közé tartozik az Északi Járműjavítóban a mozdonyok villamos gépeinek javítását végző *Bánki Donát* szocialista brigád.

Az elődök nyomdokába léptek

— Ezzel a névvel már működött nálunk egy többszörös aranykoszorús szocialista brigád. A sok nyugdíjazás, de méginkább a munka átszervezése és a technológia változása miatt ez a közösség teljesen szétzilálódott. Az üzem több területéről történt átcsoportosítás után *két évvel ezelőtt alakítottunk ismét brigádközösséget*, s a tizennyolc dolgozóval közösen határoztunk arról, hogy megpróbálunk az elődök nyomdokába lépni. Ezért is vettük fel Bánki Donát nevét — tájékoztat *Mészáros Miklós* lakatos, a kis közösség szakszervezeti bizalmija.

Tóth József a brigád egyik tagja transzformátor lakatos volt korábban. Ő is az átszervezés után került a brigádba.

— *Nézze én nem örültem, hogy ide kellett jönnöm dolgozni.* A mozdonyok villamos gépeit ezelőtt két brigád javította, de a javított típusok és a technológia változása miatt nem lehetett a korábbi elkülönülést tartani. Ezért a két kollektívát összevonták. Mint ilyenkor lenni szokott a sok helyről összeverbuválódott emberek — köztük én is — kezdetben nemtörődöm módon álltunk a munkához. Nem volt összetartás, *18-an legalább tíz felé húztuk a „szekeret”*. Sokszor a türelem is hiányzott belőlünk, s olykor a vezetőkből is. Az azonban a kétéves együtt munkálkodásnak, a lassan kialakuló közösségi életnek tulajdonítható, hogy volt erőnk újítani és sikerült összerázni a közösséget.

A második évben már a hármas jelszó jegyében igyekeztek dolgozni. A mennyiségi terveket teljesítették, de a kezdeti bizonytalan légkör kedvezőtlenül éreztette hatását a munka minőségében. Így adódott, hogy a mozdonyok fő generátorainál, a villamos gépegységeknél sokszor a beemeléskor vagy a próba idején derült ki a hiba.

— Valóban, így volt — szólt közbe *Nemes Sándor* brigádvezető. — *Kis odafigyeléssel ezek megszüntethetők lettek volna.* Így például a szénkefetartók rossz beállítása és az ellenőrzés lazaságai miatt gyakori volt a kommutációs hiba. Olykor egyetlen csavar elmulasztott meghúzása miatt áramkörök nem működtek. Az ilyen figyelmetlenségeket a sorozatos alkatrészhiányok csak megsokszorozták. Szóval nem volt rózsás a helyzet. A közelmúltban kaptunk egy szénkefetartó beállító készüléket, s ez csökkenti a hiba lehetőségét. A munkánk minőségében az utóbbi hónapokban tapasztalható kedvező változást azonban a fokozott ellenőrzésnek, a nemtörődöm szemlélet megváltozásának tulajdonítom. Ezt nem volt könnyű elérni. Amikor az emberek a zsebükön érezték a rossz minőség hatásait, már könnyebb volt a dolgunk.

A gondok nem szűntek meg

— *Sajnos a gondjaink nem szűntek meg, legfeljebb megváltoztak.* Ez nem a legkedvezőbb a közösségi szellem erősítése szempontjából. Februárban például a brigád felét — a rossz alkatrész ellátás miatt kevesebb dízelmozdonyt tudunk javítani –, *más munkára csoportosították át.* A sokat emlegetett, szigorodó gazdasági körülmények nálunk így csapódnak le. Ne gondolja azt, hogy a nélkülözhető munkásokat adtuk kölcsön más brigádoknak. Sőt olyan követelményt állítottak elénk, hogy lehetőleg a tapasztaltabb, több területen hasznosítható szakismerettel rendelkező brigádtagokkal segítsük az átcsoportosítást.

Hogy mit szóltak ezek az emberek? *Nem tapsoltak örömükben, sem a villanyszerelők, sem a lakatosok.* Velük együtt beszéltük meg, el is mondták nemtetszésüket, de sértődés nem lett belőle. Ők is láthatták, hogy más brigádok is ilyen helyzetbe kerültek. A transzformátorszerelők például *a szokásos havi 14-16 trafó helyett csak kettőt* (nem tévedés!) *kaptak javításra.* Természetes, hogy ez nem adott annyi munkát, ami minden ember bérét fedezte volna. Elkerülhetetlen volt az átcsoportosítás. Ebből adódott, hogy régi transzformátorszerelők TC motorállórészeket tekercseltek átmenetileg. Hiába egyre inkább tudomásul kell vennünk, hogy ott kell dolgozni, ahol munka is van. Munkából pedig nincs hiány. *A vasút, a mi üzemünk, de valamennyiünk egyéni érdeke is, hogy a munka el legyen végezve.*

A szakszervezeti bizalmitól tudom, hogy időközben az átcsoportosított dolgozók többsége ismét a brigádban végzi munkáját. Több idő jut a közösségi életre is. Így például a brigád négy tagja, *Nemes Károly, Tóth József, Viczkó István,* és *Nemes Sándor* együtt voltak turistaként a szovjetunióbeli Lvovban. A közelmúltban a brigád együtt adott vért a Heim Pál Kórházban, ahol ismerősként üdvözlik őket. *Pálfi József* amatőr festő a brigádélet egyik motorja tagja a Vasutasok Szakszervezete Központi Képzőművészeti Körének.

Kapcsolatteremtés a képzőművészettel

— Éppen Pálfi József adta az ötletet, hogy szocialista szerződést kössünk a központi képzőművészeti körrel. Azt vállaltuk, hogy az elöregedett festő állványok, paravánok, vízcsapok, zárak javítását elvégezzük. Nézze nem akarjuk letagadni, hogy ez a szerződés nem egyéb egyoldalú kötelezettségvállalásnál. *Csak az volt a célunk, hogy negyed vagy fél évenként kapjunk egy bizonylatot az elvégzett munkákról, ami a brigád minősítésében számításba vehető.* Hogy a szerződésben miért nem kértünk segítséget például üzemi tárlat, vagy művészeti előadás formájában a képzőművészeti körtől? Valóban gondolhattunk volna erre is, hiszen a kör vezetői ezt fel is ajánlották. A sörmeccsek mellett ez konkrét kulturális vállalás lehetett volna. De nem lehet egy év alatt ennyit markolni.

— Biztos vagyok benne, hogy nemcsak a termelésben fogjuk a mércét magasabbra tenni, hanem ebben is. Ha néhányan elmegyünk a körbe dolgozni, s rácsodálkozunk az ottani festményekre, szobrokra, előbb utóbb adódik olyan igény, hogy ne csak a javításokért látogassunk el a Népszínház utcába — mondta a beszélgetés végén Mészáros Miklós.

Orosz Károly

A találmány neve: pneucont

Gazdaságos, megbízható, de egyelőre nem gyártható

Beszélgetés Bánhegyi Róbert kitüntetett feltalálóval



Bánhegyi Róbert (Laczkó Ildikó felvétele)

Az idén, a vasutas újítók és feltalálók közül a Kiváló feltaláló kitüntetés ezüst fokozatát *Bánhegyi Róbert*, a bronz fokozatát pedig *Újházi Imre* és *Visi János* kapta meg a pneumatikus féktechnikai diagnosztikai berendezés megalkotásáért. Mindhárman az Északi Járműjavító Üzem dolgozói. A kitüntetés átadása után Bánhegyi Róberttel beszélgettünk.

Vasutas családból származik. Nagyapja mozdonyvezető volt, és az édesapja is a vasutat szolgálta. Bánhegyi Róbert alig múlt negyvenéves. Tizenöt esztendeje dolgozik a MÁV-nál. Technikusként került az Északi Járműjavítóba Hamarosan csoportvezető, majd osztályvezető-helyettes lett. A Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett mérnöki diplomát.

A találmány lényegéről a munkahelyén beszélgetünk.

— Az üzem új diagnosztikai állomásának egyik eleme a pneucont — magyarázza *Bánhegyi Róbert.* — Az üzemben diagram-íróberendezés regisztrálja a javításra beérkezett vontató járművek részegységeinek állapotát. Előbb azonban szét kell szerelni a mozdonyt. *Sípos Laci* bácsinak, a műszaki ellenőrzési osztály egykori helyettes vezetőjének, aki már nyugdíjba vonult, támadt az az ötlete, hogy a diagramírónál tökéletesebb diagnosztikai készüléket alkossunk. A cél az volt, hogy a mozdonyok hibáit szétszerelés nélkül meg lehessen állapítani. *Sípos Laci bácsival, Újházi Imrével* és *Visi Jánossal* különböző megoldásokat próbáltunk ki, amíg megszületett a végleges változat. Ehhez az üzem vezetői is sok segítséget adtak.

A berendezést három évvel ezelőtt újításként ajánlották elfogadásra, de végül szabadalomként jegyezték be.

— A berendezés idő- és nyomásfüggvényeket mér — folytatja a feltaláló. — A lerajzolt diagramból következtetni lehet a nyomásváltozásra, illetve a hiba helyére. A kétcsatornás rendszer egy időben két folyamatot is vizsgál, például a fővezeték és a fékhenger működését.

— Hasznosították már a találmányt az Északin kívül is?

— *Igen. Az országban összesen tizenkét ilyen berendezés működik, többek között a Keletiben, Dombóváron és Szentesen.* A pneucont az Északiban a mérőállomás része, de azt még nem helyezték üzembe. Az állomás részére egy mikroszámítógépet is építettünk a fizikai jellemzők analíziséhez. Ezek a korszerű berendezések már feleslegessé teszik a régi hibakereső módszereket. A gép nem tévedhet. A műszerekkel mért adatokat mágneskazettán rögzítik és tárolják. Azok bármikor visszakereshetők. A diagnosztikai állomás az ide érkező és javítás után kimenő mozdonyok műszaki állapotát regisztrálja. Ha kiépül az országos hálózat, akkor az egész mozdonyparkot ezzel a módszerrel ellenőrzik. De ez még a távolabbi jövő.

— Ki gyártja a pneucontot?

— Erre a célra az üzemben alakítottunk egy gazdasági munkaközösséget. A Ganz-MÁVAG érdeklődött a találmány iránt. A BKV is üzemeltet már egy ilyen berendezést.

— Hány megrendelés érkezett eddig?

— Nem tudjuk pontosan, mert a megrendelések a járműjavító illetékes osztályára futnak be. A pneucont gyártását azonban a közelmúltban leállította az üzem vezetősége, arra hivatkozva, hogy az eddig készített tizenkét berendezés üzemi tapasztalatait kívánják összegezni, vizsgálni.

Bánhegyi Róbert elmondta még, hogy a készülék gyártásához szükséges alkatrészeket nehéz beszerezni. A maszek drágán adja, a közületeknél pedig két évvel előbb kell a megrendelést leadni. Ez azonban nehezíti a folyamatos gyártást. Az új pneuconthoz is megrendelték már az alkatrészeket, de egyelőre nem tudni, az üzem vezetői hogyan döntenek. Mikor összegzik az eddigi tapasztalatokat, és mikor kap ismét zöld utat a pneucont gyártása. Reméljük, nem kell sokáig várni, hiszen még a laikus is meggyőződhetett arról, hogy a találmány egyszerűbbé, gazdaságosabbá és megbízhatóbbá teszi a mozdonyok fékberendezéseinek ellenőrzését, javítását.

Kara Nagy Irén

Moszkva tizedik pályaudvara

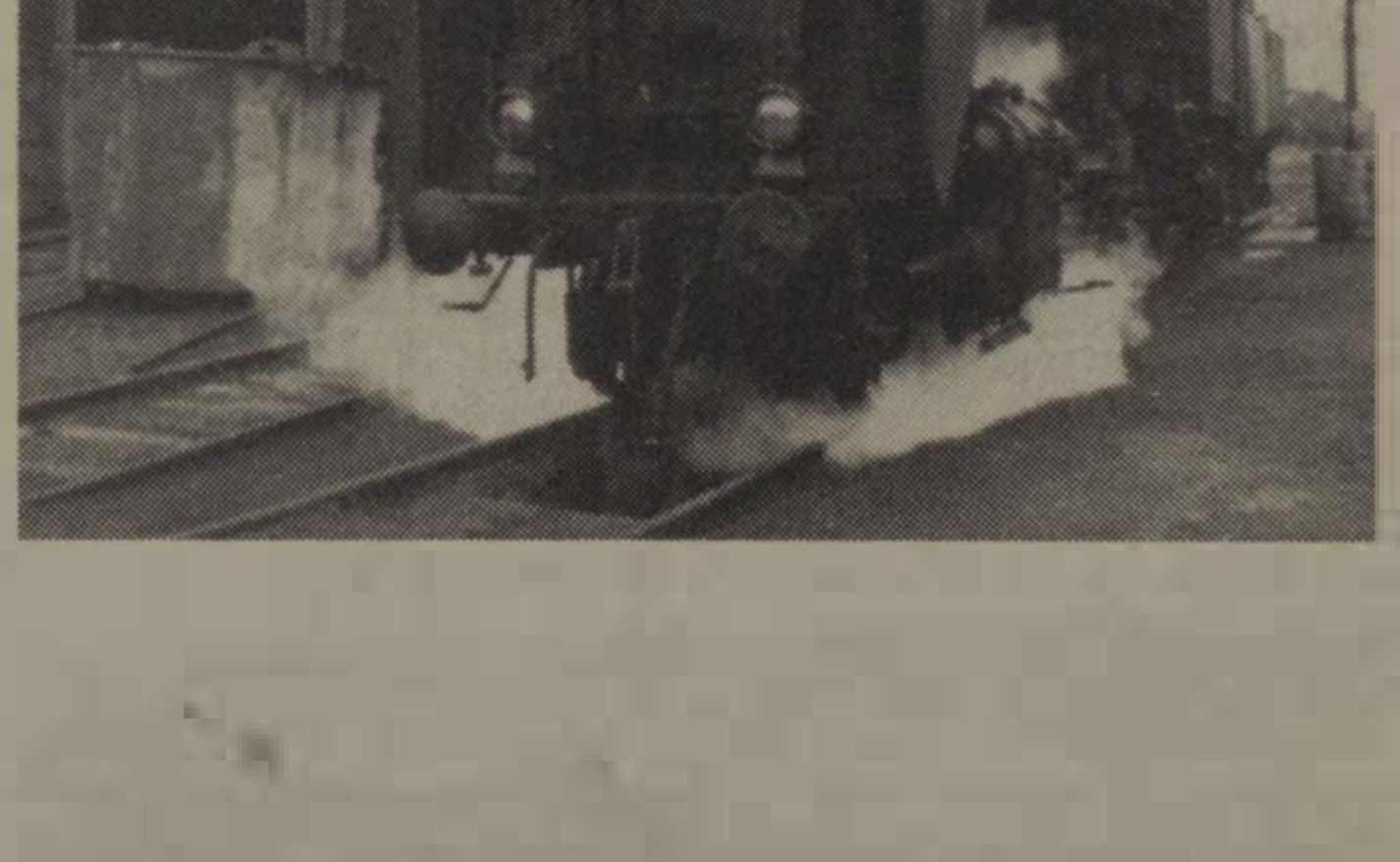
Új pályaudvar épül Moszkvában. Ez lesz a tizedik, s a város délnyugati részén készül el. Vendéglője, bevásárló központja és a vonatok megközelítésére szolgáló kényelmes kijáratai lesznek, s mivel közlekedési-forgalmi kereszteződési pontnál létesítik, a peronok, a gyalogosok haladásához, valamint az autóbuszok érkezéséhez, illetve indulásához tervezett vonalak többszintesek.

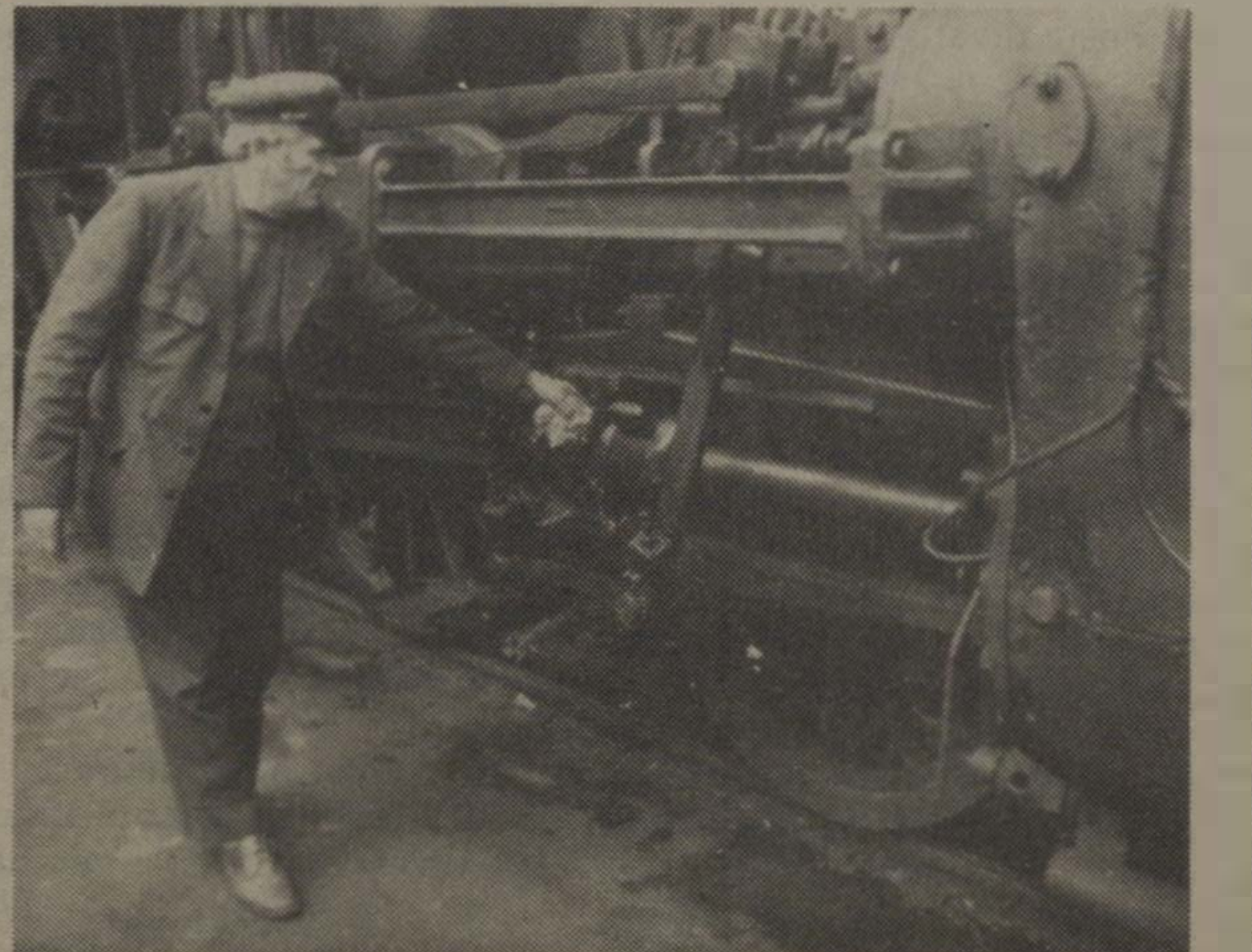
Az alsó szinteket autóbuszgarázsok és gépkocsik számára tartják fenn, de a két állomási peronhoz egyirányú forgalommal kapcsolódó közlekedés is az utasok kényelmét szolgálja majd.

Gőzösbúcsúztató Szegeden

A szegedi vontatási üzemegységnél az idén, március 31-én szűnt meg a gőzvontatás. Az odatartozó gőzösöket selejtezték, illetve másik állomásra telepítették. Az utolsó gőzmozdonyt — a 424—335-ös pályaszámút — házi ünnepségen búcsúztatták el azok a dolgozók, akik utaztak rajta és javították. A búcsúztatás napján nosztalgiavonatot indítottak Szeged és Röszke között. Képeink az utolsó 424-es indulás előtti pillanatait ábrázolják. Koszó Géza mozdonyvezető még egyszer átvizsgálja a jó öreg gőzöst.

(Nagy József felvételei)







Önkéntes határőröket tüntettek ki Szobon

Szobon és a sturovói közös határállomáson dolgozó vasutasok már több évtizede segítik a határőrség munkáját. A két szolgálati helyen — két csoportban — mintegy negyven önkéntes határőr tevékenykedik. E társadalmi tevékenység vállalói minden év tavaszán megbeszélik a tennivalókat.

Az idén március 27-én Szobon került sor a hagyományos összejövetelre, amelyen ott volt *Popre Gusztáv* határőrszázados és *Horváth József* a közös határállomás párttitkára. Az értékelőtanácskozáson *Juhász György* százados többek között méltatta azokat az önként vállalt portyákat, amelyeket a vasutasok szabad idejükben végeztek.

Ezt követően *Skripek György* állomásfőnök-helyettes mondott köszönetet kollégáinak az állandó készenlétet igénylő, önkéntes munkáért.

Az elismerő szavak után került sor a kitüntetések átadására. A balassagyarmati határőrkörzet versenyében a szobiak önkéntes határőrei harmadikok lettek. Az ezért járó oklevelet Popre Gusztáv százados nyújtotta át Honti Pál tolatásvezetőnek, a csoport parancsnokának. Ezenkívül *Kiváló Határőr* kitüntetésben részesült: *Lukács Károly* tolatásvezető és *Honti Pál*, akik közreműködésével határsértőt fogtak el.

(s)

Vasútegészségügy — közlekedésbiztonság (8.)

Fáradás, kimerülés, a szervezet túlterheltetése

Mielőtt még a fáradtság jelentőségével részletesebben foglalkoznék, úgy érzem nem árt ismétlésekbe bocsátkozni, röviden kitérni a közlekedésben közvetlen foglalkoztatott személyek magatartására, fegyelmezettségére, s felhívni a figyelmet a kiegyensúlyozatlan személyiségszerkezetű, életvezetésű személyekre. Ezek a kiegyensúlyozatlan, diszharmonikus személyiségszerkezetű egyének sok esetben nagyobb veszélyt jelentenek a mindennapi közlekedésben, mint esetleg egy testi fogyatékos, avagy valamilyen szervi betegségben szenvedő egyén. Ugyanakkor ezeknek a személyeknek orvos-egészségügyi szempontból való kiszűrése a legnehezebb. Ide tartoznak az ingadozó hangulatú személyek, akiknél a hangulati ingadozások az egész viselkedésükre kihatnak, nem képesek ezek felett uralkodni, a lobbanékony típusú személyek, akik már kisebb ingerekre is aránytalanul erős kirobbanással reagálnak. Természetesen ide tartoznak azok a gyenge akaratú személyek, akik italoznak, s alkoholos állapotban ülnek a volán mellé, avagy a közlekedésbiztonság szempontjából más, veszélyes munkaterületen állnak munkába.

A fáradtságnak három formája van

Mindezt azért látom fontosnak előrebocsátani, mivel ezeknél az egyéneknél a fáradtság jelei lényegesen korábban jelentkeznek, mint az egyébként kiegyensúlyozott életvezetésű egyéneknél.

A vasúti szolgálat fokozottan igénybe veszi a szervezetet. Hatványozottan vonatkozik ez bizonyos napszakokra, csúcsforgalmi időszakokra, bonyolult időjárási viszonyokra. Nem közömbös tehát az, hogy a vasutas dolgozók mennyire kipihenten, avagy éppen milyen fáradtan kezdik el a munkát. A kifáradás fiziológiás állapot, míg azt a normális kipihenés követi. A kimerülés a kifáradás felső határát jelenti. Amíg a kimerülést a normális kipehenés követi, ez nem hat károsan a szervezetre, de a túlerőltetés már igen. Kóros folyamatnak tekinthető, amikor a kimerítő tényezők napról napra felhalmozódnak.

A fáradásnak tulajdonképpen három formája van: *fizikai, szellemi és (emócionális) érzelmi.* Ezek az esetek többségében keverten jelentkeznek, más alkalmakkor valamelyik túlsúlyban van.

A fizikai behatásokat illetően a vasút területén a zajhatás, a vibráció, a hőhatás, a mozdony vezetése, huzamos időn át való egy helyben tartózkodás, a levegő szennyezettsége szerepelhetnek.

Szellemi tényezőként, a fáradás létrejöttében a közlekedésben közvetlenül foglalkoztatottaknál nagy szerepet játszik a tartós figyelem, a műszerek kezelése, míg érzelmi tényezőként a mozdonyvezetés, forgalmistáknál a forgalomirányítás, sorompó, váltókezelőknél a rájuk háruló feladat veszélyességének a tudata, a munka közben fellépő negatív élmények, hol tartós, máskor rövidebb-hosszabb ideig tartó stressz formájában.

Ha valaki már eleve fáradtan kezdi el a vasúti szolgálatát, például fáradtan száll fel a mozdonyra, magától értetődő, hogy a fáradtság jelei, annak következményei még kifejezettebben fognak jelentkezni, s így a mozdonyvezetőnél például a vezetés közbeni *ébersége, figyelmének tartóssága és összpontosítása bizony észrevehetően csökken*, s ezáltal a balesetveszély lehetősége fokozottabban fennállhat.

Három tényezőre hívnám fel a figyelmet, melyek a fáradás létrejöttében szerepet játszhatnak, nevezetesen az alvásra, a tv-nézésre, valamint a helytelen gyógyszerfogyasztásra.

Amint említettem, a fáradás fiziológiás, normális állapot, mely bárkinél jelentkezhet, amíg azt a teljes kipihenés követi. Ebben természetesen benne foglaltatik a teljes értékű, nyugodt alvásnak a szükségessége.

Az éjszakai alvást semmi sem pótolja

Nagyon fontos, hogy a napi munkájában elfáradt ember *időben feküdjön le, hogy biztosítva legyen a legalább 7-8 órai nyugodt, mély alvása.* A mai neuro-elektrofiziológiai kutatások birtokában már nagyon jól tudjuk, hogy az alvásnak több szakasza van. Ezek a szendergés, a felszínes alvás, a mély alvás, majd ismét a felszínes alvás, szendergés. Az idegrendszer és az egész szervezet regenerálódása, felfrissülése szempontjából *rendkívül fontos, hogy a szervezet mielőbb eljusson a mély alvás állapotába* és ez a mély alvás minél hosszabb ideig tartson. Az az egyén, ki későn vacsorázik, nehéz ételt fogyaszt, majd utána azonnal lefekszik, nehezen jut el a mély alvásig, s a felszínes alvás fokán maradva nyugtalanul alszik, forgolódik, álomképei vannak, s reggel szinte fáradtabban ébred, mint amikor lefeküdt. Ma már az elektroencefalográfiai vizsgálatok birtokában tudjuk, hogy egészen más elektromos hullámok jellemzik ezeket a nyugtalanul, felszínesen alvókat, mint a mélyen alvókat.

Itt kell mindjárt kitérnem a tv-nézésre is. Az egyértelmű, hogy a televízió hatalmas fejlődését jelenti a tudománynak, s ennek birtokában az emberiség az ismeretanyagok sokszorosának az élvezője lehet. Egyről azonban nagyon sokan megfeledkeznek, vagy nem is tudják a jelentőségét. Ez pedig a televízió helyes nézése. Az a személy, aki napi munkája után hazamegy, bekapcsolja a televíziót és a műsorzárásig s sötét szobában közelről nézi a képernyőt, több károsító tényezőnek teszi ki magát. *A legértékesebb alvási idő ugyanis az esti, kora éjszakai alvás.* Ha valaki a sötétben, közelről nézi a képernyőt, annak az idegrendszerét is erősen igénybe veszi. Nem egy esetben megbetegedést idézhet elő, például a fényérzékeny személyeknél a sajátos fényingerek hatására kialakuló eszméletvesztéses görcsroham ot válthat ki.

Televíziót legalább 3.5—4 méter távolságból, enyhe lámpafény mellett nézzünk, *s nem a műsorzárásig, az alvás rovására!*

A harmadik tényező, amivel röviden szeretnék foglalkozni, *a gyógyszerek helytelen és túlzott fogyasztása.* Az indokolatlan és túlzott mértékű gyógyszerfogyasztás, azon belül is elsősorban a személyiségre közvetlenül ható altatók, nyugtatók, izgatószerek, fájdalomcsillapítók forgalmának ugrásszerű emelkedése riasztó képet mutat. Míg 1970-ben (millió tablettában számítva) 5 969 altató tablettát, addig 1980-ban 11 403 tablettát forgalmaztak a gyógyszertárak. Nyugtatókból 1970-ben 7317, 1980-ban 62 403 millió tabletta fogyott el. Új gyógyszerek felfedezése, a gyógyszerterápia újabb és újabb eredményei, a gyógyszeripar gyors fejlődése váratlanul érte az orvostudományt. A gyógyszerek hatásossága mellett azok veszélyessége, mellékhatásai különös fontossággal bírnak a közlekedésben közvetlenül foglalkoztatott egyéneknél.

Gyógyszerből is megárt, ha sok

Az utóbbi időben gyakran találkozunk olyan közleményekkel, melyek az egyes gyógyszerféleségek káros hatásával foglalkoznak. Nem egy esetben megnyúlik a cselekvési reflexidő, csökken a figyelem tartóssága, aluszékonnyá válik az egyén. Saját gyógyszerkísérletem és klinikai gyakorlatból eredő tapasztalataim, valamint az irodalomnak ide vonatkozó adatai alapján már régen javasoltuk, hogy mindazon gyógyszereket, melyek a központi idegrendszerre mellékhatásokat kiváltó befolyással vannak, vasutas dolgozóinknál, ezen belül a közlekedésben közvetlen foglalkoztatottaknál, *csak előzetes figyelmeztetés után írjuk fel.* Az illető személyt minden esetben figyelmeztetni kell a mellékhatások veszélyeiről, s a gyógyszer alkalmazhatóságának idejéről. Nem is beszélve a gyógyszerek különös veszélyéről, ha netán az illető alkoholt is fogyaszt a gyógyszerfogyasztással egyidejűleg. Ez különös veszéllyel, *nem egy esetben életveszéllyel, sőt halálos szövődménnyel is járhat.*

A figyelmeztetésnek ki kell terjedni a felírt gyógyszer esetleges káros mellékhatásaira, különös tekintettel a közlekedésbiztonságra, s amennyiben indokolt, a gyógyszerszedés idejére az adott személyt átmenetileg el kell tanácsolni munkakörének gyakorlásától.

Nem tértem itt ki az időjárásváltozás és a fáradás közötti összefüggésekre, melyről ugyancsak sokat lehetne beszélni. Mindenesetre az időjárás-változás fáradást okozó hatását is lényegesen jobban elviseli az az ember, akinek harmonikus, kiegyensúlyozott az életvezetése, s aki a rendszeres alvás, testedzés, a normális étkezés, az alkohol- és lehetőleg a nikotinmentes élet híve.

Dr. Rábai Kálmán
Vége

A titkárság napirendjén

A panaszügyek intézése

Be kell tartani a harmincnapos határidőt!

A vasutas-szakszervezet központjába írásban érkező és személyesen, szóban tett panaszok intézésének összefogását 1983. februárjától a jogi iroda látja el. A középszerveknél ezzel a jogsegélyszolgálatot bízták meg.

A panaszügyek intézésének értékelésénél, nem csupán — az 1977. évi I. törvény jogi elhatárolása szerint — a panasznak minősülő ügyeket vizsgálták, hanem figyelembe vették azokat, a jóval nagyobb számban érkező kérelmeket, bejelentéseket is, amelyek munkajogi, társadalombiztosítási témákban érkeztek és nem tartoznak szigorúan a panasz jogi fogalma alá.

A szakszervezeti szerveinkhez érkező panaszok, kérelmek, bejelentések nagyobb részét jogsegélyszolgálataink intézik, kisebb részét a központ, illetve a középszervek közgazdasági, szociálpolitikai, társadalombiztosítási osztályai, illetve bizottságai, továbbá az alapszervi szakszervezeti bizottságok.

A panaszok elsődleges forrása

A panaszok, bejelentések, kérelmek túlnyomó részben a munkáltató szervek konkrét intézkedései ellen irányultak, illetve a dolgozókat megillető jogosultságok, szociális, jóléti ellátások igényléséhez kérték a szakszervezet segítségét.

Első helyen kell említeni a munkabérekkel, a különböző bérpótlékokkal, pihenőnapi, túlmunka, készenléti díjazással kapcsolatos reklamációkat, amelyek szinte kizárólag az utazó és a forgalommal közvetlenül összefüggő fordulószolgálatos dolgozók részéről érkeztek. E panaszok elsődleges forrása, hogy e dolgozók keresete nagyon sok tételből áll össze és a fizetésükről adott elszámolás ugyanakkor nem biztosítja az érintett dolgozók részére az elszámolás ellenőrzésének lehetőségét. Ez a körülmény, az egyébként hibátlan számfejtés esetében is bizalmatlanságot, kedvezőtlen munkahelyi hangulatot eredményez.

Rendszeresen érkeztek panaszok, amelyek az alacsony alapbérre, készenléti, ügyeleti díjakra vonatkoztak, illetve az egyes bérpótlékok saját munkakörükre való kiterjesztését igényelték. Az utazó dolgozók körében változatlanul kedvezőtlen hangulatot eredményez a túlórapótlék emelésének elmaradása.

A bérezéssel, anyagi juttatásokkal kapcsolatos panaszok mellett leggyakrabban a túlmunkával, a szabadnapok, heti pihenőnapok igénybevételével merültek fel problémák. De változatlanul sok a panasz a kirendelések, más munkakörbe történő foglalkoztatások miatt.

Viszonylag gyakoriak a társadalombiztosítási szolgáltatásokkal, illetve ügyintézéssel kapcsolatos panaszok. A panaszok elsősorban a szolgálati, korkedvezményes idő számítását reklamálják, a nyugdíj felemelését, kivételes ellátást kérnek. Ez arra utal, hogy számos szolgálati helyen nem kielégítő a munkaviszonyban, korkedvezményes munkakörben töltött idők nyilvántartása.

Ne formálisan . . .

A VSZTO-hoz érkezett, részben munkáslevélként nyilvántartott beadványok döntő része különböző ÖTA segélyek, gyógyászati segédeszközök igénylésére vonatkozott.

Feltűnően szaporodtak *a vasúti egészségügyi alkalmasság orvosi vizsgálatával, az egyes üzemorvosok tevékenységével kapcsolatos panaszok.* Sokan kifogásolták, hogy az orvosi vizsgálatok formálisak. A fellebbezések alapján folytatott másodfokú orvosi eljárás során több esetben meg sem vizsgálták a dolgozót. Előfordult olyan adminisztrációs tévedés is, amikor elcserélték a lecsoportosított dolgozó nevét, amiből az érintettnek anyagi kára is keletkezett. Több helyről jelezték, hogy a rokkant nyugdíjasok időszakos orvosi felülvizsgálata során nem közlik a dolgozóval, hogy egészségi állapota változott és ismét munkaképes. A dolgozó így nem, szerez tudomást arról, hogy ismét munkába kell állnia, csak utólag értesül arról, hogy megszüntették a rokkantsági nyugdíját. Emiatt előfordult, hogy a dolgozó hosszabb időn keresztül ellátatlan maradt.

Arra is érkeztek panaszok, hogy egyes üzemorvosok a szolgálati vezető kívánsága szerint döntenek alkalmassági, illetve a betegállomány kérdésében. A panaszok kivizsgálásakor több ízben megkerestük a MÁV Egészségügyi Igazgatóságot, azonban a válaszok többségéből arra a következtetésre kellett jutnunk, *hogy az Egészségügyi Igazgatóság inkább törekedett a „mundér becsületének" védelmére, mint a panaszok érdemi kivizsgálására és a szükséges intézkedések megtételére.*

A szociális ellátást illetően a legtöbb panasz a munkaruhák minőségével, a kihordási idővel, továbbá az elosztás rendszerével kapcsolatban merült fel. Az új munkaruházati utasítással a kihordási időre vonatkozó panaszok remélhetően csökkenni fognak.

Az üzemi étkeztetéssel kapcsolatosan a legtöbb reklamáció a pályafenntartási dolgozók részéről érkezett: *a nem biztosítható meleg étel helyett konzervet, pénzbeli térítést igényeltek.*

Gyakran merülnek fel panaszok a MÁV kezelésében lévő lakások karbantartásával kapcsolatban.

Sok panasz érkezett a megszüntetett vasútvonalak mellett élő vasutas nyugdíjasok részéről a menetkedvezményekkel kapcsolatban.

A partnerszervek segítőkészek

A panaszügyek elintézésében közreműködő partner szervek részéről segítőkészséget tapasztaltunk. A jogi iroda megkeresésére érdemi vizsgálatokat folytattak és megtették a szükséges intézkedéseket.

A panaszügyek intézése színvonalának további javítása érdekében elengedhetetlen az egységes nyilvántartás megvalósítása, továbbá az elintézés rövidítése, illetve a 30 napos határidő betartása. Az eddiginél jobban kell érvényesülnie a szakszervezet nevelő, meggyőző szerepének, különösen azokban az esetekben, amikor megalapozatlan, illetve vélt sérelmekkel fordulnak a szakszervezeti szervekhez. A megalapozott panaszok esetében pedig következetesebben, határozottabban kell érvényesülnie a szakszervezet érdekvédelmi funkciójának.

ÍGY VOLT RÉGEN

Bál a Kiskunságban

Hallott-e valaki a fiatalok közül a *gyüttment-bálról?* Előbb persze azt kellene elárulnom, hogy hol tartották valamikor ezeket a vidám összejöveteket. Nos, hát a Kiskunság egyik falujában, amerre Petőfi is sokat járt hajdanán. Csakhogy amikor ő élt, még más bálok divatoztak ezen a tájon. Az említett falunak egyébként vasútállomása van, sőt elágazóhelyként ismerték a térképen. Ezt azért fontos megjegyeznem, mert a gyüttment-bálokat egy ifjú vasutas szervezte, rendezte és hozta divatba.

Tudni kell még, hogy a községben — melynek nevét nem titkolom tovább, tehát Fülöpszálláson — büszke, református kiskunok laktak, akik az idegenből betelepült, többnyire katolikus jövevényeket egyszerűen csak „gyüttmentek"-nek hívták. Ilyen gyüttmentek voltak a *tisztviselők, alkalmazottak, vasutasok, tanárok, tanítók stb.* A falu közepén hatalmas méretű református templom uralta messzelátszó tornyával a vidéket, míg a katolikusok a faluszéli toronynélküli kápolnában dicsérték az urat vasár- és ünnepnapokon. Egyéb összejövetelre, pláne szórakozásra, művelődésre nem is gondolhatott senki.

Történt azonban 1924-ben, hogy a helybeli vasútállomásra új forgalmista került. Négy középiskolai osztályt végzett, ezüstcsillagos segédtiszt. Az életvidám, jó humorú, tevékeny, mindössze 29 esztendős fiatalember feleségével, 6 éves kisfiával és kétéves leánykájával az állomás területén levő barakkban kapott lakást, s minden különösebb ellenérzés nélkül vette tudomásul, hogy maga is egy gyüttment idegen, szinte másodrangú egyén a község tősgyökeres lakói között. *Se baj* — gondolta —, *majd megmutatjuk mi ezeknek a bennszülötteknek, hogy kik is azok a gyüttmentek!*

Összehívta a számbajöhető hasonszőrű, azonos érzelmű társait, és előadta tervét:

— Műsoros táncestélyt rendezünk, s a műsorban csak gyüttmentek fognak szerepelni . . .

Az ötlet mindenkinek tetszett, annál is inkább, mert a szervezés és a kivitelezés nagy részét a fiatal forgalmista vállalta. Összeállította és betanította a műsort. Verset faragott, elmondta, konferált, s ha kellett, beugrott bármelyik szerepbe. Mindenki alávetette magát kedélyes, de határozottságot, erélyt sugárzó egyéniségének. Aztán elérkezett végre az első gyüttment-bál ideje. A rendezés és a műsor óriási sikert aratott, ami azt jelenti, hogy a bennszülötteket valósággal elkápráztatta. Attól kezdve egészen más szemmel kezdték nézni a gyüttmenteket. Körülrajongták a fiatal vasutast, kérték, szinte követelték az új és még újabb gyüttment-bál rendezését, amihez maguk is felajánlották a segítséget. Nem csoda hát, hogy jó másfél évtizeden keresztül évente két-három ilyen bált tartottak Fülöpszálláson, egyre fokozódó sikerrel.

A forgalmista nem fogyott ki az ötletekből, energiával és lelkesedéssel is győzte. Kis lakásában folytak a próbák, majd egész szereplőgárda nevelődött a keze alatt. A gyerekek — akik ott kíváncsiskodtak a próbák alatt — a szövegeket megtanulták, fújták. Néhány versre, kupléra ma is emlékszem. Az egyik például így kezdődött: *„Szereznék száz liter tejet Pesten / Megfürdetném benne gyenge testem / S ha kijönnék, felsóhajtanék szívből: Hála isten kivagyok a vízből."*

A jelenetek, a színművek tartalma is megmaradt az emlékezetemben, hiszen később már magam, valamint a kishúgom is szereplői voltunk egy-egy darabnak. Így léptünk fel például a *Falu rosszában . . .*

Az olvasók közben bizonyára rájöttek, hogy a szóbanforgó forgalmista nem volt más, mint *Major József* az én felejthetetlen, drága jó *édesapám.* Mindig büszke voltam arra, hogy a Fülöpszálláson töltött másfél évtizede alatt mennyi szép, kedves órát, szórakozási lehetőséget adott egy alföldi nagy községnek és környékének, miközben egy új fogalmat vitt a köztudatba: a *gyüttment-bált.*

Hadd mondjam még el apámról, hogy a felszabadulás után Budapestre helyezték, a Keleti pályaudvarra. Ott is igyekezett mindig tenni az emberekért, s ennek elismeréseképpen választották meg a szakszervezeti bizottság elnökévé. *Szolgálat közben érte a halál, 1958-ban.*

Dr. Major Jenő,
ny. állatorvos

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk

Fejér megyei Hírlap

Sárbogárdon, kertes házban él feleségével *Boros Lajos* nyugdíjas vasutas. 1945 tavaszán, a felszabadító harcok során nagy bátorságról tett tanúbizonyságot: *társaival kimentett a tűzvonalból, a németek ellentámadása közben egy szovjet kórházvonatot.*

A történet sok évvel később folytatódott, amire Boros Lajos így emlékezik:

— Valamikor, úgy hetvenhárom táján járt itt *Nikolaj Severjan*, az egykori kórházvonat parancsnoka. Eljött ide Sárbogárdra, kérdezte, megvan-e még az a vasutas, aki akkor, azon az éjszakán vonatra szállt . . .

A kitüntetést Budapesten adták át Boros Lajosnak, s vele együtt azoknak is, akik akkor szolgálatot teljesítettek.

Boros Lajos alapító tagja a sárbogárdi, Kótai Imre nevét viselő munkásőregységnek, s szolgál most is, hetvennyolc évesen.

Népújság

A MÁV Hatvan—Füzesabony Pályafenntartási Főnökség területén a szocialista brigádok fontos feladatuknak tekintik az újítást. 1983-ban például 36 újítást adtak be a főnökség területén. És a folyamat változatlanul tart: *ebben az évben már újabb kilenc újítást nyújtottak be a dolgozók, illetve a szocialista brigádok tagjai.*

Ugyancsak emelkedett a beadott, és bevezetett újítások száma a hatvani körzeti üzemfőnökség területén

Kisalföld

Sopronban új épületrészekkel bővült az Arany János utcai szakosított orvosi rendelő, amelyet a GySEV és a MÁV dogozói vesznek igénybe.

A vasúti orvosi rendelő bővítéseként elkészült új épületrész terveit a GySEV Igazgatóság tervezőcsoportja készítette. A több mint kétmillió forint költség nagy részét a GySEV állta, de az új szakrendelő szinte valamennyi téglájában a vasutasok félszázalékos önkéntes támogatási alapjának hatszázezer forintos hozzájárulása is benne van. Az építési munkákból a két vasút építési és fenntartási főnökségein kívül a Kapuvári Építőipari és Faipari Szövetkezet, a Soproni Vegyesipari Vállalat és a Gázművek dolgozói is kivették a részüket, a GySEV építő brigádjai pedig négyszáz óra társadalmi munkával a költségekhez is hozzájárultak.

Az új épületszárnnyal a rendelőintézet csaknem kétszeresére bővült. Az új részben belgyógyászati és gyermekgyógyászati szakrendelő kapott helyet, az új, nagy teljesítményű röntgengépeket a Vasútegészségügyi Igazgatóság bocsátotta a soproniak rendelkezésére. A bővítés ugyanakkor azt is lehetővé tette, hogy a régi épületszárnyban az ideg- és a sebészeti szakrendelés is megkezdődjék, a laboratóriumi vizsgálatokat pedig az eddiginél korszerűbb körülmények között folytathassák.

A kibővített orvosi rendelőben nem kevesebb, mint 7 ezer ember kaphat magas szintű ellátást.

Szolnok megyei Néplap

A MÁV Debreceni Igazgatóság területén 314 őrház van, ebből 23 Szajol és Püspökladány között. Eddig 126 házat bontottak le. Az őrházak általában 90-100 évesek, a legöregebbet 1860-ban, a legfiatalabbat 1935-ben építették.

Mi lesz az őrházak sorsa? Miért bontják le egyiket a másik után?

— *Ezek az épületek elég rossz állapotban vannak, mert régiek.* — mondotta *Molnár Lajos*, a debreceni igazgatóság osztályvezető helyettese — Nincs vagy alig van közmű, esetleg villany, kút, de a kutakra is egyre több a panasz. A MÁV szolgálati lakásainak többsége városokban, falvakban van. Rendszerint a kispénzű vagy nagycsaládos dolgozók költöznek be még ma is az őrházakba, olyanok, akiknek nem tudunk másutt szolgálati lakást adni, vagy nem tudunk saját erőből — vállalati támogatással — lakást venni, építeni. Persze, előbb-utóbb mindenki szeretne elkerülni az őrházakból. Újakat már nem építünk, a régiek sorra elöregszenek, s ha a lakók elköltöznek, akkor lebontjuk őket. *Az őrházak lassan megszűnnek.* A villamosítás, a technika, a településfejlesztés „megeszi" őket. Eljárt felettük az idő.

Tolna megyei Népujság

A bátaszéki vasútállomás közvetlen szomszédságában találjuk a MÁV üzemi konyháját. Naponta átlagosan háromszáz személyre főznek itt ebédet, és a fogyasztók nagy többsége nehéz fizikai munkát végez.

A konyhán hat nő dolgozik. Mindennap már előre tudják, hogy kinek mi lesz a munkája, ki főzi a levest, és ki a második fogást. Akik aznap főznek, reggel *Lévai Mihályné* konyhavezetőtől vételezik az árút. Délben hárman tálalnak, ketten mosogatnak és egy folyamatosan besegít. Egyszerre hatvan embert tudnak az étkezőben fogadni. A konyhai munkát tésztadagasztó gép, robotgép, burgonyahámozó és galuskaszaggató könnyíti meg. Egy hűtőládájuk és három hűtőszekrényük biztosítja a zavartalan munkát.

A beszerzés bázisai: a mohácsi FÜSZÉRT-fiók, a bajai hűtőház, a mözsi ZÖLDÉRT és a kistermelők. Az olcsóbb nyersanyagok vásárlására törekednek, mert akkor többet tudnak az asztalra tenni.

Hajdú-Bihari Napló

Nyolcvanéves a MÁV Püspökladányi Fatelítő Üzeme. Az évente mintegy 270 millió forint értékű árút előállító fatelítőben háromszázan dolgoznak. Termékeik — amelyek az ország keleti részének vasúti faigényét elégítik ki — egyik felét telített talpfák és pallók, másik felét fűrészelt áruk, rakodólapok, zsalutáblák és mezőgazdasági ládák adják. Tavaly például 10 ezer 300 köbméter talpfát, négy és fél ezer sóval telített pallót, százezer rakodólapot és 35 ezer ajtóbetétlapot, zsalutáblát készítettek el.

Mint *Szujer István* üzemvezető elmondta, gyártási tevékenységük, amelynek alapprofilja a faanyagvédelem és a fatelítés, egyre inkább a fűrészelt faipari termékek felé tolódik el, mert a talpfákat kiszorítják az olcsóbb, vasbetonaljak.

Az üzemben következetesen foglalkoznak az energiatakarékossággal, tavaly 3 millió forintot takarítottak meg azzal, hogy az olajtüzelést központi gőzfűtéssel váltották fel.

Zalai Hírlap

A gelsei általános iskola udvarán kiöregedett vasúti kocsik „parkolnak", olyan természetességgel, mintha az indítást jelző sípszóra várnának.

Kovács Gyulától, a helyi művelődési ház igazgatójától megtudjuk, hogy a MÁV segítségével szerezték be a kimustrált kocsikat. Az iskolaudvarban a gyerekek máris nagy előszeretettel rohangásznak a kocsik körül, hiszen tudják, hogy az egyik úttörőszobaként az ő birodalmuk lesz. A másikban a tervek szerint ifjúsági klubot rendeznek be. De az elképzelések szerint Landler emlékkiállítás is helyet kaphat az egyik öreg kocsiban

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Évtizedes visszafogottság után:

Pápa és szárnyvonalai a fejlesztés küszöbén

A Magyar Vasutas idei 3. számában *„Nem árt senkinek, ha beszélünk róla"* címmel terjedelmes cikk foglalkozott a *Csorna—Pápa—Tatabánya—Alsó* közötti személyszállítás helyzetével. Kívánatos, hogy a cikkben említett gondokkal kapcsolatban az újság olvasói kiegészítő tájékoztatást kapjanak.

Pápa csomópont helyzetét a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása alapvetően nem érintette, mégis a koncepcióval függött össze, hogy a Pápáról leágazó csornai, illetve tatabányai szárnyvonalak és Pápa állomás csomópont jellegű létesítményeit, berendezéseit a fejlesztések során nem vehettük figyelembe. *Az évtizedes visszafogottság nagymértékben közrehatott abban, hogy a szárnyvonal vontató és vontatott járművei színvonalukban messze elmaradtak a fővonal technikai és kulturáltsági szintjétől.* A szárnyvonalak megszűnésének lehetősége érzékenyen érintette a vontatójárművek karbantartó- és javítóbázisát. A régi gőzvontatási telep elavult mozdonyszínének a műhelyei, — bár az elbontást többségükben elkerülték — nem alkalmasak korszerű járművek fenntartására.

A létesítmények elmaradottsága hatott az itt dolgozók szemléletére is. Nem véletlen tehát a pápai térségben a dolgozók elkeseredettsége, a kilátástalanság érzése. Ez a háttér a cikkben érintett kérdéseket más megvilágításba helyezi. A végrehajtó szolgálat megkérdezett dolgozóinak szavai a vasutat féltő szemléletet tükrözik. Többségükben ők is, és az irányítás magasabb posztján állók is megteszik mindazt, amire az adott lehetőségeken belül a helyzet javítása érdekében szükség van.

A cikk szerzőjének személyes tapasztalata, — ami a személyvonatok tisztaságára, megfelelő felszereltségére, a fűtési technológia kedvező változására vonatkozott, — nem egy egyedi jelenség. Időközben a kályhafűtéses kocsik végleges kicserélése a városi pártbizottság által jelzett várható időpontnál hamarabb, — *már február 1-én* — megtörtént. *Biztos vagyok abban, hogy a szárnyvonal személyszállításában ez a változás fordulópontot, egy gyorsabb ütemű korszerűsítés kezdetét jelenti.*

A csomópont felvételi épületének átalakítása 3 éve megkezdődött. A teljes rekonstrukció eddigi szakasza mintegy 12 millió forint ráfordítást igényel. Az utasforgalom szempontjából érintett épületrészek készültségi foka 90 százalékos. 1984. végére, az ütemezés szerinti befejezéskor korszerű, az utazóközönség igényeit is kielégítő utasforgalmi és szolgálati épülettel rendelkezik majd Pápa állomás.

Kimozdult a holtpontról a pápai fűtőház átépítésének ügye is. A volt mozdonyszín átalakítására a vázlatterv elkészült. *Az átépítést a II. félévben kezdi a kivitelező.* A munka során a tetőszerkezet kicserélése mellett a korszerű vontatójárművek üzemeltetéséhez szükséges fenntartási bázis is kialakul. Gondoltunk a környezetvédelemre is, ezért a vontatási telep olajos szennyvizeinek tisztítására a *Somogyi-Morva* féle olajleválasztó létesül, amely a városon keresztül folyó Bakonyér szennyezését megszünteti.

A széntüzelésű, füstös személykocsik múzeumba kerülnek, — jegyvizsgálói szolgálat kényszerű kályhafűtő jellege ezzel a múlté lett — mint ahogy a szárnyvonali kiszolgálásban jelentős feladatot teljesítő 275-ös gőzmozdonyokat is selejteztek. Ma már legfeljebb betontalpazatra állítva, a múlt iránt érdeklődők számára nyújtanak látványosságot.

Tudjuk, hogy a vasút a népgazdaság más szállító szervezeteivel csak akkor képes versenyben maradni, ha szolgáltatásaival vonzerejét visszaállítja. A maga területén rendet tartó, a kezdeményező készséggel rendelkezők táborának erősítése azonban továbbra is kívánatos. *Az igazgatóság dolgozói eddig is és ezután is arra törekednek, hogy a személyszállítás kulturáltságában kézzel fogható előrelépést érjenek el.* A pápai térséghez hasonló, nagyfokú elmaradás pótlása azonban nem rövidtávú feladat, s mai helyzetünkben különösen nagy körültekintést és kitartást igényel. A szűkös fejlesztési keretek között kell megtalálni a fővonalak nagyobb igényeit kielégítő, és a szárnyvonalak utasainak jogos elvárásával találkozó elosztási arányokat.

Vitathatatlan, hogy a pápai vasúti csomópont és a Csorna—Pápa—Tatabánya-Alsó közötti vasútvonalak szükségességét az élet igazolta. A korszerűbb szállítási feltételek kialakítása megkezdődött. A tervek megvalósítása, előrelátható folytatása biztosított.

Kapronczai János
igazgató

Válasz a Déliből

Megvédik az utasokat

A Magyar Vasutas március 1-i számában megjelent, az *„Ez már nemcsak tarhálás"* című cikkel kapcsolatban az alábbiakkal szeretnénk reagálni:

Budapest-Déli pályaudvaron a közrend és közbiztonság jónak mondható. A leírt esetet kivéve eddig rablótámadás, tarhálás nem fordult elő. Az állomásfőnökség jó kapcsolatot alakított ki az I. kerületi Rendőrkapitánysággal és a Déli pályaudvar körzeti megbízottjával. *Rendőreink nap mint nap „átszűrik" az utazóközönséget,* és a nem kívánatos elemeket eltávolítják. Több közös akciót szerveztünk a kerületi rendőrkapitánysággal, s ebben a Déli pályaudvar önkéntes rendőrei és a vasútrendészek is részt vettek. Az ilyen akciók során nem egy körözött bűnöző, köztük csavargó fiatalkorúak akadtak horogra.

Budapest-Déli pályaudvar társadalmi és gazdasági vezetése is mindent megtesz az utazóközönség védelmére. Kértük az I. kerületi Rendőrkapitányság vezetőjét, illetve a pályaudvar körzeti megbízottját, hogy az utasellenőrzés során még nagyobb figyelemmel ellenőrizzék az induló vonatokat.

Utasítottam az ügyeletes tiszteket, hogy a kritikus időszakban, azaz a szerelvények betolását követően ők is sűrűbben ellenőrizzék az induló vonatokat, és természetesen kérem a vasutas önkéntes rendőreink segítségét is.

Milánovits István
állomásfőnök

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztálya és a Kórusok Országos Tanácsa hazánk felszabadulása 40. évfordulója tiszteletére pályázatot hirdet *új énekkarok munkás- és ifjúmunkás- énekkarok alakítására.*

A pályázat célja:

a magyarországi munkásénekkari mozgalom hagyományait és a közös éneklés új tartalmi és formai jegyeit egyesítve szélesíteni a kórusmuzsikát értő, szerető és művelő fiatalok körét.

A pályázat feltételei:

1. A pályázaton részt vehet minden üzem, vállalat, intézmény, ipari vagy mezőgazdasági szövetkezet, amely az új énekkar erkölcsi támogatását, – önálló vagy más szervekkel közös – fenntartását biztosítja.

2. A megalakuló énekkarok lehetőleg 30-40 főnyi tagsággal kezdjenek munkához.

– Törekedjenek arra, hogy tagjaik többsége 30 évnél ne legyen idősebb.

— Üzemi énekkar esetén tagjaik jelentős része az üzem, vállalat fizikai dolgozóinak, és azok hozzátartozóinak köréből kerüljön ki.

— Kívánatos, hogy a kórusban az adott üzem, vállalat szakmai utánpótlási bázisát jelentő szakmunkásképző intézet, vagy szakközépiskola tanulói is részt vegyenek.

— *Különösen számítunk férfi- és fiúkórusok alakulására.*

— *Azoknak az énekkaroknak pályázatát fogadjuk el, amelyek e felhívás megjelenése után alakultak.*

3. Alapkövetelmény, hogy

— *Az új énekkar legyen képes népdalcsokrok, mozgalmi és tömegdalok előadásán túl, egyszerű két-három szólamú művek — beleértve a kortárs muzsika ilyen alkotásait is — bemutatására;*

— *Kapcsolódjon a munkahely kulturális életéhez és segítse elő az együttes közösségi tevékenységének kibontakozását, művészi, szakmai ismereteik bővítését, a társművészetekkel való ismerkedést.*

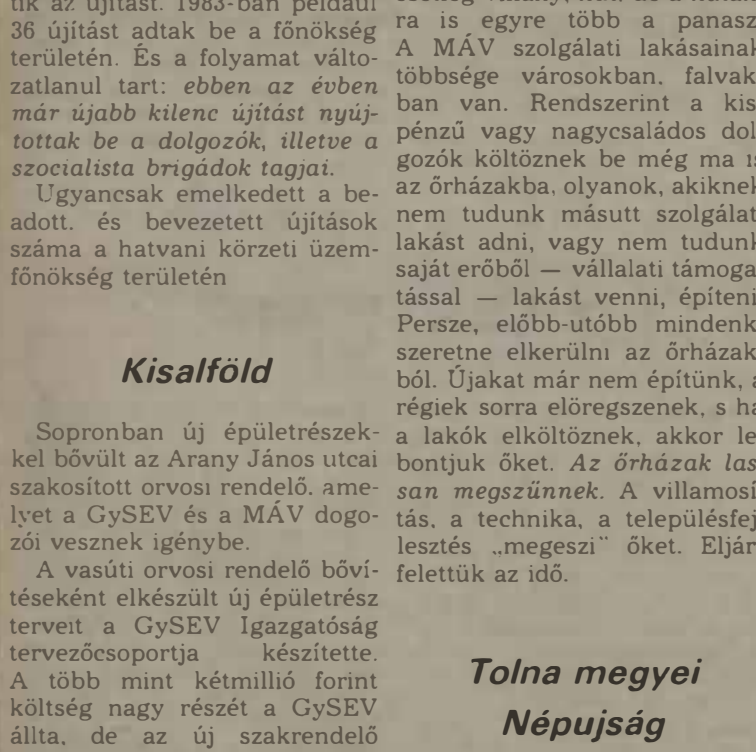
4. Az énekkarok művészi és közösségi tevékenységét 1985 első negyedévében szakértői testület értékeli és a megjelölt feltételeknek megfelelő együtteseket — teljesítményüktől függően — 10-20 000 forint jutalomban részesíti. A legkiválóbbak jutalomhangversenyére 1985 áprilisában kerül sor.

5. A pályázatra alakuló énekkarok 1984. október 1-ig jelentkezzenek a KÓTA titkárságán (1370 Budapest, Vörösmarty tér 1.) A borítékra kérjük ráírni: „SZOT—KÓTA Kóruspályázat".

A jelentkezéshez szükséges űrlapok beszerezhetők a Kórusok Országos Tanácsánál, a megyei KÓTA szervezeteknél, az iparágiágazati szakszervezetek, a szakszervezetek megyei tanácsa, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa kulturális, agitációs és propaganda osztályain.

Kórusok Országos Tanácsa Titkársága

SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztály



— Sikerült megteremtenünk a karbantartás személyi és tárgyi feltételeit



— Maga mit alkot?
— Véleményt a MÁV-ról.

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

Brigádok a városért

A miskolci járműjavító három kitüntetése

Április 4-e előtt értékelték a Miskolc városa javára végzett társadalmi munkákat és számba vették a társadalmi munkások tevékenységét. A miskolci járműjavító üzemben 1983-ban is két kommunista műszakot teljesítettek. Ezenkívül brigádonként vállalt munkákat végeztek, amelyek között nemcsak a vasúti teherkocsi-javítás teljesítményének növelése volt lemérhető, hanem a város vadasparkjának építésében való közreműködés üzemi és helyszíni munkákkal, két iskolának és bölcsődének a patronálása, MHSZ-lőterek és -létesítmények karbantartása. Az így végzett munka a kommunista műszakokkal együtt megközelíti a 10 ezer munkaórát és az egyéb társadalmi munkákkal pedig a 22 ezer órát.

A brigádok között első helyezést ért el a tűzikovácsok *dr. Münnich Ferenc* szocialista brigádja, második a kocsijavító üzem *Rónai Sándor* szocialista brigádja, míg a harmadik a megmunkáló osztálybeli *Martos Flóra* alapszervezet tevékenységének elismeréséül.

A kommunista műszakok múlt évi teljesítménye után járó összegből a járműjavító üzem kollektívája több mint 100 ezer forinttal segítette, egyrészt a város gyermekintézményeit, másrészt a vértranszfúziós állomás megvalósítását.

Az üzem tevékenységét nemcsak a KISZ alapszervezet első díjának adományozásával ismerte el a város vezetősége, hanem azzal is, hogy az üzemnek a *„Közösségért"* elismerő plakett arany fokozatát adományozta. Ezzel egyidejűleg *Varga Zoltán* üzemigazgatónak, mint a társadalmi munkában kiemelkedő teljesítményt nyújtó üzemi kollektíva vezetőjének, a *Közösségért* kitüntető érem arany fokozatát adományozta.

Nyugdíjas búcsúztató Szegeden

Meghitt, bensőséges búcsúztatóra került sor március 30-án Szegeden, az igazgatóság központjában. *Ács Sándorné*, az üzemi konyha vezetője és *Boka Istvánné*, a házkezelőség ügyintézője három évtizedes szolgálat után vonult nyugdíjba. Őket köszöntötték a kollegák, az igazgatóság, valamint az épület- és hídfenntartó főnökség vezetői, a társadalmi szervezetek képviselői.

Sajtos Péter igazgatóhelyettes méltatta a két munkatárs vasúti pályafutását. Ács Sándorné 1953-ban lépett a MÁV szolgálatába. A politikai osztályon irodakezelő, majd 1956-tól nyugdíjazásáig az üzemi konyha vezetője volt. Közel harminc évig szakszervezeti bizalmiként tevékenykedett.

Nyugdíjas vasutasok a debreceni úttörővasútért

A debreceni vasutasok nyugdíjas csoportja csatlakozott a hazánk felszabadulása 40. évfordulója tiszteletére indított szocialista versenymozgalomhoz. Debrecent 1944. október 19-én szabadították fel a szovjet hadsereg katonái, nehéz, sok véráldozatot kívánó harcban. Tudvalevő, hogy 1944 decemberétől 1945 áprilisáig Debrecen volt az ország ideiglenes „fővárosa", innen indult ki Magyarország demokratikus újjászületése.

E történelmi tényekre emlékezve *a nyugdíjas csoport vállalta a Nagyerdőn levő úttörővasút felújítását*, melyet korábban is a MÁV segítségével teremtettek meg. E társadalmi munkához kérik a különböző szolgálati helyek és a szocialista brigádok segítségét. Várják a város üzemeinek, társadalmi szervezeteinek, minden jó szándékú embernek a közreműködését, hogy az úttörővasút a felszabadulás évfordulóján újjászületve fogadhassa a gyerekeket.

Kempl József

Öttusázó sporthorgászok

Jól sikerült Casting táborozás Tiszaligeten

A mintegy 8000 vasutas sporthorgászt bizonyára érdekli, hogy a Budapest Vasutas Horgász Egyesület és a Casting Club horgász táv- és céldobó táborozást tartott a tavaszi iskolai szünetben Tiszaligeten. A táborozásra 36 ifi horgászt és 6 nevelőt hívtak meg, ezenkívül csatlakozott hozzájuk Szolnokról 3 ifi versenyző és 4 felnőtt horgászvezető.

Az alapfokú képzés a közhasználatú felszereléssel gyakorolható számokra épült. A lelkes résztvevők április 6-án a közeli KISZ-tábor sporttelepén házi verseny keretében mérték össze tudásukat.

Április 7-én a KISZ-tábor sportterületén öttusa bemutatóra is sor került. A gyakorlatokat *dr. Dienes Ferenc* többszörös világbajnok és *Dienes Csaba* ifi versenyző mutatta be. A gyakorlatok nagy sikert arattak. Több 100 pontos maximális teljesítményt láthattak az érdeklődők. Az edzőtáborozás és a bemutató felkészülés volt az 1984. május 5-én, a szolnoki vasutas pályán tartandó Berlin—Budapest—Vidék versenyre.

A Szolnokon rendezett kezdők táborozásán kívül Tatán tartott edzőtáborozást a válogatott keret is.



A díjkiosztásra felsorakozott fiatalok

Úttörő olimpia

Vívóversenyek Nagykanizsán

Március 31-én — immár harmadik alkalommal — adott otthont a vívó úttörő olimpiának a MÁV NTE. *Szekeres Lajos*, a Magyar Úttörő Szövetség Zala megyei elnöke köszöntötte a versenyzőket, majd meggyújtották az olimpiai lángot.

Az olimpiai eskütétel után 87 úttörő küzdött a pástokon a győzelemért. A versenyeket figyelemmel kísérte *Kovács Imre*, a Magyar Vívószövetség elnökségi tagja, az ifjúsági bizottság vezetője is.

Április 1-én nemzetközi vívóversennyel folytatódtak a küzdelmek. A vendégeket és a versenyzőket *Mózes Pál*, Nagykanizsa város tanácselnöke köszöntötte. A Fabik kupa vívóversenyen bulgár, NSZK, román, lengyel, olasz és a magyar A és B válogatott sportolók, továbbá a Fabik Károly Úttörőház és Zala megye válogatottjai vettek részt. Az összesített csapatversenyben 1. a magyar B, 2. pedig szintén a magyar A válogatott. Harmadik az NSZK csapata lett.

Lövészverseny Miskolcon

A miskolci járműjavító lövészklubja február 24-én kispuska lövészversenyt rendezett a Csokonai úti lőtéren a szovjet hadsereg megalakulásának 66. évfordulója tiszteletére.

A versenyen az üzemi MHSZ-hez tartozó lövészklubok versenyzői vettek részt. Eredmények: női egyéniben: 1. *Münich Gáborné* (járműjavító), 2. *Futó Jánosné* (vontatás), 3. *Szabó Béláné* (BFF). Férfi egyéniben: 1. *Szabó Béla* (BFF), 2. *Oleszka József* (vontatás), 3. *Ágoston Ferenc* (vontatás).

Női csapatversenyben: 1. vontatás, 2. a járműjavító, 3. a BFF. Férfi csapatversenyben: 1. BFF, 2. járműjavító, 3. vontatás.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szakszervezet fontos feladata. (Folytatása a 16. függőlegesben.) 14. Spanyol tartomány. 15. Beszélünk. 16. Jugoszláviai folyó. 18. Eladja. 19. Régi monda. 20. Magyar Optikai Művek. 22. A hangsor nyolc hangja. 23. Kimondott betű. 24. Rokon nép. 26. A bizmut vegyjele. 27. Libahang. 29. Közel-keleti nép. 31. Becézett női név. 33. Hangtalanul túr. 34. Végtelen adat. 36. Hátsó-indiai folyó. 38. Nyílás. 39. A hold latin neve. 41. A szerelmi líra görög múzsája. 42. A virág része. 43. Leveskocka. 45. Női hang. 46. Volt angol miniszter. 47. Táplálkozni. 48. Szín. 49. A mai kor. 51. Részben leomlik. 53. Szabószerszám. 55. Becézett női név. 56. Nem vesz figyelembe. 58. Juttatni. 60. Lencse páratlan betűi. 61. Régi. 62. Csavar páratlan betűi. 64. Hírügynökség névbetűi. 65. Igavonó állat. 66. A rajzfilm, bábfilm és árnyfilm közös neve. 69. Földet művel.

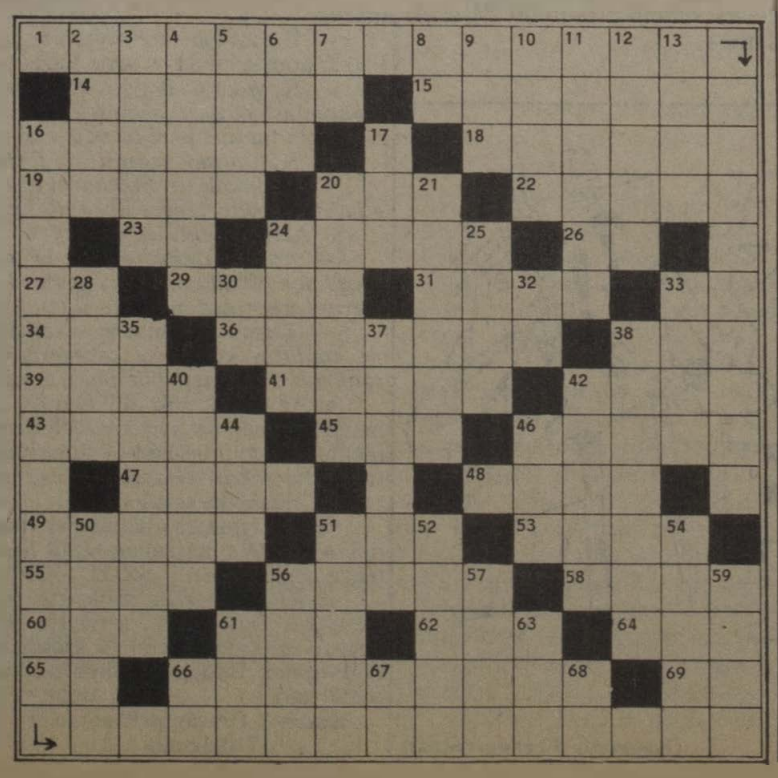
Függőleges: 2. Így kezdődik a szombat. 3. . . . Ottó, német író. 4. Százrétű gyomor (latin). 5. Latin szóval, óvakodj. 6. Ír illegális szervezet. 7. Azonos betűk. 8. Szintén. 9. Félig számol. 10. Bika, spanyolul. 11. A résbe. 12. . . . milliomos, többszörös milliomos. 13. Nem kedveli. 17. Rágószerv. 20. Mint 16. vízszintes. 21. Fehér és néger szülők utóda. 24. . . . ment, hitelátruházás. 25. Velence tengerparti része. 28. Olasz női név. 30. Zamat, fordítottja. 32. A nikkel vegyjele. 33. Ókori város. 35. Latin angyal. 37. Belgium egyik népcsoportja. 38. A színpad előtere. 40. Idegen női név. 42. Izabella rövidebben. 44. Osztrák folyó. 46. Szóösszetételekben: élet. 50. . . . ráfus, néprajzkutató. 51. Fordítva Zola utóneve. 52. Vissza: fivérem. 54. Zúdítás. 56. Hull a hó. 57. Kevert szív. 59. Pasas. 61. Őt hagyjuk ki. 63. Király (francia). 66. Német viszonyszó. 67. Érték. 68. S. T.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 16. függőleges.

Beküldési határidő: 1984 május 18. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az elbírálás kiindulópontja a kollektívák önértékelése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 6. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Tóth Lászlóné, Úrkút, Jókai u. 4.; Korom Péter, Szeged, Gyík u. 26/B.; Velő László, Almásfüzítő, Fő út 26.; Szucs Ferenc, Debrecen, Darabos u. 10.; Németh András, Zalaegerszeg, Hegyalja út 21.



Ki minek mestere?

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség fiatal vasutasai részére *Ki minek mestere?* vetélkedőt rendeztek a vasutasok művelődési házában. A versenyzőknek politikai, munkavédelmi, tűzvédelmi és szakmai kérdésekre kellett válaszolniuk. Az első három helyezett (munkakörönként) 1000, 800, illetve 600 forint jutalomban részesült és részt vehet az igazgatósági döntőn.

Forgalmi kategóriában a győztes *Agócs Máté* (Kiskunhalas) lett. A váltókezelő, kocsirendező és az árupénztáros, személypénztáros kategóriákban a legeredményesebben *Verbiás József* (Baja), illetve *Gonda Mária* (Kiskunlacháza) szerepelt.

A jutalmakat *dr. Fügedi József*, a szegedi igazgatóság vasútbiztonsági osztályának vezetője, a zsüri elnöke adta át.

HÍREK

— **Nótaest.** A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában április 9-én nótaestet rendeztek, amelyen közreműködött Madarász Katalin, Gál Gabriella és Miklósi József nótaénekes, valamint a Drucker—Tarnai duó.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** Április 2-án tartotta második félévi ünnepi taggyűlését a monori önálló nyugdíjas csoport a helyi állami gazdaság kultúrtermében. Ifj. Molnár Elek csoportelnök számolt be az őszi taggyűlés óta végzett munkáról és a feladatokról. Elmondotta többek között, hogy 33-an kaptak üdülőjegyet, 21-en vehettek részt Vonyarcvashegyen és Balatonfüreden a térítésmentes szociális gondozáson. Húszan szociális segélyben részesültek.

— **Tapasztalatcsere.** A miskolci vontatási üzemegység és a csehszlovákiai iglói fűtőház között több éve szoros a kapcsolat. Ennek jegyében került sor a közelmúltban az iglóiak hattagú vöröskeresztes delegációjának látogatására, tapasztalatcseréjére a Miskolcon rendezett véradónapokon. Megtekintették a véradás lebonyolítását, majd kerekasztal-beszélgetésre és városnézésre került sor. Megtekintették a tapolcai Barlangfürdőt is.

— **Előadás propagandistáknak.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában március 26-án előadást tartott Rácz Alpár, a körzeti üzemfőnökség vezetője a szakszervezeti oktatásban részt vevő propagandistáknak a népgazdaság helyzetéről, valamint a vasút aktuális feladatairól.

— **Vándorzászló-átadás.** Somoskőújfalu és Fülek határállomások dolgozóinak 1983. évi munkaversenyét Fülek állomás nyerte. A vándorzászló-átadási ünnepségen megjelent Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője, valamint a körzeti üzemfőnökség és a két határállomás politikai és gazdasági vezetői is.

— **Egészségügyi hónap.** A gyori körzeti üzemfőnökség Arany János Művelődési Házában április 6-tól május 6-ig (egészségügyi hónap keretében) gazdag program várja az érdeklődőket. A Vöröskereszt szervezet vetélkedőket rendez, és előadások hangzanak el többek között az egészséges életmódról, a szülő és gyermek kapcsolatáról. Tejtermék-bemutató, jogi tanácsadás, munkaegészségügyi vetélkedő és filmvetítés is szerepel a programban.

— **Véradás.** A gyöngyösi MÁV kitérőgyártó üzemben térítésmentes véradónapokat rendeztek. Két nap alatt összesen száz vasutas 37 liter vért adott térítésmentesen.

— **Egészségügyi tanácskozás.** A területi egészségügyi központoknál dolgozó egészségügyi felügyelők részére a közelmúltban tanácskozást tartottak Budapesten, a MÁV Közegészségügyi Intézetben. A jelenlévők előadásokat hallhattak a vízellátás és a munkaegészségügy aktuális kérdéseiről, majd a felügyelők mondták el tapasztalataikat területük közegészségügyi helyzetéről.

— **Felhívás.** Huszonöt éves osztálytalálkozót rendezünk ebben az évben az 1959-ben Kaposváron, az akkori MÁV Leánynevelő Intézetben végzett hallgatók részére. Akik részt szeretnének venni a találkozón, a következő címre írjanak: Schermann Mihályné (Badacsonyi Julianna) 5300 Karcag, Vöröshadsereg u. 22—24. I/5.

HALÁLOZÁS

Március 30-án, 57 éves korában meghalt Pálfalvi Vilmos, a hatvani villamosvonal-felügyelőség helyettes vezetője. 1945-ben lépett a MÁV szolgálatába. Harminckilenc év óta tagja a pártnak és a szakszervezetnek. Munkásságát több kitüntetéssel ismerték el.

Temetése április 12-én volt a hatvani városi temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest, IX. Gyáli út 15. IV. épület földszint 1. szám alatti 48 négyzetméteres másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló méretű, vagy kisebb tanácsi lakásra tényleges állományú MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 429-701 vagy a 34-85 telefonszámon reggel 8-tól 16 óráig.

Elcserélném kétszoba-komfortos budai telefonos MÁV-bérlakásomat, 1,5 szoba-komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni lehet a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélnék budai egyszoba-komfortos, telefonos, utcai II. emeleti 48 négyzetméteres MÁV-bérlakást tanácsi kétszoba-komfortos telefonosra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387.

Elcserélném Debrecen nagyállomás melletti kétszoba-összkomfortos, loggiás, III. emeleti telefonos, tanácsi lakásomat (lift van) hasonló vagy egyszoba-összkomfortos budapestire. Érdeklődni: Budapest XIV. Erzsébet királyné u. 40/b II. 1.a

Elcserélnék balatonfenyvesi kétszoba-komfortos MÁV-bérlakást (kis kerttel, melléképülettel) Budapesten és környékén, illetve Gödöllőn és környékén, tanácsi lakásra, (1—1.5—2 szobásra) melyben MÁV-dolgozó lakik. Érdeklődni lehet dr. Kisfaludy Ferencné, Gödöllő, Stromfeld sétány 6. Telefon: 82-62 vagy 275-707.

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/b fszt. 2. alatt levő 2 plusz félszobás, étkezős, loggiás, komfortos lakásomat, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet: kérek másfél szobás földszintes, kiskertes, komfortos lakást. Lehet tanácsi is, lehetőleg IV., XIV., XV. kerületben. Megtekinthető egész nap, Kovács István.

Elcserélném Ercsiben lévő (Budapesttől 30 km) felújított kétszobás, komfortos (kerttel és gazdasági udvarral) MÁV-bérlakásomat budapesti egyszoba-összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben: 67-04 üzemi, és 135-674 városi telefonszámon. Lehoczky Ákos.

Elcserélném Boglárlellén szabadstrandnál, centrumban levő 315 négyszögöles kerttel, hét helyiségből álló összkomfortos házamat Budapesten, zöldövezeti 2-3 szobás házra. Érdeklődni a 315-098-as telefonszámon.

Elcserélném Budapesten levő másfél szobás összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV-lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kőbányai út 18. fszt. 3/a levő egyszoba-összkomfortos, 32 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat lehetőleg Budapest külső kerületében vagy Szolnokon. Kecskemét körzetében másfél vagy kétszobás MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Lehetőleg aktív MÁV-dolgozóval. Szitás Ferenc

Elcserélném egyszoba-komfortos, 35 négyzetméteres gázfűtéses, világos budai MÁV-bérlakásomat saját tulajdonú házra, vidékre is, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat—vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném nagykanizsai 73 négyzetméteres komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat ugyanolyan komfortfokozatú kisebb pécsi lakásra. Cím: Brém Jánosné, Nagykanizsa, Béke u. 86. sz.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—2172. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. MÁJUS 10.

A tartalomból:

Kitüntetések május 1. alkalmából *(2. oldal)*

A szakszervezeti munka sajátos vonásai . . . *(3. oldal)*

Kiváló szolgálati helyek *(4—5. oldal)*

Száz év fegyelmezési krónikája *(6. oldal)*

A munka ünnepén

A felvonulók sorainak élvonalában a kitüntetett szolgálati helyek dolgozói

Jó hangulatban ünnepelte országunk lakossága az idei május elsejét. A dolgozók tízezrei — köztük vasutasok — virágos, lobogós áradata köszöntötte ezt a napot. A felvonulások után — amely a munka, a béke és a szolidaritás demonstrációja is volt —, a barátok, munkatársak szórakoztak a családtagokkal együtt a fővárosban és vidéken egyaránt, régi emlékeket idézgetve, s bizakodóan tekintve a jövőbe.

A munka az élet forrása. Ezért azonosult a munkához való jog az egyéni szabadsághoz, az emberi méltósághoz, az önmegvalósításhoz fűződő jogokkal. S hogy ezek a jogok minden ember sajátjai lehessenek, ezért súlyos áldozatot hozott és hoz még ma is az emberiség. Munkások kiömlő vére avatta hagyománnyá május elsejét is, mementójaként a szolidaritásnak, amely 1890-ben, a chicagói rendőrségnek a munkástüntetőkre zúdított sortüze nyomán terebélyesedett világméretűvé.

A május elsejei jelszavak ma mindenütt a világon egységben hirdették: *a munka, a mindekit boldogító teremtés forrása;* hárítsák el végképp a veszélyt, hogy az emberiség a maga készítette fegyverekkel vessen véget önmaga életének.

A felvonulók soraiban meneteltek a május elsejét megelőző napokban kiváló címmel kitüntetett vasúti szolgálati helyek dolgozói is. Az idén a közlekedési miniszter, a vasutas-szakszervezet elnökségével egyetértésben hét szolgálati helynek adott kiváló címet. Miniszteri elismerő oklevélben két szolgálati hely részesült. A kiváló címmel együtt a MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet elnöksége három szolgálati helynek Vörös vándorzászlót is adományozott, tizenhét szolgálati hely vezérigazgatói elismerésben részesült.

A szolgálati helyek kitüntetéseinek átadási ünnepségeit mindenütt május elseje jegyében rendezték. A kiváló címet tanúsító oklevelet és a vándorzászlót az adományozó szervek — a Közlekedési Minisztérium, a MÁV-vezérigazgatóság képviselői, és a vasutas-szakszervezet elnökségének tagjai adták át. Sok ünnepséget megtiszteltek jelenlétükkel a különböző állami és társadalmi szervek képviselői. Az Utasellátó Vállalat ünnepségén megjelent például és az elnökségben foglalt helyet *Méhes Lajos,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára. A miskolci igazgatóság pályafenntartási főnökségeinek központi kitüntetésátadásán ott volt *Pullai Árpád,* a MSZMP Központi Bizottságának tagja, közlekedési miniszter. A Landler Jenő Járműjavító Üzemben rendezett ünnepségen részt vett *Sándor József,* a XV. kerület országgyűlési képviselője is. A vidéki szolgálati helyek ünnepségein számos megyei, városi párt- és állami vezető volt jelen.

Átadták az elismerő oklevelet a miskolci vasútigazgatóságnak

A miskolci vasútigazgatóságot az elmúlt évi munkaversenyben elért kiemelkedő eredményei alapján a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége oklevéllel tüntette ki. Az április 16-án, a Tiszai pályaudvar szociális épületében tartott átadási ünnepségen megjelent *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója, *Feleki Pál,* a vasutasszakszervezet alelnöke, valamint a város és három megye több gazdasági és társadalmi vezetője is.

Zombori Lajosnak, a miskolci területi szakszervezeti bizottság titkárának köszöntő szavai után *Hernádi István,* a miskolci igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta többek között, hogy a tavalyi áruszállítási teljesítményük a MÁV összteljesítményének 31 százaléka volt. Szorosabbá vált a fuvaroztatókkal való együttműködés. Az árufeladás 84 százalékát a területükön lévő 23 nagy vállalat ipari tömegárui tették ki.

Az elmúlt esztendőben is gondot okozott a vagonhiány. Ennek egyik oka többek között az, hogy a területre naponta csak 1500-1800 rakott kocsi érkezik, de 2400-2600 üres kocsi szükséges ahhoz, hogy a vállalatok áruit elfuvarozzák. Ezt a gondot csak a fuvaroztatókkal és a vezérigazgatósággal való szorosabb együttműködéssel lehet orvosolni.

— Ennek ellenére — hangsúlyozta az igazgató — tavaly 30,6 millió tonna árut (a tervezettnél 47 ezer tonnával kevesebbet) sikerült elszállítani. Az év második felében állandósult vagonhiány miatt *egymillió tonna áru a közúton jutott el rendeltetési helyére.*

Növekedett a közepes- és a nagykonténeres forgalom is. A belföldi 3,5-del, a nemzetközi pedig 72 százalékkal.

Az igazgatóság az elmúlt évi beruházási tervét 8,6, ezen belül a szociális és munkavédelmi tervet 24 százalékkal teljesítette túl. A tervezettnél 42 kilométerrel több pályát korszerűsítettek, és újabb 12 kilométerrel bővült a villamosított vonalak hossza. A vonalhálózat 62 százaléka villamosított.

Tavaly 35 millió utas vette igénybe a személyszállító vonatokat. A tarifaemelés következtében kevesebben utaztak, ezért csökkentették néhány szerelvény hosszát. Miskolc és Budapest között viszont olyan vasúti összeköttetést teremtettek, amely minden igényt kielégít.

Hernádi István beszéde után dr. Bajusz Rezső vezérigazgató gratulált a kimagasló eredményhez és felhívta a figyelmet a legfontosabb tennivalókra. Az eddiginél még szervezettebb munkával, a belső tartalékok hasznosításával növelni kell a teljesítményeket, a dolgozók erkölcsi és anyagi megbecsülését.

A vezérigazgató ezután *Feleki Pállal,* a vasutasszakszervezet alelnökével együtt átadta *Hernádi Istvánnak* az oklevelet. Ezután különböző kitüntetéseket kaptak a munkában élen járó brigádok és vasutasok. Tizennégy kollektíva a MÁV Kiváló Brigádja, egy pedig a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetést vehette át. Huszonegy vasutas Kiváló Dolgozó kitüntetést kapott.

A jó munka elismeréseképpen a miskolci igazgatóság pályafenntartási főnökségei miniszteri kiváló kitüntetést, a szerencsi körzeti üzemfőnökség és a miskolci osztószertár főnökség pedig vezérigazgatói elismerést kapott.

A Szovjetunióban szerezték diplomájukat

Közlekedési szakemberek ankétja Győrben

A Közlekedési Minisztérium, valamint a Szovjet Kultúra és Tudomány Háza közötti *együttműködési szerződés* alapján április 24—26 között immár második alkalommal került sor a Szovjetunió különböző egyetemein végzett és a közlekedési tárca területén dolgozó mérnökök, közgazdászok szakmai továbbképzésére *„A Szovjetunió és Magyarország vasúti közlekedésének fejlesztési problémái"* címmel.

A kétnapos ankétot a KM képviseletében *dr. Bajusz Rezső,* a közgazdaságtudományok kandidátusa, a MÁV vezérigazgatója, ünnepélyes keretek között nyitotta meg *a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában,* ahol mintegy 60 diák gyűlt össze, hogy találkozzék egykori tanáraival, diáktársaival.

A rendezvény résztvevői a *„Szovjet diploma"* című film megtekintése után *együtt utaztak Győrbe,* az ankétnak kitűnő feltételeket biztosító Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolára, ahol a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem (MIIT) vendégprofesszorai, valamint rangos magyar előadók tájékoztatták a hallgatóságot a közlekedési tudományok és a technika legújabb eredményeiről.

Kiemelkedő szakmai érdeklődés kísérte *A. A. Vignanov,* a műszaki tudományok kandidátusának, a MIIT rektorhelyettesének *„A vasúti közlekedés műszaki fejlesztése; a rendező pályaudvarok műszaki és technológiai paramétereinek komplex megválasztása",* majd *A. A. Petropavlovszkij* professzor, a műszaki tudományok doktora, a MIIT vasúti hidak és műtárgyak tanszéke vezetőjének *„A korszerű hídgyártás és javítások fejlesztésének törekvései",* továbbá *V. Ny. Vaszilјev,* a műszaki tudományok kandidátusa, az SZKTH igazgatóhelyettesének *„A dizelmotorok ellenőrzésének diagnosztikai módszerei a járműjavító üzemekben"* című előadását.

A közlekedés különböző szakterületeit érintő szovjet előadásokat *hazai szakemberek egészítették ki* a magyarországi sajátosságok és eredmények bemutatásával. Ezek közül különösen érdekesek voltak *Csárádi János,* a gépészeti és járműfenntartási szakosztály, valamint *Maráz Béla,* a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály vezetőjének a magyar vasút műszaki fejlesztési és energiatakarékossági tevékenységét elemző előadásai, továbbá *dr. Kiscelli Lászlónak,* a KTMF főigazgatójának és munkatársainak a vasúti áramszedő és felsővezeték-rendszer dinamikájával kapcsolatos előadása.

Az előadásokat szakmai viták és konzultációk követték, s a közlekedéstudományok magyar és szovjet képviselői a legújabb szakkönyvek, jegyzetek kölcsönös átadásával is elősegítették a tapasztalatcsere sikerét.

A rendezvény színvonalas szakmai továbbképzésként is jól szolgálta a baráti kapcsolatok ápolását, mivel *lehetőséget nyújtott kötetlen beszélgetésekre,* a valamikor együtt töltött évek közös emlékeinek felidézésére.

Villamosmozdony-vezetők budapesti vetélkedője

Érettségi vizsgák izgalmaira emlékeztető villamosmozdony-vezetői vetélkedőt tartottak április 17-én a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében. A Keleti üzemfőnökség vontatási üzemegysége által rendezett elméleti versenyen 17, egyenként három személyből álló csapat vett részt. A résztvevőknek ez alkalommal forgalmi, műszaki, vasútvillamosítástörténeti és politikai tesztkérdésekre kellett válaszolniuk.

A kérdések összeállítóinak ötletét dicséri, hogy az alig 30 éves átlagkorú versenyzőgárda első feladványaként hanglemezről „bejátszott" gőzös munkazajáról, illetőleg füttyéről kellett megállapítaniuk a már egyre ritkábban hallható, látható gőzös típusát. Ez nem sok versenyzőnek sikerült. Legtöbben ugyanis a 424-esre tippeltek, ám az 520 sorozatú mozdony pöfögése, füttye hallatszott a hangszórókból.

Egyenletes versenyzéssel immár harmadszor a *Dénes Sándor, Jaros Károly* és *Tóth György* alkotta szolnoki körzeti üzemfőnökség csapata lett a győztes. A dobogó második fokára a szegediek kerültek. A harmadik helyért a Keleti, a ceglédi és a ferencvárosi mozdonyvezetők csapata között holtverseny alakult ki. Végül csekély különbséggel a ferencvárosiak javára billent a mérleg nyelve.

Az első három helyezett csapat 6000, 4500 és 3000 forint pénzjutalomban részesült, a többi oklevelet és emléklapot kapott.

S. R.

Aláírták a kollektív szerződést



Mint ismeretes, a MÁV Kollektív Szerződés 1984. évi módosítását a központi vezetőség március 29-én elfogadta és felhatalmazta Koszorus Ferenc főtitkárt, hogy a dolgozók képviseletében aláírja. Az aláírásra április 20-án, a MÁV Vezérigazgatóságon, ünnepélyes külsőségek között került sor. Képünkön dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója és Koszorus Ferenc főtitkár aláírásukkal hitelesítik a kollektív szerződést.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Vasutasok a közösségért

A szombathelyi járműjavítóban március 17-én rendezett kommunista műszakon 1460-an vettek részt. Diesel-mozdonyokat és teherkocsikat javítottak, vagontoló berendezést készítettek, és közreműködtek a tanműhely felújításában. A műszakért járó pénzt a közösség javára, többek között brigád- és nyugdíjasklub támogatására, lakásépítésre és a Nemzeti Színház építésére ajánlották fel.

A munkásmozgalom mártírja

Száz éve született Pósz Jenő

Pósz Jenő, a magyarországi szociáldemokrata vasutasmozgalom egyik kiemelkedő vezetője, a munkásmozgalom mártírja. Szegeden született 1884 április 22-én. Faesztergályos tanoncként került kapcsolatba az ifjúmunkás-mozgalommal. Amikor szakmájában felszabadult, már közismert szocialista volt szülővárosában, ezért neve a munkáltatók feketelistájára került.



A rokonszenves, nyurga fiatalember tehetséges szervezőnek bizonyult. Hamarosan egyik vezetője lett az izmosodó szegedi munkásmozgalomnak, amely jelentős szerepet töltött be Csongrád megye és egész Délkelet-Magyarország munkásmozgalmának fejlődésében. Alig múlt 21 éves, amikor a megyei pártértekezlet a Szociáldemokrata Párt Csongrád megyei pártvezetőségének tagjává választotta. Hamarosan megbízták a szegedi párttitkárság vezetésével.

A Magyar Vasutas szerkesztője

1910-ben családjával együtt Budapestre költözött, miután áprilisban a Magyarországi Famunkások Szövetségének V-VI. kerületi csoportja őt választotta a gondok-titkárrá. 1913-ban a *Magyar Vasutas* szinte egyszerre szólította fel a szerkesztői és titkári, az MSZDP aradi szervezete pedig a párttitkári állás megpályázására. Ő az előbbit választotta. Ettől kezdve a szociáldemokrata vasutasmozgalomnak szentelte tudását és energiáját.

A világháború kitörésekor a Magyar Vasutas nem tette kritikátlanul magáévá a szociáldemokrata pártvezetőség behódolását a háborús kormány előtt. A lap szót emelt a vasutasok helyzetének rosszabbodása ellen, felkarolta a munkások napi követeléseit és az értük folytatott harcot segítette magasabb szintre emelni. A hadvezetőség hamarosan „értékelte" a lap politikai irányvonalát: 1915 januárban bevonultatta és a frontra vezényelte felelős szerkesztőjét, Faragó Dezsőt. Ezután Pósz Jenő már nemcsak kiadója, hanem felelős szerkesztője is a lapnak, mely *„Nem ijedünk meg"* című vezércikkével reagált a bevonultatással való mind gyakoribb fenyegetésekre. *„A harctéren legalább néhanapján jól is lakunk"* — írta február 10-én. Február 16-án az ügyész elrendelte a Magyar Vasutas előzetes cenzúrázását. Ettől kezdve egyre nagyobb fehér foltok éktelenkedtek a cikkek helyén. Ám ezek is a harcra buzdítottak. A március 20-i szám azt hirdette: *„Nekünk is lesz még egyszer napfelkelte."*

Hamarosan bevonultatták Pósz Jenőt is. Gyönge fizikumára való tekintettel katonai segédszolgálatra osztották be. Ám továbbra is az ő neve szerepelt a Magyar Vasutas kolofonján. 1915 szeptemberében már Brassóból küldött képeslapot, 1916 októberében pedig Püspökladányból jelentkezett. 1917 augusztusában a vasúti munkások küldötte a magyarországi szakszervezetek VI. kongresszusán, ahol beválasztották a Szakszervezeti Tanács ellenőrző bizottságába, de a harctérről csak az őszirózsás forradalom előtti napokban térhetett haza.

Az 1918. november 24-én *dr. Landler Jenő* elnökletével legálisan megalakuló Magyarországi Vasutasok Szövetségének Pósz Jenő lett az egyik központi titkára.

Az első lépések

A Tanácsköztársaság idején tanúsított vezetői magatartásának vezérmotívumai fogalmazódtak meg a vasutas-szakszervezet 1919. április 17-i összvezetőségi és bizalmi értekezletén tartott beszédében. A rendszerváltozás és a személyzet érdekében tett intézkedésekről beszámolva azt hangsúlyozta, hogy a még meglevő, a jogos sérelmek orvoslásának feltétele a dolgozók fegyelmezett, jó munkája. Az első lépéseket megtettük, de nem szabad mindent csak felülről, a Kormányzótanácstól várni. *„Egyes helyeken úgy értelmezik a proletárdiktatúrát* — mondta —, *hogy a vezetésre olyan egyéneket alkalmaznak, akiknek fő erényük az, hogy hajlandók eltűrni, hogy embereik nem dolgoznak* . . . olyan jelentéseket is kapunk, hogy egy munkás annyi munkát végzett el egy hét alatt, mint amennyit azelőtt egy nap alatt. Mikor pedig munkavezetője ezért felelősségre vonta, akkor azt mondotta, hogy ki kell rúgni, mert az hajcsár. *Mindenkinek meg kell értenie, hogy saját magáért dolgozik és kötelessége arra is ügyelni, hogy más is dolgozzék.*

Személyzeti vonatkozásban az a legfontosabb, hogy a legfőbb vezetőket kicseréltük, s kineveztük a vasúti direktóriumot. Ha szükséges, lesznek még személyi változások, de mindenhová nem lehet munkásokat ültetni: ha egy állomáson egy állomásvezető és két bakter van, nem lehet az egyik baktert az állomás-elöljáró mellé ültetni főfelügyelőnek. És nehogy azt higgyék, hogy olyanokat kell kinevezni, akik csak diktálni fognak. Akit ilyen vezető helyre kineveznek, annak dolgoznia is kell."

A szakszervezet feladatának tekintette, hogy megértesse az emberekkel: *a proletárdiktatúra idején jobban kell dolgozni, s nagyobb fegyelemnek kell lenni, mint korábban,* mert csak ily módon lehet kikerülni abból a súlyos állapotból, amelybe a közel öt évig tartó háború sodorta az országot.

Amikor Landler Jenő tevékenységében a népbiztosi funkció betöltése mellett a honvédelem szervezése, az intervenciós támadás feltartóztatása került az első helyre, a vasutasszövetség irányításában tovább növekedett a Pószra háruló feladat és felelősség. E mellett a tanácsválasztások óta tagja volt a VII. kerületi Munkás- és Katonatanácsnak, a Budapesti Forradalmi Munkás- és Katonatanácsnak és a Tanácsok Országos Gyűlésének. Egyik elnöke az 1919. június 14-én kezdődő tanácskongresszusnak, amely elfogadta a Tanácsköztársaság alkotmányát. A kongresszus Pósz Jenőt a Népköztársaság Elnöki Tanácsának megfelelő államhatalmi szerv, *a Szövetséges Központi Intéző Bizottság tagjai közé választotta.*

A fehérterror áldozata lett

A Tanácsköztársaság megdöntése után a bosszúra szomjas ellenforradalom sok vasutast fosztott meg kenyerétől, kényszerített bújdosásra, emigrációba, vetett rabságba, ítélt halálra, s gyilkolt meg ítélet nélkül. Voltak, akik röviddel a kiszabadulásuk után haltak bele az elszenvedett kínzásokba. Az utóbbiak közé tartozott Pósz Jenő is.

1919 augusztus közepén letartóztatták és október második feléig a vasutasszövetség több vezetőjével együtt vizsgálati fogságban tartották. Közben felfüggesztették a vasutasszövetség tevékenységét. Október 2-án az MSZDP kiadásában ismét megjelent a Magyar Vasutas, melynek november 25-től újra Pósz Jenő a felelős szerkesztője. Szabadulása után azonnal bekapcsolódott a szociáldemokrata párt újjászervezésének munkájába is. Az MSZDP az 1920 januári nemzetgyűlési választásokon Szeged II. kerületében kívánta őt képviselőjelöltként indítani. A fehérterror különítményesei a választás napján négy társával letartóztatták és a kelenföldi laktanyába hurcolták, ahol a jéghideg cellákban az összezúzott testrészek belső tüze emésztette a megkínzott, porig alázott embereket. A halottakat a Dunába dobták.

A fehérterror miatt Európaszerte oly nagy volt már a felháborodás, hogy a gyilkosok kezét lefogták a hatóságok. Pósz Jenő szervezete azonban már nem tudta leküzdeni a szörnyű hónapokban beléköltöző halálos kórt. 1921 őszén kiengedték a Gyűjtőfogházból. Rendőri felügyeletének és szenvedéseinek 1922 március 12-én bekövetkezett halála vetett véget. Özvegye, két árvája, elvtársai a Farkasréti temetőben kísérték utolsó útjára. *„Ama kevesek közül való volt, akik mindenüket feláldozzák a munkásmozgalom oltárkövén"* — írta nekrológjában a Népszava. A Vasutas, a Közlekedési Munkás, a Nőmunkás is fájdalommal búcsúzott tőle. Szülővárosában utcát neveztek el róla.

Gadanecz Béla

Április 20-án koszorúzási ünnepséget rendeztek a farkasréti temetőben *Pósz Jenő* sírjánál, születésének századik évfordulója alkalmából. A Magyar Vasutas egykori szerkesztőjének munkásságát *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa méltatta. Beszéde után a megemlékezés koszorúit a vasutas-szakszervezet elnöksége, a MÁV-vezérigazgatóság, a budapesti vasútigazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság nevében helyezték el.



Kitüntetések *május 1. alkalmából*

Április 27-én, a szakszervezetünk központjában rendezett ünnepségen adták át a Szakszervezeti Munkáért kitüntetéseket. A megjelenteket *Dénes Sándor,* szakszervezetünk szervezési- és káderosztályának vezetője köszöntötte, és méltatta május 1-ét, a nemzetközi munkásmozgalom nagy ünnepét, majd *Koszorús Ferenc* főtitkár átadta a kitüntetéseket.

A SZOT Elnöksége május 1., a nemzetközi munkásosztály ünnepe alkalmából, több évi eredményes munkájuk elismeréseképpen Szakszervezeti Munkáért kitüntetéseket adományozott. A vasutas-szakszervezet tisztségviselői, aktivistái közül 76-an kapták meg a Szakszervezeti Munkáért arany és ezüst fokozatát.



Dénes Sándor köszönti az ünnepség résztvevőit

(Óvári Árpád felvétele)

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetést kapta: Ács Péterné, a Vasutasok Szakszervezete Vasútegészségügyi Szolg. szb. pol. munkatársa; Balogh Gyula, a Debreceni JJ. Üzem szb. számvizsg. biz. elnöke, művezető; Bartos Lajos, a szombathelyi tszb nyugdíjas szervezője; Both József, a Nagykanizsai Szertárfőn. szb. titkára, raktárvezető; Brád Gábor, a debreceni tszb. pol. munkatársa; Czeglédi Sándor, Debrecen Körzeti Üzemfőn. szb titkára; Cseh János, Kaposvár Üzemfőn. szb. titkára; Deli Józsefné, Ferencváros Körzeti Üzemfőn. szb. nőbiz. vez., visszkereső; Fodor Sándor, Miskolc Körzeti Üzemfőn. bizalmi, vizsgáló főkalauz; Gajda György, Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn. szb. titkára; Galambosi Lajos, a MÁV Záhonyi Gépesített Rakodási Főn. bizalmija, esztergályos; Gál János, MÁV Északi JJ. Üzem szb. tagja, szociális csop. vez.; Grósz György, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. szb. elnöke, keresk. ügyintéző; dr. Horváth Ferenc, Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség építési, pályafenntart. szakbiz. titkára, a MÁV Vezérig. oszt. vez.; Horváth Vilmos, Dombóvár Bizt. ber. fent. Üzem főbizalmija, elektroműszerész; Járó Antal, Nyíregyháza Pályafenntart. főn. bizalmija, anyaggazdálkodó; Jekkel Emilné, Miskolc Körzeti Üzemfőn. szb. tt. elnöke, személyzeti nyilvántartó; Kiss M. Sándor, GySEV Kapuvár áll. főbizalmija, áll. főn. h.; Kocsán Béláné, a Vasutasok Szakszervezete társadalombizt. oszt. csoportvez.; Kocsis Gyula, a debreceni tszb pol. munkatársa; Lehelvári Sándorné, a szegedi tszb. ügyvitelellátója; Leidecker János, a MÁV Szolnoki JJ. Üzem főbizalmija, irányító művez.; Makra Sándor, Szegedi Bizt. ber. Fenntart. Főn. szb. számvizsg. biz. elnöke, díszpécser; Nagy Péter, a MÁV Tervező Intézet szb. titkára, osztályvez.; Nemes Istvánné, az Utasellátó Váll. Mozgószolg. Ig. szb. gazdasági felelőse, irodavezető; Németh Kálmán, Tapolca, Pályafenntart. Főn. szb. titkára, belső ellenőr; Orbán János, Székesfehérvár Szertár szb. titkára, targonca vez.; Östör Gizella, a Szombathelyi Haladás Művelődési Ház könyvtárosa; Rapi István, a MÁV Magasépítési Főn. szb. gazdasági felelőse, munkaügyi csoportvez.; Somogyi Lajos, Győr Körzeti Üzemfőn. szb. propagandistája, kereskedelmi főnök; Rehák György, a MÁV Hídépítési Főn. szb. munkavédelmi felügyelője, asztalos; Szépe István, Győr-Hegyeshalom Művelődési Ház igazg.; dr. Tóth Antal a miskolci tszb. vez. propagandistája, a Miskolci Ig. oszt. vez.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetést kapta: Beretzky Mihályné, a GySEV Ig. vszb. számvizsg. biz. elnöke, pénztárvizsgáló; Boda Emil, a Pécsi Igazg. bizalmija, műszaki ügyintéző; Boros Antal, a Debreceni Építési Főn. főbizalmija, autóvillamossági műszerész, Bubos József, a Hatvani Körzeti Üzemfőn. szb. szoc. pol. felelőse, asztalos; Buda András, MÁV Záhonyi Vont. Főn. főbizalmija, kocsivizsgáló; Butenkov István, Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. főbizalmija, művezető; Cseh Jenő, Miskolci JJ. Üzem szb. munkavédelmi felügyelője, termelésirányító művez.; Cserháti Ferencné, Szerencs Körzeti Üzemfőn. szb. gazdasági felelőse, személyzeti ügyintéző; Csonka Istvánné, a Magyar Vasutas szerkesztőségének ügyintézője; Dér Lajosné, a MÁV Vezérig. nyugdíjas alapszervezete nőfelelőse; Dienes Ferenc, a Vasutasok Szakszervezete társadalmi aktivistája, nyugdíjas; Farkas Pál, a Bp. Keleti Körzeti Üzemfőn. szb. bérfelelőse, lakatos; Haris Gyula, a Gyékényesi Üzemfőn. főbizalmija, jegyvizsgáló; Hódi István, a Szegedi Körzeti Üzemfőn. szb. tagja, villanyszerelő csop. vez.; Hollós László, a Bp. Nyugati Körzeti Üzemfőn. bizalmija, szakoktató; Holpert Katalin, a MÁV Központi Gyógyszertár szb. titkára, gyógyszerész; Horváth József, a Dunaújvárosi Üzemfőn. bizalmija, kocsivizsgáló, Jámbrik Imre, Kiskunhalas, Pályafenntart. Főn. szb. titkára, pályafenntart. vonalkezelő; Kéri Józsefné, a Szegedi tszb. ügyvitelellátója; Kiss Imre, a Püspökladányi Körzeti Üzemfőn. Törökszentmiklós áll. főbizalmija, forg. szolg. tevő; Kovács Kálmán, Komárom Körzeti Üzemfőn. főbizalmija, számadó árupénztáros; dr. Kovács László, Pécs Igazg. Számviteli Főn. szb. művészeti biz. vezetője, pénzügyi ügyintéző; Kovács Lászlóné, a MÁV Építési Géptelep Főn. szb. gazdasági felelőse, munkaügyi vez.; Lesti András, az Utasellátó Váll. főbizalmija, karbantartó szakmunkás; Magyar Lászlóné, a MÁV Szentesi Építési Főn. szb. üdülési felelőse, ügyintéző; dr. Majoros Zoltán, a Vasutasok Szakszervezete ÖTA oszt. vez. helyettes; Marton Károly, a Szombathelyi JJ. Üzem szb. elnöke, termelésirányító; Mucsi Sándor, Szentesi Körzeti Üzemfőn. szb. számvizsg. biz. elnöke, belső ellenőr; Munkácsi Ferenc, Szolnoki Körzeti Üzemfőn. szb. tagja, vas- és fémesztergályos; Németh Aladár, Soproni Vont. főn. szb. titkára, vontatási technológus; Németh Gyula, a szombathelyi tszb. pol. munkatársa; Novák Lajos, Celldömölk Körzeti Üzemfőn. főbizalmija, személyszállítási vez.; Orosz Miklós, a Záhonyi MÁV áll. főn. bizalmija, raktárnok; Polka Jenő, a MÁV Dunakeszi JJ. Ü. bizalmija, műszaki fejlesztő; Peczár Vilmos, a győri körzeti üzemfőn. bizalmija, térfelvigyázó; Pogány Barnabás, a kazincbarcikai körzeti üzemfőn. szb. tt. elnöke, raktárnok; Szabó Béla, a MÁV Vezérig. szb. oktatási biz. vez., ügyintéző; Szigeti Sándor, a MÁV Celldömölki Építési Főn. igazg.; Tabányi Pál, a MÁV Nyugdíj Hivatal szb. tagja, osztályvez. helyettes; Szórád Istvánné, a Balparti Bizt. ber. Fenntart. Főn. szb. gazdasági biz. vez., belső ellenőr; Szőllősi Miklós, a Debreceni Körzeti Üzemfőn. főbizalmija, vonatvezető; Udvarhelyi Flórián, a Miskolci Körzeti Üzemfőn. szb. pol. munkatársa; Vértesi Lajos, a Debreceni JJ. Üzem szb. oktatási biz. vez. helyettese, főművezető.

Szakszervezeti Munkáért oklevél elismerésben 350-en részesültek.

Nemzetközi kapcsolataink

Az ÖGB vezető titkára Budapesten

Szakszervezetünknek hagyományosan jó a kapcsolata az osztrák vasutas-szakszervezettel (ÖGB). A vezetők, a hivatalos delegációcseréken kívül is gyakran találkoznak. Április utolsó hetében *Hans Schnölz,* az osztrák vasutas-szakszervezet vezető titkára töltött néhány napot Budapesten, s találkozott a GySEV, a MÁV és szakszervezetünk vezetőivel.

A MÁV Vezérigazgatóságon *Urbán Sándor* vezérigazgatóhelyettes a vasút műszaki fejlesztéséről tájékoztatta. Szakszervezetünk központjában *Koszorus Ferenc* főtitkárral a kétés többoldalú kapcsolatokról tanácskoztak. Hans Schnölz annak a véleményének adott hangot, hogy a mai világhelyzetben nagy jelentősége van a szakszervezetek jó együttműködésének, nemcsak a vezetők között, hanem széles fronton. Erre azért van szükség, hogy ne legyenek víziói, hogy jobban megismerjék egymás országának eredményeit, nehézségeit.



Urbán Sándor vezérigazgató helyettes tájékoztatja a vendéget

(Skoda László felvétele)

A vasutas-szakszervezeteknek a jövőben nagyobb súlyt kell helyezni a vasútpolitikára, a békéért folytatott harcra. Ebbe a fiatalokat is jobban be kell vonni, hiszen az idősebbektől előbb vagy utóbb ők veszik át a stafétabotot.

Hans Schnölz szakszervezetünk központjában részt vett a május 1. alkalmából rendezett kitüntetési ünnepségen.

Előtérben a bizalmiak

Tisztségviselők oktatása Békéscsabán

A tisztségviselők képzésének alapvető módszere a bizalmiak, főbizalmiak, helyetteseik, a partner gazdasági vezetők és a szocialista brigádvezetők munkahelyi oktatása. Hogyan valósul ez meg Békéscsabán? Erről kérdeztük *Vajda Jánost*, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkárát, aki elmondotta, hogy a bizalmiak folyamatos felkészítése során minden kiscsoportban biztosítják az oktatás, a tájékoztatás és az információ hármas egységét.

Békéscsabán a tisztségviselők oktatásának már hagyománya van. Minden hónap utolsó keddjén, a szakszervezeti bizottság ülésére meghívják a főbizalmiakat és azok helyetteseit. Délelőtt az szb ülésezik, délután pedig felkészítik a főbizalmiakat a soron következő időszak oktatására. Tájékoztatják őket az szb-ülés állásfoglalásairól, a felsőbb szakszervezeti szervek üléseinek határozatairól, majd a soros bizalmi oktatásról hallgatnak meg előadást, amelyet legtöbbször felkért előadóval tartanak meg. Az egyes előadások témáit az oktatási ütemtervben előre megadták: áprilisban például *A bizalmiak szerepe a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakításában* címmel tartottak előadást. Ezt követően a főbizalmiak a következő hónap közepéig tartják meg a bizalmioktatásokat. Ezt a felkészítést a főbizalmiak az üzemfőnökség területén tíz szolgálati helyen önállóan végzik. Az egyes foglalkozások idejét a helyi körülményekhez (munkabeosztás, műszakváltás stb.) igazítják, s azokra a partner gazdasági vezetőket és a szocialista brigádvezetőket is meghívják.

Ennek az oktatási formának a szervezettségére utal, hogy 85—90 százalékos a megjelenés. Előnye továbbá, hogy a főbizalmiak rendszeresen találkoznak a bizalmiakkal, és így lehetőség nyílik az információk kicserélésére is.

Az elmúlt években igen jó kapcsolat alakult ki a bizalmiak, a szocialista brigádvezetők, a párt és a gazdasági vezetők között, különösen *Gyoma, Orosháza, Mezőtúr* és *Lőkösháza* állomásokon —, s ez a mindennapi munkában is megmutatkozik.

Gellért József

NÍVÓDÍJAS NÉPTÁNCEGYÜTTES

A debreceni járműjavító Egyetértés Művelődési Központ, a Debreceni Általános Fogyasztási és Értékesítési Szövetkezet közös fenntartású Bocskai néptáncegyüttese április 6—8-ig részt vett a XI. Zalai Kamara Néptánc Fesztiválon. A fesztivál zsűrije az együttest összteljesítménye alapján Nívódíjjal jutalmazta. Az együttes két tagja — a Gulyás testvérek — szólótáncosi Nívódíjban részesültek.

A felhívás nyomán

Sikeres játékgyűjtési akció

Lapunk január 26-i számában felhívást közöltünk a Kambodzsában és Afganisztánban élő gyermekek részére történő játékgyűjtési akcióra. A felhívásnak több ezer vasutas tett eleget; a vártnál lényegesen több játékot juttattak el március 10-ig munkahelyük szakszervezeti bizottságaihoz. *A vasutasszakszervezet köszönetét fejezi ki a területi szakszervezeti bizottságoknak, nőbizottságoknak és mindazoknak, akik részt vettek az akcióban, a szervezőmunkában.*

Sok értékes játék — kerékpár, labda, mesekönyv — tanúskodik a vasutasok és gyermekeik szolidaritásáról, segítőkészségéről. A KISZ KB építésszervezési irodája 131 kartondoboz és 64 zsák játékot vehetett át a vasutas-szakszervezet nőbizottságától. A csomagokat április 20-án, a MÁV Építési Géptelep tehergépkocsija és a KISZ KB mikrobusza szállította a MAHART kikötőjébe.

Pályázati felhívás

A SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztálya pályázatot hirdet szakszervezeti tisztségviselők, bizalmiak számára.

„Új törekvések és módszerek a szakszervezeti munkában" címmel.

A pályamunkákból a munkahelyi szakszervezeti életről, a mozgalmi munka gyakorlatáról szeretnénk képet kapni, ezért kérjük a pályázókat, hogy beküldött munkáikban elsősorban olyan kérdések kifejtésére törekedjenek, mint pl.:

— mi vonzott a szakszervezeti munkához és miért szeretem a bizalmi munkát;

— hogyan építettem ki a kapcsolatomat a szakszervezeti csoport tagjaival és milyen segítséget kaptam tőlük munkámhoz;

— hogyan alakítjuk ki véleményünket, javaslatainkat a döntéselőkészítés során a szakszervezeti csoportban;

— formáljuk-e, alakítjuk-e egymás gondolkodását, magatartását a csoportban;

— tudom-e mindig érvényesíteni a csoport javaslatait, elképzeléseit a testületi üléseken;

— politizálunk-e a szakszervezeti csoportban, miket vitatunk leginkább és milyen eredményre jutunk;

— milyen új formáit sikerült találni a gazdasági vezetőkkel való folyamatos kapcsolattartásnak stb.

A megjelölt témakörök orientáló jellegűek, ezeken kívül minden olyan új törekvés, módszer leírása beleillik a pályázat körébe, amely hosszabb ideje bevált, bevezetése, alkalmazása növelte a szakszervezeti munka tekintélyét, kiváltotta a tagság elismerését, s mint jó tapasztalat széles körben elterjeszthető.

A pályamű legnagyobb terjedelme 5-10 gépelt oldal lehet.

A pályázaton minden tisztségviselő, bizalmi részt vehet egyénileg vagy csoportosan (pl. egy szakszervezeti bizottság kollektívája).

A beküldött pályaműveket a SZOT osztálya által felkért mozgalmi vezetőkből és tisztségviselőkből álló zsüri értékeli.

A pályázatok beküldési határideje: *1984. december 15.*

A pályázat eredményhirdetésére 1985. április 4-e előtt kerül sor.

A pályázat jeligés. A pályázó(k) nevét, munkahelyének címét külön borítékban kell mellékelni.

Pályadíjak:

5 db I. díj	2000—2000 Ft
10 db II. díj	1500—1500 Ft
15 db III. díj	1000—1000 Ft

SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztály

A szakszervezeti munka sajátos vonásai a gazdaságirányítás mai rendszerében

A korábbi tervutasításos gazdaságirányítás idején sok szempontból egyszerűbb és világosabb volt a szakszervezetek gazdasági építő- és szervező munkája. A Tervhivatal, a minisztériumok direkt utasításai nyomán viszonylag egyértelmű volt az ágazat konkrét tevékenységének iránya, számszerűen is meghatározható volt minden lényeges mozzanata. Mivel jelenleg nincsenek vállalatokra lebontott direkt utasítások, hanem a gazdasági szabályozók közvetítik a gazdaságpolitikai célokat, s általában fogalmazódnak meg az egyes ágazatok feladatai, ehhez kellett igazítani az ágazati szakszervezetek tevékenységét is. Ma elsősorban az ágazati gazdaságirányítással partnerségben konzultatív véleményező és általános tendenciákat meghatározó szerepet töltenek be.

Az a tény, hogy az általános szabályozók függvényében a vállalatok önállóan döntenek a gazdálkodás, a termelés valamennyi fő kérdéséről, *nagyfokú önállóságot követel a szakszervezeti munkában is.* A vállalati tevékenység megítélésével kapcsolatos szakszervezeti álláspont és a mozgalmi munka feladatai fő vonásaiban és részleteiben is csak helyileg alakíthatók ki. Egyetlen szakszervezeti központ sem képes a helyi, vállalati szervezetek helyett meghatározni a követendő magatartást, a véleményezési, egyetértési jog érvényesítésének konkrét tartalmát. Ez a helyi mozgalmi vezetőktől magasabb színvonalú, tartalmas, önálló munkát követel, hogy megvalósuljon a vállalati vezetés és a szakszervezeti szervek elvszerű partnerségi kapcsolata. Érthető, hiszen ma több érdemi kérdésben kell az álláspontokat egyeztetni, az egyetértést kimunkálni, a közös cselekvés feltételeit biztosítani. Mindebben nagy szerepe van az üzemi, mozgalmi életnek, amely politikai súlyával szilárd bázist ad a szakszervezeti vezetés álláspontjához. A helyi kérdésekben megnövekszik az eltérő vélemények, a viták lehetősége, ez pedig még inkább előtérbe helyezi a szakszervezeti irányító szervek, központok egyeztető funkcióját, az érdemi segítségnyújtást.

Elvszerű partnerviszonyt a gazdasági vezetőkkel

Tulajdonképpen másfél évtizede, hogy a szakszervezeti munkának ezek az új feltételei kialakultak. Joggal vetődik fel a kérdés: *vajon sikerült-e ebben a szellemben átalakítani a munkastílust?* A válasz erre csak az lehet, hogy jelentős az előrelépés, de áttörésről még nem beszélhetünk. Olyan folyamatról van szó, amelyben fokozatosan alakulnak ki a korszerű munkamódszerek. Az átállás kezdetén még csak körvonalaiban voltak sejthetők a változás szükségletei, de ahogy a vállalati önállóság gyakorlata kialakult és megerősödött, úgy váltak egyre inkább nyilvánvalóvá a teendők. Arról nem is szólva, hogy az átállást természetesen a megszokottság konzerváló ereje is jelentősen befolyásolja, és nem mindenütt tudnak mit kezdeni az önállósággal. *A régi munkastílus némelykor kényelmesebbnek is tűnik, hiszen nem kell vitatkozni, vállalni a tévedés lehetőségét és egyéb kockázatot.* Mindez összefügg azzal, hogy a gazdasági vezetéssel kialakítandó elvszerű partnerviszonyt sok minden zavarja. A gazdaságirányítás változását nem követték párhuzamosan az emberi tényezők szerepének növeléséből adódó feladatok, a kádermunka továbbfejlesztése, az élet által igazolt, kipróbált elveknek a mai viszonyokra való alkalmazása. E kérdés csak az utóbbi időben került határozottabban napirendre. Még csak most van kialakulóban a vezetők kinevezésének, felelősségük érvényesítésének, visszahívásának, meghatározott időre való kinevezésének az a rendje, amely új feltételeket teremthet a vállalati függőségi viszonyokban is. *A gazdasági vezetőkkel való együttműködésben ma még sok a formális elem.* Az egyeztetés túl sok részletre kiterjed, más vonatkozásokban pedig — ami a szakszervezetek érdemi feladatait illeti — sokszor felületes; erőteljesen hatnak a vezetői és beosztotti viszonyból adódó függőségi elemek.

A vállalati életben természetszerűen sok a konfliktuselem, de ezek konfrontációjának nincs kellő tere. Az érdekek ütköztetésének és összehangolásának demokratikus módszere sok helyen még gyerekcipőben jár, ezért gyakori, hogy az álláspontok egyeztetése inkább hivatali úton történik. Ilyen esetekben nyilvánvaló a megoldás formalizmusa, mivel az nem épül a szakszervezeti tagság támogatására.

A szakszervezetek egyetértéssel támogatják a szelektív iparfejlesztési politikát, mint általános koncepciót, mert ez olyan objektív szükségszerűség, amely nélkül nem lehet megvalósítani a versenyképes és hatékony gazdálkodást. Ezen általános elvi egyetértés mellett azonban azt is hangsúlyozzák: *nem mindegy, hogyan szelektálunk, s azt a gyakorlatban milyen módszerekkel oldjuk meg.* A szakszervezeteknek törődniük kell azzal, hogy a szelektív fejlesztés mennyire objektív (a gazdasági szükségszerűség), figyelembe veszi-e a pillanatnyi helyzeten túlmutató távlati lehetőségeket, az hogyan érinti a dolgozókat, azt hogyan lehet emberségesen, a kölcsönös érdekeltség szellemében elvégezni.

A szakszervezetek, abból kiindulva, hogy a leghelyesebb döntésnek is vannak kedvezőtlen hatásai, amelyeket a politikai tűrőképesség és a humánus szempontok keretein belül, a kölcsönös érdekek alapján vállalnak, fellépnek a megfontolatlan, a tisztán gazdasági szempontokat szem előtt tartó és a humánumot figyelmen kívül hagyó elképzelésekkel szemben.

A szakszervezet szerepe az ellentétek feloldásában

Az általános politikai érdek azt diktálja, hogy a szakszervezetek álláspontjuk kialakításánál vegyék figyelembe a világpiaci és általában a piaci hatások megítélését is, mert ez alapvetően összefügg a gazdaságossággal, a korszerűség megítélésével.

A szocialista viszonyok között folyó árutermelésnek is törvénye, *hogy a vállalati és egyéni teljesítményeket végső fokon a piac, többek között a világpiac ismeri el.* A munka társadalmi hasznosságának is ez az alapvető értékmérője. A piacra orientált értékítélet, mint objektív gazdasági szükségszerűség készteti a termelőket a korszerű termékszerkezet kialakítására, a jó minőségű munkára, gazdaságosságra, hatékonyságra. *De a piaci viszonyok többféle ellentmondást hordoznak.* Felvetik többek között azt, hogy az eredményekben mi múlik a vállalati vezetésen, és mi tőle független, és mi múlik az egyes dolgozókon vagy azok nagyobb csoportjain. Előfordulhat, hogy minden helyi erőfeszítés ellenére sem kap a teljesítmény megfelelő elismerést, mert a külső körülmények annyira előre nem láthatóan fejtik ki hatásukat. El kell dönteni ilyen helyzetekben, hogy hogyan, milyen arányban osztozzanak a veszteségben a népgazdaság, a vállalat, a kollektívák.

E kérdések elől a szakszervezetek sem térhetnek ki és álláspontjuk sem hagyható figyelmen kívül. Nem egyszerű dologról van szó, nem könnyű ebben sem azt a fajta egyetértést kimunkálni, amely a kölcsönös érdekek figyelembevételével történik.

A vállalati önállóság feltételei között az eredmények alakulását sok szempontból kétségtelenül meghatározza a vállalati vezetés színvonala, kezdeményezőkészsége, rugalmassága, vállalkozó szelleme és sok minden egyéb. Nagyrészt ezen múlik, hogyan valósul meg a dolgozók közvetlen érdekeltsége. A gyakorlatban azonban csak korlátozott a dolgozók beleszólása (akár közvetlenül, de még közvetve, képviseletük, a szakszervezetek útján is) abba, hogy azok, akiken munkájuk, erőfeszítéseik társadalmi elismerése múlik, *alkalmasak-e a vezetői posztra.* Ennek az ellentmondásnak a feloldásában a szakszervezeteknek nagyobb szerepet kell vállalniuk, amire politikai felhatalmazást is kaptak a párt XII. kongresszusától azzal, hogy a vezetői kinevezéseknél a dolgozó kollektívák nagyobb beleszólását hangsúlyozzák.

Az üzemekben sok bonyodalom, konfliktus forrása a termékszerkezet, a technológia gyors változása, átalakulása. A szakszervezetek a politikai és az alapvető gazdasági érdekek elsőbbsége alapján ezt is, mint követendő tendenciát támogatják. Eközben azt is látják, hogy ezek közvetlen hatásukban nem egyformán érintik a dolgozók különböző rétegeit, a megoldás konkrét gyakorlati módszerétől függően. *A szakszervezetek természetesen nem helyezkedhetnek olyan álláspontra, hogy elvileg a fejlesztés mellett vannak, a gyakorlatban azonban ellenzik a konkrét lépéseket.* A különféle ösztönzéseknek, az érdekeltség megfelelő kialakításával nagy szerepük lehet abban, hogy az ilyen jellegű intézkedéseket is egyetértően támogassák a dolgozók. A szakszervezetek is ilyen szellemben értelmezik érdekképviseleti, érdekvédelmi feladataikat. A gyakorlat tapasztalatai azt mutatják, hogy az ésszerű munkaerő-átcsoportosítás, a dolgozók folyamatos képzése és átképzése, a begyakorlás idejének optimális megválasztása, a munkakollektívákon belüli kölcsönös segítségnyújtás és figyelem jócskán jelent tennivalókat a szakszervezeti szervek számára is.

Lépést tartani a kor követelményeivel

Sajátos ellentmondást tartalmaz a szocialista elosztás elvének érvényesítése. A szakszervezetek magukévá teszik ezt az elvet, mert a termelőerők mai fejlettségi fokán a legdemokratikusabb. *Egész gazdasági fejlődésünket befolyásolja, hogy milyen következetesen szerzünk ennek érvényt a gyakorlatban.* Ellentmondás abban van, hogy a szocialista elosztás elve csak az általános érdekek talaján fejezi ki a dolgozók többségének érdekeit. A közvetlen érdekek — mivel az emberek többségének képessége és teljesítménye átlagos, a kiegyenlítődés mellett és a differenciált bérpolitika ellen hatnak.

A szakszervezeti munkának egyik központi eleme, hogy olyan bérpolitika érvényesüljön a gyakorlatban, amely összhangban van a szocialista elosztás elvével, s megoldódjanak az ezzel kapcsolatos ellentmondások. A megoldást nagyon gondosan kell kimunkálni, építve az élen járó dolgozókra, a többség alapvető érdekeire.

E néhány példa is illusztrálja, hogy a szakszervezetek feladatai napjainkban milyen bonyolultak és összetettek. Ahhoz, hogy megfeleljünk a mai követelményeknek, nekünk magunknak is sok mindenen változtatnunk kell.

Munkamódszerünkben is sok minden megérett a változtatásra. *Erősítenünk kell a szakszervezeti munka mozgalmi jellegét,* ami együtt jár a bürokratizmus, a formalizmus elleni fokozott küzdelemmel. *Munkánkból száműznünk kell a papírtengert és azt a felfogást, amely az értekezletek tömegében látja a mozgalmi élet lényegét.* E feladatokat már a szakszervezetek XXIV. kongresszusa is célul tűzte, a SZOT 1981. áprilisi határozata pedig konkretizálta is teendőinket. Többek között nagy hangsúlyt kapott munkánk nyíltsága. Többet és bátrabban kell szólnunk a nyilvánosság előtt munkánkról, állásfoglalásainkról, a vitákban képviselt véleményünkről. A közvélemény megfelelő tájékoztatása munkamódszerünknek egyik igen lényeges, politikai jelentőségű kérdése.

A mozgalmi élet továbbfejlődésének egyik legfontosabb feltétele *a kádermunka javítása.* Figyelnünk kell az új generációkra, annál is inkább, mert változik a szakszervezeti tagság életkori összetétele. Az egymást váltó nemzedéknek más a politikai élményvilága, a műveltségi szintje, és ez mind fontos tényezője a mozgalmi életnek. Mindenképpen szorgalmaznunk kell a fiatalok és a nők fokozott részvételét a képzésben, a szakszervezeti tisztségek betöltésénél. *Politikai jelentőségű kérdésnek kell tekintenünk, hogy a munkások közül minél többen váljanak szakszervezeti vezetővé.*

A szakszervezeti élet továbbfejlesztésében erősítenünk kell a demokratikus vezetési stílust, a tisztségviselők és a tagság szoros kapcsolatát. A tagság és a vezetés szorosabb kötődése feltételezi a rendszeres beszámoltatást, a felelősség következetes érvényesítését. A káderek utánpótlásának nevelésében, kiválasztásában többet kell törődnünk azokkal a tulajdonságokkal, vezetői vonásokkal, amelyeket a mai követelmények igényelnek a szakszervezeti munkában.

A szakszervezetek a munkásmozgalom nagy múltú és nagy jelentőségű tényezői. Hatalmas és gazdag tapasztalataik vannak, nagy politikai tekintélyt és befolyást vívtak ki maguknak. A lépéstartás a kor követelményeivel biztosítja tömegbefolyásuk, politikai súlyuk és a társadalmi életben betöltött szerepük továbbfejlődését.

Jakab Sándor

Nehéz, de jó évet zártak

A székesfehérvári járműjavító kettős kitüntetése

Bensőséges, jó hangulatú ünnepségnek lehettünk résztvevői április 26-án Székesfehérváron: a járműjavító elnyerte a *Kiváló Üzem* kitüntetést, s a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének *Vörös Vándorzászlaját;* az üzem KISZ-szervezete pedig a KISZ Központi Bizottságának dicsérő oklevelét.

Az ünnepségen megjelent és az elnökségben helyet foglalt *Katona András,* a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője, *Csárádi János,* a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezetője, *Keresztury Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagja, *Závodi Imre,* a Fejér megyei Tanács elnöke, *Nagy Józsefné,* a városi pártbizottság titkára.

Marinisz Alkiviadisz, az üzem szakszervezti bizottságának titkára nyitotta meg az ünnepséget, majd *Takács László* üzemigazgató mondott beszédet.

Állandó változásban

Emlékeztetett arra, hogy az 1892-ben alapított székesfehérvári üzemben a századforduló idején kezdett kibontakozni a munkásmozgalmi tevékenység. A felszabadulás gyökeres fordulatot hozott. Azóta húsz alkalommal részesültek különféle kitüntetésben. Ez a május elseje, amelynek előestéjén átvehetik a kettős kitüntetést, különös jelentőségű.

1974-től kezdve állandó változásban él a járműjavító üzem. Mindig követték a vasút, a népgazdaság érdekeit, bonyolult feladatokat oldottak meg, s jól gazdálkodtak a rájuk bízott eszközökkel. A felszabadulás óta egyetlen év sem volt, amikor az előírt tervet ne teljesítették volna.

Vajon mit tettek az elmúlt évben? Mivel érdemelték ki a kitüntetéseket? Először is: *a terv teljesítés érdekében szükséges intézkedéseket időben megtették.* A szocialista munkaversenyben rejlő lehetőségeket felhasználva, a társadalmi szervezetekkel összefogva megoldották az időközben jelentkező problémákat. Kiemelt feladataikat így túlteljesítették. *(Teherkocsik futójavítása és fővizsgája, forgóváz gyártása, GYSEV-fővizsga, Y 25-ös forgóváz, daruskocsi-fővizsga.)*

Munkájukat kissé nehezítette, hogy az első negyedévben 500 tonna hengerelt anyag hiányzott, illetve későn érkezett be. Ez megkérdőjelezte az alkatrészgyártást, s a következő három negyedévben nagy erőfeszítéseket kellett tenniük a lemaradás pótlására. Ugyancsak gondot okozott a forgóvázak gyártása a közbenső szolgáltatások késése miatt; *ám a hagyományokhoz híven, november 7-re átadták a forgóvázakat.* A második félévben terven felül legyártották a Tunisszal kooperációban készülő kiskocsik alkatrészeit.

Fejlesztések a dolgozók javára

Az elért eredményekhez jelentősen hozzájárult az újítási versenymozgalom. A dolgozók 142 újítást nyújtottak be, s ez 4 millió forint megtakarítást eredményezett. Sikerült elkezdeni a tanműhely bővítését, amelynek jelentősége — a szakemberutánpótlás szempontjából — köztudott. Lehetőséget kaptak a zamárdi üdülőjük korszerűsítésére, ennek során emelet-ráépítéssel új éttermet, melegítőkonyhát alakítanak ki.

Felújították az üzemben két transzformátorházukat. A korszerű technika alkalmazásának első lépéseként *számítógép-vezérlésű CNC esztergagépet kapott az üzem,* s rövid idő alatt üzembe is helyezték a gépet. Említésre érdemes a pusztaszabolcsi „C" típusú kocsijavító csarnok építése is, amelynek beruházási feladatait az üzem végzi.

A szociális tervben foglalt feladatok végrehajtására 25 millió forintot költöttek. A szociális és jóléti intézményekről elmondható, hogy vasúti és városi szinten is kiválóak. Az étterem, az óvoda, az üdülők és a munkásszálló jól funkcionáltak, s megfelelően szolgálták a dolgozók érdekeit. Támogatták a lakásépítést: *18 dolgozójuk számára több mint 2,5 millió forintot tudtak biztosítani, amire az elmúlt tíz évben nem volt példa.*

Az üzemi demokrácia fórumai már évek óta jól működnek az üzemben. Ám az utóbbi két-három évben szerepük megnövekedett; *a gazdasági vezetés és a szakszervezet folyamatosan és rendszeresen foglalkozik a dolgozók kisebb-nagyobb egyéni problémáival.* Összességében megállapítható, hogy nehéz, de jó évet zártak.

A feltételek adottak

Takács László üzemigazgató beszédében vázolta az idei feladatokat is. Megállapította, hogy minden feltétel megvan arra, hogy ezt az esztendőt is sikerrel zárják.

Katona András, a minisztérium főosztályvezetője, *Pullai Árpád* miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében köszöntötte a járműjavító kollektíváját, s azt kívánta, hogy az eddigi kitüntetések mellé még többet szerezzenek jó munkájukkal.

Ezt követően *Katona András* és *Keresztury Ferenc* átadták a Kiváló Üzem kitüntetést Takács László igazgatónak. *Csárádi János* és *Keresztury Ferenc* a Vörös Vándorzászlót és az oklevelet nyújtotta át az üzem vezetőinek. *Kracsó Csaba,* a KISZ városi bizottságának titkára *Lőrincz Istvánnak,* az üzemi KISZ-bizottság titkárának adta át az ünneplő dolgozók előtt a KISZ KB dicsérő oklevelét.

Ezután kiosztották a munkában élen járó dolgozóknak az egyéni kitüntetéseket, s a szocialista brigádoknak a kollektív elismeréseket. Az ünnepség színes kultúrműsorral ért véget.

Paládi József

Kiváló üzemfőnökség

A legtöbbet a brigádok tették

Megőrzik a lendületet a munkaverseny újabb szakaszában

Debrecen körzeti üzemfőnökség múlt évi szállítási teljesítményeivel méltán érdemelte ki a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott *Kiváló üzemfőnökség* kitüntetést. A figyelemre méltó munka az üzemfőnökség valamennyi dolgozójától — a közismerten nehéz körülmények közepette — nagy erőpróbát és kemény helytállást követelt. Erről beszélgettünk *Papp Sándor* üzemfőnökkel.

Ha kevesebb az utas?

— Nagyon nehéz esztendőt hagytunk magunk mögött — kezdte a beszélgetést az üzemfőnök. — De *hatékonyabb szervezéssel, üzemegységeink jobb munkájával úrrá lettünk a kedvezőtlen hatásokon,* amelyeket a személyszállításban a tarifaemelés, az áruszállításban a termelés és a felhasználás mérséklődése okozott. A nem kívánatos tendenciák érvényesülését üzemfőnökségi szinten igyekeztünk megállítani, s *a szolgáltatások bővítésével próbáltuk a személyszállítást gazdaságossá tenni. Így több mint 10 millió utast és csaknem 2 millió árutonnát szállítottunk.* Az áruszállítási tervet az elmúlt év december 23-ra teljesítettük, és *év végéig még 73 600 tonnával többet fuvaroztunk el a tervezettnél.*

A személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítása, a tehervonatok átlagos terhelése, a körzeti kocsitartózkodás, a vasúti kocsik kihasználása is kedvezően alakult. Az áruszállításban ésszerű anyag- és energiatakarékossággal, a személyszállításban az utazási igényekhez igazodó, rövidebb szerelvények közlekedtetésével *csökkentettük a szállításra fordítható költségeket.* Vontatási üzemegységünk is gazdaságosan dolgozott. Az elegytonna-kilométert és a haszonkilométer-tervet túlteljesítettük. Szervezett és összehangolt volt a vontatójárművek kihasználása. Csökkent a gépmenet és az egyéb járulékos — improduktív — teljesítmény.

— Sokat segített szállítási feladataink teljesítésében és a szállítás korszerűsítésében az elmúlt év folyamán üzembe helyezett *konténerrakodó pályaudvar,* ahol nagyteherbírású daruk és konténeremelő targoncák gyorsították az érkező és induló küldemények le- és felrakását. Tavaly például *leadásban 15 234, feladásban 13 005 konténert kezeltünk.*

Szavatolják a kocsik kiállítását

— Az elért eredmények valóban kecsegtetőek, de milyen módszerekkel sikerült biztosítani az áruszállításban a mennyiségi növekedést és a minőségi munka javítását?

— Ismeretes — hangzott az üzemfőnök válasza —, hogy a személy- és áruszállításban megszűnt a korábbi előnyös helyzetünk. A piaci mechanizmus működésének megfelelően, *egészséges verseny alakult ki köztünk és a Volán között.* Rendszeres piackutató tevékenységet folytatunk, így javítottuk kapcsolatainkat a szállítatókkal. *Kerestük a legkorszerűbb kiszolgálási formákat.* Az üzemfőnökséghez tartozó szolgálati helyeken a vezetők elsőrendű feladatává tettük a fuvaroztatói igények felmérését és kutatását, a szállítás jövedelmezőségének megvalósítását.

— A fuvaroztatók szállítási igényeinek ismeretében lehetőségünk nyílt a vasúti fuvarkapacitás jobb kihasználására. Megállapodást kötöttünk a fuvaroztatókkal a szállítások ütemezésére, és *szavatoltuk az ütemezett szállításokhoz szükséges kocsik időben való kiállítását.* Alapos elemzés alá vettük a szabadszombatok és a munkaszüneti napok le- és feladási forgalmának alakulásában mutatkozó tendenciákat. Az aránytalanságok mérséklésére olyan megoldásokat kerestünk és találtunk, amelyek a fuvaroztatóknak és érdekeinknek a legjobban megfeleltek.

— Nem gátolta az elegyfeldolgozás és a kiszolgálás zavartalanságát a kulcsfontosságú munkakörökben mutatkozó létszámhiány? — kérdeztem.

— *A létszámhiány természetesen szervezettebb munkaerő-gazdálkodásra ösztönzött bennünket* — válaszolta az üzemfőnök. — *Ha a forgalom ingadozása úgy kívánta, részleges üzemszüneteket vezettünk be, és munkaerő-átcsoportosításokat hajtottunk végre.* Az eredmény, a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott dolgozók munkaidejének csökkentésében valósult meg. Csak a vonali és az állomási *tolató mozdonyok* lemondásával megtakarítottunk 6531 mozdonyórát, illetve 14 874 munkaórát. Ezek bérkihatása csaknem félmillió forintot tett ki, üzemanyagban pedig több mint 2 millió forintos megtakarítás mutatkozott.

Élenjáró szolgálati helyek

— Hogyan értékeli a szocialista brigádok tevékenységét az üzemfőnökségi teljesítmények alakításában?

— *Az elért kedvező eredmények nem valósulhattak volna meg a szocialista brigádok önfeláldozó munkája nélkül.* Az üzemfőnökség területén 110 szocialista brigád 1324 fővel dolgozott a célkitűzések, a vállalások teljesítéséért. A brigádoknál a kulturális és szakmai műveltség emelésére irányuló vállalás következetes teljesítése is tovább javult, eredményesen fejlődött. A brigádok a termelő munka mellett igen sok társadalmi munkát is végeztek, és több mint ezer dolgozó részvételével 15 000 órát teljesítettek. *A brigádok jó munkája eredményeként az üzemfőnökségi feladatokat legjobban segítő üzemegységeket — Debrecen állomást, Debrecen vontatást, Debrecen Vásártért, Hajdúdorogot, Hajdúböszörményt, Pocsaj-Esztárt — „Élenjáró Szolgálati Hely" kitüntetésben részesítettük.*

— Az 1984-es év is hozhat ilyen kiemelkedő eredményeket? — kérdeztem.

— *Igen, mert tovább akarunk menni az elkezdett úton.* Főként a szervezettségben, a munkafegyelem erősítésében kívánunk előbbre lépni. Feltártuk azokat a tartalékainkat, amelyek kihasználásával még jobban tudunk alkalmazkodni a gyorsan változó szállítási igényekhez. Tovább kell lépnünk az elegytovábbítás javításában, a vonatközlekedési terv megtartásában. Ugyanúgy a személyszállítás színvonalának javításában, szolgáltatásaink bővítésében is van még tennivalónk. Javítani akarjuk határforgalmi kapcsolatainkat, ezzel is csökkenteni szeretnénk a visszautasított és feltartóztatott kocsik mennyiségét. S nem utolsósorban *vannak tennivalók a társadalmi tulajdon megóvásában, az árukárok csökkentésében.* Több megbecsülésben kívánjuk részesíteni a munkában élenjáró dolgozókat. *Kiterjesztjük például a teljesítménybérezést több munkaterületen.* A jelenlegi prémium- és jutalmazási rendszerünket úgy fogjuk átalakítani, hogy *a kiemelkedő teljesítményt nyújtó dolgozók nagyobb anyagi elismerésben részesüljenek* — fejezte be a beszélgetést az üzemfőnök.

Az elmondottakkal összhangban a munkaverseny-mozgalom megélénkült. Ezt bizonyítják a szocialista brigádok újabb vállalásai a felszabadulás 40. évfordulója és a XIII. pártkongresszus tiszteletére. *Ezekben első helyen szerepel a személy- és áruszállítási igényekhez történő rugalmas alkalmazkodás, munkaszervezési intézkedések kidolgozása és végrehajtása.*

Simon Ödön

Záhony kiváló üzemigazgatóság

Gazdaságosabb munka

Jobb szociális ellátás

Ünnepi munkásgyűlést tartottak április 27-én Záhonyban, a vontatási főnökség szerelőcsarnokában abból az alkalomból, hogy az üzemigazgatóság az 1983. évi termelési és gazdasági eredmények alapján elnyerte a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott Kiváló címet. Az eseményen részt vett *Bánhalmi Pál,* a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője, *Mészáros András,* MÁV vezérigazgató-helyettes, *Volosinovszki János,* a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja, a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára. Jelen voltak a megyei és a helyi párt- és társadalmi szervezetek, a szovjet és csehszlovák szomszéd határállomások képviselői.

A múlt évi munkáról *Rigó Zoltán* üzemigazgató számolt be. A közel hétezer embert foglalkoztató üzemigazgatóság jól élt a MÁV kereteiben kapott önállósággal, tevékenysége során elsősorban a minőségi, gazdaságossági mutatók javításával igyekezett eleget tenni a rá váró feladatoknak. *Tavaly több, mint 13 millió tonna áru továbbítása szerepelt a tervben.* A körzetben normálból széles kocsiba való rakodással, valamint az almaszállítással a kilépő forgalom 16,9 százaléka zajlott le. Az exportforgalomban végzett rakodási tevékenység több, mint 80 millió forint bevételt eredményezett.

A vasút egésze szempontjából is jelentős, hogy javult a teherkocsikkal való gazdálkodás. A dolgozó kocsik napi száma 326-tal csökkent, a tartózkodási idő 6,5 órával lett rövidebb. A statikus termelés emelésével éves szinten 18 ezer kocsit takarítottak meg. A folyamatos átrakást az egyenetlen beérkezés, a külföldi vasutak által bevezetett korlátozások sokszor gátolták, ami a széles kocsik tartózkodási idejének növekedéséhez vezetett. A dolgozók, a szocialista birgádok ezért közel négyezer széles kocsit raktak át a maradvány csökkentésének érdekében, munkaidőn túl.

A körzetben folyó munkát elősegítette, hogy a pályafenntartási szakszolgálat a vágányhálózaton minőségi munkát végzett, *ezáltal vágányzárak ideje 11,5 százalékkal csökkent a tervezetthez képest.*

A milliárdos költséggel dolgozó üzemigazgatóságnál a takarékos költségfelhasználással több mint 40 milliós csökkenést értek el. Gázolajra átszámítva 1262 tonna az energiamegtakarítás értéke, az összege 24 millió forint.

A vasutasok megbecsülésére, munkakörülményeik javítására több intézkedést tettek. Közel öt százalékkal sikerült emelni a béreket, a kocsijavítás területén növelték a létszámot. *A nehéz fizikai munkakörökben viszont tovább csökkent a létszám.* A vontatási főnökségen befejeződött rekonstrukció lehetőséget teremtett arra, hogy a karbantartók jobb körülmények között dolgozzanak, új szociális létesítményt is kaptak. Gondot fordítanak a munkásszálításra. A körzetbe 80 községből járnak dolgozni. A vonatok és kilenc vonalon 21 autóbusz hozza-viszi a munkásokat. Az óvodás korú vasutas gyerekek elhelyezése érdekében két tanácsi óvoda építéséhez több, mint 13 millió forinttal járultak hozzá.

Bár sohasem lehet megnyugtató a baleseti helyzet alakulása, az üzemi baleseteknél azonban mind a súlyosságukat, mind a kiesett napok számát tekintve lényeges javulás következett be, míg a tárgyi baleseteknél kismérvű romlás volt.

Az eredmények elérését segítette az újítómozgalom. Tavaly 400 dolgozó 226 javaslatot nyújtott be, melyek közül 95-öt már bevezettek. A szocialista munkaversenyben 452 brigádban több, mint háromezren vesznek részt. A munkacsúcsok idején társadalmi munkát vállaltak, kulturális felajánlásaik teljesítésével elősegítették a műveltebb munkások seregének gyarapodását.

Az ünnepségen, a beszédek elhangzása után, a közlekedési miniszter képviseletében Bánhalmi Pál, a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Volosinovszki János adta át az oklevelet az üzemigazgatóság vezetőjének. Az Élenjáró Szolgálati Hely kitüntető címet a vontatási főnökség és a záhonyi bölcsőde érdemelte ki.

Lányi Botond

Szegedi távközlősök

Az értekezés és biztonság minden feltételét garantálják

Korszerű berendezéseket helyeztek üzembe

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége az 1983. évi eredmények alapján *Kiváló főnökség* címmel tüntette ki a *szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökséget.* A kitüntetés átadására április 20-án került sor Szegeden, a főnökség épületében.

Zvada Mihály szb-titkár megnyitója után *Prókai László* vezetőmérnök ismertette az elmúlt évi eredményeket. Elmondotta, hogy üzemeik és a fenntartást végző szakaszaik teljesítették fenntartási tervüket. Minőségi munkájukra utal, hogy a távközlőhálózat és a berendezések üzemkészségét a célkitűzésekhez viszonyítva 107,11 százalékra, a biztosítóberendezések üzemkészségét 103,67 százalékra teljesítették. Ez utóbbinál lényegesen csökkentették a berendezések zavarszámát és az átlagos zavaridőt. Termelési értéktervüket *a tervezett 46 millióval szemben 51,3 millió forintra teljesítették.* Többek között Pirtó és Soltvadkert állomásokon D 55 típusú berendezést, Kiskunhalas és Soltvadkert között 17 kilométer hosszban önműködő vonali térközbiztosító és 4 fénysorompó berendezést építettek.

A sorompóprogram keretében ezenkívül 3 fénysorompót helyeztek üzembe, és 17-et átalakítottak. Négy állomáson kocsifelírói, három állomáson pedig *rádiós tolatási körzetet* alakítottak ki. További négy állomáson *utastájékoztató hangrendszert* építettek. Takarékoskodtak az energiahordozókkal is, mintegy 1 százalékos megtakarítást értek el. A BFF 634 dolgozója tavaly közel 5500 óra társadalmi munkát végzett, az ezért járó, társadalmi célokra felajánlott bérük értéke meghaladta a százezer forintot. Területükön 42 szocialista, ifjúsági és munkabrigád tevékenykedik, akik eredményesen segítették a főnökség célkitűzésének teljesítését.

A *Kiváló főnökség* kitüntetést tanúsító oklevelet *Fülöp László,* a MÁV vezérigazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási szakosztályának vezetője és *dr. Lugosi József,* a területi szakszervezeti bizottság titkára adta át, közben mindketten méltatták a főnökség dolgozóinak helytállását.

G. J.

EGY FELADAT A SOK KÖZÜL

Embert próbáló napok, hetek

Szolnok és Szajol között március 5-én 7 órakor tizennyolc napon át tartó nehéz, megfeszített munka kezdődött. A *debreceni építési főnökség* emberei mintegy 7200 vágányfolyóméter hosszúságban hozzákezdtek a jobb vágány felépítménycseréjéhez. Ez azt jelenti, hogy teljes ágyazatcserét, a vizesárok megszüntetését, ipari *terfil II.* beépítését, erre bányakavics terítését kellett elvégezniük. Mindezt pedig úgy, hogy a személy- és áruszállításban egyaránt frekventált vonal forgalmát ne akadályozzák.

Jó előkészítéssel

Mindenki izgatottan várta, hogyan oldja meg a feladatot a debreceniek kollektívája. *Összehangolt, szervezett, fegyelmezett munkára, a társszolgálati ágak kölcsönös segítségére volt szükség.*

A munkák előkészítése már 1983 utolsó negyedévében elkezdődött. A kötőtelepre előszállításban megérkeztek a betonaljak, elkészült a tervdokumentáció, a „vendégsínes" sínmezők lekötése. A debreceni vasútigazgatóság külön menetrendet szerkesztett erre az időszakra, s állandó ügyeletet biztosított a helyszínen. Koordinációs intézkedési terv, illetve ütemterv is készült. A MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztálya forgalmi szakosztállyal karöltve vállalta a társszolgálati ágak koordinációját, ezt a korántsem egyszerű feladatot. A gépparkot részben a *budapesti géptelepfőnökség,* továbbá a miskolciak, másrészt a kivitelezők debreceni gépállomása biztosította.

Az új „vendégsínes" sínmezők beépítése *Platov*-darukkal, korszerű görgősoros szerelvényekkel történt. A régi, szennyezett zúzottkő, valamint a vízzsákos ágyazat eltávolítását dózerekkel végezték, majd FAL-, illetve Kü-kocsis szerelvényekben érkezett bányakavicsot billentettek az előre elkészített alépítménykoronára. A vágány kiszabályozására *géplláncot* használtak. A napi haladás 1152 vágányfolyóméter volt, szemben az átlagos 1008 vágányfolyóméterrel.

Különösen nagy figyelmet igényelt a régi ágyazat éjszaka végzett letolása, az éjszakai munkák koordinálása. Ezenkívül még napi *300-350 ember szállításáról, étkeztetéséről, elszállásolásáról kellett gondoskodni.*

„Túljelentkezés"

Március 21—22-én a fiatalok segítségét kérték, hogy minél hamarabb át tudják adni a jobb vágányt a forgalomnak. Nem is csalódtak, hiszen *200 fiatal helyett 230 jelentkezett a síngomboláshoz,* és nemcsak felépítményesek, hanem a debreceni gépállomás szakmunkás fiataljai is. *A közösségi gondolkodás és cselekvőkészség iskolapéldáját mutatták be mindenkinek Szajolon: 3300 vágányfolyómétert teljesítettek egy nap alatt.* Aki ismeri a munkát, tudja, hogy ez mit jelent. Így aztán a március 23-án 16 óráig tartó vágányzárat *85 órával hamarabb fejezték be.*

Közben a Zagyva-hídon és a Besenyszögi hídon a hidászok még felépítménycserét is végeztek. A vonatok pedig szinte soha nem közlekedtek ilyen pontosan. Nem volt zúzottkőhiány, az anyagvonat mindig üzemképes mozdonnyal és időben érkezett, a munkások pedig kitiltották maguk közül a fegyelmezetlenkedő, lógós „kollégákat".

Az építési főnökség valamennyi építésvezetősége, gépállomása egyemberként, erejét megfeszítve dolgozott, és *a társszolgálati ágak valóban önfeláldozó társak voltak.*

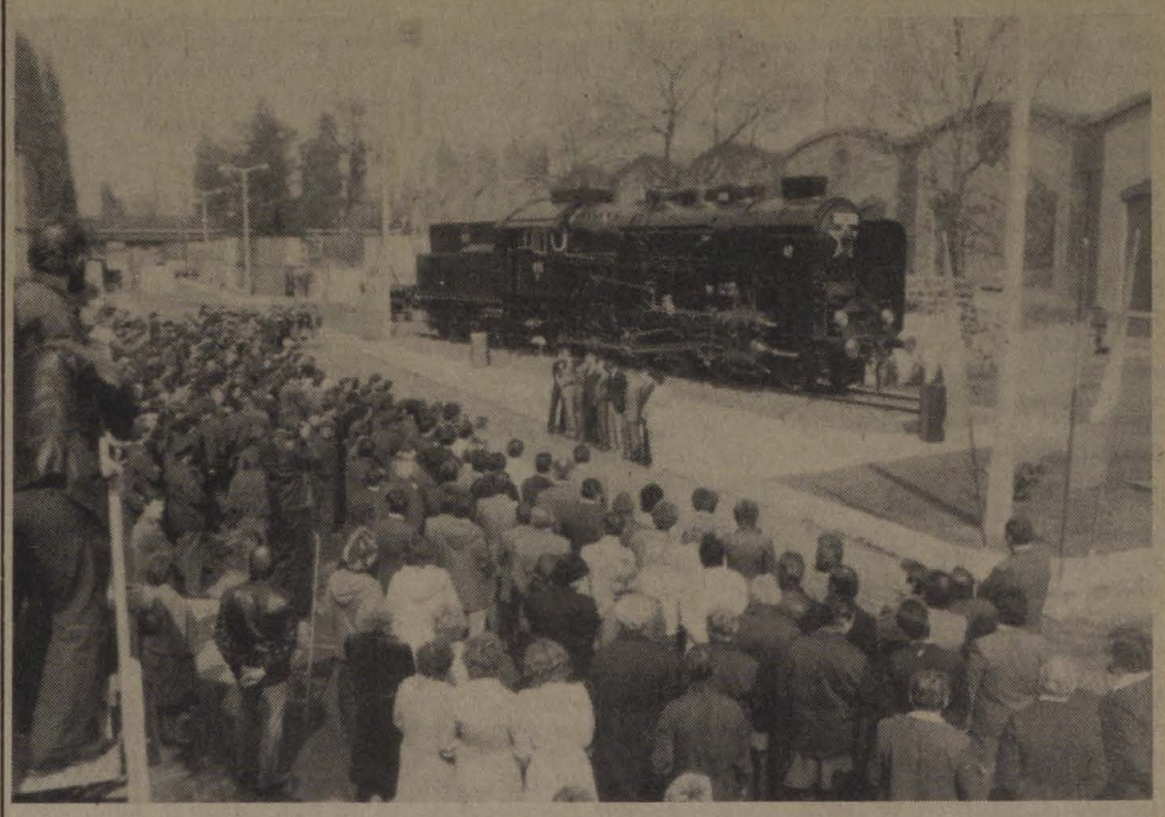
A legteljesebb elismerés

A 18 napos vágányzár idején tanúsított helytállás jól példázza, miért részesült a debreceni építési főnökség kollektívája múlt évi eredményei alapján legutóbb — eleget téve a *Kiváló* cím feltételeinek is — *vezérigazgatói elismerésben.*

G. G.

A munkáshagyományok szellemében

Ünnepelt a Landler járműjavító



Talapzaton a társadalmi munkában készített 424-es **(Zelman Ferenc felvétele)**

A Landler Jenő járműjavítóban mintegy 80 esztendőn át javították a gőzmozdonyokat. Mi több: az üzem 1916-ban megbízást kapott harminc 375-ös sorozatú mozdony *gyártására.* Aztán elérkezett az 1920-as esztendő, amikor elkészültek hazánkban a 424-es gőzmozdony tervei. Megépítése után ez a típus elnyerte a párizsi *világkiállítás* szépségdíját, mert szerkesztésében, kecsességében, kivitelében minden más gőzöst felülmúlt. *Ettől pompásabb, impozánsabb gőzöst később sem építettek a világon.*

Erről beszélt április 25-én a Landler járműjavító udvarán megtartott ünnepség résztvevői előtt *Goller László,* a VI. osztály vezetője abból az alkalomból, hogy az egykor mozdonyokat, most pedig konténereket és hűtőkocsikat javító munkások — a más osztályokon egyéb feladatokkal foglalkozó munkatársaikkal együtt — elkészítettek és talapzatra állítottak egy 424-est, hogy örökre éljen, fennmaradjon az üzemben is a *gőzmozdony* emléke.

„Szerettük a gőzmozdonyt, mert szép . . . és szerettük, mert biztos megélhetést biztosított számos munkásnemzedéknek" — hangzott el az ünnepi beszédben.

Amikor 1982-ben végleges lett a döntés, hogy a gőzösök javítása befejeződik a Landlerben, az üzem fiataljai felhívást tettek közzé: *„Építsünk fel egy 424-es sorozatú mozdonyt!"* A felhívást az üzem politikai, társadalmi szervei és gazdasági vezetése pártfogásba vette, támogatta. Az illetékes szakosztály is egyetértését adta hozzá. *A megvalósításra fordított több mint 10 000 óra társadalmi munkáért köszönetét fejezte ki az ünnepség szónoka, majd átadta a mozdonyt megőrzésre az üzem ifjúságát képviselő KISZ-bizottságnak.*

Kora délután ismét ünnepségre gyülekeztek az üzem dolgozói. A Landler járműjavító 1983. évi munkájával ugyanis kiérdemelte a kiváló üzem címet és vezérigazgatói dicséretben részesült. Az ünnepségen *Kövér Imre* üzemigazgató mondott beszédet. Az elmúlt évben végzett munkát értékelve hangsúlyozta, hogy valamennyi termelőosztály 103–104 százalékra teljesítette termelési tervét. Közülük is kiemelkedik a hűtőkocsi és a konténerjavító osztály, amely elnyerte az élenjáró osztály címet, megelőzve a kocsijavító osztályt.

A szocialista brigádmozgalomról szólva kiemelte, hogy a brigádok gazdasági vállalásai az üzem előtt álló feladatokra irányultak. Az év közben terven felül jelentkező munkákra is nagy kezdeményezőkészséggel, sokirányú pótvállalással reagáltak a szocialista brigádok. Az üzemben az 1983. évi vállalások teljesítésével 108 kollektíva érdemelte ki a szocialista brigád címet. Közülük a VI. osztályon dolgozó *Kilián György* brigád, vezetője *Hriágyel Mihály* és a IX. osztály *Fábián Béla* brigád, vezetője *Korecz Ferenc,* megkapta a *MÁV Kiváló Brigádja* címet.

Az igazgató az elmúlt évben elért eredmények ismertetése után az első negyedévi terv teljesítéséről beszélt. Megállapította, hogy az 1984. évi feladatok időarányos részét teljesítették, ami biztató a jövőre nézve.

Beszéde után, az adományozó szervek nevében *Csárádi János,* a gépészeti és járműfenntartási szakosztály vezetője méltatta az üzem teljesítményét, majd *Révai Sándorral,* a vasutas szakszervezet központi vezetősége tagjával átadta a kitüntetést Kövér Imre igazgatónak.

Az üzemfőnök műszaki helyettese

Szót ért a beosztottakkal

Virágh Sándort 1951-ben Szegeden vették fel a vasútra pályamunkásnak. Rövid idő múlva bekerült az akkori osztálymérnökségre műszaki rajzolónak. Jó helye volt, de szíve a gépekhez húzta. Ezért áthelyezését kérte a fűtőházba. Teljesítették a kérését, de mindjárt áthelyezték Kiskunhalasra. Azóta immár 32 év telt el. Közben volt műszaki gyakornok, mozdonyvezető, később önálló reszortos lett. 1963-ban megbízták a fűtőház vezetésével. E munkakörben dolgozott két évtizeden át, míg az elmúlt év őszétől műszaki üzemfőnök-helyetteseként teljesít szolgálatot.



Virágh Sándor

— *Az elmúlt harminc évben nagyot változott a munkánk* — emlékezik. — *Amikor idekerültem, csak gőzöseink voltak, azok közül is csak a kisebbek.* A 275-ös mozdonyokkal vittük a mellékvonali szerelvényeket, 324-esekkel a tehervonatokat, a 342-esekkel pedig a baja—bátaszéki vonalat szolgáltuk ki. Fűtőházunkba egyszerre csak egy gép állhatott be. Azután lebontották a szűk épületet, és a helyére egy másikat építettek. Még emlékszem az 1963-as, rendkívüli hideg télre, amikor a mozdonyszín hiánya miatt kint, a szabadban javítottuk a gépeket, sok nehézséggel és küszködéssel. Mégsem hagyott itt bennünket egyetlen mozdonyvezető sem.

Az 1965-ös év fordulópont volt a fűtőház életében: megkapták az első 424-est, amit még tizennégy követett. Ezzel lehetővé vált, hogy a budapest—kelebiai fővonalon is átvegyék a személy- majd a tehervonatok továbbítását.

A 70-es évektől felgyorsult a korszerűsítés üteme: megjelentek a dízelek, köztük a nagy teljesítményű M 62-esek, majd a vonal villamosítását követően ide is eljutottak a villamosmozdonyok.

Az átállás természetesen nem ment egyszerűen. Az új gépekhez újabb és újabb ismeretekre is szükség volt. Arra törekedtek, hogy szakembereink univerzálisak legyenek, s minél többfajta gépet tudjanak vezetni, illetve javítani.

— Nálunk a fluktuáció jelentéktelen — folytatja az üzemfőnök-helyettes. — Aki idejön, az életcéljának tekinti a vasutat, s itt is marad. Most tulajdonképpen három korosztály dolgozik: *az idősebbek — akik lassan nyugdíjba készülődnek —, a náluk úgy 15-20 évvel fiatalabbak, és a kezdők.* A középső generációt már az érettségizett fiatalok képezik, akik hamar megszokták az itteni légkört, beilleszkedtek a közösségbe. A reszortosok fele közülük került ki. A legfiatalabbak a gyakornokok, akikből állandóan 15-20 fő van. Úgy érzem, az utánpótlással itt később sem lesz baj.

Virágh Sándor szakvonali munkája mellett *a közéleti feladatokból is kiveszi a részét.* 1957 óta pártalapszervezetében propagandistaként tevékenykedik, segítve a politikai oktatás minél eredményesebb végzését. Szakmai és politikai tevékenységéért többször kitüntették, s legutóbb idén — április 4. alkalmából — a Munka Érdemrend ezüst fokozatát vette át.

Mint mondotta, ez a megtiszteltető elismerés munkatársainak is szól, akik mindig vele együtt voltak, s akikkel mindenkor megtalálták azt a hangot, amely a munkát előbbre viszi.

Gellért József

Kiváló címet kapott a kaposvári üzemfőnökség

Az elmúlt évi eredményes munka alapján a kaposvári körzeti üzemfőnökség *Kiváló* címet kapott. Az oklevél átadására április 20-án ünnepélyes külsőségek között került sor. Megjelent az ünnepségen *Fényes József* vasútigazgató és *Halmay Árpád,* a területi szakszervezeti bizottság titkára is.

Cseh János szb-titkár üdvözlő szavai után *Máyer József* üzemfőnök ismertette az elmúlt évi eredményeket. Elmondotta többek között, hogy a szállítási tervet 109 százalékra teljesítették. Javult a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése is. A javítóműhelyben majdnem hatezer kocsit javítottak ki.

Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató levélben mondott köszönetet az üzemfőnökség dolgozóinak az elmúlt évben végzett kiemelkedő munkáért. Fényes József vasútigazgató átadta az elismerő oklevelet és a pénzjutalmat Máyer József üzemfőnöknek.

A MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet elnöksége a *MÁV Kiváló Brigádja* címet adományozta az üzemfőnökség *Zrínyi* szocialista brigádjának. A Pécsi Vasútigazgatóság Élenjáró Brigádja címet kapott a *Zippernovszky* brigád.

Az üzemfőnökség KISZ-szervezete eredményes tevékenységéért pénzjutalomban részesült.

Kisbéri pályafenntartók

A szomszédokat is gyakran kisegítik

Mintegy 100 km hosszú fő- és 65 km mellékvonal tartozik a kisbéri fő pályamesteri szakaszhoz. 1978 áprilisáig a fenntartó munkákat négy területi főnökség látta el. Az összevonáskor 36 fizikai dolgozót tartottak nyilván.

— *Azóta javult a létszámhelyzet* — állítja *Kulifai Károly* főpályamester. — *Jelenleg a szakmunkásokkal együtt hatvannégyen állnak rendelkezésünkre.*

— Ez már elegendő a 165 kilométer vonal fenntartására?

A saját vonalrészeinkre igen, de sokat kell dolgozni „idegen" területeken is. Besegítünk például a szabadbattyáni és a pusztaszabolcsi vonalon, mert Fehérváron sokkal kevesebb a pályamunkás. Az évi 36 ezer munkaórából átlag 15 ezret a szakasz határain túl töltünk. Pedig „itthon" is akadna tenniváló.

— Honnan jöttek ide a munkások?

— A környező téeszekből, gazdaságokból. A forgácsoló szakmunkások például a Gamma szerelvénygyárból. *Az iparban és a mezőgazdaságban is jóval alacsonyabbak a fizetések, mint nálunk.* A pályamunkások például ötezer, a „iparosok" hat-hétezer forint körül keresnek. És bár ma sem könnyű, azért korántsem annyira lélekölő munka a miénk, mint harminc évvel ezelőtt. A fiatalabbak a krampácsolást már csak hírből ismerik. A főbb munkafolyamatokhoz itt vannak a gépek. Persze időnként azért még meg kell ragadni a sín- és talpfogót is.

— Milyen a szakasz szociális ellátottsága?

— Öltözőnk és fürdőnk is van, de nincs kihasználva. A bejárók inkább hazamennek munkásruhában. A zuhanyozót is régen használták már. Sajnos nincs megfelelő minőségű ivóvíz. A helyi víztorony tartálya elfertőződött, ebből fogyasztani nem lehet. Szerencsére mi kapunk szódavizet, de a környékbeli házak lakói ezt isszák.

— Van-e anyaghiány?

— *A fővonal javításához szükséges anyagokat megkapjuk, de a kisebb vonalszakaszokon gondot okoz az anyaghiány.* A Bokod és Kisbér közötti vonal például „C" felépítményű, a húszas években fektetett vágányzattal. A cseresínek minősége sem kielégítő, hiánycikk a kapcsolószerkezet. Állítólag 38 kg-os felépítményhez már nem is gyártanak hevedereket. Okosan kell hát gazdálkodnunk a raktáron lévő készlettel . . .

Gerecsei Zoltán



Betonaljcsere hagyományos módszerrel **(A szerző felvétele)**

Száz év fegyelmezési krónikája

Pénzbüntetéstől az elbocsátásig

Egy évszázad telt el azóta, hogy az akkori *„Közmunka és Közlekedésügyi m. kir. Minisierium"* 1884. évi július 5-én kelt 21 952. számú rendeletével „Szolgálati rendtartás"-t adott ki az államvasúti alkalmazottak részére.

A szolgálati rendtartás életbe léptetésével kapcsolatos átmeneti intézkedések szövegéből kitűnik, hogy 1884. augusztus hó 1-ével — korabeli szó és címhasználat szerint — a M. Kir. Államvasutak hivatalnokai, altisztjei és szolgaszemélyzete részére fennállott szolgálati szabályok, nemkülönben a más vasutaktól átvett vonalak alkalmazottaira nézve addig még érvényben álló külön szolgálati szabályok — és általában mindazon határozmányok, amelyek a fenti időpontban életbe léptetett szolgálati rendtartással ellenkeztek — hatályukat vesztették, és a fenti határnappal a *Szolgálati rendtartás* a M. Kir. Államvasutak összes alkalmazottaira nézve érvénybe lépett. A szolgálati rendtartás *B. Kemény Gábor*, akkori „Közmunka és Közlekedésügyi m. kir. minister" aláírásával került kiadásra, és annak V. fejezete a 35. §—55. §-ig terjedően tartalmazta *„A szolgálati vétségek és azok megtorlása"* című részt.

Bírósági jogorvoslat — kizárva

A szolgálati rendtartás V. fejezete lényegében az 1980. január 1. napjával életbe lépett Mt.-módosítás következtében hatályon kívül helyezett *MÁV Fegyelmi Szabályzat* korabeli elődjének tekinthető.

A szolgálati rendtartás V. fejezete szerint létrehozott fegyelmi intézmény — mint ilyen — első volt az akkori Magyarországon, mert *akár állami, akár egyéb vállalatoknál csak hosszú évtizedek múlva került sor a munkafegyelem biztosítására irányuló ilyen törekvésre.* A közlekedési tárca eme úttörő intézkedését a vasút szervezeti adottsága, valamint a vasútnál foglalkoztatott dolgozók egyéb vállalati dolgozókétól eltérő különleges munkavégzési feltételei indokolták.

Az eltelt száz év alatt e területen számos elnevezésbeli, szervezeti, eljárási és jogorvoslati vonatkozású módosításra került sor, de valamennyinek közös jellemzője volt, hogy *jogorvoslat céljából bírósághoz, tehát vasúton kívüli szervhez nem lehetett fordulni, vagyis perjoggal egyetlen vasutas dolgozó sem rendelkezett.*

A bírósági jogorvoslat igénybevételének lehetőségét közel száz éven át egyértelműen és következetesen kizárta valamennyi fegyelmi intézmény. Utoljára az 1980-ban hatályon kívül helyezett MÁV Fegyelmi Szabályzathoz kiadott állásfoglalások között található a jogorvoslatra vonatkozó korlátozás a következők szerint: *„Nincsen olyan szabály, amely lehetővé tenné azt, hogy a Fegyelmi Szabályzat hatálya alá tartozó dolgozók fegyelmi ügyében hozott határozatot a bíróság felülvizsgálhassa. Ebből a szempontból nincs jelentősége annak, hogy a fegyelmi határozatot vezető állású, vagy más beosztású dolgozóval szemben hozták. Ennek következtében vasutas dolgozó fegyelmi ügyében hozott határozattal szemben kizárólag a Fegyelmi Szabályzatban meghatározott jogorvoslati lehetőséggel lehet élni."*

Ranghoz igazított eljárással

Az eltelt évszázad alatt a vasút fegyelmi intézményénél az alábbi szervek foglalkoztak a fegyelmi vétséget elkövető dolgozók magatartásának kivizsgálásával, illetve a büntetések kiszabásával:

I. Fegyelmi bizottságok.
II. Fegyelmi bíróságok.
III. Fegyelmi hatóságok.
IV. A fegyelmi jogkör gyakorlására felhatalmazottak.

A szolgálati rendtartás szerint a szolgálati kötelességekbe ütköző tények vagy mulasztások képezték a *szolgálati vétséget*, amelyek rend- vagy fegyelmi büntetést vontak maguk után. Kisebbszerű szolgálati vétségeket úgynevezett rendbüntetéssel toroltak meg. Rendbüntetésként megrovás, illetve pénzbírság volt kiszabható.

Rendbüntetést minden szolgálati főnök alkalmazhatott „alárendeltjeivel" szemben. A *megrovás* szóban vagy írásban történhetett, a pénzbírság pedig esetenként 20 akkori forintig terjedhetett, s ezen belül esetenként 5 forint erejéig a közvetlen szolgálati főnök, ezen felül 20 forintig az igazgatók, illetőleg az üzletvezetők szabhatták ki e bírságot. A rendbüntetés elleni „fellebbvitelnek" helye nem volt.

Súlyosabb szolgálati vétségek *fegyelmi vizsgálat* tárgyát képezték. Fegyelmi vizsgálatot az összes alkalmazottra nézve a miniszter vagy az igazgatóság elnöke, az általuk vezetett szolgálati ág összes alkalmazottaira nézve az igazgatók, az alájuk rendelt összes alkalmazott ellen pedig az üzletvezetők rendelhettek el. *Az igazgatók, valamint az üzletvezetők nem rendelhettek el fegyelmi eljárást a felügyelők és a főfelügyelők ellen.*

A fegyelmi vizsgálatot az igazgatóság elnöke által kijelölt állandó vizsgálóbiztos, illetve szükség esetén az elnök, vagy az igazgatók egyike, továbbá az üzletvezető által eseti jelleggel kijelölt „szakközeg" végezte. A fegyelmi vizsgáló feladata volt közölni a fegyelmi eljárás alá vont alkalmazottal az „ellene emelt vádat". A fegyelmi vizsgálat során minden kihallgatott személy választhatott a tekintetben, hogy vallomását saját kezűleg írja-e be a jegyzőkönyvbe, vagy tollba mondja. A jegyzőkönyvet a jelenlévők annak végén, a kihallgatottak pedig külön-külön, illetve ívenként írták alá.

A fegyelmi vizsgáló a felvett jegyzőkönyvet összes mellékleteivel és a vizsgálati iratokkal együtt jelentés kíséretében köteles volt bemutatni annak a felsőbb elöljárójának, akitől megbízatását nyerte. A fegyelmi vizsgálat elrendelésére jogosult — amennyiben a vizsgálói jelentés alapján megalapozottnak találta a fegyelmi eljárás folytatását — az összes vizsgálati iratot az illetékes fegyelmi bizottság elnökének adta át további eljárás végett.

„Védirat" a vádak ellen

A fegyelmi bizottság tagjait *egyévi időtartamra* az igazgatóság elnöke nevezte ki, mégpedig az igazgatósági bizottság tagjait az igazgatóság, az üzletvezetőségi bizottságok tagjait pedig az egyes üzletvezetőségek *központi tisztikarából.*

Minden egyes fegyelmi bizottság az elnökből, 3 rendes és 3 póttagból, továbbá, szintén szavazati joggal, az igazgatóságra — mint központra — nézve azon szakosztályvezetőből, az üzletvezetőségekre nézve pedig azon szakszolgálati ág vezetőjéből állt, akinek a fegyelmi eljárás alá vont alkalmazott alárendeltje volt.

A fegyelmi bizottság ülésein a kijelölt állandó vizsgálóbiztos csak előadóként vett részt, és szavazati joggal csak abban az esetben rendelkezett, ha a fegyelmi bizottságnak egyúttal kinevezett tagja is volt.

Az igazgatóságnál alakított fegyelmi bizottság rendszerint csak az igazgatóságnál és az ennek közvetlenül alárendelt helyeken alkalmazott tisztek, altisztek és szolgák, továbbá a miniszter által kinevezett vagy kirendelt hivatalnokok fegyelmi ügyét tárgyalhatta. Nem tárgyalhatta tehát az elnök, alelnök és az igazgatók fegyelmi ügyét. Az elnök kizárólagos joga volt, hogy az igazgatósági — továbbiakban központi — fegyelmi bizottsághoz utalja azokat az ügyeket is, amelyek egyébként az üzletvezetőségeknél szervezett fegyelmi bizottságok hatáskörébe tartoztak.

Amennyiben a fegyelmi bizottság elnöke az előadó meghallgatása, valamint a vizsgálat során keletkezett iratok megtekintése után úgy látta, hogy a legsúlyosabb fegyelmi büntetés, vagyis az *elbocsátás* kimondása jöhetett szóba, idézés útján a vádlott (korabeli szóhasználat szerint) személyes meghallgatása iránt köteles volt intézkedni, aki személyes megjelenés helyett 5 napos határidőn belül *„védiratot"* nyújthatott be a fegyelmi bizottsághoz. A megidézett „vádlott" magát harmadik személy által nem képviseltethette. Az idézés ellenére igazolatlanul távolmaradás, illetve a „védirat" benyújtásától tartózkodás nem akadályozta a tárgyalás megtartását.

Ki mondja ki a legvégső szót?

Ha a vétkesség megállapításával kapcsolatban szavazategyenlőség alakult ki, a „vádlott" felmentését kellett határozatilag javasolni. Ha pedig a büntetés *mértékére* nézve szótöbbséggel határozatot hozni nem sikerült, az alkalmazandó büntetés mértékét a fegyelmi határozat megerősítésére felhatalmazott vezető állapította meg.

A fegyelmi bizottság tárgyalásairól készített jegyzőkönyv vezetőjét az igazgatóság elnöke, illetőleg az üzletvezető állandóra vagy eseti jelleggel jelölte ki.

A fegyelmi bizottságok *határozataikat csak javaslatok alakjában hozták meg,* mely határozatokat az ügyben keletkezett iratokkal együtt további intézés végett a központban a szakigazgatónak, az üzletvezetőségeknél pedig az üzletvezetőnek adták át.

A javaslat alakjában hozott határozatnak tartalmaznia kellett: *a megállapított szolgálati vétséget, annak minősítését, a kirovandó büntetést, felfüggesztés esetén a visszatartott illetmény kifizetésére vonatkozó véleményt, az esetleges kártérítésre kötelezést, a vizsgálati költség „vádlott" általi megtérittetésére vonatkozó javaslatot, és végül a határozat indoklását.*

A szakigazgatók a javaslatként hozott határozatokat, ha azokkal egyetértettek, a négy alsóbb fokozatba tartozó hivatalnokok, gyakornokok, altisztek és szolgák vonatkozásában saját hatáskörükben megerősíthették. Az igazgatók megerősítő határozata az elbocsátás kivételével végérvényes volt. *Elbocsátás esetében az elmarasztalt alkalmazott egy alkalommal az igazgatóság elnökéhez fellebbezhetett.* Ha az igazgatók a fegyelmi bizottság határozati javaslatával nem értettek egyet, vagy a két felsőbb rangfokozatba tartozó hivatalnok elmarasztalására került volna sor, akkor az ügyet véleményezésükkel együtt az igazgatóság elnöke elé kellett terjeszteniük.

Az igazgatóság elnökének fegyelmi ügyekben hozott határozatát *jogerősnek kellett tekinteni.* Fellebbezés csak abban az esetben volt lehetséges, illetve fellebbezés elmaradása esetén — végrehajtás végett — az ügyet a miniszterhez kellett felterjeszteni, ha a miniszter által kinevezett vagy kirendelt hivatalnok büntetésből való *áthelyezéséről*, vagy *elbocsátásáról* volt szó, illetve, ha a fegyelmi eljárást a miniszter rendelte el.

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

Az egészségnevelés mai problémái

„Az egészségvédelem nemcsak orvosi, hanem pedagógiai feladat is: ha többet nevelünk, kevesebbet kell gyógyítanunk."

(Fodor József)

Az egészségnevelés hazánkban 1960-ban kezdődött. Ebben az évben volt az egészségügyi felvilágosítás első országos értekezlete. Először csak a járványos betegségek megelőzése volt a cél. Ma már tudjuk, hogy a betegségeknek nagy része a helytelen életmódból adódik. Ennek a felismerése, a megelőzésükre való nevelés — az egészségnevelés. Ez a munka: *komplex tevékenység.* Tudományos, szervezési, orvosi és összt-társadalmi részfeladatok összessége. Kellenek hozzá személyi, anyagi és gazdasági feltételek. Az egészségnevelés — ismeretek közlése szóban, írásban, kiscsoportos foglalkozásokban, kiállítások rendezésében stb. Magatartásalakítás, emberközi viszonyokban a helyes életmódra való oktatás, pedagógiai eszközökkel. *„Az egészségnevelés széles körű ismereteken és fegyelmen alapuló tudomány, melyet egy új specifikus pedagógia használ fel.* (Jacques Parisot)

Ez év március 9-én a Parlamentben az Egészségügyi Minisztérium tájékoztatást adott az egészségügyi helyzetről. Az egészségnevelésről elmondották, hogy minden intézetben élni kell ennek lehetőségeivel, csakis megelőzéssel lehet jelentős mértékben csökkenteni a megbetegedések, a halálozások számát, javítani a lakosság egészségügyi helyzetét. Országunkban még gyerekcipőben jár az egészségügyi felvilágosító munka, a megelőzésre nevelés, általában az egészséges életre, életmódra való felkészítés. A jövőben társadalmi összefogással ezen is javítani kell. Az egészségnevelés rendszerét is meg kell újítani, a társadalom, a lakosság segítségével. Annál is inkább, mivel jelenleg csupán egy kis „profi" csapat — *országosan alig 120 fő* — foglalkozik „egészségneveléssel".

Nem terjedtek el olyan új módszerek, melyek a változó körülményekhez alkalmazkodtak volna. Az egészségnevelési stratégia csak igen általános mondanivalót, differenciálatlan módszerajánlásokat tartalmazott. Főbb tartalmi kérdései: *életmód, életminőség, az egészséges jövőkép stb.*, nem kerültek a tudományos érdeklődés homlokterébe. Az ismereteknek a tömegekhez való eljuttatása nem volt mindig tudományosan és kellően előkészítve. Az anyagi, gazdasági és személyi feltételek is csökkentek.

Külön „szakprobléma", hogy a mindennapi gyógyító, megelőző munkában elsősorban a gyógyító munka dominál. A szakemberek többsége kevés érdeklődést tanúsít az ember és a környezet, az életmód és az egészség minősége, az egészségkultúra és a betegségek közötti összefüggések iránt. Az egészségügyi szervezet — úgy tűnik — nem fogadta be az egészségnevelést! Nem is alkalmazta, ezért nem is épülhetett be az orvosok, az egészségügyi dolgozók mindennapos munkájába. Az *Országos Egészségnevelési Intézet* új szervezeti felállásban és hatásos akcióprogramok kidolgozásával igyekszik az egészségnevelést a holtpontról kimozdítani. Reméljük, hogy eredményesen.

Dr. Veress Sándor
Szeged

Cikkünk nyomán

Intézkedett az igazgatóság

Lapunk március 15-i számában, *Egy állomás viszontagságai* címmel cikket közöltünk Biatorbágy állomás fűtési és egyéb rendellenességeiről. Ezzel kapcsolatban *Juhász Sándor*, a budapesti igazgatóság műszaki osztályának helyettes vezetője a következőket válaszolta:

„Biatorbágy felvételi épületének műszaki átadása 1976. december 16-án, a központi fűtőberendezés műszaki átadása pedig 1982. december 20-án volt. A két időpont között a felvételi épület fűtése olajkályhákkal történt. A forgalmi irodában a cikk megjelenésének időpontjában két olajkályha üzemelt, mert a központi fűtés vágányok alatt húzódó, előremenő vezetékében tavaly, december 9-én csőtörés következett be. A hibát március 30-án kijavították, és azóta a központi fűtés megfelelően üzemel.

A felvételi épületben beázás nyomai sem a mennyezeten, sem pedig az üvegezett homlokzati felületen nem tapasztalhatók. Az ablakokra reluxa felszereléséről még a nyár előtt gondoskodunk. A szódavízellátást is megszerveztük.

A pénztárcsarnokban nincs központi fűtés. Annak terveit a MÁV Tervező Intézettel elkészíttetjük és kivitelezzük. A váróteremben az említett csőtörés miatt nem volt fűtés.

A pénztárablakok felett végigfutó repedések vannak, az árupénztár üvegtégla fala kismértékben deformálódott. A szerkezet statikai vizsgálatát a MÁV Tervező Intézetnél megrendeltük. Annak eredménye alapján a szükséges munkálatokat soron kívül elvégezzük.

Meg kell jegyeznem, hogy a fűtőberendezés kezelése a létesítményt üzemeltető feladata. Ezért Biatorbágyon ez a pft-épületet üzemeltető győri pályafenntartási főnökség kötelessége. A kazánok üzemeltetéséhez a tápvizet Bicskéről tartálykocsikban kell szállítani Biatorbágyra, mert az ottani kutakból nyerhető víz nem alkalmas a kazánok üzemeltetésére. A föld alatti vastartály lyukas ugyan, de a kazántápvizet nem ebben tárolják, hanem egy szigetelt betontartályban, amelyet tavaly adtak át. A vastartályt csak ideiglenesen használták.

A budai járási KÖJÁL véleménye szerint Biatorbágy községben ivásra alkalmas, jó minőségű víz nem található. Ezért ott 30 ezer forintért jó minőségű vizet adó kutat magánvállalkozó sem tudna fúrni. A Biatorbágyi Nagyközségi Tanács szóbeli információja szerint a gondokat 1987-ben tudják orvosolni, az akkor megépítésre kerülő regionális vízmű segítségével.

A budapesti vasútigazgatóság műszaki osztályának vezetője a létesítmények hanyag ellenőrzése, karbantartása, és a fűtési rendszer kifogásolható üzemeltetése miatt *a felelősök ellen fegyelmi eljárást kezdeményezett.* Biatorbágy állomás fűtésrendszerét egyébként még átvizsgáljuk, és a fűtési szezon kezdete előtt esetleg szükséges javításokat elvégezzük. *A cikkben feltárt gondokért köszönetünket fejezzük ki."*

Harminckilenc év után

Megtalálta férje sírját

A második világháborúban, hazánk felszabadítása során több ezer szovjet katona vesztette életét. A felszabadító seregben harcolt a 25 éves *Branyiszlava Ivanov* is. Egy ukrajnai kis faluban született és élt feleségével és gyerekeivel mindaddig, amíg fegyvert nem fogott a betolakodó fasiszták ellen.

1944. december 28-án, a Dunakeszi felszabadításáért vívott harcokban vesztette életét. Négy gyermeke és felesége hiába várta haza az apát. A tragédia óta több mint harminckilenc év telt el. A gyerekeket egyedül nevelő feleség nehezen nyugodott bele férje elvesztésébe, és abba, hogy a sírhelyét sem ismeri. Hosszas kutató munka után a közelmúltban végre megtudta, hogy férje — tizennégy társával együtt — közös sírban fekszik *a Dunakeszi Járműjavító Üzem parkjában.*

Az ötvennyolc éves Branyiszlava Ivanovna és sógornője (akinek férje ugyancsak 1944. december 28-án esett el Érden), hazánkba utazott. Április 2-től egy hetet töltöttek Dunakeszin, a járműjavító, és annak egyik dolgozója, *Szabó Gábor* vendégeként. A két özvegy első útja a sírhelyhez vezetett. Branyiszlava Ivanovna elmondotta, hogy nagy lelki megnyugvás számára az, hogy férje és harcostársai hősöket megillető környezetben nyugszanak.

Az élet viharaitól meggyötört asszony elutazásakor férje sírjáról egy marék földet vitt magával szülőföldjére, hogy a szibériai építkezésen 29 éves korában meghalt fiuk sírjára helyezze.

Vetési Imre



A két özvegy virágot helyezett el az emlékműnél

Munkavédelmi hetek

A nemzetközi munkavédelmi hetek keretében a pécsi körzeti üzemfőnökség területén is több rendezvényre került sor. Komló állomáson például munkavédelmi vetélkedőt rendeztek, amelyen Komló, Sásd és Magyarszék állomások csapatai vettek részt. A győztes Magyarszék állomás háromtagú csapata lett.

A pécsi oktatási főnökségen munkavédelmi plakátkiállítás nyílt. Több szolgálati helyen egészségügyi és közlekedésbiztonsági előadások hangzottak el.

Brigádok kezdeményezték

Értékmentés a hulladékból

Komárom határállomáson — a felületes rakodások következtében — sok gabonával rakott kocsi tartalma szóródik szét a sínek között. Az állomás forgalmi szakszolgálatának dolgozói, szocialista brigádjai az év elején elhatározták, hogy nagyarányú *takarítási akcióba* kezdenek.

Február 1. és március 29-e között 34 vagon szemetet, hulladékot gyűjtöttek össze. A szemétből kiválogatták a még hasznosítható anyagokat és gabonaféléket. Ez utóbbit a MAVOSZ-nak adták *vadetetésre.* A vagontartozékokat (rinfuzákat, rakodólapokat, féktuskókat stb.) pedig a kocsijavítónak adták át. Hasonló módon hasznosították az összegyűjtött tüzelőféléket is.

E nagyarányú kampányban mintegy 4500 társadalmi munkaórát töltöttek el a komáromi vasutasok.

(s)

Tiszta állomások

A debreceni igazgatóság és a Szabolcs-Szatmár megyei Vöröskereszt-szervezet oklevéllel jutalmazta a tisztasági mozgalomban élenjáró állomásokat.

A szolgálati helyek az elmúlt évi munkát két alapvető feladat köré csoportosították. Egyik feladat volt, hogy saját munkaterületük, *azaz „második otthonuk" legyen emberibb, szebb és otthonosabb.* Ennek keretében parkosítottak az állomások előtt, az őrhelyek környékén. A másik, az utasok által használt területek, helyiségek, személykocsik tisztántartására irányult.

A megye állomásai közül a legtöbbet *Mátészalka, Nyírgelse, Kállósemjén, Baktalórántháza, Tarcal, Tiszalök, Vaja-Rohod, Nyírbogdány* és *Kisvárda* állomások, valamint Nyíregyháza VFF Kisvárda állomásának dolgozói tették. A megyei szervezet a környezet védelmében nyújtott munkájukért *Papp Ferencné* Mátészalka, *Hadházi Sándor* Nyírbátor, *Nagy József* Nyíregyháza pft., *Zuberecz Gyula* és *Deák Ferenc* Nyíregyháza vontatás dolgozói a *Környezet Védelemért* jelvényt vehették át.

A Hazafias Népfront megyei szervezete is értékelte a vasutasok kiemelkedő munkáját. *Dobó Györgyöt* Kállósemjén, *Tanczel Györgyöt* kisvárdai villamos vonalfelügyelőség, *Fekete Endrénét* Tarcal, *Balogh Lászlónét* Tiszalök, *Jancsó Istvánnét* Kisvárda állomásokról *Kiváló Társadalmi Munkás* kitüntetésben részesítette.

(os-ba)

Újítók tanácskozása a szegedi igazgatóságon

Az újítómozgalom eredményeiről és további feladatairól volt szó azon a tanácskozáson, amelyet április 26-án tartottak Szegeden, az igazgatóság épületében.

Sajtos Péter igazgatóhelyettes beszámolójában elmondotta, hogy tavaly a vasútigazgatóság területén 853 újítást adtak be, ebből 490-et elfogadtak és 484-et hasznosítottak. A több mint 3 millió forint gazdasági eredményt hozó újítások után *636 ezer forint újítási díjat fizettek ki.* Emelkedett az energiagazdálkodással kapcsolatos újítások száma, a bevezetett 18 ilyen témájú javaslat közel egymillió forint megtakarítást eredményezett. Az újítók megbecsüléséről szólva elmondotta, hogy a kifizetett újítási díjon felül, tavaly közel 70 ezer forint jutalmat kaptak a mozgalom élenjárói, s nyolcan kapták meg a Kiváló Újító kitüntetés valamelyik fokozatát. Az idén pedig Budapesten hárman vették át e kitüntetés bronz fokozatát.

A vasútigazgató-helyettes szólt arról is, hogy a MÁV Vezérigazgatóságának a VI. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása érdekében meghirdetett újítási versenyben a szegediek a harmadik helyen végeztek.

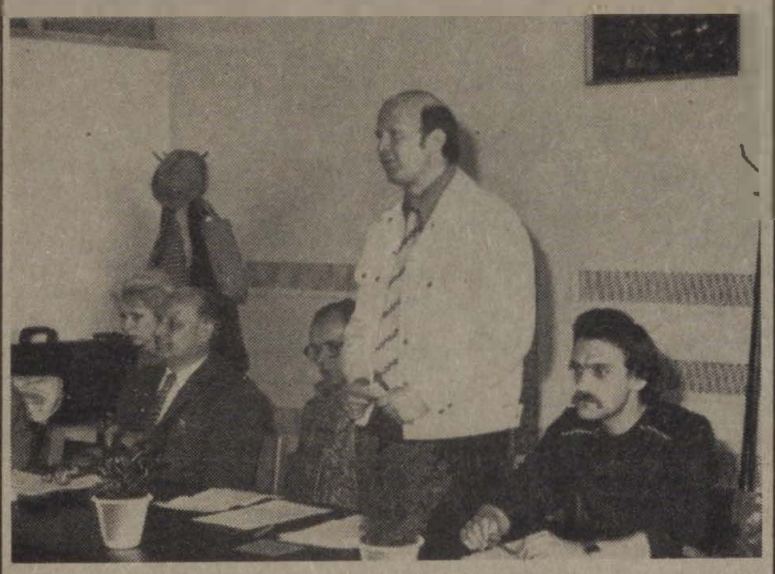
A tanácskozás második részében Sajtos Péter kitüntetést adott át *Herczeg László* szegedi és *Pásztor Ferenc* kiskunhalasi újítónak, 37-en pénzjutalomban részesültek.

G. J.

Újítási ankét az Északiban

Az Északi Járműjavító Üzemben április 17-én újítási ankétot rendeztek. Az üzem újítási eredményeiről *Vadászi Pál* fejlesztési főmérnök számolt be. Elmondotta többek között, hogy tavaly 426 újítási javaslatot dolgoztak ki az üzemben, s ebből 203-at hasznosítottak. Az újításokból származó megtakarítás eléri a 36 és fél millió forintot.

Az ankéton az újítási mozgalomban kiemelkedő eredményeket elért dolgozókat jutalomban részesítették. Az ünnepség után megnyitották az elmúlt évben elfogadott újításokat dokumentáló fotó- és tablókiállítást.



Vadászi Pál fejlesztési főmérnök beszámolóját tartja



A tanácskozás résztvevői

(Tüttő Tibor felvételei)

Kiváló feltalálók

A RUM NEKIK NEM ITAL

Büky Dénes, Kovács Tibor és *Laczkó Tamás,* a Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Főnökség munkatársai a *Kiváló feltaláló* kitüntetés ezüst fokozatát kapták meg az *adatelosztó és formátumvezérlő készülék* kidolgozásáért. A feltalálókkal és a díjnyertes készülékkel a főnökség Kmetty utcai épületében ismerkedtem meg.



A három feltaláló (Laczkó Ildikó felvétele)

Elektronikus vonatfelvétel

— Milyen műveletek elvégzésére alkalmas a találmány? — kérdeztem Büky Dénes fejlesztőmérnököt.

— *A vonatok adatfelvételét és az adattáviratok elküldését végzi.* Közben ellenőrzi is az adatok helyes felvételét, leírását és elvégzi a szükséges összegzéseket. Az adattávirathoz lyukszalagot készít. *Kizárja az emberi tévedés lehetőségét, gyorsabbá, pontosabbá teszi az adatfelvételi folyamatot.* A kísérleti üzem néhány hónapon belül elkezdődik. Elsősorban a határállomások fogják használni, de szó van arról is, hogy néhány rendezőpályaudvar is kap belőle.

— Hogyan merült fel egy ilyen készülék megalkotásának az ötlete?

— A MÁV-nál már régóta foglalkoznak a számítógépes adatfeldolgozás elterjesztésén. Ahhoz azonban, hogy az adatfeldolgozó rendszer jól működjön, a kiindulási adatoknak pontosaknak kell lenniük. A tévedés, a hiba lehetőségét minimálisra kell csökkenteni, ehhez viszont az *adatok felvételének automatizálása szükséges.* A mi készülékünk viszont éppen erre alkalmas.

Laczkó Tamást a találmány fogadtatásáról kérdeztem:

— Meg kellett harcolniuk az elismerésért?

— Bizonyítanunk kellett, de viszonylag könnyű volt elfogadtatnunk. Gondolom azért, mert *szüksége van rá a MÁV-nak.*

Jegyváltó automata

— Most min dolgoznak?

— Már korábban kidolgoztunk egy elektronikus menetjegykiadót — veszi át a szót Büky Dénes. — Jelenleg tíz darab működik már. A készülék széles körű bevezetése előtt a használók, vagyis főként az utasok igényeinek megfelelően még tökéletesítjük. Várhatóan *a Nyugati pályaudvar pénztáraiban állítunk be ilyen gépeket.* Van iránta érdeklődés, mert csökkenti az adminisztrációt, és megtakarítja a menetjegy tárolásához szükséges helyet, illetve az importpapír árát. Még egy újdonságról számolhatunk be: *elkészült a RUM, vagyis a rugalmas munkaidő-nyilvántartást ellenőrző készülék . . .*

— Mióta dolgozik a MÁV-nál?

— 1970-ben végeztem el a Műszaki Egyetemet, azóta megszakítás nélkül az adatátviteli és rögzítésfejlesztési csoportban dolgozom — mondja Büky Dénes. — Szeretem a munkámat. Nagyon izgalmasnak tartom a mikroprocesszoros technikák elterjesztését. Sokszor még otthon is foglalkozom a benti feladatokkal. *Szabad időmben legszívesebben szakirodalmat olvasok,* ha éppen nem foglal el a családom, nem utazunk, vagy nem az Operában vagyunk. A két utóbbi tevékenység ugyanis családunk kedvenc időtöltése.

Laczkó Tamás 1958 óta dolgozik a MÁV-nál, sőt ezt megelőzően itt volt ipari tanuló is.

— Jól érzi itt magát?

— *Különben nem maradnék. Leköti érdeklődésemet ez a sokirányú munka.* Én tervezem a nyomtatott áramkörű lemezeket. Nagy koncentrációt igényel, ezért gyakran hazaviszem a feladatot, hogy otthon nyugodtan meg tudjam oldani. Én is elmondhatom, hogy az egyik hobbim a munkám. A másik a *tájfutás.* Tizennégy évig első osztályú versenyző voltam a Törekvésben. Most is versenyzem, de már legszívesebben a versenyek szervezésével és a térképek rajzolásával foglalkozom. Ezenkívül Verőcemaroson építek egy hétvégi házat. Ezek után nem csoda, ha *a legnagyobb ellenségem az idő.*

Kovács Tibor 1967-ben a felsőfokú távközlési technikum elvégzése után jött a MÁV-hoz.

— *Itt rögtön adatátvitellel kezdtem foglalkozni. Akkor még nem sokat tudtam róla, de nagyon élveztem, hogy olyan területen dolgozhatok, ahol nemigen voltak elődök.*

Mit, mikor, hogyan?

— Gyakran adnak be újításokat?

— Igen, de csupán „adminisztrációs kérdés", hogy mikor végezzük a munkaköri kötelességünket, és mikor újítunk. Egy biztos: *az újításként elismert munka mögött nálunk mindig jelentős alkotói tevékenységnek kell lennie.* Nekünk ez a készülék az első, találmányként értékelt munkánk.

— A munkáján kívül mivel foglalkozik szívesen?

— Ha akad szabad időm, örömest kirándulok a családdal. Tagja vagyok a vezérigazgatósági *sportkör* turista szakosztályának. De valójában kevés a szabad időm, mert ezt a munkát én sem tudom abbahagyni a munkaidő végével. *Otthon is foglalkoztat egy-egy jó ötlet, új megoldás .*

Kara Nagy Irén

Szombathelyi sikerek A MÁV újítási versenyében

Mint arról már lapunkban is hírt adtunk, a MÁV Vezérigazgatósága a vasutas-szakszervezettel egyetértésben, a VI. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása érdekében, 1981. január 1-től 1985. december 31-ig újítási versenyt hirdetett a vasútigazgatóságok részére. Az első három helyezett félévenként anyagi elismerésben részesül.

Az értékelő bizottság az 1983. második félévi eredmények alapján az alábbi helyezési sorrendet állapította meg: *1. a szombathelyi, 2. a szegedi, 3. a pécsi, 4. a miskolci, 5. a debreceni és 6. a budapesti vasútigazgatóság.* Az első három helyezett igazgatóság területén dolgozó legeredményesebb újítók között 30, 25, illetve 20 ezer forintot osztanak szét.

Értékelték a járműjavító üzemek részére 1983-ra hirdetett újítási versenyt is. Az első helyet a *szombathelyi* járműjavító szerezte meg, második az *Északi,* harmadik a *Landler,* negyedik a *székesfehérvári,* ötödik a *szolnoki,* hatodik a *dunakeszi,* hetedik a *debreceni* és nyolcadik a *miskolci* járműjavító lett. Az első öt helyezett üzem összesen 60 ezer forint jutalomban részesül.

Az építési főnökségek második félévi versenyének eredményei. Az A csoportban első a MÁV Építőgépjavító Üzem, második a MÁV Kitérőgyártó Üzem.

A B csoportban első a MÁV Szentesi Építési Főnökség, második a MÁV Miskolci Építési Főnökség.

A MÁV Vezérigazgatóság biztosító-berendezési és -automatizálási szakosztálya a vasutas-szakszervezet budapesti tanácsával közösen értékelte a közvetlen felügyeletük alá tartozó szervek elmúlt évi újítási versenyét is. A győzelmet a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési főnökség szerezte meg.

Gyóni Béla

Tolatás zápor után

A heves zápor amilyen gyorsan jött, olyan gyorsan el is vonult. Az égen ragyogott a nap. Az utasok a váróteremből kitódultak a friss levegőre az állomás elé. A szolnoki és a miskolci vonatok érkezésére vártak.

— Sándor! — kiáltott Kovács András vonatvezető a távolodó Varga Sándor után. — Azt a kővel rakott két Kz-kocsit lökjétek meg. Péter majd itt „összegombolja" a két üressel, aztán a harmadikon vonatra jár.

— Meglesz András bátyám!

— Te meg Péter — szólt a mellette álló fiúnak —, ahogy összekapcsoltad a kocsikat, felszállsz a fékre, és óvatosan ráengeded a vonatra.

A vonatvezető ezután bement a forgalmi irodába rendezni a menetokmányokat. Péter várta a kővel rakott kocsikat, és közben oda-odapillantott a felvételi épületének támaszkodó, fehérblúzos, kék szoknyás kislányra, aki viszonozta a fiú érdeklődését. Nem volt sok idő a szemlélődésre, mert Péter észrevette, hogy gurul a két teherkocsi az álló vagonok felé, amelyek fékjét már korábban felengedte. Az ütközők között állva várta az érkező kocsikat, hogy a csavarkapcsot a kellő pillanatban rádobja a másik kocsi vonóhorgára. A kocsik a szokásosnál gyorsabban közeledtek.

Amikor csattantak az ütközők, sikerült rádobnia a csavarkapcsot a vonóhorogra, de a nagy sebesség miatt visszapattanó vagonok oly erővel feszítették meg a csavarkapcsot, hogy az a sínpár közé vágta a fiatalembert. Fölötte jóformán meg sem lassultak a vagonok.

Az utasok felszisszentek rémületükben. A forgalmi irodából is többen kiszaladtak. A vonatvezető odakiáltott Péternek:

— Hasalj le!

Péternek eszébe jutott a tapasztaltabb kocsirendezők intelme. Ilyenkor a jobb, vagy a bal sínszál mellé kell hasalni, hogy a középen lógó csavarkapocs fejbe ne vágja. Az ijedtség azonban meggátolta a megfontoltabb cselekvésben. Menekülni akart a kocsik alól. A tovagördülő kerekek között igyekezett kimászni az ürszelvénybe. Már majdnem sikerült, amikor hirtelen megbotlott, és arccal a bazaltköves földre esett. Az utasok úgy látták, hogy bal lábát az egyik kerék menthetetlenül levágja. Péter azonban az utolsó pillanatban kirántotta lábát a kerék elől, s mozdulatlanul feküdt a sínek mellett.

Kovács András, aki szintén végignézte a majdnem tragikus eseményt, gyorsan felugrott az egyik kocsi fékbódéjára, és odakiáltott az utasoknak:

— Segítsen valaki a kollégának, nekem meg kell fogni a kocsikat!

Többen is odaszaladtak a sápadt fiatalemberhez. Közöttük volt az a kislány is, aki néhány perccel előbb még a falnak támaszkodva napozott. Zsebkendővel törölgette a fiú véres arcát. Péter azonnal megismerte a lányt.

— Nagyon kedves, köszönöm, hogy segít.

— Szóra sem érdemes, ne törődjön most ezzel — válaszolta a lány, miközben az utolsó vércseppet is felitatta zsebkendőjével a homlokáról.

A következő percben már együtt mentek a peronon lévő padhoz, és meghitten beszélgettek. Az utasok azt gondolták, hogy a felesége. Ám Molnár Júliát — így hívták a kislányt — Kerekes Péter vonatkísérő négy hónappal később vezette az anyakönyvvezető elé . . .

Bíró László

Újítók figyelmébe

A MÁV Vezérigazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának Lenin komplex szocialista brigádja minden hónap első csütörtökén, 14-től 17 óráig tájékoztató ügyeleti szolgálatot tart a Budapesti Vasutas Sport Clubban (Budapest, VI. Szív utca 23. Telefon: 36-71, városi: 428-350). Az érdeklődők újítási és szabadalmi ügyekben kaphatnak felvilágosítást. Munkanapokon 8-tól 16 óráig a 01/38-25, vagy a 01/32-36 telefonszámon is adnak tájékoztatást.

Ifjúsági fórum Székesfehérváron

Száztizenkét fiatal vasutas részvételével tartották meg az *ifjúsági fórumot* a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségnél. A megjelenteket — köztük *Benedek Lászlót,* az üzemi pártbizottság titkárát és *Szeder János* szb-titkárt — *Heim Márton,* a KISZ-bizottság titkára üdvözölte, majd *Rácz Alpár,* a körzeti üzemfőnökség vezetője adott áttekintést a csaknem 220 kilométeres vonalszakasz vasutasaira háruló feladatokról.

Ezt követően az írásban feltett kérdésekre válaszoltak az üzemfőnökség vezetői. Ennek során Szeder János többek között elmondta, hogy Fehérváron tavaly *103 fiatal részesült szakszervezeti üdültetésben,* s ez a 36,8 százalékos arány is a fiatal vasutasok megbecsülését tükrözi. Vannak persze gondok, problémák is. Erre utal például a fiataloknak az a kérdése, hogy a művelődési házban *miért szűnt meg az ifjúsági klub.* Ezt csak részben indokolja, hogy vezetői jelenleg sorkatonai szolgálatot teljesítenek, mert nagyobb részben a csökkenő érdeklődés vezetett az ifjúsági klub megszűnéséhez. *Az aktivitás élénkülése minden vonatkozásban sokat javíthat a fiatal vasutasok helyzetén.*

(tunyogi)

Csatavesztés Romhányban

Történelmi könyveink egyik legfényesebb fejezete a Rákóczi-szabadságharcról szól. Tudjuk, hogy annak idején, 1710-ben a kurucok Romhánynál a császári labanc seregektől súlyos vereséget szenvedtek. A romhányi csata emlékét a község határában a fejedelem arcképével díszített turulszobor őrzi. A vasútállomásról is látható öreg mogyorófát a helybeliek Rákóczi-fájának nevezik. Azt tartják, hogy az 1710-es csatát a közeli dombról szemlélte a vezér. Lovaglóostorát ott a földbe szúrta, és ebből nőtt ki a ma is élő, terebélyes mogyorófa . . .

Aki Vácról Balassagyarmat felé utazva Diósjenőn átszáll a „piroskának" becézett Bz-motorvonatra, fél óra elteltével a vonal végállomásán, Romhányban sétálhat a történelmi múltú utcákon. Ilyentájt, kora tavasszal csöndes a község. Az állomáson a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség legfiatalabb, mindössze huszonkilenc éves főnöke *Varga László* fogad. A fiatal állomásfőnök tizenegy éve dolgozik a vasútnál; az állomást 1982 óta vezeti. Romhányon kívül a szomszédos Bánk állomás is ide tartozik, így tehát harminc beosztott mindennapi munkáját tartja szemmel a főnök, aki feleségével, kisfiával és kislányával együtt a felvételi épület emeletén levő kétszobás, fürdőszobás szolgálati lakásban lakik.

Az egykori fűtőházi épület a gőzvontatás felszámolása óta csak vonatkísérő laktanyaként üzemel.

Beszélgetésünkbe bekapcsolódik *Szlezák László* raktárnok-árupénztáros, az állomás szakszervezeti bizalmija is. Elmondják, hogy a községet ma főként az Építési Kerámiagyár termékei — a fal- és padlóburkoló csempék — teszik ismertté Európa-szerte. Az állomás háta mögött látható új, impozáns épületegyüttesből álló gyárat 1981-től iparvágány szolgálja ki. Megtudom, hogy a Kerámiagyár elmúlt évi kocsifeladása csupán 208 volt, a leadásra került 901 kocsival szemben . . .

Először nem értettem, hogy a több milliós beruházással épített három új vágányon miért ilyen minimális a kocsifeladás. Aztán rávilágítottak az okokra: *amit a vasút egy 24 órás fordulóban két dízelmozdonnyal el tudna fuvarozni, azt a gyár a balassagyarmati 2. számú Volán huszonöt Zil-teherautójával juttatja el a rendeltetési helyekre.* Úgy látszik a gyár vezetőségének így kényelmesebb, mivel a feladott áruk fuvardíját az átvevő fizeti. Kérdezhetnénk persze, hogy hol vannak a vasút fuvarszervezői?

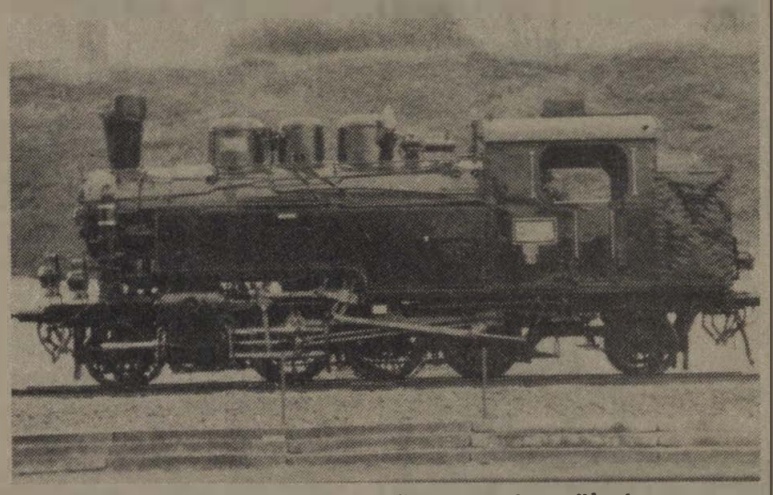
A főnök reméli, hogy előbbutóbb fordul a kocka, és a vasút is tevékenyen kiveszi a részét a megtermelt csempék elszállításából. Vagy Romhányban minden csatát hagyományosan el kell veszíteni?

R. Ketykó István

Gőzös — talapzaton

A veszprémi körzeti üzemfőnökség vontatási telepén március 21-én talapzatra helyezték azt *a 375-1032-es pályaszámú gőzmozdonyt,* amelyet a Ganz-MÁVAG dolgozói 25 évvel ezelőtt — a Tanácsköztársaság 40. évfordulója tiszteletére — adtak át a MÁV-nak. *Ez volt az utolsó gőzös, amelyet a magyar vasút rendelt.*

A vontatási üzemegység szakemberei társadalmi munkában „konzerválták" és állították talapzatára a műemléknek számító mozdonyt. Az ünnepségen megjelent *Csonka Zoltán,* a megyeszékhely pártbizottságának első titkára, *Maróti Rezső,* a városi tanács elnöke, *Kapronczai János* vasútigazgató és *Hüttl Pál,* a Közlekedési Múzeum főigazgató-helyettese is. A társadalmi munkában élenjáró vasutasoknak az igazgató pénzjutalmat adott át.



A kiállított mozdony a vontatási üzemegység területén

A kiállított mozdony népszerű lett a város oktatási és nevelési intézményei körében. Óvodások és iskolások tekintik meg a nosztalgiát ébresztő, múltat idéző gőzöst, amelyről avatott szakember ad tájékoztatást az érdeklődőknek.

HÍREK

— **Névadó ünnepség.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában névadó ünnepséget rendeztek tíz vasutas gyermeke részére. A megjelenteket Heim Márton, az üzemfőnökség KISZ-bizottságának titkára köszöntötte, majd a Schönherz Zoltán Általános Iskola úttörői adtak műsort. Ezután megajándékozták a szülőket és gyermekeket.

— **Kommunista műszak.** A ferencvárosi rendezőpályaudvar Nyugati rendezőjében április 6-án kommunista műszakot tartott a II-es főpályamesteri szakasz húsz dolgozója. A 3. vágányon talpfát cseréltek. Az érte járó bért a IX. kerület gyermekintézményeinek fejlesztésére ajánlották fel.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség Baross Gábor szocialista brigádja a közelmúltban nyugdíjastalálkozót rendezett. Tiszavölgyi Gyula brigádvezető tájékoztatta a nyugdíjasokat az állomás fejlődéséről és az eredményekről. Utána vendégül látták az egykori munkatársakat.

— **Ötletnap.** A Miskolci Járműjavító Üzem kocsijavító osztályának tanácstermében ötletnapot rendeztek. A zsüri 106 javaslatot hallgatott meg, és tizenkilenc írásban benyújtott ötletet bírált el. A bizottság 36 dolgozó 77 ötletét díjazta. Ezekért összesen 8700 forintot fizettek.

— **Író-olvasó találkozó.** A hatvani körzeti üzemfőnökségen a város Ady Endre könyvtárának fiókkönyvtára író-olvasó találkozót rendezett. Vendégük Kalász László költő volt. Közreműködtek: Virág Tibor és Dinnyés József előadóművészek. A találkozón több szocialista brigád vett részt.

— **Társadalmi munka.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen több napos társadalmi munkát szerveztek, amelyen összesen 845 vasutas vett részt. A dolgozók a pályaudvarokon összegyűjtötték a hulladékot, kocsialkatrészeket, teherkocsikat javítottak és parkosítottak.

— **Vetélkedő.** A dombóvári üzemfőnökség munkavédelmi vetélkedőt rendezett a szocialista brigádok részére, a DVMSE sportcsarnokában. A versenyen tizenhat brigád képviseltette magát. A győztes a dízelszerelők Kandó Kálmán brigádjának csapata lett.

Halálozás

Április 17-én, 86 éves korában meghalt Rétfalvi Ferenc, Komárom állomás szakszervezeti bizottságának egykori nyugdíjas titkára. Pályafutását 1913-ban, a Győri Vagongyárban lakatostanulóként kezdte. Már fiatal korában bekapcsolódott a munkásmozgalomba, vöröskatona is volt. 1919-ben a komáromi pályafenntartási főnökségnél kapott munkát. A felszabadulás után részt vett a vasút újjáépítésében. 1945 augusztusában belépett a Magyar Kommunista Pártba, és a szakszervezetbe. Még abban az esztendőben megválasztották szb-elnöknek, később pedig függetlenített szb-titkár lett. Ezt a funkcióját 1959-ig (nyugdíjazásáig) látta el. Utána a vasutas-szakszervezet társadalmi aktivistájaként tevékenykedett. Tagja volt a Szakszervezetek Komárom Megyei Tanácsának, és több évig Komárom város Szakszervezeti Szakmaközi Bizottságának titkára.

Munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend arany fokozatával is elismerték. Temetése május 4-én volt a Komáromi Köztemetőben.

Pályázati felhívás

A SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézete felvételt hirdet az 1984/85-ös tanévre.

Jelentkezni lehet: szakmérnöki, üzemmérnöki, felsőfokú, valamint középfokú szakképesítő tagozatra. (Nem műszaki végzettségűek részére).

Érdeklődni, illetve jelentkezési lapot igényelni a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai, munka- és környezetvédelmi osztályán lehet. Cím: *Budapest, VI., Benczúr u. 41. Telefon: 19-57.*

Szocialista brigádoknak

KRESZ- és munkavédelmi vetélkedő

Az élet megannyi területén, naponta számtalan előre nem látható veszélyhelyzet leselkedik ránk. A statisztikák tanúsága szerint azonban a közúti és üzemi baleseteknek a legnagyobb része a KRESZ- és a munkavédelmi szabályok ismerete, illetve alkalmazása esetén nem következett volna be.

A dunakeszi városi rendőrkapitányság és a járműjavító üzem vezetői felismerték a megelőzés, a tömeges oktatás fontosságát, s az üzem szocialista brigádjai között *meghirdették a KRESZ- és munkavédelmi vetélkedőt.* A Közlekedésbiztonsági Tanács, az eredményes felkészülést segítő segédanyagai mellett, munkavédelmi eszközökből rendezett kiállítást az üzemi étkezde előcsarnokában. Az érdeklődők közelebbről is megismerhették a robbanásveszélyes munkaterületen dolgozók épségét védő antisztatikus ruhát, a hallás csökkenését gátló SILENTA fültokot. A vetélkedőn való eredményes versenyzést, az egészségügyi ismeretek bővítését, a betegségek időbeni felismerését, megelőzését, nagyszerűen segítette az üzemi orvos előadás-sorozata, melyen közel négyszázan vettek részt.

A kitűnő előkészítésnek, a jó propagandának tulajdonítható, hogy a vetélkedőt csak két fordulóban tudták lebonyolítani. A munkavédelmi hónap jegyében szervezett vetélkedőn 76 háromtagú csapat versengett.

Az első és második forduló győztesei: KRESZ-ből a *Petőfi Sándor* és az *Ady Endre* szocialista brigád, munkavédelemből a *Március 8.* és a *Szárnyaskerék* szocialista brigád képviselői.

Vetési Imre

Szolnoki sikerek Nyíregyházán a súlyemelő vasutas bajnokságon

Április 14—15-én — első alkalommal Nyíregyházán — három súlycsoportban találkoztak a vasutas súlyemelők az egyéni országos bajnokságon. Nyolc együttes — felnőtt, ifjúsági I. és ifjúsági II. kategóriában — mintegy 100 versenyzője mérte össze tudását. Nyíregyháza város és az NyVSSC súlyemelő szakosztálya kitűnő házigazdának bizonyult. A résztvevők ideális körülmények között versenyezhettek.

A 22 bajnoki cím közül hetet a szolnokiak, ötöt-ötöt a Szombathelyi Haladás és az NyVSSC szereztek, a többin a DMVSC, a Testvériség és a MÁV Nagykanizsai TE osztozott. Az alábbiakban a súlycsoportonkénti győztesek, összetettben elért eredményét közöljük.

Felnőttek: 60 kg: Ondi László (NyVSSC) 245. 67,5 kg: Simon Imre (MÁV Nagykanizsai TE) 270. 75 kg: Kürti László (Szolnok) 275. 82,5 kg: Vaspöri Ottó (Haladás) 305. 90 kg: Kassai László (NyVSSC) 320. 100 kg: Kajdi Tibor (Szolnok) 305. 110 kg: Molnár Miklós (NyVSSC) 367,5.

Ifjúsági I. korcsoport: 48 kg: Nagy Tibor (DMVSC) 120. 56 kg: Mangu Sándor (DMVSC) 140. 67,5 kg: Hajzer András (NyVSSC) 232,5. 75 kg:Tóth Róbert (Szolnok) 297,5. 82,5 kg: Kiss Ferenc (NyVSSC) 295. 100 kg: Kiss Zoltán (DMVSC) 300.

Ifjúsági II. korcsoport: 48 kg: Palócz József (Haladás) 145. 52 kg: Lukács Zsolt (Szolnok) 190. 56 kg: Pánitzer Sándor (Haladás) 175. 60 kg: Borsi István (Szolnok) 175. 67,5 kg: Németh Sándor (Haladás) 215. 65 kg: Szabó Tibor (Haladás) 215. 82,5 kg: Schleisz Ferenc (Testvériség) 262,5. 90 kg: Nagy Csaba (Szolnok) 257,5. 100 kg: Bőősi Attila (Szolnok) 270.

Édesanyák köszöntése

Május 3-án, a vasutas-szakszervezet központjában, az anyák napja alkalmából — a hagyományokhoz híven — bensőséges ünnepséget rendeztek a MÁV-nál dolgozó huszonhat nagycsaládos édesanya tiszteletére.

A Népköztársaság úti általános iskola IV/b. osztályos tanulóinak verses műsora után, szakszervezetünk elnöksége nevében *Nagy Istvánné,* a központi vezetőség tagja, a nőbizottság elnöke köszöntötte az édesanyákat, méltatta helytállásukat, áldozatvállalásukat, hiszen a meghívott huszonhat édesanya összesen 116 gyermeket nevel.

Az ünnepségen *Prókai Sándorné,* a központi vezetőség mellett működő nőbizottság titkára adta át a pénzjutalmat az édesanyáknak.

Lőverseny szocialista brigádoknak

A Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Bizottsága a Nyugati pályaudvar és a MÁV-vezérigazgatóság MHSZ-klubja közreműködésével, a szocialista brigádoknak lőversenyt rendezett. Huszonhat brigád 78 tagja — köztük 41 női dolgozó — vállalkozott arra, hogy összemérje képességeit. A szakszervezeti bizottság nevében *Oszlár József* értékelte a versenyt, majd tárgyjutalmat és emléklapot adott át a legkiemelkedőbb eredményt elérők részére.

A brigádok egymásközti vetélkedőjében a MÁVTI *„Tempó"* szocialista brigád 113 köregységgel első, a MÁVTI *„Bláthy Ottó"* szocialista brigád csapata 111 köregységgel második, a MÁV Számítástechnikai Üzem *„Summa"* szocialista brigád csapata 106 köregységgel harmadik helyezést ért el.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VIII., Práter u. 7. fszt. 1. alatti egyszoba-konyhás, félkomfortos tanácsi lakásomat két szoba komfortosra, Budapesten vagy környékén, 60 km-en belül. MÁV-lakás is érdekel. Pikács Lászlóné.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. X. em. 60. alatt levő egy plusz félszobás MÁV-bérlakásomat egy plusz két félszobás MÁV-bérlakásra Budapest területén. Kissné: 428-592.

Elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15. IV. épület fszt. 1. szám alatti 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló méretű vagy kisebb tanácsi lakásra tényleges állományú MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 429-701 vagy a 34-85 telefonszámon reggel 8-tól 16 óráig.

Elcserélném kétszobás, komfortos budai telefonos MÁV-bérlakásomat 1,5 szoba-komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni lehet a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélnék budai egyszobás, komfortos, telefonos, utcai II. emeleti, 48 négyzetméteres MÁV-bérlakást tanácsi kétszobás, komfortos telefonosra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387.

Elcserélném Debrecen nagyállomás melletti kétszoba, összkomfortos, loggiás, III. emeleti, telefonos, tanácsi lakásomat (lift van) hasonló vagy egyszobás, összkomfortos budapestire. Érdeklődni: Budapest XIV., Erzsébet királyné u. 40/b. II. 1. a.

Elcserélnék balatonfenyvesi kétszobás, komfortos MÁV-bérlakást (kis kerttel, melléképülettel) Budapesten és környékén, illetve Gödöllőn és környékén, tanácsi lakásra (1—1,5—2 szobásra), melyben MÁV-dolgozó lakik. Érdeklődni lehet dr. Kisfaludy Ferencné, Gödöllő, Stromfeld sétány 6. Telefon: 82-62 vagy 275-707.

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/b. fszt. 2. alatt levő 2 plusz félszobás, étkezős, loggiás, komfortos lakásomat, melybe csak aktív MÁV-dolgozó költözhet; kérek másfél szobás földszintes, kiskertes, komfortos lakást. Lehet tanácsi is, lehetőleg IV., XIV., XV. kerületben. Megtekinthető egész nap, Kovács István.

Elcserélném Ercsiben levő (Budapesttől 30 km) felújított kétszobás, komfortos (kerttel és gazdasági udvarral) MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben: 67-04 üzemi és 135-674 városi telefonszámon. Lehoczky Ákos.

Elcserélném Boglárlellén a szabadstrandnál, centrumban levő 315 négyszögöles kerttel, hét helyiségből álló összkomfortos házamat Budapesten, zöldövezeti 2-3 szobás házra. Érdeklődni a 315-098-as telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 104. sz. IV. em. levő másfél szobás, összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV-lakótelepi nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kőbányai út 18. fszt. 3/a levő egyszobás, összkomfortos, 32 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat lehetőleg Budapest külső kerületében vagy Szolnokon, Kecskemét körzetében másfél vagy kétszobás MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Lehetőleg aktív MÁV-dolgozóval, Szitás Ferenc.

Elcserélném egyszobás, komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, világos budai MÁV-bérlakásomat saját tulajdonú házra, vidékre is, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat-vasárnap a 363-260 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—2393. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. MÁJUS 24.

Napirenden az üzemfőnökségek munkája

Hogyan tovább?

A körzeti üzemfőnökségek tevékenységéről tanácskoztak május 11-én a Budapesti Vasútigazgatóság kultúrtermében. Az elnökségben helyet foglalt dr. Bajusz Rezső a MÁV vezérigazgatója, Bub László a budapesti pártbizottság gazdaságpolitikai osztályának munkatársa, Gulyás János, Mészáros András, Urbán Sándor vezérigazgató-helyettesek, dr. Szabó Miklós, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályának vezetője, az elnökség tagja, Nagy Károly a MÁV vezérigazgatóságának pb-titkára, Tongori Imre vasútigazgató.



Dr. Bajusz Rezső megnyitja a tanácskozást

(Laczkó Ildikó felvétele)

Dr. Bajusz Rezső megnyitója után *Mészáros András* számolt be a körzeti üzemfőnökségek szerepéről, a január elseje óta életbe lépett önfinanszírozó, vállalati gazdasági rendszerről.

— A mai tanácskozásnak az a célja, hogy munkánk mérlegét megvonjuk és a „hogyan tovább" teendőit közösen alakítsuk ki. Ezeket nemcsak az eltelt időszak teszi indokolttá, hanem az is, hogy romlott a szállítási munka eredményessége. *Pedig az üzemfőnökségi szervezettől a végrehajtó munka koordináltabb irányítását, a szállítási folyamatok szervezettebb, gazdaságosabb lebonyolítását reméltük.* Ez nem következett be. S ez a hálózati összeredmény romlását idézte elő.

Az elmúlt három évben, noha 5 százalékkal növekedett a kocsiparkunk — úgy, hogy a szomszédos vasutak járműveit is foglalkoztattuk —, mégis öt százalékkal csökkent a vasút szállítási teljesítménye, a ki

(Folytatás a 3. oldalon.)

A 125-ik évforduló

Midőn Miskolcról Pestre elindult az első vonat . . .

Százhuszonöt évvel ezelőtt, 1859. május 24-én indult a menetrendszerű vasúti forgalom Miskolcról Debrecenen át Pestre. Naponta két személyvonatot közlekedtettek. A menetidő 13, illetve 17 óra volt. A *Tiszavidéki Vaspálya Társaság* által épített vasútvonalat 1880-ban államosították. Ezekben az években épültek Észak-Magyarország jelenleg is meglevő vasútvonalai. 1892-ben alakult újjá a miskolci „üzletvezetőség". Az igazgatóság székhelye azóta is a Szemere utcai épületben van.

Az évforduló alkalmából a miskolci körzeti üzemfőnökség gazdag rendezvénysorozatot tervez május 21—27. között. A vasútállomásokon vasúttörténeti kiállítások nyílnak. Május 21-től a Közlekedési Múzeum anyagából kortörténeti kiállítás tekinthető meg a Tiszai pályaudvar kultúrtermében. 24-én bélyegkiállítás, a felvételi épület előtt pedig mozdonykiállítás nyílik.

A járműjavítóval közösen kétfordulós vasúttörténeti vetélkedőt is rendeznek. Az érdeklődők ezen kívül *vasutas emléktúrán* vehetnek részt a Bükk-hegységben.

Az évfordulóhoz kapcsolódva megrendezi a KÜF az *ifjúsági napokat.* A fiatalok számára ifjúsági fórumot, szakmai és politikai vetélkedőt rendeznek, a KISZ-vezetők pedig veteránokkal és egykori KISZ-esekkel is találkozhatnak. Számos sport- és kulturális programra is várják az érdeklődőket.

Június 3-án

Menetrendváltozás

Május 16-án, közlekedő vonaton, Budapest és Püspökladány között tartotta idei szezon előtti sajtótájékoztatóját *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója. A sajtó munkatársai megtekinthették a Püspökladány és Apavára között folyó pályafelújítási munkák utolsó fázisait. A vezérigazgató részletesen beszámolt a vasút tevékenységéről, a személyszállításban eddig elért eredményekről és tájékoztatót adott a nyári menetrendváltozásról is. Erről lapunk 3. oldalán közlünk részletes tudósítást.

Egy kommunista műszak — egy tiszta szerelvény

A MÁV Nyugdíj Hivatal gazdasági vezetői és társadalmi szervei a hivatal szocialista brigádjaival egyetértésben „Egy kommunista műszak — egy tiszta szerelvény" mozgalmat kezdeményeztek. Vállalták, hogy egy kommunista műszakban egy szerelvény tisztítását elvégzik. Arra számítanak, hogy példájuk követőkre talál, s így hatékony segítséget nyújthatnak a kulturált utazás megteremtéséhez.

A vasút áprilisi teljesítménye

9 millió 780 ezer tonna áru és 19 millió 100 ezer utas

Áprilisban a vasút *9 millió 780 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a mennyiséggel a tervhez viszonyítva 97,1, a bázishoz képest 94 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értéke 393, illetve 619 ezer tonna. Ezt a tranzit- és a belföldi áruforgalom tovább csökkenése idézte elő.

A belföldi forgalomban a bázishoz viszonyítva mindössze 90,4, a tervezetthez képest 93,2 százalékos volt a teljesítés, *ami 627 ezer, illetve 430 ezer tonna lemaradást jelent.* Tovább csökkent a tranzitáru-forgalom is, ugyanakkor kiemelkedően magas volt az export és import szállítás.

Az alacsony belföldi áruszállítás következtében kedvezőtlenül alakult a kocsiigényes áruforgalom is. A kiemelt tömegáruk közül szénből 8, kőből 10, kavics-homokból 11, tégla-cserépből 20, mészből 9, cementből 1, cementgyártmányokból 2, tűzifából 7 százalékkal kevesebb, míg műtrágyából 1 százalékkal nagyobb mennyiség került vasúti feladásra, mint 1983 áprilisában.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma a bázishoz viszonyítva emelkedett. A rakva belépett széles nyomtávú teherkocsik, valamint az ezekben érkezett áruk mennyisége 1 százalékkal növekedett. A ki-, illetve átrakás üteme megfelelt az érkezésnek, *így a kirakatlan széles nyomtávú maradvány napi átlagos mennyisége a bázisszinten alakult.*

A térségben megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma 4,6 százalékkal emelkedett, míg az ezekbe berakott árumennyiség 2 százalékkal csökkent. Jelentősen megnövekedett a szovjet vasutakra kilépő áruforgalom. *Összesen 16 százalékkal több normál nyomtávú rakott teherkocsi lépett ki, mint a bázisidőszakban.*

Az áruszállítás minőségi mutatói 1983 áprilisához viszonyítva, a csökkent teljesítmények ellenére is, kedvezőtlenül alakultak. A vonatfeloszlatások száma 21, a gépre várások eseteinek száma pedig 32,8 százalékkal emelkedett.

A korszerű tehervonati mozdonyok napi kihasználása megfelelt a tervezettnek. A villamos mozdonyok napi hasznos futásteljesítménye 2,7, a kis teljesítményű dízel-mozdonyoké 3,8, míg a nagy teljesítményű dízelmozdonyoké 2,1 százalékkal volt magasabb a tervezett értéknél.

Becsült adatok szerint áprilisban *a vasút 19 millió 100 ezer utast szállított,* s ezzel a bázishoz viszonyítva 96,9, a tervhez képest 100,5 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 95,9 százalékosan, illetve 100,5 százalékosan alakul.

A személyszállítás minőségét — az elmúlt év hasonló időszakát alapul véve — fejlődés jellemezte. *A személyszállító vonatok menetrendszerűsége ugyanis 0,4 százalékkal javult.*

Forgalmi változások

Ismét új állomásához érkezett a kelenföldi pályaudvar rekonstrukciója. Április 19-én elkészült az „A" peron, majd nyolc nappal később átadták a Délit összekötő jobb vágányt. Ennek következtében *megváltozott az állomás forgalmi rendje.* A Déliből induló, illetve a Kelenföldre érkező személyszállító vonatok ezután már nem a 14. és a 15., hanem a 3., a 4. és az 5. vágányra közlekednek.

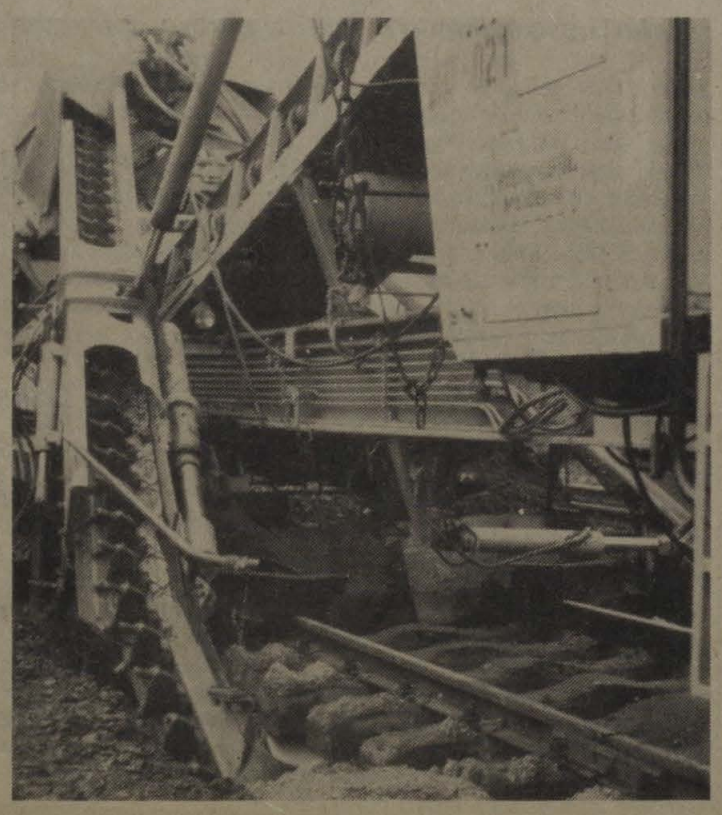
Miskolci fiatalok kezdeményezése

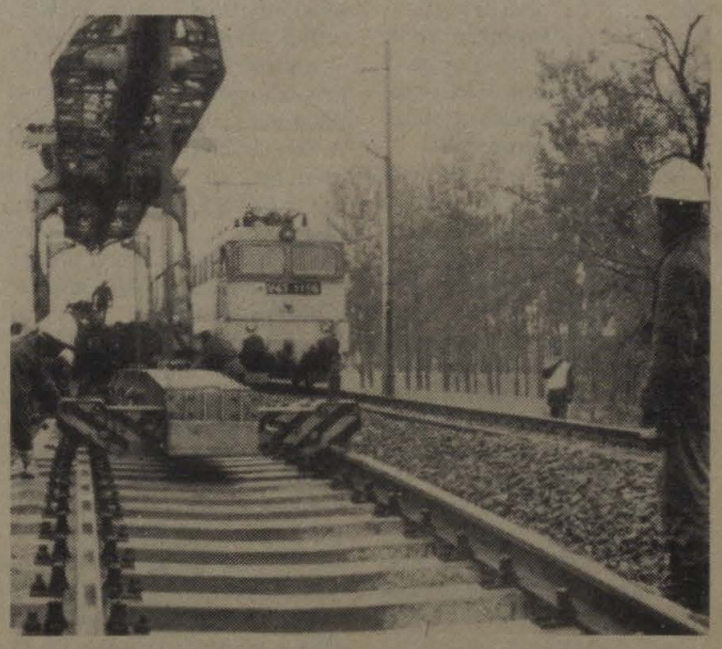
Munkád mellé add a neved!

A miskolci körzeti üzemfőnökség *Asztalos János* KISZ-alapszervezetének tagjai (vonatkísérők, jegyvizsgálók, vonatvezetők) 1982-ben csatlakoztak a *„Munkád mellé add a neved"* mozgalomhoz. Huszonhét fiatal vállalta, hogy egyenruhájára kitűzi a nevét. Az udvarias, kifogástalan magatartás az utasokat is megnyerte. Jelenleg már hetvenheten követték példájukat, és csatlakozott kezdeményezésükhöz az idősebb korosztály is.

A KISZ-tagok szabadidejükben a Tiszai pályaudvar területén — szalaggal a karjukon — ügyeleti szolgálatot is vállaltak. Információt adnak az utasoknak az érkező és induló vonatokról.

Példájukat a többi igazgatóság, körzeti üzemfőnökség KISZ-fiataljai is követhetik. Emelkedhet általa a MÁV szolgáltatásainak színvonala.





A pályaépítők a záhonyi fővonal Apavára és Püspökladány közötti szakaszán a jobb vágány befejező munkálatait végzik. Ezen a szakaszon 120 km/ óra sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok

Kitüntetések

A munkaversenyben elért eredményekért

Az 1983. évi munkaversenyben elért kiemelkedő teljesítményük alapján a közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Bokrosi István műszerészt. Záhony Üzemig.; Dankó László Pft. Főn.. Sátoraljaújhely Pft. Főn.: Fábián Mátyás körzeti fuvarozásszervezőt. Szombathelyi KÜF; Geresdi István igazgatót. Dombóvár MÁV Építési Főn.: Jászberényi Géza művez., Szombathely KÜF; Kerepesi Pál Pft. Főn.. Hatvan-Salgótarján Pft. Főn.; Kiss József kőművest. Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.: Kulcsár Péter gépkez. csop. vez.. Záhony Üzemig.: Nagy Béla tolatásvez.. Záhony Üzemig.; Nagy István dizelmozd. vez.. Záhony Üzemig., Nagy József kocsirend.. Szombathely KÜF: Pogány Ferenc felépítm. munkavez.. Dombóvár MÁV Építési Főn.; Szabadi László oszt. vez. h.. Záhony Üzemig.: Szűcs Lajos személyzeti vez., Miskolc MÁV Épület és Hidfennt. Főn.; Takács József művez., Székesfehérvár Jj. Ü.: Tőke István lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Tóth Sándorné irodakez.. Debrecen KÜF; id. Várhegyi Sándor, vonalkez., Záhony Üzemig.; Vígvári Zoltán áll. főn.. Debrecen KÜF; Zákány Mihály dizelmozd. szerelő csop. vez., Debrecen KÜF.

Miniszteri dicséret

kitüntetést kaptak: Deregi János vez. mérnök, Miskolc Pft. Főn.; Faragó Dezső üzemi konyha vez., Záhony Üzemig.; Gazda Ferenc felépítményi munkavez., Dombóvár MÁV Építési Főn.: Geszti Zoltánné személyzeti ügyint., Debrecen KÜF; Sipos István átrakómunkás, Záhony Üzemig.;Szanyi Imre dizelmozd. vez., Szombathely KÜF; Szilágyi László szoc. ell. csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Tolnai József áll. főn., Szombathely KÜF; Tóth Imre raktárnok, Záhony Üzemig.; Wágner József esztergályos csop. vez., Debrecen KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Alföldi Ferenc kovácsot, Székesfehérvár Jj. Ü.; Balla László oktatótisztet, Debrecen KÜF; Balázs László tolatásvez., Szombathely KÜF; Bakos János vonatvez., Szombathely KÜF; Czidor Mihály öltözőőrt, Záhony Üzemig.; Dallos Márton művez., Záhony Üzemig.: Dávid János személyzeti vez., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Egry Lajos műsz. vez., Dombóvár Ép. Főn.: Farkas Sándor munkavez., Miskolc Pft. Főn.: Fazekas József közp. fűtésszerelőt. Záhony Üzemig.; Fürtös János vonatkez.. Debrecen KÜF: Gönczi József keresk. tartalékost, Záhony Üzemig., Gulyás József munkavez., Miskolc Épület és Hídfenntartó Főn.: Gyurkó Dénes gazd. igazgatót. Dombóvár MÁV Építési Főn.: Hartos József villanyszerelő csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.: Horváth József állomásvez., Szombathely KÜF; Kaczur Dénes karbantartó vill. szerelőt. Záhony Üzemig.; Kelemen Imre mozd. vez., Debrecen KÜF; Kerekes Lászlóné takarítónőt, Debrecen KÜF; Kinceli Antal főmérnököt, Dombóvár MÁV Építési Főn.: Kiss Anna anyaggazdálkodót. Záhony Üzemig.; Korcsmáros Ferenc vonatmenesztő térfelvigy.. Debrecen KÜF: Kovács János vontatási technológust. Záhony Üzemig.: Kovács János pályamunkást. Sátoraljaújhely Pft. Főn.: Kovács József vasútépítő karbantartó előmunkást. Hatvan Salgótarjáni Pft. Főn.: Nagy József rendelkező forg. szolg. tevőt. Záhony Üzemig.; Papp Béláné takarítónőt. Záhony Üzemig.: Papik József külsős raktárkez.. Záhony Üzemig.: Pénzes Gusztáv lakatost. Székesfehérvár Jj. Ü.: Puskás Zoltán esztergályost. Szombathely KÜF: Riffel István csop. vez.. Szombathely KÜF: Sebestyén Gáspár állomásirányítót. Záhony Üzemig.: Simon János oszt. vez.. Székesfehérvár Jj. Ü.; Széles Éva vonatfelvevőt. Záhony Üzemig.: Szilágyi Antal áll. irányítót. Záhony Üzemig.; Takács István oszt. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Tieger Károly gépkezelőt, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Tóth Imre csop. vez., Debrecen KUF; Vasvári József raktárnokot. Szombathely KÜF; Zsinkó János gépkezelőt, Dombóvár MÁV Építési Főn.



Május 11-én szakszervezetünk központjába is ellátogatott a Szíriai Kommunista Párt képviselőinek négytagú csoportja, Ibrahim Bakri Bakarinak, a párt politikai bizottsága, az Országos Szakszervezeti Tanács tagjának vezetésével. A vendégeket Tolnai Ildikó, szakszervezetünk titkára tájékoztatta a Vasutas Szakszervezet tevékenységéről

(Skoda László felvétele)

A szakma kiváló tanulói

Országos döntő a szombathelyi járműjavítóban

A Szombathelyi Járműjavító Üzemben rendezték a közelmúltban A szakma kiváló tanulója országos versenyt. A MÁV különböző szolgálati helyeiről érkezett 37 fiatal dízelmozdony-szerelő és vasútijármű-szerelő szakmában mérte össze tudását. A dízelmozdonyszerelők feladata egy M62-es mozdony motorbeállítása, a járműszerelőké pedig lakatos- és hegesztési munka volt.

A dízelszerelők csoportjában a győzelmet *Sóki Csaba* (pécsi vontatási üzemegység) szerezte meg. Második *Veres István* (debreceni járműjavító), harmadik pedig *Bálint István* (szentesi vontatási üzemegység) lett.

A járműszerelők közül a győztes *Kazár János* lett (szombathelyi járműjavító). Második *Koczor István* (nagykanizsai vontatási üzemegység), harmadik *Kercselics János* (szombathelyi járműjavító).

Az első hat helyezett a helyszínen megkapta a szakmunkás-bizonyítványt, az első helyezettek pedig külföldi jutalomutazásban is részesülnek.

Márkus Imre

Ők így kezdték

Találkozó 40 év múltán

Negyven évvel ezelőtt, 1944. április 11-én, 52 hallgatóval indult Szombathelyen *a segédtiszti tanfolyam.* A beiskolázottak közül hat hónap múlva ötvenen tették le sikeresen a szakvizsgákat.

A tanfolyam volt hallgatói közül április 14-én Celldömölkön fehér asztal mellett tizenkilencen találkoztak. A jubileum alkalmával emlékeztek arra, hogy *a vasút akkor is létszámhiánnyal küzdött.* Felelevenítették, hogy fiatal, frissen végzett forgalmi szolgálattevőként sok helyen kezelték a sorompókat, váltókat. Ha a sors úgy hozta, *saruztak,* és hosszú órákat töltöttek el szolgálatban fűtetlen, huzatos *fékbódékban.* Munkahelyükön rájuk várt a háború okozta *romeltakarítás* is.

A most jobbára középvezetői beosztásokban dolgozó vasutasok a nehéz kezdést mindenesetre *életük egy kiemelkedő időszakának minősítették a találkozón.* Örültek a vasútra kerülésüknek, hivatásnak tartották a választott pályát, bárhol is kellett szolgálatot teljesíteniük.

Békenagygyűlés Budapesten, a Landler Művelődési Házban

A Magyar—Szovjet Baráti Társaság országos elnöksége, valamint az Országos Béketanács és az MSZMP XV. kerületi bizottsága, az Ifjúsági Barátsági Hét keretében, május 8-án béke- és barátsági gyűlést tartott a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem Művelődési Házában. Az ünnepségen részt vett *Pusztai Ferenc,* a Budapesti Pártbizottság titkára, *György Sándor,* az MSZBT titkára, *Fodor István,* az Országos Béketanács titkára, *Nyikolajev Leonyid Vasziljevics,* a Szovjetunió magyarországi nagykövetségének első titkára, *Tolnai Ildikó,* a Vasutasok Szakszervezete titkára és *Mészáros András,* MÁV vezérigazgató-helyettes.



A nagygyűlés elnöksége

A nagygyűlés bevezetőjeként *Gábor Ila* és kisegyüttese adott műsort, majd a békenagygyűlést *Vencli Béla,* a XV. kerületi pártbizottság titkára nyitotta meg. Bevezetőjében megemlékezett a győzelem napjáról, a fasizmus felett aratott győzelem 39. évfordulójáról. Szólt a hős szovjet katonákról, akik életüket áldozták hazánk felszabadításáért, a szovjet emberekről. akik a legnagyobb áldozatokat hozták a fasizmus leveréséért, a béke megteremtéséért.

György Sándor, az MSZBT titkára a háború veszélyeire, a háborús gócpontok kialakulására hívta fel a figyelmet. Rámutatott: *a békeszerető emberek százezrei munkálkodnak* azért, hogy ne legyen többé háború.

Ezután *Fodor István,* az Országos Béketanács titkára elismerő szavak kíséretében átadta a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem MSZBT-tagcsoportjának az Országos Béketanács által adományozott *Béke Plakett* kitüntetést.

Jóna Istvánné, a Landler MSZBT tagcsoportjának elnöke köszönte meg a kitüntetést.

— *Nagy örömünkre szolgál, hogy MSZBT tagcsoportunk munkáját elismerték* — hangsúlyozta .— Igyekszünk a jövőben is a kitüntetéshez méltóan végezni munkánkat, a magyar-szovjet barátság elmélyítéséért és a békéért való hétköznapi küzdelemben. A magyar—szovjet barátság üzemünk kollektívájában — több évtizedes haladó mozgalmi hagyományok alapján — mély gyökereket vert. Ezt a barátságot politikai értékeink között tartjuk számon. *Kötelességünknek tartjuk, hogy a magyar—szovjet barátság ápolásával a békéért való küzdelem tartalma és célja még közelebb jusson minden dolgozónkhoz, a háború után született ifjú nemzedékhez.*

A nagygyűlésen szót kért *Mihail Kuzmics,* a szovjet veteráncsoport vezetője, aki résztvett Magyarország felszabadításában. Személyes élményeiről, a fasizmus felett aratott győzelemről és a békéről beszélt.

A Béke és Barátság gyűlés befejezése után a szovjet *„Junoszty"* művészegyüttes és az ideiglenesen hazánkban állomásozó déli hadseregcsoport művészegyüttese szórakoztatta a résztvevőket. A műsorral nagy sikert arattak.

Várhidy József lakatos

Az üzem kiváló munkásőre

Mielőtt a székesfehérvári járműjavító üzemben megkezdődött volna a május elsejei ünnepség, felkerestem *Udvardi Jánost,* a kocsiosztály művezetőjét, aki a fehérvári munkásőregységnél szakaszparancsnoki beosztást tölt be.

— Szeretnék egy cikket — mondja —, de nem magamról.

— Hanem kiről?

— *Hát a legjobb munkásőrről.*

— Ki az?

— *Várhidy József.*



A halk szavú, szerény, csendes ember lakatos a vasszerkezetgyártó osztályon. 1960. január elsején szerelt fel, s most 25. évét tölti a munkásőrségben. Nyolc évig rajparancsnok volt, háromszor megkapta a *Kiváló parancsnok* kitüntetést, még többször a *Kiváló munkásőr* elismerést.

Épp 48 éves, bár annyinak sem látszik, így alig hiszi a vele beszélgető, hogy már negyedszázados múlt áll mögötte a testületben. Pedig lelkesedését, kezdeményezőkészségét példaképpen lehet a fiatalok elé állítani. Mindig lehet rá számítani, sosem késik, még az úttörő munkásőrök patronálásában is segít.

Természetesen a munkahelyén is megbecsülik, elismerik. A *Március 15.* szocialista brigád, amelynek tagja, többször elnyerte a kiváló címet, ő maga pedig kétszer is megkapta a Kiváló Dolgozó kitüntetést. 1967 óta tagja a pártnak, s ötödik éve pártbizalmiként dolgozik.

— Jut-e ennyi elfoglaltság mellett ideje a családra?

— Így szokták meg — válaszolja. — Mert amikor megnősültem, már harmadik éve munkásőr voltam.

Felesége dajka az óvodában, emellett szépen ellátta otthon a gyerekeket. Azóta felnőttek. A fia itt tanulta ki az esztergályos szakmát, hamarosan megy katonának. A lánya órás, s ha igaz, az idén lesz az esküvője. Szóval, a család soha nem szólt, hogy miért csinálja, miért nem? Ha kellett ment, ellátta a szolgálatot, végigizzadta a kiképzést.

A nehézfegyverszakasznak a tagja. Mesélik, hogy a legutóbbi lövészeten a géppuskával kiválót lőtt. Aztán kiderül: *még soha nem lőtt mást, csakis kiválót.* A honvédségnél a légvédelmi géppuskával, éjjeli lövészeten is — de már fiatal korában is — aranyérmeket nyert a biztos kezű, éles szemű lakatos. Ritka adottság! Talán ez is hozzájárult ahhoz, hogy kivívta a munkatársai, s a fiatalok megbecsülését. Hogy tisztelettel néznek rá az üzemben és a testületben.

P. J.

Vasutasok kertszövetkezete

Saját szükségleteiken felül a piacra is termelnek

Divat és hasznos időtöltés a kertművelés. Szerencsére kezd társadalmi igénnyé válni a friss levegőn végzett fizikai munka. Mellette ez a hobbi az egyes családok saját zöldség- és gyümölcsellátásán túl a szabadpiacon is segíti a kínálat növelését.

Ehhez nyújt segítséget a Szombathelyi Általános Fogyasztási és Értékesítő Szövetkezet. Területén már 16 kiskertszövetkezet működik. *A termelésben a 3. helyen áll a MÁV Igazgatóság és a Társszervek Kiskertszövetkezete.* Az 1977. november 28-án, 134 taggal alakult csoportnak jelenleg 181 tagja van. A városi tanácstól kapott egyenként 100-100 négyszögöles telkeken kertészkednek.

A szakcsoport közelmúltban megtartott taggyűlésén megállapították, hogy a tavalyi rendkívüli szárazság miatt a terméseredmények elmaradtak a megszokottól. Kévesebb lett a burgonya és a zöldség. Az aszály a gyümölcstermést is kedvezőtlenül befolyásolta. Mindezek ellenére a saját szükségleteken túl körülbelül *több mint 30 000 forintnyi jutott a piacra.* A szakcsoport tagjainak a fogyasztási szövetkezet egy 9 méter hosszú standot bérelt a szombathelyi piacon, amelyet térítésmentesen igénybe vehettek.

Gondoskodnak a tagok szakmai továbbképzéséről is. Tapasztalatcserén voltak a veszprémi kertbarátoknál és a badacsonyörsi borkombinátban. A Vas megyei Kertbarátklub szervezésében a csoport képviselői jártak a pölöskei szőlőnemesítő telepen. A vasutas kertművelők rendszeresen látogatják az áfész által szervezett szaktanfolyamokat. A tagok közötti kapcsolat elmélyítését szolgálta az a jugoszláviai kirándulás, amelyen húszan vettek részt.

Sz. Jakab

Kiváló Társadalmi Munkáért

Emlékplakett a Hazafias Népfronttól

A Hazafias Népfront Országos Tanácsa *Kiváló Társadalmi Munkáért* emlékplakettet adományozott a szombathelyi távközlési- és biztosítóberendezési építési főnökség *Ady Endre nevét viselő KISZ-alapszervezetének.* A kitüntetést március 30-án ünnepélyes taggyűlésen *Németh Ferenc,* a HNF szombathelyi városi bizottságának a titkára adta át *Sági Zoltán* KISZ-titkárnak. Ebben az elismerésben Vas megyében egyetlen ifjúsági szervezet részesült.

A 34 KISZ-fiatal az elmúlt esztendőben több ezer óra társadalmi munkát teljesített. Szánkódombot emeltek a vasi megyeszékhely Joskar Ola-i lakótelepén. Ugyanott játszóteret építettek, amelynek az állandó karbantartását is vállalták. Védőkerítést húztak a vasútállomás melletti lakótelepen a játszóterek és a vágányok közé. Villamosítási és hangosítási szereléseket végeztek a városon kívül, a szőcei és a felsőcsatári úttörőtáborokban, hogy csak a legfontosabb munkákat említsük.

Sz. J. I.

Emléklap békemunkáért

Az Országos Béketanács titkársága, a békemozgalomban végzett kimagasló munkája elismeréseképpen *Emléklappal* tüntette ki a szegedi vasúti csomópont MSzBT-tagcsoportját. Az elismerést május 3-án az igazgatóság épületében megtartott elnökségi ülésen *dr. Wiegand Gyula,* a városi pártbizottság munkatársa adta át *Balogh József* ügyvezető elnöknek.

Hogyan tovább?

(Folytatás az 1. oldalról.)
nem állított kocsik mennyisége pedig több mint a kétszeresére nőtt. Ez azt eredményezte, hogy minden millió tonna elmaradt szállítás 100 millió forinttal csökkentette bevételünket.

A rendezőpályaudvarok létszámgondjaiból adódóan és az irányítási hiányosság következményeként, a belföldi vonatfeloszlatások mennyisége az utóbbi három évben több mint a háromszorosára nőtt, a gépre várások ideje pedig másfélszeresére emelkedett. Ehhez mérten már szinte eltörpül *a kocsiforduló időnek 3,89 napról 4,35 napra való növekedése.* És mindehhez egy-egy negyedévben közel 4 millió túlórát használtak fel. Ugyancsak nehezítette helyzetünket a vontatójárművek háromszázalékos romlása, hasonló a helyzet a teherkocsik javítási átlagával is, amely jelenleg évente 6 ezer körül mozog. E növekedés mögött nem kis részben az elégtelen kocsiátvétel, a fuvaroztató partnerek által elkövetett rongálások megállapításának és felszámolásának elmaradása rejtőzik. Jellemző például, hogy évenként a 200 millió forint értékű kocsijavítási összegnek mindössze a 10 százalékát kapjuk meg rongálási térítésként s ezt is csak az ország 1-2 nagyüzemétől.

A vezérigazgató-helyettes kitért még a személyszállítás bevételének csökkenésére. Hangsúlyozta, hogy csupán a jegyvizsgáló-létszám hiánya miatt, évente csaknem 250 millió forint bevételtől esik el a MÁV. Ezután néhány, a jövőben várható változásról tájékoztatta a jelenlevőket:

— A MÁV-nak a VII. ötéves tervre érvényes gazdasági szabályozó rendszerén, a közüzemi jelleg szabályzóin már dolgoznak. Ez azt jelenti, hogy 1985-től ezek keretei között végezzük majd a munkánkat. Ezzel kapcsolatban nem lehetnek illúzióink, még akkor sem, ha funkcióink jobb ellátása érdekében valamilyen preferálásban (megkülönböztetett anyagi támogatásban) részesülünk. Önfenntartásunk anyagi alapjait döntően saját munkánkkal, az említetteknél kisebb veszteségekkel kell biztosítanunk. Miben látjuk ennek forrásait? *Növelni kell a fő- és a melléktevékenységből származó bevételeket, csökkenteni kell a kocsi- és árukárokat, takarékoskodni kell munkaerővel, anyaggal és energiával.* E cél úgy valósítható meg, ha valamennyi szolgálati helyen a dolgozókat közvetlenül érdekeltté tesszük az eredmények alakulásában. Nem engedhetjük meg például, hogy miközben a partnereket serkentjük a hétvégi rakodásokra, ugyanakkor rendszeresen előfordul, hogy az igényeket nem tudjuk kielégíteni . . .

Végezetül a vezérigazgató-helyettes nyomatékosan *hangsúlyozta, hogy az üzemfőnökség munkáját gyökeresen meg kell javítani,* mert ha erre nem lesznek képesek, ez az irányítási, végrehajtási láncolat előnytelenebb lesz, mint e szervezet megalkotása előtt volt a vasút.



Mészáros András beszédét mondja

Mészáros András beszámolójához tizenketten szóltak hozzá. *Dr. Kosztyu Tibor*, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség vezetője arról beszélt, hogy e szervezeti rendszer megalakulásakor fellendülést lehetett tapasztalni, mert nagy erőket koncentráltak a főnökségek létrehozására, de ugyanakkor nem fektettek súlyt az üzemviteli szervezet korszerűsítésére. Az eredményesebb munka érdekében az állomási és a vonalirányítói munkát pontosabban kellene összehangolni, s nem ártana visszaállítani a tehervonatoknál a menetrendi ütemességet. A munkát feltétlenül javítaná, ha a hivatalos munkaidőben csökkentenék a járulékos tevékenységeket, ahelyett mindenki inkább a szakvonali feladatát látná el.

A hozzászólásokra Mészáros András adta meg a választ, majd dr. Bajusz Rezső foglalta össze az elhangzottakat. Nyomatékosan hangsúlyozta: *a vasutasoknak az a legfontosabb feladata, hogy eladják a szállítási tevékenységet.* Más szóval piaci, kereskedelmi politikát kell folytatniuk. De ez nemcsak a kereskedelmi szakszolgálat feladata, hanem az egész vasutas társadalomnak erre kell törekednie. Hogy ezt a tevékenységet siker kísérje nem szabad visszariadni az újtól. A munkahelyeken meg kell szüntetni az egyenlősdit. Az se okozzon gondot, ha a nem hozzáértő, a létszámot feleslegesen terhelő emberektől meg kell válni. A MÁV-nak olyan vasutasokra van szüksége, akik teljes önmagukat képesek adni. Ez lehet záloga annak, hogy a vasutas társadalom életszínvonalát a kívánt mértékben növeljük . . .

Séra Sándor



A tanácskozás résztvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvételei)

Menetrendváltozás: június 3-án

Új szemlélet, jobb kiszolgálás

A MÁV június 3-án új menetrendre tér át, amely 1985 június 1-ig lesz érvényben.

A menetrend szerkesztői figyelembe vették az utazási igények változását, a menetdíjemelés és a kedvezmények együttes hatását. Úgy számítottak, hogy mérséklődik az utasok száma a belföldi expressz- és gyorsvonatokon, továbbá a balatoni vonalakon. Ugyanakkor növekszik az olcsóbb menetdíjú vonatok iránti kereslet. A személyszállító vonatok így új jelentőséget kaptak. Már a tervezést és szerkesztést megelőző időszakban felmérték a jellemző utasáramlatokat, értékelték azok eredményét, és a kapott adatokat felhasználták a forgalom szükségleteinek tervezésénél. Meghallgatták a megyei tanácsok, az utazóközönség, a vasutas dolgozók javaslatait is, ezenkívül egyeztették intézkedéseiket a Volán Vállalattal. Ezt követően alakították ki az 1984/85. évi menetrendszerkezetet.



Dr. Bajusz Rezső tájékoztatja a sajtó képviselőit

Nemzetközi vonatok

A nemzetközi forgalomban a csökkenő tendencia megállt, sőt ismét növekvőben van az utasok száma az *Orient-Expressz* és a *Wiener Walzer* vonatoknál. A *Lehár expressz* iránt viszont egyre mérsékeltebb az utazóközönség igénye, ezért — az osztrák vasutak kezdeményezésére — ez a vonat a téli menetrendben Budapest—Bécs között nem közlekedik. Nyáron ellenben az eddigi egy helyett két budapest-kölni közvetlen MÁV ülőkocsi fut a vonatban.

A dél-európai forgalomban új megoldás, hogy a nyári főidényben Budapest—Athén között a *Puskin expressz* szerelvényében a MÁV új fekvőhelyes kocsikat közlekedtet. Ilyen kocsijárat Budapestről csütörtökön indul, és ellenirányból hétfőn érkezik Budapestre.

A délkelet-európai tengerparthoz: Berlin—Budapest—Várna között a *Trakia vonatpár* egész nyáron át közlekedik. A nagy érdeklődésre tekintettel emelték a férőhelyek számát Budapest Keleti pályaudvar és Burgas között a *Transdanubium expressz* vonatban is.

Néhány kedvező változás történt északi irányban is. A Budapest—Berlin közötti lehetőségek bővítésére új összeköttetés létesül kedvező menetrendi kínálattal. Az új közvetlen vonatrészt Pozsony—Berlin között mindkét irányban az *Istropolitán* ismert gyorsvonatpár továbbítja. Budapest—Pozsony között a közvetlen kocsik az *Amicus expresszel*, ellenirányban egy új, Pozsony—Budapest közötti vonattal egyesítve közlekednek. A gyorsított Amicus vonatpár azonban az utasok többsége szempontjából nem megfelelő időben érinti a szlovák fővárost, ezért Budapest—Pozsony között „kísérletként" egy kis befogadóképességű, új gyorsvonatot állítanak forgalomba. *Az új gyorsvonatpár Vác állomáson is megáll.*

Kedvezőbb lett az eljutás az NDK turistái részére Lipcséből és Drezdából Budapestre. A hétvégi vonatpár az eddigi 14 óra 5 perc helyett már 11,55-kor megérkezik a Nyugati pályaudvarra.

A Budapest—Pozsony—Prága—Berlin útvonalon kialakított új menetrendi helyzet miatt a *Saxonia vonatpár* Budapest—Lipcse között csak a nyári főidényben közlekedik. A lengyel munkavállalók részére Budapest—Katowice között egy hétvégi mentesítő gyorsvonatpár közlekedtetését is szükségesnek látták.

Az utasforgalom megosztása érdekében, *ez a hétvégi mentesítő vonatpár Sturovó helyett Komáromon át közlekedik.* Ezzel több ülőhely áll rendelkezésre a dunántúli városokból hazatérő lengyel utasok részére, egyúttal csökkenti a Budapestre beutazó hétvégi lengyel utasforgalmat.

Belföldi forgalom

Kedvező menetrendi változás a Budapest—Debrecen—Nyírábrány—Érmihályfalva—Szatmárnémeti között kialakított közvetlen kocsijárat. A kocsi Budapest Nyugati pályaudvarról 13 órakor indul, és ellenirányban 10.55-kor érkezik. A közvetlen kocsit személyvonat továbbítja.

Legtöbb változás belföldön a gyorsvonatok menetrendjében lesz. Arra kellett törekedni, hogy e vonatok utazási sebessége legalább 60 km/ó legyen. Egyidejűleg a pontosság feltételeit is meg kellett teremteni. Bővítették tehát azt a bevált megoldást, hogy egyes vonatpárok a nagy forgalmú szakaszon *gyorsvonatként*, a mérsékeltebb forgalmú vonalrészen — ahol sűrűbben megállnak — *személyvonatként* közlekedjenek. Ezért egyes vonalakon a sűrűn megálló gyorsvonatok helyett az egész útvonalon személyvonat közlekedik. Ezzel szemben más nagy forgalmú vonalakon új megoldást kerestek: egy-egy személyvonatpár megszüntetésével egyidejűleg gyorsvonat forgalomba állításával korszerűsítették a menetrendet. *Budapest—Szombathely között Győrön át új gyorsvonatpár közlekedik,* amely 10.25-kor indul a Déli pályaudvarról és 14.11-kor érkezik Szombathelyre, illetve onnan 15 óra 05 perckor indul vissza, majd 18.50-kor érkezik a Délibe. Ezzel egyszersmind bekapcsolták Tatabányát, Győrt, Szombathelyt, mint megyeszékhelyeket, a fővonali csatlakozási rendszerbe. Ugyanakkor az egymástól távol eső országrészek felé is jobb eljutási lehetőséget teremtettek az utasok részére.

A Balaton északi partján a Budapest Déli pályaudvarról 6.35-kor Tapolcára induló vonat Balatonfüredig gyors, tovább személyvonatként közlekedik. A Budapest Déli pályaudvarról 18.15-kor induló és az ellenirányból 8.15-kor érkező tapolcai vonatpár viszont végig személyvonatként teszi meg az utat. Új intézkedés, hogy a vasárnap este a révfülöpi gyorsvonat — közkívánatra — az eddigi 22.20 helyett már 20 óra 40-kor megérkezik Budapestre. Mivel a balatoni igények miatt a *Kanizsa expresszné*l a megállások nem voltak ritkíthatók, az utazási sebesség sem volt növelhető, ezért a vonat expressz jellegét megszüntetik, *így változatlan menetrendben, de helyjegy nélküli gyorsvonatként közlekedik.*

A nyári hétvégi forgalomban — szombaton — Kőbánya-Kispestről 7.10-kor *Balatonszemesre;* 7.25-kor *Balatonfüredre* indul egy-egy személyvonat. Ezeknek a vonatoknak a párja ellenirányból szintén Kőbánya-Kispestre érkezik. Ezzel a megoldással Kőbánya-Kispest és még több fővárosi kerület lakosai jutnak jobb utazási lehetőséghez.

Érdekes változás még a nyári forgalomban a *Miskolc—Keszthely—Tapolca* és a *Nyíregyháza—Fonyód* közötti gyorsvonatok útirányának megváltoztatása. Az új irány Pusztaszabolcs. Ez lehetővé teszi Érdről, Százhalombattáról és Dunaújvárosból is a jobb csatlakozást a Balatonhoz.

A *Baranya expressz* hétköznap 7.40 helyett már 6.25-kor, míg a Mecsek expressz naponta 17.40 helyett 18.25-kor indul. Ellenirányból, Pécsről hétköznap a gyorsvonat 8.35 helyett már 7.20-kor és 12.45 helyett naponta 13.28-kor indul Budapestre.

Mivel a villamosítás ez év végéig Dombóvárig halad előre, a személyvonatok részére december 20-tól villamosvontatásra is készül alternatív menetrend.

Nosztalgiavonat Esztergomba

Új még, hogy a *Tokaj expressz* Nyíregyháza—Debrecen viszonylatban helyjegy nélküli gyorsvonatként közlekedik. És még egy újdonság: a Budapest Keleti pályaudvarról szombaton 6 órakor induló ellenirányban vasárnap 21 óra 03-kor érkező sátoraljaújhelyi gyorsvonatpárból *Miskolc és Sátoraljaújhely között személyvonat lesz.*

Budapest—Békéscsaba között a gyorsvonati kínálat bővítésére új belföldi gyorsvonatpár pótolja majd a téli menetrendben nem közlekedő Wiener-Walzer hiányát. Budapest—Szeged között átcsoportosították a délutáni gyorsvonatok indulási idejét: 13.25, 15.25 és 17.55-re. Szegeden ennek megfelelő csatlakozást alakítottak ki Hódmezővásárhely és Makó irányába. Ugyancsak a rugalmas alkalmazkodást tanúsítják a *Debrecen—Eger—Szilvásvárad* közötti hétvégi vonatpár, valamint a *Szeged—Pécs—Szeged* közötti vonatok Bátaszék és Pécs közötti szakaszon személyvonatkénti közlekedtetése.

Idegenforgalmi érdekességnek számít, hogy a nyári főidényben szombaton és vasárnap *Budapest Nyugati pályaudvar—Esztergom* között gőzvontatású *„nosztalgiavonat"*-ot állítanak be, ami nyilván találkozik az érdeklődők elismerésével. Délelőtt 10.40-kor indul és 18.25-kor érkezik vissza Esztergomból. A szerelvény négytengelyes személy- és étkezőkocsikból áll, 424-es gőzmozdonnyal az élen.

Szabó Béla

Fehérvári KISZ-esek számvetése

Nyolc alapszervezetben kétszáz ifjú vasutas

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban tartotta meg vezetőség- és küldöttválasztó taggyűlését a KISZ-szervezet. A megjelenteket *Lukács György*, a vasúti KISZ-bizottság tagja üdvözölte, majd *Heim Márton*, a KISZ-bizottság titkára értékelte az ifjúság elmúlt évi tevékenységét. A beszámolóban elhangzott, hogy jelenleg a nyolc alapszervezetben 205 KISZ-es fiatal munkálkodik.

A fiatalok tavaly *38 újítást adtak be*, s ez csaknem 350 ezer forint megtakarítást eredményezett. A múlt évi KISZ-vetélkedőn 82-en vettek részt. Jelentős szerepet vállaltak a fiatalok a *családi ünnepek* szervezésében, névadók megtartásában. A párttaggá nevelés is eredményes volt: *hatan léptek a párt soraiba a KISZ-ből.* Jól sikerült az erfurti (NDK) vasutasfiatalokkal évente megrendezett csereüdülés.

A bot

Megáll a vonat a fehérvári állomáson. Mindenki igyekszik gyorsan leszállni. Egy fiatalasszonynak túl gyorsan sikerül. Olyannyira, hogy jobb lábáról a cipője is leesik, őmaga pedig szinte zuhan a peron aszfaltjára. Féllábon áll, illetve próbál megállni. Nem sikerül, harisnyás lábára is támaszkodik. Mögötte torlódnak a lépcsőn a leszállni szándékozók. A tűsarkú cipő közben a lépcső alatt fekszik, a sín közelében.

Ki mer ide bemászni egy cipőért? A vonat bármely pillanatban indulhat. Egyébként is szűk a hely, legfeljebb egy gyerek férne el a lépcső alatt. Nehézkesen lépdel le egy idős, bottal járó férfi. S a botját nyomban elkéri, vagy inkább elveszi a cipőtlen hölgy. Gyors horgászmozdulattal kihalássza cipőjét a vonat alól, s a lábára illeszti.

Az öreg újra botjára támaszkodik és büszkén megjegyzi: ugye, egy harmadik lábat is jól kisegít alkalomadtán ez a botocska . . .

(-di)

Hadd tudja mindenki!

A nyugdíjasok nagy örömmel fogadták a sajtó közlését, mely szerint a MÁV kedd, szerda és csütörtöki napokon húsz százalékos kedvezményt biztosít számukra. Hiányolom azonban, hogy az állomások pénztárainál, a váróhelyiségekben erről mind a mai napig nem látható plakát vagy más tájékoztató. A vasútnak megvannak a technikai eszközei arra, hogy ilyen tájékoztatót készítsenek.

Úgy gondolom, joggal el lehetne várni, hogy a nagy tömeget érintő intézkedésről időben tájékozódni lehessen az állomásokon is.

(szűcs)

Vándorzászló a kiváló címhez

A technika és technológia legmagasabb szintjén dolgozik a dombóvári építési főnökség

A mintegy 850 dolgozót foglalkoztató *dombóvári építési főnökség* a munka szervezésében, a munkakörülmények javításában, nem utolsósorban az üzemi balesetek csökkentésében óriási lépést tett előre — különösen 1983-ban — az 1977. évi „kiváló" címmel is elismert eredményei óta. Ez fejeződik ki abban, hogy a *közlekedési miniszter és a szakszervezet elnöksége* által hat termelőegységnek adományozott *kiváló* cím mellé a dombóváriak most — a szombathelyi körzeti üzemfőnökséghez és a székesfehérvári járműjavítóhoz hasonlóan — *a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége vörös vándorzászlaját is elnyerték.*

Az átadási ünnepség április 26-án zajlott le a dombóvári művelődési központ színháztermében. Az adományozó szerveket *Klézl Róbert* miniszterhelyettes, *Urbán Sándor*, a MÁV vezérigazgatójának helyettese és *dr. Szabó Miklós*, szakszervezetünk elnökségének tagja, a közgazdasági osztály vezetője képviselte.

Ebben az esetben — úgy gondoljuk — helyesebb a bensőséges ünnepség leírása helyett a dombóvári kiváló építési főnökség 1983. évi eredményeit röviden vázolni, mert *amit ez a kollektíva tett, az igen tanulságos és követésre méltó.*

Kezdhetjük azzal, hogy a főnökség az előírt pályakorszerűsítési feladatokat túlteljesítette. Nyolc csoportos kitérőcsere helyett például 18-at hajtottak végre, és *mindig kiemelkedően jó minőségben, határidőn belül, mindenféle utómunkák elmaradása nélkül.* A jó munkaszervezés eredményeként Szakály—Hőgyész és Kurd állomások között a tervezett és a vezérigazgatóság által jóváhagyott 428 óra vágányzári idővel szemben csak 367 órát használtak fel. Hasonló eredményt értek el a Babócsa és Barcs állomások közötti felépítménycserénél. Ahol új sínekkel építették át a pályát, az utólagos mérések ott is kiváló munkáról tanúskodtak. A rövid süppedésből, irányeltérésből, túlemelésből és síktorzulási eltérésből képzett hibapontjaik száma 3,7 volt vágánykilométerenként. Ez azt jelenti, hogy az 1982. évi 9,2-es hibapontot tovább csökkentették, ami *valamennyi építési főnökség között a legjobb minőségi eredmény.* Ennek értékét tovább növeli, hogy az építés alatti pályarészeken még ideiglenesen sem kellett 40 km/óra alatti sebességkorlátozást elrendelni. Mi több: a főnökség — a debreceni építési főnökséggel együtt — elsőként alkalmazta építés alatt álló vendégsínes pályákon a 80 km/órás sebességkorlátozást, ami a technika és technológia szintjén a legfejlettebb vasutak eredményeivel egyenértékű.

Sikerült ezenkívül javítani az építőgépek kapacitásának kihasználását, valamint az energiafelhasználási mutatókat. Az egy fizikai dolgozóra jutó redukált anyagmentes termelési érték 104 százalékra alakult. A szervezési és munkafegyelem erősítését tükrözi az üzemi baleseti helyzet évről évre bekövetkező javulása is, így a balesetek számát tavaly is 2.6 százalékkal csökkentették. *Mindennek elismeréseként vehette át a kollektívának szóló magas kitüntetést Geresdi István igazgató és Rácz János szb-titkár.*

K. J.

Kiváló üzem

A jó munka becsülete a dunakeszi járműjavítóban

Az idei május elsejét a *Kiváló üzem* cím birtokában ünnepelhette a *dunakeszi járműjavító* kollektívája. Az április 27-én megtartott ünnepségen részt vett *Urbán Sándor*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Révay Sándor*, a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságának titkára. Az MSZMP Dunakeszi városi Bizottságát *Vonczem István* képviselte s jelen volt *Villási László*, a városi Tanács elnökhelyettese is.

Az ünnepség résztvevőit, köztük a társüzemek képviselőit *Bősz József* szb-titkár üdvözölte, majd *Varga Lajos*, az üzem igazgatója méltatta május elseje és a munka ünnepére elnyert kitüntetés jelentőségét.

A gazdasági eredmények azt mutatják, hogy Dunakeszin az elmúlt évben sikerült lényegesen csökkenteni az anyag- és energiafelhasználást, ezenkívül — a közösséggel szemben támasztott magasabb szakmai követelmények hatására — *mérhető minőségi javulás következett be a termelőmunkában.* Továbbra is fontos — mondotta az igazgató —, hogy csak a maradéktalanul és jól végzett munkának legyen becsülete, s az üzem belső tartalékait mozgósítani kell az eredmények fokozására.



Urbán Sándor és Révai Sándor átadják az oklevelet

A kollektíva helytállásának méltatása közben elismeréssel szólt Varga Lajos a közelmúltban nyugállományba vonult *Bakó Károly* igazgató és *Kalmár János* főmérnök vezetői erényeiről. Mint mondotta: — *A megtisztelő kitüntetés eléréséhez az ő sokéves, eredményes munkájuk is hozzájárult.*

Urbán Sándor vezérigazgatóhelyettes a MÁV-vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében köszöntötte az üzem dolgozóit, majd nagy taps közepette adta át Varga Lajos igazgatónak a Kiváló üzem cím elnyerését tanúsító dokumentumokat.

A társüzemek nevében *Ambrus János*, a szolnoki járműjavító igazgatója gratulált a dunakeszi kollektívának. Végezetül Urbán Sándor és Révay Sándor kitüntetéseket adott át a kimagasló eredményt elért szocialista brigádoknak.

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesült a technológiai osztályon működő *Szárnyaskerék II.* nevű brigád és a II-es részleg *Ságvári Endre* szocialista brigádja. *A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* elismerést szerezte meg az I-es részleg *Forgácsoló* szocialista brigádja. Arany fokozatot 4, ezüstöt 5, bronz fokozatot pedig 31 közösség kapott. Huszonegyen *kiváló dolgozó* kitüntetésben részesültek, és összesen 900 000 forintot osztottak ki az ünnepségen.

Vetési Imre

Kiskunhalas:

Kiváló körzeti üzemfőnökség

A város is büszke a vasutasok kitüntetésére

Kiváló körzeti üzemfőnökség címet érdemeltek ki a Kiskunhalashoz tartozó 430 kilométeres vonalszakasz 38 üzemegységének dolgozói 1983. évi teljesítményük alapján. A kitüntető oklevél átadására a kiskunhalasi szakszervezeti székházban került sor, *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet titkára jelenlétében. Ott volt ezenkívül *Sipos János*, az MSZMP városi bizottságának titkára, *Tánczos Sándor* tanácselnök, valamint a szegedi vasútigazgatóság és a területi bizottság vezetői, a szállíttató felek képviselői.

Az oklevél átadása előtt *Ónodi János*, a körzeti üzemfőnökség vezetője számolt be a múlt évi munkáról. Méltatta az 1850 fős kollektíva helytállását, ugyanakkor azt is hangsúlyozta, hogy *a kitűzött feladatok teljesítésében élen jártak a szocialista brigádok.* Közülük a vontatási szakszolgálathoz tartozó, Orbán Balázs tmk-lakatos által vezetett *Komarov* brigád immár másodszor nyerte el *a MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést.

Az üzemfőnökség szociális célokra egymillió 145 ezer forintot használt fel az elmúlt évben. A harminc éven aluli vasutasok közül tizenöten részesültek kamatmentes kölcsönben, és tizenhárman kaptak szolgálati lakást. *Az év közben kifizetett jutalmak összege meghaladta a hárommillió forintot.* Ehhez jött most az ünnepségen kiosztott félmillió forint, amelynek mintegy felével a szocialista brigádokat jutalmazták.

Az üzemegységek közül 14 elnyerte az *Élenjáró szolgálati hely* kitüntetést, s 22 vasutas vette át a *Kiváló dolgozó* jelvényt. Többen kapták meg *a KÜF élenjáró dolgozója* oklevelet, illetve *a szakma ifjú mestere* címmel járó elismerést.

Sipos János, a városi pártbizottság titkára az ünnepi beszédet követő felszólalásában kiemelte, hogy a kiskunhalasi vasutasok mindig a legnehezebb időszakokban érték el a legjobb teljesítményüket, amelyre a város is büszke. Bizonyára így lesz ez 1984-ben is: *az eddigi eredmények, elismerések birtokában fokozott felelősséggel végzik nehéz munkájukat az üzemfőnökség dolgozói.*

Tóth M. Tibor

Élenjáró szolgálati helyek

Tudósítás Dombóvárról és Miskolcról

Az *Élenjáró szolgálati hely* címet érdemelte ki a *dombóvári* körzeti üzemfőnökség. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségről *Krajczár Antal* tudósította szerkesztőségünket. Megírta, hogy az elismerést — *Harangozó László* üzemfőnök beszámolója szerint — az áruszállítási feladatok 112 százalékos teljesítésével, a kocsitartózkodás lényeges rövidítésével, a túlórák számának 8000-rel való csökkentésével és a dolgozók, illetve a szocialista brigádok által végzett 24 533 órás társadalmi munkával érdemelték ki a dombóváriak. Most az erkölcsi elismerésen kívül *236 000 forinttal jutalmazták a legjobb szocialista brigádokat.*

Az Élenjáró szolgálati hely cím elnyerését tanúsító oklevél átadása után *Busch Károly* vasútigazgató-helyettes és *Gyuricza István*, a városi pártbizottság titkára mondott köszönetet az üzemfőnökség dolgozóinak a vasútüzemért és a városért végzett munkájukért.

*

Ugyanilyen kitüntetésben részesült a *miskolci* körzeti üzemfőnökség is. *Sepsi Gyula* tudósításából tudjuk, hogy az április 24-én megtartott átadási ünnepségen *csaknem egymillió forintot osztottak ki* jutalomképpen az élenjáró kollektívák között, miután *Gávai Pál* üzemfőnök méltatta a múlt évi eredményeket.

A jutalmazás után *Gál Sándor*, az igazgatóság helyettes vezetője és *Radványi Géza*, a vasútüzemi pártbizottság titkára kért szót, s elismerő szavak kíséretében gratuláltak az üzemfőnökség dolgozóinak a kitüntetéshez. Az ünnepi esemény vacsorával egybekötött táncmulatsággal folytatódott, és a késő esti órákban ért véget.

Mátészalka:

Tizenkét éve kiváló szinten

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete a debreceni vasútigazgatóság pályafenntartási főnökségeit, mivel a *Kiváló* cím feltételeit teljesítették, vezérigazgatói elismerésben részesítette. S, hogy az elismerő oklevél méltó helyre kerüljön, azt a főnökségek közötti pontverseny döntötte el. Ennek eredményeként április 27-én adták át az oklevelet a mátészalkai pályafenntartási főnökség kollektívájának.

A Mátészalka állomás szociális épületében tartott ünnepségen *Kovács Gusztáv* pályafenntartási főnök a következőket mondta az elmúlt évről:

— Fizikaiak, műszakiak és adminisztratív dolgozók közös összefogásával értük el, hogy most ünnepelhetünk. A 270 fős kollektíva arra külön büszke lehet, *hogy 12 éve minden évben teljesítették a Kiváló főnökség célkitűzéseit.* Gazdasági eredményeik közül kiemelkedik, hogy a gondjaikra bízott pálya vágányainak állapota tovább javult. 1982-höz viszonyítva 8 százalékkal jobb a vágánymérés eredménye.

Eredményes gazdálkodásukat mi sem bizonyítja jobban, mint a fenntartási költségterv 99,9 százalékos teljesítése. A tervezett 81 csoport kitérő gépi szabályozása helyett 98 csoport szabályozását végezték el.

Az elmúlt gazdasági évben vágányzár túllépésük nem volt, sőt a tervezett vágányzárási időtartamot 16,4 százalékkal csökkentették, így 160 órát takarítottak meg. A pályafenntartási főnökség vezetőit, műszaki gárdáját évek óta az a cél vezeti, hogy a területükhöz tartozó vonalak, minél teherbíróbbak, nagyobb forgalom lebonyolítására alkalmasak legyenek. Ennek a programnak a keretében valósult meg a *Mátészalka—Csenger* vonalon végzett FKG szabályozási munkák eredményeként, hogy a sebességet 40 kilométerről 50 kilométerre lehetett felemelni.

A *Kocsord—Alsó—Zajta* közötti szakaszon a tunyogmatolcsi Szamos-híd pályaszerkezetének megerősítésével lehetőség nyílt a tengelyterhelés növelésére. Ennek eredményeként a kocsik jobb kihasználással futhatnak ezen a szakaszon is.

Termelési és gazdasági eredményeik mellett javították dolgozóik élet- és munkakörülményeit. Legnagyobb eredménynek tartják a dolgozók közúti járművel történő munkahelyre és onnan való hazaszállítását. A főnökség összes létszámának 60 százaléka minden nap meleg ebédet eszik, esetenként a kedvezőtlen időjárás ellen is védelmet nyújt a közúti kocsi.

Zsoldos Barnabás

Sátoraljaújhely, Hatvan

A jól végzett munka örömével ünnepeltek

A *Sátoraljaújhelyről* szerkesztőségünkbe érkezett két levél — egymástól függetlenül — is érzékelteti az ottani pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak örömét, amelyet a *Kiváló főnökség* cím elnyerése váltott ki bennük. „*Főnökségünk jó munkáját bizonyítja — olvasható Vaszil Barnabás tudósításában —, hogy sorozatban ez az ötödik ilyen kitüntetésünk. Bizony nem sok szolgálati hely büszkélkedhet ezzel a kiváló eredménnyel. Ezenkívül nyolc munkatársunkat jutalmazták az ünnepségen Kiváló dolgozó kitüntetéssel, s a huszonnégy jól dolgozó brigádunk közül a Lenin nevét viselő kollektíva elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja címet, míg a II. Rákóczi Ferenc brigád aranyfokozatú elismerésben részesült.*"

A másik újhelyi levél — amelyet a főnökség szakszervezeti bizottsága juttatott el hozzánk —, arról is beszámol, hogy a pályafenntartási dolgozók a város szépítésére fordított sok társadalmi munkájukért külön elismerést kaptak: *elnyerték a tanács által adományozott „Közösségi Munkáért" elnevezésű ezüst plakettet.* „A négyszáz fős kollektíva idei eredményei is biztatóak. Reméljük, hogy az évek óta ismétlődő kitüntetések után jövőre a vándorzászló is főnökségünk birtokába kerül" — fejeződik be a tudósítás.

*

Kiváló főnökség lettünk mi is — írja *Rapi József*, kifejezve a Hatvan-Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség dolgozóinak örömét és elégedettségét. A hatvani vasutasok sporttelepén április 28-án lezajlott ünnepség résztvevőit *Kotán Pál* szb-titkár üdvözölte, majd az elnöki megnyitó után *Kerepesi Pál* pályafenntartási főnök számolt be a közös erőfeszítésekről, amelynek elismerését fejezi ki a most átvett kitüntetés.

Miskolci Sándor vasútigazgató-helyettes és *Kovács István*, a területi bizottság munkatársa adta át a Kiváló főnökség cím elnyerését tanúsító oklevelet, majd a munkában élenjáró dolgozók és szocialista brigádok jutalmazása következett.

Csorna és Pinnye

A GySEV legjobbjai

A GySEV szocialista brigádvezetői tanácskozást tartottak április 24-én az igazgatóság tanácstermében. *Papp Pál*, a vállalati szakszervezeti bizottság titkárának megnyitója után *Megyik Ferenc* igazgató értékelte a múlt évi munka- és brigádverseny-mozgalmat. Elmondta, hogy a szállítás és az idegenforgalom tekintetében a tervet túlteljesítették, de néhány területen lemaradás is volt.

Csorna állomás elnyerte a *Kiváló vasúti szolgálati hely* kitüntetést, *Pinnye* állomás kollektíváját pedig az *Élenjáró vasúti szolgálati hely* címmel jutalmazták. A soproni Széchenyi István kertészeti szocialista brigád második alkalommal kapta most meg *a GySEV kiváló brigádja* címet.

Kiemelkedő brigádok a miskolci járműjavítóban

A múlt év őszén a miskolci járműjavító dolgozói is csatlakoztak a jubileumi munkaversenyhez. Azóta, a csaknem ötszázalékos létszámhiány ellenére, sikerült a tervfeladataikat száz százalékra teljesíteniük. A termelékenységet 4,3 százalékkal növelték. Ebben szerepe volt a 11 ezer óra társadalmi munkának, a kommunista szombatoknak is. Az őszi forgalmi feladatokhoz ezen kívül még ötezer munkaórányi kocsijavítási munkát vállaltak és teljesítettek.

Az első negyedévben sem tört meg a verseny lendülete. Termelékenységük további 3,4 százalékkal nőtt, s termelési tervüket 102 százalékra teljesítették. A tervezett átfutási időket 2517 kocsinappal csökkentették, ami 7,3 százaléknak felel meg, majd 701 kocsinappal ezt is túlszárnyalták. Az újítások és takarékosság révén kétmillió forinttal csökkentették az üzemi költségeket.

A miskolci járműjavítóban a teherkocsik javítását végzi az 1965-ben alakult *Dózsa György szocialista brigád*. A múlt évi kiemelkedő teljesítményük, az őszi csúcsforgalomban való eredményes részvételük alapján elnyerték *a MÁV Kiváló Brigádja* címet. A 14 tagú brigád fele 30 éven aluli, s valamennyien példásan részt vesznek a jubileumi munkaversenyben.

A *December 4.* szocialista brigád érdemei sem kisebbek. Már az első negyedévben 107 százalékos teljesítményt ért el. Ők a vasúti teherkocsik légfékjeinek szerelését végzik. Az 1970 óta elnyert bronz, ezüst és arany fokozatok után most ők is *megérdemelten kapták meg a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést.*

Mikor, hogyan térülnek meg a kutatásra fordított milliók?

Beszélgetés Nagy József kandidátussal, a VATUKI igazgatójával

A MÁV évente több mint 120 millió forintot fordít a vasúttal kapcsolatos kutatásokra és fejlesztésekre. Ennek a nem kis összegnek egy részét, mintegy 24 millió forintot a *Vasúti Tudományos Kutatóintézet* használja föl. A MÁV anyagi nehézségei természetesen az intézet munkáját és lehetőségeit is behatárolják. Márpedig közismert, hogy a kutatás és a kísérletezés: *a technikai és műszaki fejlődés alappillére.* Ebben a helyzetben milyen feladatokkal foglalkozik, s hogyan dolgozik a VATUKI? — kérdeztük az intézet vezetőjét. *Nagy József* kandidátust.

Meghatározott célprogramok

— Intézetünk 1951-ben jött létre azzal a céllal, hogy hazánkban a vasúti kutatásokkal kapcsolatos feladatoknak eleget tegyen — kezdi a beszélgetést az igazgató. Alaptevékenysége döntő súllyal a közlekedési tárca ágazati, illetve *„A vasúti közlekedés fejlesztése"* című alágazati célprogramokban rögzített feladatok megoldására és az ezekkel összefüggő egyéb kutatások végzésére irányul. Mindezek mellett fontos feladatunk a vasúti szakszolgálatok operatív jellegű üzemviteli kutatás igényes kérdéseinek a megválaszolása: *pálya- és járműkísérletek*, különféle vizsgálatok és méréstechnikai feladatok végzése; a vezetés számára *döntéselőkészítő javaslatok* kidolgozása.

Ezeken kívül az intézet ellátja a MÁV szabványosítási feladatait, izotópos kutatásokat folytat, valamint részt vesz az országos *környezetvédelmi* kutatási célprogrammal összefüggő vasúti feladatok kidolgozásában is. A MÁV vezetése számára esetenként különféle tanulmányokat, és szakértői véleményeket készítünk. Mindezek mellett a *Magyar Tudományos Akadémia* egyes bizottságainak, illetve a *Közlekedéstudományi Egyesület* különböző szakosztályainak munkájában is közreműködünk. A MÁV különböző szervei részére, valamint más vállalatok felkérésére tudományos jellegű megbízásos munkákat vállalunk. *A szocialista országok vasúti kutatóintézeteivel is számtalan kutatási feladat kidolgozásában működünk együtt.*

— Milyen kutatási feladatok megoldásán dolgoznak napjainkban?

— Csak néhány érdekesebb kutatást sorolok föl. Az országos célprogramokkal összefüggő vasúti környezetvédelmi kutatásaink során *vizsgáltuk a helyhez kötött kazántelepek levegőszennyező hatását.* Elemzéseink alapján megállapítottuk, hogy *a kazántelepek által szolgáltatott hőenergia mintegy 10-30 százalékkal több a tényleges igénynél.*

A jelen és jövő követelményei

A dízel-mozdonyok emissziós vizsgálatánál motordiagnosztikai szempontból az általunk kidolgozott *mintavételi eljárás* egyszerűbbnek és gyorsabbnak mutatkozott a hagyományosnál, és ez a módszer alkalmas üzemi mérésekre is. A módszer segítségével menetközben is vehető kipufogógáz-minta, melynek összetételéből következtetni lehet a motorok állapotára. A KM által meghatározott ágazati kutatási és fejlesztési célprogramok vasúti feladatainak kidolgozása során vizsgálatokat végeztünk a közlekedési hálózatok feszültségének és tartalékainak feltárására. Feladataink közé tartozik még *a KGST-tagországok konténeres szállítási rendszerének vizsgálata* a belföldi és nemzetközi forgalomban.

A vasúti felépítményeknél alkalmazott alkatrészek élettartamának növelésére a pályák felújításakor különböző műszaki módosításokat, és a pályaüzemeltetésre olyan javaslatokat tettünk, amelyek bevezetése *több millió forintos megtakarítást eredményezhet.* Kidolgoztuk az eddig nagyrészt külföldről beszerzett kitérőfák pótlására alkalmas hazai eljárást. Az új, *ragasztott kitérőfák* felhasználása 1980—83 között *240 ezer dollár megtakarítást hozott.*

A vasúti járművek üresjárati energiafogyasztásának csökkentésére kidolgozott javaslataink haszna 1983-ban *15 millió forint értékű gázolaj- és 3,8 millió forint értékű kenőolaj-megtakarítás volt.*

A villamos felsővezetékek állapotának ellenőrző vizsgálatához *mérőkocsit* alakítottunk ki. Egy ilyen berendezés mintegy 2 millió dollárba került volna.

— Az intézet széles körű munkát végez. Hogyan tudják nyomon követni a kutatási eredmények hasznosítását?

— Néhány esetben pontosan ismerjük, hogy mekkora a megtakarítás. Több témánál azonban csak közvetve mérhető a haszon, és a megtakarítás is rendkívül összetett formában jelentkezik. A MÁV-ra is jellemző az, amit az országos kutatásokról el lehet mondani: *az eredmények bevezetése nem mindig követi a témák kidolgozásának ütemét.* Sikerült elérnünk, hogy a megrendelő szakszolgálat minden egyes kutatási feladathoz *konzulenseket* jelöljön ki, akik nemcsak a kutatási témák kidolgozását kísérik figyelemmel, hanem az elért eredmények bevezetését is elősegítik. Természetesen ebből a kutatókra is hárul feladat, s amennyiben szükséges, a bevezetéssel kapcsolatban a további kiegészítő munkákat elvégzik.

Ami gondot okoz

— Az intézet milyen erőkkel rendelkezik? S milyen a kutatók anyagi megbecsülése?

— Intézetünk összlétszáma jelenleg 149, ebből mintegy 70 a felsőfokú végzettségű szakember. A vasút előtt álló kutatási-fejlesztési feladatokhoz mérten ez a létszám kevés, elhelyezési körülményeinkhez képest viszont sok. *A vasút kutatási-fejlesztési célra rendelkezésre álló anyagi eszközeivel azonban arányos.*

Szakembereink anyagi megbecsülését illetően elég sok problémánk van — folytatta. — Sajnos, sokan elhagynak bennünket azért, mert *más területeken 1000-2000 forinttal magasabb fizetést kapnak.* Az eltávozottak helyett nehezen találunk újakat, mert akik ide jönnének, többet kérnek, mint az itt dolgozó, hasonló felkészültségű szakemberek.

— Ilyen feltételek mellett hogyan birkóznak meg az intézetre háruló feladatokkal?

— Mindent megteszünk azért, hogy a nálunk megrendelt témákat minél hamarabb színvonalasan befejezzük. Továbbá csökkentjük a kutatás részarányát, de *számottevően növeljük a fejlesztési, illetve operatív feladatok arányát.* S hogy minél hamarabb kidolgozzunk egy témát, új módszerekkel is próbálkozunk, ezért külön kutatócsoportokat hoztunk létre. Ezek a csoportok hatékonyan dolgoznak és jó eredményeket produkálnak.

Lakatos Mária

A feltaláló fejlesztőmérnök

Az üzemcsarnokban morajlanak a gépek, cseng az acél. Az új tetőablakokon beáradó fényben csillognak a megmunkált sínszálak, dübörögve gördül a futódaru. Szabó Lászlóval, a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem fejlesztő mérnökével sétálunk a csarnokban, s nézzük a gépeket, a kitérőket szerelő munkásokat. Közben hallgatom mértéktartó, tömör mondatait. Az üzem fejlődéséről beszél, a nehéz fizikai munkát könnyítő törekvésekről, kísérletekről. Gombnyomásra működő teleszkópkapuk alatt haladunk át, az udvaron sietős munkások köszönnek vissza.



Szabó László

Az előzmények

Közel áll szívéhez ez az üzem. Ismeri minden zugát, berendezését; teremtő munkája révén korszerűbb megmunkáló gépek születnek. Sok éjszakán át hajolt töprengve a tervek, műszaki rajzok fölé. Fáradozását gyakran koronázta siker. Az idén, április 4-e alkalmából *a Kiváló Feltaláló kitüntetés arany fokozatával ismerték el tevékenységét.* A találmány, amelyről most beszélgetünk, hozzá fűződik. Sok év telt el, amíg az alkotó közösség terveiből valóság lett. Lassan kirajzolódik előttem Szabó László életútja, s a találmány lényege is.

— 1953-ban léptem be először az üzem kapuján, s tizenhét évi munka után — közben elvégeztem a műszaki egyetemet — búcsút kellett mondanom a munkahelynek — emlékezik. — Családi körülményeim és a lakásgondok kényszerítettek erre. Tavaly októberben jöttem ismét vissza. A családom Szentesen lakik, én pedig itt a munkásszálláson. Hetente egyszer utazom haza. A tizenhárom évi távollétemben szintén műszaki beosztásban dolgoztam, más vállalatoknál.

Az udvaron egy kisebb üzemrész felé közeledünk. Jobbra, a darupálya alatt hosszú sínszálak nyújtóznak, mellettünk targoncák futnak az úton. Szemben alacsony, szürke épület. Falai között készülnek a geólemezek.

— *Ezzel kapcsolatos a találmányunk, pontosabban, a geólemezek csavarfejfészkének megmunkálását egyszerűsítettük.* Automatikus láncba kapcsoltuk a gyártási technológiát, és megszűnt az iszonyúan nehéz fizikai munka — világosít fel kísérőm.

A bejárat előtt megállunk. Elárulom neki, hogy én dolgoztam a régi gépek között, ismerem az egykori technológiát. Látom, felderül az arca, s nagyobb örömmel magyaráz. Bennem húsz évvel ezelőtti képek villannak.

Az olajos ing izzadt testemhez tapad, az arcomról is patakzik a víz. A faliórán látom, éjszaka két óra van, messze még a reggel. A vaskerekű, lapos kocsit ismét megrakom geólemezekkel, aztán az egyik marógép mellé tolom. Amikor lepakoltam, megyek az újabb fuvarért. Fáj a derekam, sajog a karom is. A marógépek fülsiketítően dübörögnek. A segédmunkás kolléga kiabál valamit. Nem értem, közelebb megyek.

— *Ez a pokol tornáca* — mondja homlokát törölgetve. — *Nem csoda, hogy egymás után mennek el az emberek.* Rosszak a gépek, a norma meg szoros. Két hét múlva én is elmegyek. Annyi korszerű gép van már, csak éppen ezt a gyártási technológiát nem tudják modernizálni!

Helyeslem amit mond, de nincs időm válaszolni, mert a szakmunkás kiabál, siessek, fogy az anyag. Pakolom az előmaróhoz a nehéz acéllemezeket és azon töprengek, hogy vajon mikor automatizálják ezt az istenverte, nehéz munkafolyamatot? Több százezer geólemezre van szüksége a vasútnak, s mindegyiket legalább tízszer veszik kezükbe a munkások, amíg elkészül, és a talpfára, betonaljra lehet szerelni. Hol vannak a mérnökök, a tervezők? A műszak végén már alig állunk a lábunkon. A tizenhat ember szótlanul ballag a fürdőbe . . .

A bizonyítás

A fejlesztőmérnök szava ránt vissza a jelenbe:

— Megérkeztünk.

A falak között hosszú gépsorok, mellettük néhány munkás serénykedik. A zaj elviselhető. Értjük egymás szavát.

— *A régi technológia lényege az előmarás, az utómarás és a sorjázás volt, három gépen* — hallgatom a magyarázatot. — A geólemez megmunkálásának ezt a munkaigényes és költséges technológiáját az ötvenes évek közepén vette át az üzem Ózdról. Amikor ide kerültem, az a gondolat foglalkoztatott, hogy ezt a munkafolyamatot valahogyan egyszerűsíteni kellene. Beszélgettünk erről mérnök kollégáimmal is. *Gulyás Emillel, Papp Nándorral* és Mocsári Lászlóval együtt elhatároztuk, hogy tervezünk egy új eljárást. Rajzoltunk, kísérletezgettünk. Végre 1959-ben elkészültek a tervek és újításként akartuk hasznosítani.

— Elfogadták?

— *Sajnos nem, mert senki sem bízott a megvalósítás lehetőségében, csak mi.* Arra hivatkoztak, hogy költséges a beruházás. Az ötlet lényege: *a geólemezek bordáinak csavarfejfészkét külső üregeléssel kialakítani.* Mindezt a korábbi három gép helyett egyre terveztük. Alapgépnek egy gyalugépágyat és -asztalt kértünk.

— Mi történt ezután?

— Öt év telt el az újítás kidolgozása óta. Az üzem akkori igazgatója 1964-ben azt mondta, hogy selejteztünk egy gyalugépet. Csináljatok vele, amit akartok. *Bizonyítsátok be rajta elgondolásotok helyességét!* Mi átalakítottuk a gépet. Elkészítettük az elő-utómaró és sorjázó szerszámot, amely az asztallal együtt mozog, a munkadarab pedig fölötte helyezkedik el. A kísérletek a mi elméletünk helyességét bizonyították. Csökkent a zajszint, növekedett a termelékenység, s ráadásul automatizálni lehetett a gyártási folyamatot. 1967-ben végre szabadalmaztattuk találmányunkat. Akkor már az üzem vezetői is mellettünk álltak, és a *„pokol tornáca"* lassan átalakult. Gyalugépágyakat, asztalokat vásároltak Lengyelországból és az NDK-ból. Az átszerelést helyben végeztük el. Még egy gépre lenne szükség.

Az eredmény

Közben figyeljük a geólemezmegmunkálást. Az anyag emberi kéz érintése nélkül jut a gépekbe, s onnan a rakodó területre. Ha minden feltételt biztosítanak a gyártáshoz, az évi megtakarítás két és félmillió forint lesz. A találmány bevezetése óta a geólemezt szálanyagban küldik az Ózdi Kohászati Művektől. Itt darabolják, lyukasztják a lemezeket, és üregelik a csavarfejfészkeket. A MÁV szükséglete évente egymillió darab. Geólemezenként (1970-es adatok szerint) kettő forint hetven fillér a megtakarítás. Javultak a munkakörülmények, a lemezeket nem kell fizikai erővel mozgatni. *Régebben egy műszakban 18-20 ember dolgozott, most csak hatnyolc.*

A találmányért járó pénzt 1971-ben bíróság állapította meg. A négy feltaláló közül három már korábban megkapta a Kiváló Feltaláló kitüntetés arany fokozatát. Szabó László ebben az évben vehette át a megtisztelő kitüntetést. Az újságíró fejében most már csak egy gondolat motoszkál. A történet happy end-del végződött. A sok huza-vona után az alkotók elnyerték méltó jutalmukat. *De a találmányt miért nem értékesítik külföldön is?!* Talán lenne rá vevő!

Kaszala Sándor

Nagyobb forgalom, többletnyereség

Kiváló Vállalat kitüntetést kapott az Utasellátó

Az 1983. évi eredményei alapján Kiváló Vállalat kitüntetést kapott az Utasellátó. A megtisztelő cím átadására április 27-én, a vállalat Nyugati pályaudvar éttermében került sor. Az eseményen megjelent *Méhes Lajos*, a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának a tagja, a Szakszervezetek Országos Tanácsának a főtitkára, *dr. Rácz Albert* államtitkár, az Állami Bér- és Munkaügyi Hivatal elnöke, *Kézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettes, *Kajcsa József*, a Vasutasok Szakszervezete alelnöke és *Sebestyén Imre*, a Belkereskedelmi Minisztérium osztályvezetője.

Dr. Sebes Miklós, a vállalat vezérigazgatója értékelte a közel 6000 dolgozót foglalkoztató országos nagyvállalat múlt évi tevékenységét. Amint mondotta: 1982-höz viszonyítva 7,5 százalékkal nagyobb forgalmat bonyolítottak le, főleg a közlekedési területeken lévő vendéglátóipari, kiskereskedelmi és tőkés valutáért árusító egységek. A növekedés mértéke lényegesen meghaladja a szakmai átlagot. *Az új, tőkés valutáért értékesítő egységek nyitásával jelentősen nőttek a devizabevételek.* Ennek is köszönhető, hogy a vállalat dolgozóinak a bérszínvonala, a központilag biztosított 2,7 helyett, 3,47 százalékkal emelkedett. Legjelentősebb, hogy az Utasellátó Vállalat a nyereségét egy év alatt — a nehezebb körülmények közepette is — csaknem megháromszorozta.

Az utazóközönség jobb és színvonalasabb ellátása érdekében több jelentős hálózatfejlesztést hajtottak végre. *Számos vasúti pályaudvaron bevezették az éjjel-nappali értékesítést.* Növelték a szakmai színvonalat, több gasztronómiai nap rendezésével hívták fel a vállalat szolgáltatásaira a figyelmet. Gépesítéssel, új berendezések, felszerelések vásárlásával csökkentették a nehéz fizikai munkát.

A kitüntető oklevelet Klézl Róbert adta át dr. Sebes Miklósnak. Az ünnepség kultúrműsorral ért véget.

A vállalat 10 igazgatósága közötti szocialista munkaversenyt a Győr-Sopron, Vas és Zala megyei területi igazgatóság nyerte. Az oklevelet április 28-án, a Szombathelyen megrendezett ünnepségen dr. Sebes Miklós adta át *Haller József* területi igazgatónak. Ezen az eseményen ott volt *Peizenhoffer Richárd*, az MSZMP városi bizottságnak a titkára, *Varga Józsefné*, vszb-titkár és *Stitz György*, a Vas megyei Tanács kereskedelmi osztályának a vezetője.

Sz. Jakab

Oktatógép

A Keleti körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységén május 10-én új, korszerű oktatógépet helyzetek üzembe. A BEAG Vállalat által gyártott BCO—02 típusú programozható berendezés kétszázezer forintba került.

Mint ezzel kapcsolatban *Szendrei András* vezetőmérnök elmagyarázta, az új géphez hasonló már egy ideje működik a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben és a székesfehérvári vontatási főnökségen. A BCO—02-es lényege, hogy elsőként megmagyarázza a tananyagot, majd a hallgatóktól egyenként visszakérdezi. S az így kapott feleleteket feldolgozva — attól függően, hogy kielégítő válaszokat kapott-e — vagy megismétli az elhangzottakat, vagy tovább magyarázza a beprogramozott leckéket.

Terv szerint a V 63-as, valamint a V 46-os mozdonyoknak ismertetik a műszaki adatait. A későbbiekben munka és tűzvédelmi oktatásra, illetve az F—1-es utasítás ismertetésére is felhasználják.

Kommunista műszak a szolnoki járműjavítóban

Kommunista műszakot tartottak a közelmúltban a szolnoki járműjavítóban. *Az üzem dolgozóinak több mint kétharmada jelent meg a munkahelyen.*

Dolgoztak a dízelmozdony és a személykocsi osztályon, a megmunkáló és karbantartó üzemben, továbbá a mérlegjavítóban és az anyagosztályon.

A dízelmozdony osztály dolgozói befejezték két mozdony főjavítását, és újjávarázsoltak egy balesetet szenvedett mozdonyt. A kommunista szombat bérét a kollektíva a dolgozók lakásvásárlásának támogatására, illetve a szolnoki Széchenyi-lakótelepen épülő 16 tantermes középiskola építésére ajánlották fel.

Száz év fegyelmezési krónikája (2.)

Fegyelmi bizottságok

Az üzletvezetők, az üzletvezetőségeken belül felállított fegyelmi bizottságok határozatát a négy alsó osztályba tartozó hivatalnokokra, gyakornokokra és altisztekre nézve csak az enyhébb büntetésnek számító megfeddés, pénzbüntetés és büntetésből való áthelyezés kiszabása esetén, a szolgákra nézve pedig tekintet nélkül a büntetés súlyára, minden esetben megerősíthették. Az üzletvezető által megerősített határozat ellen fellebbezésnek csak a szolgákra kimondott elbocsátás esetében volt helye.

Ha az üzletvezető a fegyelmi bizottság javaslatával nem értett egyet vagy a súlyosabb *(az előléptetésből való kizárás, büntetésből való elbocsátás),* büntetés kiszabása hivatalnokokat, gyakornokokat, altiszteket érintett, illetve a szolgákra nézve kimondott elbocsátás miatt fellebezésre került sor, az üzletvezető a vizsgálati iratokat a fegyelmi bizottság által készített jegyzőkönyvet és saját indokolt véleményét az igazgatósághoz tartozott felterjeszteni. Ilyen esetben a bizottsági határozat megerősítése, a szakigazgatót, véleményeltérés, vagy fellebbezéssel kapcsolatos döntés pedig az igazgatósági elnököt illette meg.

Kiszabható büntetések

A fegyelmi ügyekben keletkezett „elhatározásokat" az érdekeltekkel *mindenkor írásban kellett közölni,* és röviden meg kellett indokolni. A megengedett „fellebbvitel" benyújtására 14 nap állt rendelkezésre. A megkésve beadott „fellebbvitelt", valamint a fegyelmi eljárás módja ellen emelt panaszt a benyújtónak egyszerűen vissza kellett adni. A jogvesztő határidőn belül beadott „fellebbezésvitelek", folyamodványok, a büntetés elengedése vagy enyhítése, illetve új eljárás iránti kérelmet először ismét a fegyelmi bizottságon belül tárgyalták és a benyújtott anyagot a bizottság saját véleményével ellátva terjesztette fel a döntésre illetékes felsőbb vezetőhöz.

A szolgálati kötelességekbe ütköző tények, illetve mulasztások miatt, a fegyelmi határozat alapján, a következő büntetések voltak kiszabhatók:

— *megfedés,*
— *pénzbüntetés,*
— *büntetésből való áthelyezés,*
— *az előléptetési jog megvonása, meghatározott időre,*
— *büntetésből való elbocsátás.*

Háromévi kifogástalan további szolgálat esetén az elmarasztalt alkalmazott szolgálati táblázatából az oda előjegyzett fegyelmi büntetést hivatalból törölni kellett.

Az évi fizetés 5 százalékát esetenként meg nem haladható pénzbüntetést a nyugdíjintézet, illetve a betegsegélyző javára kellett az alkalmazott béréből levonni.

A szolgálati rendtartás tételesen sorolta fel azokat az eseteket, amelyeknek elkövetőivel szemben elbocsátást kellett kiszabni. E cselekmények a következők voltak:

— *becstelen magatartás,*
— *felvétel akadályául szolgáló tény elhallgatása (különösen a korábban „fenyítőbíróság" által elítélt, vagy már korábban fegyelmileg elbocsátott dolgozó esetében),*
— *„haszonlesésből" származó cselekmény miatt elítélés,*
— *a szolgálatban „javíthatatlan" vagyis ismételt büntetések dacára ugyanazon hibába visszaesés, vagy egyéb szabálytalanság elkövetése,*
— *ittasság, gondatlanság vagy könnyelműség által a forgalom biztonságának veszélyeztetése,*
— *sikkasztás, igazolatlan pénztárhiány,*
— *szolgálati engedelmesség megtagadása,*
— *14 napot meghaladó igazolatlan távolmaradás.*

A szolgálat biztonsága vagy tekintélye végett a fegyelmi eljárás megindításával egyidejűleg az alkalmazottat a szolgálatból fel kellett függeszteni. A felfüggesztésnek különösen durva ellenszegülés esetében volt helye.

Új szolgálati rendtartás

Az 1884. évben 21 952 szám alatt kiadott egységes szolgálati rendtartást *Baross Gábor,* akkori közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter, az 1887. II. hó 24-én kelt 6830 szám alatt kiadott rendeletével hatályon kívül helyezte és helyette azonos szám alatt, új szolgálati rendtartás került kiadásra, amely 1887. április hó 1. napján lépett érvénybe. A MÁV akkori alkalmazottai részére az új szolgálati rendtartás a *MÁV Hivatalos Lapjának* 1887. évi 13. számában 16 287/A I. a. szám alatt került kihirdetésre. (Egyébként a MÁV Hivatalos Lapjának első száma 1886. november hó 14-én került kiadásra az addigi *Körözvény"* és *„Körlap"* helyett.

Baross Gábor miniszterségének idején az említett szám alatt kiadott új szolgálati rendtartás, az előző szolgálati rendtartáshoz képest a következő változásokat tartalmazza:

— a fegyelmi büntetések köre további *„lejjebbítés, olcsóbb fizetési osztályba, esetleg rangfokozatba"* elnevezésű büntetéssel bővült, így a korábbihoz képest hat féle fegyelmi büntetés volt alkalmazható.

Az új büntetésnem az összes hivatalnokokra — az igazgatók kivételével —, továbbá altisztekre és szolgákra alkalmazható volt. Illetékesség vonatkozásában olyan szabályozást tartalmazott az új szolgálati rendtartás, hogy ha a vizsgálat különböző üzletvezetőség létszámába tartozó alkalmazottakra terjedt ki, *a fegyelmi vizsgálat megtartására, annak az üzletvezetőségnek a fegyelmi vizsgáló biztosa volt illetékes, amely üzletvezetőség területén a vétséget elkövették.* Az érdekelt másik üzletvezetőség ilyen esetekben a vizsgálatban való részvétel céljából a fegyelmi vizsgálóbiztos mellé úgynevezett közeget rendelhetett ki.

Olyan esetekben, amikor a fegyelmi vizsgálat igazgatósági közegek és az üzletvezetőségek alatt álló alkalmazottak ellen indult, a vizsgálat megtartására a központi fegyelmi vizsgálóbiztos volt illetékes. A fegyelmi bizottság megerősített határozata elleni jogorvoslat lényegesen módosult oly módon, hogy csak az igazgatósági elnök által igazgatói minőségben hozott határozatok voltak végérvényesek, míg a központi, valamint az üzletvezetőségi fegyelmi bizottság megerősített fegyelmi határozatai ellen egy ízben fellebbezéssel lehetett élni az igazgatósági elnökhöz. Az igazgatóság elnöke által megerősített határozatot végérvényesnek kellett tekinteni.

A korábbihoz képest új az a rendelkezés is, hogy olyan esetben, amikor a fegyelemsértő cselekményről, a forgalmi utasítás értelmében a m. kir. vasúti főfelügyelőség részére is jelentést kellett tenni, a fegyelmi határozat csak a m. kir. vasúti főfelügyelőség által történt megerősítés után volt végrehajtható. A főfelügyelőség lényegében a felsőbb állami felügyeletet és ellenőrzést gyakorolta és tagjai a vasúti felügyelők és biztosok sorából kerültek ki.

A vasúti felügyelőség szervezetének fontosságát bizonyítja, hogy e szervezet újjászervezése *„Ő császári és Apostoli királyi Felségének 1883. évi szeptember hó 8-án kelt legmagasabb elhatározása"* alapján történt.

E szervezet hatásköre és illetékessége mind az állami, mind az egyéb vasúti pályákra terjedt ki. Terjedelmes látáskörét tömören kifejezi az erre vonatkozó miniszteri utasítás 10. §-a, amely szerint „A főfelügyelőségnek az egyes vasúti vonalak ellenőrzésével megbízott, vagy külön kiküldetés folytán eljáró tagjai, az illető vállalatok szolgálatának és ügyvitelének minden ágába betekinthetnek; a netán tapasztalt helytelenségek megszüntetését követelhetik, s szükség esetében a vasúti üzletrendtartás 82. §-a szerint őket megillető fegyelmi jogot gyakorolják".

A főfelügyelőség tagja részére megállapított hatáskör adott esetekben operatív beavatkozást is biztosított amikor kimondta: „... *a főfelügyelőség jogosítva van, a fenyegető veszély nagyságához képest rendelkezni, sőt a forgalmi biztonság veszélyeztetése esetében — további intézkedésig — a végrehajtási szolgálatot is a kezébe veheti".*

A személyzet csoportosítása

Az új szolgálati rendtartás a fegyelmi jog gyakorlása és eljárás tekintetében már különbséget tett az ideiglenesen alkalmazott szolgák, nődolgozók, díjnokok, napibéresek és napszámosok, valamint a végleges alkalmazottak között. Ugyanis e szolgálati rendtartás szerint a fegyelmi jogot az ideiglenes minőségű szolgák, a nőalkalmazottak és díjnokok irányában a rendes fegyelmi eljárás vagy bizottsági tárgyalás kizárásával az a hivatali felsőbbség gyakorolta, akit a kinevezés, illetve a felvétel joga megilletett. Napszámosokat és napibéreseket pedig azok a közegek bocsáthatták el, akik a vonatkozó utasítások szerint felvételi joggal voltak felruházva. A fegyelmi jog gyakorlásával és a fegyelmi eljárás vonatkozásában említett megkülönböztetéssel kapcsolatban tudnunk kell azt, hogy az 1887-ben kiadott szolgálati rendtartás szerint az államvasutaknál alkalmazott személyzet általánosságban a következő csoportokra oszlott:

— *végleges és ideiglenes hivatalnokok, altisztek és szolgákra.*

— *gyakornokok, díjnokok, kezelőnők, napibéresek és napszámosokra,*

— *külön szerződéssel, illetve külön feltételek mellett alkalmazottakra.*

Ideiglenes minőségben évi fizetéssel, napidíjjal vagy napibérrel a 18—35 évig terjedő életkort meghaladottak és katonai szolgálatot még ki nem töltött egyének voltak felvehetők. *Nőket csupán ideiglenes minőségben lehetett alkalmazni.* Végleges alkalmazottként csak az a magyar nyelvet tökéletesen bíró magyar állampolgár volt felvehető aki:

— *a 18. életévét már betöltötte, de 35. életévét még nem haladta meg,*

— *katonai szolgálatát kitöltötte, vagy ez alól felmentést nyert,*

— *ép és egészséges testalkatú volt,*

— *erkölcsi tekintetben feddhetetlen előéletű és rendezett vagyoni helyzetben volt,*

— *a megkívánt szellemi képességgel és előkészültséggel rendelkezett.*

Az eddig ismertetett — 1884. és az 1887. évben kiadott — szolgálati rendtartások összevetése alapján megállapítható, hogy azok lényegében csak az ismertetettek szerint tértek el egymástól. Egyébként még az egyes paragrafus számok és a hozzájuk tartozó szöveg is megegyezett.

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

Miért van szükség egészségnevelésre?

Minden tizedik ember szívinfarktusban hal meg

Az adatok megdöbbentőek, de tény, hogy a jelen „tudományos" korszakunkban tobább romlik a lakosság szív- és érrendszeri megbetegedéseinek aránya, valamint e betegségek okozta halálesetek száma. Emlékezünk még a futurulógusok jövendöléseire, miszerint az emberi életkor kitolódik. Új járvány fenyeget: a civilizációs betegségek járványa! Hazánkban a halálesetek 53 százaléka — *szívhalál!* Még leírni is nehéz: *minden tizedik ember szívinfarktusban hal meg.*

Érdekes felismerésre jutottunk. A klinikai orvostudomány, a betegségeket gyógyító orvosi tevékenység — egyedül nem képes megoldani sok betegség terjedését. A szív-érrendszeri betegségek mellé kell vennünk a gyomor-bélrendszer betegségeit, a diabetest, a cukorbajt, a magas vérnyomás több fajtáit, de ide tartoznak neurózis sokakat érintő problémái is: a „rohanó" életmód, a korszerűtlen táplálkozás, a stressz, a szorongás stb. Ezeknek a „rizikófaktoroknak" a kiiktatása, az ellenük való védekezés, *már nemcsak a gyógyító orvos feladata, az egészségnevelőé is.* Vele együtt védekezhetünk civilizációs ártalmaink ellen.

Erre is van terápia. És pedig a betegségmegelőzést szolgáló felvilágosítás, a lakosság nevelése, a különböző életmódhibák kiküszöbölése. Ezt sürgeti az Egészségügyi Világszervezet is. Kettős eredőről kell beszélni: *az egyik a betegellátás megszervezése, a másik a megelőzés hatékony módszere.* Az idő egyre jobban sürget, hogy a megelőzés hatékony módszerét, „gyógyszerét" minél előbb megtaláljuk.

Ha egy orvosnak meggyógyul a betege, az orvos érezheti a sikerélményt! Érezhet-e sikerélményt az egészségnevelő? Van-e eredménye az egészségnevelésnek? Egészségesebbek lettünk-e az egészségnevelés által? Csökkent-e a betegek, a dohányzók, az iszákosok, a kövérek stb. száma? Mit mutatnak a statisztikák?

Ha nem lenne egészségnevelés, rosszabb lenne a helyzet! Az egészségnevelésnek van eredménye. Sokan, százan ezren szoktak le a dohányzásról, csökkentették italfogyasztásukat, étkeznek egészségesebben, mozognak többet stb. Azért nem mérhetők ezek az eredmények statisztikailag, mert ha például ezer ember leszokik a dohányzásról, van utánpótlás. Az influenza megbetegedések száma sem csökkent korunkban, még sem tesszük fel a kérdést: *mit ér az orvostudomány?* Hány nagymama látja el korszerűbben az unokáit, szülők a gyermekeiket az orvosi előadások hatására?

Hiszem, hogy az egészségnevelés hatására jóval többen „jobbították", netán változtatták meg életmódjukat, mint ahányan rákszűrésre jelentkeznek nálunk.

Tények is állnak rendelkezésünkre. Nem lehet tagadni az egészségnevelés szerepét, azt a munkát, aminek hatására, az árak emelkedése ellenére is, *nem a hús és zöldségfogyasztás csökkent, hanem megállt a cukor, a kenyér és a lisztfogyasztás növekedése!* Mindenki előtt világos, ha csökkennének lakosságunk körében az életmódhibákból eredő betegségek, csökkenne a kórházak túlterhelése is. Ezzel anyagi javak szabadulnának fel, amit a nem igen megelőzhető betegségek gyógyítására lehetne felhasználni.

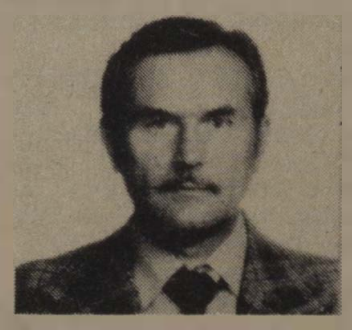
Érvelhetnék azzal is: ha nálunk az egészségnevelést jobban csinálnánk, felzárkózhatnánk olyan országok mellé, amelyek nagyon komolyan veszik az egészségnevelési tevékenységet, és akik igen jó eredményeket értek el a civilizációs betegségek meghátrálásra kényszerítése terén.

Másképpen kéne élni! *Dr. Bágyoni Attila,* az Országos és a Fővárosi Egészségnevelési Intézet igazgató főorvosa fogalmazott így. Másképpen bizony. Kezünkben tartjuk szívünk, sőt az ereink sorsát is! Egész szervezetünket. Ki mint él — úgy marad egészséges! Közhelyek? Szlogenek? Azok! Egyszerű közhelyek. Értéküket, fontosságukat és hasznosságukat az adja meg, hogyan tartjuk be azt, amit hordoznak!

Dr. Veress Sandor
Szeged

Emberséggel, tapintattal

Fegyelmi ügyek vizsgálója — haragosok nélkül



Molnár Olivér főtanácsos, a győri körzeti üzemfőnökség fegyelmi vizsgálója március 1-től nyugdíjas. A maga mögött hagyott 46 évi munkaviszonyból 38 a vasútnál telt el.

— Mint fegyelmi vizsgáló biztos sok haragost szerzett? — kérdezem.

— Ezt nem mondhatnám — mosolyodik el. — A fegyelmi eljárás alá vont dolgozóval — függetlenül az elkövetett cselekménytől — *mindig nagyon udvariasan, tapintatosan beszéltem.* Ezzel a módszerrel sikerült szót értenem az elkövetőkkel. Mire a kihallgatás végére értünk, valamennyi meghallgatott belátta hibáját. Nem hiszem, hogy van haragosom, inkább úgy érzem, hogy tisztelnek és felnéznek rám . . .

Molnár Olivér a Győr-Sopron megyei Cirák községben született. Hatan voltak testvérek.

— Hogyan került a vasútra?

— 1947-ben költöztem Budapestre, és kereskedősegédként helyezkedtem el az akkori MÁV Konzum Szövetkezetnél.

Innen rövidesen a MÁV Magasépítési Főnökségre került lakatosnak. Mester-, majd művezetői vizsgát tett. *Negyedszázadon keresztül lakatos brigádvezetőként szinte az ország valamennyi jelentősebb vasúti építkezésén megfordult.* Elvégezte a marxizmus—leninizmus esti egyetem 3 éves, általános tagozatát. A szakosítón 2 évig szociológiát, egy évig politikai gazdaságtant és ugyanennyi ideig nemzetközi munkásmozgalmat tanult. Sikeres államvizsgákat is tett ezekből a tárgyakból.

— Politikai tanulmányaim elvégzése után kértek fel, hogy legyek a főnökség fegyelmi vizsgálója — folytatja az emlékezést Molnár Olivér. — Innen áthelyezéssel kerültem Győrbe, ugyanebbe a beosztásba.

Molnár Olivér 1947-től tagja a pártnak és a szakszervezetnek. A legnehezebb időszakban, 1957. március 8-án a fővárosban jegyezte el magát a munkásőrséggel. A testületben jelenleg is parancsnokként szolgál.

Két évig bizalmi és 22 évig szakszervezeti bizottsági tag is volt. Húsz éve népi ellenőr.

Eredményes munkáját számos kitüntetés fémjelzi. *Kiváló újító* és négyszeres *kiváló dolgozó.* Megkapta *A Haza Szolgálatáért* érdemérmet és birtokosa a *Szolgálati Érdemérem* 10—15—20—25 éves fokozatainak. Két alkalommal kapta meg a munkásőrségben a *kiváló parancsnoki jelvényt.*

Tavaly, november 7-e alkalmából — vasúti munkájának elismeréseként — *a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.*

Sz. Jakab István

Egészségügyi napok Nagykanizsán

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség vöröskeresztes alapszervezetének munkájában fontos szerepet tölt be az egészségnevelés. Ennek érdekében áprilisban és májusban *egészségügyi napokat* tartottak, illetve tartanak. Májusban hat alkalommal elsősegélynyújtó tanfolyamokon képezik ki a dolgozókat. A tanfolyamot *dr. Kollarits Ágota* üzemorvos vezeti.

Négy alkalommal egészségügyi filmeket vetítenek a dolgozóknak, ahol a fogápolásról, a gyógyszerek hatásáról a közlekedésben, a hibás szokásokról tudhatnak meg érdekességeket a résztvevők. Fontos feladatuknak tekintik a véradást is: *a dolgozók rendszeresen járnak a véradóállomásra, vérükkel életeket menteni.*

Várfalvi Mária

Közlemény nyugdíjasoknak

A MÁV Nyugdíj Hivatal ezúton is értesíti azokat a nyugdíjasokat, akik lakbérüket megbízási szerződés alapján, nyugellátásukból történő levonással fizetik, hogy lakbérük összege 1984. június hótól a megbízási szerződés (melynek másolati példányát a MÁV Nyugdíj Hivatal visszaküldte) 1984. július 1.—1985. június 30. rovatában szereplő összegre emelkedik.

Figyelemmel arra, hogy a nyugellátások kifizetése utólagosan, ezzel szemben a lakbérek rendezése előre esedékesen történik, a magasabb összegű lakbér levonását a június hóra esedékes nyugellátásból kell eszközölni. Közöljük továbbá, hogy a lakbér-hozzájárulás összege az állami támogatás csökkenésével nem emelkedik.

„Női üzem" az alagsorban

Szemnyugtató zöld növények, halkan kattogó feketeezüst fémdobozok, három csinos, ápolt külsejű asszony. Nem ilyennek képzeltem el a nyomdát a pécsi vasútigazgatóság alagsorában. *Kapeller Jánosné* nyomdavezető most a SOLID típusú másológépet üzemelteti. Amíg a kész lapokat a hosszú asztalon szétrendezi, én is előkészítem jegyzetfüzetemet.

— Azt gondoltam, hogy itt gépek dübörgése fogad, ahol erős férfiak cipelik a súlyos hengereket, és nem számítottam ilyen tisztaságra.

KORSZŰLTE KORSZERŰSÉG

— *Ezek a modern gépek nem zajosak, „formatervezettek", szinte elegánsak* — magyarázza Kapellerné — Fizikai munkát csupán egy-egy nagyobb köteg papír felemelése kíván. A tisztaság a kor szülötte. Kézmosó vegyszerre csak akkor van szükség, ha ügyetlenül nyúlunk valamelyik gép belsejébe . . .

— Mit ért azon, hogy belenyúlni? — kérdezem elborzadva.

— *Azt, hogy magunk javítjuk ki az esetleges kisebb hibát.*

— Javítanak is? De hát például ön hol tanulta ezt a mesterséget?

— Korábban ebben a patinás szakmában — és főleg itt az igazgatósági nyomdában — csak férfiak dolgoztak. Én nyomdai fotósként kezdtem a pécsi Tempó Ktsz-nél. A tmk-ból járt oda egy fiatalember időszakos karbantartásra, s míg dolgozott, mindig mondogatta, mit csinál. Érdekelt, hát figyeltem. Egyszer aztán újságolta, hogy a vasúton — ahova szintén bejáratos — van üresedés, nem akarok átmenni? Hozzátette azt is, hogy ott jobbak a munkakörülmények. Ez még 1977-ben volt. Az ide szükséges tudnivalókat már ebben a nyomdában szereztem meg. Majd amikor *Horváth Józsi* bácsi nyugdíjba ment, engem neveztek ki a helyére nyomdavezetőnek. Hét különböző fajta gépen dolgozunk, valamennyi kezeléséhez, kijavításához érteni kell, mert a tmk-sok csak időközönként jönnek ki. Mi pedig büszkék is vagyunk rá, hogy nem fog ki rajtunk akármilyen hiba.

— Mit nyomtatnak? — kérdezem az egyre sokasodó halmokat figyelve.

— Az éves-szintű termelés során a beszámoló jelentéseket, kimutatásokat — amelyeknek rendszerint három nap az átfutási ideje —, és állandó jellegű nyomtatványokat, általában tíznapos határidővel.

RÖVID HATÁRIDŐK

— S elég erre ennyi idő?

A nyomda vezetője elmosolyodik, aztán így folytatja:

— *Ehhez jönnek még naponta az egy-két óra alatt készítendő írásos táviratok — főként a vágányzárakról — meg a többi sürgős kiadványok tömege, amelyeket a legközelebb induló vonattal már teríteni kell. Mindez nagyon szép, fontos munka, ezért is örülök, hogy átjöttem a vasúthoz.*

A hátam mögötti állványsoron papírívek százai. Vagy százezrei? Kapeller Jánosnénak a mennyiségről a takarékosság fontossága jut eszébe.

— *Lehet itt spórolni* — mondja. — Egy új eljárással — zsugorításnak nevezik — 1983-ban száznegyvenezer A/3-as ívpapírt takarítottunk meg a vasútnak — dicsekszik joggal, aztán már kérdést sem várva tájékoztat:

— Tavaly sok változás történt. Bár a nyomdahelyiség az igazgatóság épületében maradt, és felügyeletünket továbbra is a jogi osztály látja el, létszámilag a kaposvári ÉHF-hez helyeztek bennünket. Ki kellett lépnünk még az igazgatósági brigádból is.

HATAN ÚJ BRIGÁDBAN

— A házgondnokság dolgozóival együtt — folytatja — alakítottunk egy új brigádot — hat nő — *„Március 8"* névvel! Vezetője az egyik munkatársnőm lett. A tavalyi volt az első értékelhető évünk. Szerintünk az is jó eredmény, hogy mindent magunk csinálunk: *szabadság vagy betegség esetén ide nem jön más helyettes.* Tömegmozgalmi és társadalmi munkát valamennyien végzünk — életkorunknak megfelelően — ki a KISZ-ben, ki a szakszervezetben, én a pártban. És otthon! — neveti el magát. — A házunk körül kiskert várja, hogy kézbe vegyük a kapát, ásót, gereblyét. Szabad időben meg szeretünk kirándulni a családdal, autózni a Balaton körül. Sajnos kevesett lehetünk együtt. A fiam főiskolás Győrben, a lányom most készül a kecskeméti felsőfokú óvónőképzőbe. Nem is tudok többet mondani magunkról Győzte írni?

— Ó igen. És köszönöm a beszélgetést.

Klencz Tiborné



Május utolsó vasárnapja a gyermekek napja

(Kiss Attila grafikája)

Tisztelet a névadónak

Békéscsaba állomás József Attila forgalmi szocialista brigádja felhívással fordult a város József Attila szocialista brigádjaihoz, hogy együtt ünnepeljék névadójuk születésnapját. A felhívásra nemcsak brigádok, hanem a költő nevét viselő általános iskola diákjai is csatlakoztak.

Április 11-én a József Attila Általános Iskola diákjai és a József Attila szocialista brigádok megkoszorúzták a költő Kőrösparti sétányon levő szobrát, ahol *Debreceni Sándor* forgalmi szolgálattevő köszöntötte a megjelenteket és méltatta József Attila életútját, munkásságát.

Az ünnepségsorozat zenés irodalmi délutánnal folytatódott a vasutas művelődési házban, melynek bevételét a Nemzeti Színház építésére ajánlották fel a brigádok.

Az irodalmi délutánon *Sass Ervin* költő, a Békésmegyei Népújság főmunkatársa emlékezett a költészet napjára, majd amatőr vasutas versmondók léptek fel, és természetes egyszerűséggel tolmácsolták a verseket.

A költészetnapi megemlékezés baráti találkozóval ért véget.

Zacharidesz Jánosné

Harangozó József

NÉGY UNOKÁM

Nékem négy unokám
mondja: nagyapám.
Talán
az életnek ez a legszebb része.
Az őszbe érve
lerázza az ember
a sokezer
gondot.
Csak néhányan maradnak,
de ha az unokák szaladnak
körülöttem,
megbűvölten
ezek is elvesznek
a gyermekszemeknek
csillogó tükrében.

Bartis Ferenc

Márciuska fiamnak

Beborult.
Ki kérte?
Havazik.
Mivégre?
Kiderül.
Ki kéri?
Megolvad?
Ki féli?
Egyszerű
Egyszeregy:
Március
nem enged!

Erzsike második otthona

Őrbódé a gurítódombon

A gurítódomb tetején áll a kilences számú őrbódé, benne egy törékeny alkatú, ám fürge mozgású és örökké vidám asszonyka: *Urbán Jánosné*, aki öt távvezérlésű váltót kezel.

Persze ez egymagában nem lenne különösen érdekes, hiszen a MÁV-nál már ezerszám helytállnak hasonló szolgálati helyeken nők, de Erzsike — a kollégák mind így szólítják — még a női dolgozók közül is kiemelkedik.

Mivel?

Csak azzal, hogy szolgálati helyén is nő marad, vagyis olyan otthonossá varázsolja a környezetét. A falak tapétázva, az asztalon virág, az egyik sarokban kicsi könyvespolc, a másikban hűtőszekrény, a levegőben kávéillat. Ha időnként nem csörögne a telefon, és nem kellene a váltókat állító karokhoz nyúlni, az ember azt hihetné, hogy egy mini presszóban ül vagy egy szívélyes háziasszony otthonába toppant be.

A Ferencvárosi rendező pályaudvar szíve — ahogy mondják — szüntelenül dobog. S e „szív" egyik csücske a keleti gurítódomb.

— *Az én szívem is itt dobog* — mondja Urbán Jánosné, s mutat a váltókat állító karokra —, *mert imádom őket, hiszen ők adják az életkedvemet. Itt érzem igazán jól magam.*

— No de az otthon, a pihenés, a szabad idő mégiscsak más, mint a tizenkét órás nagyon felelősségteljes szolgálat.

— Otthon senki sem vár — árnyékolódik le egy pillanatra a mosolygós arc — tavaly eltemettem az élettársam. Sajnos gyerekem nincs. Egy kis telkem van Szigetszentmártonban, de én itt szeretek kertészkedni a gurítódomb tetején.

A vasúti töltésoldal itt nagyon meredek. A kilences őrbódét lépcsős teraszok veszik körbe. A teraszokon egész nyáron virágok pompáznak. Ápolójuknak legnagyobb gondja a locsolás. A szerelvényeket kihúzató kollégák — masiniszták, kocsirendezők — nehezen értik meg, hogy ezeknek a virágoknak is élni kell. Sűrűbben és nagyobb kannával hozhatnának fel vizet. Bezzeg a feketekávé, amit Erzsike főz ízlik nekik. Azért mégsem lehet rájuk panaszkodni. Szocialistabrigád-összefogással faburkolatot raktak az őrbódé cementpadlójára, hogy Erzsikének ne fázzon télen a lába. Egyik fölöttese, *Kiss Lajos* főintéző így jellemezte: — *Urbán Jánosné férfiakat túlszárnyaló ügyességgel és főleg lelkiismeretes hivatástudattal végzi a feladatát, immár közel huszonöt éve.*

— Nem is tudom, mi lesz majd velem, ha pár év múlva nyugdíjba megyek — mondja a munkáját szerető váltókezelő asszony, és a dombtetőről körülnéz birodalmán. Balra az örökké nyüzsgő rendező pályaudvar, jobbra Erzsébet, Csepel új bérházai magasodnak, aztán egész közelről a Gubacsi útra felfűzött nagy üzemek — ahová iparvágányok futnak — aztán távolban a város, a budai hegyek koszorúja.

— *Ugye, szép ez a munkahely?* — néz rám Erzsike olyan szeretetteljes elfogultsággal, mintha csak a hétvégi telkét dicsérné. Hát mit válaszolhatnék erre?

Szép. Persze, hogy szép ez a munkahely, mert ő széppé, virágossá, otthonossá tette. Azt is mondhatnám — mai divatos kifejezéssel — megvalósította önmagát: *azzal foglalatoskodik, amit szeret és ott, ahol jól érzi magát.*

De hogy el ne felejtsem, azért a jó közérzetű munkahelyen túl, havi hétezer forint körüli kereset is kerül Erzsike fizetési borítékjába, amivel ő legalább úgy meg van elégedve, mint kollégái, felettesei erkölcsi elismerésével.

Dávid József

Növendékek hangversenye







A Vasutas Szakszervezet zeneiskolájának vezetősége május 11-én zenei vetélkedőt rendezett a MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében. Az iskola növendékei (a klasszikus, a népi- és tánczene, valamint ének főtanszakainak hallgatói) bizonyították tudásukat, zenei fejlődésüket. A műsort Stark Tibor vezette. A növendékek oklevelet és könyvjutalmat kaptak. Felvételeink a sikeres műsor egy-egy pillanatát ábrázolják.

(Laczkó Ildikó felvételei)

Vasútmodellezők közgyűlése

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete május 5-én tartotta közgyűlését. A résztvevőket *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, az egyesület elnöke üdvözölte, majd az intéző bizottság nevében *dr. Phersy Ferenc* beszámolója hangzott el. Örömmel állapította meg, hogy a tagság létszáma az előző évhez képest jelentősen emelkedett. A végzett munkák közül kiemelte, hogy a vezetőtestület rendszeresen megtartotta összejöveteleit. A belső élet irányítása mellett nagyon fontos feladat volt az Európai Vasútmodellezők Egyesülete (MOROP) tavalyi budapesti kongresszusának és kiállításának megrendezése. A tagok önzetlen közreműködése volt elsősorban a siker forrása. Kiemelte a *Lokomotív Tourist* példás szervezését a külföldi vendégek elszállásolásánál és a programok megrendezésénél. A kiállítást — amelynek széles körű külföldi sajtóvisszhangja volt — mintegy 50 ezren tekintették meg.

Számos egyéb fővárosi és vidéki bemutatót, ismertetőt tartott az egyesület és megemlékezett több vasúttörténeti jubileumról. Különös jelentősége volt ezek sorában az elmúlt évi eszperantó világkongresszus alkalmából a vasutas szekció részvevőinek tartott diaporáma előadás.

A beszámoló ismertette az idei gazdag hazai és nemzetközi programot, majd köszönetet nyilvánított a Vasutasok Szakszervezete anyagi és erkölcsi támogatásáért, amely jelentős feltétele az egyesület hatékony működésének.

Előterjesztették az idei költségvetés tervezetét, valamint a munkatervet. A közgyűlés számos hozzászólással és az azokra adott válaszokkal ért véget.

H. K.

Három sportágban

Sportnap a szombathelyi ÉHF-nél

A szombathelyi épület- és hídfenntartó főnökség a közelmúltban rendezte meg a már hagyományos sportnapot. A főnökség tanácstermében *Iglódi Károly* szb-titkár nyitotta meg a versenyt, amelyen részt vettek a soproni, a veszprémi, a sárvári, a zalaegerszegi és a celldömölki vasutasok is. Kispályás labdarúgásban, tekében és asztaliteniszben versenyeztek az elsőségért.

Kispályás labdarúgás: első a celldömölki 4-es számú építésvezetőség csapata, második a veszprémi 5-ös, harmadik pedig a szombathelyi 10-es számú építésvezetőség.

Női teke: 1. Molnár Csilla (ÉHF központ); 2. Koczorné Kováts Antónia (ÉHF központ); 3. Gáspár Attiláné (ÉHF központ). **Férfi teke:** 1. Schaffer László (3-as sz. ép. vez.); 2. Szabados Bertalan (Haladás VSE); 3. megosztva, Szabó Gyula (3-as sz. ép. vez.) és Iszak István (9-es sz. ép. vez).

Asztalitenisz, női: 1. Molnár Csilla (ÉHF központ); 2. Koczorné Kováts Antónia (ÉHF központ); 3. Kálmán Éva (ÉHF központ). **Asztalitenisz, férfi:** 1. Varjú Sándor (2-es sz. ép. vez.); 2. Rába Attila (ÉHF központ); 3. megosztva, Báger József (2-es sz. ép. vez.); Rábai Péter (ÉHF központ).



A kispályás labdarúgó-bajnokság győztes csapata

Kicserélték a régi síneket

Diósjenő térségében megszűnt a tengelynyomás-korlátozás

Április 27-én a váci pályafenntartási főnökség dolgozói a *Diósjenő* melletti pályaszakasz 294-es szelvényében felszedték az utolsó 23 kilogrammos sínszálat, amelyet még 1908-ban gyártottak.

A háromnegyed századdal ezelőtt épült vaspályán ilyen síneket használtak, ám ezek régóta nem felelnek meg a követelményeknek, mert rajtuk csak *12 tonna tengelynyomással és mindössze 30 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhetnek a vonatok.* Ez nagymértékben hátráltatta a vonal forgalmát. A Balassagyarmat térségébe külföldről érkezett kocsikat például a nagy raksúly miatt Vácon át kellett rakni, s csak azután vontathatták tovább.

Az utolsó öreg sínszál felszedése és helyette a 48 kilogrammos lerakásának munkálatai *Balázs László* előmunkás vezényszavára kezdődtek, majd a pályamunkások és az eseményen jelenlevő vezetők szerszámot ragadtak, és néhány óra alatt befejezték a munkát. Ezt követően *Nagyrónai László* vasútigazgató-helyettes és *Somogyvári Lajos*, a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség vezetője köszönte meg a pályamunkások munkáját.

Ezzel a vonalon már végig 20 tonna tengelynyomással és óránként 60 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

S. R.

Tisztképzősök kispuska lőversenye

A közlekedési tárcához tartozó, oktatási központok és a posta oktatási központ között hagyományosak a sport- és kulturális vetélkedők. Az idén április 19-én kispuska lőversenyt tartottak. A verseny színhelye: a MÁV Budapesti Igazgatóság MHSZ szervezetének lőtere volt.

Eredmények. **Női csapatban:** 1. a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet, 246 köregységgel; 2. a BKV Oktatási Központ, 214 köregységgel; 3. LRI Oktatási Központ, 198 köregységgel.

Egyéniben: 1. Jakab Katalin (Posta Oktatási Központ), 86 köregységgel; 2. Gelléríné Makács Márta (MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet), 83 köregységgel; 3. Ducza Ágnes (MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet) 82 köregységgel.

Férficsapatban: 1. a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet, 275 köregységgel; 2. az LRI Oktatási Központ, 257 köregységgel; 3. a Posta Oktatási Központ 246 köregységgel.

Egyéniben: 1. Gergely László (MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet), 97 köregységgel, 2. Dorogi Sándor (BKV Oktatási Központ), 93 köregységgel, 3. Fehérvári Tibor (BKV Oktatási Központ), 91 köregységgel.

Munka és műveltség

Kulturális vetélkedő Csongrád megyében

Csongrád megyében a megyei szervek által meghirdetett *Munka és Műveltség* kulturális vetélkedőn 77 vasutas szocialista brigád vett részt. A munkahelyi versengéseket követően a közelmúltban tartott területi döntőn első helyezést ért el a MÁV Gépjavító Üzem *dr. Csanádi György* szocialista brigádja. Második lett a szegedi üzemfőnökség *Beregovoj*, harmadik a szentesi üzemfőnökség *Április 4.* és a TBÉF 22-es üzemének *Béke* brigádja. A győztesek pénzjutalomban részesültek.

Területi lőverseny Dunaújvárosban

A pécsi vasútigazgatóság MHSZ-klubja április 15-én területi lőversenyt rendezett Dunaújvárosban. A versenyen *Dombóvár, Pécs, Nagykanizsa, Gyékényes,* és *Dunaújváros* képviseltette magát egy-egy négy tagú csapattal. Az első helyezést Dombóvár szerezte meg, második Gyékényes, harmadik Dunaújváros, negyedik Nagykanizsa, ötödik Pécs csapata.

Egyéni helyezések: 1. *Nagy Tibor* (Gyékényes), 2. *Varga Dénes* (Gyékényes), 3. *Tóth Nándor* (Dombóvár).

Az eredményhirdetés és a díjak átadása után *Bodó Pálnak*, a pécsi igazgatóság MHSZ-vezetőjének, nyugállományba vonulása alkalmából, *Varró Sándornak*, a dombóvári tömegsportbizottság vezetőjének, nyugdíjas aktivistának, több éven át kifejtett tevékenységükért tárgyi jutalmat adtak át.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzem: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—2629. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Előadás.** Április 25-én, a hatvani körzeti üzemfőnökség oktató termében előadást tartott az aktuális gazdaságpolitikai kérdésekről dr. Piritvi Ottó, a Szakszervezetek Elméleti Kutató Intézetének kutatásvezetője. Beszélt többek között gazdaságirányítási rendszerünk működéséről és továbbfejlesztésének lehetőségeiről.

— **Kommunista műszak.** Bánréve állomás negyven dolgozója a közelmúltban kommunista műszakot tartott. Peronszegélyt, átjáró hidakat meszeltek, ablakpárkányokat festettek. Rendezték az új szociális épület előtti teret, majd fel is szórták gyöngykaviccsal. A munkáért járó bért, mintegy hat és félezer forintot, közösségi célokra ajánlották fel.

— **Édesanyák köszöntése.** Május 6-án, a bánrévei Radnóti Miklós Kultúrházban anyák napi ünnepséget rendeztek a község általános iskolai tanulói, akik többsége vasutasok gyermeke. Virággal és műsorral köszöntötték az édesanyákat.

— **Kirándulás.** A szolnoki nyugdíjas csoport vezetősége április 30-án kirándulást szervezett Budapestre, amelyen 45-en vettek részt. Megtekintették többek között a Parlamentet, a Hadtörténeti és a Népművészeti Múzeumot, a Mátyás-templomot és a Halászbástyát.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A salgótarjáni önálló nyugdíjas csoport április 27-én, az állomás oktató termében tartotta félévi taggyűlését. Fazekas József elnök számolt be az eddig végzett munkáról és a feladatokról. A csoport tagjai az elmúlt évi tagdíjfizetésüket száz százalékra teljesítették.

— **Véradás.** Április 18-án Rákosrendező állomáson véradónapot rendeztek, amelyen 82 vasutas összesen 30 liter vért adott térítésmentesen.

— **Szakszervezeti oktatás.** A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség területén befejeződött az 1983/84. évi szakszervezeti politikai oktatás. Nyolc szolgálati helyen 192-en vettek részt a tanfolyamokon. A propagandisták és a legaktívabb tanfolyamhallgatók könyvjutalmat kaptak.

— **Felkészítő tábor.** A vasút előtt álló feladatokról és az ifjúsági mozgalom időszerű kérdéseiről tartott felkészítőt a KISZ szegedi vasútüzemi bizottsága Szarvason. A négynapos felkészítő táborban a szegedi igazgatóság területéről ötvenkét KISZ-bizottsági és alapszervezeti titkár vett részt. A programsorozat keretében előadások hangzottak el, és az igazgatóság vezetőinek részvételével fórumot is rendeztek.

— **Előadás, propagandistáknak.** A Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti bizottsága az 1983/84. évi tömegpolitikai oktatás propagandistái részére felkészítő előadást szervezett. A vasút helyzete és feladatai címmel dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója tartott előadást.

HALÁLOZÁS

Május 6-án, 40 éves korában rövid betegség után meghalt Szita Szabolcsné, a GySEV Vezérigazgatóság szakszervezeti bizottságának ügyintézője. Az érettségi vizsga után több beosztásban dolgozott. 1974-ben lett Sopronban a GySEV igazgatóság adminisztrátora. 1978 szeptemberétől a vasutas-szakszervezet pénzügyi- és gazdasági osztályának ügyvitelellátója, majd később — az egyéves SZOT vezetőképző tanfolyam elvégzése után — a pénzügyi osztály üdülési csoportjának ügyintézőjeként dolgozott 1982-ig. Utána a GySEV Vezérigazgatóság szakszervezeti bizottságának ügyintézői teendőit látta el. Tizenöt éve szakszervezeti tag, tíz éve párttag. Munkáját mindig példamutató szorgalommal végezte. Munkatársai aktív közösségi emberként tisztelték és becsülték.

Hozzátartozói, férje, két gyermeke és egykori kollégái május 16-án a mosonmagyaróvári köztemetőben kísérték utolsó útjára.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik szeretett édesapánk, Rétfalvi Ferenc elhunyta alkalmából együttérzésüket fejezték ki, fájdalmunkat enyhítették és a temetésen részt vettek.

A gyászoló család

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Mi a munkaverseny? (Folytatása a 23. függőlegesben.) 13. A Balaton jege teszi. 14. Trója, másképpen. 15. Észak-afrikai város. 16. Ilyen szekér is van. 18. Egyik ruhagyárunk névbetűi. 19. ... János (1817—1882) neves költőnk. 20. Innen is lehet futóversenyt nyerni. 22. Visszafelé: egészében, franciául. 24. Fordított dalai. 25. A füzet széle. 26. Éneklő hang. 28. Az egyik minisztérium rövidítése. 30. ... juris, nagykorú. 31. Kimondott betű. 32. Női hang. 34. Több mint ismerősöm. 37. Nem nagy. 38. Török és jugoszláv váltópénz. 40. Mohamedánok szent könyve. 41. Női ivarsejt. 42. Dél-amerikai dögkeselyű. 44. Német névelő fordítottja. 45. ... pópa, egy orosz munkásszövetség vezetője. 46. Kísértet. 48. ... Péter, neves írónk. 49. Az okozat szülője. 50. Pecsenyeféle. 51. Becézett női név. 52. Indulatszó. 54. Latin fog. 56. A baromfi gyomra. 58. ... no, egybehangzóan a zenében. 60. Tilos azonos betűi. 62. Csúszós út. 64. E-vel a végén görög mitológiai alak. 65. ... Petru, volt román államférfi. 67. EL.

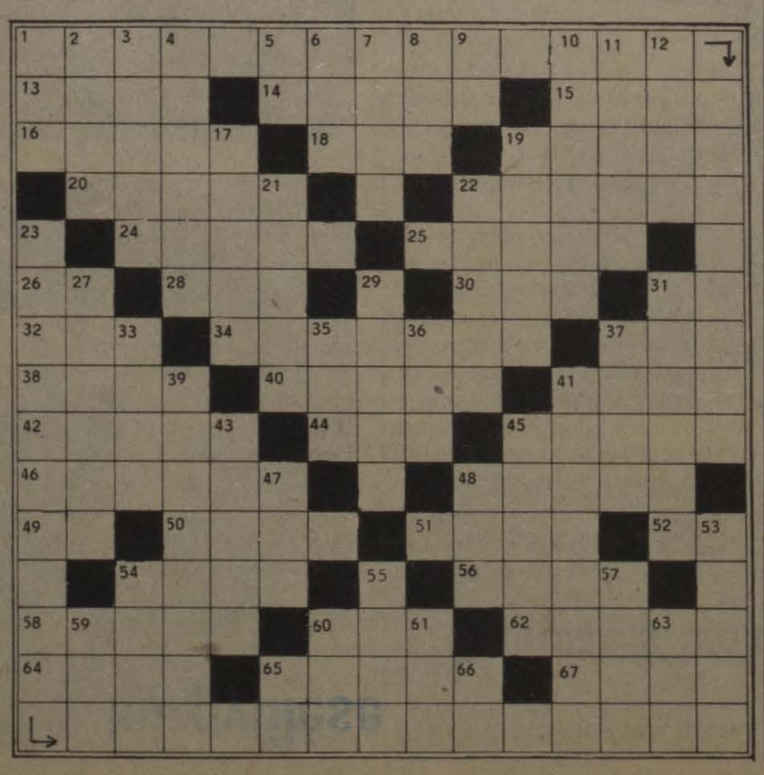
Függőleges: 1. Svéd pénz. 2. A győzelem görög istennője. 3. Csempe, idegen szóval. 4. Időmérőm (két szó). 5. Személyes névmás. 6. Meggyőződés. 7. Hegy Jeruzsálem mellett. 8. Éra. 9. Kimondott betű. 10. Szénmedence. 11. A szerelmi líra múzsája. 12. Ember, németül. 17. ... István, akadémikus. 19. Arany latin neve. 21. Kacatok. 22. Egy Pest megyei községben. 27. Nyugati gót király. 29. ... Georges (1847—1922) francia filozófus. 31. Szófia hegye. 33. Szovjet újság. 35. Mint 8. függőleges. 36. Vízi növény. 37. Kéve. 39. A rétesbe. 41. Élősködő. 43. M-mel olasz város. 45. Latin nemzetség. 47. Kettőzött mássalhangzó. 48. Ital. 53. Testrészem. 54. Dióhéjdarab. 55. Nem valóság. 57. Állati tartózkodó. 59. ... gara, vízesés. 60. Három, oroszul. 61. Ami elszáll. 63. Vigyázó. 65. Kettős betű. 66. Névelő.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 23. függőleges.

Beküldési határidő: 1984. június 15. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szocialista munkaverseny mozgalmi jellegének erősítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 8. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vértes Miklósné, Úrkút, Csokonai u. 8., Ivanek István, Budapest, XV., Zsókavár u. 54., Kelemen Sándor, Szeged, Vadász u. 8., Ravasz Ferenc, Orosháza, Bajcsy-Zs. út 118., Honti Attila, Bélapátfalva, Május 1. u. 40.



Lakáscsere

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, másfél szoba, plusz étkezős, összkomfortos, nagy erkélyes és tetőteraszos, telefonos OTP öröklakásomat hasonló nagyságú budapesti örök- vagy tanácsi telefonos lakásra. Érdeklődni a fenti címen személyesen vagy levélben, délután 17 óra után városi távhívással a 06-87-11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-lakótelepi két szoba komfortos, MÁV szolgálati lakásban lakó MÁV-nyugdíjas lakását Miskolc, Debrecen, Nagykanizsa, Pécs vagy környékén lakó MÁV-dolgozóval, akinek saját háza vagy főbérleti lakása van. Telefon: 774-578, levélcím: Budapest, 1364 postafiók 158.

Elcserélném Budapest VI., Rippl-Rónai u. 21. IV. em. 6/b. szám alatti egy szoba összkomfortos, gázfűtésű tanácsi lakásomat hasonlóra, esetleg MÁV-bérlakásra, a Keleti pályaudvar környékén, első emeletig. Levélcím: Veres Imre, 1068 Budapest, Rippl-Rónai u. 21.

Elcserélném MÁV-szolgálati lakásomat, mely 50 négyzetméteres, magas, világos, komfortos, tanácsi lakásra, vidékire is. Cím: Filep György, Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 40. 1087. Telefon: 370-897 egész nap.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, kertes lakásomat tényleges MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben lévő tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: Tóth Józsefné, 1154 Budapest, Csanádi u. 13.

Elcserélném Budapest VIII., Práter u. 7. fszt. 1. alatti egyszoba-konyhás, félkomfortos tanácsi lakásomat két szoba komfortosra, Budapesten vagy környékén, 60 km-en belül. MÁV-lakás is érdekel. Pikács Lászlóné.

Elcserélném a Ferihegyi Repülőtértől pár percre, Vecsés központjában lévő két szoba, konyha, fürdőfülkés, a közelmúltban teljesen felújított tanácsi bérlakást MÁV-bérlakásra Budapest területén, vagy a Balaton északi partján Tapolcáig. Érdeklődni lehet: Kövér Pálné 314-761 és a 41-41 vagy 41-87 telefonszámokon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. X. em. 60. alatt levő egyplusz félszobás MÁV-bérlakásomat egy- plusz két félszobás MÁV-bérlakásra Budapest területén. Kissné, 428-592.

Elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15. IV. épület fszt. 1. szám alatti 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló méretű vagy kisebb tanácsi lakásra, tényleges állományú MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 429-701, vagy a 34-85 telefonszámon reggel 8-tól 16 óráig.

Elcserélném kétszobás, komfortos, budai telefonos MÁV-bérlakásomat másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni lehet a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélnék budai egyszobás, komfortos, telefonos, utcai II. emeleti, 48 négyzetméteres MÁV-bérlakást tanácsi kétszobás, komfortos, telefonosra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 104. sz. IV. em.-en levő másfél szobás, összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV-lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/c. alatt levő MÁV-lakótelepi egy- plusz két félszobás, étkezős, komfortos, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi bérlakásra. Lakótelepi is lehet. Érdeklődni a 643-359-es telefonszámon, minden kedden 16-18 óra között.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. JÚNIUS 14.

A TARTALOMBÓL:

A vasutasok szociális helyzete 2. oldal

Indul a gyerek üdülni 3. oldal

125 éves a miskolci vasút 4. oldal

Tanárnak készült, vasutas lett 5. oldal

Májusi gyorsmérleg

A csökkenő áruforgalom ellenére többet késnek a vonatok

Májusban a vasút 10 millió 771 ezer tonna árut fuvarozott, ami a tavalyi májusi értéknek 94,7, a tervezettnek pedig 96,7 százaléka. A belföldi áruszállítás volumene is alacsony maradt. Az elszállított 6 millió 401 ezer tonna 95,3, illetve 98,4 százalékos teljesítésnek felel meg.

Kedvezőtlen jelenség, hogy — az év első négy hónapjától eltérően — a nemzetközi áruforgalomban is jelentős csökkenés tapasztalható. Kivéve az exportot. *Kiviteli forgalomban ugyanis a vasút 907 000 tonna árut szállított, ami a bázishoz képest 102,3 és a tervezetthez viszonyítva 98,6 százalékos teljesítés.* Külföldről — behozatali forgalomban — 1 millió 636 ezer tonna áru érkezett vasúton, ami a bázisértéknél 8,9, a tervezettnél 6,3 százalékkal kevesebb mennyiség. Ennél is kedvezőtlenebbek a *tranzit* áruforgalom májusi adatai. Annak ellenére, hogy a vasút számos intézkedést tesz a tranzit áruszállítás fokozására, májusban az előző évinél 8,6, a tervezett mennyiségnél pedig 15,5 százalékkal volt alacsonyabb a MÁV vonalain átmenő áruk volumene.

A nagyobb áruszállítási távolságot képviselő nemzetközi forgalom csökkenésének hatásaként *lényegesen kisebb az áruszállítási teljesítményt kifejező árutonna-kilométer is.*

A belföldi tömegáruk közül szénből 9,3 százalékkal, kőből 10,4, téglából, cserépből 9,8, mészből 6,4, cementből 8,3, műtrágyából 6,9 százalékkal kevesebbet, míg kavicsból 3, cementgyártmányokból pedig 7 százalékkal többet fuvarozott a vasút, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

A *záhonyi átrakókörzet* belépő áruforgalma a bázishoz viszonyítva májusban 8—9 százalékos csökkenést, míg a kilépéseké csaknem ugyanolyan arányú növekedést mutatott. *Az átrakások üteme megfelelt az érkezésnek*, így a széles nyomtávú maradvány napi átlagos értéke 40 százalékkal csökkent. A kilépő normál nyomtávú vagonok gyorsabb ütemű fogadása következtében a kilépésre váró rakott kocsik napi átlagos maradványa is 34,5 százalékkal volt kevesebb.

A *kocsiforduló idő-értéke* a bázishoz viszonyítva 3,5, a tervhez képest 2,3 százalékkal növekedett a hazai hálózaton. *12,3 százalékkal emelkedett a géprevárás eseteinek a száma, és 10 százalékkal a gépácsorgások mennyisége.* Jó eredmény ezzel szemben, hogy a vonatfeloszlatások száma a bázishoz viszonyítva 46,5 százalékkal csökkent.

Májusban — előzetes adatok szerint — *20 millió utast szállított a vasút*, ami a bázisérték 100,5 százaléka, illetve a tervhez képest 102,6 százalékos teljesítmény. A személyszállítás minősége — a menetrendszerűséget alapul véve — 0,1 százalékkal javult, de az egy késetten közlekedő személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő — a bázishoz viszonyítva — 1,8 perccel növekedett.

Magyar—szovjet vasúti tárgyalások

Üzemlátogatás Záhonyban

Május 14—16-a között hazánkban tartózkodott *N. Sz. Konarjov*, a Szovjetunió vasútügyi minisztere. *Pullai Árpád* közlekedési miniszter meghívására tárgyaltak az együttműködés fejlesztéséről, a külkereskedelmi áruszállítási terv teljesítéséről és a műszaki fejlesztésről.

Megállapították, hogy 1983-ban 13 millió tonnánál több export és tranzit küldemény érkezett Magyarországra és közel három millió tonna volt a Szovjetunióba irányuló áru. Az idén az első négy hónapban a szovjet fél mintegy tíz százalékkal teljesítette túl szállítási tervét. A kifelé irányuló áruk mennyisége kevesebb volt a tervezettnél ami a fuvaroztatók hibájából adódott. Tavaly 25 százalékkal nőtt a nagykonténeres áruszállítás.

A szovjet vasúti delegáció május 16-án a záhonyi átrakókörzet munkájával ismerkedett. *N. Sz. Konarjov* minisztert elkísérte *Pullai Árpád* közlekedési miniszter, *Urbán Lajos* közlekedési államtitkár és *Mészáros András*, a MÁV vezérigazgatóhelyettese. Részt vett a látogatáson *Varga Gyula*, a Szabolcs—Szatmár megyei pártbizottság első titkára is. A vendégeket az üzemigazgatóság vezetői fogadták. A körzetben folyó munkáról *Rigó Zoltán* üzemigazgató adott tájékoztatást. Elmondotta többek között, hogy a záhonyi körzetben olyan létesítményeket helyeztek üzembe, amelyek képesek a mainál nagyobb menyiségű áru fogadására is. Amennyiben a kapacitás lehetővé teszi, szívesen vállalnak átrakást a széles nyomtávú kocsikba is. Ugyanezt a célt szolgálja a most épülő tengelyátszerelő csarnok, ami nemcsak egy átrakási műveletet szüntet meg, hanem segíti a gyors árutovábbítást is.

A tárgyalásokat záró rövid ünnepségen N. Sz. Konarjov szovjet vasútügyi miniszter elmondta, hogy elégedettek a megbeszélések eredményeivel. Mindent megtesznek annak érdekében, hogy a közös munka javuljon. A záhonyi átrakókörzetről szólva kiemelte, hogy mintaszerű csomópontot talált, ahol mind a technikai és műszaki felszereltség, mind pedig a dolgozók szociális ellátása példás.

Válaszbeszédében Pullai Árpád közlekedési miniszter hangsúlyozta, hogy az eredmények elsősorban azoknak köszönhetők, akik a vasúti közlekedésben, a záhonyi átrakókörzetben dolgoznak. A siker alapja a határkörzetek együttműködése, ezért nagyra becsülik a szovjet vasutasok tevékenységét. Mindezt még jobb szakmai munkával, emberi kapcsolatokkal lehet erősíteni.



N. Sz. Konarjov és Pullai Árpád kicseréli a tárgyalások jegyzőkönyvét

Rendkívüli elnökségi ülés

Gyócsi Jenő kitüntetése



Gáspár Sándor méltatta Gyócsi Jenő érdemeit (Skoda László felvétele)

A vasutas-szakszervezet elnöksége május 18-án rendkívüli ülést tartott, melyen részt vett *Gáspár Sándor*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke. Az ülés kötetlen beszélgetéssel kezdődött, majd *Koszorús Ferenc* főtitkár a MÁV helyzetéről és szakszervezetünk időszerű feladatairól tartott tájékoztatót.

A tájékoztató után ünnepélyes eseményre került sor. A főtitkár, 70. születésnapja alkalmából, a testület és a tagság nevében köszöntötte *Gyócsi Jenőt*, szakszervezetünk elnökét. Hosszan méltatta munkásságát, küzdelmekkel teli, eredményes életútját.

Gyócsi Jenő együtt nőtt fel a magyarországi forradalmi munkásmozgalommal. A nagy társadalmi sorsfordulók, a forradalmi tettek időszakában mindig azok között volt, akik a munkásosztály ügyéért, a társadalmi haladásért harcoltak.

Pályafutását 1933-ban a Keleti pályaudvaron kezdte villanyszerelőként. Később lakatos, majd mozdonyvezető lett a ferencvárosi fűtőháznál. Már fiatalon a szakszervezeti mozgalom aktivistája. 1945-től 1949-ig a Vasutasok és Hajósok Szakszervezetének a főtitkári tisztét töltötte be. Ezután a pécsi vasútigazgatóság vezetője, majd a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium főosztályvezetője. A MÁV Vezérigazgatóságon többek között szakosztályvezetői teendőket látott el. Kérésére, korengedménnyel, 1972-ben vonult nyugdíjba.

A vasutas-szakszervezet központi vezetőségének elnöki tisztét 1967 óta tölti be. 1945. januárjában, a szovjet csapatok felszabadító harca után a IX. kerületi pártszervezetnél lépett be a Magyar Kommunista Pártba. Részt vett a vasút újjáépítéséért indított mozgalmak szervezésében, irányításában. *A legnehezebb időszakban is kiállt a szocializmus, a párt ügye mellett.* Az ellenforradalom idején bátran szembeszállt a téves eszmék hirdetőivel, intézkedéseivel, segítette a Forradalmi Munkás-Paraszt kormány törekvéseit. Munkáját valamennyi beosztásban kommunistára jellemző példamutatással látta el.

Tevékenységét, munkásságát az utóbbi évtizedekben több kormánykitüntetéssel ismerték el. Most, 70. születésnapja alkalmából, *az Elnöki Tanács a Szocialista Magyarországért Érdemrendet adományozta Gyócsi Jenőnek. Koszorus Ferenc* ebből az alkalomból megköszönte azt a segítséget, amelyet a vasutas-szakszervezet irányításához, a vasutasok érdekeinek képviseletéhez adott az évek során.

A kitüntetést Gáspár Sándor elismerő szavak kíséretében adta át Gyócsi Jenőnek.

Vasúti szolgálat a tavaszi BNV-n

A Budapesti Nemzetközi Vásáron az idén a MÁV pavilonjában raklapokat, konténereket állítottak ki. A bemutatótermet mintegy ötvenezren keresték fel. A pavilon hattagú rendezőgárdája (Moldován Tamásné irányításával) minden tőle telhetőt megtett a közönség tájékoztatásáért. A többi között expressz-vonati menetrendről, családi, diák és nyugdíjas hétközi utazásokról szóló, ízlésesen szerkesztett *szórólapokat osztottak* a látogatóknak. Az ideiglenes pénztár és információs iroda előtt is legalább tizenötezren fordultak meg, hogy a vonatok indulásáról érdeklődjenek, és érvényesítsék a 33 százalékos menetjegyüket.

A MÁV-pavilon tárgyalótermében az *Interfrigó* és az *Interkonténer* szakemberei tanácskoztak a további együttműködésről. Az említett két szakintézmény oda hívta meg a nagyobb szállíttatóit: a ZÖLDÉRT-tet és a hűtött, illetve a mirelit árukat forgalmazó vállalatokat. *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes például a vasúttal együttműködő határforgalmi szervek (határőrség, vám- és pénzügyőrség, állat és növényvédelmi hatóság) vezetőinek adott találkozót.

Tongori Imre, a Budapesti Vasútigazgatóság vezetője a területen működő öt legnagyobb fuvaroztató (a Csepel Művek, a Ferroglobus, a Tatabányai Szénbányák, a Dorogi Szénbányák és az Oroszlányi Szénbányák Vállalat vezetőivel találkozott. A tanácskozás alkalmat adott arra is, hogy a vezetők ne csak a vasútnak, hanem egymásnak is elmondják a szállítási gondjaikat.

S. R.

Itt a nyár

Június 18-án kezdődik a gyermeküdültetés

Itt a nyár, hamarosan megkezdődik az iskolások vakációja is. Június 18-án a balatonkenesei üdülő fogadja a beutalt vasutas gyerekek első csoportját.

Az elmúlt esztendőben *Balatonkenesén, Kőszegen, Bodrogolasziban* és *Tatán* 3710 gyerek üdülhetett, SZOT üdülőben pedig 1395-en pihenhettek. Külföldön (Olaszországban, Ausztriában, az NDK-ban, a Szovjetunióban és Lengyelországban) csereüdülés keretében majdnem kétszázan nyaralhatnak évente.

Ezen a nyáron vállalati üdültetésben *3680 gyerek vehet részt.* Külföldön 200-an, SZOT-beutalóval pedig 1115-en üdülhetnek.

A prágai nemzetközi szemináriumon napirendjén

A vasutasok szociális helyzete

A vasutasok nemzetközi fóruma, a nemzetközi vasutas-szakszervezeti szeminárium ez év április 9—14-e között Prágában tartotta hetedik ülését. Az ülésen 28 ország 40 vasutas-szakszervezetének képviselője vett részt, és három nemzetközi szervezet: az UIS, a BIT és a FIOST képviseltette magát. Szakszervezetünk delegációját Koszorus Ferenc főtitkár vezette. A szeminárium napirendjén a vasutasok szociális helyzete szerepelt, amelyet — az eddigi hagyományoknak megfelelően — négy tőkés és négy szocialista ország vasutas-szakszervezeteinek írásos előterjesztése mutatott be.

Az ülés elnöki tisztjét *Frantisek Vala*, a csehszlovák vasutas-szakszervezet elnöke és *Alphonse Tonneaux*, a szeminárium munkacsoportjának belga vezetője töltötte be. Alphonse Tonneaux megnyitó beszédének bevezetőjében hangsúlyozta azt a közös törekvést, amely célként tűzte ki a vasutasok szociális helyzetének és munkakörülményeinek javítását.

Határozott állásfoglalás

— A közös célok pontosítása érdekében különös figyelmet kell fordítanunk arra a három elemre, amely a vasutasok szociális és szakmai problémáinak eredője: *a világ jelenlegi gazdasági rendje, a vasutasok közlekedési szektorban elfoglalt helye, valamint a gazdasági és műszaki eredmények visszaesését előidéző társadalompolitikai koncepciók.* Nem való a szakszervezeti mozgalomba az, aki elfogadhatónak tartja a jelenlegi gazdasági világrendet, amelyet a világ stabilitását és békéjét fenyegető egyenlőtlenségek, a fejlődő országok növekvő eladósodása, a növekvő protekcionista mesterkedések és megszorítások jellemeznek a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok terén, hangsúlyozta, majd így folytatta:

— *Határozottan kiállunk egy új gazdasági világrend mellett, amely korrigálja a mai igazságtalanságokat és egyenlőtlenségeket, nemzetközi kooperációval helyettesíti a jelenlegi kizsákmányolást, figyelembe veszi a népek közötti megnövekedett kölcsönös függőséget, a tőkés, a szocialista és a fejlődő országok közötti gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésére törekszik és ezáltal hozzájárul az általános és kiegyensúlyozott gazdasági növekedéshez és a közlekedés fejlődéséhez.*

Az energetikai problémák kiélezettsége és az embereknek a jobb környezet és életminőség utáni vágya ellenére a tömegközlekedés — de különösen a vasúti közlekedés — egyáltalán nincs irigylésre méltó helyzetben. Nagyon gyakran nem ismerik fel alkalmasságukat arra, hogy bennük a gazdasági és társadalmi követelmények összhangba kerülhetnek. *A vasutasok jobb szociális körülményeiért folytatott harcunk párosul egy olyan közlekedési politikáért indított akciónkkal, amelynek célja, hogy minden közlekedési ágazat elnyerje az őt megillető helyet,* a közlekedésnek azt a területét, amelyet a legkisebb gazdasági és társadalmi ráfordítással tud működtetni.

Minden eddiginél határozottabban kell követelnünk, hogy azokat a lemaradásokat, amelyek a vasutak korszerűsítése és modernizálása terén felhalmozódtak demokratikus tervezéssel pótolják. Fenntartás nélkül hirdetjük azt is, hogy a gazdaságnak a társadalom szolgálatában kell állnia és a technológiai haladásnak az általános jólét növekedésében kell megnyilvánulnia, beleértve azokat a dolgozókat is, akiknek a munkaterületén az új technológia alkalmazására sor kerül. Megállapíthatjuk, hogy szakmánk területén nem mindenben értjük meg egymást, amikor általánosságban tekintjük át a világ helyzetét és megvonjuk a foglalkoztatás csökkenésének, a társadalmi vívmányok elleni támadások s a munkakörülmények súlyosbodásának a mérlegét, továbbá olyan intézkedésekét, *amelyeket a vasutasok ellen hoznak a válság ürügyén.* Ezért, hogy a vasutasok helyzete mindenütt javuljon, meg kell határoznunk azokat a feltételeket, amelyeknek az új technológiák bevezetését alá kell rendelni. Itt elsősorban a tervezésre gondolok, amelynek célja ezeknek a technológiáknak az alkalmazása, a társadalmi egyetértésre, amelyhez a szakszervezeteknek a maguk részéről csatlakozniuk kell és a szociális tartalomra, amelynek ezt kísérnie kell.

A vasutasoknak meg kell kapniuk részüket a termelékenység növekedésének eredményeiből. A vasutasok jogosan tarthatnak igényt olyan szociális helyzetre és intézményrendszerre, amely arányban áll az általuk biztosítandó szolgálat sajátosságaival és nehézségeivel.

Alphonse Tonneaux a következő gondolatokkal zárta beszédét:

— Ennek a tanácskozásnak a megnyitásakor nem hallgathatom el azt, ami napjainkban valóban alapvető gondunk: *mi az értelme annak, hogy meghatározzuk a jobb élet- és munkakörülmények feltételeit, ha közben elveszíthetjük legdrágább kincsünket, ami minden másnak is feltétele; a békét!* A vasutasokat, éppen úgy mint a többi dolgozót, erősen nyugtalanítja a nemzetközi helyzet súlyosbodása, a féktelen fegyverkezési hajsza és a nukleáris konfliktus veszélye. Valamennyi dolgozóval együtt a vasutasok is követelik a fegyverkezési hajsza megállítását, és a fegyverek ellenőrzött, kölcsönös alapon történő csökkentését. Tárgyalásokat követelnek e célok érdekében, és elutasítják a fenyegetést és a katonai erőhöz való folyamodást a vitás kérdések megoldásában. Mint minden dolgozó, a vasutasok is elutasítják, hogy egy nukleáris háború áldozataivá váljanak. Az enyhülésért, a békéért és a nemzetközi együttműködésért szállnak síkra.

A kibontakozás feltételei

Az előterjesztett anyagok vitájában figyelmet keltő volt *Sergio Mezzanotte*, az olasz vasutas-szakszervezet (FILT—CGIL) képviselőjének felszólalása. Bevezetőjében utalt arra, hogy Olaszországban a nagy szakszervezeti szövetségek közötti kapcsolat válságban van. A kormánynak az infláció leküzdésére hozott intézkedései véleménykülönbséget idéztek elő a szakszervezeti mozgalomban. Körülbelül két hónappal a viták kirobbanása után nem jöttek még létre azok a feltételek, amelyek gyorsan kivezetnék a szakszervezeteket ebből a helyzetből.

Él bennünk a szándék, hogy az egység újból létrejöjjön, mert a jelenlegi megosztottság csak vereséggel végződhet — hangsúlyozta —. Az olaszországi szakszervezetek új egységének megteremtése mellett elengedhetetlen a szakszervezeti erők nemzetközi összefogása, amely a súlyos problémák miatt ma szükségszerűbb mint valaha. Csak ilyen módon lehet sikeresen szembeszállni a gazdasági válsággal és eredményeket elérni a társadalmi átalakulás útján. Az olasz vasutat sem kerülte el ez az általános hatás, sőt a forgalom visszaesése arányaiban még nagyobb volt más országokénál. *A vasút deficitje ez év végére meghaladja a tízmilliárd lírát.* A jelenlegi szállítási rendszer valóban jól tükrözi a vasút háttérbe szorításának a tendenciáját. Bár ez a jelenség más nyugati országokban is megtalálható, Olaszországban különösen erős.

A közlekedési miniszter a közelmúltban jelentette ki, hogy integrált szállítási rendszerrel a költségeket az európai átlagra (7%) mérsékelve 10 milliárd lírát lehetne megtakarítani. Ezért a szakszervezetek követelik, hogy hajtsanak végre reformot a személy- és áruszállításban, amelynek lényege, hogy a különböző szállítási módok közötti viszony ne a versengésen, hanem a fokozatos kiegyenlítődésen alapuljon. *Követelik, hogy a kormány fogadja el a vasúti reformtörvényt, amely a vasútnak kedvezőbb működési feltételeket biztosít, a dolgozóknak pedig garantálja elért vívmányaikat.* Ugyancsak szorgalmazzák a szakszervezetek egy általános szállítási terv és egy hosszú távú vasúti beruházási terv kidolgozását 1986—2000-ig. Az olasz vasutas-szakszervezet e feltételek teljesítése esetén tartja valószínűnek a kibontakozást.

A technikai fejlődés hatása

A szeminárium résztvevői érdeklődéssel hallgatták a szovjet vasutas-szakszervezet elnökének, *Nyikolaj Kovaljovnak* a beszédét, aki a szocialista országok szemszögéből foglalkozott a technikai fejlődés kérdéseivel.

— A rendkívül dinamikus tudományos-technikai fejlődés sok olyan közös problémát hozott magával, amelyek egyformán érintik és érdeklik a különböző országok szakszervezeteit, függetlenül az adott ország politikai hovatartozásától — mondotta —. Ez objektíve növeli a nemzetközi szakszervezeti mozgalom különböző osztagai együttes fellépésének szükségességét, olyan problémák megoldása érdekében, mint a szakmai továbbképzés, az oktatás, a munkakörülmények javítása, a munkavédelem és az egészségvédelem. Felvetődik a kérdés: *mit hozhat a tudományos-technikai forradalom a dolgozóknak, ezen belül a vasutasoknak?* A tudományos-technikai forradalom világjelenség, azonban megjelenési formái, mozgató rugói és társadalmi utóhatásai a különböző társadalmi berendezkedésű országokban nem lehetnek azonosak.

A profithajsza körülményei között a tudományos-technikai haladás kiszorítja a termelő munkából a dolgozók egyes csoportjait, növeli a munkanélküliséget, romlik a természeti és termelési környezet helyzete. Előtérbe kerül az önmegtérüléses közlekedési rendszerek alkalmazása, meghiúsul a dolgozók érdekeit szolgáló egységes közlekedési és szállítási politikai végrehajtása. Az ilyen fejlődés joggal váltja ki a dolgozók aggodalmát a tőkés országokban. Hiszen a munka termelékenységének gyors növekedése nyomán a munkahelyek egy része feleslegessé válik, felszabadul a munkaerő. Ezzel szemben a szovjet gazdaság fejlődésének gyors üteme, új, jelentős területi-termelési rendszerek létrehozása, új ágazatok megjelenése és fejlődése növeli a szakemberigényt és ennek a megnövekedett igénynek egy meghatározott részét a működő vállalatoknál felszabaduló munkaerővel lehet és kell kielégíteni. *A Szovjetunióban a munka termelékenységének növekedése, a termelési tevékenység intenzív fejlődése humánus jellegű,* nem vezet munkanélküliséghez és semmi esetre sem sérti meg az állampolgárok alkotmányos jogait.

A tudományos-technikai haladás véghezvitelében, eredményeinek hasznosításában jelentős szerep jut a szovjet szakszervezeteknek. A szakszervezetek gazdasági munkája szorosan összefügg az érdekvédelmi feladatok megoldásával. *A Szovjetunióban a szakszervezetek azért foglalkoznak a munkatermelékenység, a termelés kérdéseivel, mert a szocializmus viszonyai között ez az érdekvédelmi feladatok ellátásának egyetlen helyes útja.* A szakszervezetek hatékony részvétele mellett fejlődik és korszerűsödik a szakmunkásképzés.

Történelmi tanulságok

A vasútnál a tudományos-technikai forradalom szorosan összefügg a szociális problémák megoldásával, ami magában foglalja a munkakörülmények javítását, az egészségre ártalmas munkahelyek felszámolását, a munka termelékenységének javítását. *A szovjet vasutasok, de minden szovjet ember számára is a tudományos-technikai haladás pozitív és visszafordíthatatlan folyamat,* ezért nagyon hátrányos lenne lemondani eredményeiről, fékezni kibontakozását és hatását.

Az elmúlt évtizedek történelmi tanulságai egyértelműen bizonyítják, hogy a tudományos-technikai forradalom eredményeinek felhasználása növeli az ember lehetőségeit, képességeit környezete megismerésére és megváltoztatására. *A humánus célokat szolgáló tudományos-technikai forradalom lehetőséget nyújt az életszínvonal jelentős javítására, a szabad idő növelésére, segít megteremteni a személyiség harmonikus fejlődésének feltételeit.* Nem kétséges azonban, hogy a felsorolt problémák sikeres megoldása csak békés körülmények között válhat lehetővé. A béke a világ dolgozóinak közös, féltett kincse. Felismerve saját szerepüket és felelősségüket a szovjet vasutasok, együtt az egész szovjet néppel, minden tőlük telhetőt megtesznek a béke megőrzéséért — fejezte be beszédét Nyikolaj Kovaljov.

Az ismertetett felszólalásokon kívül még számos szakszervezet képviselője szólt a vasút helyzetéről, egyre növekvő problémáiról. A résztvevők szükségesnek tartották annak hangsúlyozását, hogy az európai vasúti rendszer válságban van és a szakszervezeteknek harcolni kell annak technikai fejlesztéséért.

A résztvevők ezután a nyugdíjba vonult Alphonse Tonneaux helyett, a szeminárium munkabizottságának új elnökévé *Ernst Haart*, az NSZK vasutas-szakszervezetének elnökét választották meg.

A tanácskozás végén a küldöttek memorandumot fogadtak el, amelyben rögzítették azokat a fő célokat és törekvéseket, amelyeket a vasutas-szakszervezeteknek a következő években célszerű lesz követni.

Baranyai Zoltán

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Osztrák ifjúsági delegáció látogatása szakszervezetünknél

Szakszervezetünk meghívására május 21-től 26-ig hazánkban tartózkodott az osztrák vasutas-szakszervezet négytagú ifjúsági delegációja. Látogatásuk célja elsősorban az volt, hogy megismerkedjenek szakszervezetünk tevékenységével, a vasutas fiatalok érdekvédelmével, élet- és munkakörülményeivel. A vendégeket fogadták szakszervezetünk vezetői, köztük *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Tolnai Ildikó* titkár is.

A delegáció tagjai itt-tartózkodásuk során meglátogatták többek között a balatonboglári vasutasüdülőt, a kaposvári nevelőotthont. Megismerkedtek a szolnoki körzeti üzemfőnökség és a debreceni területi szakszervezeti bizottság munkájával, a fiatalok érdekében kifejtett tevékenységükkel.



Az osztrák fiatalok (Skoda László felvétele)

Nők a békéért

Dunakeszin, a József Attila Művelődési Központban nőgyűlést rendeztek a béke és barátsági hónap jegyében az MSZMP, a Hazafias Népfront, illetve a KISZ Városi Bizottsága, valamint a tömegszervezetek szervezésében.

A békedemonstrációra érkezők, az előcsarnokban és a színházteremben, a város, valamint Göd és Fót asszonyainak és lányainak szép, művészi értékű kézimunka kiállításában gyönyörködhettek, melynek ünnepélyességét fokozta a szebbnél szebb virágokból összeállított színpompás bemutató.

A város 2. számú óvódásai *„Békében szeretnénk élni"* című versösszeállítással köszöntötték a nagygyűlés résztvevőit, melyen jelen volt *dr. Vándor Ferencné*, a Magyar Nők Országos Tanácsa képviseletében, *dr. Balogh Miklósné*, az Alkoholizmus Elleni Állami Bizottság titkárságának vezetője, *Rónai Árpád*, a városi pártbizottság első titkára, *dr. Monori Balázsné*, a Hazafias Népfront Pest megyei Bizottsága alelnöke, a nőbizottság vezetője, valamint a város, Fót és Göd nagyközségek társadalmi és gazdasági vezetői.

Szigeti Sándorné, a városi pártbizottság titkára megnyitó beszédében kiemelte: a béke megvédése az a nemes indíték, amely napjainkban a földkerekség asszonyainak és lányainak millióit egyesíti, hitet téve az emberiség jövőjének, boldogságának megóvása mellett.

Ezt követően, *dr. Tari Endre*, a vasútegészségügyi igazgatóság vezetője, a MÁV Béketanács elnöke, a nőgyűlés szónoka hangsúlyozta: a haladás, az építő munka legfontosabb s egyben elengedhetetlen külső feltétele: a békés környezet, a béke.

Egy földrajzilag olyan kis ország is, mint hazánk, nagy szerepet vállalt és vállal a nemzetközi politikai légkör enyhüléséért, a biztonságért és a leszerelésért. Valamennyiünknek segíteni, támogatni kell ezt a nem könnyű, mindannyiunk számára életbevágó békepolitikát.

Befejezésül dr. Vándor Ferencné átadta az Országos Béketanács oklevelét a Hazafias Népfront dunakeszi nőbizottsága nőklubjának, kimagasló közéleti tevékenységük, a béke megvédéséért és közösségformáló tevékenységük elismeréseként.

Vetési Imre

Búcsú a szakközépiskolától

Ballag már a vén diák

Az újhatvani közgazdasági és vasútforgalmi szakközépiskolában 1978-ban indult a vasútforgalmi képzés. Nógrád, Heves, Pest és Szolnok megyékből járnak ide a diákok, hogy az iskola elvégzése után a MÁV-nál szolgálattevők vagy kereskedelmi szakemberek legyenek. Az idén 26 diák ballagott, köszönt el az iskolától, a tanároktól. Az ünnepségen *Máté József* igazgató búcsúzott el a végzősöktől, majd *Kutas Béla*, a miskolci vasútigazgatóság dolgozója jutalmakat adott át a legjobbaknak.

(Szabó Sándor felvétele)



Ha vége a tanévnek

Indul a gyerek üdülni

Egy felnőttel hányan utazhatnak? * Zsák a foltját * Akit vissza kell vinni * A tábor nem kórház!

Kelemen Ferenc tizennégy éve — nyugdíjazása óta — a *pécsi területi* szakszervezeti bizottság üdülési felelőse. Munkáját becsülettel, lelkiismeretesen végzi. Az elmúlt évi vállalati gyermeküdültetésről elmondta, hogy Kőszegre 56, Balatonkenesére 180 gyermeket tudtak elküldeni. Később, pótkeretként az újonnan nyitott tatai gyermekudülőbe még 107 gyerek részére biztosítottak nyaralási lehetőséget.

A gyermeküdültetés nagy felelősséggel jar. Az idei szezonra való felkészülést is idejében megkezdték, hogy ezúttal is sikeresen bonyolíthassák le a nyaraltatást

A kísérő felelőssége

— *Hány fős gyermekcsoport utazhat balesetmentesen egy kísérővel?* — kérdeztük.

— Jelenleg nincs egyetlen olyan kísérő sem, aki 15 gyermeknél többnek a kísérését vállaná — mondja — Gondolja végig! Az a 7—14 éves gyerek legalább két nehéz csomaggal utazik. Egyik általában a hátán, a másik — bőrönd vagy szatyor — a kezében. A vonatlépcső magas; középállomásaink nem rendelkeznek magasperonnal. Amíg a kísérő a le- és felszállásnál segédkezik, nem tud felügyelni a már leszálltakra, illetve a még fenn lévőkre. Ez már balesetforrás! Vagy — különösen késett vonatok esetében —, a kísérőnek érdeklődés céljából el kell hagynia a csoportot. De hát elhagyhatja? Minden együttesben akad egy-két igen élénk gyerek, aki fegyelmezetlenségével rossz hatással lehet az egész csoportra.

Gyakorló szülők voltak

— *Milyen eligazítast kapnak a kísérők az utazás előtt?*

— A kísérést vállaló dolgozókat az önként jelentkezők közül választjuk ki, s balesetvédelmi oktatást kapnak. Ha mód van rá, „találkoztatjuk" őket gyakorlott kísérőkkel. A tapasztalatcsere hasznos. A *megbízólevél* átadásakor megkapják az utazás teljes „forgatókönyvét", a vonat indulásának, érkezésének, az átszállásnak az idejével, helyével, s az üdülőre vonatkozó szállás- és étkezés lehetőségének feltüntetésével. Az üdülés befejezésekor például már előző este meg kell érkezniük az üdülőbe, hogy másnap korán reggel — táborbontáskor —, visszavehessék a gyerekeket. *A kísérés — munka.* Fizikailag is kimeríti kísérőinket. Talán ezzel magyarázható kis számuk.

Németh Lászlóné, a pécsi BFF üzemgazdasza az elmúlt nyáron másodmagával vállalt gyermekkísérést. Így emlékszik vissza:

— Az volt az első utunk. A másik felnőttel együtt gyakorló szülők voltunk, biztunk magunkban. Utazás előtt felkészítettek benünket a várható problémák megoldására, de a „gyermekkísérés tudománya" lélekjelenlét nélkül mit sem ér. A saját gyerekemet ismerem, de vigyázni — felelősséggel — a máséra a másokéra nehezebb. A csoportnévsort előre megkaptuk. Volt köztük ismerős, először velük értettünk szót. Lassan a többiek is érdeklődni kezdtek: milyen állomásokon utazunk át, mikor érünk oda, lehetek-e egy szobában a testvéremmel? Valamennyien tele vannak az utazás izgalmával, szorongással — s korán keltek. Álmosak. Odautazáskor mindenki jó magaviseletű.

— S hazafelé?

— *Nyaralás közben kialakulnak a jó értelemben vett barátságok, de a zsák is megtalálja a foltját.* Magabiztosabbakká, önállóbakká válnak a gyerekek, s ez nem mindig jó.

— A szülők beutalójeggyel és egészségügyi lappal adják át gyerekeiket a kísérőknek. Ez rendben történik?

— Nem mindig. S minden szülői hanyagság a gyermeken csattan. A gyerek készül valamire, ami mégsem teljesül, *s megszégyenül a társai előtt.* A beutalójegyet mindkét szülő szakszervezeti bizottságával láttamoztatni kell. *Az aláírás, a bélyegző meglétét a kísérőnek átvételkor ellenőriznie kell.* Hogyan viselkedjünk a hiányos lap tulajdonosával? Legyünk elnézőek, kockáztatva, hogy az üdülőben már nem lesznek humánusak? Vagy zárjuk ki a nyaralásból a megszeppent gyereket? Sajnos, erre nem egy példa adódott. *A szülők maguk hozták a csoport után a gyereket,* aki aztán szófogadatlanságával torolta meg a rajta esett sérelmet . . .

— Ellenőrizniük kell az orvosi bizonyítványt is?

— Csak formailag. Azt, hogy megtörténtek a vizsgálatok. A gyerekbe nem láthatunk bele. Sajnos, a gyakorlat nem igazodik a követelményekhez. *A szülők egy része a gyermek bemutatása nélkül láttamoztatja* — ismerős orvossal —, *az egészségügyi lapot.* Az üdülő orvosa viszont nem ritkán más véleményen van a gyerek közösségbe viteléről. *Az üdülőtábor nem kórház.* Nincs betegellátó személyzete. *A már fertőzött gyermek átvételét visszautasítják.* A kísérő vissza is viszi, de néhány szülő háborog miatta, mert már programot csinált a gyermek távolléte idejére.

Megszívlelendő javaslatok

— Van-e egyéb javaslatuk, vagy kérésük a gyermeküdültetés kapcsán?

— *Hasznos lenne, ha a csatlakozó állomások hangosbeszélőn közölnék, hogy az érkező vonat melyik részén lesz a gyermekek számára fenntartott kocsi.* Tavaly — 30 gyerekkel — a keresgélés jó kis ijedtségre adott okot. Másik kérésünk a szülőkhöz szól: a gyerekek úti étkezéséhez *ne csomagoljanak sok édességet, édesített üdítőt, de annál több gyümölcsöt.* A hazulról hozott folyadék a nagy melegben hamar elfogy, s az utánpótlásra vajmi kevés lehetőség van. A szomjazó gyermek látványától a kísérő is szenved. Némelyik táborban a déli étkezésre csak a csoport átvétele után, 15 órakort kerül sor. Ilyenkor jól jön még egy kis hazai, el lehet vele ütni az éhséget és a várakozás izgalmát. Tavaly a tszbnek jelentést tettünk a hiányosságokról, s azok orvoslása, tudomásunk szerint, meg is történt. Az idén *panaszmentes gyermekkísérést remélünk.*

Klenc Tiborné

A elnökség útmutatást adott

Szakszervezeti feladatok a politikai oktatásban

Mint arról lapunk április 26-i számában is hírt adtunk, szakszervezetünk *elnöksége* április 19-én megtárgyalta a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselők képzésének 1984/85. évi feladattervét. A politikai oktatás célja a jövőben is a tisztségviselők időszerű társadalmi és szakszervezeti ismereteinek bővítése, a közéleti és munkahelyi aktivitás serkentése.

Az elnökség megállapította többek között, hogy *napjainkban különösen fontos szerepe van a szakszervezeti oktatásnak és tájékoztatásnak*, amellyel orientálni lehet a dolgozók kezdeményezőkészségét, s egyben hasznosíthatók a tapasztalatok.

Gazdálkodás és érdekvédelem

A *feladatterv* alapján fontos feladat hárul a közép- és alapszervezetekre a tömegpolitikai oktatás tartalmának és formáinak meghatározása során. Az elmúlt években a SZOT titkársága és a vasutas-szakszervezet elnöksége az időszerű kérdésekkel foglalkozó tanfolyamokon 6-7 téma feldolgozását kötelezővé tette. A közép- és alapszervezetek mindössze egy-két témát választhattak önállóan, most viszont ötöt.

A SZOT két téma feldolgozását tette kötelezővé: az MSZMP KB 1983. X. 12-i állásfoglalását, valamint a SZOT 1983. XI. 17-i dokumentumait a XXIV. kongresszus óta végzett munkáról és a további tennivalókról.

Ismét több füzetben jelenik majd meg a propagandisták tananyaga. Ezek tartalmazzák mindazokat az időszerű politikai, ideológiai, gazdasági és mozgalmi kérdéseket, amelyek a dolgozókat foglalkoztatják. Többek között olvashatnak majd az életszínvonal-politikáról, az életkörülmények alakulásáról, a külgazdasági egyensúlyról, a termelésről és az árak alakulásáról. A hallgatók megismerkedhetnek a vállalati termelés hatékonyságával, a belső tartalékok feltárásával kapcsolatos feladatokkal, a szocialista életmód alakulásának folyamatával, a fegyverkezés és békemozgalom helyzetével. Ebben a témakörben szerepelnek még az új gazdálkodási formák, a szocialista brigádok szerepe, a pályakezdő fiatalok beilleszkedésének segítése, az érdekvédelem és érdekképviselet munkahelyi feladatai.

A tagság bevonásával

A *társadalmunk kérdései* tanfolyam első és második évfolyamának tematikája változatlan, ezért új tananyag nem jelenik meg. A korábban kiadott füzetek felhasználhatók. Aktualizálásuk a propagandisták feladata. A propagandisták felkészítését végző előadók az egyes témák feldolgozása során használják fel a tömegkommunikációs eszközök ide vonatkozó tájékoztatásait, továbbá a szakszervezeti határozatokat, a demokratikus fórumok működésének tapasztalatait, a közéleti és művelődési tevékenység eredményeit, és a *Bizalmi Akadémia* füzeteit is.

A középirányító szakszervezeti bizottságok — az elnökség által elfogadott feladatterv alapján — májusban konkretizálták a politikai oktatással kapcsolatos teendőket. *Az alapszervezetek a tagság politikai oktatásának és a tisztségviselők képzésének helyzetét júniusban elemzik*, egyben meghatározzák *az új oktatási év* előkészítésének és lebonyolításának feladatait. Az szb-k és propagandistáik felhasználhatják *„A szakszervezeti tömegpolitikai oktatás a vasút területén"* című módszertani kiadványt, amely ez év elején jelent meg.

Az alapszervezetekben a tagság oktatását kiemelt politikai feladatként kell kezelni. A szervezésben vegyenek részt a kulturális, agitációs és propaganda-, továbbá az oktatási bizottságok tagjai, a szocialista brigádvezetők és propagandisták. A bizalmicsoport-, illetve szocialista brigádértekezleteken, különböző tanácskozásokon, személyes beszélgetések során fel kell hívni a figyelmet a tömegpolitikai oktatáson való részvételre. *A szocialista brigádtagoknak legyen ez követelmény.* A politikai oktatás szervezését — a gazdasági vezetők, a párt- és KISZ-szervezetek közreműködésével — augusztus végéig kell befejezni. A szakszervezeti bizottságok a propagandisták kiválasztásában és felkészítésében továbbra is számíthatnak a pártszervezetek és a gazdasági vezetők közreműködésére.

Kenese, Szoboszló, Miskolctapolca

A propagandisták felkészítésére szeptemberben és októberben szakszervezetünk 4 tanfolyamot szervez: kettőt Balatonkenesén, egyet Hajdúszoboszlón, egyet pedig Miskolctapolcán. A tanfolyamokon összesen 320-an vehetnek részt, elsősorban azok a propagandisták, akik az elmúlt 2-3 évben még nem részesültek ilyen felkészítésben.

Az új oktatási évben az szb-k az eddiginél eredményesebben hasznosíthatják a *művelődési intézmények* személyi és tárgyi feltételeit. Az információszerzés érdekében az alapszervezetek tegyék rendszeressé a felkészítők és a foglalkozások *ellenőrzését*, s ne feledkezzenek meg a legjobb propagandisták áldozatos munkájának elismeréséről sem.

Szabó Zoltánné

Fórum, sportvetélkedők

Hét üzemfőnökség fiataljai találkoztak Boglárlellén

A balatonboglári vasutasüdülőben május 19-én és 20-án rendezte meg a nagykanizsai üzemi KISZ-bizottság és a területi szakszervezeti bizottság a pécsi igazgatóság fiataljainak találkozóját, amelyen hét üzemfőnökségtől 150-en vettek részt.

A kétnapos program fórummal kezdődött. A fiatalok kérdéseire többek között Buss Károly vasútigazgató-helyettes, a területi szakszervezeti bizottság képviselője és több párttitkár válaszolt. Délután sportversenyekkel folytatódott a program. A fiatalok kispályás női és férfilabdarúgásban, asztaliteniszben, lábteniszben és sakkversenyben mérték össze tudásukat. Este szellemi vetélkedőt rendeztek, amelynek győztese Pécs csapata lett.

Másnap került sor a sportversenyek döntőire. A női kispályás futballmérkőzés győztese Bátaszék csapata lett. Második Dunaújváros, harmadik Kaposvár. A férfi csapatok közül első Dombóvár, második Kaposvár, harmadik pedig Nagykanizsa. Izgalmasak voltak az asztalitenisz-mérkőzések is. A férfiak közül a győzelmet *Halmai László* (Dombóvár) szerezte meg. A nők közül *Szabó Istvánné* (Dombóvár) lett az első. A sakkverseny legjobbja a bátaszéki *Bálint Sándor* volt. Lábteniszversenyben a dombóvári csapat jeleskedett.

A legeredményesebb versenyzők tárgyjutalmat kaptak. A sportversenyben a legtöbb pontot a nagykanizsai fiatalok szerezték.

Várfalvi Mária

Az ifjúsági törvény szellemében

Szegeden jól egyengetik a fiatal vasutasok útját

A szegedi igazgatóság gazdasági és társadalmi vezetői fontos feladatuknak tekintik *az ifjúságról szóló 1971. évi IV. törvénynek* és az annak végrehajtására hozott *kormányhatározatok* megvalósítását. Ennek érdekében elkészítették és kiadták az igazgatóság ifjúságpolitikai feladatainak végrehajtását koordináló *intézkedési tervüket*, amit korábban az ifjúsági parlamentek küldöttgyűlése fogadott el. Hogy e feladatokból *mi valósult meg*, arra a szegedi területi szakszervezeti bizottság, a vasúti pártbizottság és a KISZ-bizottság a közelmúltban tartott együttes ülésen keresett választ.

A tanácskozás témája volt többek között az újfelvételes fiatalok fogadása, a munkahelyi beilleszkedés segítése, a vasutas munka vonzóvá tétele, a fiatalok kiképzésével és a káderutánpótlással kapcsolatos intézkedések.

Ezernél több belépő

Az írásos beszámolóból megállapítható, hogy *az 1981. évi ifjúsági parlamentek óta eltelt időszakban az ifjúságpolitikai tevékenység tovább javult.*

Az igazgatóság területén 4128 fiatal dolgozik, ami az összlétszám 32,4 százaléka. Az elmúlt évben 1158 fiatal lépett a vasút szolgálatába, az újfelvételesek közel 60 százaléka.

A vasúttól kilépők között kevesebb volt a fiatal, ami egyúttal azt is jelenti, hogy nőtt azoknak a száma, akik hivatásuknak tekintik a vasutat. Ez többek között a hatékonyabb pályaválasztási tevékenységnek és a patronálási mozgalomnak köszönhető. *Szentesen és Békéscsabán például 30 éven aluli patronálók is tevékenykednek.* Ők jobban megtalálják a közös hangot a vasútra kerülő fiatalokkal. *A korszerű technika előretörése is hozzájárult a létszámhelyzet javításához. Az új munkaterületek vonzóbbá váltak.*

Vezetőkké válhatnak

Valamennyi munkahelyen biztosítottak a fiatalok részére a továbbképzés lehetőségét. E téren a legsürgetőbb feladat az általános iskolai végzettség megszerzése, a hiányzó osztályok pótlása. Sajnos még 85 fiatal nem rendelkezik ilyen végzettséggel. Jelenleg az igazgatóság területén 481 fiatal képezi tovább magát. Az utánpótlás biztosítása érdekében *ösztöndíjszerződést* is kötnek a fiatalokkal. 1981-től 7-en végeztek egyetemen, 29-en főiskolán, 74-ben szakközépiskolában, 87-en pedig szakmunkásképzőben tanulnak vasúti ösztöndíjjal.

Az arra érdemes fiatalok vezetői állásba is kerülhetnek. *Az utóbbi négy évben 84 fiatalt neveztek ki vezetői munkakörbe.* Ezzel a lehetőséggel elsősorban a BFF, az ÉHF és a pályafenntartás területén éltek. Lehet számítani a fiatalokra a munkaköri kötelességet meghaladó többletvállalások terén is. *Kommunista műszakokban 1980-tól 3,3 millió forint értékű munkát végeztek.* A szocialista brigádmozgalomban a fiatalok aránya 60-ról 83 százalékra emelkedett, a 26 ifjúsági brigádban pedig 277-en tevékenykednek.

A KISZ alapszervezetek olyan akciókra mozgósítják az ifjú kommunistákat, amelyekkel segítik a helyi gazdasági feladatok teljesítését. Az *alkotó ifjúság* pályázat keretében tavaly 96 téma feldolgozását javasolták. *A legjobb eredményt a szentesi üzemfőnökség fiataljai érték el.* Egyik pályamunkájukkal a *Moszkvában* megrendezett kiállításon elsők lettek. Az újítást beadók 37 százaléka fiatal, sőt *Szentesen ez az arány meghaladja a 97 százalékot.*

Például Vésztő

A KISZ-bizottságok és alapszervezetek munkáját az illetékes városi és megyei KISZ-bizottságok is elismerik. Az elmúlt években *a vésztői KISZ-bizottság háromszor nyerte el a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját, a szegediek munkáját pedig kétszer ismerték el hasonló módon.*

Gellért József

MEGJEGYEZZÜK

Félmegoldás — nem megoldás!

Az utóbbi időben számos, kedvező intézkedés történt Szombathely és a főváros közötti vasúti közlekedés javítására. Ezek közé tartozik a Miskolcra közlekedő gyorsvonatpár és a Déliből induló, a vasi megyeszékhelyre tartó délutáni gyors. Az utóbbi sikere a zsúfoltság miatt egyre inkább devalválódik.

A 15 óra 5 perckor induló 906-os a hivatalos vagy magánügyeit gyorsan, rugalmasan elintézők vonatává vált. Igaz az is, hogy sokan ezt a járatot választják maguknak azok közül is, akik „biztos, ami biztos" az esti Savariára váltanak helyjegyet.

Május 16-án és 17-én a 906-os gyorsvonat első osztályú fülkéiben háromnegyed 3-kor egyetlenegy szabad ülőhely sem volt. A méltatlankodó utasokat, miközben másutt kerestek helyet maguknak — ha találtak — nem nagyon elégítette ki az a magyarázat, hogy általában ez mindig így van!

Most, amikor a MÁV a szolgáltatások színvonalát akarja emelni, kár ezt gyakorlati példákkal hihetetlenné tenni. A színvonal, az utazóközönség jobb ellátása nem a szavaktól, hanem a tettektől lesz jobb. Egy jó vonat beállítása, megfelelő odafigyelés hiányában talán többet árt mint használ. Különben is: a félmegoldás — nem megoldás!

Sz. Jakab István

125 éves a miskolci vasút

Ünnepségek, kiállítások a jubileum tiszteletére



Dr. Bajusz Rezső ünnepi beszédét mondja

„Lehet-e, szabad-e egyetlen vasúti csomópont születésének 125. évfordulóját ünnepelni? A vasúti szállítás nem a csomóponton, hanem országrészek között folyik. A legnagyobb vasúti állomásunk, vagy javító műhelyünk sem önmagában áll, hanem éppen azért válik naggyá, mert sok szállal kapcsolódik az ország legtávolabbi pontjaihoz. A vasúti születésnapoknak mindig vannak előzményei, mint ahogy minden születésnapot követi a folytatás, újabb születésnapokkal. De azért a 125 év mégiscsak tiszteletet érdemel, hiszen ez az idő két emberöltő, történelmünknek legfordulatosabb korszaka."



Nagy sikere volt a mozdonykiállításnak (Laczkó Ildikó felvételei)



A korabeli Tiszai pályaudvar (Archív fotó)

Ezeket a sorokat *Hernádi István* igazgató írta a *Vasút a város végén* című füzet előszavában, amelyet a miskolci vasút 125. évfordulója alkalmából adott ki az igazgatóság, a körzeti üzemfőnökség és a járműjavító. Szerzője *Pál István*, a miskolci járműjavító dolgozója, a vasúttörténeti dokumentumok szenvedélyes gyűjtője és feldolgozója.

A jubileum tiszteletére május 24-én, a Tiszai pályaudvar szociális épületében rendeztek emlékünnepséget, amelyen *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató mondott beszédet. A miskolci vasút fejlődését Pál István segítségével idézzük fel.

— A Tiszavidéki Vasúti Társaság építette Szolnok és Debrecen, majd onnan Szerencsen át Miskolcig a vasútvonalat — mondja. — A forgalom 1859. május 24-én indult meg. Ezen a napon érkezett Debrecenből Miskolcra az első vonat. A városatyák és a földbirtokosok kezdetben igyekeztek gátolni a vasút fejlődését.

— Milyen tények bizonyítják ezt?

— Például az az intézkedés is, hogy az indóház, a vasúti műhely, a fűtőház és a raktárak számára az akkor 17 ezer lelket számláló várostól csak két és fél kilométer távolságra, mocsaras területen adtak helyet. De ennél történt még érdekesebb eset is. A társasággal Zsolcáig, mintegy négy kilométer hosszban, a vaspálya mindkét oldalán kerítést építtettek. Az egykori jegyzőkönyvek tanúsága szerint per-pert követett amiatt, hogy az ökörcsordák gyakran megrongálták, ledöntötték a kerítést. A vonatokon figyelőket alkalmaztak, akik hágcsón mentek fel a kocsi tetejére, és figyelték, hogy nincs-e marhacsorda, vagy más akadály a vaspályán. Az időjárás viszontagságai kínozták ezeket a figyelőket, de nem volt irgylésre méltóbb a masiniszták helyzete sem.

— Milyenek voltak a mozdonyok?

— *A bécsi Güntner cégtől vásárolt „kávédarálókon" nem volt sátortető.* A mozdonyvezető és a fűtő a szabad ég alatt kezelte az armatúrákat. Kilencven centiméter hosszúságú fadarabokkal fűtötték a gépeket.

— Hogyan fejlődött tovább a vasút?

— 1870-ben — a két évvel korábban megalakított MÁV közreműködésével — az állam a budapest—hatvani vonaltól tovább, Miskolcig építette a vaspályát. Ez kezdetben a tiszavidéki pályaudvarba csatlakozott. *1873-ban a Gömöri pályaudvaron elkészült a MÁV-állomás.* Attól kezdve oda futottak be a Pestről jövő vonatok. A másik maradt a tiszavidékié, s innen ered a Tiszai pályaudvar elnevezés.

— 1880. január 1-én államosították a társaság tulajdonát — folytatja. — Ekkor a szakmunkások sérelmére a MÁV kerítést húzatott az állomás és a műhely közé. Ez ma is így van. A századforduló idején nagy összegeket fordítottak a fejlesztésre. Az indóház a Tiszai pályaudvar mai felvételi épületének középső részén volt. A bővítést, korszerűsítést 1899-ben kezdték, s három ütemben végezték. A csarnoki részt megemelték, az épületet kelet—nyugati irányban megnyújtották. *1901-ben készült el véglegesen az oldalszárny és az újabb zárótömb.* Ez a tornyos csipkézett épület jeles műemlék. Most 60 millió forintos költséggel rekonstruálják.

Fejlesztették a vasúti műhelyt is. Új üzemet emeltek, bővítették a mozdonyjavító szereldét. A bővítéskor rengeteg földet kellett hordani a mocsaras rész feltöltéséhez. Huszonkét mozdonyállásos körfűtőházat is építettek. *1906-ban fejezték be a rendező pályaudvar építését, amely 27 vágánnyal tette lehetővé a szerelvények rendezését.*

— Mi történt a két világháború között?

— *A két világháború között nem építettek semmit.* A második világháború idején az értékek nagy részét nyugatra hurcolták, vagy megsemmisítették. A felszabadulás után, az ötvenes években kezdték meg a csomópont nagy arányú építését, korszerűsítését. Valaha az okozott gondot, hogy a pályaudvar távol volt a várostól. *Most viszont az gátolja a fejlesztést, hogy Miskolc ráépült a vasútra.* A korszerűsítés első ütemében a rendező pályaudvaron 33-ra növelték a vágányok számát. A gurítón automatizálták a váltóállítást, hidraulikus fékező berendezést helyeztek üzembe. Tervezik a számítógépes irányítás bevezetését is.

1962-ben futott be Pestről az első két villamosmozdony. Ezt követték a többi villamos és dízelgépek. Modernizálták a javítóbázist, és „nyugdíjazhatták" a gőzösöket. A miskolci csomópont forgalma, teljesítménye ma megközelítően olyan, mint egy kisebb igazgatóságé.

A jubileum tiszteletére gazdag programot készítettek a miskolciak. Május 22-én például vasúttörténeti kiállítás nyílt a Vörösmarty Művelődési Házban, a járműjavítóban és a pályaudvar kultúrtermében. Ezen kívül volt még újító, képzőművészeti, kortörténeti és bélyegkiállítás. Nagy sikere volt a mozdonykiállításnak is. A korabeli gépek sorával dokumentálták a vasút fejlődését. Sor került különféle vetélkedőkre és sportversenyekre is.

Csorba Barnabás

Az utasok mondják:

Kibabráltak Baracskával

Mi történt Baracskával? — egyre gyakrabban kérdezik tőlem a rokonok, barátok, ismerősök.

Semmi, csak „nyomdahiba" miatt kihagyták ezt a megállóhelyet az 1984/85. évi menetrendből, annak 30/a számú mezőjéből. Legalább is így gondoltam. Csakhogy a legújabb menetrendkönyvben sem szerepel a neve. Hogy miért szűnt meg, mit vétett ez a település, azt sem a faluból és környékéről ingázó munkások, sem a községi tanácsok vezetői nem tudják. Szerintük a vasút „átejtette" őket, s arra hivatkoznak, hogy egykoron nem így viszonyultak a vasúthoz az itt élő emberek.

A leírások szerint 1908-ban Baracska, Szentpéter (ma Kajászó) és Vál községek anyagi hozzájárulásával nyitották meg Baracska megállóhelyet. Rakodóvágányát is csak az utóbbi években szüntették meg, amikor Martonvásár adott helyet az ide irányuló teherforgalomnak.

A vonalrész második vágányát 1953-ban kezdték el építeni. Akkor olyan hírek terjedtek el, hogy megcsúszott a baracskai völgyet átszelő töltés. Tavalyelőtt a helybéli lakosság az alábbi szövegű felhívással találkozott:

„Értesítjük az utazóközönséget, hogy további intézkedésig Baracska megállóhelyen az utasforgalmat megszüntetjük, és — ideiglenes jelleggel — Martonvásáron keresztül vonatpotló autóbuszokkal bonyolítjuk le."

A bejáró munkások méltányolták a MÁV helyzetét, mert tudták, hogy a budapest-székesfehérvári vonalon pályarekonstrukciót hajtanak végre. Amíg elkészül, vállalják a buszozást, a többszöri átszállást. Csakhogy azóta már befejezték a pálya átépítését, mi több: a rekonstrukció első lépéseként a megállóhely várótermét lebontották, az aluljáró lépcsőjét betonozták. Így adták az utazóközönség tudtára: senki ne reménykedjék abban, hogy itt még egyszer megállóhely lesz.

A vonatpótló autóbusz költségeit a MÁV fizeti, ami a híresztelések szerint több, mint Martonvásár vasúti pénztárának egész évi bevétele. Kérdés ezek után, hogy *megéri-e a MÁV-nak, a Volánnak és a még külön autóbuszt is közlekedtető, egy másik helyi intézménynek a többletköltségek fedezése, amikor Baracskán átrobognak a vonatok.* Furcsa az is, hogy *fennáll a töltés megcsúszásának veszélye"*, de ha nem áll meg a vonat, hanem végigrohan rajta, akkor talán jobban bírja a talaj?

Igaz a vasút törekszik a menetidők rövidítésére, ám helytelen, ha azokat tévesztjük szem elől — az utasokat —, akiknek ezáltal jobb, gyorsabb, kényelmesebb utazási körülményeket akarunk teremteni. Egyébként éppen ezért a Kápolnásnyék szomszédságában levő, sokkal kisebb településsel, Pettend megállóhellyel sem lehetett úgy „elbánni", mint ahogy ezt Baracskával és a környező helyekről bejáró ingázókkal tették. Mellesleg a MÁV 1980-ban megtartott utasszámlálása mutatta ki, hogy Baracska megállóról naponta 1100 dolgozó utazik budapesti vagy székesfehérvári munkahelyére, s a tanulók és alkalmi utasok száma is több százra tehető. Ha egyes vonatokhoz nincs busz, vagy a busz nem várja meg az éjszakai vonatot, illetve a jármű meghibásodása miatt kimarad a járat, akkor Martonvásár állomásról a baracskai lakosok öt, a kajászóiak tíz, a váliak tizenöt kilométert kénytelenek gyalogolni.

A közlekedéspolitika alakítói, végrehajtói nem feledkezhetnek meg erről.

Kertész István

Vasutasok és zöldértesek

Két Béke brigád egymásra talált

Egy esztendeje már, hogy a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség *Béke* szocialista brigádja felhívással fordult a kerületben dolgozó Béke brigádokhoz, hogy munkahelyi, közösségi baráti találkozókon nyilvánítsák ki háborúellenes érzelmeiket. Elhatározásukat nem csupán saját családjuk boldogulásának gondolata sugallta, hanem valamennyiünk nyugalmáért, békéjéért, békességéért akartak tenni.

Koszorúzás a Vöröskőnél

Ezzel egyidőben a békefelhívás kezdeményezői autóbusztúrát szervezetek a Pilis hegységbe és a *Vöröskőnél* lévő emlékművet a győzelem napján megkoszorúzták.

Amint a Zöldért Vállalat palackozó üzemében dolgozó többszörösen kitüntetett Béke szocialista brigád tagjai értesültek a békefelhívásról, azonnal csatlakoztak a ferencárosi vasutas brigád kezdeményezéséhez és levélben adták tudtukra, hogy őket is mennyire nyugtalanítja az Egyesült Államok imperialista köreinek rakétatelepítése.

„Tizenegy tagú brigádunk családanyákból áll. A fiataloknak gyermekeik, az idősebbeknek unokáik vannak. A háborúra készülődők a mi eredményeinket, békés családi otthonunkat akarják tönkretenni" – írták.

Elszánt békeakaratukat fejezték ki azzal a szép, látványos tablóval, melyet munkahelyükön a békefelhívással egyidőben készítettek. Mindannyian gyermekeiket, unokáikat, családtagjaikat mutatják be; *az ő jövőjükért aggódnak, értük dolgoznak.*

A vasutas Béke brigád tagjai meghatottan olvasták a hozzájuk írt levelet és elhatározták, hogy a közösséggel megismerkednek. Nem is késlekedtek. A válaszlevél gyorsan megérkezett a Zöldért palackozójában dolgozó Béke brigádhoz. És ettől kezdve rendszeressé vált a kapcsolat. Kölcsönös a tájékoztatás, semmilyen eseményből nem hagyják ki egymást. Mindig nagy felelősséggel számolnak be arról, ki hogyan tevékenykedik a maga területén.

Azóta minden megmozduláson ott voltak, ahol a békéért, a biztonságért kellett hitet tenni. A két brigád közösen szövegezte meg azt a békeüzenetet, melyet aláírásukkal is hitelesítettek és képviselőik tavaly elvittek a pusztavacsi békefesztiválra, ahol békeüzenetüket is befalazták a Jeltorony melletti kőoszlopba.

Milyen jó lenne

A békeüzenetek elhelyezésekor arra gondoltak: *milyen jó lenne, ha dédunokáik olvashatnák majd ezeket a táviratokat . . .* A békevágyakat és törekvéseket, valamint napjaink egyéb dokumentumait őrző bronzkazettát csak száz esztendő múltán bontják fel. De erre persze csak akkor kerülhet sor, ha nem tör ki egy minden eddiginél szörnyűbb nukleáris háború. Az emlékezetes békedemonstrációról kapott emléklapot féltve őrzi a brigád.

November 10-én a Budapest Sportcsarnokban rendezett békenagygyűlésen teljes létszámmal vettek részt. Számukra is lenyűgöző volt a tízezres tömeg látványa. Az ott levők együttesen a béke oltalmazásának, a háborús veszély elhárításának szükségességét fejezték ki.

Kaldenekker Györgyné, a Zöldért Béke brigád vezetője és *Németh 10. József* a ferencvárosi Béke brigád vezetője is azt vallja, hogyha a két brigád összefog, annak van látszata, hiszen egyre többen fejezik ki hasonlóképpen béke iránti vágyukat.

Tavaly ősszel a ferencvárosiak otthonában, a vasutasok művelődési házában találkoztak, és folytattak eszmecserét, ahol elismerő oklevelet kaptak a békéért folytatott szüntelen fáradozásukért.

A két brigád idei első találkozására a győzelem napján, május 9-én került sor a Nagyvásártelepen. A ferencvárosi brigádot elkísérte *Vajda Ferencné*, a pártbizottság képviselője és *Hajnal Lajos* a III-as pártalapszervezet szervezőtitkára. Innét indultak a gellérthegyi Szabadság-szoborhoz, hogy a nép és a haza felszabadításáért folytatott harc hőseinek emlékművénél elhelyezzék a megemlékezés koszorúját.

Ismerkedés az úttörővasúttal

A vasutas-kollektíva ezután az Úttörővasúttal ismertette meg a zöldérteseket. És hogy teljes betekintést nyertek az ottani életbe, abban segítségükre volt a csillebérci állomásfőnökné, aki elmondta: miként oktatják a 10. életévüket betöltött úttörőket, akik tanulásukkal kiérdemlik, hogy az úttörővasúton szolgálatot teljesíthetnek.

Ez a találkozás is méltó volt a korábbiakhoz. Fehér asztal mellett folytatódott a baráti összejövetel is, ahol megbeszélték, hogy az idén is ott lesznek a pusztavacsi béketalálkozón.



A két brigád találkozója

A NYÁRI FŐIDÉNYBEN

Vendégjárás a Balatonnál

Kovács László személypénztáros 1957 óta szolgál Balatonlelle állomáson. Nem lehet kétségem afelől, hogy kiválóan ismeri a helyi viszonyokat.

— Balatonlelle, ha az átmenőállomásokat, Siófokot, vagy Balatonszentgyörgyöt nem számítjuk, a déli part legforgalmasabb része. Az üdülőterület itt mintegy öt kilométer hosszan húzódik, amellett a környékbeli falvakból is ide áramlik az utastömeg. *A tavalyi pénztárbevételi tervünk négy millió forint volt, amelyet nyolcszázezer forinttal sikerült túlteljesíteni* — magyarázza.

— Milyen volt az utóbbi negyedév?

— Ez már korántsem alakult ilyen jól. A bevételi terv nyolcszázezer forint volt, de csak ötszázhatvankilencezer forint értékű jegyet sikerült eladni. *Az emberek takarékosabbak lettek, kevesebbet utaznak vonattal.*

— Mi várható a nyári forgalomtól?

— Minden az idegenforgalomtól, a turizmus méreteitől függ. Pár éve a nyugatnémetek is fölfedezték Lellét, a legtöbb pénzt sokszor ők hagyják a pénztárnál. Gyakran átutaznak Siófokra, Fonyódra. Még Pestre is vonattal mennek, mert a balatoni borok így nem gátolják őket a vezetésben.

— Most két pénztár van nyitva. Elegendő ez a nyári forgalom idején is?

— Sokszor nehezen álljuk az ostromot. Nyáron megerősítjük az információszolgálatot, hogy a pénztárosok munkáját könnyítsük.

— Az előbb az egyik utast németül igazította el. Mennyit ér itt a nyelvtudás?

— Nagyon sokat. Könnyebb, gyorsabb a kiszolgálás, ha az utassal mutogatás helyett a saját nyelvén tudunk beszélni. Pár évvel ezelőtt *Drezdában megszólított valaki. Balatonlellén egyszer én adtam neki jegyet, és még emlékezett rám . . .*

Gerecsei Zoltán

PILISVÖRÖSVÁR

Ahol a fehér kő arannyá változik . . .

Pilisvörösvár állomáson szinte mindent belep a fehér kőpor. Ennek okát az állomásfőnök: *Nagy Zoltánné* így mondja el:

— *Állomásunk teherforgalmát mintegy 95 százalékban a dolomit és az abból készült termékek teszik ki. Ezért aztán ilyen fehér szolgálati hely kevés van az országban. Az Érc- és Ásványbányák helyi üzeméből szüntelenül érkező termékeket részint belföldre, részint pedig exportra továbbítjuk.*

Bánya vagy gyár?

Az öt vágányt számláló állomáson egy M28-as dízelmozdony tolja a vagonokat a csúszdák alá, ahová hatalmas teherautók hordják a dolomitot. A vasutasok a bánya dolgozóival együtt irányítják a munkát.

— A dolomit nem tartozik a kényes szállítmányok közé, de ez a megállapítás csak a nyers kőzetre vonatkozik — magyarázza a főnöknő. — Az itteni bányászatban persze sok minden megváltozott az utóbbi nyolc-tíz évben. Hirtelenében meg se tudnám mondani, hogy itt elsősorban bánya vagy gyár működik-e. Az ásványbányák ugyanis mind több feldolgozó üzemet létesít az *Őrhegy* melletti völgyben, mert a dolomit *feldolgozott formában drágábban eladható, mint nyersen. A kőből tehát arany lesz.* E meggondolás eredményeként készítenek itt már úgynevezett nemesvakolatot, súrolóporokat — tetszetős csomagolásban — hőszigetelő vakolatot, csemperagasztót és különböző őrlemányeket állati tápszerekhez, műtrágyához, a festék- és gyógyszergyártáshoz. *Van itt olyan dolomitliszt is, amelynek szemcsenagysága csupán öt mikron* (ez a hajszál átmérőjének tizedrésze).

Ezek az új termékek feltétlen hatással vannak a vasúti kocsigazdálkodásra, vagyis egyre több fedett vagont igényelnek, és az áru rakodása sem olyan egyszerű, mint régen, amikor még többnyire csak nyers kőzetet szállítottak.

A bányának van saját tolatómozdonya (az említett M28-as).Rakodóját is tovább kívánják fejleszteni, bővíteni. Hamarosan egy gépesített zsákolóberendezést helyeznek üzembe.

— *Az ásványbányák az igazán jó parnerek közé tartozik* — folytatja Nagy Zoltánné. — *Nem is emlékszem rá, mikor fizettek utoljára kocsiállás-pénzt.* Ez azzal is magyarázható, hogy pontosan, időben tájékoztatnak bennünket fuvarozási terveikről, s így mi is pontosan biztosíthatjuk részükre a kocsikat. Az is sokat számít, hogy náluk bárkivel lehet tárgyalni a közös gondokról. Igazgatójuk, *Mező Barna* gyakran érdeklődik a szállítások pillanatnyi helyzetéről, és meg is mondja, hogy az Ásványbányák *„vasútérzékeny üzem"*. Ha van elég vagon, akkor ütemesebb a termelés. Közben a többi partnerünk — például a Pilisi Erdő- és Vadgazdaság — is jól jár velük, mert kocsijaikat nem egyszer a bánya mozdonyával rendezik, csak úgy: *népgazdasági érdekből, baráti alapon.*

Rend és tisztaság

Az állomásra közben befutott egy személyvonat Pestről. A kocsikból főként hátizsákos, öntözőkannákat, kerti szerszámokat cipelő utasok szállnak le.

— *Ez jellemző a személyforgalmunkra* — magyarázza a főnöknő. — *Nagyon sok budapesti lakosnak van itt hobbitelke. Napi 12 pár személyvonat közlekedik, s van is rá szükség, mert — különösen hétvégeken — sok az utas: havi átlagban mintegy 18 000.*

Noha Pilisvörösváron is létszámgondokkal küzdenek a vasutasok, a szolgálati helyiségek és környezetük tiszta, ápolt, rendezett. Adódik ez abból, hogy az ott dolgozó vasutasok —, ha akad egy kis szabadidő — nem restellik megfogni a seprűt és a lapátot. Ám a maguk erejéből megoldani mindent így sem tudnak. *Hiányzik például a vízöblítés az állomási mellékhelyiségből*, ami a legelemibb követelmény volna.

— Sajnos, nincs szociális helyiségünk sem — kapcsolódik a beszélgetésbe *Hárs István* árupénztáros, az állomásiak szakszervezeti bizalmija. — Most talán valamelyest javul a helyzet, mert kaptunk négy, egyenként háromajtós szekrényt. Ezeket a volt irattárba helyezzük majd el, de előbb még azt is rendbe kell hozni. Ez természetesen csak amolyan hevenyészett megoldásnak ígérkezik, végtére a nők és a férfiak nem öltözhetnek együtt . . .

— Van-e remény a munkaerőhiány pótlására? — kérdem az állomásfőnöknőtől.

— *Egyelőre hiába várunk új felvételeseket. De szerencsére olyan kollektíva kovácsolódott itt össze, hogy mindenki törődik munkahelye és kollégái gondjaival. Ha szükség van rá, még vasárnap is vállalják a többletmunkát.* Jómagam is gyakran bejövök éjszakára, ha nincs forgalmi szolgálattevő. Az talán csábítóan hatna, ha az évekkel ezelőtt *megüresedett* állomásfőnöki lakást felajánlhatnánk — mondjuk — egy olyan házaspárnak, akik mindketten ide jönnének dolgozni. De bármennyire is itt áll lakatlanul ez az otthon, nem tehetünk semmit, mert *nem rendelkezünk vele*

Még 100 évig

— A vasútforgalmat illetően várható-e Pilisvörösváron valamilyen változás?

— Értesüléseink szerint a környék üdülőjellegét tovább erősítik. Ez azt jelenti, hogy tavasztól őszig számolnunk kell a növekvő személyforgalommal. Ami pedig a teherszállítást illeti: *több mint száz évre való dolomitot rejtenek az itteni hegyek . . .*

Séra Sándor

Kitüntetettjeink

A szertárvezető



Mike János hosszú utat tett meg, amíg vasutas lett. Vésztői szegény családban nőtt fel. A 6 elemi elvégzése után különböző uradalmakban, napszámosként kereste kenyerét. Később a helyi malomban dolgozott segéd-, majd betanított munkásként. 1950-ben lehetővé vált számára is a szakérettségi megszerzése, de a debreceni tanulmányokat nem fejezte be. Visszament Vésztőre és jelentkezett a vasútra pályamunkásnak. Rövid idő után átkerült a vontatáshoz, ahol a darabbéres elszámolást végezte. Itt fejezte be a 8 általánost, majd később leérettségizett. 1963-ban megbízták a szertár vezetésével. Azóta egyfolytában ebben a munkakörben dolgozik.

— Amikor idejöttem nagyon szűkös körülmények között dolgoztunk — emlékezik vissza. — A mozdonyszín melléképületében volt egy kis helyiségünk és egy régi leselejtezett kocsiszekrényben volt a szertárunk. Mindössze ketten voltunk, 120—160 féle tételt kezeltünk, olyan alkatrészeket, amelyek a gőzmozdonyokhoz és AB-motorokhoz kellettek. Később egy kőépülettel gyarapodtunk. Tágasabb lett a munkahelyünk, az anyagok tárolására is nagyobb hely jutott. *A hatvanas évek végen már 400—500, napjainkban pedig a szertárvezetőség tizenkét dolgozója már 1600—1700 tétel beszerzésével, tárolásával és kiadásával foglalkozik.* Havi anyagkészletértékünk meghaladja a 3 millió forintot, ehhez jön az üzemanyag, a kenőanyag, ami újabb másfél millió forintot tesz ki.

Ha ma valaki szétnéz a szertár rendezett raktáraiban, a polcokon katonás rendben egymás mellett álló alkatrészeken — ahol a gyufától a legkényesebb motoralkatrészig mindent megtalál —, tapasztalhatja, hogy a szertári dolgozók szívügyüknek takintik a körzet anyagellátását. S ez megmutatkozik abban is, hogy a munkaversenyben mindig élen járnak. *Eddig tízszer érdemelték ki a kiváló, illetve az élenjáró szolgálati hely címet.*

S ebben nagy szerepe van Mike Jánosnak, aki jól összefogja a kis kollektívát, miközben ő is tanult. Megszerezte az anyagszerkezelési, a számviteli vizsgákat, majd elvégezte a tisztképzőt. A munka és a tanulás mellett pedig jelentős társadalmi tisztségeket is betöltött. 1953-tól négy évig a szakszervezeti bizottság titkára, majd hat éven át a pártalapszervezet titkára. Több mint két évtizede tagja a községi pártbizottságnak, 1963-tól tanácstag, tíz évvel ezelőtt pedig társadalmi tanácselnök-helyettesnek választották meg.

— *A tanácselnök távollétében én intézem a község ügyeit.* Nagyon jó érzés számomra, hogy ebben a munkámban is számíthatok a vasutasokra. Hiszen itt Vésztőn a vasút képviseli az ipart, a vasutasok a különböző megmozdulások élenjárói. Ők patronálják az óvodát, az iskolát, az ő kezüktől szépül a község.

Mike János felelősségteljes, sokoldalú munkáját felettesei is elismerik. Többszörös kiváló dolgozó, a tanácsmunkáért emlékplakettet kapott, s legutóbb, hazánk felszabadulásának évfordulóján a *Munka Érdemrend bronz fokozatával* tüntették ki.

A kitüntetések mellett annak örül a legjobban, hogy a szertár is fejlődik, korszerűsödik. Két éve ruhakiosztógóc lettek, a közeli napokban pedig új gázolaj- és kenőlajtároló telepet helyeznek üzembe.

Gellért József

Tanárnak készült, vasutas lett

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség területén jelenleg négy oktatási góc található: az 1-es Rákosrendezőn, a 2-es Vácon, a 3-as Szobon és a hozzájuk tartozó szolgálati helyeket; a 4-es a Hámán Kató vontatási üzemegységet foglalja magába.

Orbán György, a 2-es, váci góc forgalmi oktatótisztje. Életéről és munkájáról Vácott, a felújított állomásépület nemrég berendezett oktatóhelyiségében beszélgettünk.

A vasutat Vácon kezdte

Orbán György 1942-ben a háborús évek kellős közepén született Budapesten. A felszabadulást gyermekfejjel érte meg, és családjával a későbbi években Vác környékére költözött. A gimnáziumi érettségit már Vácott szerezte meg 1961-ben a Sztáron Sándor gimnáziumban. Eredetileg tanárnak készült, bár sikeresen felvételizett Egerben a Tanárképző Főiskola történelem—magyar szakára, hely hiányában mégsem nyert felvételt.

Nevelőapja a vasútnál dolgozott abban az időben jegyvizsgálóként, így az ő tanácsára jelentkezett a MÁV-hoz és még az év őszén forgalmi gyakornok lett Vác állomáson. A régebben előírt távirda vizsgát egy hónap alatt megszerezte, majd fél éven belül sikeresen túljutott a forgalmi és az önállósító szakvizsgákon is. Így 1962 nyarától állomási tartalékosként dolgozott, mert a rendelkező szolgálattevői munkakör akkoriban még be volt töltve. *Volt váltókezelő, kocsirendező, átmenesztő és külsős szolgálattevő is*, de azért közben megtanulta a rendelkezés szépségeit és nehézségeit is.

A tisztképzőt 1967-ben végezte el nappali tagozaton, majd ezután véglegesítették Vácott rendelkező szolgálattevői beosztásban, amelyben több mint tíz évig dolgozott. Vác állomás teljes átépítése és a villamosítás jó három évig tartott. Orbán György ezek alatt az évek alatt edződött igazi vasutassá.

— *Eddigi vasutas pályafutásom legszebb évei voltak, amikor rendelkezhettem.* Nehéz, kimerítő, teljes embert kívánó tíz évet töltöttem a rendelkezőasztal mellett. Ne csodálkozzon, de még ma is nosztalgiát érzek, ha belépek a forgalmi irodába — vallja az oktatótiszt.

1977-ben Vác állomás élére Nagy Lajos személyében új főnök került. Azokban az években az állomáson nem volt oktatótiszt. A vonatkísérőket a vezénylőtiszt, az állomási személyzetet pedig a KTG-tiszt oktatta. Az új főnök első teendői közé tartozott az állomás egységes oktatásának a megszervezése.

Orbán György szolgálatában történt azokban az években egy súlyos vasúti baleset, amely egészségileg és lelkileg egyaránt megviselte őt, habár a baleseteért nem marasztalták el. Ez volt az oka, hogy hamarosan elfogadta az állomás oktató-vezénylő tiszti beosztását. Az oktatótiszti tanfolyamot 1978 tavaszán végezte el.

Sok emberrel foglalkozik

— Elértem egykori álmom: *taníthatok*. Azokat a munkatársaimat oktattam, akikkel tíz éven keresztül jóban-rosszban együtt voltam, kezdetben mégis izgultam, amikor ki kellett állnom eléjük.

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség 1981. július 1-ével alakult, és 1982. január 1-én létrehozták a négy oktatási gócot. Orbán Györgyhöz tartoznak: *Vác—Dunakeszi—Göd—Verőcemaros—Vácrátót és a közöttük lévő nyíltvonali szolgálati helyek dolgozói.* A forgalmi szolgálattevők és az ügyeletes tisztek részére havonta 3, a váltókezelők, kocsirendezők és a többi dolgozók részére pedig kéthavonként 4 órás kötelező oktatás van előírva. Ő foglalkozik még az újfelvételesekkel is, ezenkívül a váci góchoz tartozó valamennyi szolgálati helyen havonta egy alkalommal gyakorlati oktatást, és egyúttal munkavédelmi és szolgálatvégzéssel kapcsolatos ellenőrzést is tart.

Másoknak is szívesen segít

Rákosrendezőn közel 500 dolgozóra szintén csak egy oktató jú. Orbán György besegít a rendezői oktató munkájába is. *Ez azt jelenti, hogy két hetet Vácott, a másik két hetet pedig Rákosrendezőn tölti.*

A szobi gócon az oktatótiszt jelenleg helyettes főnöki beosztásba került. Orbán György vállalta a szobi dolgozók oktatását is. Így a hónap minden egyes napjára akad dolga éppen elég.

Vácott az állomásépület külső és belső felújítása miatt évekig a szakszervezeti klubhelyiségben tartották az oktatásokat. Ez év májusától már az állomásépületben lévő új oktatóhelyiségbe költözhettek. Ebben a helyiségben korszerű segédeszközök felhasználásával oktatja a dolgozókat.

Orbán György többszörös kiváló dolgozó. A marxista—leninista esti egyetem második évfolyamának a hallgatója. Az önképzés, a továbbtanulás is hozzátartozik a forgalmi oktatótiszt portréjához.

Radnai Ketykó István

Főbizalmi kék köpenyben

Május elseje alkalmával a Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatával tüntették ki *Lesti Andrást*, az Utasellátó Vállalat 34-es számú Déli pályaudvari üzemének karbantartó szakmunkását, főbizalmit.

Amikor munkahelyén kerestem, a bisztró kávéfőzője azt a tanácsot adta, hogy itt várakozzam, mert előbb-utóbb megjelenik. Ha meg akarnám találni lehet, hogy egész nap utána járnék.

Nem sokat kellett várni. Hamar feltűnt kék köpenyes alakja. Jött, érdeklődött a gépek állapota és a büfések hangulata, hogyléte iránt.

— Sok a munka? — kérdezem tőle.

— *Akad . . . Presszógépek, hűtők, gázkészülékek, konyhagépek és egyéb, lakatos és szerelési munkák adnak elfoglaltságot . .*

— Hogyan jut ideje a szakszervezeti munkára?

— Amikor szerelek, javítok mindig érdeklődöm, tájékozódom és a konyhai dolgozók, büfések elmondják az őket foglalkoztató problémákat. Naponta találkozom mindenkivel.

Lesti András 1950-től szakszervezeti tag. 1958-ban került az Utasellátó Vállalathoz a központi javítóműhelybe. Hamarosan bizalmi lett. Volt műhelybizottsági elnök, majd itt a Déliben



előbb műhelybizottsági titkár, később főbizalmi.

— Hány dolgozó érdekvédelmét, érdekképviseletét bízták rá?

— *140-en vagyunk. Feladatomat hét bizalmi segítségével látom el. Sajátos itt az Utasellátó munkája, más-más érdekeik, kívánságaik vannak az itt foglalkoztatottaknak.* Ezt kell valahogy összhangba hozni a vállalat cékitűzéseivel és az egyéni érdekekkel . . . Sok a létszámmozgás és ugyanakkor a vendégek, a vásárlók naponta minősítik a munkánkat.

Lesti Andrásnak nem ez az első kitüntetése. Munkahelyén végzett eredményes munkájáért már kapott főigazgatói dicséretet, Kiváló dolgozó kitüntetést és birtokosa a Munka Érdemrend bronz fokozatának is.

Sz. Jakab István

Száz év fegyelmezési krónikája (3.)

A MÁV szolgálati és illetményszabályzata

A szolgálati rendtartások reformját jelentette az 1907. évi XLIX. és L. törvénycikkek alapján kiadott vasúti szolgálati és illetményszabályzat, amelyben már fellelhetők a demokratizálódás bizonyos jegyei. A szolgálati és illetményszabályzatra vonatkozó törvényjavaslatokat *Kossuth Ferencz*, akkori kereskedelemügyi miniszter terjesztette elő, aki a korábbiaktól eltérően a törvény rangjára kívánta emelni mind a szolgálati rendtartásra, mind az illetményekre vonatkozó javaslatát.

SZOLGÁLATI PRAGMATIKA

A törvényjavaslatok terjedelmes részét képezte a vasúti szolgálati rendtartásra vonatkozó előterjesztés, amelyet az országgyűlés közlekedésügyi és igazságügyi bizottságai az országgyűlésnek elfogadásra ajánlották azzal, hogy a törvényjavaslat a régi helyzethez képest egyrészről lényegesen megjavítja, kibővíti és biztosítja a vasutasok jogait, másrészről egyértelműen szabja meg az alkalmazottak kötelességeit. A közlekedésügyi bizottság azt is megállapította, hogy *„E javaslat törvényerőre emelkedésével a vasutasok jutnak először abba a kedvező helyzetbe, hogy az összes közszolgálatban állók között elsősorban nekik lesz törvényes szolgálati pragmatikájuk”*. A közlekedésügyi bizottság meggyőződése szerint — a javaslat elfogadása esetén — az országgyűlés ismét egy lehetőleg tökéletes, a viszonyoknak megfelelő tövényt iktathat be az ország törvénytárába.

Kossuth Ferencz a vasúti szolgálati rendtartásról szóló törvényjavaslattal kapcsolatos miniszteri indoklásában többek között kifejtette: *„A hazai vasutak szolgálati szabályzatai egyes vonatkozásokban már avultak, a változott viszonyoknak nem felelnek meg és ma már sem a vasutak, sem a személyzet érdekei szempontjából nem kielégítők. Indokoltnak és szükségesnek tartom tehát egy új szolgálati rendtartás megállapítását, mégpedig külön törvény alapján azért, hogy e téren egyöntetű jogviszony jöjjön létre és egyrészről a vasutak vezetősége tisztában legyen azzal, hogy mit követelhet az alkalmazottaktól, másrészről az alkalmazottak biztosítva lássák jogaikat és minden tekintetben ismerjék kötelességeiket. Ezt van hivatva szabályozni a jelen törvényjavaslat.”*

A vasutak között fennálló kapcsolatra és érdekközösségre tekintettel a törvényjavaslat nem szorítkozott csupán az államvasúti alkalmazottak szolgálati viszonyainak szabályzására, hanem hatálya kiterjedt az összes hazai közforgalmú géperejű vasutakra és ezek alkalmazottaira úgy, hogy ezáltal e vasutak egységes rendtartást nyertek.

A megalkotás előtt álló törvénytől eltérésnek csak kormányengedéllyel és csak a kisebb fontosságú vasutakra nézve lehetett helye, de csak annyiban, amennyiben az eltérés az érdekelt vasutak alárendeltebb jelentőségének következménye.

A törvényjavaslatról megállapítható, hogy többek között azzal is megelőzte a hasonló külföldi törvényeket, hogy az összes vasúti alkalmazottat közhivatalnokká minősítve, a közérdek figyelembevételével biztosította büntetőjogilag a fokozott felelősséget, egyben a fokozott védelmet.

Az előző szolgálati rendtartásoktól lényeges eltérést jelentett az, hogy — korabeli szóhasználat szerint — *„Teljesen külön van választva a vizsgálóbiztos, a vádló és az ítélőbíró személye, a terhelt számára biztosítva van a legszélesebb körű védekezés és jogorvoslat.”* Az 1884. és 1887. évi szabályozás szerint a fegyelmi bizottságok határozataikat csak javaslatok formájában hozhatták, s ezek megerősítése az igazgatóság és az üzletvezetőségek hatáskörébe tartozott.

Ezzel szemben az elfogadott törvényjavaslat *kollégiális fegyelmi bíróságok felállítását rendelte el.* Eszerint a vasúti személyzet régi óhajtásának is megfelelve, az állandó alkalmazottak fegyelmi büntetés alá eső szolgálati mulasztásainak elbírálását az addigi fegyelmi bizottságok helyett első fokon olyan fegyelmi bíróság végezte, amely a bíróság elnökén kívül felerészben a vasútigazgatóság által kinevezett, felerészben pedig az alkalmazottak által választott tagokból állóan mintegy esküdtszék módjára a munkatársak bíróságaként ítélkezett. *A bíróság elnökét a vasútigazgatóság nevezte ki.* Az állandósított napibéresek és munkások elbocsátását ugyancsak hasonló összetételű bíróság mondhatta ki.

A MINISZTER ÁLLÁSFOGLALÁSA

A törvénytervezet vitáján többen támadták a fegyelmi bíróság intézményét. E támadásokat a miniszter a következőkkel hárította el: *„Bármilyen nagy súlyt fektessünk a vasúti szolgálatban a fegyelem szigorú fenntartására, e követelménnyel a javaslatba hozott fegyelmi bíráskodás nem áll ellentétben és a magam részéről nem osztozom azok aggodalmaiban, akik a fegyelmi eljárásnak humánusabb alapra fektetésétől a fegyelem meglazulását féltik, sőt ellenkezőleg, a fegyelmi jog reformjától üdvös eredményt várok, amennyiben az alkalmazottak megbecsülése emelni fogja önérzetüket, ami pedig munkakedvükre lesz kedvező kihatással. Emellett kötelességszerűleg arra törekedtem, hogy az elsőfokú fegyelmi bíróság szerepe és működése túl ne lépje azokat a határokat, amelyek szigorú megtartását e fegyelem feltétlen érvényesítéséhez fűződő fontos érdekek parancsolólag követelik.”*

Az idézet jogi garanciáját az előterjesztő abban látta, hogy az elsőfokú fegyelmi bíróságot nem jogosította fel sem tanúk kihallgatására, sem vizsgálat foganatosítására. A tényállás felderítését kizárólag a vasútigazgatóság által kijelölt vizsgálóbiztos végezhette.

Lényeges eljárási módosítást tartalmazott a törvénytervezet, amikor a fegyelmi bírósági tárgyalást az akkori modern bűnvádi eljárás alapelveihez képest, a vádelv alapjára helyezi, és ahhoz képest elvileg a konkrét cselekménynek a felek, vagyis a „vádló” és a „terhelt” jelenlétében való szóbeli tárgyalását rendeli el.

Több jogot biztosított a javaslat a terhelt részére a védekezés szabadságát illetően is. Többek között *a vádlottat és védőjét megillette a fegyelmi eljárás irataiba való betekintés és azokból való jegyzetelés joga.*

A védekezést illetően a terhelt három lehetőség közül választhatott: *vagy személyesen szóval, illetve írásbeli „védirat” benyújtásával védekezhetett, vagy az általa választott védőre bízhatta védelmét, végül a számára biztosított védelem mindhárom módozatát igénybe vehette.*

A törvénytervezeteket előterjesztő miniszter, továbbá az országgyűlés igazságügyi és közlekedésügyi bizottságai egyöntetűen elismerték a sztrájkmozgalom jogosultságát, de félreérthetetlenül megállapították, hogy *„. . . vannak olyan létszükségletek, melyeknek időleges és részleges elvonása is nemcsak egyes vidékek, hanem egész nemzetek politikai és közgazdasági életében leírhatatlan zavarokat idéz elő, olyan mérhetetlen károsodásokat okoz, hogy a törvénynek teljes erővel törekedni kell arra, hogy mind preventív, mind megtorló intézkedések felállítása által a közérdeket legsúlyosabban veszélyeztető zavarokat elhárítsa. Ilyen legeslegelsőrendű létszükséglet a jelen korban a vasúti forgalom”*.

Ilyen előzményekből következett, hogy a magyar vasutak szolgálati rendtartása sem mellőzhette a védekezést az említett jelenség ellen.

ALAPVETŐ MÓDOSÍTÁSOK

A törvényjavaslat elfogadása és törvénybe iktatása után a *MÁV Hivatalos Lapjának* 1907. évi szeptember hó 27-én kelt 50. számában 202134/1907. A. szám alatt került kihirdetésre az 1907. évi XLIX. számú felhatalmazási törvény és az L. számú törvény alapján kiadott *„Szolgálati és Illetmény Szabályzat”*. E szabályzat — a szolgálati viszonyból fakadó vagy azzal kapcsolatban álló mulasztásokat és vétségeket tárgyaló IV. fejezetének, valamint a fegyelmi eljárással foglalkozó V. fejezetének — rendelkezéseit 1908. január hó 1. napjától kellett alkalmazni.

Az új szolgálati rendtartás alapvető módosítást tartalmazott a korábbiakhoz képest, többek között azzal, hogy az állandó alkalmazottak sorába emelte a havidíjasokat, napidíjasokat, napibéreseket, valamint a munkásokat, amennyiben legalább három éve állottak ugyanannak a vasútnak szolgálatában.

Ez a módosítás megszüntette az érdekeltek addigi bizonytalan helyzetét és büntetésből való elbocsátásuk is csak fegyelmi úton történhetett. Megszüntette továbbá az állandó alkalmazás tilalmát a nők vonatkozásában.

Az állandó, illetve az ideiglenes alkalmazottak fegyelmi szempontból egymástól eltérő elbánásban részesültek eljárási, határozati, valamint jogorvoslati szempontból.

Az 1907. évi szolgálati rendtartás az előzőtől eltérően az állandó és ideiglenes alkalmazottak körét a következők szerint határozta meg. Állandó alkalmazottnak kellett tekinteni:

— *a tisztviselőket,*

— *az évi fizetéssel bíró egyéb alkalmazottakat,*

— *azokat a havidíjasokat, napidíjasokat, napibéreseket és munkásokat,* akik legalább három év óta állottak megszakítás nélkül ugyanannak a vasútnak szolgálatában és természetesen az alkalmazás már ismert, de csőd vagy gondnokság alatt nem állással, valamint szükség esetén a horvát nyelv ismeretének igényével bővített feltételeknek megfeleltek.

Ideiglenes alkalmazottaknak:

— *azokat a havidíjasokat, napidíjasokat, napibéreseket és munkásokat kellett tekinteni, akik három évnél rövidebb idő óta állottak ugyanannak a vasútnak szolgálatában,*

— *továbbá azokat, akiket a vasút külön szerződés mellett vett fel.*

Az 1907. évi szolgálati rendtartásnak az 1887. évi szolgálati rendtartással való további összevetése eredményeként megállapítható, hogy a korábbi megrovás rendbüntetés helyett bevezették a megintést és a feddést, míg a pénzbírság maximumát az évi fizetés 2 százalékában állapították meg az előző rendtartás szerinti esetenkénti 5 illetve 20 forint helyett.

Dr. Konkoly Gyula

Folytatjuk



Május 23. és 25. között Budapesten rendezték az Európai Vasút Egyesület (ORE) kutatószervezete kollokviumát. A háromnapos találkozót a MÁV az ORE-vel közösen szervezte. A 120 külföldi résztvevő megtárgyalta többek között a mikroprocesszorok alkalmazását a vasúti berendezések diagnosztikájában
(Laczkó Ildikó felvétele)

Május 18-án nyílt

Újítási kiállítás és börze a Közlekedési Múzeumban

Budapesten, a Közlekedési Múzeum bemutató termében május 18-án nyitották meg a Közlekedési Minisztériumhoz tartozó szervek, valamint más vállalatok újítási kiállítással egybekötött börzéjét. A résztvevőket *Veres István*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója köszöntötte, majd *Rácz András*, a Közlekedési Minisztérium osztályvezetője mondott beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy a népgazdaság álló alapjainak, termelőeszközeinek közel húsz százaléka a közlekedésben üzemel. Fontos eszköze az előrehaladásnak a műszaki fejlesztés, az újítómozgalom, a feltalálói tevékenység. Az újítások és találmányok nagy mértékben járulhatnak hozzá a technológia fejlesztéséhez, az anyag- és energiatakarékossághoz, a termelékenyebb munkához.

A Közlekedési Minisztérium felügyelete alá tartozó vállalatoknál, szerveknél 1976 és 1983 között *143 ezer újítási javaslatot nyújtottak be, s ebből 75 ezret hasznosítottak.* Az újítások 3,1 milliárd forint megtakarítást eredményeztek. Az újítók részére összesen 242 millió forintot fizettek ki. 2986-an kaptak kiváló újító, illetve feltaláló kitüntetést.

A minisztérium — a szakmai szakszervezetekkel egyetértésben — az alágazatok, vállalatok között újítási versenyt hirdetett. Az utóbbi években a tárcához tartozó vállalatok újítási és találmányi versenyben vehettek részt. A tárca által hirdetett 1983. évi újítási verseny különböző csoportjaiban több vállalat, köztük a MÁV is jó eredményt ért el. Az utóbbi nyolc évben a tárca szervei mintegy 1600 újítást adtak át, értékesítettek más vállalatnál, ami a hasznosított újításoknak átlagosan 2,1 százaléka. Ez az arány 1983-ra 3,7 százalékra javult.

A cél az — mutatott rá a főosztályvezető —, hogy az újításokat minél szélesebb körben hasznosítsák. Ennek megvalósítása érdekében szervezte meg a Közlekedési Minisztérium az alágazatok, vállalatok részvételével a közlekedési újítási kiállítást. Szeretnénk ha a Közlekedési Múzeumban, a közlekedés történeti fejlődésének légkörében széles körben megismernék az újítók eredményeit, és a szakemberek hasznosítanák is azokat. *Az ágazat területéről 226 újítást láthatnak itt, amelynek gazdasági eredménye eléri az évi 120 millió forintot.* A kiállítás ideje alatt újítási szakmai napokat is szervezznek. A kiállítást június 17-ig tekinthetik meg az érdeklődők.

Rácz András megnyitója után *dr. Zsiga János*, az Országos Találmányi Hivatal főosztályvezetője — a kiállításon bemutatott újítások alapján — átadta a díjakat. Az első díjat a Magyar Államvasutak nyerte.

Dr. Gyóni Béla

Vigyázzunk jobban a társadalmi tulajdonra!

Ankét a budapesti igazgatóságon

Társadalmi tulajdonvédelmi, rendészeti és tűzvédelmi ankétot tartottak május 15-én a budapesti vasútigazgatóságon, amelyen részt vettek az üzemfőnökségek társadalmi, rendészeti és gazdasági vezetői.

Az elnökségben helyet foglalt *Kadér Péter* rendőr alezredes, a BRFK társadalmi tulajdonvédelmi osztályának vezetője, *Tófalvi István*, az igazgatóság szb-titkára és *Kovács János*, a MÁV tűzvédelmi vezetője. *Tongori Imre* megnyitó beszédében tájékoztatta a résztvevőket az igazgatóság területén történt lopásokról, töréskárokról, tűzesetekről és az egyéb mulasztásokból bekövetkezett anyagi veszteségről.

A vasúti árufuvarozás közben keletkezett károk tavaly ismét növekedtek. Ennek egyik oka, hogy a feladott küldeményekre nem vigyázunk eléggé. A különböző posztokon szolgálatot teljesítő vasutasok nem mindig egyeztetik a kocsikárokat, (feladáskor, leadáskor) útközben nem pótolják az elromlott zárakat és a fuvarokmányon sem tüntetik fel a rendellenességet.

A körzeti üzemfőnökségek kereskedelmi, forgalmi és vontatási oktatói gyakoribb ellenőrzéssel csökkenthetik az árukárokat. *Az előírásokat megszegő vasutasokat felelősségre kell vonni, s ha szükséges, kártérítésre kötelezni.* Az igazgató ezután hangsúlyozta, hogy a szolgálati vezetők tartsanak állandó kapcsolatot a nagyobb fuvarozatókkal a biztonságos áruvédelem érdekében. A vasút és a szállíttató vállalatok rendészei közös ellenőrzésekkel hatékonyabban védhetik a társadalmi tulajdont.

Az igazgató tájékoztatója után tizenegyen mondták el véleményüket és javaslataikat az áruvédelemmel kapcsolatban. Július 31-ig a budapesti igazgatóság valamennyi üzemfőnökségén tartanak majd társadalmi tulajdonvédelmi értekezleteket, amelyeken felmérik a hatékonyabb védekezés lehetőségeit. Ezek egyike lesz többek között ősztől idomított őrkutyák bevetése Ferencvárosban, a Keletiben és Rákosrendezőn.

(séra)

Ajkai napok Tapolcán

Ezzel a címmel érdekes kiállítás és előadássorozat volt *Tapolcán*, május 18-án és 19-én a Batsányi János Művelődési Központ termeiben. Az ajkaiak képekben, makettekben mutatták be a városuk nevezetességeit, életüket.

A gálaműsorban fellépett az úrkúti német nemzetiségű asszonykórus, a bányászkórus, a zenekar. Megható volt a japán legendán alapuló bábjátékuk, népi táncosaik, énekeseik előadása. A rendezvényeket a tapolcaiak még az idén Ajkán viszonozzák.

— **Előadás.** A KTE szegedi szervezete a XXIV. műszaki hónap alkalmából május 21-én, a szegedi igazgatóság központjában előadást rendezett. A beruházáspolitika a gazdasági recesszió időszakában című előadást dr. Kutiván Rezső, az Állami Fejlesztési Bank területi igazgatója tartotta.

Soron kívül

Három deci tisztán

A Nyugati pályaudvar várócsarnokában hosszú sor áll italért, ételért, kávéért a büfé előtt. Egyszer csak odavágódik a kapus, aki a vonatindulások tábláját kezelte az imént. Soron kívül három deci bort kér, tisztán.

A sorban állók rámordulnak, mire ő:

— Kérem, én szolgálatban vagyok!

A zajongók nyomban lecsendesednek, így hát a kiszolgáló kiméri neki a szürkebarátot. Hiába no, a szolgálatban levő vasutas mégiscsak „tiszteletet” érdemel.

A nyílik a rózsa vasutas győztese

Gépjármű-előadó a MÁV Magasépítési Főnökségen

Pataki Istvánnak, a „Nyílik a rózsa" népdalverseny győztesének nevét nemrég ismerhették meg az ország népdalkedvelői. A tehetséges fiatalember Kenézlőn született, és 18 éves koráig ott élt a szüleivel. Sárospatakra járt iskolába. Már akkoriban bekapcsolódott a környékbeli művészegyüttesek munkájába, de az ottani lehetőség kevésnek bizonyult.

— *Egy barátom tanácsolta, hogy próbáljak szerencsét a fővárosban* — mondja Pataki István. — *A Landler járműjavítóban helyezkedtem el általános lakatosként. Szabad időmben a Törekvés Művelődési Központban citeráztam.* Itt ismerkedtem meg *Hazadi Zsuzsa* népdalénekessel, aki arra buzdított, hogy tanuljak, képezzem magam. Megfogadtam a tanácsát, és beiratkoztam Óbudán, a Mókus utcai Zeneiskolába. Négy szetendeig jártam oda. A népi tanszakon végeztem. Ez középszintű zenei képzést adott. Azzal búcsút vettem a vasúttól, és *az Állami Népi Együttes tagjaként bejártam a fél világot.* Szívesen emlékszem ezekre az évekre, a külföldi fellépésekre.

— Hogyan került ismét vissza a vasúthoz?

— Bihari Tiborné zongorista arra ösztönzött, hogy iratkozzam be a konzervatóriumba. Sikerült a felvételi vizsgám, és elkezdtem a tanulást, de közben a népi együttessel turnéztunk. S bár azt csináltam, amit szeretek, mégis *egyre nehezebbé vált összehangolni az utazást és a tanulást. Tudomásomra jutott azonban, hogy a magasépítési főnökségnél megüresedett a szállítási ügyintézői munkakör. Megpályáztam, és felvettek. Most gépkocsi-előadó vagyok.*

— Itt minden segítséget megkaptam ahhoz — folytatja —, hogy a konzervatórium ének tanszakán befejezzem a tanulmányaimat. Jelenlegi munkám lehetővé teszi számomra, hogy heti 2 alkalommal az óbudai zeneiskola népi tanszékén tanítsak, amelynek *Béres János* a vezetője. Ezenkívül minden héten egyszer foglalkozom Ócsán és Veresegyházán egy citerazenekarral és egy népdalkörrel. Nagyon szívesen segítem a munkájukat.

— Hogyan befolyásolta további életét az országos siker.

— *Szamtalan meghívást kaptam az ország különböző tájairól.* A naptáram tele van bejegyzésekkel. Sajnos, nem valószínű, hogy minden meghívásnak eleget tehetek, hiszen nagyon sok kötelezettségem van, de ahová csak tudok, örömmel megyek. *Még szokatlan és furcsa érzés, hogy az emberek megismernek az utcán. De már az is megfordult a fejemben, hogy milyen nehéz lesz egy napon, ha esetleg elmúlik ez az állapot?*

— Talán ez az aggodalom jó ösztönző erő lehet a további erőpróbákhoz, hiszen a versenynek ugyan már vége, de most új fejezet kezdődik az életében.

— Ez igaz, hiszen a napokban ismét a nagyközönség elé állhatok a Vigadóban tartandó *Dankó-esten.* Erre a fellépésre nagyon készülök. Megtisztelő számomra az is, hogy *Mikó András és Melis György meghallgatásra hívtak az Operaházba.*

— Lesz tehát bőven tennivalója a jövőben is. Hogyan egyezteti össze ezeket a teendőket a jelenlegi munkájával?

— *Jól érzem magam a magasépítési főnökségen. Nem akarok elmenni a vasúttól, hiszen vezetőimtől és a munkatársaimtól megkapom mindazt a segítséget, amire a művészeti munkámhoz szükségem van. A népdalverseny idején is mindvégig mellettem álltak, szurkoltak nekem, és amennyire csak tudtak, könnyítettek a terheimen. Azt hiszem, a jövőben is jól tudunk majd együttműködni. S érdemes megfontolni, hogy a biztosat felcserélheti-e az ember a bizonytalannal . . .*

Csík Ibolya

Brigádklubélet Békéscsabán

Szavalóverseny, képzőművészet, ismeretterjesztés

A vasúti szocialista brigádok kapcsolata a művelődési házzal nem újkeletű. Tavaly ősszel egy megújult brigádklub kezdett el működni *Alföldi Károly* békéscsabai állomásfőnök vezetésével. A programokat egy-egy brigád patronálja, vállalva a házigazda szerepét. A többiek ilyenkor vendégek, de volt olyan rendezvényük is már, amelyen nagy számban nem vasutasok is részt vettek.

Az évet munkával indították. Januárban *Valkó Pál* üzemfőnök az 1984-es feladatokat ismertette. A következő hónapban a *Vízalatti régészet* című előadást hallgatták meg diavetítéssel összekapcsolva. Ezt a képzőművészet, majd kétszer a költészet követte.

A forradalmi ifjúsági napok keretében a Petőfi szocialista brigád rendezte meg a *Petőfi Sándor* szavalóversenyt, melynek döntőjébe tízen kerültek *Ady, József Attila, Radnóti, Váci Mihály* és *Petőfi* költeményeivel szerepeltek a versenyzők. Az első díjat *Kerekes Sándorné* nyerte el. Radnóti Miklós *Levél a hitveshez* című versével. Különdíjat adott ki a KISZ, a zsüri és a Petőfi szocialista brigád.

A költészet napját a forgalomnál dolgozó József Attila szocialista brigád a város összes, a költő nevét viselő brigáddal együtt ünnepelte meg.

Vass Márta

Művészeti propagandisták munkaértekezlete

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály június 5-én munkaértekezletre hívta meg a körzeti üzemfőnökségek, a területi szervek művészeti propaganda albizottságainak tagjait, vezetőit.

A tanácskozáson részt vettek a Vasutasok Szakszervezetével több évtizede együttműködő színházak igazgatói, szervezési osztályainak vezetői. Így többek között *Keres Emil*, Kossuth-díjas Érdemes művész, a Radnóti Színpad igazgatója, *Sivó Emil*, a Thália Színház gazdasági igazgatója, *Szabó Ervin*, a József Attila Színház igazgatója, *Dobóky Andor* és *dr. Nagy Istvánné*, az Operaház szervezési osztályának vezetői. Értékelték az együttműködés tapasztalatait és tájékoztatást adtak az 1984/85 évad programjairól.

Az értekezleten a színházművészeti kérdésekről és a művészeti propagandáról tartott előadást *Lampl Lajos*, a Művészeti Dolgozók Szakszervezetének titkára. Ezután *Horváth Ferenc*, a művészeti propaganda bizottság vezetője ismertette a soronlévő feladatokat.

Gálaműsor Tapolcán a Nemzeti Színház javára

Nagyszabású gálaműsort szervezett a tapolcai vasutasok Batsányi János Művelődési Központja és a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság. Május 30-án majdnem ötszázan foglaltak helyet a színháztermében.

A MÁV Szimfónikus Zenekar, *Nagy Ferenc*, Liszt-díjas karnagy vezetésével adott nagy sikerű műsort. Közreműködött *Keres Emil* Kossuth-díjas, Érdemes Művész, *Sütő Irén*, Érdemes Művész, *Gálvölgyi János*, SZOT-díjas és *Dőry Virág* színművészek. Fellépett a műsorban a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának Sávária tánccsoportja is. A műsort *László Zsuzsa*, a Magyar Televízió főmunkatársa konferálta.

A gálaműsor teljes bevételét a Nemzeti Színház építésére ajánlották fel.

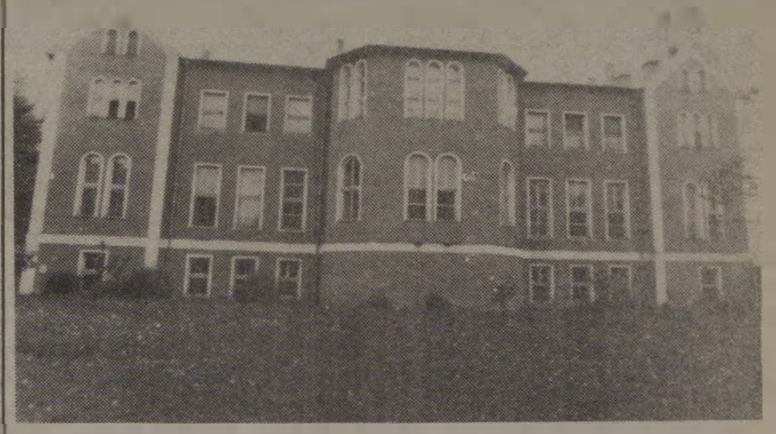
Sz. J. I.

Nyugdíjas-találkozó

A békéscsabai szertárfőnökség KISZ-alapszervezete május 18-án találkozóra hívta az egykori munkatársakat. A meghívást tizenhatan fogadták el. A fiatalok tájékoztatták őket az anyagszerkezelési szakszolgálat munkájáról, a vasút mindennapi életéről, a nyugdíjasok pedig felelevenítették a régi idők egy-egy emlékezetes epizódját.

Nevelőotthoni pillanatképek

A Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthonban is hamarosan befejeződik a tanév. A 69 gyerek szorgalmasan készül az év végi vizsgákra, de a társadalmi munkából is kiveszik részüket. A legjobb eredményt elérő tanulók az év végén autóbuszkiránduláson vehetnek részt. Az otthonban a szabad idő hasznos eltöltésére is bőven van lehetőség. A nyolcholdnyi konyhakertben, gyümölcsösben mindig akad tennivaló. A nemrég elkészült sportpályán, játékteremben is kikapcsolódhatnak, szórakozhatnak a gyerekek. Képriportunk a nevelőotthon hétköznapjait örökítette meg.



A festői környezetben épült vadászkastély 1953-ban lett a MÁV nevelőotthona



Tanulás után jólesik a fizikai munka a konyhakertben



Délutánonként a legnépszerűbb szórakozás az asztalifoci



Vacsora az étteremben

(Jurkievicz Tibor képriportja)

Marika hivatása

Ridegnek, kopottnak tűnik hajnalban a vasútállomás, ahol gyűrött arcú emberek toporognak, s idegesen pillantanak időnként a faliórára, ellenőrizni, késik-e a vonat, beérnek-e időben a munkahelyükre. Ezrek és ezrek indulnak így útnak hajnalonként az országban, s útjukat általában hozzájuk hasonlóan fáradt, túlterhelt vasutasok egyengetik. A pénztárablakok előtt fel-felszikrázik néha a feszültség.

Gonda Mária azon kevesek közé tartozik, akiknek vidám mosolya, megértő segítőkészsége képes áthangolni, optimizmussal tölteni a zötyögve induló napot. Szolgálati ideje alatt nem csattannak éles hangok a *kiskunlacházi* vasútállomás pénztárablaka előtt, mert a vonatjegy mellé *minden útra készülődő kap néhány jó szót*, hozzá ajándék mosolyt.

Marika az egyik fővárosi kórház laboratóriumát cserélte fel a falusi vasútállomás pénztárával. Döntése helyesnek bizonyult.

— *Kunszentmiklóson érettségiztem*, s a középiskolában már hozzászoktunk valamennyien, hogy felnőttként, egyenlő partnerként kezeltek bennünket tanáraink — magyarázza. — Mint minden kortársam, és is nagy reményekkel telve mentem Budapestre, s ott próbáltam megalapozni az életemet. A Baross utcai *traumatológia* osztályán azonban senki nem volt kíváncsi a terveimre. A szigorú hierarchia legalsó fokán nem volt bizonyítási lehetőség, nem akadt egyetlen feladat sem, amelyen kipróbálhattam volna erőmet, rátermettségemet. Sem célt, sem segítséget nem kaptam az előbbre jutáshoz.

— Fél év múlva — folytatja — szinte véletlenül, *egyik munkatársam javaslatára jelentkeztem a MÁV-nál*, s itt, Kiskunlacházán azonnal teljes felelősséggel járó státuszba kerültem. A munkámra, helytállásomra éppúgy szükség volt, mint idősebb kollegáiméra, s ennek arányában ugyanolyan elbírásában is részesülök. Természetesen vállalnom kellett, hogy megszerzem a kötelező szakvizsgákat. Ebből azt éreztem: *igénylik, hogy bepillantást nyerjek a vasút működésének mechanizmusába.* Olyan munkatársat remélnek bennem, aki áttekinti, ismeri a belső folyamatokat, akire lehet számítani, építeni. Itt szó sincs szakmai féltékenységről, presztízsharcokról. Azt hiszem, Plinius mondta: „*A természet mindenütt jelenlévő ereje és méltósága elvész, ha csupán részleteiben látjuk, de nem tekintjük át az egészet.*" Ezt mi a középiskolában nagyon komolyan vettük. Itt pedig, szerencsére szintén alapvető követelmény.

Gonda Mária a bizalom jelének tekintette azt is, hogy hamarosan rábízták a szocialista brigád naplójának vezetését. Amikor pedig arra került sor, hogy a brigádvezető helyett ő képviselje a kis közösséget az üzemfőnökség brigádvezetői értekezletén, úgy érezte, kötelessége a tőle telhető legtöbbet nyújtani. Kicsit lámpalázasan mondta el munkatársai képviseletében a vasúti gondokról, helyi problémákról szóló, pontosan összeállított beszédét.

— Hazafelé szerettem volna, ha a szokásosnál gyorsabban érkezik meg a vonat. De Puskás Tivadar jóvoltából felszólalásom híre már megelőzött: *kollégáim örömmel, gratulációkkal fogadtak.* Azóta a kapcsolatunk, ha lehet, még jobb, mint előtte volt. A szolgálati beosztás okozta nehézségek ellenére sikerült megszerveznünk egy közös kirándulást, s a vasutasnapot is együtt ünnepeltük.

A kiskunlacháziak által jól ismert fiatal, mosolygós pénztároslány még csak húszesztendős, de már megtalálta helyét a vasútnál. Szorgalmas, segítőkész és bizakodó. Most, a sikeres elővizsgák után önállósító forgalmi vizsgára készül. S ha felettesei és tanárai alkalmasnak tartják rá, elvégzi majd a tisztképzőt is.

Ez azonban még messze van. Addig is naponta hoz derűt, vidámságot a kopott állomásépületbe, megörvendeztetve az utasokat udvariasságával, pontos munkájával.

M. Á.

Gyermeknapi majális

Május 21-től 27-ig tartott *a dunakeszi ifjúsági napok idei rendezvénysorozata*. A záróprogram a gyermeknapi majális volt. Ennek szervezésébe bekapcsolódott többek között a városi tanács, a József Attila Művelődési Központ, a DVSE és az MHSZ városi szervezete, valamint a fóti Vörösmarty Művelődési Ház.

A szervezők a DVSE pályán rendezték a felnőttek és gyerekek részére egyaránt szórakoztató szabadidő-programot. A járműjavító dolgozói forgalomba állították a régi időket idéző kisvonatot. Már kora délelőtt megnyitotta kapuit a cserebere-vásár, ahol könyvek és játékok cseréltek gazdát. A felnőttek is nagy érdeklődéssel szemlélték a gyerekek aszfaltrajzversenyét. A programban szerepelt még többek között mesefilmvetítés, kerékpáros ügyességi és KRESZ-vetélkedő, ezen kívül különféle játékok. A vidám majális diákdiscóval ért véget.

V. I.

A SZUPERRANGADÓ GYŐZTESE:

a BVSC asztalitenisz-csapata

Börzsei János vezetőedző már a jövőre gondol

Teljesen nyilvánvaló volt, hogy a moszkvai Európa-bajnokság meglehetősen gyenge eredményei alaposan befolyásolták az érdeklődést: a Nemzeti Sportcsarnokban — ahogy mondani szokás — szűk családi körben került sor, valamikor május elején, *a honi férfi asztaliteniszsport szuperrangadójára, a BVSC—Bp. Spartacus összecsapásra.* Mondom, kongott az ürességtől a lelátó, viszont ami a küzdőtéren felállított három asztalon zajlott, az mindenképpen figyelemre méltó volt.

— *Ezzel nyert a BVSC, ennek köszönheti, hogy máris bajnoknak tekintheti magát!* — jegyezte meg bölcs előrelátással egy szakértő a nézőtéren, miután rögtön a meccs elején Takács biztosan verte Molnárt, vagyis hozta az egyik kétesélyes találkozót a BVSC-nek.

— Valóban ez a helyzet: mi úgy számoltunk, hogy a Spartacus negyedik és ötödik játékosa ellen nyernek a mieink s akkor már csupán egy-két élesebb találkozó győzelmére van szükség a végső sikerhez, hiszen az első fordulóban 15-10-re nyertünk, nekünk még egy 14-11-es vereség is jó lett volna a bajnoki elsőséghez — magyarázta a sajátos matematikát *Börzsei János,* a vasutasok vezető edzője.

A szóhasználatra, a feltételes módra érdemes külön is figyelni, hiszen végül is a BVSC magabiztosan nyert, újra 15-10-re bizonyult jobbnak örök riválisánál, így kétség sem férhetett a bajnoki aranyhoz, ahhoz, hogy manapság a Szőnyi úti kvintett a legjobb a honi pingpongéletben.

— *Utoljára 1980-ban sikerült megelőznünk a szövetkezetieket* — emlékezett a 40 esztendős edző, aki egykor maga is tagja volt — nem is egyszer, háromszor! — a bajnok BVSC-nek. — *Azóta mindig be kellett érni az ezüstéremmel.* Most, hogy Jónyer kivált a Spartacusból, tudtuk, hogy mi vagyunk az esélyesebbek, de a papírforma gyakran felborul, szó sem lehetett arról, hogy biztosra menjünk.

A kitűnő szakember (a BVSC előtt évekig Ausztriában dolgozott, eredményesen) készséggel sorolta játékosait, mindenkiről volt egy-két elismerő megjegyzése. A bajnoki elsőséget elsősorban *Gergelynek, Takácsnak, Franknak, Nozicskának* és *Kränhardtnak* köszönheti a BVSC, egy-két alkalommal szóhoz jutott a tehetséges fiatalok közül *Imre, Tóth János, Vicsek* is. Ez utóbbi tény, mármint a megfelelő utánpótlás a háttérben, mindenképpen fontos jelenség a szakosztály életében, annál is inkább, mert — például — Kränhardt hamarosan bevonul katonának, őrá a közeli jövőben nem számíthat Börzsei János és a bajnokcsapat.

— Ennek tudatában: mit vár a küszöbön álló BEK-szerepléstől? — kérdeztük Börzseit.

— *Azt hiszem, hogy az is mindenképpen siker lenne, ha bejutnánk a legjobb négy közé,* s elődöntőt játszhatnánk. Nagyon sok a jó klubcsapat a kontinensen, mi nem vagyunk a legjobbakkal egy súlycsoportban.

— Sok szó esett a közelmúltban arról, hogy Gergely, a csapat első számú ásza, esetleg külföldön folytatja . . .

— *Gábor marad,* a bajnokság után pihent, bízom abban, hogy a következő szezonban is húzóember lesz, számítunk rá!

Börzsei, természetesen, gondol a jövőre is, a már említettek mellett számos fiatalt figyel szinte minden nap a Szőnyi úti teremben, s érdekessége: a bajnokcsapat két játékosa. Frank és Nozicska már edzőként is besegít abba a munkába, ami tulajdonképpen az ő utódaik megtalálására is irányul.

— Jövőre nehezebb dolgunk lesz, mert a Spartacusba visszatér a mostanáig katonáskodó Káposztás, tehát nagyon megerősödik a riválisunk — jósolt Börzsei. — Ennek ellenére bízom abban, hogy legalább egálban leszünk Sidó Ferenc legénységével.

A vezető edző — mint mondta — nem szívesen panaszkodik, éppen akkor, amikor maradéktalanul örülhetne a bajnoki aranynak, de mégsem tudta magában tartani elkeseredettségét:

— *A Szőnyi úti létesítményünk kiszolgáló helyiségei a szó legszorosabb értelmében rogyadoznak, júliusban mindent le kell bontani.* Egyelőre még senki sem tudta megmondani nekünk, hogy meddig tart majd az építkezés . . .

Pedig bajnokság jövőre is lesz, ráadásul BEK-szereplés is következik. S a magyar bajnoki cím — kötelez . . .

(serényi)

KITÜNTETÉS

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Pere Józsefnek, a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztálya vezetőjének, a szakszervezeti mozgalomban eltöltött több évtizedes munkája elismeréséül, kor engedményes nyugdíjba vonulása alkalmából a Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetést adományozta.

A kitüntetést június 7-én, a vasutas-szakszervezet központjában, bensőséges ünnepség keretében Koszorús Ferenc főtitkár adta át. Méltatta Pere József kiemelkedő munkásságát, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett tevékenységét, érdemeit.

— **Véradás.** A Déli pályaudvar Vöröskereszt-szervezete május 21-én és 22-én térítésmentes véradónapot rendezett, amelyen 154 vasutas összesen 61,6 liter vért adott.

Szolnok

Szakmunkástanulók sportvetélkedője

Immár ötödik alkalommal rendezték meg a vasutas-szakszervezet irányítása alá tartozó szakmunkásképző intézetek és szakközépiskolák sportolói részére a tanulói alapszervezetek országos sportvetélkedőjét. A fiatalok három sportágban, nagypályás labdarúgásban, kézilabdában és asztaliteniszben mérték össze tudásukat. A hat intézet több mint 12 000 tanulóját 150 sportoló képviselte.

A kétnapos sportversenyt május 19-én *Volosinovszki János,* a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Elmondotta többek között, hogy a sport a szakmunkástanulók körében igen vonzó. A testi és a szellemi frisseség, a munkaképesség fenntartásának eszköze.

A versenynek a szolnoki 605-ös F. Bede László Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola adott otthont. A kifogástalan szervezés és vendéglátás az iskola igazgatójának, tantestületének és *Bozsik István* főbizalminak köszönhető, akik mindent megtettek a vetélkedés sikeréért. Eredmények:

Labdarúgás: 1. 605-ös F. Bede László Intézet (Szolnok). 2. 405-ös Berzsenyi Dániel Intézet (Szombathely). 3. Mechwart András Intézet (Budapest).

Kézilabda: 1. a 405-ös Berzsenyi Dániel Intézet (Szombathely). 2. az 516-os Udvari Vince Intézet (Dombóvár). 3. a Mechwart András Intézet (Budapest).

Asztalitenisz: 1. Mechwart András Intézet (Budapest). 2. a 405-ös Berzsenyi Dániel Intézet (Szombathely). 3. a 201-es Dunakeszi Intézet.

HÍREK

— **Önkéntes rendőrök továbbképzése.** A Déli pályaudvaron a körzeti megbízott munkáját 22 vasutas önkéntes rendőr segíti. Május 14-én az I. kerületi rendőrkapitányság egész napos továbbképzést tartott részükre. Az időszerű kül- és belpolitikai kérdésekről Sándor György, az MTI munkatársa adott tájékoztatót.

— **Kihelyezett szb-értekezlet.** A közelmúltban a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága kihelyezett ülést tartott a kezelésében lévő mátraderecskei üdülőben. A napirenden szerepelt többek között az üdülő fejlesztése.

— **Emlékezés.** A szegedi üzemfőnökség szakszervezeti bizalmi testületének május 17-i ülésén Kiri Ferenc szb-titkár emlékezett meg Pósz Jenőről, a magyarországi szociáldemokrata vasutasmozgalom egyik kiemelkedő mártírjáról. Pósz Jenő száz évvel ezelőtt Szegeden született. Az évforduló tiszteletére a helyjegyközpont, a személypénztár és az információszolgálat dolgozóinak kilenctagú brigádja felvette Pósz Jenő nevét.

— **A békéért.** A salgótarjáni MÁV-Volán Május 1. komplexbrigádnak május 22-én az Országos Béketanács, a Hazafias Népfront Országos Tanácsa és a SZOT a Békéért kitüntetést adományozta. A Hazafias Népfront salgótarjáni bizottságának titkára ezen a napon oklevelet adott át a brigádnak, az elmúlt évben végzett 150 ezer forint értékű társadalmi munka elismeréseként.

— **Kommunista műszak.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség nyolc szolgálati helyén a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 18 szocialista brigád 204 dolgozója több mint 28 ezer forint értékű munkát végzett. A pénzt szociális, kulturális és sportcélokra ajánlották fel.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** Május 31-én a hatvani körzeti üzemfőnökség az állomás nagy oktatótermében munkavédelmi vetélkedőt rendezett, amelyen tizenegy háromtagú csapat vett részt. A verseny első négy helyezettje (a Puskás Tivadar, a Ságvári Endre, a Kossuth Lajos és az Egyetértés brigádok csapatai), pénzjutalomban részesült.

Halálozások

Május 15-én, 58 éves korában meghalt Szvatkó István, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője. Pályafutását 1945-ben, a Magyar Vagon- és Gépgyárban anyagbeszerzőként kezdte. Hamarosan bekapcsolódott a politikai munkába is.

1952-ben a Nyugati pályaudvar csomóponti pártbizottságának tagja, később pedig agitációs és propaganda titkára lett. Az öt hónapos pártiskola elvégzése után a vasúti politikai osztályra helyezték, majd annak megszűnése után 1957-ben ismét a Nyugati pályaudvarra került. Az ellenforradalom leverése után aktív szervezője volt a munkásőrségnek. Közben elvégezte a Politikai Főiskolát és 1965-ben párttitkárrá választották. Ezt a tisztséget 1972-ig töltötte be. Akkor nevezték ki a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetőjévé. Haláláig ebben a beosztásban dolgozott.

Az igazgatói beosztás mellett továbbra is példamutatóan teljesítette pártmegbízatásait. Megszervezte, majd 1975-től tagja lett a MÁV Központi Szervek pártbizottságának, illetve végrehajtó bizottságának. Tevékenységét több kitüntetéssel is elismerték. Birtokosa volt többek között a Munka Érdemrend arany fokozatának és a Kiváló Vasutas kitüntetésnek.

Temetése május 24-én volt a Rákoskeresztúri Új Köztemetőben.

*

Május 30-án, 56 éves korában meghalt Siklósi Ernő, a miskolci vasútigazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára. 1951-től 1958-ig volt az igazgatóság számviteli osztályának munkatársa, majd utána Miskolc—Gömöri pályaudvar kereskedelmi hivatalnoka lett. 1977-ben került ismét vissza az igazgatóságra. A katonai osztály polgári védelmi ügyintézői teendőit látta el haláláig.

Aktív közéleti ember volt. Miskolc—Gömöri pályaudvaron párttitkárrá választották, 1980-tól pedig a vasútigazgatóság pártvezetőségének a tagja. 1981-től látta el az igazgatóság szakszervezeti bizottságának titkári funkcióját. Miskolcon sokan, mint sportembert is szerették és tisztelték. Húsz évig játszott az MVSC labdarúgó csapatában, utána pedig edzői feladatokat látott el. Tevékenységét a Honvédelmi Érdemérem különböző fokozataival, és négyszer Kiváló Dolgozó kitüntetéssel ismerték el.

Temetése június 4-én volt a miskolci Köztemetőben.

Barátság koncert '84

A *Barátság koncert '84* rendezvénysorozat keretében május 28-án este, a MÁV Szimfonikus Zenekar adott hangversenyt a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában. A hangverseny előtt *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára mondott köszöntőt.

— *Nagy öröm és megtiszteltetés számunkra, hogy a rendezvénysorozat záróhangversenyének mi, vasutasok lehetünk a társrendezői. Ezek a hangversenyek a szovjet és a magyar nép barátságának elmélyítését szolgálják* — mondotta bevezetőjében. Ezután azokról a munkakapcsolatokról, jó együttműködésről beszélt, amelyek a határforgalomban dolgozó vasutasok, a magyar és a szovjet vasutas-szakszervezet között az eltelt évtizedek során kialakultak.

Szemők Béla beszéde után a MÁV Szimfonikus Zenekar megszólaltatta Muszorgszkij, Csajkovszkij, Glinka, Weiner Leó, Bartók és Kodály egy-egy ismert dalát, népdalfeldolgozását. A műsort *László Zsuzsa* vezette. Közreműködött *Ötvös Csilla* és *Bordás György,* a Magyar Állami Operaház művészei. Vezényelt: *Nagy Ferenc,* a zenekar Liszt-díjas karnagya.





Képeinken: Szemők Béla megnyitóját mondja

A hangverseny közönsége
(Laczkó Ildikó felvételei)

LAKÁSCSERE

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

Elcserélném Budapest, XVIII. kerületben levő I. emeleti loggiás, 57 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira MÁV-dolgozóval, XI., XIII. és XIV. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet 18—19 óra között a 834-828-as telefonszámon.

Elcserélném „Nyolc házban" lévő, 80 négyzetméteres két és félszobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén kiskertes házra. Budapesti tanácsi telefonos garzonlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: 11-93, vagy 131-212 telefonszámon.

Elcserélném tanácsi másfél szobás, összkomfortos, telefonos, parkettás szép lakásomat egy másfél szobás komfortos MÁV-bérlakásra Budapesten, esetleg hatvani, újszászi, vagy a ceglédi vonalon, és egy tanácsi, telefonos, komfortos garzonra, csak Budapesten. Érdeklődni levélben: Kulcsár Györgyné, Budapest, Páskom park 2. sz. 1157.

Elcserélném Miskolcon lévő nagyméretű, kétszobás, félkomfortos lakásomat budapesti kétszobás összkomfortosra. Cím: Kovács Vilmosné, Miskolc, Széchenyi út 27. I/4. 3530. Érdeklődni lehet a 04/19-12 telefonszámon.

Elcserélném budai egyszobás, komfortos, telefonos, utcai II. emeleti 48 négyzetméteres MÁV-bérlakást tanácsi kétszobás, komfortos telefonosra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti, 57 négyzetméteres, másfél szoba, plusz étkezős, összkomfortos, nagy erkélyes és tetőteraszos, telefonos OTP-öröklakásomat hasonló nagyságú budapesti örök- vagy tanácsi, telefonos lakásra. Érdeklődni a fenti címen személyesen, vagy levélben, délután 17 óra után városi távhívással a 06-87-11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-lakótelepi két szoba komfortos, MÁV szolgálati lakásban lakó MÁV-nyugdíjas lakását Miskolc, Debrecen, Nagykanizsa, Pécs vagy környékén lakó MÁV-dolgozóval, akinek saját háza vagy főbérleti lakása van. Telefon: 774-578, levélcím: Budapest 1364 Postafiók 158.

Elcserélném két szoba komfortos, kertes, napos MÁV-bérlakást másfél szobás lakótelepi tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Darányi, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 2/2.

Elcserélném Budapest VI., Rippl Rónai u. 21. IV. em. 6/b. szám alatti egy szoba összkomfortos, gázfűtésű tanácsi lakásomat hasonlóra, esetleg MÁV-bérlakásra, a Keleti pályaudvar környékén, első emeletig. Levélcím: Veres Imre, 1068 Budapest, Rippl Rónai u. 21. sz.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, kertes lakásomat tényleges MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben lévő tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: Tóth Józsefné, 1154 Budapest, Csanádi u. 13. sz.

Elcserélném Budapest VIII., Práter u. 71. fszt. 1. alatti egyszoba-konyhás, félkomfortos tanácsi lakásomat két szoba komfortosra, Budapesten vagy környékén, 60 km-en belül. MÁV-lakás is érdekel. Pikács Lászlóné.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. X. em. 60. alatt lévő egyplusz félszobás MÁV-bérlakásomat egy plusz két félszobás MÁV-bérlakásra Budapest területén. Kissné, 428-592.

Elcserélném a Ferihegyi repülőtértől pár percre, Vecsés központjában lévő két szoba, konyha, fürdőfülkés, a közelmúltban teljesen felújított tanácsi bérlakást MÁV-bérlakásra Budapest területén, vagy a Balaton északi partján Tapolcáig. Érdeklődni lehet: Kövér Pálné 314-761 és a 41-41 vagy 41-87 telefonszámokon.

Elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15. IV. épület fszt. 1. szám alatti 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló méretű vagy kisebb tanácsi lakásra, tényleges állományú MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 429-701 vagy a 34-85 telefonszámon reggel 8-tól 16 óráig.

Elcserélném kétszobás, komfortos, budai telefonos MÁV-bérlakásomat másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. Budapest területén. Érdeklődni lehet a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rakos u. 104. sz. IV. em.-en levő másfél szobás, összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV-lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/c. alatt levő MÁV-lakótelepi egy plusz két félszobás, étkezős komfortos, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi bérlakásra. Lakótelepi is lehet. Érdeklődni a 341-957-es telefonszámon, szerdán, pénteken délután.

Elcserélném háromszobás komfortos, telefonos, MÁV-bérlakásomat olyan másfél szobás komfortos, telefonos tanácsi lakásra, melynek bérlője MÁV-dolgozó. Érdeklődni hétfőtől péntekig este 7-től a 323-011 telefonszámon.

MAGYAR V[illegible]
a Vasutasok Szakszervezete [illegible]
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vas Ferenc
Szerkesztőség
1068 Budapest VI. Benczúr u. 4
Telefon: vált.: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—2987. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1984. JÚNIUS 28.

A 34. vasutasnap központi rendezvényei

Az idén július 8-án ünnepeljük, immár 34. alkalommal a vasutasnapot. A hagyományos központi rendezvényeket szerdán, július 4-én munkásnagygyűlés vezeti be. Színhelye az Északi Járműjavító nagy csarnoka lesz. Ünnepi beszédet *Méhes Lajos*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára mond. Az országos vasutas képzőművészeti kiállítás megnyitására ugyancsak szerdán, 18 órakor kerül sor a Népszínház utcában.

Csütörtökön délelőtt a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben ünnepélyes tanévzáró lesz.

Pénteken délelőtt 11 órakor a Pesti Vigadóban kitüntetési ünnepséget rendeznek, utána a MÁV Filharmonikus Zenekar ad hangversenyt: Délután a BVKH-ban centenáriumi ünnepséget rendeznek.

A tisztavatásra szombaton délelőtt 11 órai kezdettel kerül sor a Keleti pályaudvar érkezési oldalán. Ezt a látványos eseményt emléktábla avatás előzi meg.

A központi rendezvények mellett a vasútigazgetóságoknál és a nagyobb szolgálati helyeken is megemlékeznek a 34. vasutasnapról.

Vasutasnapi köszöntő

Július 8-án immár harmincnegyedik alkalommal kerül sor a hagyományos vasutasnapi ünnepségekre. Ebből az alkalomból tisztelettel köszöntjük a vasutasok nagy családját, a tényleges dolgozókat és a nyugdíjasokat egyaránt.

Ez az ünnep mindig jó alkalom az emlékezésre, a számvetésre. Köztudott, hogy a vasútnak nagy szerepe van gazdasági életünkben. A népgazdasági tervek teljesítését és a lakosság közérzetét a vasút alapvetően befolyásolja. Ezért mindannyiunk kötelessége, hogy javítsuk szolgáltatásaink színvonalát, a hivatásforgalom, a bel- és külföldi turizmus zavartalan lebonyolítását. Az eddiginél többet kell tenni a fuvaroztatók igényeinek kielégítése érdekében is. A jelenleginél jobb hatásfokkal, gazdaságosabban kell lebonyolítani a személy- és áruszállítást.

A vasút teljesítménye sajnos elmaradt a tervezettől. A kieső bevételek a fejlesztési forrásokat, az élet- és munkakörülmények javításának lehetőségét csorbítják. Idei feladatainkat is a népgazdaság társadalmi-gazdasági fejlődéséből, és a tranzitszállítási igényekből adódó, vállalatpolitikán alapuló terv határozza meg. Számottevő fejlődés, jobb eredmény csak akkor várható, ha a vasút jövedelme növekszik, fejlesztési forrásai bővülnek, a ráfordítások mértéke csökken, ami viszont kizárólag az igényesebb, színvonalasabb munka eredményeként valósulhat meg.

A vasút csak a minőség, a kulturáltság, a pontosság, a megbízhatóság révén dolgozhat eredményesen, s juthat több bevételhez. A szolgáltató szerep érvényesítése a legfontosabb követelmény.

A közlekedési tárca és a vasút vezetői elismerik dolgozóink becsületes helytállását, erőfeszítéseit, erkölcsi és anyagi megbecsülésük fontosságát. E téren is élvezzük a kormányzat megkülönböztetett támogatását, ami biztosíték arra, hogy eredményesebben, hatékonyabban dolgozzunk. A jelenleginél azonban aktívabb üzletpolitikára, szervezettebb üzemviteli munkára van szükség. A vasútnak egyben kereskednie is kell. Ma már elkerülhetetlen, hogy szorosabb együttműködést alakítsunk ki a szolgáltatásainkat igénybe vevő vállalatokkal.

A gondok mérséklését a vasutas-szakszervezet is alapvető feladatának tekinti, és sajátos eszközeivel támogatja. Bár a szakszervezeti munka napjainkban nagy változáson megy keresztül, alkalmazkodni kell a fejlettebb, s ebből eredően a differenciáltabb, nemegyszer szélsőséges érdekeket hordozó társadalmi rétegigényekhez. A változás, a megújulás azonban egyetlen szakszervezeti testületet vagy tisztségviselőt sem jogosíthat fel arra, hogy a vasutasok gondjai elől elzárkózzon.

Tudjuk, hogy anyagi erőforrásaink, beruházási lehetőségeink korlátozottak, s jelentősebb pénzügyi következménnyel járó szociális intézkedésre is csak szerény mértékben kerülhet sor. Éppen ezért fontos szerep jut a meglévő tartalékok jobb hasznosításának mind a személyzet, mind a munkaidő, mind a rendelkezésre álló műszaki-technikai eszközök és létesítmények tekintetében. Minden vasutas tudja, hogy az egyes ember igénybevétele, leterheltsége adott esetben mennyire függhet a munkaszervezettségtől, a vezénylési rendtől, a munkaidő-beosztástól, a vezetők magatartásától és az anyagi érdekeltségtől. Ebben is nagyon sok tartalék rejlik.

Hatékonyabban, gazdaságosabban dolgozni csak fegyelmezetten, több egyéni felelősségérzettel és nagyobb kötelességtudattal lehet. A vasutasnapon, az ünneplés óráiban erre is gondolnunk kell, hiszen a hétköznapokon elért siker teremtheti csak meg igazán a gondtalan ünnepek feltételeit.

A 34. vasutasnap alkalmából azzal a reménnyel és hittel köszöntjük dolgozóinkat, és a több évtizedes áldozatos munka után megérdemelt pihenésüket töltő nyugdíjasokat, hogy valóra válnak terveink. Köszöntjük a családtagokat is, akik önzetlen segítsége nélkül nehéz lenne elképzelni a szolgálatot teljesítő vasutasok eredményes munkáját.

Bízunk abban, hogy szakmai tudással, szívós akarattal, vasutashűséggel sikerül úrrá lenni a gondokon.

Kívánunk valamennyi dolgozónak és hozzátartozójának további sikereket, sok boldogságot, a vasutasnapi ünnepségeken pedig kellemes szórakozást!

Koszorús Ferenc,
a vasutas-szakszervezet főtitkára

Dr. Bajusz Rezső,
a MÁV vezérigazgatója

Napirenden az ifjúság helyzete

Ülést tartott az elnökség

Június 14-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület elsőként *„Az ifjúság helyzete, a párt feladatai”* című anyaghoz készült előterjesztést véleményezte. A vitában sokan mondták el a munkahelyeken szerzett tapasztalataikat, észrevételeiket. Többen is felvetették — az előterjesztők is megfogalmazták —, hogy a fiatalok politikai és közéleti munkájának, hozzáállásának legjobban befolyásoló tényezője a lakáskérdés. A mai árakat figyelembe véve, még szülői segítséggel is, nehezen elérhető cél az önálló lakáshoz jutás. Emiatt a fiatalok egy része kilátástalannak látja helyzetét.

Mivel a munkahelyeken sok a fiatal, a szakszervezeti szerveknek is nagyobb gondot kell fordítani nevelésükre, a beilleszkedés elősegítésére. Ebben a munkában a szakszervezeti ifjúsági bizottságoknak jobban együtt kell működni a KISZ-szervezetekkel. Ugyanez mondható el a művelődési intézményekről és a sportegyesületekről is.

Az elnökség a vitában elhangzottak figyelembe vételével együtt elfogadta az előterjesztést. Ugyancsak elfogadta az 1985. évi tagdíjbesorolás irányelveire, a 1/2%-os ÖTA-szabályzat és eljárási utasításra, továbbá az 1984. évi költségvetésének módosítására készült javasolatokat. *(A tagdíjbesorolással kapcsolatos aktuális kérdésekre lapunk következő számában visszatérünk.)*

Megalakult a Vasutas Társadalombiztosítási Tanács

Június 19-én a vasutas-szakszervezet székházában tartotta alakuló ülését a vasutas társadalombiztosítás önkormányzati jellegű szerve, a Vasutas Társadalombiztosítási Tanács. A 25 tagú tanácsban a vasutas-szakszervezetnek 15, a MÁV Vezérigazgatóság, a GySEV és az Utasellátó KISZ-bizottságainak egy-egy, a közlekedési miniszternek egy, a MÁV Vezérigazgatóságnak kettő, a MÁV Nyugdíj Hivatalnak egy, a GySEV-nek egy, az Utasellátó Vállalatnak egy és a Vasút-egészségügyi Igazgatóságnak egy képviselője vesz részt.

Az alakuló ülésen részt vett *dr. Csehák Judit*, a SZOT titkára, az OTT tagja, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *dr. Kurucz Béla*, a Társadalombiztosítási Főigazgatóság főigazgató-helyettese.

Az ülésen a Vasutas Társadalombiztosítási Tanács elnökévé *Tolnai Ildikót*, a vasutas-szakszervezet titkárát, alelnökévé *Gulyás Jánost*, a MÁV Vezérigazgató-helyettesét választották meg. A titkári teendőket *dr. Bordi István* látja el.

Az ülésen létrehozták a nyugdíjügyi szakbizottságot, amely a nyugellátással összefüggő jogorvoslati és méltányossági kérelmek elbírálásával foglalkozik, valamint a segélyezési szakbizottságot, amely a tbc és rendkívüli anyagi támogatás engedélyezésére jogosult.

A Vasutas Társadalombiztosítási Tanács megbízta a vasútigazgatósági székhelyeken működő bizottságoknak a vezetőit és helyetteseit, s végül elfogadta második félévi munkaprogramját. A VTT bizottságainak alakuló ülései *Budapesten, Debrecenben, Miskolcon, Pécsett, Szegeden, Szombathelyen* és *Záhonyban* július 3-ig fejeződnek be.

A város központjában

Új jegypénztár Szegeden

A szegedi vasútigazgatóság május közepén — a menetrendváltozás előtt — új jegypénztárat nyitott Szegeden, az igazgatóság mögötti parkban. Ezzel lehetővé tette a város lakóinak, hogy jegyelővétel miatt ne kelljen az állomásra menniük. Az új jegypénztárban belföldi és nemzetközi menetjegyet, helyjegyet, illetve háló- és fekvőhelyes kocsiba érvényes jegyet árusítanak.

Az első napok forgalma bizonyította, hogy érdemes volt jegypénztárat nyitni a város központjában.

Jubileumi vetélkedő

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete az MSZMP XIII. Kongresszusa és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója, valamint a 35. vasutasnap tiszteletére *jubileumi vetélkedőt hirdet* a vasúti szolgálati helyek részére. A vetélkedő gazdasági célkitűzése: az üzemviteli munka, az utazás kulturáltsága, a nagy értékű eszközök kihasználása, a munkaszervezés, az anyag- és energiagazdálkodás terén meglévő tartalékok feltárása, ezek hasznosítása. Az eredményesebb összetevékenység érdekében mozgósítani a vasút valamennyi dolgozóját, a szocialista brigádokat, a szolgálati helyeket egyaránt.

A vetélkedő országos döntőjébe jutott csapatok tagjai *5000-től 40 000 forintig* terjedő jutalomban, szolgálati helyeik pedig *50 millió forintig* terjedő, soron kívüli központi támogatásban részesülnek, amelyet szociális és jóléti célokra használhatnak fel.

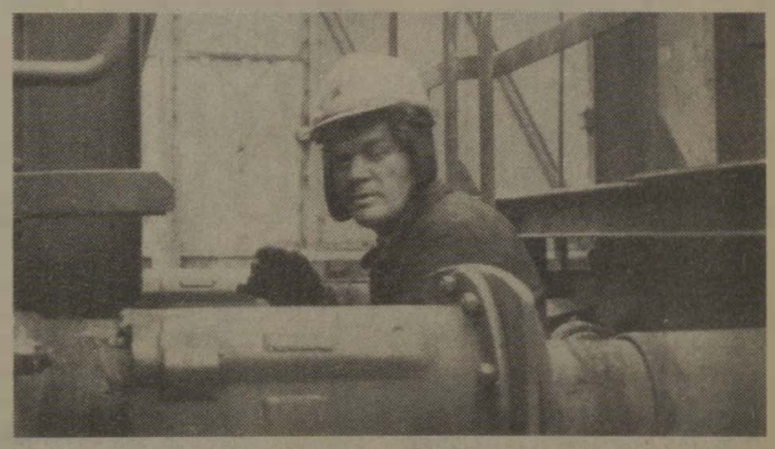
A vetélkedőn való részvétel feltételeit, a követelmények rendszerét és a lebonyolítás módját lapunk következő száma, valamint a MÁV Értesítő ismerteti.

Tanácskozás a békéért

Nemzetközi szakszervezeti tanácskozás kezdődik július 6-án, Szombathelyen. Célja: az európai vasutas- és közlekedési szakszervezetek ez év szeptemberében Bécsben sorra kerülő, a béke és leszerelés kérdéseivel foglalkozó konferencia előkészítése.

A tanácskozáson négy tőkés és négy szocialista ország vasutas-szakszervezetének 14 képviselője ül össze, hogy megfogalmazza a bécsi konferencia közös zárónyilatkozat-tervezetét.







Felelősségteljes posztokon hétköznap és ünnepnap egyaránt helytállnak a vasutasok. A kocsirendező, a gépkezelő, és a forgalmista munkájának egy-egy pillanatát örökítette meg a fotóriporter

A takarítók bizalmija mondja:

„Nekem itt szavam van!”

Amit mond, azt tanítani kellene. Meg azt is, ahogy mondja. Magabiztosan. Önérzetesen. Úgy, mint aki tisztában van azzal, hogy amit mond, az fontos. Annak súlya van. Mindezt olyan közvetlen fesztelenséggel teszi, hogy el kell hinnem.

Ilyeneket mond:

— *Nekem itt szavam van. Én rám itt hallgatnak. És az a legszebb, hogy a főnökeim sohasem éreztetik velem azt, hogy „ne, ez nem fontos, mert ezt csak egy takarítónő mondta . . .!”* Én a főnökeimnek is megmondhatom a véleményemet. Több okból is. Először, mert olyan emberek, akik nem hiszik magukról, hogy ők őrzik a bölcsek kövét. Másodszor azért, mert nem csak beszélnek az üzemi demokráciáról, hanem élik is azt, sőt lehetővé teszik, hogy mások is éljék. Harmadszor: elismerik a szakszervezeti bizalmi beleszólási jogát, buzgólkodását. Negyedszer azért, mert az én állásomra az ég világon senki sem pályázik. Hallott már olyat, hogy valaki kivette a másik kezéből a seprűt . . .?! Ugye nem . . .! Az enyémből sem veszi ki senki. Én itt takarítónő vagyok. Rám itt szükség van. És ezt jó tudni.

Itt dolgozni kell

Amit mond az megfellebezhetetlen. Nemcsak azért, mert szakszervezeti bizalmi, aranykoszorús törzsgárdatag, s a huszonhét tagú takarítóbrigád csoportvezetője, hanem azért, mert munkáját elismerik.

— Nálunk nem elég ám papolni — mondja. — *Itt dolgozni kell.* Ha elvégezzük, amit ránk bíztak, meg sem látszik. Ha nem végeznénk el, bokáig járhatnánk a szemétben: a papírgalacsinokban, a szotyolamagokban, a citrom- és a narancshéjban, a szalámi héjakban, a cigarettavégekben, meg mit tudom én még miben . . .! *Rengeteg ember után takarítunk Győrött, a pályaudvaron* — irodáktól a peronokig, a nagycsarnokban, meg a folyosókon és az alagutakban. Még sohasem volt időm megszámlálni hány ember fordul meg egy nap alatt — vagy akár csak az én műszakomban — a győri pályaudvaron, de hogy sok ezer, annyi bizonyos! Csak a fele dobjon el egyetlen szál gyufát, tessék elképzelni, hogy mekkora rendetlenség lenne!

Kálmán Béláné, sokak Julika nénije, harminc esztendeje takarít a győri pályaudvaron. Látta a régi, a romokban heverő pályaudvart, átélte a nagy építkezést, és az új épület elkészülte óta éli a nagy és igen forgalmas pályaudvarok takarítónőinek, sok gonddal tarkított szorgos életét.

— *Én elégedett és boldog ember vagyok, pedig nem tagadom, sohasem kényeztetett a sors* — mondja kissé halkabban, mintegy önmagának, részletét az önéletrajzából. — Szegény család voltunk. Édesanyám nyolc gyermeket szült. Én voltam a legkisebb, és ahogy erőnk engedte, már dolgoznunk kellett. Édesapám a háború végén itthagyott minket . . . Felrobbant. Ott voltunk nyolcan a szülém nyakán. Ahogy a hat elemit befejeztem, már mentem is dolgozni. Először az aratókkal. Kötelet terítettem, markot szedtem. Szigorú élet volt. Ahogy lehetett, egyik bátyámat és nővéremet követtem. *Vasutas lettem* . . . Ugye nagyképűen hangzik? Hiszen azóta sem vittem többre . . . ma is takarítónő vagyok, mégis vasutasnak vallom magamat. De jó nekem így. Szeretek itt, és úgy érzem, hogy engemet is szeretnek. Megbecsülnek.

Lesz utánpótlás

— *A nővérem Győrött laktanyaügyeletes. Több mint harmincnégy éve van a MÁV-nál. A bátyám meg sorompókezelő, a Rába-hídnál.* Ő több, mint harmincöt éve vasutas. Aztán az utánpótlás is meglesz. A kisebbik lányom, Julika most tizenhat éves. Itt, Győrött, a pályaudvaron kézbesítő. De ő nem éri be ezzel. A főnökei, meg a szakszervezeti vezetők buzdítják, hogy még fiatal, csak tanuljon. A gyereknek nagy kedve van hozzá. Minden kedvezményt megkap ahhoz, hogy tanuljon.

— Olvastam valahol, mert olvasni azt nagyon szeretek, hogy *„azé a kultúra, aki birtokba veszi . . .”* Persze a kedvezmény itt nemcsak az én lányomnak jár, hanem mindenkinek, kivétel nélkül. Mindenkinek, aki csak tanulni akar. Még nekem is! Pedig én csak takarítónő vagyok. Nem restellem bevallani, hogy felnőtt fejjel ültem be az iskolapadba, és itt, a MÁV-nál pótoltam, pótolhattam azt, amit gyermekfejjel — a sors diktálta muszájból! — kellett abbahagynom: a tanulást. *Itt végeztem el az általános iskola hetedik és nyolcadik osztályát.*

— Megérte? — kérdezem tőle.

— Én azt nem mérlegeltem. Ma sem latolgatom. *Én csak azt tudtam és vallom ma is, hogy aki többet tud, az többet is ér.* Aki barátja a könyvnek, az többet megért a közeli és a távoli dolgokról, mint mások. Én meg érteni akartam a körülöttem zajló eseményeket és a világ dolgait is. És még azt is megfigyeltem, hogy a tanultabb ember, az a szabad idejét hasznos, szép dolgokkal köti le.

Bölcs tanácsok

— Engemet az édesanyám arra nevelt: *légy becsületes, légy igazságos, légy jóba a saját lelkiismereteddel. Akkor a sorsod is jó lesz* . . . Rendes férjem, két szeretetre méltó lányom, két aranyos unokám van és egy szép családi házunk Ménfőcsanakon, a Hajnalcsillag utca 3-ban.

— Az utóbbi időben a művelődéssel is iparkodtam lépést tartani. Évek óta látogatója vagyok a vasutas könyvtárnak. Magammal vittem már tizenhárom társamat. Azt akartam, hogy nekik is szerezzen örömet az olvasás, az önművelés. Én leginkább a történelmi tárgyú könyveket szeretem. Újságokat is rendszeresen olvasok: *a Kisalföldet, a Magyar Vasutast, a Családi Lapot és a Képes Újságot.* Én nem tudnék meglenni nélkülük . . .

Elmenőben még megemlíti, hogy a hóna alatt szorongatott kis bugyrában kincseket őriz. Egy dicsérő oklevelet 1973-ból, egy *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetést 1977-ből, egy *Kiváló Dolgozó* oklevelet 1982-ből, és a legutóbbit, amit az idén kapott a *Kiváló Vasutas* kitüntetést.

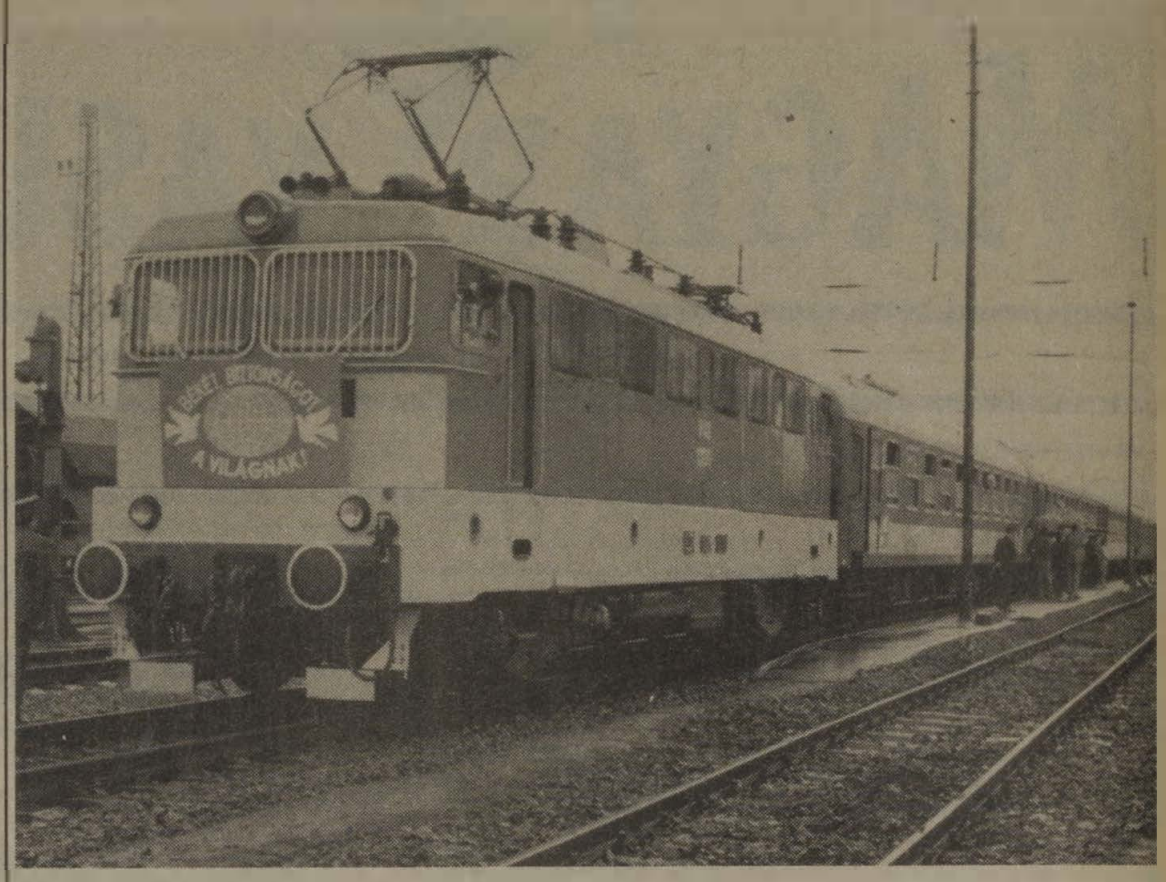
Meghatódva teszi hozzá:

— A MÁV Vezérigazgatóság épületének konferencia termében adták át, Budapesten. Szép ünnepség volt . . .

Sindulár Anna

Budapest Nyugati pályaudvarról

Békevonat indult Ceglédre



Várja utasait a békevonat

A béke és barátsági hónap alkalmából a Nyugati pályaudvarról június 7-én *békevonat indult Ceglédre.* A hét kocsiból álló szerelvényt Rákosrendező, a Keleti, a Nyugati és a ceglédi KÜF dolgozói állították össze.

A vonaton az üzemek és gyárak békeaktivistái utaztak. A gondosan szervezett, gazdag programot tartalmazó demonstrációnak a békevágy kifejezése volt a célja.

A feldíszített szerelvény 12 óra 20 perckor, a dunakeszi járműjavító fúvószenekarának indulóira gördült ki a Nyugati pályaudvarról. A vonat 18 perccel később Vecsésen állt meg, ahol a nagyközség lakói, iskolásai békedalokat énekelve fogadták az érkezőket. Az állomáson *Ősz Ferenc,* a Hazafias Népfront vecsési szervezetének titkára, iskolaigazgató mondott beszédet, amelyet *Fodor István,* az OBT titkára köszönt meg. Ezt követően többen szálltak fel a különvonatra, amely 13 óra 40 perckor futott be Ceglédre. Ott *Cseh Benő,* a KÜF vezetője üdvözölte az odaérkezett békeaktivistákat és az OBT vezetőit.

A békedemonstráció nagygyűléssel folytatódott az állomás melletti tanácsköztársasági emlékműnél, ahol *dr. Mondok Pál,* a Pest megyei Tanács V. B. elnöke mondott beszédet. Hangsúlyozta többek között, hogy a béke megvédésének ügye valamennyiünket foglalkoztat. Egy világháború beláthatatlan következményekkel járna. A háborút szító imperialista hatalmak szélsőséges körei veszélybe sodorhatják az emberiséget. Ezért mindannyiunknak arra kell törekedni, hogy lefogjuk kezüket, meghiúsítsuk terveiket.



A nagygyűlés résztvetői a szónokot hallgatják
(Óvári Árpád felvételei)

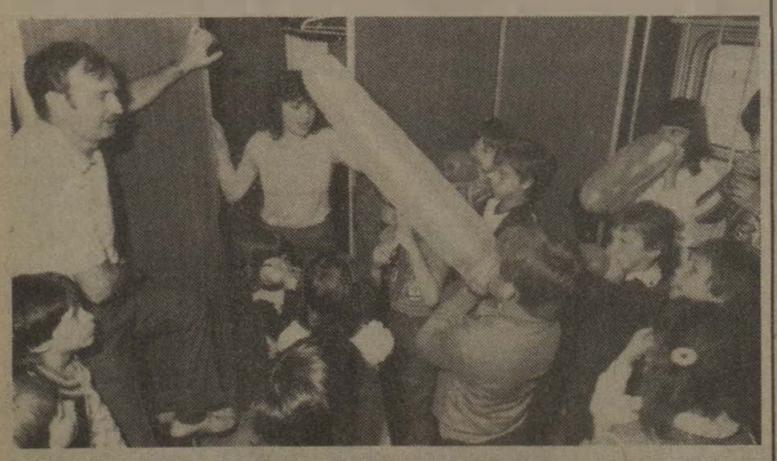
A nagygyűlés résztvevői ezután megtekintették Cegléd újonnan épült tornacsarnokát, majd a városi pártbizottság székházában *„Beszélgetés időszerű kérdésekről, a nemzetközi és a magyar békemozgalomról”* címmel fórumot tartottak, amelyen *Barabás Miklós,* az OBT főtitkára, *dr. Tolnai László* akadémikus és *Földes György* újságíró válaszolt a kérdésekre.

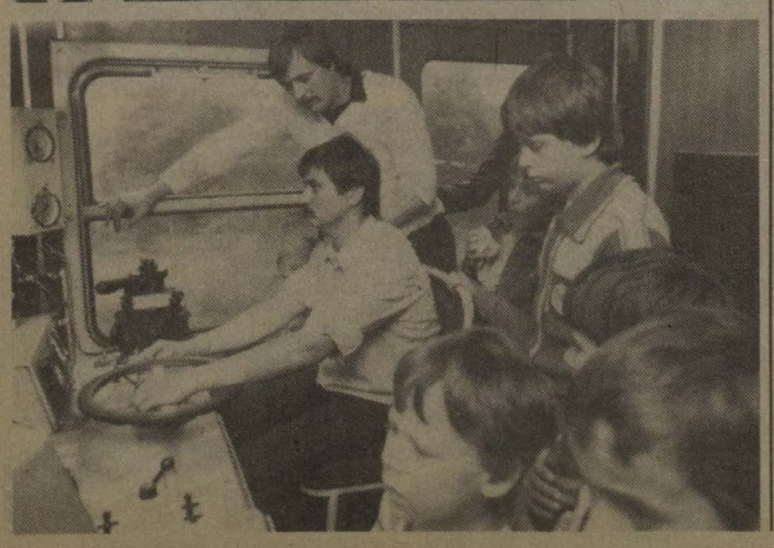
A fórum után a résztvevők megtekintették a Kossuth Múzeumban ebből az alkalomból rendezett csipkekiállítást. A békevonat 18 óra 5 perckor visszaindult Budapestre.

S. R.

Gyermeknap Rákosrendezőn

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökségen május 26-án rendezték a gyermeknapot. A gazdag program a Hámán Kató vontatási üzemegységen mesefilmvetítéssel kezdődött, majd a kis vendégek megtekintették a kiállított mozdonyokat és az üzemet. Utána különvonat indult Vácrátótra. Ott megtekintették a botanikus kertet. Vetélkedő, táncverseny és lufifújó verseny tette még emlékezetessé a gyermeknapot. Felvételeink a rendezvény egy-egy pillanatát örökítették meg.





Eszperantóval a békéért

A békehónap alkalmából a Központi MÁV-szervek Magyar—Szovjet Baráti Társaság tagcsoportja, a Nyugdíjhivatal társadalmi szervei és a Magyar Eszperantó Szövetség központi vasutas szakcsoportja *„Eszperantóval a békéért, a népek barátságáért”* címmel sikeres, sokak által látogatott kiállítást rendezett Budapesten. A megnyitó alkalmával *Nyulász Jánosné,* a Nyugdíjhivatal szakszervezeti bizottságának titkára üdvözölte a megjelenteket.

A tárlók és tablók béke- és munkásmozgalmi, magyar irodalmi és vasúti vonatkozású szakmai könyveket, folyóiratokat, bélyegeket, alkalmi bélyegzővel ellátott különleges sorozatokat, idegenforgalmi plakátokat és prospektusokat mutattak be.

A kiállítás június 8-án zárult.

TÜNDÉRLAKI LÁNYOK ÉS EGYEBEK

Csak vasutasbérlettel...!

Négy előadás a József Attila Színházban, vasárnap délelőttönként + Hol váltható?

Szakszervezetünk a budapesti József Attila Színházzal kötött együttműködési megállapodás értelmében immár 17 éve folytatja az önálló *vasutas-bérletezést.* Ez idő alatt több ezer vasutas és családja ismerkedett meg a színház előadásaival, művészkollektívájával.

Az utóbbi években sajnálatos módon visszaesett ez a bérletezési munka. Ezért a vasutasszakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztályának kezdeményezésére a színház a folyamatosságot fenntartva *új alapokra helyezi a vasutas-bérletezést.* Eszerint a vasutas-bérletet *az egész ország területére kiterjesztik,* s a bérleti előadások napját minden évben azonos időpontra rögzítik. Így október—december és a következő év február, április első vasárnapját jelölik ki bérleti előadásra.

Az előadások kezdési időpontját mindenkor délelőtt 11 órára ütemezik, a bérleti előadások számát 4-re csökkentik. A József Attila Színház az 1984/85-ös évadban az alábbi előadások bemutatását tervezi: Heltai Jenő *Tündérlaki lányok* című színművét, Adolph Green *Tapc musicaljét,* Josseph Kesserling *Arzén és levendula* című bűnügyi komédiáját, Zimre—Hársing—Selmeci *Kihágás musicaljét* és Vasziljev *Csendesek a hajnalok* történelmi rekviemjét.

Az új bérletezési rendszer kialakítása, a jó műsorválasztás kedvezőbb feltételeket teremt a József Attila Színház előadásainak látogatására. *Az új bérletek igénylését a szolgálati helyek szakszervezeti bizottságainál kell bejelenteni.*

Ünnepség a Hűvösvölgyben

Úttörővasutasok avatása

Már hagyománynak számít a MÁV Széchenyi-hegyi úttörővasutasok nyár eleji avatása. Az idén június 9-én került sor az úttörő-vasutas és -postás tanfolyamon végzett százhatvanöt pajtás ünnepélyes fogadalomtételére a hűvösvölgyi végállomáson.

Az avatáson megjelent *Csizmár Gábor,* a Budapesti Úttörő Elnökség elnöke, *Lotz Árpád,* a Budapesti Vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának vezetője és *Sásdi Zoltán,* az Úttörővasút vezetője.

Az ünnepség kezdetén az ifivezetők (régebbi úttörő-vasutasok) felvonták az intézmény zászlaját. A Himnusz hangjai után *Vincze Hajnalka* olvasta fel a fogadalom szövegét, s vele együtt *százhatvanöt pajtás négy évre elkötelezte magát a gyermekvasúttal.* A felavatottak nevében *Kovács Gabriella,* a nemsokára búcsúzó nyolcadikosok nevében pedig *Zsámboki Krisztina* mondott beszédet, majd Csizmár Gábor szólt a pajtásokhoz. A többi között hangsúlyozta, hogy az Úttörővasút fennállásának 36 esztendeje alatt csaknem hétezer pajtás teljesített szolgálatot.

Az ünnepségen kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a tanfolyamon kitűnő eredményt elért tizenegy pajtásnak. A régiek közül kilencen kaptak *Kiváló Dolgozó* elismerést. Tíz ifivezető pedig a Magyar Úttörők Országos Tanácsa által adományozott *emléklapot* kapott.

Ezután az Úttörővasút zenekara, irodalmi szakköre, népitánc-csoportja, valamint a modellezők szórakoztatták a résztvevőket.

(séra)

Ők így csinálják

Ifjúságpolitika Kecskeméten

Az ifjúságról szóló 1971. évi IV. törvény és az e tárgyban hozott különböző szintű határozatok részletesen szabályozzák az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtásával kapcsolatos teendőket. Hogy e fontos határozat a gyakorlatban hogyan kerül megvalósításra, arra a szegedi igazgatóság ifjúsági bizottsága a közelmúltban Kecskeméten keresett feleletet.

Segítik a kezdőket

A kecskeméti körzeti üzemfőnökség területén a dolgozók 35 százaléka fiatal. Ez szám szerint 467 főt jelent. A velük kapcsolatos feladatokat külön intézkedési tervben rögzítették. *Az üzemfőnökség vezetői különös gondot fordítanak a vasúthoz került fiatalok fogadására, munkahelyi beilleszkedésére.* Arra törekednek, hogy a pályakezdő fiatalok mielőbb bekapcsolódjanak a kollektíva munkájába, életébe, minél rövidebb idő alatt megismerjék az adott munkaterület sajátosságait, azoknak a vasútüzemmel kapcsolatos összefüggéseit. Szükségesnek tartják azt is, hogy a fiatalok ismerjék a munkájukkal kapcsolatos szabályokat, utasításokat, megszerezzék a szükséges szakvizsgákat. S mivel az első napok benyomásai hosszú időre meghatározhatják a fiatalok érdeklődését, a kezdeti időszakra fokozottabban figyelnek.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a fiatalok többsége szakmával vagy érettségivel jön a vasútra, és *élethivatásának tekinti a vasúti pályát.* Különösen érvényes ez a megállapítás a vasúti szakközépiskolákból kikerülő fiatalokra, akik az elméleti tudás mellé rövid idő alatt megszerzik a szükséges gyakorlati ismereteket is. Ebben nagy szerepe van a patronálási rendszernek.

A kijelölt patronálók — akik munkaterületüket ismerő, megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretekkel rendelkező dolgozók — átadják szakmai tudásukat a fiataloknak.

A munkahelyi beilleszkedést segíti a KISZ is. Kecskeméten, a vasúti KISZ-bizottság irányításával négy alapszervezet működik. Igaz, jelenleg még nem megfelelő az ifjúkommunisták aránya, de a fiatalok ifjúsági mozgalomba való bevonására történtek intézkedések. De nemcsak a KISZ-szervezetekben találjuk meg a fiatalokat. *Bekapcsolódtak az ifjúsági versenymozgalmakba, ott vannak az újítók és a szocialista brigádok tagjai között is.* Ez utóbbi vonatkozásban kölönösen Nagykőrös állomáson értek el szép eredményt.

Érdemes tanulni

Az üzemfőnökség ösztönzi a fiatalok továbbtanulását. Jelenleg 21-en vesznek részt állami oktatásban. *Gondot okoz viszont, hogy 27 fiatalnak nincs meg az általános iskolai végzettsége.* Korábban a helyi Barnevállal közösen kihelyezett általános iskolai képzés volt Kecskeméten, ahol az elmúlt tíz évben 110-en fejezték be az általánost, köztük szép számmal fiatalok. Most, a hiányzó iskolai végzettség megszerzését tűzték ki legfontosabb feladatul. A szakirányú továbbképzésekhez is igyekeznek feltételeket biztosítani.

Az üzemfőnökség megalakulása óta több mint százan nyertek beiskolázást, illetve végezték el a különböző tanfolyamokat. Az arra érdemes fiatalokat a káderutánpótlási terv összeállításánál is figyelembe veszik, *közülük hármat már vezető, irányító munkakörbe helyeztek.*

A megbecsülés jele megmutatkozik a kitüntetések odaítélésénél is: *kiemelkedő szakmai és politikai munkájuk elismeréseként 32-en kaptak Kiváló Dolgozó kitüntetést, hárman vezérigazgatói, hatan igazgatói dicséretben részesültek.*

Az utóbbi 3 évben 22 fiatalt juttattak lakáshoz, s negyvenen részesültek kamatmentes építési kölcsönben.

A gazdasági vezetők igyekeztek gondot fordítani az ifjúsági parlamenteken elhangzottakra, az ott felvetett problémák megoldására. Ezek főleg a bérezésre és a munkakörülmények javítására irányultak. De nemcsak kértek, adtak is a fiatalok. Mindennapi munkájuk mellett kivették részüket a társadalmi munkaakciókból, kommunista műszakokból.

Új kezdeményezések

A szabadidő hasznos eltöltésének számos programja között válogathatnak a kecskeméti fiatalok: *a klubkönyvtár rendezvényeitől a vasutas sportegyesület sportolási lehetőségeinek igénybevételéig.* Mindezek ellenére Kecskeméten is létszámgondokkal küszködnek. Új munkaerők felvétele érdekében külön ösztönző rendszert dolgoztak ki. Sikeres viszont azokkal a diákokkal való foglalkozás, akik a nyári termelési gyakorlatukat itt töltik.

Az elmúlt évben új kezdeményezésként *megszervezték a tanulók napját.* E napon elbeszélgettek a diákokkal, igyekeztek átfogó képet adni a vasútról, az egyes munkaterületekről, ismertették a társadalmi ösztöndíjkötés lehetőségét. Ez utóbbi eredményeként tavaly hét tanulóval kötöttek szerződést. Másik kezdeményezésük az általános iskolások körében végzett pályaválasztási tanácsadás. A főnökség ezzel megbízott fiataljai végigjárják a területükön található általános iskolákat, és tájékoztatást adnak a vasúti munkalehetőségekről. Megalakították ezenkívül a vontatás területén működő pályaorientációs szakkörüket, melybe elsősorban 5-6-7. osztályos gyerekek járnak. Céljuk a vasút megszerettetése, s annak elérése, hogy a szakkörbe járó gyerekek a vasúti szakközépiskolában tanuljanak tovább.

Gellért József

Házépítés kalákában

Nem új keletű dolog a kaláka, de ami Alsózsolcán *Szála László* vonatvezető családi fészekrakásánál tapasztalható, kétszeresen is szívmelengető. A gazda ugyanis már 3 éve „kiszakadt" a miskolci kollektívából — Ferencvárosban teljesít kisegítő szolgálatot —, de a kollégák egy percre sem feledték és amikor Szála László elkezdte a házépítési munkát, segítőkészen álltak mellé valamennyien.

De nemcsak a régi munkatársak, hanem az újak is hiszen szabadidejében ide utazik Pestről *Fridrich István* raktáros a fiával és *Kiss Ferenc* átmeneszto is. És itt vannak a többszörösen kitüntetett miskolci *Lenin* szocialista utazó brigád tagjai, élükön *Kőműves István* brigádvezetővel — szakszervezeti főbizalmival —, de még a volt brigádvezető *Kalocsai András* is. Pedig ő már nyugdíjban van. És néhányan a feleség munkahelyéről, a miskolci Nemzeti Bankból.

A régi ház egy része még áll. Száláék átmenetileg ott laknak. Már az új is kinőtt a földből és hadd mondjuk el itt mindjárt azt is, hogy nemcsak az építő család nagy erőfeszítése és a baráti igyekezet révén, hanem a MÁV segítségével is. *Szála László 80 ezer forint kamatmentes hitelt kapott a vasúttól.*

Szóval az építők a nehezén már túl vannak. Csupán a szakiparosok keze alá kell dolgozni. A háziasszony azonban nagy gondban van a hétvégeken, hiszen a segítőket étellel, itallal illik ellátni.

— Nem emeli-e túlságosan az építkezés kiadásait ez a vendéglátás?

Szála László mosolyog, majd így válaszol:

— *Hát lehet forinttal mérni azt a szívbéli, baráti jóindulatot, ami a ház alapjainak kiásása óta felénk árad?* De különben is, ha segédmunkásokat fogadok, azokat is el kell látni étellel, itallal, ráadásul annyi pénzt kérnek, hogy a szakemberek se igen többet. Így hát a feleségemnek csak az a gondja hogyan készítse el úgy az ételeket, hogy változatos és elég legyen.

— Milyen lesz az új hajlék?

— *Szép, tágas és korszerű.* Szóval olyan, mint amilyeneket általában ma itt falun építenek, amiben majd az unokáink is jól érzik magukat.

— Az unokák érkezése nem is olyan távoli, hiszen eladó lány van a háznál.

— Még nem eladó, a kislányunk csak harmadikos gimnazista és igen jó tanuló. Minden reményünk megvan arra, hogy főiskolára mehet és így legfeljebb 5-6 év után ajándékozhat meg minket unokával. A fiam meg az általános iskola 8. osztályos tanulója.

— Gondolom ők várják leginkább az új házba való átköltözést.

— Valamennyien várjuk az átköltözködés nagy pillanatát, de a gyerekek még nagyobb izgalommal, hiszen nekik az új házban külön kis birodalmuk lesz. De hogy honnan teremtünk majd ahhoz is pénzt, hogy az ő ízlésük, vágyaik szerint a szobáikat is berendezzük, még nem tudom.

— De azt minden bizonnyal, hogy mikor lesz az új ház avatása.

— Úgy gondoljuk, hogy a nyár végén, kora ősszel erre is sor kerül, ha egészségünk lesz, no meg jónéhány olyan építkezéshez szükséges anyag, amit jelenleg nagyon nehéz beszerezni.

Dávid József

Koordinációs értekezlet

Június 7-én és 8-án a debreceni járműjavító üzemben rendezték *a járműjavító üzemek pb-titkárainak koordinációs értekezletét.* A résztvevők értékelték többek között a járműjavító üzemek gazdaságpolitikai munkáját, a társüzemekkel való kapcsolat fejlesztésének lehetőségeit és a járműjavítással kapcsolatos eredményeket, gondokat. Megbeszélték továbbá a párt irányító, ellenőrző munkájának tapasztalatait, az ifjúságpolitika időszerű kérdéseit, a Központi Bizottság 1983. október 12—13.-i határozatából adódó feladatokat.

Június 8-án a városi pártbizottságon *Körtvélyesi Gyula* titkár tájékoztatta a tanácskozás résztvevőit a város aktuális politikai és gazdasági eredményeiről.

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (1).

Mi változott a dolgozók javaslatára?

A kollektív szerződés a MÁV belső szabályzatai között kiemelkedő helyet foglal el. Olyan kérdésekkel foglalkozik, amelyek a több mint 130 ezer vasutast közvetlenül érintik. Ilyenek a munkaidő beosztása, az egy szolgálatban eltölthető szolgálati órák száma, a túlmunka, a pihenőidők, a végzett munka erkölcsi és anyagi elismerése, a lakástámogatás, a részesedési alap felosztása, hogy csak a legfontosabbakat említsük.

A kollektív szerződések megkötéséről rendelkező 20/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 1. §-a szerint, a kollektív szerződéseket a középtávú népgazdasági tervvel összehangoltan kell megkötni és végrehajtásáról minden év elején a munkáltatónak írásban be kell számolnia az üzemi demokrácia fórumain. A MÁV-nál ez három szinten — a végrehajtó szolgálati főnökségeknél, a területi igazgatóságoknál és a vezérigazgatóságoknál — történik. Ezzel egyidejűleg és e fórumokon tárgyalják az évi módosításokat is.

A munkaidő megállapítása

Sokakban felmerülhet a kérdés: a kollektív szerződést miért kell évenként módosítani?

Vannak olyan kérdések, amelyek csak egy évre szabályozhatók: *ilyen az évi bérfejlesztés, s a részesedési alap felosztása.* Más kérdések módosítását jogszabályváltozás teheti szükségessé. A leggyakoribb azonban, hogy a gazdasági életben történt változásokhoz kell a szabályokat hozzáigazítani.

A módosítás előkészítéséhez rendelkezésünkre állt az ÁBMH—SZOT együttes ajánlása és a Közlekedési Minisztérium által kiadott ágazati irányelvek. Ezek figyelembe vételével a Vasutasok Szakszervezetével közösen végeztük el a kollektív szerződés felülvizsgálását, illetőleg módosítását.

A kollektív szerződés végrehajtását, illetőleg annak módosítását tárgyaló tanácskozásokon elhangzott javaslatokról, észrevételekről a Magyar Vasutas hasábjain is szeretnénk tájékoztatni az olvasókat. E cikk keretében a főbb módosításokat tekintjük át.

Ismeretes, hogy a törvényes (másnéven rendes) munkaidő mértékét eddig jogszabály állapította meg. A módosított Mt.V. 40. § (1) bekezdése értelmében a munkáltatónál irányadó általános munkaidőt a kollektív szerződés határozza meg. E jogszabályi felhatalmazás alapján a kollektív szerződés a 14. §-ban rögzíti, *hogy a MÁV-nál az általános munkaidő heti 42, havi 182, évi 2190 óra.*

A kollektív szerződéshez kiadott helyi függelékben az általánosnál hosszabb, de legfeljebb heti 66 óráig terjedő munkaidő állapítható meg: őrzési feladatokat ellátó dolgozóknál, valamint olyan munkakörben, amely túlnyomórészt készenléti jellegű.

Az állandó nappalos beosztású dolgozók heti, az utazó, illetve váltásos szolgálatot végző dolgozók havi munkaidőkeretben dolgoznak. *Évi munkaidőkeretben gyakorlatilag nem dolgozik senki.*

Az utóbbi időben egyre nagyobb igény merült fel a rugalmas munkaidő bevezetése iránt, kollektív szerződés módosítása ezt általánosan megengedi, természetesen az előírt feltételek alapján. *(Erről külön cikkben adunk majd részletes tájékoztatást.)*

A MÁV-nál üzemviteli, üzembiztonsági szempontból széles körben tartanak ügyeleti, felügyeleti szolgálatot. Az ügyeleti szolgálat abban különbözik a készenléti szolgálattól, hogy együtt jár kisebb munkavégzéssel, tehát nem lehet pihenni, mint a készenlét alatt. Figyelembe véve, hogy ügyeleti szolgálat alatt munkát is kell végezni, a kollektív szerződés (33. § 3. pontja) előírja, hogy ügyeleti szolgálatért, közvetlenül letelte után az első munkanapon, azonos tartalmú szabad időt kell adni. *Ehhez képest kivétel az, hogy ha a munkaerőhelyzet nem teszi lehetővé a szabadidő kiadását, megváltásként pénzbeli díjazást kell alkalmazni.*

Eddig a kollektív szerződés fix összegű (óránként 15 Ft) díjazást írt elő. A módosítás az összeg megállapítását — *óránként 15—20 Ft között* — a helyi függelék hatáskörébe utalja. Ezen a címen azonban többlet bér igénylésére nincs lehetőség.

Hetenként egy pihenőnap

A Munka Törvénykönyve 41. § (1) bekezdése alapján minden dolgozónak hetenként egy pihenőnap jár. *Az állandó nappalos dolgozók heti pihenőnapja a vasárnap.* A folytonos üzemeltetésre tekintettel a váltásos és az utazó szolgálatot végző dolgozók heti pihenőnapját a kollektív szerződés 35. §-ában foglaltak szerint kell kijelölni és kiadni. E dolgozóknál is természetes igény, hogy havonta legalább egy hétvégi (szombat-vasárnap) pihenőt biztosítsanak számukra. Kétbrigádos és négybrigádos forduló alkalmazása esetén ilyen pihenő, forduló szerint, ritmikusan jelentkezik. *Hárombrigádos váltásos szolgálatnál és utazóknál azonban az ilyen pihenőt külön kell biztosítani.* Erre határozatban rendelkezik a módosított 35. § 1/c és 2/a pontja; mely szerint: *havonta egy közbeváltást úgy kell kijelölni, majd kiadni, hogy a közbeváltással keletkező összes szabad időből legalább 40 óra, szombat 0 órától vasárnap 24 óráig terjedő időre essen,* ettől a dolgozó beleegyezésével írásbeli nyilatkozata alapján el lehet térni (12—24-es fordulóra vonatkozik). Utazó dolgozóknál pedig heti két pihenőnapot összevontan kell kijelölni, majd kiadni, oly módon, hogy az szombatra és vasárnapra essen. Ettől a dolgozó írásbeli nyilatkozata alapján szintén el lehet térni.

A munkaerőhiány miatt gyakori, hogy a szolgálati főnökségeknél, az érintett dolgozók a heti pihenőnapjukat nem kapják meg, akkor külön rendelkezés alapján szolgálatot teljesítenek és 100 százalékos pótlékkal pénzbeli megváltásban részesülnek, feltéve, hogy másik pihenőnapot nem tudtak biztosítani számukra.

A szabálymódosítás lényege, hogy legalább a hétvégi pihenőt mindenképpen természetben kell kiadni. Erre a szolgálati vezetőket, vezénylőket, pozitív és negatív formában egyaránt ösztönözni kell. Azzal is számolni kell, hogy mégis lesznek, akik munkaerőhiány miatt nem kapják meg a hétvégi pihenőt. Az ilyen dolgozóknak másik pihenőt csak beleegyezésükkel lehet kiadni. Ha ehhez nem adják beleegyezésüket, akkor 100 százalékos pótlékkal, pénzbeli megváltásban részesülnek.

A Munka Törvénykönyve 42. § (1) bekezdése értelmében a dolgozót évi rendes szabadság illeti meg. Ennek kiadásáról a munkáltatónak kell gondoskodnia. A kollektív szerződés új rendelkezése értelmében a szabadság kiadásának időpontját a dolgozóval legkésőbb a kiadás előtt két héttel közölni kell. Fel kell azonban hívni a figyelmet arra, hogy a már közölt időpontot *a munkáltató csak a dolgozóval történő megállapodás vagy rendkívüli ok miatt változtathatja meg.* Előírás az is (5) 1981. (XII. 29.) ÁBMH sz. rendelkezés 3. §, hogy a szabadság kiadása időpontjának meghatározásánál a dolgozót előzetesen meg kell hallgatni és kívánságait a lehetőségekhez képest figyelembe kell venni.

A vezetők felelőssége

Munkajogi szempontból beszélünk magasabb vezető állású és vezető állású dolgozókról. E dolgozók köre a 76/1982. (XII. 15.) MT. sz. rendelet, illetőleg a 7/1983. (XII. 20.) KM. sz. rendelet életbe léptetése kapcsán változott. A magasabb vezető állású dolgozók körét a jogszabályok határozzák meg. Ennek értelmében a MÁV-nál magasabb vezető állásúak: *a vezérigazgató, a vezérigazgatóhelyettesek, a vasútigazgatóságok igazgatói, a Vasútegészségügyi Igazgatóság igazgatója, a MÁV Kórház és Rendelőintézet főigazgatója, a MÁV Tüdőgyógyintézet főigazgatója, valamint a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet igazgatója.* A vezető állású dolgozók körének meghatározását a jogszabályok a kollektív szerződés hatáskörébe utalták. Figyelembe véve az ez évi módosítást a vezető állású dolgozók a következők: szakosztályvezető, önálló osztályvezető, szakosztályvezető-helyettes, önálló osztályvezető-helyettes (vezérigazgatóságnál), központi igazgatóság, központi hivatal vezetője, helyettes vezetője, az intézet igazgatója (MÁVTI, VATUKI) igazgatóhelyettes (igazgatóságnál, üzemigazgatóságnál, intézetnél, irodánál) üzemek, főnökségek igazgatói, főmérnökei, főkönyvelői, üzemfőnökségek vezetője és helyettesei, I. csoportú vagy ezzel azonos szintű főnökség vezetője és helyettese.

A Munka Törvénykönyve értelmében a magasabb vezető, illetve vezető állású dolgozókra eltérő — fokozottabb — fegyelmi és anyagi felelősségi szabályok vonatkoznak és felmondási idejük a munkaviszonyban töltött idő alapján számított felmondási időn túlmenően hat, illetve négy héttel meghosszabbodik.

Módosult a kollektív szerződés 9. sz. melléklete is, amely az év végi részesedésre való egyéni jogosultságot szabályozza. Az év végi részesedés összege alaprészesedésből és a munkaviszonyban töltött évek alapján járó részből áll. A munkaviszonyban töltött idő megállapításánál figyelembe kell venni a MÁV-nál és más hazai vasútnál munkaviszonyban töltött időt. Az új módosítás kimondja, hogy ehhez hozzá kell számítani a katonai szolgálatban eltöltött időt, akkor is, ha a dolgozó nem munkaviszonyból vonult be, de leszerelése után közvetlenül a MÁV-nál létesített munkaviszonyt.

Régi lehetőség a MÁV-nál, hogy a dolgozók fizetési előleget vehetnek fel, ha erre szükségük van. Ennek alapszabályait a kollektív szerződés tartalmazza (70. §). Egy-egy dolgozó részére eddig 3000 Ft-ot meg nem haladó fizetési előleg volt adható, most ez az összeg 4000 Ft-ra emelkedett.

Dr. Garabon Sándor

REFLEKTORFÉNYBEN A KOCSIGAZDÁLKODÁS

Nem egyetlen szakszolgálaton múlik a jobb, eredményesebb munka

A MÁV szervezetében a *kocsiszolgálat* — szűkebb értelemben, de ismertebb nevén a kocsiintézőség (ktg), vagy még jobb kifejezéssel: kocsigazdálkodás — mindig zárt egységet képezett, működéséről, nehéz helyzetéről azonban csak a szakszolgálat dolgozói szerezhettek alaposabb ismereteket. A zárt jelleg, vagyis az önálló döntési készség megtartása a továbbiakban is ajánlatos, azonban a jóindulatú segíteni akarást nehéz és felelősségteljes munkánkban nem mellőzhetjük.

A kocsigazdálkodás fő irányelvei a népgazdaság, valamint a vasút vállalati gazdálkodásának szempontjaira épülnek. A kocsi nemcsak a vasútnak, hanem több termelő ágazatnak (bányáknak, gyáraknak stb.) is fontos eszköze. Ebből adódóan *a megfelelő kihasználáshoz közös érdekek fűződnek.* A vasút ezenkívül tagja a nemzetközi szállítási láncnak is, mely funkciójánál fogva nemcsak fuvarigényeket kielégítő szerv, hanem feladatköre szerint meghatározó szerepet tölt be a népgazdaságban. A kocsik felhasználására, kezelésére belföldi utasítások és *nemzetközi szabályzatok* egyértelmű előírásokat tartalmaznak. Az előírások mindegyike a legoptimálisabb számítások alapján készült. Persze a népgazdasági érdekek, valamint a szállítási rangsorolás esetenként ellene szólnak a számításokkal bizonyított gazdaságossági megoldásoknak.

Ha rakva jön, rakva megy-e?

A vasút tehát adott esetben olyan intézkedésekre is kényszerülhet, hogy egyes szállítások elsődlegességével kizárja a gazdaságosságot. Legalábbis *látszatra,* csupán a helyi érdekekhez viszonyítva. A MÁV kocsiparkjának elégtelensége miatt például egy üres kocsit el kell vinni megrakás céljából egy távolabbi rakodóhelyre, pedig a kirakás helyén is lenne a megrakásra lehetőség. Ez a megoldás nyilván csökkenti a *rakva-rakott* forgalom hatékonyságát, habár a kocsifelhasználás és a rakodáshoz történő intézés e fontos szabályának megtartása célkitűzésünk egyik fontos tétele.

Feladatainkat tulajdonképpen így lehet behatárolni:

1. Idejében és maradéktalanul kielégíteni a fuvarozási igényeket.

2. Hatékonyabban kihasználni fuvarozási eszközeinket.

3. Eredményesebbé tenni a kocsigazdálkodást.

4. A nemzetközi kötelezettségeket az érdekeltségeknek megfelelően végrehajtani.

Az utóbbi években a járműbeszerzések révén a MÁV teherkocsiállaga mintegy 25 százalékkal növekedett. *Kedvezőbbek lettek a tárgyi feltételek, megváltozott a kocsipark összetétele.* Természetesen nem a beszerzések arányában, hiszen az elavult, régi építésű, úgynevezett *engedményes kocsik* selejtezése folytán az állag csak 9,2 százalékos abszolút növekedést ért el, amely a folyamatosan növekvő mennyiségi és minőségi igények maradéktalan kielégítéséhez *kevés.*

A korszerűsített kocsiparkkal azonban már nagyobb lehetőség nyílt a szállítási igények jobb kielégítésére. Az 1980-tól alkalmazott *nemzetközi kocsigazdálkodás* is minőségi javulást eredményezett. Saját kocsijainkat ugyanakkor nagyobb mértékben tudtuk a konvertibilis exportú rakodásokhoz irányítani.

Intézkedéseink az 1980—82-es években aktív kocsibéregyenleget eredményeztek, 1983-at viszont már jelentős passzívummal zártuk. A kedvezőtlen helyzet azzal is magyarázható, hogy a számban elégséges kocsipark *műszaki állapota nagymértékben romlott.* A javításos állag ugrásszerűen megnőtt.

1981-ben 5,7, a következő évben 7,4 százalékot tett ki, majd 1983-ban csaknem 9 százalékra ugrott. *Ezt a magas kocsijavítási és fővizsgáztatási igényt a járműjavítók nem képesek folyamatosan kielégíteni.* Ebből adódóan növekszik a kocsik javításban eltöltött ideje. Ez ma a tervezett kocsi/nap-ot 30 százalékkal is meghaladja.

A MÁV kocsiparkjának átlagos kora megközelítően 12 éves. Mégis: a park 7—10 százaléka — sőt néha ennél is nagyobb aránya — állandó jelleggel javításban van. *Mit jelent ez gazdaságilag?*

Először is azt, hogy a forgalomból kiesett egy-egy teherkocsi átlagos javítási költsége 10 000 forint. Ehhez hozzászámíthatjuk, hogy a vasút elveszti a kocsi napi jövedelmezőségét is. A járművek karbantartásánál persze alapvetően helytelen, ha „takarékossági" szempontból egyes alkatrészek cseréjét vagy javítását elhanyagolják. Ezzel ugyan átmenetileg fenntartási költség takarítható meg, de a jármű műszaki állapota és üzemkészsége nem javul, és előbb-utóbb hosszabb ideig tartó javítási idő, többletköltség, munkaráfordítás lesz a következmény.

Ne törjék, zúzzák!

Lássuk ezek után, hogy *mitől sérülnek meg és kerülnek idő előtt javításba a kocsik.*

Először is a *rakodógépekkel végzett kíméletlen munka,* azaz rongálás, az előírt technológiák be nem tartása miatt, amit egyértelműen bizonyít a kocsiszekrénytörések és -deformálások igen magas részaránya, „Tes"-kocsiknál a tetőszerkezet tönkretevése stb. Aztán: *futás közben a kocsik műszaki vizsgálatának és karbantartásának elmaradása.* Továbbá: *kíméletlen tolatás, illetve gurítás.* Nem is szólva a viszonylag ritkán előforduló, nyílt vonali ütközésekről, balesetekről.

Kocsigazdálkodásunk másik nagy gondja, hogy a világgazdaságban tapasztalt kedvezőtlen változások miatt csökkent az *exportforgalmunk.* 1982-ben például 6 százalékkal, tavaly további 5 százalékkal kevesebb kocsit raktunk meg külföldi rendeltetésű áruval. A vállalati szerződésekben rögzített szállítási határidők rövidebbek lettek, és a fuvarozási igények hullámszerű lökésekkel érik a vasutat. Ilyenkor óhatatlanul szükséges idegen kocsikat is felhasználni a rakodásokhoz, amiért külföldi pénznemben kell fizetnünk.

Tetézi a gondokat az *ötnapos munkahét,* azaz a vállalatoknál bevezetett teljes szabad szombat. A hétvégeken érkező leadási kocsikat általában csak a következő munkanapokon rakják ki, annak ellenére, hogy a MÁV különféle kedvezményekkel ösztönzi a hétvégi rakodásokat. Nem véletlen tehát, hogy a kocsiszolgálat problémái a kisebb szállítási teljesítmények ellenére sem csökkentek.

A vámhatárforgalomról ezúttal csak annyit, hogy ez a múlt évben sem volt zavartalan, de mennyiségileg *csökkentek a visszautasítások.*

A teherkocsi-gazdálkodással szorosan összefüggő mutatók közül legfontosabb a *kocsiforduló és a -tartózkodási idő.* Az előbbi az 1980. évi 3,89 napról 1983-ra folyamatosan 4,35 napra, az utóbbi 15,3 óráról 18,32 órára nőtt. Ennek főbb okai:

— *a hét napjai között mutatkozó rakodási egyenlőtlenség;*

— *a be- és kirakási késedelmek (késetten kezelt kocsik);*

— *az iparvágányt grafikonos időrendben kiszolgáló menetek késése és elmaradása;*

— *a közforgalmú rakodóhelyek kocsibeállítási és kihúzási késedelmei;*

— *a tolató tehervonatok elmaradása, lemondása.*

Amit eddig tettünk

A kocsiszolgálat igyekszik megtenni a tőle telhetőt. A rakodási egyenetlenségek miatt új formákat kerestünk a kocsigazdálkodásban. A szállítási igények rangsorolása közben a kocsipark egyenletes terhelésére, kihasználására törekedtünk. Új, tudományos alapon kidolgozott *kocsikiegyenlítési rendszer* került bevezetésre. Az új rendszer azonban — legyen az bármennyire tökéletes — csak addig érvényesülhet kellő hatékonysággal, amíg a *vasútigazgatóságok* megfelelően támogatják a központi célok megvalósítását, s a helyi érdekek miatt *nem tévesztik szem elől a hálózati — népgazdasági — érdekeket.* Hozzátesszük azonban, hogy a bevezetett kocsikiegyenlítési rendszert folyamatosan vizsgáljuk, és további tökéletesítésével is foglalkozunk.

A korábbi években az egyes tömegárukat — különösen a kavicsot — a vasút nem tudta maradéktalanul elszállítani, emiatt zavarok keletkeztek a termelő és felhasználó vállalatoknál egyaránt. Így került sor egy szabályozó rendelet kiadására, melyben a *fordarendszerű vonatokkal* szállított áruk körét és viszonylatát meghatároztuk. Ez elsősorban a vasérc, bauxit, kő, kavics és kohósalak szállítását, az arra felhasznált vagonok gazdaságosabb felhasználását volt hivatva biztosítani. Ezt a feladatot kezdetben 49 fordaszerelvénnyel oldottuk meg. Később már egyéb tömegáruk — szén, mészkő, homok, cement, cementgyártmány stb. — szállítására is fordavonatokat használtunk fel. *Jelenleg 101 fordavonatot közlekedtetünk,* s az ezekben futó vagonok száma a kocsipark 4,07 százaléka. Az így elszállított kocsiigényes árutonna 1982-ben 13,7, tavaly már csaknem 15 százalék volt.

A nemzetközi forgalomban jól bevált módszer szerint a belforgalomban is szerveztünk egyetlen fuvarlevéllel közlekedő irányvonatokat — *egy feladótól egy címzetthez.* (Például üveggyári, bauxitbányai szállítások esetében.) Eredményeket reméltünk attól is, hogy 1982-ben kísérleti jelleggel *meghirdettük a hétnapos kocsimegrendeléses rendszert.* Így mintegy 200 fuvaroztató vállalattal kötöttünk megállapodást a vasúti kocsik kiállítására, illetve a rakodások egyenletességének biztosítására. Meghirdettük ezenkívül a garantált kocsikiállítás rendszerét, azonban ez a kísérlet *csak igen mérsékelt eredménnyel járt.*

A nemzetközi kocsibérköltségek csökkentése, valamint az ilyen jellegű bevétel növelése érdekében intézkedés történt arra, hogy *a MÁV kocsijait fokozottabban használják fel a nemzetközi forgalomban,* ugyanakkor kevesebb idegen kocsit rakjanak meg itthon magyar exportáruval. Ennek meg is lett az eredménye, annak ellenére, hogy a népgazdasági ágazatok vasúton elszállítandó export termelési volumene valamelyest csökkent az utóbbi időben.

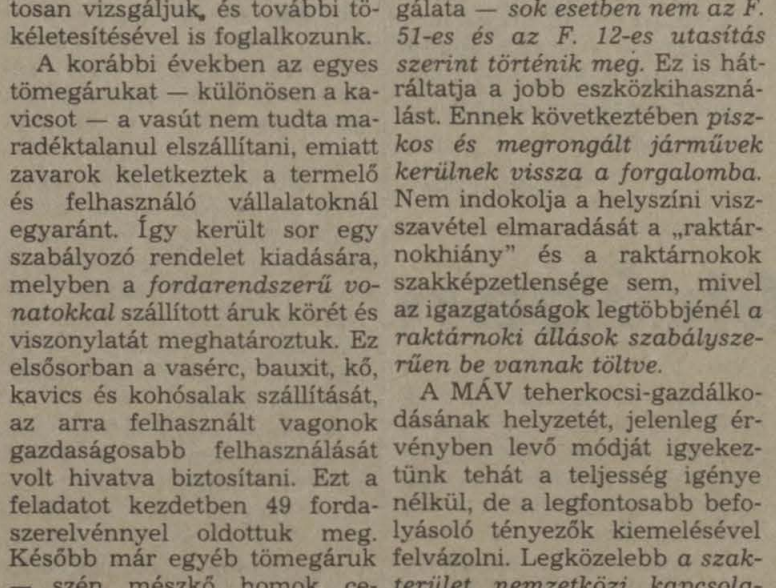
Csak kifogás...

Nem hagyhatjuk szó nélkül, hogy *a kocsiknak a fuvaroztatóktól való visszavétele* — a kocsik állapotának helyszíni vizsgálata — *sok esetben nem az F. 51-es és az F. 12-es utasítás szerint történik meg.* Ez is hátráltatja a jobb eszközkihasználást. Ennek következtében *piszkos és megrongált járművek kerülnek vissza a forgalomba.* Nem indokolja a helyszíni visszavétel elmaradását a „raktárnokhiány" és a raktárnokok szakképzetlensége sem, mivel az igazgatóságok legtöbbjénél *a raktárnoki állások szabályszerűen be vannak töltve.*

A MÁV teherkocsi-gazdálkodásának helyzetét, jelenleg érvényben levő módját igyekeztünk tehát a teljesség igénye nélkül, de a legfontosabb befolyásoló tényezők kiemelésével felvázolni. Legközelebb *a szakterület nemzetközi kapcsolatainak alakulásáról* adunk majd tájékoztatást.

Szentesi Sándor

Társadalmi munka a gyerekekért



A nagykanizsai Kisfaludy utcai óvodában társadalmi munkát végzett a nagykanizsai üzemfőnökség műszaki kocsiszolgálatának *Lenin* és *Augusztus 20.* szocialista brigádja. Fákat ültettek, kicserélték a homokozóládákat, és tornapályákat építettek a kicsiknek. Márciusban és áprilisban a szabadtéri játékok színhelyét hozták rendbe. Képünkön a brigád egy része látható munka közben.

Kép és szöveg:
Győri András

Kitüntetettjeink

Balassagyarmat körzeti üzemfőnöke

Somogyvári Lajos, a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség vezetője magas, szigorú tekintetű férfi. Tud azonban közvetlen, kedélyes is lenni, beosztottaival együtt örülni, velük érezni, a közös feladatokra mozgósítani és a végrehajtásban ott lenni, ahol biztatni, bátorítani kell . . .

A sorsa — mint sok, hozzá hasonló vasutasé — igazán emberi. 1928-ban született a csehszlovákiai Sárkányfalván, majd a szomszédos Kőbölkúton gyerekeskedett. *A szülei cselédek voltak,* s ő lett a hatodik, a legkisebb gyerekük. A szülőkkel együtt végzett mezőgazdasági robot egyhangúságát később a második világháború eseményei tették „változatosabbá". Az ifjú emberkét a németek elhurcolták a leventékkel, aztán a szerelvényt ért légitámadás során megsebesült. Viszontagságos körülmények között jutott el — már a felszabadulás után — *Prága* egyik katonai kórházába, ahol jobbára szovjet sebesült katonákat ápoltak. *Az ott töltött hónapok — a szovjet katonák embersége, segítőkészsége, megannyi baráti gesztusa adta az indíttatást — mint vallja — későbbi mozgalmi munkájához.*

— A szovjet katonai parancsnokság által kiállított „irányító levél"-lel a kezemben tértem haza 1945. szeptember 25-én — meséli. — Különböző gyárakban kaptam munkát, majd 1947-ben áttelepítették a családunkat Magyarországra.

Amikor 1948 tavaszán felvették a terézvárosi osztálymérnökségnél *pályamunkásnak,* már az MKP tagja volt. Másfél év múltán — 1949 őszén — a forgalmi, távirda és kereskedelmi szakvizsgák birtokában beiskolázták az első *munkáskáderképző* tiszti tanfolyamra. Annak elvégzése után *Aszódra* helyezték forgalmi gyakornoknak. Aztán *Monor* és *Dunaújváros* (annak idején Sztálinváros) következett, de akkor már rendelkező forgalmi szolgálattevő volt. *Becsülettel, kommunistához méltóan dolgozott,* s az újabb és újabb próbatételnek is beillő, különböző tanfolyamok, iskolák sikeres elvégzése „következményeként" főnökhelyettes lett *Dorogon,* majd *Szobon,* 1960-ban pedig *állomásfőnök* Balassagyarmaton. Közben lezajlott az ellenforradalom, amit most csak azért említünk, mert *Somogyvári Lajos egyike volt azoknak, akik elsőként hoztak létre szolgálati helyükön vasutas-pártszervezetet az MSZMP megalakulása után, s akik elsőként léptek be a munkásőrségbe 1957 elején.*

— 1966. február elsejével bíztak meg Balassagyarmaton a vonalfőnökség vezetésével, 1978. július 1. óta pedig körzeti üzemfőnök vagyok — ezzel a mondattal kívánt pontot tenni beszélgetésünkre, életútjának felvázolására. Én azonban — a nemrég kapott kitüntetésére, a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatára hivatkozva — tovább kérdezgetem.

— *Soha nem a kitüntetésekért dolgoztam* — válaszolja —, *bár a munkámat mindig elismerték . . .*

Valóban, tulajdonosa az *Érdemes és Kiváló Vasutas* kitüntetésnek, a *Felszabadulási Jubileumi Emlékéremnek,* kétszer kapta meg a *Közbiztonsági Érem* arany fokozatát, ugyananynyiszor a *Kiváló Önkéntes Határőr* kitüntetést, ezenkívül a munkásőri szolgálatát is többször elismerték. Mindez tükrözi, mennyit dolgozik önzetlenül a társadalomért. Jelenleg is *tagja Balassagyarmat városi pártbizottságának.* Szerényen mégis arról beszél, hogy eredményeket csak közös cselekvéssel, másokkal együtt érhet el az ember.

— Ami a vasúti szolgálatot, az üzemfőnökség feladatait illeti — magyarázza —, arra is érvényes, amit mondtam. *Nélkülözhetetlen „partnerünk" az üzemfőnökség pártszervezete, a KISZ-bizottság és az szb. Ezeknek minden tisztségviselője és aktivistája.* Együtt szerveztük, illetve hajtottuk végre 1979-ben a dízelesítési programot, állítottuk üzembe két évvel később a csehszlovák gyártmányú Bz-motorvonatokat. Most *terveink között szerepel egy kocsimosó vágány megépítése,* s azt is szeretnénk, hogy — a közepes konténerek fuvarozására a Kábelgyárral már régebben kötött szerződés teljesítése után — a *nagy konténerek* szállítása is megvalósulna . . .

Büszkén, méltó elismeréssel szól a kitüntetett üzemfőnök beosztottai helytállásáról, a múlt évi munkával kiérdemelt és nemrég átvett *Élenjáró körzeti üzemfőnökség* cím elnyerésének körülményeiről, a szocialista brigádokról, köztük a *II. Rákóczi Ferenc* nevét viselő kollektíváról, amely *A MÁV Kiváló Brigádja* címet is kiérdemelte.

Somogyvári Lajos vezetői munkájának az ilyen sikerek adnak igazán értelmet. Ám ennek a fordítottja is igaz: ezek a sikerek nagyrészt azért következtek be, mert az itt dolgozó közösségnek ilyen körzeti üzemfőnöke van. Mert a vezető személyes példamutatása mindig és mindenütt meghatározó.

Radnai Ketykó István

Az ígéret szép szó . . .

Elutasított vendégek

Május 5-ére vendégszobát rendeltem négy tagú családom részére Esztergom állomáson. Az indulás előtti napon telefonon mégegyszer érdeklődtem, hogy számíthatunk-e a szobára. A forgalmi szolgálattevő megnyugtatott. Ezek után két kiskorú gyermekemmel és feleségemmel elindultunk Dombóvárról hétvégi kirándulásra. Kétszázötven kilométeres utazás után este fáradtan érkeztünk Esztergom állomásra, és alig vártuk, hogy lepihenjünk a vendégszobában.

A forgalmi szolgálattevő azonban kiábrándított. Ridegen közölte, hogy a szobát már kiadták egyik dolgozójuknak. Reklamálásra sem hagyott időt, nem próbálta orvosolni gondunkat. Szombat este volt. Az ismeretlen városban elindultunk szállást keresni. A lelkiismeretlen ügyintézés megkeserítette a hétvégi kirándulásunkat. Vasárnap délután fáradtan, lehangoltan utaztunk vissza Dombóvárra.

Körültekintőbb ügyintézéssel el lehetne kerülni az ehhez hasonló kellemetlen eseteket!

Bárány János
Dombóvár

Mindent a megrendelőért

Az idei esztendő is próbára teszi a kitérőgyártó üzem dolgozóit

A gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem évek óta kiegyensúlyozott teljesítményt nyújt, megbízhatóan elégíti ki a MÁV és a vállalatok igényeit. Az elmúlt évi eredményei is ezt a megállapítást igazolják. Május elseje alkalmából ezért Élenjáró Üzem címet kapott. Tavaly februárban „Nehezebb lesz az idei lecke" címmel számoltunk be lapunk olvasóinak arról, hogy az üzem vezetőit milyen gondok nyomasztják, és milyen feladatok várnak az ott dolgozó kollektívákra.

Kelemen Árpád igazgató segítségével most arra tekintünk vissza, hogyan sikerült megbirkózni a feladatokkal. Beszéltünk arról is, hogy milyen gondok nehezítik a termelést, s milyen perspektívát kínál az idei év.

Jó minőség, pontos szállítás

— *Az elmúlt esztendő valóban nehéz leckét adott, a tervek teljesítése nem volt könnyű* — magyarázza az igazgató. — *A munkaerőhiány és a rapszodikus anyagellátás nehezítette dolgunkat.* Ennek ellenére a termelési érték 618 millió forint lett, amely két százalékkal több a tervezettnél. A legfontosabb termékeinkből — kitérőkből, ragasztott, szigetelt sínkötésekből, geólemezekből és szorítókból — is eleget gyártottunk. Tavaly 849 kitérőt adtunk át, az idén 836 a terv. Geólemezből egymillió ötvenezer, geószorítóból két és félmillió, ezen kívül 18 ezer tompahegesztés és 3070 ragasztott kötés elkészítése vár ránk. Az idei tervben szereplő 836 kitérőn belül 292 ötvennégy kilogrammos. Ennek a normaigénye nagyobb, hiszen a gyártáshoz több időre van szükség. A tartalékalkatrész-gyártásunk értéke is majdnem elérte a százmillió forintot.

— A pályafenntartási szakszolgálat által rendelt kitérőket sikerült határidőre elkészíteni?

— *Minden kitérőt kifogástalan minőségben és határidőre adtunk át a megrendelőnek.* A kelenföldi rekonstrukcióhoz szükséges kitérőket, felépítményi szerkezeteket is — a megrendelő többszöri határidőmódosítása ellenére — időben a helyszínre szállítottuk. A záhonyi tengelyátszerelő építéséhez 31 kitérőre volt szükség. *Ennek elkészítése nem szerepelt a tervünkben.* Tavaly márciusban rendelték el a gyártását. A záhonyi szakemberekkel közösen koordinációs értekezletet tartottunk az üzemben, megbeszéltük a legsürgősebb tennivalókat. Utána erre a munkára összpontosítottuk az erőket. (Kapacitást szabadítottunk föl, gmk-ban is dolgoztattunk.) Műszakiak és fizikai dolgozók, szocialista brigádok érdeme az, hogy a kitérők határidőre elkészültek, és folyamatosan szállíthattuk Záhonyba.

Rapszodikus anyagellátás

A jó munkaszervezés és üzemirányítás bizonyítéka az is, hogy az egy munkásra jutó termelékenység a bázishoz viszonyítva hét és fél százalékkal nőtt. A túlórák száma kétezerrel csökkent, pedig a munkaerőhiány is erőteljesebben érezte hatását. *Tizenkilenc szakmunkás hagyta el az üzemet.*

— Az idén tizenhét dolgozó ment el tőlünk — folytatja az igazgató. — Többségük lakatos és marós. A szerelőterületen a szükséges 104 helyett már csak 86-an dolgoznak. Általában kisiparosokhoz vagy jobban fizető vállalatokhoz szegődtek. *Tegnap is felmondott egy lakatos és egy marós.* Néhány budapesti vállalat autóbusszal szállítja a munkahelyre és haza ezeket a dolgozókat, és még az utazási időt is órabérben fizeti. A környező üzemek szintén vonzzák a munkaerőt, mert bevezették a negyvenórás munkahetet. Ezen kívül súlyosbítja az idén a létszámhelyzetet az is, hogy többen nyugdíjba mennek.

— Okozott-e gondot az anyaghiány?

— Tartós anyaghiány az elmúlt esztendőben nem volt ugyan, de sok gondot okozott az, hogy a kohászat későn szállította a megrendelt anyagokat, emiatt nyújtott műszakokban kellett termelni, hogy határidőre elkészüljenek a kitérők. Akadozott a csavarellátás is. *A tavaly megrendelt csavarok többségét csak az idén kaptuk meg. Emiatt nekünk kellett több ezer csavart átalakítani. A feszítőékeket sem kaptuk meg időben, ezért kisipari módszerekkel barkácsoltuk azokat.* Mindez rontotta termelésünk hatékonyságát, és a bérkihatása sem jelentéktelen. Az ide érkező selejtes anyagok szintén nehezítik gazdálkodásunkat. Emiatt tavaly 23 ezer forintot fizettünk ki. Az idei termelési tervünk 644 millió forint. *Tartalékalkatrészekből is többet kell gyártanunk, mint tavaly.* Sajnos az anyagellátás ebben az évben sem kedvezőbb.

Számítanak a brigádokra

— Az elmondottak alapján az idei esztendő is nehéz lesz. Bízik-e a tervek teljesítésében?

— A gondok ellenére remélem, hogy sikerül megvalósítani elképzeléseinket és teljesítjük a tervet. Bízom az itt dolgozók fegyelmezett és szakszerű munkájában, alkotókedvében. Negyvenegy szocialista brigádunk 586 tagja eddig is bizonyította, hogy nehezebb körülmények között is számíthatunk rájuk. A tervek teljesítése érdekében tavaly több kommunista műszakot tartottak. 417 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek. Gyöngyös város az idén ünnepli megalakulásának 650. évfordulóját. A mi kollektíváink is csatlakoztak a *„650 órát a városért"* mozgalomhoz. Belső tartalékaink hasznosításával, újítással, fejlesztéssel, a termelés jobb szervezésével úrrá lehetünk a gondokon — mondotta Kelemen Árpád.

(Kaszala)

Tűzriadó Gyékényesen

A pécsi vasútigazgatóság legnagyobb határállomása *Gyékényes.* Az itt áramló nagy értékű és sok esetben veszélyes áruval rakott szerelvények védelmében az igazgatóság katonai és polgárvédelmi önálló csoportja — az évi munkatervnek megfelelően — megszervezte a felsővezeték alatt, vonatban keletkezett tűz eloltására a tűzvédelmi gyakorlatot.

A hetedik vágányon álló szerelvényben fél 11-kor észlelték a forgalmi dolgozók a *füstgyertya által imitált tüzet.* Az eseményt azonnal jelentették a rendelkező forgalmi szolgálattevőnek, aki nyomban intézkedett, hogy *a II. számú tartalék személyzete az égő kocsit mentse ki a vonatból, és a közelben álló, tűzveszélyes áruval rakott kocsikat is menekítsék.* Közben a főmenetirányítótól kérte a dombóvári *tűzoltóvonat* riasztását.

Időközben a kimenekített füstölgő kocsiban fellobbant az igazi láng. A tűzoltóvonat megérkezése után a legénység példás gyorsasággal és szakértelemmel eloltotta a tüzet.

A gyakorlaton részt vettek a *nagyatádi* tűzoltóparancsnokság, a határőrség képviselői, valamint az igazgatóság tűzvédelmi szakemberei. A gyakorlatot *Mészáros Sándor* tűzoltó-őrnagy értékelte. Kiemelte, hogy a gyakorlat alkalmával támasztott feladatok az állami egységek lehetőségét, képességét is meghaladták *a forgalmi szabályozás, irányítás, feszültségmentesítés és vonatmenekítés szempontjából.*

Köszöntjük a vasutasokat

Az idén, a vasutasnap alkalmával harmincnegyedik ízben köszönti, ünnepli társadalmunk az ország legnagyobb vállalatának dolgozóit, a több mint 130 ezer vasutast, forgalmistákat, váltóőröket, mozdonyvezetőket, vonatfékezőket, pályamunkásokat, és a javítóműhelyek dolgozóit, mindazokat, akiknek felelősségteljes munkája nélkül nem képzelhető el a vasúti közlekedés; a biztosítóberendezések szakembereit, a technikusokat és mérnököket, az ügyviteli teendők ellátásában részt vevő dolgozókat.

Az ünneplők soraiban ott vagyunk mi is, az Utasellátó Vállalat dolgozói, akiknek közelről van alkalmuk látni és méltányolni azt a hivatástudatot, szakma- és munkaszeretetet, amellyel a vasutasok nehéz feladatukat ellátják. A vasutasok munkája, szolgálata sohasem volt könnyű. Odaadásuk, hozzáértő munkájuk példaként szolgál az Utasellátó dolgozói számára is, ezért osztozunk a vasutasok örömében és gondjaiban. Az Utasellátó hálókocsi-kalauzai, felszolgálói, szakácsai is méltányolni tudják a vasutasok nehéz munkáját, akik hétköznap és ünnepnap is helytállnak.

A vasút és az Utasellátó munkája egymástól elválaszthatatlan a személyszállításban, hiszen rajtuk múlik, hogyan vélekednek az utasok a vasúti közlekedésről. Büszkék vagyunk arra, hogy vállalati tevékenységünk nagy része a MÁV területén bonyolódik le. Az utasok színvonalas ellátása része a kulturális közlekedésnek, ezért nem nélkülözhető a vasutasok és az utasellátó dolgozóinak az együttműködése. Ez az együttműködés eddig mindig kiváló volt. A szállítás és az ellátás dolgozói szoros elvtársi és baráti kapcsolatokat teremtettek, amelyeket a jövőben is ápolni kell. Bízunk abban, hogy az együttműködés továbbfejlesztése minőségi javulást eredményez a közlekedésben és az utaskiszolgálásban.

Ezeknek a gondolatoknak a jegyében köszöntjük baráti szeretettel és tisztelettel a harmincnegyedik vasutasnap alkalmából a MÁV minden dolgozóját.

További munkasikereket, erőt, egészséget kívánunk valamennyi vasutasnak.

Dr. Sebes Miklós,
az Utasellátó Vállalat
vezérigazgatója

ÖSZTÖNZÉS



— Ha maga is segít Kovács szaki, lesz jutalom a vasutasnapra!

(Kesztyűs Ferenc karikatúrája)

Nyári forgalom

Életbe lépett az új menetrend, ezzel már meg is kezdődött a nyári forgalom. Szakmai nyelvünkben a „nyári forgalom" az őszi forgalommal rokonítható. Az egyik az utasok kiszolgálását, másik az áruk, termékek elszállítását tartja célnak. Bárhogy nézzük, mindkét esetben a teljesítmények javításáról van szó.

Az emberek utazási vágya szinte csillapíthatatlan, de a körülmények alakulása folytán mindig változó. Ehhez kell igazítanunk szolgáltatásunk egészét. Miközben ezt megvalósítjuk, *el kell érnünk, hogy a különböző teljesítményegységekre jutó ráfordítások értéke csökkenjen, ugyanakkor a szolgáltatás színvonala emelkedjen.* Emiatt kell például a szerelvényfordulókat gazdaságosan, ám az utasáramlásoknak megfelelően tervezni.

Állomásainknak is fel kell készülni a vendégvárásra. Meszelni, festeni, virágosítani, kavicsot teríteni, rendezgetni, csinosítani a szolgálati helyeket és azok környékét. Gondosan takarítani a kocsikat kívül, belül. A figyelmesség, az előzékenység is elengedhetetlen, ráadásul ez utóbbi pénzbe se kerül.

A pénzről szólva az a lényeg, hogy szolgáltatók vagyunk. Tudnunk kell, hogy az utasok menetjegyük váltásával, poggyászuk feladásával megvásárolják szolgáltatásunkat. Jogosan igénylik tehát szükségleteik kielégítését. Elvárják azt is, hogy pontosan tájékoztassuk őket. Utasaink otthonosan akarják érezni magukat vonatainkon. Adjuk ehhez közvetlenségünket, szívélyességünket. Legyünk házigazdák az információnál, a pénztáraknál, a vonatok mellett és a vonatokon. Legyünk gondos kereskedők, akik tudják, hogyan kell fogadni vevőiket. Észrevételeiket, esetleges sérelmeiket, panaszaikat nyitott füllel halljuk meg, s kérjünk tőlük elnézést, ha akarva, akaratlanul vétettünk, hibáztunk. Ne feledjük, hogy munkánk alapján a MÁV-ról, az ország legnagyobb vállalatáról mondhatnak elmarasztaló vagy dicsérő véleményt.

Itt a nyár, a vakáció, a pihenés, az üdülés, a kirándulások, a szabadságolások időszaka. Családok, sőt még nagyobb közösségek tagjai, tanintézetek, iskolák diákjai együtt szállnak fel vonatjainkra. Gondoljunk arra is, hogy nemritkán egész évi takarékosság áll egy-egy ilyen közös utazás mögött. *Akarjuk, hogy a megvalósult utazás élmény, egy életre szóló szép emlék legyen számukra.*

Köszöntsük utasainkat! Váljék ez természetes magatartásunkká. Ne forduljunk el, ha gondjaikról szerzünk tudomást. Ne nézzük tétlenül a magas lépcsőkről leszállókat. Fogjuk kézen az öregeket, a gyermekeket, kismamákat és ha kell, minden utasunkat. Ez legyen új szemléletünk meghatározója.

Az utasokat becsülni kell. A tudatos és tervszerű felkészülés ehhez egymagában nem elég. A tisztaság, a pontosság, a kényelem még nem minden. A teljességet a módszer és a forma egysége adja. Ennek érdekében legyen tehát „árukínálatunk" csomagolása a gondosság, az előzékenység, az udvariasság és segítőkészség.

Önfinanszírozó, szocialista üzletpolitikát folytató nagyüzem vagyunk. Egyszerűbben szólva: *a MÁV is vállalat.* A vállalati gazdálkodás felelőse valamennyi vasutas. Az önmagunkkal szemben támasztott követelményrendszerünknek fel kell érni a magasabb igényekhez. S ehhez — a kulturált, intelligens beavatkozáson kívül — jól megvalósított gyakorlati tevékenységre, szakszerű munkára van szükség.

Magas fokú műveltséggel kell szolgáltatnunk, színvonalasan, *ám nagyon fontos, hogy kapcsolatunk a bizalomra épüljön.*

Erre kell fordítanunk figyelmünket és erőinket. Arra, hogy balesetmentesen, pontos közlekedéssel, az utasok igényei szerint szolgáltassunk. A múlt nagy példái garanciát ígérnek feladataink jó megoldásához.

Szabó Béla

Nagyapáktól a dédunokákig

— A családban úgy tudjuk — meséli *Kiss Lajos* főintéző —, hogy dédapánk, aki a múlt század nagy vasútpálya építkezésein dolgozott, azt mondta fiainak: *én csináltam jó utat, amin nektek már csak menni kell.*

— Nos, mentek is elődeink ezen az úton. Nagyapám, apám is, a MÁV szolgálatában töltötte el az életét. Én magam már gyermekkoromban se tudtam más pályát elképzelni, mint a vasutat. A feleségem is MÁV-alkalmazott, sőt a tizenegy éves kislányom is belekóstolt már az úttörővasutas szolgálatba.

— Persze az unokák már magasabb fokon teljesítenek szolgálatot, mint a hajdani nagyapák.

— No igen — bólogat Kiss Lajos — én magam két éve a Ferencvárosi rendező egyik legérzékenyebb pontján, Gubacson vagyok helyettes főnök. Ahogy elvégeztem Szegeden a szaktechnikusi iskolát, majd Pesten a tisztképzőt, az állomás szinte minden posztján megfordultam. Jó iskola volt, mert itt Gubacson aztán mindent tudni kell, ami a vasúton megtörténhet.

— Hány ember mozog itt a megszámlálhatatlan vágány és kocsierdő között?

— *Száztizenhat, főként tartalék-mozdonyvezetők, térfelvigyázók, kocsirendezők, menesztők, váltókezelők és még jó néhány más beosztású ember.* De a sínek a kocsik csak a külső szemlélőnek megszámlálhatatlanok. Mi vasutasok jól eligazodunk a labirintusnak tűnő vágány- és kocsirengetegben.

— Pontosabban.

— Az ország rendezőpályaudvarai közül egyedül itt van két gurító. A Nyugati alatt huszonnyolc, a Keleti alatt harminc vágány. A Nyugatiban hét, a Keletiben öt fogadóvágány, ezenkívül az induló csoportnál nyolc, a kihúzóban pedig négy vágány. Ezekhez jó néhány iparvágányt is hozzá kellene adni. Hiszen itt van mellettünk a MERCUR telepe, a vegyipar, az INDUSTRIA, a fésűsfonó, a vágóhidak, hogy csak a legnagyobb üzemekről szóljak. Ezek kocsiigényét, nagy áruforgalmát is nekünk kell lebonyolítani.

— Huszonnégy óra alatt hány kocsi fordul meg ezeken a síneken?

— *Nappal legalább 1200, az éjszakai műszakban még több.* Az ország különböző részeiből és külföldről ideérkező mintegy huszonnyolc-harminc vonatot gurítunk, majd rendezünk újra szerelvényekké, s ezek innen indulnak tovább, viszik az árut rendeltetési helyükre.

— Gondolom, hogy szabad idejében még álmában is csattognak fülében a vagonok ütközői.

Kiss Lajos főintéző ezen mosolyog és elmagyarázza, hogy itt a valóságban sem igen szabad csattogni azoknak az ütközőknek. A kocsirendezők, sarusok minőségi munkájához tartozik, hogy a gurítóról érkező vagonok éppen hogy csak koccanjanak az állóhoz.

Különben szabad idejében másfajta zsongás veszi körül az állomásfőnök-helyettest. A párt alapszervezetében információs felelős, a munkásőrségben szakaszparancsnok, aztán várja otthon a feleség és két szép gyermek. Szabad idejében teljes a szolgálatból való kikapcsolódás.

— De végül is azt a stafétabotot, amivel hajdan a dédnagyapa indult el és apáról fiúra eljuttatott, viszik-e tovább Kiss Lajos gyerekei?

— Én erre most pontos választ nem tudnék adni — mondja őszintén — hiszen a kisfiam kilenc, a kislányom 11 éves. Lányomnak tetszett az úttörővasutasélet. A fiammal is megkóstoltatom majd ha felveszik. *Egyébként a feleségem is a vasút szolgálatában áll. A gyerekek érzik, tudják és élik, hogy a mi családunkban, de a szélesebb rokonság körében is, minden jó a vasútnak köszönhető.* Hát majd meglátjuk. Én remélem, hogy legalább az egyik — a családi tradícióhoz híven — tovább viszi azt a bizonyos stafétabotot.

Dávid József

Száz év fegyelmezési krónikája (4.)

Fegyelmi bíróságok

Amíg a korábbi (1884 és 1887) szolgálati rendtartások a rendbüntetés elleni fellebbezést egyértelműen kizárták, addig az 1907. évben elfogadott szolgálati rendtartás már lehetővé tette a rendbüntetés elleni panaszt, avval a megszorítással, hogy a panasz nem biztosított felfüggesztő hatályt.

Az alkalmazottat a rendbüntetés kiszabása előtt a terhére szóló szolgálati vétségre nézve meg kellett hallgatni. A rendbüntetés kiszabása után benyújtott alapos panasz esetén a kirótt és beszedett pénzbírságot a panaszos részére vissza kellett fizetni.

A szolgálati rendtartásról szóló törvényjavaslat indoklásának a rendbüntetéssel kapcsolatos részletezésénél az előterjesztő miniszter mellőzhetőnek tartotta az alakszerűséghez kötött eljárást. Viszont azért, hogy a szolgálati felsőbbség ellenőrizhesse a rendbüntetések kiszabásának megalapozottságát, *a rendtartás új rendelkezésként megkövetelte, hogy a szolgálati főnök a kiszabott rendbüntetésekről nyilvántartást vezessen* és abba a szolgálati vétséget és a büntetés mértékét előjegyezze. E nyilvántartás vezetésének elrendelése alapozta meg a büntetések későbbi nyilvántartásának egyik formáját.

A büntetések

A korábbi rendtartások ilyen nyilvántartás vezetését nem írták elő, hanem csak a fegyelmi büntetéseket kellett a szolgálati táblázatban előjegyezni, majd három év elteltével — kifogástalan szolgálat esetén — onnét hivatalból kellett törölni az előjegyzést. Így például a korábbi rendtartás szerint a büntetésből való áthelyezést, a meghatározott időre szóló előlépési jog megvonását, valamint a büntetésből való elbocsátást minden esetben, a fegyelmi büntetésként kiszabott megfeddést és pénzbüntetést pedig csak akkor kellett előjegyezni, ha a fegyelmi határozat erre vonatkozó kifejezett rendelkezést tartalmazott, és ez utóbbi két büntetés egyikének kiszabásakor, annak ismétlődése esetére a szolgálatból való elbocsátást is kilátásba helyezték.

A vasúti szolgálati rendtartás szerint *a csekélyebb szolgálati vétséget rendbüntetéssel, a súlyosabb szolgálati vétséget pedig fegyelmi büntetéssel kellett sújtani.* A rendbüntetéssel kapcsolatos részletezés után, a fegyelmi büntetésekről a következők állapíthatók meg: a korábbi rendtartásokból már ismert fegyelmi büntetések az 1907. évi szabályozás szerint megfeddés helyett dorgálás, pénzbüntetés helyett pénzbírság, büntetésből való áthelyezés helyett áthelyezés, lejjebbítés olcsóbb fizetési osztályba, esetleg rangfokozatba helyett előléptetésre vagy kárpótlékra jogosító várakozási idő meghosszabbítása, végül a büntetésből való elbocsátás helyett elbocsátás a szolgálatból elnevezésű büntetésekre változtak.

A legenyhébb fegyelmi büntetés, a korábbi megfeddés és dorgálás azonos erkölcsi súlya mellett csupán elnezvezésében tért el egymástól. *A pénzbírságot viszont akár rendbüntetésként, akár fegyelmi büntetésként lehetett alkalmazni.*

Ennek ellenére mégis különbséget kell tenni a rendbüntetésként, valamint a fegyelmi büntetésként is kiszabható pénzbírság között. A különbség egyrészt abban jelentkezett, hogy a rendbüntetésként kiszabott pénzbírság az évi fizetés maximum 2 százalékát, míg a fegyelmi büntetésként kiszabott pénzbírság az évi fizetés maximum 5 százalékát nem haladhatta meg. Másrészt, abban is különbözött a kétféle pénzbírság egymástól, hogy a fegyelmi büntetésként alkalmazott pénzbírság súlyosabb beszámítás alá esett.

A pénzbírság levonásának időbeli terjedelmével kapcsolatban olyan megszorítás került megfogalmazásra, hogy a levonás nem haladhatta meg a havi illetmény 10 százalékát. E korlátozás alól csak egy kivétel volt, nevezetesen az az eset, amikor az alkalmazott a pénzbírság kiszabása, tehát a fegyelmi eljárás befejezése után állásáról lemondott. Ilyen ok miatt a pénzbírság egy összegben került levonásra. *A levont pénzbírságot különféle elnevezésű vasúti jóléti intézetek javára kellett befizetni.*

Áthelyezés, elbocsátás

A fegyelmi büntetésként kiszabható áthelyezés végrehajtásával kapcsolatban lényeges az a rendelkezés is, *hogy a fegyelmi bíróság a büntetésből való áthelyezést csak elvileg mondhatta ki.* E büntetés végrehajtása, vagyis az új szolgálati hely, illetve az új szolgálati beosztás kijelölése a vasútigazgatóság hatáskörébe tartozott. A szolgálati rendtartás, a meghatározott időre szóló előléptetési jog megvonása elnevezésű büntetés helyébe lépő előléptetésre vagy kárpótlékra jogosító várakozási idő meghosszabbítása elnevezésű büntetés időtartamát, a korábbihoz képest behatárolta, *oly módon, hogy a büntetés legrövidebb időtartamát fél évben, míg a leghosszabb időtartamát két évben állapította meg.* Az időtartam ily módon való meghatározása viszonylag korlátozta a szubjektivitást. Abban az időben ez utóbbi büntetések végrehajtásának kezdő és befejező időpontját rendszerint május 1 vagy november 1 napjában kellett megállapítani.

A legsúlyosabb büntetésként kiszabható *elbocsátás* egyben az összes illetmények, továbbá a szolgálati cím, valamint a szolgálati viszonyból származó valamennyi jog elvesztését jelentette. E büntetés természetesen egyidejűleg nemcsak az alkalmazottnak, hanem hozzátartozóinak is a nyugdíjra, nyugbérre és végkielégítésre való igényének elvesztését jelentette.

A vasúti szolgálati rendtartás a fegyelmi bíróságok részére csak irányadásul, példálózva sorolta fel a fegyelmi büntetéssel sújtható szolgálati vétségek egyes fontosabb eseteit. Ez természetesen nem azt jelentette, hogy egyéb magatartás is nem volt fegyelmi eljárás alá vonható, de azt sem, hogy a csak példálózva felsoroltakat minden körülmények között fegyelmi büntetés alá tartozó szolgálati vétségeknek kellett minősíteni. Igen lényeges intézkedésnek mondható az a rendelkezés is, hogy a fegyelmi bíróság a szolgálatból való elbocsátást kizárólag a szolgálati rendtartásban tételesen felsorolt esetekben mondhatta ki.

A szolgálatból való elbocsátás esetei a következők voltak:

— *a felvétel akadályául szolgáló körülmény elhallgatása.* E cselekményre azonban 10 éves elévülési időt állapított meg a jogszabály, s ennek eredményeként azt a dolgozót, akinek a felvétele óta 10 évet meghaladó — kifogástalanul végzett — szolgálati ideje eltelt, az említett ok miatt már nem lehetett a szolgálatból elbocsátani;

— *szolgálati engedelmesség megtagadása, vagy sztrájkban való részvétel, továbbá a botrányos magaviselet;*

— *alárendeltek bántalmazása vagy a szolgálati fegyelem más módon való súlyos megsértése;*

— *a forgalom biztonságának szándékos vagy gondatlan veszélyeztetése;*

— *a végrehajtó forgalmi szolgálatbani ittasság;*

— *ismétlődő igazolatlan pénztári hiányok;*

— *bármely egyéb, tényleges szolgálati kötelesség ismételt és súlyos megsértése;*

— *olyan bűncselekmény elkövetése, amelyre a törvény mellékbüntetésül hivatalvesztést állapít meg,* vagy olyan cselekmény elkövetése, amely az alkalmazottat a betöltött állásra erkölcsileg méltatlanná tette.

A szolgálati rendtartás egyértelmű rendelkezést tartalmazott arra vonatkozóan, hogy a tételesen felsorolt — elbocsátásra okot adó — cselekmények elkövetésétől tartózkodó alkalmazottat más okból elbocsátani nem lehetett. Az alkalmazott a törvényellenesen történt elbocsátás minden esetében, a magánjogi igényeit a független bíróság útján érvényesíthette, vagyis a szolgálati szerződés magánjogi oldalának végső elbírálásáért *a rendes bírósághoz fordulhatott.*

Különösen súlyos eset

Az elbocsátásra okot adó cselekmények elemzése során megállapítható, hogy elbocsátásának elvileg csak valamely lényeges szolgálati kötelesség ismételt súlyos megsértése esetében volt helye. Az is megállapítható azonban, hogy a felvételi akadály eltitkolása, a szolgálati engedelmesség megtagadása, valamint a munkamegszüntetésben való részvétel az erre irányuló izgatás, bujtogatás, a fegyelem más módon való megsértése, az alárendeltek bántalmazása, a forgalom veszélyeztetése, valamint az itasság, *különösen súlyos esetnek minősültek. Ezért ezek egyszeri elkövetése is az elbocsátás alapjául szolgálhatott.* Az ismételt igazolatlan pénztári hiány is olyan cselekménynek minősült, amely még csak gondatlanság esetén is minden további mérlegelés nélkül lehetővé tette az elbocsátást.

A fegyelmi vétségek felsorolásában az utolsóként említett pont az aljas vagy becstelen cselekményeken kívül — amelyek az alkalmazottat a vasúti szolgálatra méltatlanná teszik — *azokat az eseteket foglalta össze, amelyekben büntetendő cselekmény elkövetése miatt volt helye az elbocsátás kiszabásának.* Ez a pont kétféle büntetendő cselekményt különböztetett meg, amely alapul szolgálhatott az elbocsátásra. Az egyik olyan büntetendő cselekmény volt, amelynek elkövetése esetén már a büntető törvények mellékbüntetésként a hivatalvesztést, a viselt hivatal vagy állás elvesztését állapították meg. Ilyen esetekben a fegyelmi bíróság, a büntető bíróság állásvesztést kimondó ítéletének bevárása és a bűnvádi eljárásra való tekintet nélkül, az alkalmazottat már előzőleg fegyelmi úton elbocsáthatta. Tehát ilyen esetben a fegyelmi eljárás a büntető eljárásra való tekintet nélkül folytatható és befejezhető volt, de a büntetendő cselekményekről az ügyészséget vagy a büntető eljárásra hatáskörrel bíró hatóságot a büntető eljárás megindítása végett, a szükséges adatok közlése mellett értesíteni kellett.

A másik pedig olyan büntetendő cselekmény volt, amelynek elkövetése esetén *a fegyelmi bíróság szabadon mérlegelhette azt, hogy annak elkövetésével az alkalmazott állásával erkölcsileg összeférhetetlen helyzetbe jutott-e vagy sem.* Ilyen esetben a fegyelmi bíróság az elbocsátást csak akkor mondhatta ki, ha az elkövetett cselekmény természeténél fogva az alkalmazott állásának betöltésére erkölcsileg méltatlanná vált.

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

A társadalombiztosítás alapvetően állami feladat

Tájékoztató az irányítás korszerűsítéséről, a szervezeti felépítésről, új fogalmakról, elnevezésekről

A társadalombiztosítás egységes szervezete és intézményrendszere — a társadalmi és gazdasági fejlődéssel összhangban — több mint három évtized során alakult ki. E folyamat már a felszabadulást követően elkezdődött, azzal a jogos követeléssel, hogy a különböző biztosító intézeteket, társulásokat egységesíteni kell.

Ennek hatására jött létre 1950-ben az egységes társadalombiztosítási szervezet. Akkor azonban a lakosságnak csak 32 százaléka volt biztosított. E szervezet irányítását, gazdálkodását az állam *a szakszervezetekre ruházta, fenntartva azt az alapvető elvet, hogy a társadalombiztosítás állami feladat.* Ez tette lehetővé egyrészt az ellátások fedezetének állami garanciáját, másrészt a fejlesztés lehetőségeit. Csak ezzel az állami garanciával lehet a szocialista társadalomra jellemző szociális biztonságot megteremteni.

Fejlődés hozta az új helyzetet

A vasutas-társadalombiztosítás általános irányítása, igazgatása, gazdálkodása a vasutas-szakszervezet hatáskörébe került. A vasutas-szakszervezet közvetlenül irányította a VSZTO-n keresztül a betegségi, az egyes gyógyászati és szociális ellátást, a 1/2%-os ÖTA-t, intézte a családi pótlékot.

Az egységes társadalombiztosítás intézmény-rendszerének kialakulásában a másik nagy állomás 1975 volt. Ekkor fogadta el az országgyűlés a *II. törvényt* a társadalombiztosításról, amely megteremtette az egységes magyar társadalombiztosítási intézményrendszert a négy ellátási formával: *betegségi és anyasági, valamint balesetellátás, családi pótlék, nyugellátás.* Ezzel nyílt meg a lehetőség az egészségügyi ellátás *állampolgári joggá* válására. Ennek eredménye, hogy *napjainkban a biztosítottak aránya eléri a 99,9 százalékot.*

A vasutas-szakszervezet több mint harmincéves irányítása alatt a társadalombiztosítási szervezet megerősödött. A szakszervezet irányításával alakultak ki azok a demokratikus formák, amelyek a vasutasok széles körű bevonását tették lehetővé a társadalombiztosítás és egészségügyi feladatok ellátásában. A társadalombiztosítási tanácsokban, albizottságokban, társadalombiztosítási bizottságokban, szakbizottságokban dolgozó közel *ötezer aktivista* nélkül e feladatokat nem lehetett volna és a jövőben sem lehetne megoldani.

A fejlődés új helyzetet teremtett. Az MSZMP KB már 1971-ben állást foglalt a társadalombiztosítás korszerűsítésében, ami az állami irányítás alá helyezésben fejeződött ki, de ennek feltételei csak most alakultak ki. *1983. október 12-én az MSZMP KB a szakszervezeti munka fejlesztéséről, a párt feladatairól hozott állásfoglalásában a korábbi döntéseket megerősítette.* Elismerte a szakszervezetek szerepét a társadalombiztosítás fejlesztésében, egyben *az állami teendők pontosabb meghatározását szabta feladatul.* Kimondta a társadalombiztosítás önkormányzati jellegének — benne a szakszervezetek szerepének — erősítését, és azt, hogy *a társadalombiztosítással kapcsolatos igazgatási jellegű teendőket állami szervek végezzék.*

Ennek megfelelően az elnöki Tanács 1984. évi 5. számú törvényerejű rendelete és a Minisztertanács 1009-es számú határozata intézkedett a társadalombiztosítás szervezetéről és irányításáról. *A társadalombiztosítás szervei alapvetően változatlanok maradnak, de nem a Szakszervezetek Országos Tanácsa, hanem a Minisztertanács irányítása alatt működnek.* A Minisztertanács közvetlen irányítása alatt álló Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság irányítja a megyei társadalombiztosítási igazgatóságokat, a nyugdíjfolyósító igazgatóságot, valamint a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóságot. *A főigazgatóság látja el a szakfelügyeletet a MÁV Nyugdíj Hivatal nyugdíjmegállapító- és folyósító tevékenysége felett.*

A Vasutasok Társadalombiztosítási Osztálya (VSZTO) *Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatósággá (VTI) alakul,* s mint a Főigazgatóság igazgatási szerve látja el a vasutasok és hozzátartozóik, a vasúttal (GYSEV, Utasellátó és egyéb szervekkel) kapcsolatos társadalombiztosítási munka irányítását, igazgatását és gazdálkodását — *megőrizve eddigi jogosultságait* —, amelyet a hatályos jogszabályok szabnak meg. A Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság változatlanul *a vasutas-szakszervezet központjában* működik, csakúgy mint a VTI területi ellenőrzési csoportjai.

A vasutas társadalombiztosítás egyik sajátossága volt, hogy a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátáshoz kapcsolódó 1/2%-os ÖTA igazgatási, gazdálkodási és ellenőrzési feladatait a vasutas-szakszervezet a VSZTO útján látta el. A megváltozott körülmények között a már említett jogszabályok *az ÖTA-t megerősítették, s kezelését egyértelműen a vasutas-szakszervezetre ruházták.* Így az ÖTA irányítását, gazdálkodását és ellenőrzését a jövőben a vasutas-szakszervezet ÖTA-osztálya látja el, a szakszervezet társadalombiztosítási és egészségügyi feladataival együtt.

Ami nem változik

A munkáltatók hatáskörébe adott egyes társadalombiztosítási feladatok (ügyintézői hálózat, számfejtői és nyugdíjasnyilvántartás, munkáltatói felelősség és hatáskör) *nem változnak.* A MÁV vezérigazgatóságán belül szükség van olyan *társadalombiztosítási csoport* létrehozására, amely a munkáltatói feladatokból adódó, s annak végrehajtását szolgáló irányítást, ellenőrzést szolgálja.

A társadalombiztosítás jövőbeni feladatai is igénylik, hogy az irányítás önkormányzati jellege és demokratizmusa erősödjön. A társadalombiztosítás olyan jellegű, hogy *a kizárólagos állami irányítás nem lehetne igazán eredményes.* Ezért jött létre az Országos Társadalombiztosítási Tanács, az OTT. Ennek elvi irányításával működnek a megyei, fővárosi társadalombiztosítási tanácsok, illetve a vasút területén a *Vasutas Társadalombiztosítási Tanács,* mint önkormányzati jellegű szervek.

A Vasutas Társadalombiztosítási Tanács irányításával és ellenőrzésével működnek a vasútigazgatóságok területén (Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szombathely és Záhony) a VTT bizottságai, valamint — a korábbi KM, SZOT, VSZ-képviseletből álló bizottság helyett — a *nyugdíjügyi szakbizottság.* Ezeknek az önkormányzati jellegű szerveknek a feladata többek között *javaslatok, vélemények kidolgozása* a VTT, a VTI és az OTT számára, továbbá jogszabálytervezet véleményezése, a VTI évi munkájának jóváhagyása, az igazgatási szervek *társadalmi ellenőrzése,* jogorvoslati és méltányossági feladatok ellátása stb.

Érintetlenek a dolgozók jogai

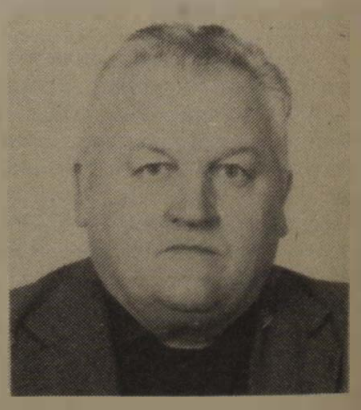
A szolgálati helyeken, munkahelyeken működő *társadalombiztosítási tanácsok* (tt) szervezete, feladata, jog- és hatásköre, a szakszervezeti bizottságokhoz való tartozása nem változik. Az elvi irányításukban részt vesznek a VTT bizottságai amelyek hatásköre a jogorvoslati és méltányossági kérdésekre terjed ki.

A dolgozók jogait a társadalombiztosítás korszerűsítése nem érinti. Ennek következtében tehát még átmenetileg sem keletkezhetnek ellátási zavarok, hiszen *a munkahelyi szervek úgy működnek, mint eddig.*

Szakszervezetünk a vasutasok érdekeit megfelelően képviselte, amit bizonyít a vasutas-társadalombiztosítás önállóságának, szervezeti különállóságának megőrzése is. A korszerűsített társadalombiztosítási szervezet is *kizárólag a vasutasokért és hozzátartozóikért* tevékenykedik. Ezért alapvető érdek, hogy a szervezetben ezután is vasutasok dolgozzanak.

Dr. Bordi István

A társadalombiztosítási ellenőri csoport vezetője



Németh Sándor, a miskolci területi szakszervezeti bizottság társadalombiztosítási ellenőri csoport vezetője harmincévi munkája elismeréseként a közelmúltban kapta meg a társadalombiztosításért kitüntetés arany fokozatát.

Már 41 éve vasutas. Pályaőr gyermekeként ismerkedett meg a vasúttal. Fiatalon pályatisztító lett a miskolci osztálymérnökségen, később pedig pályamunkásként dolgozott. 1949-ben, miután elvégezte a betegbiztosítási tanfolyamot, ügyintézői teendőket látott el a miskolci pályafenntartási főnökségen. 1954-ben nevezték ki a tszb társadalombiztosítási ellenőrének. Tíz év múlva csoportvezetői megbízást kapott, s azóta ebben a beosztásban tevékenykedik.

Egész családja a vasúthoz kötődik. Felesége az építési főnökségen anyagszámadó volt; néhány éve ment nyugdíjba. A fia a számítástechnikai üzemnél műszerész. Németh Sándor egy év múlva megy nyugdíjba, de — mint mondotta — a vasúttól, a mozgalomtól akkor sem szeretne végleg elszakadni.

K. I.

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi, közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei lapokból válogattunk.

Vas Népe

„A kifogástalan munka ma még korántsem jellemző a vasút egészére" — mondta nemrég az ország legnagyobb vállalatának egyik képviselője. Arra célozván: *a korábbinál jobban kell támaszkodni az áldozatkész vasutasokra, a saját erőre.* Ennek jeleit Vas megyében is látjuk, tapasztaljuk. A szombathelyi körzeti üzemfőnökség dolgozói nagyszerű eredményeket értek el az elmúlt időszakban. Területükön hétmillió (!) ember utaztatását oldották meg tavaly. Naponta 50-70 vasúti kocsit mostak, ha úgy hozta a szükség, éjjel is dolgoztak, segítettek a szocialista brigádok.

— Tegyük vonzóvá a vasutat! — erre látszik utalni magatartásuk. S említést érdemel az is, hogy az áruszállításban 71 ezer tonnával teljesítették túl a tervet, úgy, hogy a kívánatos létszámból hiányzott háromszáz ember.

A szombathelyi vasutasok példája természetesen nem egyedülálló. Az ország különböző pontjain nagyon sok szakember, brigád, munkacsoport fáradozik a vasút egykori hírnevének visszaszerzésen. Az anyagi lehetőségek ismeretében ez nem lesz könnyű feladat.

Hajdú-Bihari Napló

— Azt pedig húzza alá, hogy Szoboszlai. Nemcsak a nevem az, de ott is születtem, ott is lakom — Hajdúszoboszlón.

Szoboszlai Sándor középtermetű, jó kedélyű férfi. Ötvennégy éves. Harmincnyolc éve jár be dolgozni Hajdúszoboszlóról Debrecenbe. Természetesen vonattal. Hiszen mi mással járna egy vizsgáló főkalauz.

Gyerekként kezdett dolgozni a vasútnál, amikor nyaranta megtisztították a gaztól a pályát, majd pályamunkás lett. Azután kezelői szakvizsgát tett, és személyvonatra került.

— Most, mint ellenőr szigorú ember?

— Nem az az én célom, hogy büntessek! Soha nem voltam arrogáns. Mindig megtaláltam a hangnemet bárkivel. *Emberséggel próbálok minden ügyet kezelni.* Vannak azonban szabályok, melyeket be kell tartani. A vitákban persze az utasok általában utaspártiak.

Szoboszlai Sándor életének egyik emlékezetes napja hazánk felszabadulásának 39. évfordulójának megünneplésével kapcsolatos. Meghívót kapott a Parlamentbe, és *Losonczi Pál,* az Elnöki Tanács elnöke a *Munka Érdemrend arany fokozatát* adta át neki.

A kitüntetés egy pályafutás igazi megkoronázását is jelentette. Hiszen Szoboszlai Sándor jövőre nyugdíjba megy.

Somogyi Néplap

A vasúti személyszállítás szolgáltatási színvonalának és az utazás kulturáltságának növelésére emelt utasperonokat alakítottak ki, korszerűsítették a térvilágítást és az utastájékoztatást a kaposvári vasútállomáson. Az eddigi fejlesztésekkel eljutottak odáig, hogy azokat használatba vehette az utazóközönség.

Ebből az alkalomból *Busch Károly,* a MÁV Pécsi Igazgatóságának helyettes vezetője emlékezett arra, hogy az utóbbi két évben elkezdődött — és 1986-ban befejeződik — az új kereskedelmi pályaudvar építése 110 millió forint költséggel, s ezzel a kaposvári pályaudvarról a Kaposvár-Közvágóhíd állomásra kerül a teljes kereskedelmi forgalom. Még az idén nyáron elkészül a Textilművek megállóhelyen az új felvételi épület, 5,5 millió forintért.

A kaposvári fejlesztés kiemelt helyet foglal el a pécsi igazgatóság beruházási programjában: *az elkövetkező két-három évben mintegy 140-150 millió forintot fordítanak e csomópont korszerűsítésére.*

Észak-Magyarország

Ebben a hosszan elnyúló üzemcsarnokban éveken át különböző típusú szivattyúkat gyártottak. Aztán változtak a termékszerkezetre vonatkozó elképzelések, s ma ugyanitt vasúti ütközőket állítanak elő.

— Eddig 200 darabot készítettünk — mondja *Ludmány György,* a Diósgyőri Gépgyár C-gyáregységének főmérnöke. — A MÁV Miskolci Járműjavító Üzemének szállítjuk ezeket a korszerű berendezéseket, amelyekkel fokozatosan lecserélik majd a hagyományos működésű, gyűrűs rugókkal felszerelt ütközőket.

Régi gond, hogy a teherszállító szerelvények, összeállításánál, az úgynevezett gurítóknál a vagonok váza bizonyos deformálásokat szenved az ütközés következtében. Magától értetődően a kocsikban fuvarozott áruk is gyakran megsérülnek, nem ritkán tönkremennek. Az így keletkezett károk összege hazánkban évente százmillió forintokra tehető. A szakemberek keresték tehát a megoldást, miként lehetne az ütközések nyomán fellépő energiát a legkisebbre mérsékelni, ezáltal a károkat minimálisra csökkenteni.

Időközben a francia Domange Jarret cég kifejlesztett egy olyan vasúti ütközőt, amelynek az energiaelnyelő képessége mintegy háromszorosa az általában alkalmazott ütközőkének. Kézzelfoghatónak ígérkezett a döntés: *meg kell vásárolni a gyártási licencet!* A szerződést 1982. december 16-án írták alá az érdekeltek, majd a diósgyőri vállalatnál megkezdődött az érdemi munka.

A DIGÉP e kis kollektívájának nagy feladat jutott: öt év alatt 50 ezer ilyen berendezést kell előállítania. Az idei terv 5500 darab.

Zalai Hírlap

Vasutas szakszervezeti bizalmiakkal beszélgetett a megyei újság munkatársa. Ennek során szóba került a felszabadulási munkaverseny is.

— Határidő-rövidítést vállalunk a futójavításoknál, s ezeket tartjuk is — mondja *Farkas Ernő* motorszerelő, majd így folytatja: — A 40 éves évforduló jegyében *Hunyadi* néven most alakítottak a kollégák egy új brigádot, az M 43-as mozdonyokat javítók álltak össze. Aztán, hogy legyen konkurencia, a *Kandó* brigádból néhányan kiváltak, műszerészek, esztergályosok, villanyszerelők és tmk-sok, s önálló komplexbrigádot alakítottak.

Napló

Új épület vasbeton vázai formálódnak Tapolcán, szemközt a vasútállomással. A MÁV körzeti üzemfőnökségének éttermét, konyháját vasalják, falazzák a celldömölki építésvezetőség dolgozói.

Az éveken át tartó munkálatok idejére sem szünetelhet a munkahelyi étkeztetés. Az üzemfőnökség, a pályafenntartás, a szertár dolgozói, az utazó személyzet ez idő alatt is ízletes, meleg ételhez jutnak, csak éppen pár száz méterrel odébb.

Az üzemfőnökség pártszervezetének titkára, *Tompa Károly* kalauzol az ideiglenes étkezési „csomóponthoz". Egy régi épület célszerű átalakításával jutottak az étteremhez. Mellette három vasúti vagon áll egy vágányon. A külön ide megépített konyhakocsi, egy raktár és egy tüzelővagon.

— Egy éve, hogy itt készül az ebéd. Igaz, a korábbinál is jóval szűkösebb körülmények között, de az asszonyok igyekeznek helytállni. A megszokott, jó minőségű, ízletes ételeket készítik — dicséri a párttitkár az ebédfőzés hevében piruló dolgozókat.

Most valamivel kevesebb személynek főznek, mint korábban. A 300 adag ételt egy kulturáltan berendezett, világos étkezdében szolgálják fel, amelyben egyszerre hatvanan foglalhatnak helyet.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Kiváló brigádok

A szombathelyi járműjavító üzem *Móricz Zsigmond* és *Ybl Miklós* szocialista brigádjai nem látványos, de sok éven át végzett jó munkával kiérdemelték a *MÁV Kiváló Brigádja* címet.

Geröly István, a Móricz Zsigmond brigád vezetője elmondta, hogy pontos szervező munkát és sok odafigyelést igényel a húsztagú kollektíva irányítása. A brigád hajtóműjavító lakatosokból alakult és 21 éves múltra tekint vissza. Mostanában M—43-as, M—32-es és M—28-as típusú hidraulikákat és sebességváltókat javítanak. Elsőrendűnek tekintik a minőséget ebben a munkában.

A brigád újítási tevékenysége igen jelentős, s nagy megtakarítást értek el az import alkatrészek tekintetében. Igyekeznek megfelelni annak a követelménynek is, hogy a nagy értékű alkatrészeket inkább javítsák, mint cseréljék, ezzel is sokat megtakarítanak.

Egy ilyen rangos kitüntetéshez azonban nem elegendő a jó termelőmunka. Tudják ezt a brigád tagjai, s ezért nincs is olyan társadalmi munka vagy kulturális megmozdulás, amelyen részt ne vennének. A szakmai továbbképzés mellett gondot fordítanak arra is, hogy a *Ki minek mestere* szakmai-politikai versenyben lehetőleg dobogós helyen, díjazottként végezzenek.

Purgai Ernő, az Ybl Miklós brigád vezetője arról szólt mindenekelőtt, hogy ebben a kollektívában — a karbantartói munkából eredően — található kőműves, asztalos, festő és segédmunkás egyaránt. A sokszínűség nem hátrány, hiszen a jó munka nem a brigád összetételén múlik. Az 1960-as évektől, a megalakulástól kezdve cserélődnek ugyan az emberek a brigádban — ennek ellenére jó eredményeket értek el mindig.

A kisebb átalakításokat, javításokat végzik az üzemben, s szinte minden munkaterületen megtalálhatók. Az utóbbi években a mérlegház, a gépterem, az orvosi rendelő és a konyha átalakításán dolgoztak; hogy csak a nagyobb munkákat említsük.

Mindemellett jelentős társadalmi munkát is végeztek. Az utóbbi években szárnyra kapott az építkezési kedv, s ez bőven adott tennivalót a brigádnak. Nyolc brigádtag építkezett az elmúlt években. Figyelemre méltó, hogy hívás nélkül mentek segíteni a karbantartó osztály rokkant nyugdíjasához lakása tatarozásakor.

Márkus Imre

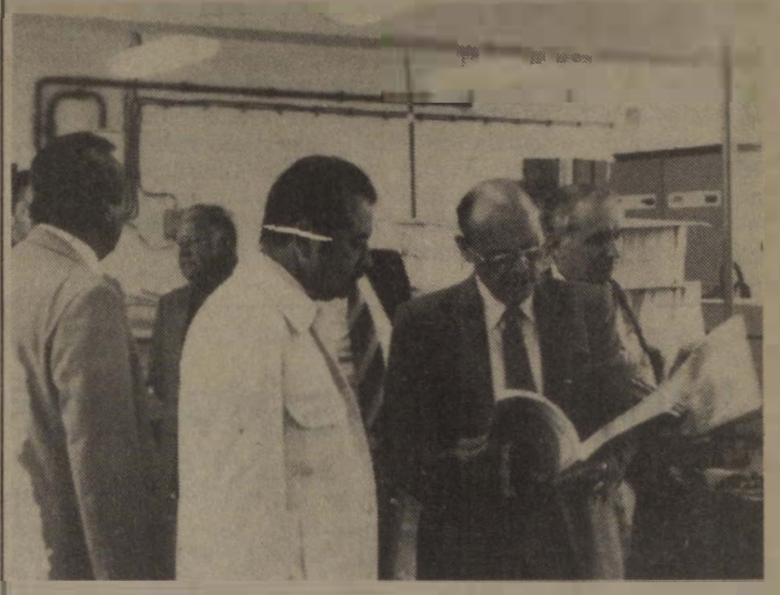
Tapasztalatcsere

Két nap Tolna megyében

A Magyar Újságírók Szövetsége keretében működő szakszervezeti lapok szakosztálya, illetve a SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztálya június 12—13-án kétnapos tanulmányutat szervezett a szakszervezeti lapok — köztük a Magyar Vasutas — szerkesztői és munkatársai részére Tolna megyébe. Az újságírókat a megye gazdasági életéről, a munkaerőhelyzetről *Szekszárdon,* az SZMT székházában tájékoztatták, majd a vendégek ellátogattak a *városi nyomdába,* ahol megjelent *Gál László,* a SZOT főtitkárhelyettese, országgyűlési képviselő.

A résztvevőknek *Benizs Sándor* nyomdaigazgató adott tájékoztatót a vállalat munkájáról, majd *Cseszák Imre* szb-titkár vázolta a nyomdában folyó szakszervezeti tevékenységet. Ezután *Fejes István,* a Tolna megyei Népújság főszerkesztője szakmai kérdésekről tartott ismertetőt.

A programban szerepelt a *Szekszárdi Állami Gazdaság,* valamint a *paksi atomerőmű* építésének megtekintése is. Képünkön Gál László a nyomda kiadványaival ismerkedik.



Fórum, kiállítás, színes műsor

Szakszervezeti nap Pécsett

A *pécsi körzeti üzemfőnökség* — a korábbi évek tapasztalatait felhasználva — az idén harmadszor rendezte meg a *szakszervezeti napot* május elején. Ebből az alkalomból Pécs állomás kultúrvárótermében kézimunka-kiállítást tartottak. Itt női és gyermekruhákat, lakásdíszítő hímzéseket, fafaragványokat, faliképeket és kézitáskákat mutattak be. Az üzemfőnökség szinte valamennyi szolgálati helyéről érkeztek a kiállítási tárgyak. *A szervezés Molnár Jánosnét dicséri.*

A „fórum" meghívott vendégei *Busch Károly,* a pécsi igazgatóság vezetőjének helyettese, *Balogh Mihály,* a vasutas-szakszervezet elnökségének képviselője és az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi szervezeteinek képviselői voltak. A háromórás eszmecsere sok hasznos ismerettel gazdagította a résztvevőket. Ezután szórakoztató műsorok következtek. A vacsorát éjfélig tartó tánc követte. Végül is: *a harmadik szakszervezeti nap sikert aratott.*

Így dolgozunk mi

Brigádmozgalom egy óvodában

A pécsi MÁV napköziotthonos óvoda kollektívája öt évvel ezelőtt elhatározta, hogy megalakítja a *Hermann Alice brigádot.* Azóta bebizonyosodott, hogy a brigádmozgalomban való részvétel jó hatást gyakorolt az óvodában folyó oktató-nevelő munkára. A kis közösség még 1979-ben elnyerte a Szocialista Brigád címet.

1980-ban beneveztünk az *„Egy napot Pécsért"* mozgalomba. Megszerveztük a kommunista szombatokat, s 64 órát dolgoztunk társadalmi munkában, melyet örömmel vállaltunk. Ez szakmunkában és segédmunkában nyilvánul meg, mint például: a kerítés festése, a virágok, növények gondozása, az udvar parkosítása, gyöngykavics és termőföld beszerzése majd terítése, a virágoskert és konyhakert gondozása, bokrok ültetése.

Társadalmi munkánk eredménye: *1979-ben 425 óra, 7357 forint értékben; 1980-ban mintegy 20 ezer forint értékű munka; 1981-ben 22 670 forintos eredmény; 1982-ben már a 23 ezer forintot meghaladó érték.* Az 1980-ban kifejtett társadalmi munkánkért *aranydiplomát adományozott részünkre Pécs városi Tanácsa.* 1981-ben bronz fokozatot értünk el.

1982-ben célul tűztük ki szakmai és politikai tudásunk további fejlesztését is. Részt veszünk a szervezett továbbképzésben, s emellett önképzéssel is gyarapítjuk tudásunkat. 1982-ben elnyertük a szocialista brigádkitüntetés ezüst fokozatát.

Nem feledkezünk meg a nyugdíjban lévő dolgozótársainkról sem. *Vasutasnapkor és névnapjukon dísztávirattal emlékezünk meg fáradhatatlan munkájukról.* A brigádtagok névnapját is közösen ünnepeljük, és virággal köszöntjük az ünnepelteket. Gyermekeink részére minden évben farsangi jelmezbált rendezünk, ami számukra nagy élmény.

Nemrég anyáknapi műsort tartottunk a MÁV-igazgatóságon; énekkel, dalos játékokkal és versekkel köszöntöttük az édesanyákat. A többi ünnepről sem feledkezünk meg, november 7-én megkoszorúztuk a szovjet hősök emlékművét.

Óvodánk több vasúti szocialista brigáddal tartja a kapcsolatot. Így például a Feteke Gyémánt, a Táncsics Mihály, a Béke, a Mecsek Expressz brigádokkal, valamint az igazgatósági nyomda Március 8. nevű kollektívájával. Óvodánkat támogatja még a Tempó Ktsz Május 1. szocialista brigád is. Anyagiakkal és társadalmi munkával segítik óvodánkat. Például: játékok javítása, bábok készítése, homokcsere, a gázfűtés beszerelése és így tovább. A kertészek vállalták az óvodai virágültetést, a nyomdászok biztosítják a szabadidős rajzlapokat.

Az óvodában dolgozó brigádtagok nemcsak a munkában állják meg helyüket, hanem a társadalmi szervezetekben is, a szakszervezetben a Vöröskeresztben és a KISZ-ben. Igyekeznek minden területen példát mutatni.

Varga Szilvia
óvónő

Besze Imre
PÁLYAMUNKÁSOK

Harangot ránt a dél: eszünk,
verejtékszagú kenyerünk
morzsáin hangyák marakodnak.

Két keskeny csíkban fut az ég
a töltésen. Karcsú nyárfasor
vigyázza, merre tart.

Ülünk a sinek oldalán —
a hű acél meg-megremeg:
valahol vonat közelít.

A harapás most megszakad,
társunk jelez s a vasbika
kerékpatáin elrobog.

Arcunkra mar a csattogás,
hajunkat kék füst fésüli —
kettéreped a déli csend.

S bár messze jár a vastömeg,
szánkban por feszül s fülünkbe
fészket rakott a rohanás.

Ülünk a sinek oldalán,
verejtékszagú kenyerünk
morzsáin hangyák marakodnak.

Ihász-Kovács Éva:
A SOMOGY-EXPRESSZEN
(Részlet)

Csattog a sín,
vasfoga vásik a
szürke időnek;
fénytelenül, szakadozva
hull le az este,
elinalnak a fák,
a végtelennek-tűnő,
hosszú homályban.
Mennyi bozót
úszik az esti folyóban.
— Lásd, mézzel-telt
bögre a hold, s kéretlen
csorog le a méz
az esti utakra . . .

Százéves a BVKH

A vasút bevételének az elszámolása, az elszámolások ellenőrzési rendszere egyidősnek mondható minden vasút üzembe helyezésével. A MÁV BVKH jogelődjei, illetőleg önálló szerkezetben nem funkcionáló szakszolgálati elődjeinek munkája már megtalálható az 1846-ban üzembe helyezett első budapest—váci gőzvontatású vasútnál.

A Bevételellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatal (BVKH) hosszú idő után vált a mai — összetett hatáskörű — központi szervvé.

A hivatal megnevezése ma már nem tükrözi — tevékenységének bővítése következtében — azokat a feladatokat, amelyeket a jelenlegi 595 fős létszámával ellát. A MÁV-nak ez az intézménye foglalkozik a belföldi és nemzetközi, áru- és személyszállítás el- és leszámolásával, a bevétel ellenőrzésével, az ezekhez kapcsolódó kártérítésekkel és visszkeresettel, valamint a nemzetközi teher- és személykocsi el- és leszámolásával.

Napi kapcsolata van mintegy 1600 belföldi vállalattal és 38 európai, közel-keleti, távol-keleti ország vasútjával. *Feladatának ellátása során évente a MÁV bevételeinek több mint 95 százalékát ellenőrzi és bekövételi az ügyfeleitől.* Ez évi átlagban megközelíti a 33 milliárd Ft-ot. Ezen belül, a nemzetközi leszámolások révén 15 milliárd devizatartalmú forintot meghaladó összeg forgalmát bonyolítja le az érintett vasutakkal és fuvaroztatókkal.

A BVKH jogelődjei önálló szakszolgálati szerkezetben 1884 januárja óta funkcionálnak. Az eltelt évtizedek alatt több szervezeti változás történt annak következtében, hogy a gazdasági és politikai helyzet a vasúttal szemben milyen igényeket támasztott.

A nyolcvanas évektől előtérbe került a vasút önfinanszírozó jellege, és napjainkban a vállalati gazdálkodás a jellemző. Az elmúlt években a vasút igazgatásában végbemenő változások növekvő követelményeket támasztanak a hivatali munka hatékonyságának javítására, azzal az igénnyel, hogy rugalmasan tudjon alkalmazkodni a kereskedelempolitikai és üzletpolitikai intézkedésekhez.

A hivatal dolgozói sokáig három különálló irodaépületben voltak elhelyezve. Ez önmagában is nehezítette a kapcsolatok kialakítását. Ez év májusában — a centenárium évében — új épületbe, a Marx téren felépült BVKH—SKÁLA iroda- és üzletközpontba költöztek. Ez a legszebb centenáriumi ajándék!

A BVKH százéves jubileumáról egyébként a központi vasutasnapi ünnepségek keretében emlékeznek meg.

Alkotó ifjúság

Sikeresen szerepeltek az *Alkotó ifjúság* pályázaton a kaposvári fiatalok. A pécsi vasútigazgatóság által hirdetett pályázaton 25-en vettek részt; közülük 14 kaposvári fiatal volt. *Vuncs Mihály* gépjármű-villamossági szerelő második helyezést ért el. Négy újítással jelentkezett, s közülük a „Bz hőntartó automatikus üzeme" címűt díjazták.

A motor elfagyása ellen eddig úgy védekeztek, hogy járatták a motort. Az újítás lehetővé teszi a motor melegen tartását automatikus üzemben, tehát nincs szükség ismételt kézi indításra a hőntartó leállása esetén. Az automatikus üzem jelentős üzemanyag-megtakarítást tesz lehetővé. Ehhez viszont a forduló állomásokon a külső csatlakozások kiépítése szükséges.

HÍREK

— **Kiállítás.** Budapest—Tata vasútvonal megnyitásának centenáriuma alkalmából június 17-én jubileumi kiállítás nyílt Tatán, a Kuny Domokos Múzeumban. Bemutatnak egy korabeli várótermet, valamint Kandó Kálmán munkásságát reprezentáló dokumentumokat. Szeptember közepéig a MÁV 33 százalékos kedvezményt ad a Tatára utazó múzeumlátogatóknak.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** A Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti bizottsága munkavédelmi vetélkedősorozatot indított, amelynek döntőjét a közelmúltban rendezték. A vetélkedő győztese a TBÉF Bebrits szocialista brigádja lett. Második az ÜGH Baross, harmadik pedig az Anyagellátási Igazgatóság Komplex brigádja.

— **Nyugdíjas búcsúztató.** A veszprémi körzeti üzemfőnökség várpalotai üzemegységén ünnepséget rendeztek nyolc nyugdíjba vonuló vasutas tiszteletére. Döme Imre főbizalmi üdvözlő szavai után Tamási Tibor állomásfőnök-helyettes méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes munkásságát, helytállását, majd átadta a munkatársak ajándékait, és valamennyiüket megvendégelték.

— **Értesítés.** A MÁV Tisztképző Intézet forgalmi és kereskedelmi tagozatán 1963/64-es tanévben végzett hallgatóinak húszéves találkozóját július 28-án rendezik Sopronban. Részletes felvilágosítást a GySEV igazgatóság kereskedelmi osztályán adnak a 72-64-es vagy a 73-74-es telefonszámon.

— **Konyharekonstrukció.** Az Utasellátó Vállalat Hatvan állomáson lévő 37. számú üzemegységének konyhája már nem felelt meg a követelményeknek. A közelmúltban megkezdődött a 600 ezer forint értékű rekonstrukció. A munkálatok befejezése után lényegesen javulnak majd az ott dolgozók munkakörülményei is.

Köszönet

Ezúton mondok köszönetet, mindazoknak, akik 70. születésnapom alkalmából kapott kormánykitüntetésemhez telefonon vagy táviratban gratuláltak.

Gyócsi Jenő

HALÁLOZÁS

Június 2-án, 68 éves korában meghalt Lovász Imre, a debreceni területi szakszervezeti bizottság egykori titkára. 1940-ben lépett a MÁV szolgálatába, és azonnal bekapcsolódott a munkásmozgalomba. 1955-ben választották meg a területi szakszervezeti bizottság titkárának. Tagja volt a vasutasszakszervezet központi vezetőségének és elnökségének, valamint a Hajdú-Bihar megyei Szakszervezetek Megyei Tanácsa elnökségének.

Kimagasló tevékenységét több kitüntetéssel is elismerték. Tulajdonosa volt többek között a Munka Érdemrend arany, és a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatának és a Kiváló Vasutas kitüntetésnek. Nyugdíjba vonulása után, 1971-től a szakszervezeti mozgalomban tevékenykedett. Az SZMT szervezési és káderbizottsága tagjaként végzett társadalmi munkát. Temetése június 7-én volt a Debreceni Köztemetőben.

Jubiláló vasútvonal

Július 15-én lesz 100 esztendeje, hogy a Budapest—Új-Szőny (most Komárom) közötti vasútvonalat megnyitották. A 92 kilométer hosszú vaspálya az elmúlt évszázad során sokat hallatott magáról. Többek között ezen a vonalon történt 1931. szeptember 13-án az évszázad egyik legtragikusabb — sok politikai vihart kavart — vasúti merénylete: a nemzetközi gyorsvonat a *biatorbágyi* viaduktról a mélybe zuhant. Ezt a tragédiát a Horthy-rendszer ürügyül használta fel később a baloldali hazafiak üldözésére. Csaknem egy évvel később ezen a vonalon indult el *az első hazai villamos mozdony vontatta, menetrendszerűen közlekedő szerelvény.* Ugyancsak ezen a vonalon közlekedett a harmincas évek végétől Budapest és Bécs között a híres *Árpád sínautóbusz*, amely a két főváros között 2 óra 57 perc alatt tette meg az utat, ami csaknem 90 kilométeres átlagsebességnek felel meg. Később, 1944—45-ben *kulcsszerepet játszott a szovjet hadsereg felszabadító harcaiban.*

A korabeli dokumentumok szerint Sina György báró és bankár már 1836-ban engedélyt kért Bécstől a keletre és délre menő vasútvonalak előmunkálataira. A két esztendővel később bemutatott részletes tervek alapján a gazdasági és politikai nehézségek miatt csak 1846-ban készülhetett el a Bécs—Bruck közötti első szakasz. Innen Győrig (1855), majd egy évvel később Új-Szőnyig jutottak el. *Budapest felé csak a hetvenes évek végén kezdtek hozzá az építkezéshez.*

A centenárium alkalmából július 16-án nosztalgiavonat indul Kelenföldről Komáromig. A szerelvény hat régi kocsiját egy 326-os sorozatú mozdony vontatja Biatorbágyig. Onnan egy 424-es gőzössel robog majd tovább.

A vonatra július 5-től váltható menetjegy a MÁV közönségszolgálatánál, illetve Kelenföld állomás pénztáraiban.

(s)

Aludj el szépen, vasutas!

Amikor a Keleti pályaudvarhoz tartozó laktanyában kell eltöltenem egy éjszakát, mindig József Attila *„Aludj el szépen, kis Balázs!"* közismert verssora jut eszembe, amit én rögtön át is költök egy csipetnyi iróniával: *aludj el szépen, vasutas!* Ha tudsz. Mert a pihenéshez szükséges feltételek nem a legjobbak. A laktanya nem méltó a most jubileumát ünneplő százéves Keleti pályaudvarhoz. A vonatszemélyzet nem hajthatja nyugodtan álomra a fejét.

A közelmúltban ismét ebben a laktanyában kellett töltenem az éjszakát. Nyitottam a szobaajtót és felkapcsoltam a villanyt. A padlón és az asztalon is hemzsegtek a csótányok. Mielőtt leültem volna az ágyra, lesöpörtem a bogarakat. Az ágyneműt több napja nem cserélték, látszott, nemrég aludtak benne. Az ablakon nincs függöny, a radiátor forró.

Gondoltam, mielőtt pihenni térek, lezuhanyozok. Sajnos nem lehetett, mert a lefolyót eltömítette a malter, tatarozzák a vizes blokkot. A mosdókagylóhoz mentem, hogy arcot, kezet mossak. Engedtem a vizet, amely egyenesen a cipőmbe csorgott, mert a kagyló repedt volt. Ezek után, mondanom sem kell, nem tudtam szépen elaludni. *Rémálmaim voltak.*

Németh István
jegyvizsgáló

A szakvezetők elégedettek

Vízilabdában ismét ezüstérem

Ha vízilabda-bajnokság, akkor Vasas—BVSC rivalizálás . . . Már évek óta így lehet jellemezni a honi pólós pontvadászatot és 1984-ben, a sajátosan rohamtempóban, alig két hónap alatt lebonyolított pontvadászat során sem volt másképp. A két selejtező csoport győzteseként valóban a döntő két mérkőzésen találkozott egymással az angyalföldi és a zuglói együttes: a Vasas a bajnoki cím védőjeként (1979 óta őrizte ezt a pozícióját), *a BVSC pedig szinte már örökös másodikként.*

Lesz-e változás? — ez volt a kérdés a május végi csatározások előtt a Komjádi uszodában. Nos, az első összecsapáson eleinte úgy látszott, hogy: igen. A Vasasból hamar kipontozódott két válogatott, Budavári és Kenéz, a BVSC 6-4-re elhúzott, de végül mindez kevésnek bizonyult, nyert a Vasas 12-9-re. S a visszavágó alig volt több formalitásnál: 8-5-re győzött a Vasas, újra bajnok lett, a BVSC-nek — mintha már bérletet váltott volna erre — az ezüstérem jutott.

— Az az igazság, hogy a bajnokság előtt csak titokban számíthattunk még erre is — magyarázta Gyarmati Dezső vezető edző. — Tudniillik alaposan meggyengült gárdával kezdtük a mérkőzésorozatot: a tavaly már válogatott kerettag *Megyesi* őszi vállsérülése után még nem volt teljes értékű játékos, azután a stabil csapattagok közül *Pecz* és *Eppel* bevonult katonának, tehát hárman hiányoztak a tavalyi gárdából. Nem is ment jól a csapatnak, hamar kikaptunk a Fraditól, de szerencsére nagyon kemény gyakorlásokkal sikerült talpra állnunk és ott lehettünk a bajnoki címért folyó harcban. Nem is esélytelenül . . . Mindent egybevetve, tehát: elégedettek lehetünk, őrizzük előkelő helyünket a világ talán legerősebb bajnokságában . . .

sp.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Az MSZMP KB 1984. április 17-i állásfoglalása szerint akadályozza a gazdasági teljesítmények növelését. (Folytatása a 20. függőlegesben.) 13. Bátor. 14. Az ötvösök védőszentje. 15. Női név. 16. Kevert lap. 18. Alattomos. 19. Fogkrémmárka. 20. Íme, tessék (francia). 22. O. Á. N. 23. Díszem. 24. Lidice betűi keverve. 25. Kis rágcsáló névelővel. 27. Feszes, merev modor (német). 30. Szakszervezeti Elméleti Kutatóintézet. 31. Pos . . ., madár. 32. Keltezés. 34. Üde, friss levegő. 35. Betűpótlással európai főváros. 36. Kérdőszó. 37. Angol férfinév. 39. Tömlőik vége. 40. Nátrium vegyjele. 41. Finom halételt. 43. Skálahang. 44. A Szunda-szigetek tagja. 45. Ázsiai folyó. 46. Láz szélei. 48. Moszkvai áruház. 50. Lengyel tábornok a szabadságharcban. 51. Igavonó állat. 52. Alagi Sport Egyesület. 54. A kétkamarás dán parlament. 57. Ipari növény. 58. A ruha tartozéka. 60. Szovjet nép. 61. Kérdőszó. 62. Hatalmas. 64. Visszakér! 65. Erődítmény.

Függőleges: 1. Német viszonyszó. 2. A modern opera előzménye. 3. Űrrepülő. 4. Fordított mutatószó. 5. Nem fölé. 6. Kilogramm. 7. Férfinév. 8. Magaslat Jeruzsálem mellett. 9. Félig rázuk. 10. Szintén. 11. Nem támadó. 12. Tojásfehérjében lévő egyik fehérje. 17. K-val Mohamed utóda. 19. Előidéző. 21. Akácfadarab. 23. Rémségesben van. 26. A sín tetejére. 28. Árusok gyülekezete. 29. Várát Vörösmarty is megénekelte. 32. Kőzet. 33. . . . part, indiai part. 36. Belga város. 38. A legtöbb permetezőszer is ez. 41. Olcsó hús leve. 42. Ez a föld bauxitból lesz. 47. Vissza: egyik kisbolygó. 49. Estém, estéje, . . . 51. Learat. 53. Férfinév. 55. Bács megyei község. 56. Bot a biliárdhoz. 57. Á . . . tett város. 59. Bámul az elején. 61. Vitéz. 63. A samarium vegyjele. 65. Káté!

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 20.

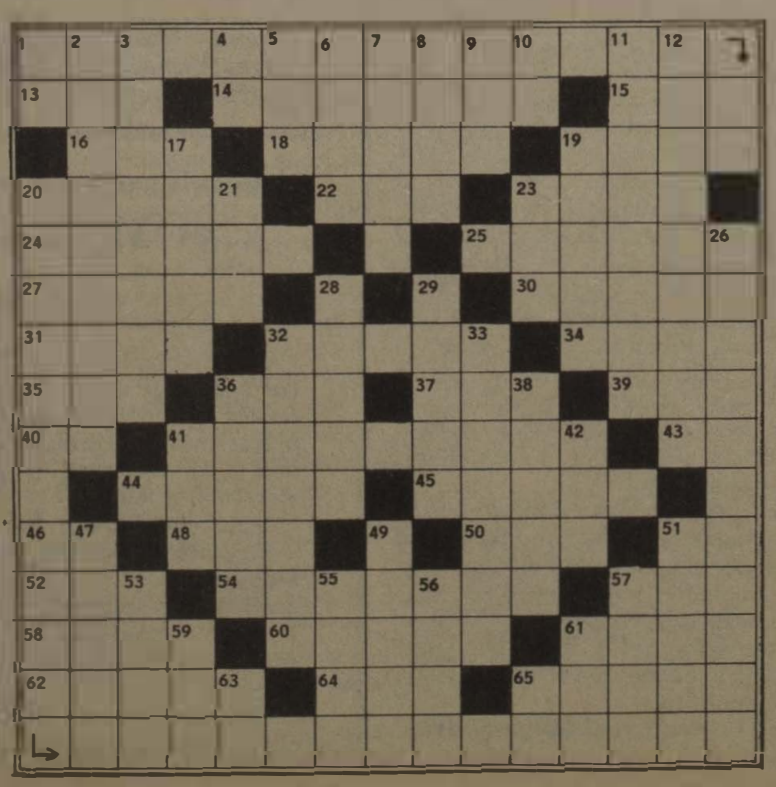
Beküldési határidő: 1984. július 13.

A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Önkéntes kezdeményezésen alapuló munkahelyi mozgalom.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 10. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Fórián László, Székesfehérvár, Zombori u. 10. I./4., Petrovits Béla, Pécs, Pollack M. u. 11., Simonné Toronyi Ágnes, Bátaszék, Budai u. 138., Dienes István, Budapest IX., Ipar u. 11. I./8., Kovács Lászlóné, Halimba, Bányász u. 17.



MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—3231. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Lakáscsere

Elcserélnénk kétszobás, 70 négyzetméteres, telefonos, VIII. emeleti MÁV-bérlakást tanácsi, vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet a 859-962-es telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném két szoba komfortos, kertes, napos MÁV-bérlakást másfél szobás lakótelepi tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Darányi, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 2/2.

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

Elcserélném Budapest, XVIII. kerületben levő I. emeleti loggiás, 57 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira MÁV-dolgozóval, XI., XIII. és XIV. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet 18-19 óra között a 834-828-as telefonszámon.

Elcserélném a „Nyolc házban" lévő, 80 négyzetméteres két és fél szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén kis kertes házra. Budapesti tanácsi telefonos garzonlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: 11-93, vagy 131-212 telefonszámon.

Elcserélném tanácsi másfél szobás, összkomfortos, telefonos, parkettás szép lakásomat egy másfél szobás komfortos MÁV-bérlakásra Budapesten, esetleg hatvani, újszászi vagy a ceglédi vonalon, és egy tanácsi, telefonos, komfortos garzonra, csak Budapesten. Érdeklődni levélben: Kulcsár Györgyné, Budapest, Páskom park 2. sz. 1157

Elcserélném Miskolcon lévő nagyméretű, kétszobás, félkomfortos lakásomat budapesti kétszobás összkomfortosra. Cím: Kovács Vilmosné, Miskolc Széchenyi út 27. I/4. 3530. Érdeklődni lehet a 04/19-12 telefonszámon.

Elcserélném budai egyszobás, komfortos, telefonos, utcai II. emeleti 48 négyzetméteres MÁV-bérlakást tanácsi kétszobás, komfortos, telefonosra. Horváth, Budapest Pft. 32 1387

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11 sz. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, másfél szoba, plusz étkezős, összkomfortos, nagy erkélyes és tetőteraszos, telefonos OTP öröklakásomat hasonló nagyságú budapesti örök vagy tanácsi telefonos lakásra. Érdeklődni a fenti címen személyesen vagy levélben, délután 17 óra után városi távhívással a 06-87-11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Budapest XV. ker. MÁV-lakótelepi két szoba komfortos, MÁV szolgálati lakásban lakó MÁV-nyugdíjas lakását Miskolc, Debrecen, Nagykanizsa, Pécs vagy környékén lakó MÁV-dolgozóval, akinek saját háza vagy főbérleti lakása van. Telefon: 774-578, levélcím: Budapest, 1364 postafiók 158

Elcserélném Budapest, VI., Rippl Rónai u. 21. IV. em. 6/b. szám alatti egy szoba összkomfortos, gázfűtésű tanácsi lakásomat hasonlóra, esetleg MÁV-bérlakásra, a Keleti pályaudvar környékén, első emeletig. Levélcím: Veres Imre 1068 Budapest, Rippl Rónai u. 21. sz.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, kertes lakásomat tényleges MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben lévő tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: Tóth Józsefné, 1154 Budapest, Csanádi u. 13. sz.

Elcserélném Budapest VIII. Práter u. 71. fszt. 1. alatti egyszoba-konyhás, félkomfortos tanácsi lakásomat két szoba komfortosra, Budapesten vagy környékén, 60 km-en belül. MÁV-lakás is érdekel. Pikács Lászlóné.

Elcserélném Budapest, XV. ker., Rákos u. 106. sz. X. em. 60. alatt levő egy, plusz félszobás MÁV-bérlakásomat egy, plusz két félszobás MÁV-bérlakásra Budapest területén. Kissné, 428-592.

Elcserélném a Ferihegyi Repülőtértől pár percre, Vecsés központjában lévő két szoba, konyha, fürdőfülkés, a közelmúltban teljesen felújított tanácsi bérlakást MÁV-bérlakásra Budapest területén, vagy a Balaton északi partján Tapolcáig. Érdeklődni lehet: Kövér Pálné 314-761 és a 41-41 vagy 41-87 telefonszámon.

Elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15. IV. épület fszt. 1. szám alatti 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló méretű vagy kisebb tanácsi lakásra, tényleges állományú MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 429-701, vagy a 34-85 telefonszámon reggel 8-tól 16 óráig.

Elcserélném kétszobás, komfortos, budai telefonos MÁV-bérlakásomat másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni lehet a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 104. sz. IV. em.-en levő másfél szobás, összkomfortos, sötét konyhás MÁV-bérlakásomat szintén MÁV-lakótelepi, nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet a 408-977-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Lenin út 16/c. alatt levő MÁV-lakótelepi egy, plusz két félszobás, étkezős komfortos, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi bérlakásra. Lakótelepi is lehet. Érdeklődni a 341-975-ös telefonszámon, szerdán, pénteken délután.

Elcserélném háromszobás komfortos, telefonos, MÁV-bérlakásomat olyan másfél szobás komfortos, telefonos tanácsi lakásra, melynek bérlője MÁV-dolgozó. Érdeklődni hétfőtől péntekig este 7-től a 323-011 telefonszámon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. JÚLIUS 12.

Vasutasnapi munkásgyűlés az Északi Járműjavítóban

Méhes Lajos ünnepi beszéde

A 34. vasutasnap központi rendezvényeinek kiemelkedő eseménye volt az Északi Járműjavító nagycsarnokában július 4-én, délután 14 órakor sorra került munkásgyűlés. A budapesti és vidéki vasúti szolgálati helyekről érkezett közel hétezer vasutas zsúfolásig megtöltötte a vasutas munkásmozgalom hajdani fellegvárának hatalmas szerelőcsarnokát.

Az elnökségben helyet foglalt Méhes Lajos, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára, Urbán Lajos közlekedési miniszter, Zarnóczi József, a X. kerületi pártbizottság első titkára, dr. Murai György, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója, Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet titkára, Debkumar Ganguli, a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének titkára, Nagy Károly, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára, Bartha Györgyné, a X. kerületi Tanács elnöke.



A munkásgyűlést Koszorús Ferenc főtitkár nyitotta meg, majd Méhes Lajos mondott beszédet.

— *A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága, a Szakszervezetek Országos Tanácsa nevében nagy tisztelettel köszöntöm Önöket a 34. vasutasnap alkalmából* — mondotta a SZOT főtitkára. — És köszöntöm Önökön keresztül a magyar vasút több mint 130 ezer aktív dolgozóját, a százezer vasutas nyugdíjast, családtagjaikkal együtt azt a félmilliónyi magyar állampolgárt, aki közvetlenül vagy közvetve a vasúti közlekedéshez tartozik. Félmillió ember élete, sorsa az egész ország számára is meghatározó a népgazdaságban, a közéletben, a társadalom közérzetében egyaránt. A sínek világa köti össze a városokat, a falvakat és az országot a nagyvilággal. S akik ezt az érrendszert szolgálják, a vasutasok nagy családját alkotják.

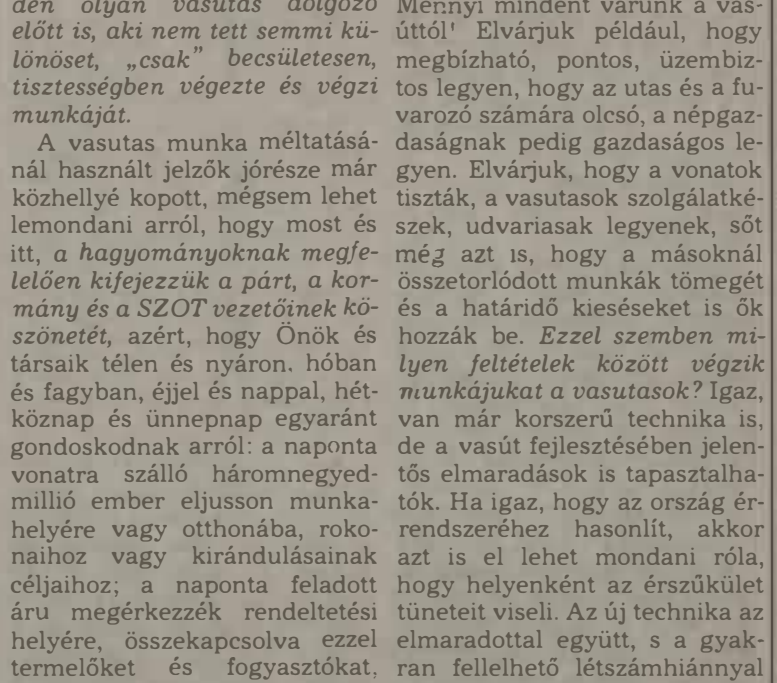
Most, a vasutasnapra készülődve Önök felé fordul az ország. Kitüntetéseket adnak át, új vasutas tiszteket avatnak, kulturális, társadalmi és sportrendezvényeket tartanak. Mindeközben pedig emlékezünk a múltra is, tisztelettel hajtva meg a fejünket a vasút hajdani dolgozói előtt. A vasutas munkásmozgalom mártírjai és kiemelkedő harcosai előtt: *Landler Jenőre, Hámán Katóra, Bebrits Lajosra* és társaikra emlékezve. És emlékezve a századforduló vasutasainak harcaira, a Vasutasok Szakszervezetének elődjeiben, a Vasutas Munkások Szövetségében, a Magyarországi Vasutasok Szövetségében tevékenykedő osztálytudatos ezrekre, a MÁVAG gyár 1918-as vértanúira, s azokra a kiváló munkásokra, akik a két világháború között harcosan küzdöttek a fasizálódó Magyarországon is az elnyomás és a kizsákmányolás ellen, a szocialista jövőért. Tisztelettel gondolunk azokra a hősies munkát végző vasutasokra is — gondolom jónéhányan közülük még itt is jelen vannak — akik szinte a felszabadulás első percétől rohamtempóban építették újjá a hidakat, a pályákat, hozták rendbe a mozdonyokat, a vasúti kocsikat és rendező-pályaudvarokat, s indították meg az ország gazdasági vérkeringését, s akik később is helytálltak, nem kímélve erejüket, az emlékezetes nagy természeti csapásoknál, a dunai és tiszai árvízek idején. *És természetesen tisztelleg az ország ezen a héten minden olyan vasutas dolgozó előtt is, aki nem tett semmi különöset, „csak" becsületesen, tisztességben végezte és végzi munkáját.*

A vasutas munka méltatásánál használt jelzők jórésze már közhellyé kopott, mégsem lehet lemondani arról, hogy most és itt, *a hagyományoknak megfelelően kifejezzük a párt, a kormány és a SZOT vezetőinek köszönetét,* azért, hogy Önök és társaik télen és nyáron, hóban és fagyban, éjjel és nappal, hétköznap és ünnepnap egyaránt gondoskodnak arról: a naponta vonatra szálló háromnegyedmillió ember eljusson munkahelyére vagy otthonába, rokonaihoz vagy kirándulásainak céljaihoz; a naponta feladott áru megérkezzék rendeltetési helyére, összekapcsolva ezzel termelőket és fogyasztókat, hogy épülhessen a ház, a haza, hogy a közeli és távoli országok termékeit megkaphassuk, hogy a magyar dolgozók szorgos munkájának gyümölcsei eljussanak a szomszédos és messzi országokba is.

Milyen természetesnek tartjuk, ha rendben mennek a dolgok, és milyen türelmetlenek vagyunk, ha valami akadozik! Mennyi mindent várunk a vasúttól! Elvárjuk például, hogy megbízható, pontos, üzembiztos legyen, hogy az utas és a fuvarozó számára olcsó, a népgazdaságnak pedig gazdaságos legyen. Elvárjuk, hogy a vonatok tiszták, a vasutasok szolgálatkészek, udvariasak legyenek, sőt még azt is, hogy a másoknál összetorlódott munkák tömegét és a határidő kieséseket is ők hozzák be. *Ezzel szemben milyen feltételek között végzik munkájukat a vasutasok?* Igaz, van már korszerű technika is, de a vasút fejlesztésében jelentős elmaradások is tapasztalhatók. Ha igaz, hogy az ország érrendszeréhez hasonlít, akkor azt is el lehet mondani róla, hogy helyenként az érszűkület tüneteit viseli. Az új technika az elmaradottal együtt, s a gyakran fellelhető létszámhiánnyal még többet, még nagyobb helytállást követel az itt dolgozóktól. A fegyelem és a hivatástudat mindig is erénye volt a vasutasoknak. Amikor dolgoz-

(Folytatás a 3. oldalon)

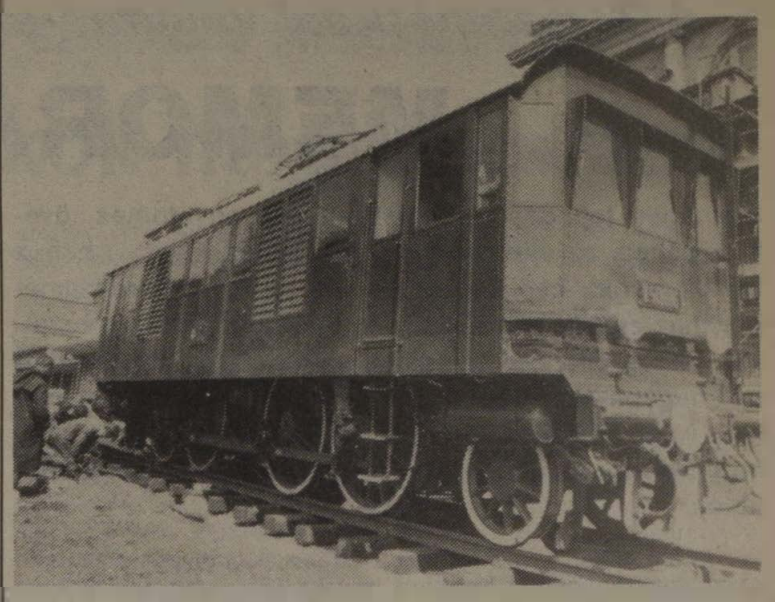




A munkásgyűlés elnöksége és a részvevők egy csoportja — Laczkó Ildikó felvételei

A Keleti centenáriumára

Kandó-mozdony talapzaton



Az utóbbi napokban sokan ácsorognak a *Keleti pályaudvar melletti Cinkotai-kapu környékén.* Ott helyezték talapzatra június 25-én a V 40 016 pályaszámú Kandó-mozdonyt, amely az idén augusztus 16-án 100. évét ünneplő fejállomásnak, valamint a hazai vasútvillamosításnak állít emléket.

A mozdonyt három évvel ezelőtt hozták rendbe az Északi Járműjavítóban, később a Keleti vontatási üzemegység szocialista brigádjai gondozták. Most a talapzatra való állítását is a Keleti és az Angyalföldi pft. dolgozói végezték.

Június 30-tól augusztus 25-ig

Kirándulóvonatok a Dél-Dunántúlon

Tavaly nyáron mintegy háromezernyolcszázan vettek részt azokon a hétvégi vonatos kirándulásokon, amelyeket a Pécsett megjelenő *Dunántúli Napló, illetve a MÁV Pécsi Igazgatósága szervezett.* A gőzös vontatta szerelvények a dél-dunántúli régió különböző idegenforgalmi nevezetességeivel ismertették meg a résztvevőket. Ezek a vonatok az idén is kigurulnak a pécsi vasútállomásról, jelentette be *Lombosi Jenő,* a Dunántúli Napló főszerkesztőhelyettese azon a sajtótájékoztatón, amit az Utasellátó Vállalat Baranya—Tolna megyei területi igazgatóságának pécsi kirendeltségén tartottak.

A sajtótájékoztatón *Busch Károly,* a MÁV Pécsi Igazgatóságának helyettes vezetője elmondta: *június 30-tól augusztus 25-ig szombati napokon indulnak a kirándulóvonatok Pécsről.* A célállomások a következők: Harkány, Gunaras, Szigetvár, Gemenc, Baja, Hévíz—Badacsony, Balatonfenyves és végül Mohács. A rendező szervek, így többek között a Baranya megyei Testnevelési és Sporthivatal, a pécsi Doktor Sándor Zsolnay Művelődési Központ, a Pécsi Nemzeti Színház, a pécsi Centrum Áruház, az Utasellátó Vállalat, valamint a Baranya megyei Közlekedésbiztonsági Tanács gondoskodnak arról, hogy a kiránduló családok kellemesen töltsék a hétvégét. Például a Balatonfenyvesre tervezett kirándulás alkalmával a Nagybereki Állami Gazdaság tart lovasbemutatót.

A MÁV a Hétfői Dunántúli Napló nevéről elkeresztelt *HDN-vonatokra kedvezményt biztosít,* melyhez hozzájárulnak a különböző fürdővállalatok és vendéglátóegységek is. Mérsékeltebb árú lesz tehát a strandbelépő, az éttermek is olcsóbban kínálják a HDN-vonattal érkezők részére az általuk választott ételeket. Az utazás közben kitöltött szellemi totó győzteseit, a sportversenyek helyezettjeit a rendező szervek jutalomban részesítik. A Dunántúli Napló fotópályázatot hirdet.

Nosztalgiavonat Budapestről Esztergomba

A budapesti igazgatóság kezdeményezésére került be az 1984/85-ös menetrendbe a *Budapest Nyugati pályaudvar—Esztergom* között szombatonként és vasárnaponként közlekedő nosztalgiavonat. A MÁV illetékesei felkarolták a kezdeményezést, így az ötvenes években gyártott, s a dunakeszi járműjavítóban felújított osztályos kocsik mellett pakli- és étkezőkocsival kiegészítve, a szerelvény megkezdhette útját. A vontatást egy 424-es gőzös végzi.

Az első út eredményeiből arra lehet következtetni, hogy népszerű lesz a nosztalgiavonat, hiszen a június 16-i és 17-i indulásnál sok százan váltottak jegyet a Nyugatiban.

Ezen a vonalon ez a szerelvény gyors és kényelmes utazást biztosít. Az étkezőkocsi például errefelé azelőtt sohasem közlekedett. A vonatra érvényes mindenféle kedvezmény, és emellett a menetrendi fekvés is lehetőséget ad Esztergom nevezetességeinek megtekintésére. A vonat szombat és vasárnap 9.20-kor indul a Nyugatiból, és 10.40-kor már Esztergomban van. Visszafelé 17.03-kor indul, és 18.25-kor érkezik a Nyugatiba.

Érdekes és szép az Utasellátó étlapja, ami kifejezetten erre a vonatra készült. Itt ugyanis olyan ételek, italok kaphatók, ami máshol nem. A reggeliző vendég a kakaó vagy esetleg a jázminízű tea mellé például kuglófot is kaphat.

A MÁV terveiben szerepel, hogy a szerelvényt turistacsoportok részére a hét többi napjain más viszonylatban is közlekedteti.

F. L.—B. Gy.

Vámosgyörk és Gyöngyös között villamosították a vasútvonalat

Gyöngyös város fennállásának 650. évfordulója alkalmából a miskolci igazgatóság vállalta és elkészítette Vámosgyörk és Gyöngyös között a villamos felsővezetéket, a pályafenntartási szakszolgálat pedig alkalmassá tette a pályát a villanymozdony-vontatására.

A vonalat *július 5-én,* a 34. vasutasnap alkalmából helyezték feszültség alá. Ha a műszaki ellenőrzések nem találnak rendellenességet, a felsővezetéki rendszert feszültség alatt hagyják.

A 7. nemzetközi vasutas-szakszervezeti szeminárium

MEMORANDUMA

A technika fejlődésének elméletileg az egyetemes növekedéséhez, az élet minőségének javulásához, a nehéz fizikai munka csökkentéséhez, a jobb munkakörülményekhez és újabb szociális vívmányokhoz kellene vezetnie. Ennek ellenére megállapíthatjuk, hogy a gyakorlatban nagyon távol állunk ezektől a pozitív elemektől, melyek vagy az állami források hiányának, vagy az egyes kormányok társadalomellenes gyakorlatának tulajdoníthatók.

Ágazatunkban a fejlődést nagyon gyakran három lényeges ok gátolja:

1. *Az igazságtalan nemzetközi gazdasági rend,* amely az emberiség jelentős részét elmaradottságban tartja, s ez lehetetlenné teszi számukra a saját gazdasági rendszerük fenntartását, beleértve a szállítás területét is.

2. *A közlekedési politika sok esetben figyelmen kívül hagyja a kolcsonös kiegyenlítést,* és a közüzemi szállítást — de különosen a vasúti szállítást — nagyon előnytelenné teszi a beruházások és a forgalom megoszlása tekintetében, nem törődve annak a gazdasági és társadalmi haladást elősegítő lehetőségeivel.

3. Ez a haladásellenes politika egybevág a társadalmi fejlődés visszafogására irányuló erőfeszítésekkel, melynek eredményeként *a vasútnál csökkennek a beruházások, kevesebb a munkalehetőség,* visszaállítják a magántulajdont, támadják a szociális vívmányokat és romlanak a munkakörülmények.

Mérlegelve azt a helyzetet, amely igazolja a vasutas szakszervezetek válaszát e kihívásokra, mind nemzeti, mind pedig nemzetközi szinten, a vasutas szakszervezetek nemzetközi szemináriuma a következő fő szakszervezeti célokra mutat rá:

1. A nemzetek közötti gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok kiegyensúlyozott fejlődése lehetővé tenné az általános gazdasági növekedést, az életszínvonal emelkedését és a teljes foglalkoztatottságot, a harmadik világ országainak fejlődését és a szállítás világméretű kibontakozásának biztosítását. Ilyen módon megnyílna az út egy új nemzetközi gazdasági rend előtt, amely minden ország, de különösen a kevésbé fejlett országok gazdasági és társadalmi fejlődésének hajtóerejévé válna.

2. Haladó szellemű közlekedési politikára kell törekedni, amely a kölcsönös kiegyenlítés lehetőségét figyelembe véve magába foglalja a közösség érdekének megfelelő forgalommegosztást. Ezt a politikát tekintsék a gazdasági, ipari és társadalmi tevékenység értékelésének fontos elemeként, figyelembe véve a termelésben és elosztásban, valamint a társadalmi szférában végbemenő mélyreható változásokat. Ezek a változások a különböző társadalmi szinteken főleg a modern technika bevezetésének a következményei. *Ezen belül a vasútnak megvannak a lehetőségei a versenyre, a nagyobb termelékenységre,* amely egy magasabb szintű gazdasági és társadalmi hatékonyságra támaszkodik, s megfelel az országok és lakosságuk igényeinek és újabb szükségleteinek. Fejleszteni kell tehát a közüzemi szállítást, világosan meg kell határozni a beruházási és a korszerűsítési lehetőségeket, előnyben részesítve a társadalmi jellegű tényezőket, mindenekelőtt a munkahelyek védelmét. Ezeket az új irányzatokat és határozatokat demokratikus jellegű tervezés keretei között kell kimunkálni.

3. A technikai haladásnak az emberiség fejlődését és a társadalmi haladást kell szolgálnia: az emberi boldogságot, a jólétet, az igazságot, a szabadságot, az emberi méltóság tiszteletét, a munkához, a megfelelő lakáshoz, az oktatáshoz, a kultúrához való jogot, a szakszervezeti szabadság biztosítását, a munkaviszony alatti és utáni, valamint munkaképtelenség esetén a társadalombiztosítást.

A szemináriumon részt vevők meggyőződése, hogy az új technikának a vasútnál történő bevezetését gondosan meg kell tervezni, mert terv hiányában ezeknek az újításoknak a következményei negatív hatással lehetnek a munkások helyzetére.

A szakszervezetek vegyenek részt e tervek kidolgozásában és megvalósításában!

Ezen túlmenően az új technológia alkalmazásának társadalmi és szakmai következményei képezzék az illetékes szervek és a vasutas-szakszervezetek közötti tárgyalások témáját annak érdekében, hogy megegyezés szülessen a vasutasok foglalkoztatásával kapcsolatban élet- és munkakörülményeik alakulása szempontjából.

A szemináriumi résztvevői alapvető demokratikus jognak tekintik, hogy a vasutasok társadalmi helyzetével kapcsolatos bármilyen kérdésben a szakszervezet és a vállalat közötti paritás alapján szülessen megegyezés.

A vasutasoknak jogukban áll követelni demokratikusan vezetett szociális jellegű intézményeket és intézkedéseket, melyek arányban állnak a vasúti szolgálat sajátosságaival és nehézségeivel.

A személy- és áruszállítás biztonsága és rendszeressége a vasutasoktól nagyfokú felelősségtudatot, fizikai és morális képességeket, széles körű általános, technikai és speciális ismereteket követel meg kötelességük teljesítése során. Sok esetben kénytelenek egyenetlen szolgálatot teljesíteni különböző időjárási körülmények között.

Ezek a körülmények indokolják a vasutasok jogát a nagyobb társadalmi megbecsülésre, amely a foglalkoztatás biztonságában, a vásárlóerőben, a hatékony társadalombiztosításban nyilvánul meg, védelmet nyújt a betegségek, üzemi balesetek, munkaképtelenség és az öregség idejére; olyan társadalompolitikát tesz jogossá, mely minden szemponból kapcsolódik az élet minőségéhez: *oktatáshoz, pihenéshez, lakáshoz, szociális és kulturális létesítményekhez.*

A 7. nemzetközi vasutas-szakszervezeti szeminárium követelései az alábbi kérdésekre vonatkoznak:

1. A vasutasok bérénél figyelembe kell venni a nagyfokú szakmai felelősséget és a sajátos elfoglaltságot. A béreket kollektív szerződésben kell meghatározni, fejleszteni kell a megélhetés költségeivel arányosan és biztosítani, hogy a termelékenység növekedésének eredményeiből igazságos hányad jusson a vasutasoknak.

2. Tekintettel a vasútüzem veszélyes jellegére különös figyelmet kell fordítani az egészség- és a munkavédelemre, a szakmai ártalmak elleni küzdelemre. *Minden lehetséges intézkedést meg kell tenni az üzemi balesetek számának, a zajszintnek, a különböző ártalmaknak, a nehéz és veszélyes munkaknak a csökkentése érdekében.* Az egészségügyi szolgálat, a szolgálati vezetők működjenek együtt a megelőző tevékenységben és a feltáró vizsgálatokban, amelyeknek ki kell terjednie a személyzet fizikai alkalmasságára, a technika felszerelésére, a munkahelyi helyiségekre, a munkahelyekre és a munkafolyamatokra, valamint a munkaruhára, amely legyen ingyenes a dolgozók számára.

Biztosítani kell a munkahelyek tisztaságának, környezetének és kényelmének optimális szintjét. *(Megfelelő mennyiségű levegő, fűtés, szellőzés és világítás.)*

A szakszervezetek vegyenek részt a munka- és egészségvédelmi tervek kidolgozásában és végrehajtásában. A vállalat minden szintjén legyen széles körű joguk ellenőrizni az elhatározott intézkedések megvalósulását.

3. A szemináriumon megerősíti az aktív és nyugdíjas vasutasok és családtagjaik jogát a megfelelő orvosi ellátáshoz. Törekedni kell az ingyenes orvosi ellátásra és beteggondozásra, a térítésmentes gyógyszerekre, fogorvosi és a kórházi ellátásra, a sebészi beavatkozásra és gyógyfürdői kezelésre, ha bármelyik alkalmazottnak, nyugdíjasnak vagy igényjogosultnak — betegség esetén — szüksége volna rá.

A munkahelyi és úti baleset vagy foglalkozási betegség esetén a vasutas kapja meg teljes bérét és ingyen a szükséges kezelést. Végleges munkaképtelenség esetén a vasutast munkaképtelensége fokának arányában kell kártalanítani.

Külön figyelmet kell fordítani azon dolgozók újraalkalmazására, akik betegség, munkahelyi baleset, úti baleset vagy foglalkozási megbetegedés miatt nem tudják korábbi munkakörüket betölteni. Számukra a megváltozott munkaképességet figyelembe véve kell megfelelő munkahelyet keresni, korábbi bérük és jövedelmük csökkentése nélkül. A szakszervezetek vegyenek részt az érintett dolgozók rehabilitációjában.

4. A szakszervezetekkel egyetértésben a vasúti vállalatok megfelelő mennyiségű és felszereltségű egészségügyi és szociális létesítményt bocsássanak az alkalmazottak rendelkezésére. A következő létesítményekről van szó:

— *egészségügyi létesítmények,*

— *öltözők,*

— *erősen szennyezett és egészségre ártalmas munkahelyeken mosdók, zuhanyozók,*

— *laktanyák,* a folyamatos szolgálatot teljesítő vasúti személyzet részére, amelyeket az ideiglenesen otthonuktól távol dolgozók rendelkezésére is lehet bocsátani,

— *jó minőségű, olcsó ételeket biztosító üzemi étkezdék,* azon dolgozók számára, akik az étkezdében a normál nyitvatartási időn kívül dolgoznak, legyen lehetőségük az éttermi szolgáltatás igénybevételére.

5. Számításba véve az új technika bevezetését és a vasúti biztonság növekvő követelményét, a szakmai oktatás különösen fontos a vasúti üzemekben.

A szakmai képzés programjának végrehajtása egyidejűleg magában foglalhatja a vasutasok tanulását az általános oktatási intézményekben és a vállalati oktatási központok működését.

6. Gazdasági és társadalmi okok indokolják, hogy a vasutak technikai fejlődése a szakmai tevékenység időtartamának általános — heti és éves keretének valamint a munkaviszony idejének — csökkenésével járjon.

7. Ami a vasutasok és családjaik utazási kedvezményeit illeti belföldi vonatkozásban — megegyezés alapján — a tényleges alkalmazott kapjon szabadjegyet, a felesége és gyerekei pedig utazási kedvezményt.

Ezenkívül támogatni kell olyan nemzetközi megállapodások létrejöttét, melyek e területen kiterjesztenék a vasutasok és családtagjaik utazási lehetőségeit.

8. A vasutakon belüli nagy dolgozói mobilitás és ezeknél a vállalatoknál dolgozók jelentős számának rendszertelen szolgálati beosztása miatt a lakáskérdés különösen fontos lett. Ezért paritásos tárgyalások újtán *támogatni kell a lakásmegoldás különböző formáinak kialakítását,* hogy egészséges és kényelmes, elfogadható árú lakás álljon az alkalmazottak rendelkezésére.

9. Törekedni kell az élet minőségének javítására a sport- és kulturális tevékenységek fejlesztésével, valamint bölcsődék építésével.

10. A vasutasok és családtagjaik számára szociális segélyt kell előirányozni és megfelelő segítséget kell nyújtani rászorultság, illetve a munka során vagy a családban bekövetkezett kritikus esetekben.

11. A szemináriumon részt vevő szakszervezetek a vasutas szakma nehéz feladatait és elkötelezett jellegét alapul véve, a vasutasok társadalmi helyzete fontos elemének tekintik az öregségi nyugdíjakat, valamint a hátramaradottak (özvegyek és árvák) ellátását.

Véleményünk szerint a vasúti vállalatok és az államok kötelesek megfelelő pénzügyi eszközökről gondoskodni a vasutasok nyugdíjához. A nyugdíjakat csak paritásos megállapodás alapján lehet megváltoztatni.

Az öregségi nyugdíj, valamint az özvegyi és árvaellátás legyen összhangban a megélhetés költségeivel és az aktív vasutasok fizetésével.

A szeminárium megállapítja, hogy a válság, a költségvetési gondok és a demográfiai tényezők alakulása miatt egyes országok az aktív és nyugdíjas vasutasokkal szemben a szociális vívmányok visszafejlesztésének politikáját folytatják.

A szemináriumon részt vevő szakszervezetek képviselői ismételten kijelentik, *hogy harcolnak az olyan politika ellen, mely veszélyezteti a szociális vívmányokat, többek között a nyugdíjakat.*

A 7. nemzetközi vasutas szakszervezeti szeminárium mély aggodalmának ad hangot a nemzetközi helyzet rosszabbodása, a fegyverkezési verseny és a nukleáris konfliktus veszélye miatt. Úgy vélik, hogy a béke és a társadalmi problémák — beleértve a vasutasokét is — megoldása érdekében *különös jelentőséget kap a nemzetközi feszültség csökkentése, a fegyverkezési verseny megállítása és a kölcsönösen végrehajtott és ellenőrzött fegyverzetkorlátozás.*

A szemináriumon részt vevő szakszervezetek képviselői kijelentik: aktívan dolgoznak, és minden tőlük telhetőt megtesznek, hogy a nemzetközi helyzet az enyhülés és az együttműködés irányában alakuljon. *Ugyanakkor felszólítanak minden vasutas-szakszervezetet, hogy ők is ugyanilyen értelemben tevékenykedjenek a békéért és a nemzetközi együttműködésért.*

A béke védelmének, a nemzetközi együttműködésnek és a vasutas-szakszervezetek harcának ezek a pozitív elemei olyan időszakban bontakoznak ki teljes értékükben, amely egyike a legsúlyosabbaknak azok közül, amit a szakszervezeti mozgalom történelme folyamán átélt. A 7. szeminárium résztvevői ezért úgy határoztak, hogy tovább folytatják erőfeszítéseiket a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításáért, a békéért.

A nemzetközi szövetség titkárságának üdvözlete

Kedves Elvtársak!

A 34. vasutasnap alkalmából a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége a különböző kontinensek országainak 18 milliós közlekedési dolgozó tagsága nevében köszönti a Magyar Államvasutak minden dolgozóját. Meggyőződésünk, hogy a magyar vasutas dolgozók a jövőben is folytatják azt a tevékenységet, mellyel hosszú évtizedek óta szolgálják a magyar népet, a társadalmi haladást, hozzájárulva a szocialista építés sikereihez.

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom elismeréssel adózott és adózik annak a munkának, mellyel a magyar vasutas dolgozók és szakszervezetük, a Vasutasok Szakszervezete hozzájárul a nemzetközi szolidaritáshoz, a nemzetközi munkásosztály egységéhez, a békéhez és a békés egymás mellett éléshez.

Tisztelettel adózunk azoknak a sikereknek is, melyeket a magyar vasutas szakszervezeti mozgalom elért a tagok élet- és munkakörülményeinek javításáért, valamint a többi ország vasutas szakszervezeteivel való baráti kapcsolatok építésében és megerősítésében.

Kívánunk a magyar vasutas dolgozóknak és szakszervezetüknek további sikereket a kitűzött célok elérésében, mellyel hozzájárulnak az egész magyar társadalom és a szocialista közösség jólétéhez, elősegítik a társadalmi haladást és a béke ügyét, ezáltal is példát mutatva az egész nemzetközi közösség vasutas dolgozóinak.

A nemzetközi szövetség titkársága nevében:

Debkumar Ganguli
főtitkár

Francia vendégek



Június 19-én Pierre Vincent-nek, az SNCF igazgatósági tagjának vezetésével háromtagú francia delegáció tett látogatást szakszervezetünk központjában. Vendégeinket — akik a dolgozóknak a vezetésbe történt bevonását tanulmányozták — Koszorús Ferenc főtitkár és Tolnai Ildikó, a központi vezetőség titkára tájékoztatta
(Skoda László felvétele)

Nyírábrányi sikerek

Jó együttműködés a határállomáson

A közelmúltban értékelték a Nyírábrány és a Valea lui Mihai (Érmihályfalva) között 1983-ra megkötött határforgalmi munkaverseny-szerződés végrehajtását. Az összesítés szerint ezúttal Nyírábrány állomás dolgozói teljesítették jobban a feladatokat. *Vígh Gyula,* az állomás vezetője elmondta:

— Az elmúlt év lényegesen bonyolultabb, több irányú feladat megoldását követelte mindkét állomás forgalmi, kereskedelmi és műszaki kocsiszolgálati dolgozóitól, mint az előző év. A szállítandó áruk növekedése nemcsak hazai, hanem a nemzetközi szállítások tekintetében is jelentős volt. Míg 1982-ben csupán napi hat ki- és belépő vonatunk volt, *tavaly már kilenc.* A forgalom ingadozása miatt egyes napokon ennél jóval több vonatot kellett átadni, illetve átvenni. A helyi kocsiforgalom is több mint 6 százalékkal nőtt.

— A munkaverseny eredményének tudható be, hogy a személy- és áruszállításban egyaránt csökkent a kezelési idő, s az állomási kocsitartózkodás. A határforgalomban közlekedtetett személyvonatok 1,2, a tehervonatok 8,6 százalékkal indultak kedvezőbben, mint ahogy a vállalásban meghatároztuk.

— Sajnos, nem sikerült teljes mértékben megvalósítani azt a törekvésünket, hogy a visszautasított kocsik száma jelentősen csökkenjen a bázis évhez képest. *Ez szinte állandó feszültség forrása volt a két állomás között.* Sikerült viszont teljesíteni a határforgalomban a mozdonyfordulót és a balesetmentes munkavégzést.

— Ki kell emelnem a két határállomás dolgozóinak szoros kapcsolatát, amely a forgalom zavartalan lebonyolításában megmutatkozott. Jók a személyi kapcsolatok. *Ha az erős forgalom indokolta, hol a román, hol a magyar területen tartottunk munkaértekezletet.* Másképp nem is lehetett volna eleget tenni a követelményeknek.

— Meg kell említenem, hogy a határőrség vezetője és a határőrök minden szükséges intézkedést megtettek annak érdekében, hogy a személyvonatok állomási tartózkodási ideje csökkenjen. Nagyra értékelem azt is, hogy ügyeltek a kilépő vámárus kocsik kocsizárjának meglétére. Nehéz forgalmi helyzetekben segítettek a visszautasított kocsik átrakásánál. *A jó együttműködés iskolapéldája, hogy az állomás dolgozóival karöltve végezték a társadalmi munkát.*

— A vámparancsnokság vezetője és dolgozói velünk együttműködve biztosították a kocsik gyors vámkezelését és sok esetben az ólomzár pótlását is elvégezték. Nem egy alkalommal szakították félbe sürgős munkájukat azért, hogy a vonatból ne kelljen kocsikat kisorozni. Az elismerés hangján szólhatok arról a tevékenységről is, amellyel hozzájárultak a ki- és belépő személyvonatok menetrendszerű indulásához.

Simon Ödön

Vasutasnapi munkásgyűlés az Északi Járműjavítóban

(Folytatás az 1. oldalról)

nak, azt mondják: *szolgálatban vannak.* Ebben a szóban jut kifejezésre az a fajta emberi magatartás, amely nélkül nem létezhet a vasút. *A sínek világában helytállni csak magasfokú hivatástudattal lehet.*

Az élet minden területére érvényes, hogy a fejlődés üteme, az eredményes munka nagymértékben függ a munkavégzés feltételeitől. Ezért a vasút műszaki fejlesztése, az itt dolgozók életszínvonalának javítása egyre sürgetőbb kormányzati és vállalati feladat.

A szocialista országok egyik közös, kiemelt feladata a szállítás kölcsönös fejlesztése, korszerűsítése, az együttműködés erősítése. *A KGST legutóbbi, legfelsőbb szintű értekezletén is napirenden szerepelt a közlekedés fejlesztése.* Tudjuk, ez nem megy máról-holnapra. A feladat nehéz, de meg kell oldani. A gondok, az elmaradott állapotok maguktól nem szűnnek meg, sőt egyre súlyosabbá válnak. *Így a műszaki lemaradás mellett a vasutas dolgozók szociális ellátottsága, bérhelyzete is sürgeti a cselekvést.* Kormányzati szinten a közelmúltban tárgyalták a vasút helyzetét, elismerve a fejlesztés és a javítás szükségességét, kialakítva hosszabb távra egy sorrendet a problémák megoldására.

Ma már közismert, hogy a vasúti kapacitás kihasználásának lehetősége az elmúlt három évben több millió tonnával csökkent, és hogy a MÁV eszközeinek állapota az amúgy sem magas színvonalhoz képest tovább romlott. A járműpark fenntartásához a hazai ipar nem szállítja a szükséges alkatrészeket, és ezek beszerzése különböző okok miatt importból is igen nagy nehézségeket jelent. A vasúti pályák és csomópontok műszaki állapotából adódó zavarok még nagyobbak, s ehhez további, ugyancsak műszaki eredetű bajok is hozzájárulnak. *Ráadásul kulcsfontosságú forgalmi munkakörökben a létszámhiány is kritikus, de égető szükség lenne munkáskezekre más területeken is.* Mindezek miatt a vasutas dolgozók havi átlagos munkaóráinak száma jelentősen meghaladta az iparban foglalkoztatott fizikai dolgozókét, míg az egy órára eső bérük az ipari átlag alatt van.

A felsorolt gondok orvoslása érdekében az első lépések már megtörténtek. A központi szervek a közelmúltban különböző beruházásokra — egyelőre — *400 millió forintnyi költségvetési juttatást biztosítottak terven felül. Ennek ésszerű felhasználásával el kell érni a vasúti áruszállításban mintegy 700—800 ezer tonnás növekedést.* A bérfeszültség felszámolása, a több műszakos, folyamatos munkarendben dolgozók munkaidejének csökkentése és a 40 órás munkahét bevezetése azonban olyan többletlétszámot és -bért igényelne, amelynek végleges megoldására 1984-ben még nincsenek meg a feltételek. *De a kormányzat már az idén lehetővé tette központi keretből az utazószolgálatot ellátó vasutasok műszakpótlékának esedékes rendezését.* Különböző központi intézkedések várhatók egyes építési-fenntartási és műszaki területeken is a munkaerőgondok enyhítésére. Mindezekre azonban csak várakozni nem elég. *A saját házunk táján is vizsgálni kell, mi a teendő.*

Már a következő hetekben olyan intézkedések kiadására lesz szükség, amelyek a szocialista munkaversennyel összhangban hatékony belső ösztönzési rendszer megvalósítását szolgálják. Így a belső tartalékok feltárásában, a munkaszervezettség javításában a korábbinál nagyobb szerepe lehet az egyénnek, a munkahelyi kollektívának.

Éppen egy esztendeje, hogy a MÁV a Közlekedési Minisztérium keretei közül kiválva önálló nagyvállalatként működik. *Ez idő alatt bebizonyosodott, hogy a MÁV-nál is még rugalmasabb, a piachoz jobban igazodó munkára van szükség.* Nyilvánvalóan éreztetik hatásukat a nehezebb külgazdasági és hazai lehetőségek, és az, hogy a hazai szállítási igények elmaradnak a tervezettől. Ezt fájlalni lehet, de eredményt csak az hoz, ha minél gyorsabban alkalmazkodnak a megváltozott helyzethez, a fuvarpiac területén kiéleződött versenyhez.

A szakszervezeti mozgalom támogatja a gazdasági vezetőket a felzárkózásban a gazdaságpolitikai követelményekhez. Számolni kell azonban azzal, hogy ez jelentős üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel is együttjár, amelyek emberi-egyéni érdekekbe, sokesztendős szokásokba ütközhetnek. *A jó szokásokat természetesen meg kell őrizni, de a rossztól, a haszontalantól szabadulni kell.*

A szakszervezetek támogatása csak akkor lehet eredményes, ha élvezik a vasút dolgozóinak bizalmát. Ehhez pedig a dolgozóknak érezniük, tudniuk kell, hogy a szakszervezet mellettük áll. Nemcsak a bér- és szociális kérdésekben, hanem a jó munkahelyi légkör kialakításában is: munkájuk, szorgalmuk, emberi jogaik és méltóságuk tiszteletben tartásáért is.

A továbbiakban Méhes Lajos a hétköznapi munkához s a boldoguláshoz nélkülözhetetlen békéről beszélt. A békéről, ami ellen a fenyegetés mind erősebb. A nemzetközi helyzetet értékelve rámutatott azokra a veszélyekre, amelyek az emberiség jövőjét megkérdőjelezhetik. Utalt az Egyesült Államoknak arra a törekvésére, mellyel a kialakult katonai erőegyensúlyt szándékozik a maga javára megváltoztatni, a rakétatelepítésekre, a fegyverkezési hajszára. A szocialista közösségek nemzetközi törekvéseinek középpontjában azonban — hangsúlyozta — a világ békéjének megőrzése, biztonságának szavatolása, a békés egymás mellett élés politikájának gyakorlati érvényesítése áll.

A béke megőrzése az egyetlen biztosíték hazánk további fejlődéséhez is.

Az elmúlt év őszén a bányász brigádvezetők kezdeményezésére kibontakozott a hazánk felszabadulásának 40. évfordulójához kapcsolódó munkaverseny, amelyhez a szocialista brigádok széles körben csatlakoztak. Most több kollektíva kezdeményezi, hogy az éves feladatok teljesítését segítő vállalati munkaverseny alakuljon át kongresszusi és felszabadulási munkaversennyé, s tartson a jövő esztendő végéig. Meggyőződésem, hogy a vasutas kollektívák is a régi lendülettel és szorgalommal vesznek részt ebben.

A vasutasok ünnepét hamarosan dolgos hétköznapok váltják fel. A személyforgalomban a nyár, az áruszállításban pedig a mezőgazdasági termékek fuvarozása jelent majd nagy erőpróbát. Az Önök munkájának sajátossága, hogy az ország nyilvánossága előtt zajlik, s az év minden napjában, órájában, percében mindenütt figyelemmel kísérik, ellenőrzik tevékenységüket. Milliók mondanak véleményt: *elismerőt vagy marasztalót. Nagy felelősség ez!* Továbbra is arra a magasfokú hivatástudatra, fegyelemre, kötelességérzetre van szükség, amely az első gőzmozdonyok megindulása óta legnagyobb értéke a vasutasságnak.

Pártunk, kormányunk, szakszervezeti mozgalmunk és dolgozó népünk nagyra értékeli tevékenységüket. Méltányolja és elismeri azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az utóbbi időben tettek, azt hogy nehéz körülmények között is tudtak és tudnak ha kell még többet vállalni.

A 34. vasutasnap ünnepén kérem Önöket, hogy további közös céljaink megvalósítása érdekében olyan lelkesedéssel és helytállással végezzék munkájukat, mint eddig tették. Minden emberre, de népre és ágazatokra is igaz: az ormokra nem hívják az embert, oda fel kell kapaszkodni. Szilárd meggyőződésem, hogy szocialista rendünk erejére támaszkodva, pártunk és kormányunk segítségével megvalósíthatjuk kitűzött céljainkat.

A kormányzatnak és a vasutas társadalom egészének az elkövetkezendő időben egy olyan vasút megújítását kell megszerveznie, amely méltó a MÁV hagyományaihoz, s képessé válik a növekvő hazai és nemzetközi szállítási feladatok maradéktalan, mind jobban korszerűsödő színvonalon történő ellátására.

Kívánom, érjék el céljaikat együtt a vasúttal és külön-külön a magánéletben. *Legyenek büszkék munkájukra, bízzanak erejükben és tekintsenek bizalommal a jövőbe* — mondotta végezetül Méhes Lajos.

A munkásgyűlés Koszorús Ferenc zárszavával ért véget.



A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (2.)

Bérpótlékok megállapítása

A *Munka Törvénykönyve* végrehajtási rendeletének 62. § (2) bekezdése értelmében kollektív szerződésben bérpótlék állapítható meg, ha a dolgozó különleges helyen, különleges munkakörben, illetve különleges munkakörülmények között végzi a munkáját. Bérpótlékot lehet megállapítani akkor is, ha a dolgozó a szokásos munkaidőbeosztástól eltérő időben dolgozik, és ezt a személyi alapbérének vagy teljesítménybérének a megállapításánál nem vették figyelembe. Elsősorban személyi alapbértételek, illetve a személyi alapbér megállapításánál figyelembe nem vett, a szokásostól eltérő, kedvezőtlen munkakörülmények alapján van helye bérpótlék megállapításának és fizetésének. *A bérpótlék általában a személyi alapbér meghatározott százalékában állapítható meg.* Ha a dolgozót többféle bérpótlék illeti meg, csak a személyi alapbére után jár a pótlék. Alapszabály, hogy a pótlékot pótlékolni nem lehet. Bérpótlék abszolút összegben is megállapítható.

Az alapbéresítés mellett döntöttek

A MÁV Kollektív Szerződés széles körben élt ezzel a lehetőséggel *és többféle bérpótlékot rendszeresített.* Ezek közül a mostani módosítás az egészségre ártalmas pótlékot is érintette. A munkavédelmi szabályzat 12. számú mellékletéhez kapcsolódó és az önálló elszámoló egységeknél készített helyi függelékben kellett felsorolni azokat a konkrét, egészségre ártalmas munkaköröket, amelyekben a védőétel megszűnésekor szolgálatot teljesítő dolgozókat az egészségre ártalmas pótlék megilleti. Ennek mértéke különböző kategóriákhoz kapcsolódóan havonta 60—130 Ft-ig terjed. E pótlék rendszeresítése, illetve bevezetése a 27/1980. (XII. 29.) MÜM. sz. rendeleten alapszik. A hivatkozott rendelet — a védőétel megszüntetésével egyidejűleg — előírta, hogy a dolgozót, ha olyan munkakört lát el, amelyben az 1980. december 31-én hatályos rendelkezések szerint részére védőétel járt, 1981. január 1-i hatállyal egyszeri alapbéremelésben kell részesíteni, vagy részére külön pótlékot kell fizetni. *A MÁV-nál a pótlék bevezetése mellett döntöttek az érintett dolgozók.*

A rendelet előírta, hogy a pótlék mértékét a munkáltató 1980-ban védőételre fordított költségének, a jogosultak évi átlagos létszámának alapján számított, egy főre jutó összege alapul vételével kellett meghatározni. Ennek a számítási módnak az alkalmazásával jött ki a már említett pótlékösszeg. A rendelet azt is kimondta, hogy a pótlék folyósításának, illetőleg fizetésének feltételeit a kollektív szerződésben oly módon kell szabályozni, hogy az egy főre jutó összeg nem léphető túl. A MÁV-nál nemcsak a jogosultak kapták a pótlékot, hanem minden dolgozó, aki 1980. december 31. óta került a felsorolásban szereplő munkakörbe. Ennek következtében — a tiltó rendelkezés ellenére — az e célra fordítható összeget túllépték. Ezekre való tekintettel a módosítás során a kollektív szerződés 57. § 4. pontjának végére a következő tiltó rendelkezéseket kellett felvenni: *e pótlékot az 1984. évi módosítás hatálybalépését követően (szerzett jogot tehát nem érint), az új belépők, illetve a felsorolt munkakörbe kerülő dolgozók nem kaphatják.*

Az 5/1983. (XI. 12.) ME. sz. rendelet 7. §-ának (4) bekezdése előírta a bérpótlékok felülvizsgálását és csökkentését. Ennek végrehajtásaként került sor a kollektív szerződés 60. §-ban foglalt munkahelyi pótlék felülvizsgálására, illetőleg a nem fizikai munkakörben a pótlék alapbéresítésére.

A záhonyi üzemigazgatóságon a munkahelyi pótlékot fizikai és nem fizikai munkakörben egyaránt alapbéresítették, a helyi üzemi demokrácia fórumán hozott döntés alapján. A rendeltetését már be nem töltő pótlék megszüntetése és alapbéresítése célszerű, növeli az alapbér súlyát, mely a MÁV-nál a jelenlegi időszakban ugyancsak indokolt.

A kollektív szerződés 62. §-ában — az 1/1976 (Közl. Ért. 2. sz.) KPM sz. utasítás alapján — a nem függetlenített tűzvédelmi vezető, főfelügyelő, felügyelő, körzeti, vonali felügyelő, tűzvédelmi pótlékra való jogosultsága szerepel.

Bővítették a jogosultak körét

A szabály átdolgozása szervezeti változással kapcsolatos. Az újbóli megfogalmazás értelmében az igazgatóságok kereskedelmi és szállítási, műszaki, közgazdasági osztályain, katonai és polgári védelmi önálló csoportjában, továbbá az anyagellátási igazgatóságon, a záhonyi üzemigazgatóságon, az üzemfőnökségeknél, az országos és igazgatósági osztószertáraknál, az építési főnökségeknél, az épület- és hídfenntartási főnökségeknél, az I. csoportba sorolt önálló szolgálati főnökségeknél, a Dunai Finomító és Leninváros állomásokon, valamint a vontatási telepek részmunkakörű tűzvédelmi ügyintézői e tevékenységükért 10 százalékos bérpótlékra jogosultak. Az 5 százalékos mértékű bérpótlékra jogosultak köre nem változott.

A legutóbbi módosításnál bővült a nyelvtudási pótlékra jogosultak köre is. Nyelvtudási pótlék annak a dolgozónak jár, aki olyan munkakört tölt be, amelyben a magyar nyelv mellett az idegen nyelv használata nélkülözhetetlen és ez a munkakör a kollektív szerződésben fel van sorolva (Kollektív Szerződés 67. §. 2. pontja). Ugyancsak a kollektív szerződésben kell felsorolni azokat a témaköröket is, amelyekben az idegennyelv-tudás nem nélkülözhetetlen, de hasznosítható. *(Kollektív Szerződés 67. § 3. pontja).* E munkakörökben a nyelvpótlék mérlegelési jogkörben adható, a használat mértékétől függően.

A munkakörök mindkét területen bővültek: a MÁV Anyagellátási Igazgatóság importcsoport-vezetői és a területi igazgatóságok igazgatóhelyettesei kerültek felvételre. Előfeltétele e pótlék folyósításának, hogy a dolgozó nyelvtudását állami nyelvvizsga-bizonyítvánnyal vagy azzal egyenértékű bizonyítvánnyal igazolja. A 4/1982. (III. 12.) MM. számú rendelet mellékletében felsorolt vizsgák, valamint az idegennyelv-tudást igazoló okiratok egyenértékűek az állami nyelvvizsgával, illetőleg a nyelvvizsga bizonyítványnyal.

A nyelvtudási pótlék mértékét az 1/1982. (III. 12.) ÁBMH számú rendelkezés tartalmazza, a pótlék alsó és felső határát rögzíti az alapbér százalékában.

A pótlék mértéke európai nyelv után 4—8, 8—15%, nem európai nyelv után 8—15, 10—30%, attól függően, hogy a dolgozó középfokú vagy felsőfokú nyelvvizsgával rendelkezike. A pótlék mértékének megállapításánál figyelembe kell venni, hogy a dolgozó idegennyelv-ismeretének a munkaköre ellátásában milyen jelentősége van.

A különleges szállítmányok és szerelvények kísérését, felügyeletét munkaidőn kívül ellátó dolgozók díjazását a kollektív szerződés 68. §-ának 9. pontja szabályozza. Ez annyiban változott, hogy a kollektív szerződés a fix összegű díjazás helyett tól—ig (15—20 Ft között) határt állapít meg és a konkrét összeg meghatározását helyi hatáskörbe utalja, természetesen a bérgazdálkodásra vonatkozó előírások betartásával.

Az 50. § besorolási szabályokkal foglalkozik. E § 5/d pontjának kiegészítésével az üzemfőnökségek önálló szabályozási jogot kaptak a csoportvezetők besorolásának, illetőleg csoportvezetői pótléknak a szabályozására. Ez elősegítheti a csoportvezetők munkájának fokozottabb megbecsülését.

A 8. számú melléklet írja elő

Minden évben rögzíteni kell a kollektív szerződésben a részesedési alap felosztását, *ezt a 8. számú melléklet tartalmazza.* Ebben van tervezve, hogy a MÁV mennyit fordít a munkaverseny jutalmazására, a törzsgárda tagok megbecsülésére, az év végi részesedésre, a gyermekintézmények üzemeltetésére, az üzemi étkeztetés rezsiköltségére, ifjúságpolitikai célra stb.

Korábban a MÁV Kollektív Szerződés nem terjedt ki a nevelő otthonokra és a zenekari főnökségekre, mivel ezek vállalati költségvetési szervek voltak, e jellegüket azonban a Pénzügyminisztérium megszüntette, így a kollektív szerződés hatályát ezzel egyidejűleg már év közben ki kellett terjeszteni. A hús árának felemelése után az üzemi étkeztetéshez a vállalati hozzájárulás mértéke 50 fillérrel emelkedett.

A kollektív szerződés módosítása az 1984. évi 14. számú MÁV Értesítőben megjelent. Ezt követően fedvény formájában is kiadásra került, hogy a dolgozók saját példányukat illetőleg a munkahely példányát javítani tudják. Ismételten felhívjuk a figyelmet, hogy a kollektív szerződésekről szóló 20/1979. (XII. 1.) MÜM. számú rendelet 4. §-ának (3) bekezdése értelmében a munkáltató köteles gondoskodni arról, hogy a kollektív szerződés könnyen hozzáférhető helyen (helyeken) legyen elhelyezve. Biztosítani kell tehát, hogy a dolgozók a szolgálati helyeken a kollektív szerződést bármikor megtekinthessék, természetesen a javított, tehát a hatályos szöveget.

Dr. Garabon Sándor

Műszaki konferencia az energiagazdálkodásról

A közelmúltban műszaki konferenciát tartottak a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen, amelynek témája az energiagazdálkodás volt. *Kuti István* főenergetikus beszámolójában elmondotta többek között, hogy tavaly tizenöt M 62-es sorozatú mozdony alapjáratát szabályozták, s így a mozdonyok 351 tonna gázolajjal fogyasztottak kevesebbet, amelynek értéke több mint hárommillió-hétszázezer forint.

A kihasználatlanság miatt három személyvonatpár megszüntetése 63 tonna gázolajmegtakarítást eredményezett. Télen Székesfehérvár és Budapest között közlekedő 28 személyvonatot nyolc kocsi helyett héttel közlekedtettek, az energiamegtakarítás értéke 374 ezer forint. Az üzemfőnökség területén soron kívül foglalkoztak az energiatakarékossággal kapcsolatos újításokkal. Ezek gazdasági haszna egymillió forint.

Reflektorfényben a kocsigazdálkodás (2.)

A vagonok valutáért futnak

A MÁV nemzetközi kapcsolatai a kocsigazdálkodásban is hagyományosak. Általában szem előtt kell tartanunk, hogy *a szomszédos vasutak is fejlesztik érdekeltségüket* keleten és nyugaton egyaránt. A szakterületünk belső rendjéért, fegyelme alakításáért és megszilárdításáért érzett felelősségünk az egyik feltétele annak, hogy ne kerüljünk lépéshátrányba a külföldi vasutakkal szemben, hiszen az a MÁV — végső soron a népgazdaság — kapcsolataiban a kötelezettségek teljesítését tenné kérdésessé.

Ami nem lehet alku tárgya

Hiányosságaink indoklása közben gyakran hivatkozunk a népgazdaság nehéz helyzetére, amely összefügg a nyugati tőkésválság „begyűrűzésével". Ezek a körülmények valóban hatással vannak külkapcsolataink tartalmára, az exporttermékek előállításából adódó tényezőkre, árrendszerünk alalkulására stb., de *nincsenek közvetlen hatással belső dolgaink rendezésére, munkánk, szolgáltatásaink minőségének javítására, feladataink végrehajtásának magasszintű szervezésére.* Példaként említem, hogy nagy hatásfokú gépeket, technológiákat vásárolunk tőkés devizáért — mikor mennyiért —, ám az ehhez szükséges, kötött kiszolgálási fegyelem biztosítása *nem képezheti alku tárgyát.* Arról magunknak kell gondoskodnunk.

Hasonló helyzetben vagyunk akkor is, amikor a MÁV a gyakran löketszerűen érzékelhető kocsiszükségletek kielégítése céljából — a meglévő, viszonylag nagy saját park ellenére — *kocsit bérel.* Ezt a szükségletet többnyire nyugati vasutaktól konvertibilis devizában megállapított bérleti díj fizetése ellenében tudjuk kielégíteni. Az ilyen ügyleteket az esetek többségében nem a kocsiszolgálat, hanem más szolgálati ágak szakemberei kezdeményezik — vezetői közreműködéssel — gazdaságossági okokra hivatkozva. Szerintünk azonban nem mindig kellő körültekintéssel. Vagyis nem eléggé mérlegelve, hogy *hasonló lehetőségek nincsenek-e a rubel elszámolású relációban.*

Már csak azért is érdemes ezt megjegyezni, mert az előbb említett szakemberek jól tudják — ők számították ki —, hogy a konvertibilis deviza és rubel kitermelésére fordított 1 devizaforint/hányad értéknagyságrendjében a MÁV-nál egyharmadot képvisel a rubel és kétharmadot a tőkés deviza. A gazdaságosságnak pedig jelenleg mindenképpen *ez a meghatározó* tényezője.

Ügyintézéseinket évek óta a középszintűség jellemzi, s a MÁV munkáját is *közepesnek* ítélik meg a környező vasutak. Vonatkozik ez a munkavégzés kultúráltságára, intézményes szolgáltatásainkra, a szolgálatban levők általános helytállására, adott esetben a káderkiválasztásra, érdekeink védelmezésére. *Jól érezzük magunkat így, pedig* — a mai követelmények ismeretében — *ehhez van a legkevesebb jogunk.*

Szóljunk ezek után az *OPW-kötelék* (a közös vagonpark) által biztosított lehetőségekről, előnyökről, amelyeket igyekszünk kihasználni a MÁV kocsigazdálkodásának szervezésében. Mindenek előtt jó, hogy hazánk földrajzi elhelyezkedése igen előnyös — kocsiellátás szempontjából — a szélső elhelyezkedésű vasutakkal szemben. Kedvező az is, hogy a fedett és nyitott kocsik iránti igényeink kielégítésére az OPW *a lehető legjobb választékot* biztosítja. (Természetesen a tanács által meghatározott pénzügyi vonzatok vállalásának egyidejűsége mellett.)

Tavaly a MÁV az érkeztetési, a ki- és berakási, illetve feladási késedelmekből adódó — többségében rakott ácsorgások miatt — üreskocsi-szükségletét újabb és újabb mennyiségű OPW-kocsik visszatartásával igyekezett fedezni *A kritikus időszakokban 6000-7000 OPW-kocsitöbblettel dolgoztunk.* A rosszul szervezett munka, a rakottan ácsorgó vagonok, a hosszúra nyúlt állomási és ipartelepi tartózkodások jelentősen *növelték a kocsiforduló-időt.* Ráadásul a szóbanforgó kocsitöbblet a vonalak átbocsátóképességét is előnytelenül befolyásolta.

Az OPW-közösség egyébként most, július 1-én volt húszéves. A közös üzemeltetésnek ebben a két évtizedes időszakában — az alapelveken nem változtatva — rendkívül intenzív fejlődés következett be, mind a park számszerűségét, mind a közös üzemeltetési módot tekintve. A tanács és a vasutak központi szervei a feladatok egyeztetését, a részes országok fedett és nyitott kocsiigényeinek kielégítését, a járművek korszerűsítését, a park egészére kiterjedő számítógépes technológia alkalmazását folyamatosan napirenden tartják.

Az együttműködésben persze zavarok is adódhatnak, de ezeket elsősorban az időnként kialakuló, évközi áruszállítási feladatok aránytalanságai okozzák. Ilyenkor következnek be a vasutak igazi próbatételei, amikor megszaporodik a nemzetközi levelezés, a táviratváltás, gyakran miniszteri vagy még ennél is magasabb szinten.

Más-más díjtétel

A külszolgálat dolgozóinak is jó tudniuk, hogy az OPW-kocsikért különböző összegű díjakat kell fizetnünk. Ez az összeg lényegesen több, ha kocsiigényünket a *számítási részen* túl, azaz a normatív túllépés keretén belüli mennyiséggel elégítjük ki, vagy — az év második felében — a legmagasabb progresszív bérkategóriába eső kocsimennyiségeket is hálózatunkon tartjuk.

Az elmúlt évben például a napi átlagos túllépések megoszlása — bérkategóriák szerinti arányban — a következőképpen alakult:

Január és május között a legalacsonyabb díjat — 3,70 rubelt — fizettük az igénybe vett kocsik mindegyikéért. (A hálózatunkon tartott vagonok 100 százalékáért.) Június és augusztus között viszont már csak a kocsik 21 százaléka esett napi 3,70 rubeles díjtétel alá, mert 20 százalék után 5,92, további 18 százalékra 7,40 és 41 százalék után 11,10 rubelt kellett fizetnünk. Még több devizát vitt el szeptember és december között az OPW-kocsikkal való rossz gazdálkodásunk, mivel az igénybe vett vagonok 21 százaléka esett napi 18,50 rubeles, illetve 41 százaléka 11,10 rubeles díjtétel alá.

Más vasutak túllépés- és hiányhelyzetei a dolgok természetéből adódóan az itt bemutatott „MÁV-jelleg"-től eltérően alakulnak. Különösen a földrajzilag szélső fekvésű vasutakon keletkeznek hiányhelyzetek. *Ezt a jelenséget a park egyenlőtlen elhelyezkedésének nevezzük.*

Megjegyzendő, hogy a MÁV kocsigazdálkodása az OPW-vagonok felhasználása szempontjából tavaly 1982-höz képest lényegesen javult. Megmutatkozik ez főként abban, hogy 8 százalékkal kevesebb OPW-kocsit raktunk meg belföldre, illetve 16 százalékkal többet *részes* rendeltetéssel, valamint 59 százalékkal szintén többet *nem részes* rendeltetéssel külföldre. Ebben a MÁV tulajdonát képező OPW-kocsik mennyisége is 41 százalékkal nőtt. Összességében ez azt jelenti, hogy a rakodási igényekhez kevesebb kocsit használtunk fel, ugyanakkor a korábbi időszakokhoz viszonyítva sokkal átgondoltabban — a MÁV pénzügyi érdekeltségének megfelelőbben szervezve — növeltük az OPW-kocsik átadását a részes vasutakra. Ezzel csökkentettük a MÁV-kocsik részvételét a PPV-forgalomban, és növeltük a saját járműveink nem részesre való kiajánlását. E szervezésekben tovább is arra kell törekednünk, hogy a nem részes rendeltetésű megrakásoknál a MÁV—OPW és az idegen OPW-kocsik jelenlegi 44,4, illetve 55,6 százalékos arányát lényegesen javítani tudjuk. Ez ugyanis a *konvertibilis* devizaszerzésnek — a különféle szolgáltatásokon túlmenően — a legjelentősebb tényezője.

Az eredmények között méltán említhetjük, hogy a határforgalomban bevezetésre került a *számítógépes adatszolgáltatás.* A rendszer célja a határállomásokon keletkező információk rögzítésének, feldolgozásának koszerűsítésével egy olyan komplex rendszer létrehozása, ami lehetővé teszi a határállomási adatfelvétel technológiai korszerűsítését és integrálását, valamint az adatok folyamatos továbbítását a számítógéphez, hogy azok *az irányítás valamennyi szintjén* felhasználhatók legyenek. A gépi adatszolgáltatás rendszere azonban a minőségi elvárásnak még csak részben felel meg. Ezen a területen is az érdekeltek gyors és hatékony együttműködését, valamint az előírt technológiák fegyelmezett betartását várjuk, a szakvonal következetes ellenőrzése mellett.

Saját házunk táján

Mint az előzőekben már említettem, az utóbbi időben gyakoribbak lettek — a két- és többoldalú tárgyalások rovására — a közvetlen, írásos és egyéb érintkezési formák. Mi több: *egyes, a vasúti forgalommal kapcsolatos kérdések egyeztetésében diplomáciai szinten is sok segítséget kaptunk.* Ezzel együtt igaz, hogy a MÁV-nak sok problémát okoz más vasutak áruforgalmi korlátozása és a szomszédos vasutak fogadási készségének elégtelensége, amelyek egy-egy időszakban a tranzitforgalmat is akadályozták. *De sörpörjük mi inkább a saját házunk táján.*

Vagyis vannak gondok, amelyek megoldására a MÁV-nak a lehető legrövidebb időn belül lehetőséget kell találnia. Gondoljunk például a vámhatárforgalomban rakodási hiányosságok miatt visszautasított kocsik nagy mennyiségére. Ezen belül csökkent az OPW-kocsik száma. A visszautasított kocsik 85 százalékát azonban nálunk, belföldön rakták meg, és jelentős részük idegen, RIV-es kocsi. Ugyanez a helyzet a javítóbázisokra visszavontatott járművekkel is.

Ebből arra kell következtetni, hogy *az exportos kocsik műszaki vizsgálata nem az előírások szerint történik.* Elmarad a rakodások ellenőrzése is. A vámhatárállomásokat így sok többletmunka elvégzésére késztetjük, holott az előírt technológiák enélkül is eléggé megterhelik az ott dolgozókat. A MÁV, illetve minden vasutas elsődleges feladata az üzemvitelben: *a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtása úgy, hogy belföldi és nemzetközi kötelezettségeinket egyaránt teljesíthessük, devizaszerző és -kímélő munkánkat jól szervezetten, az elvárásoknak megfelelően alakítsuk.*

Szentesi Sándor

Fél évvel a határidő előtt

Új telefonközpont Kunszentmiklós-Tasson

Június 28-án új, nagy teljesítményű telefonközpontot helyeztek üzembe Kunszentmiklóson. A telefongyárban készített BK—60 típusú vivőfrekvenciás rendszerű készülék létesítését a *Budapest—Kunszentmiklós—Tass* közötti vasútvonalon korábban kis teljesítményű, elavult hírközlő hálózat tette szükségessé, amely nagymértékben hátráltatta a forgalom és a kereskedelmi szakszolgálat munkáját. A régi központ egy időben csupán hat beszélgetést tett lehetővé. A most átadott 13 millió forint értékű berendezésen százhúszan kommunikálhatnak egyszerre.

A munkálatokat ez év elején kezdték el, és a kitűzött december 31-i határidő helyett. a 34. vasutasnap tiszteletére készítették el, illetve helyezték üzembe.

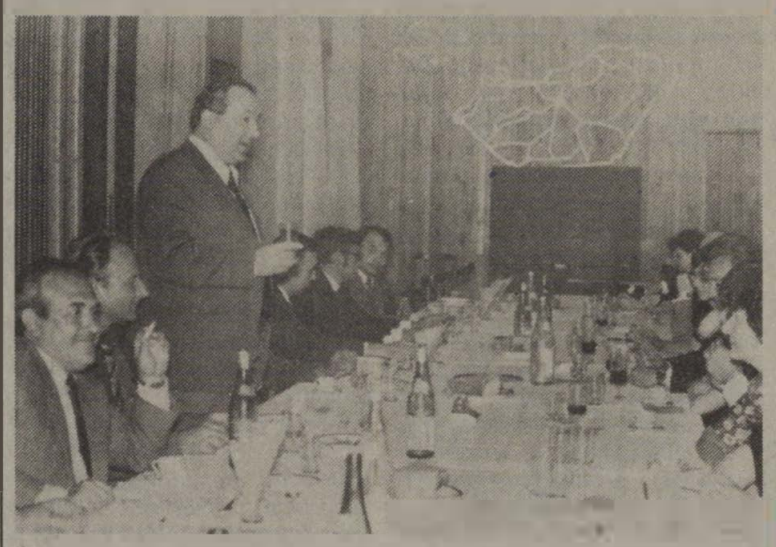
Az átadáskor *Kovács Sebestyén Béla* a budapesti igazgatóság osztályvezetője mondott köszönetet a telefongyári szakembereknek és a szerelési munkában részt vevő vasutas kollégáknak.

(séra)

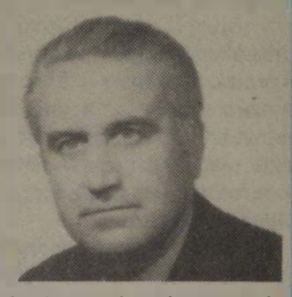
Brigádok együttműködése

A MÁV Vezérigazgatóság Inter szocialista brigádja a múlt évben komplex együttműködést létesített a pécsi igazgatóság Landler Jenő, és a mikolci igazgatóság Arany János szocialista brigádjával. A brigádok a közelmúltban Budapesten munkaértekezletet tartottak, melyen Maráz Béla, szakosztályvezető, majd Hernádi István és Fényes József vasútigazgató értékelte munkájukat

(Laczkó Ildikó felvétele)



Urbán Lajos közlekedési miniszter



Az Elnöki Tanács június 27-én a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának és a Hazafias Népfront Országos Tanácsa Elnökségének javaslatára személyi kérdésekben határozott.

Pullai Árpád közlekedési minisztert nyugállományba vonulása miatt, érdemeinek elismerése mellett tisztségéből felmentette; egyidejűleg *Urbán Lajost*, a Közlekedési Minisztérium addigi államtitkárát közlekedési miniszterré megválasztotta.

*

Urbán Lajos 1934-ben született Budapesten. A Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett mérnöki diplomát. 1955-től 1962-ig a Magyar Államvasutaknál dolgozott különböző beosztásokban. Ezt követően a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főmérnökeként, majd 1963—1967-ig az Országos Tervhivatal munkatársaként tevékenykedett. 1967—1973-ig az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának politikai munkatársa volt. 1973-ban a MÁV-vezérigazgató első helyettesének nevezték ki, majd a KPM I. Vasúti Főosztály-MÁV Vezérigazgatóság vezetője lett miniszterhelyettesi rangban. 1977. július 1-től, miniszteri kinevezéséig, közlekedési minisztériumi államtitkár volt.

Gőzösnézőben

Nagy idők utolsó tanúi

Kesernyés, bodor füstfellegek, pernye, éles fütty, s mély dohogással nekilódul a gőzösvontatású szerelvény. Mennyi minden fűződik az utazáshoz! Egykor királyok, államférfiak, maharadzsák, ábrándozó széplelkek, művészek, kalandorok, kalmárok utaztak a luxus pullmankocsikban. A sínek országútjan vágtató kolosszusok külleme is megváltozott. Korábban volt olyan, amelynek a kéménye gólyafészekre, vagy cilinderre emlékeztetett. Csak az idős mozdonyvezetők tudták: *a speciális kürtők az erdők lombjait, a mezők, rónák termését védték a tovapattogó szikráktól.*

A hatvani vasútállomáson a csatlakozásra váró utas például megtekintheti az egyik, legelső honi tervek alapján készült gőzöst, amely az 1800-as évek végén Budapest—Salgótarján között közlekedett. Később csak az állomáson tolatgatott. Amint kitelt az ideje, nyugdíjba vonult, s ez a sors várt fiatalabb társaira is.

Igaz, még egy-két gőzösnek akad vontatni vagy tolatni valója, de napjaik meg vannak számlálva. Már jó ideje fokozatosan átadják helyüket a korszerű dízeleknek, villanymozdonyoknak.

Mozdonynéző sétánk kalauzai régi hatvani szakemberek. *Üsztöke Ferenc* évtizedeket töltött, nem is akármilyen „csühögők" tengelyein. Sokáig volt kormányvonatok mozdonyvezetője, közben persze köznapibb szerelvényeké is.

A mellékvágányon a 301-016-os pályaszámú mozdony teljesít szolgálatot. Az első világháború kitörésének évében készült tűzszekrényével már csak a vontatási telep fűtéséhez szükséges gőzt állítja elő. De azt sem sokáig: *bizonyítványa szerint 1988-ig tartható üzemben.*

— *Ezek a kiszolgált gőzösök kivétel nélkül nagy idők néma tanúi* — jegyezte meg az idős masiniszta.

Ha felütjük a mozdonykönyvet, pontos képet kaphatunk arról, hogy merre jártak, miből készültek ezek a matuzsálemek. A konyha „padlója" például, amin állunk, zólyombrizói vaslemezből, másik része Weis Mannfred-féle vörösréz lapokból.

Varga János, a hatvani vontatás mozdonyreszortosa szintén gőzösökön kezdte pályáját.

— Harminc-negyven órás szolgálatokat is teljesítettünk egyhuzamban — mondja. — Abban az időben az a mondás járta: *„Ahol laktanya van, pihenünk, ahol vízdaru ott kezelünk."*

A legnépszerűbbek természetesen a 424-esek voltak. Pontosan vitték a vonatokat. Akkoriban ugyanis leváltották azt a masinisztát, akinek a szerelvénye többször késett.

Néhány öreg gőzös még ma is ingázik a szárnyvonalakon. A 375–026-os például Mátranovákra viszi az utasokat. Ám hiába erősek, strapabírók a tűzszekrények, hiába sajnálkoznak a masiniszták, ezek a gépek az utolsó kilométereket róják. A hajdan német hadivonatokat húzó 520–075-ös sorsa is megpecsételődött: *az idén, augusztus 30-ig teljesít csak szolgálatot.*

Varga János nyaranta az Ady Endre Könyvtár és a MÁV által közösen szervezett olvasótábor diákjait gőzössel viszi nosztalgia utazásra. Az élet azonban nem álmodozás. Évről évre kevesebb a gőzösökhöz is értő, azokat kiszolgáló személyzet. Lassan műhely sem lesz, ahol karbantartanák, kijavítanák a fáradt, öreg gépeket.

A kocsik ablakából a füzesabonyi fűtőház mellett is látni néhányat az preg masinákból. Kéményük már nem pipál, kazánjukban nem lobog a láng, vízköves tartályaik üresek. A hatalmas fekete kolosszusok közlekedési múltunk mementóiként, kihűlve várnak a sorsukra.

Tavaly a füzesabonyi fűtőház két 424-ese még vontatta a Párizstól Isztambulig közlekedő *nosztalgia Orient-expressz* kocsijait. Az idén — augusztus 20-án — gőzmozdony vontatta személyvonat indul Szilvásváradra is. Talán utoljára . . .

Szöveg: **Soós Tamás**
Fotó: **Szabó Sándor**



Üsztöke Ferenc a 301-es gőzös mellett

Korszerűsítésre vár az egerszegi fűtőház

A mozdonyszerelők mostoha körülmények között dolgoznak

Nem kedvezőek a munkahelyi és szociális körülmények a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél. A közelmúltban személyesen is meggyőződhettem ennek igazáról. Az üzemegységnél Kovács Sándor művezető, főbizalmi segített eligazodni. A gondokról is őszintén beszélt.

Visszatérő téma

— A Bz-motorok szerelési körülményei már kritikán aluliak — magyarázza. — *Nincs alkatrész, és kevés a kéziszerszám.* A fűtőház egyik részéről a télen elvitte a szél a tetőt. Ezt azóta rendbehozták. Ez a csarnok csak gőzösök és Ab-motorok szerelésére alkalmas. A Bzk, az M 62-esek, M 43-asok javításához oldalaknákra lenne szükség. Ennek hiányában háton fekve, térdelve lehet csak szerelni.

— *A termelési tanácskozásoknak ez évek óta állandó témája* — mondja *Szarka Lajos* szb-titkár. — Eddig csak részben orvosolták a panaszokat. Szinte minden hónapban megfogalmaztuk véleményünket (keserveinket) az információs jelentésben, de ennek is kevés volt a foganatja.

— A kéziszerszámok hiánya is sokáig hátráltatta a munkát — veszi át ismét a szót Kovács Sándor. — Nekünk kellett szerszámot eszkábálni, ha dolgozni akartunk. Az alkatrészellátás pedig ma is akadozik. *Nincs AC-pumpa, csapágy, persely, és nem kapunk csereadagolót a MAN-motorokhoz.* A vasútnak nagy szüksége van a jó mozdonyokra, ezért egyszer Pestre küldtem egy szerelőt anyagért. *Majdnem fegyelmit kaptam miatta, pedig én jót akartam . . .*

Mosolyogva mesélték a szerelők, hogy a korábbi 80 ezer kilométer helyett január 1-től 120 ezer kilométer lefutása után szervizelik a járműveket. Lehet, hogy ezáltal sok olaj takarítható meg, de az alkatrésztörés sokkal gyakoribb. *Amit nyerünk a réven, elveszítjük a vámon.*

A vontatási üzemegység épülete régi, kopott, de a fűtőház udvarán betonozott a gyalogút. Társadalmi munkában építették a vasutasok.

Kiss Róbert, az üzemfőnök műszaki helyettese nem szívesen fogadott.

— *Érdeklődjön feljebb!* — tanácsolta. — *Információim szerint egyébként megvan a pénz az építésre, csak a tervdokumentáció hiányzik.*

Kiss Róbert kikísér a fűtőházba. Mutatja, hogy nemrégen betonozták le a szerelde útjait, magyarázza, hogy szódavizet is ihatnak a munkások, és hamarosan felszerelik a bojlert is, hogy legyen meleg víz. Az eredmények felsorolása után gyorsan távozik.

Kinek van igaza?

A csarnok szerelővágányain Ab-, M 43-as és Bz-motorok sorakoznak. Az egyik csehszlovák motor mellett a hideg földön háton fekve szerel valaki. Megszólítom.

— Nem kényelmetlen így?

Felnéz rám. Meglátja a kezemben a jegyzetfüzetet és a ceruzát.

— *Feküdjön ide mellém, és jegyzeteljen vagy fél órát, majd megtudja* — válaszol önérzetesen. — *Nem leányálom nyolc órán át így dolgozni!*

Farkas Ernő motorszerelő 19 éve dolgozik itt. Nem rejti véka alá a véleményét:

— *A rossz munkahelyi körülmények miatt az ipari tanulók, fiatal szakemberek gyorsan továbbállnak,* vagy mozdonyvezetők lesznek. Igazuk van. Négy esztendeje javítjuk ezeket a gépeket. Azóta már lehetett volna orvosolni a gondjainkat. Tudjuk, hogy nehezebbé váltak a gazdasági körülmények, de a szerelés feltételeit Nagykanizsán, Pécsett és Szombathelyen is meg tudták teremteni. Miért vagyunk mi mostohagyerekek?

Bányai János motorszerelő helyesel, majd megjegyzi:

— Szívesen vállalnánk társadalmi munkát is a szerelő oldalaknák építésénél. Az egyik vágánynál már készült egy, részben társadalmi munkában.

Ellentétel: a sok táppénz

Közben több szerelő is közelebb jön, érdeklődve hallgatják a beszélgetést. Az egyik megjegyzi:

— Eddig senki sem kérdezett bennünket, hogy milyen a munkahelyi közérzetünk.

— Valamit már tenni kellene — szól közbe *Bakony János* csoportvezető, a KÜF szakszervezeti bizottságának tagja. — A fűtőház 1909-ben készült. A tető nincs szigetelve. Ha kint mínusz tíz fok van, itt bent kettővel kevesebb. *A mostoha körülmények megviselik az embereket. Nálunk van a legtöbb táppénzes beteg.*

Horváth Imre általános reszortossal, a műhely pártalapszervezetének titkárával az udvaron beszélgetek.

— Egymillió forint kellene az átépítéshez — mondja. — Szívesen vállalnánk társadalmi munkát is, ha sor kerülne a felújításra. Megértjük a vasút pénzügyi gondjait, türelmesek vagyunk, de jó lenne, ha végre már minket is megértene valaki.

Sz. Jakab István

A Hajdú-expressz mozdonyán

Harc a másodpercekért

— *Debrecen, Debrecen, Hajdú-expressz indul az 5. vágányról . . .* — harsogja a hangosbemondó.

A mozdonyvezető leszáll, körbejárja a gépet, tapogatja a csapágytokokat, majd elégedetten felkapaszkodik a lépcsőn. Én utána.

— Melegszik a csapágy? — kérdezem bemutatkozás után.

— Szerencsére nem, de azért jó, ha megnézem néha. Egyszer jártam már úgy, hogy kiolvadt. Azóta óvatos vagyok.

Itt az indulás ideje. A jelző azonban változatlanul vörös.

— *Mehetnénk már!* Úgy látszik, még beállítanak egy-két vágányutat. Talán az fontosabb?! — csóválja a fejét.

— Nyíregyházáról is három perc késéssel indultunk. Mióta 120 km-rel mehetünk, nem tudjuk a késéseket behozni.

Két perc múlva szabad az út, indulhatunk. A sebességmérő mutatója kattogva indul a 100-as felé, hogy aztán azt is elhagyva 120-nál állapodjon meg. Itt már 120 kilométeres a pálya.

— Mióta dolgozik a gépen? — kérdezném a mozdonyvezetőt, de meg kell ismételnem a kérdést. Halkan kérdeztem talán? Vagy a villanygép túl hangos?

— *1959-ben kezdtem, gőzösön.*

— És villanygépen?

— *1970 óta.*

A 120 kilométeres sebesség nem tart sokáig. Lassítani kell, mert Hajdúszoboszló következik. Begördülünk az impozáns állomásépület elé. Kevés várakozó utas van. Úgy látszik, nem ma van a turnusváltás az üdülőkben!

— *Hát akkor gyerünk!* — szól a vezér, és ráteszi a kezét a menetszabályozóra. A gép megindul.

— Legközelebb csak Kőbánya-Kispesten állunk meg?

— Reméljük.

Püspökladány előtt felsziszszen a fékezőszelep.

— Baj van?

— Á, dehogy. Rossz a vágány, itt „csak" 100-zal haladhatunk át.

A talpfák között itt is. ott is világosszürke foltok jelennek meg. Sáros az ágyazat. Ugrál a gép, billeg jobbra, balra. Ezt az átmenő fővágányt is át kellene építeni.

*

Karcag előtt újra lassítunk. sárgát mutat a jelző, figyelem, amint a gépen is kigyullad a sárga kontrol-lámpa. Ha most vörös jelző mellett haladtunk volna el, már befékezett volna a vonat — állapítom meg magamban, aztán újra a vezér hangját hallom.

— *Tehervonat van előttünk.* Azután mégsem kell a következő jelzőnél megállnunk, mert közben sárgára váltott.

— Baj lesz — szólal meg újra a vezér, amint Karcag váltóin csattogunk. — *Nincs kijárat.*

A forgalmi iroda előtt már vár a szolgálattevő. Rövid eligazítás, utána előre mehetünk a kijárati jelzőig.

— *Vágányzár van a bal vágányon, a helytelenen meg személyvonat jön szembe. Várni kell!* — kapom a tájékoztatást.

— Személyvonat? — csodálkozom. De hisz ez expressz! Nem ennek van elsőbbsége?

— Elvileg igen. Ám. ha Kisújszállás elküldi a személyvonatot, nincs mit tenni. Az iskolában bezzeg belénk verik, mi a fontossági sorrend. Csak velük nem tanítják meg.

Ebben a „velünk"-ben most hirtelen benne érzem az évtizedek óta felhalmozódott szakmai lekicsinylést.

— Jó, jó, de hát Kisújszállásnak csak tudnia kellene, hogy jön a Hajdú-expressz, hogy vágányzár van, és a helytelenen kell közlekednünk! Vagy nem? Vagy a menetirányító nem tudja?!

— *Gyakran van ilyen!* — legyint a kezével. Nemrég utaztam ezzel a vonattal, és ugyanígy álltunk, mert vártunk szemből egy másik vonatot. Fél órát vártunk, végül már köpködtek az utasok, amikor valaki mentegetni próbálta a vasutat. Ez a véleményük. Hát nem jogosan?

Az órámra nézek: *már 10 perce várjuk a személyt,* amikor végre feltűnik, és berobog az állomásra. Indulhatunk. Fokozatosan felgyorsul a gép, ám Kisújszállás előtt újra fékezni kell. A bejárati jelzőn villogó fehér fény jelzi, hogy legfeljebb 15 km/óra sebességgel haladhatunk be az állomásra.

— Hívójelzés — dörmögi a vezér a fogai között.

A forgalmista vár bennünket, a felvételi épület előtt megállunk. Bizonyára a szegedi gyorsot várják. A kalauz négy kocsival hátrébb kézzel-lábbal magyaráz, mire megértik, hogy ez nem Szegedre megy. A kisújszállási hangosbemondó elmulasztotta volna a tájékoztatást? *Indulunk tovább, már 20 perc a késésünk.* A gép újra megmegugrik egy-egy világosszürke foltnál — most már tudom, hogy ott sáros az ágyazat.

Fegyvernek-Örményest elhagyva újra lassítani kell, 60 km/órás lassújel figyelmeztet erre. Pályamunkások rebbennek szét előttünk. Szajolban megnézem az órám. meg az üveg alatt kifeszített szolgálati menetrendkönyvet: *22,5 perc késéssel megyünk.* Lassújel következik ismét: 80 km/óra.

— Nem unatkozik egyedül, amikor CSM-ben megy? — kérdezem a vezért.

— Megszokja az ember.

— Úgy tudom, a mozdonyvezetők keveslik azt a pótlékot, amit a CSM-es közlekedésért kapnak. Mit szól hozzá?

— *Mi sok mindennel nem értünk egyet* — mondja kiábrándultan.

— Például?

— *Én 50 forint fizetésemelést kaptam. Van, aki 350-et.* De ez az én egyéni gondom. Sok a cipelni való. Hozni kell a munkavédelmi sisak bélését, a munkaruhát, az olajos kesztyűt, utasításokat, menetrendeket, aztán valami ennivalót is. Kíváncsi lennék mit szólna a KÖJÁL, ha belenézne egyszer a táskánkba.

Ceglédbercel-Cserőnél járunk. Újra lassítunk: *60 km/órás a lassújel.*

— A jelentkezési helyen nincs hová eltenni ezeket a dolgokat. De még arra sincs lehetőségünk Nyíregyházán, hogy jelentkezés előtt, vagy után kezet mossunk valahol.

Albertirsánál újabb lassújel vár bennünket 60 km/órával. Szigorúan tartjuk a 22,5 perces késést. Pilis — megint 60 km/órás lassújel, újabb időveszteség. Már alig győzöm számolni. Vecsésen 40 km/órára kell csökkenteni a sebességet.

Amint az újabb lassújel véget ér, gépünk nem akar gyorsulni.

— *Valami nincs rendben* — mondja és újra meg újra végignézi a műszerfalat. — Meg kell állni. Bemegy a mozdony belsejébe- — Most már rendben — mondja megkönnyebbülve. Lerázódott egy biztosíték.

Pestlőrincnél járunk, amikor hirtelen leállnak a motorok.

— Feszültségkimaradás — jegyzi meg a vezér, és együtt figyeljük a műszereket. 500 méter után belendülnek a mutatók. Kőbánya-Kispestre érünk. a késés 23 perc.

A Nyugati pályaudvar következik. Elbúcsúzom a mozdonyvezetőtől.

*

Két héttel később ismét a Hajdú-expresszen utaztam. Sajnálom, hogy nem ekkor szálltam fel a gépre, és nem ezt az utat írtam le. Ezúttal ugyanis hajszálpontosan indult és érkezett az expressz a Nyugatiba. Akik azonban ritkán utaznak, és éppen akkor késik a vonat, nem vigasztalódnak azon, hogy máskor mások pontosan érkeznek.

Dobos Péter

Apáról fiúra

A vasút varázsa



A nagykanizsai Farkasfalvi család ízig-vérig vasutasdinasztia. Már az idősebb *Farkasfalvi János* is azzal dicsekedhet, hogy apja, sőt anyai ágon a nagyapja is a vasutat szolgálta, ahogyan ő mondja: természetesen Nagykanizsán. S hogy a fiú, *Farkasfalvi II. János* szintén mozdonyvezető lett, az sem meglepetés. Itt szolgáltak nagyapái, a nagybátyja, s unokaöccse és sógora is a MÁV alkalmazottja. Nekik. akárcsak számos társuknak, a VASÚT, így, csupa nagybetűvel, ma is szent és sérthetetlen.

1.

Hogy a 37 évi szolgálat után nyugállományba vonuló mozdonyvezető utolsó aktív 40 percének tanúja lehessek, Balatonszentgyörgyön szállok fel az M 62-esre. Ezúttal kivételesen már van egy kísérője Farkasfalvi Jánosnak, *Pujcsek József* utazó mozdonyfelvigyázó személyében. Bár ő jobbára a fiatalokat oktatja, most a régi kolléga mozdulataira ügyel féltő gonddal.

— *Egy ilyen mozgalmasan töltött élet után az utolsó utazás lelkileg megviselheti az embert, gondoltam, jobb lesz, ha János elé megyek. Balatonszemesen szálltam fel mellé — magyarázza Pujcsek József.*

— *Hát bizony ez az út olyan, mint az első. Tele vagyok feszültséggel. Még a feleségemnek sem mertem megmondani, hogy egész éjjel nem aludtam. Azért izgultam, nehogy most, az utolsó utamon „fekve maradjak", annál nagyobb szégyent nem tudtam volna elképzelni — közli mosolyogva a szikár mozdonyvezető. — Most, hogy immár negyedik éve a Maestrált* viszem — sajnos ma utoljára —, nagyon ügyeltem mindenre. Nemzetközi gyorsot vinni rangot jelent. Ki kell érdemelni, a bizalomnak meg kell felelni, s ez fokozott figyelmet követel a személyzetétől.

2.

Megállás nélkül robogunk, a sebességmérő mutatója csak ritkán esik 100 kilométer alá. Közben szigorú pontossággal 60 másodpercenként megszólal az éberségjelző, és ha ilyenkor nem nyúlna hozzá a rutinos kéz, 5-6 másodpercen belül megállna a szerelvény. S bizony a mozdony fekete doboza, vagy ahogyan itt hívják: „árulkodó Júdás" mindent rögzít, márpedig egyik mozdonyvezetőt sem dicsérték meg a szükségtelen fékezésekért.

— Furcsa világ ez. Arcról ismerem a budapesti vonal mellett az állomásokon dolgozó vasutasokat. Üdvözöljük egymást, pedig többségükkel még egy szót sem váltottam, csak elrobogok mellettük. Holnaptól már lesz időm beszélgetni, ha arra tévedek — meditál Farkasfalvi János.

Ismét csend telepszik közénk, csak a mozdonyvezető keze és szeme dolgozik. Figyeli a jelzőket, dudál az átjárók előtt, s csak Nagyrécse közelében, a „Sóhajok hídjánál" derül fel ismét.

— Amikor még gőzösökkel jártunk erre, akkor kapta a nevét. Amíg felért a szerelvényével ezen a kaptatón a vezér, bizony gyöngyözött a homloka. A hídnál azonban felsóhajthatott, mert innen már begurult Kanizsára.

— De hol volt itt a híd? Csak két pillért láttam.

— *Időközben lebontották, ez csak a mi emlékezetünkben él már.*

És faggatjuk a múltat, van miről mesélni, miközben gyorsan közeledünk Nagykanizsához.

3.

— Nagyapám és apám után én is a vasútnál jelentkeztem munkára. 1947. szeptember elsején géplakatosként kezdtem az akkori fűtőházban. Micsoda öröm volt! Kétszáz jelentkező közül húszat vettek föl, s én köztük voltam. Akkor még becsülete volt a vasútnak. Utazni 1951-ben kezdtem. Ma havonta 220–230 órát szolgálunk, régen, a „gőzös" időben a 400 óra sem volt ritka. Tizenöt évet kellett várnom, amíg dízelre kerülhettem.

— Emlékek?

— Van bőven, ilyen is, olyan is. De így utólag csak azt mondhatom: *minden szolgálatban töltött óra szép volt.*

Mi tagadás, innen a kétméteres magasságból élmény nézni a tájat. Ám miután közel 40 perce tudom, hogy a vezér bioló-giai szükségleteit csak a végállomáson végezheti el, megkérdőjelezem e szépséget. Szóvá is teszem.

— Hja, kérem, aki nem tud magának parancsolni, az ne jöjjön a vasúthoz. Itt rend és fegyelem van. Nincs vasárnap, ünnep. A vonatoknak menniük kell. Mégis azt mondom, amit az előbb: szép élet a miénk.

4.

Farkasfalvi Jánosnak már csak volt. mert immár nekünk áll a nagykanizsai állomás bejárati jelzője. Mozdonyunk a peron végében áll meg. Virágcsokorral fogadják a régi kollégát, akinek rendben letelt az utolsó szolgálata. A váltótárs is itt várja. Az pedig nem más, mint a fia. Ahogyan ez ilyenkor szokás, egy ölelés a papának, és fellép, mert a Maestrált időre várják Gyékényesen. *Farkasfalvi II. János* nemcsak a hivatást, de a mozdonyt, sőt a „fordát" is örökölte. Ezentúl ő megy reggel a Kanizsa expresszel, s hozza „le" a nemzetközi gyorsot.

— S még a vasút is takarékoskodhatott — jegyzi meg tréfásan az egyik kolléga. — A fülkében ugyanis fémtáblán lóg a mozdonyra beosztott állandó személyzet neve. Ezúttal a régi nevet nem kell levenni.

— És most mi lesz? — fordulok az apához, a néhány perces nyugdíjashoz.

— A gépem jó kezekbe került. A fiamba én oltottam be a vasút varázsát. A gimnázium és a katonai szolgálat után ő azonnal ide jelentkezett. Tavaly óta már CSM-ben utazik. Én pedig majd átállok egy más életritmusra. Mivel 1952 óta párttag vagyok, a jövőben is találok elfoglaltságot a vasúton, mert nekünk külön nyugdíjas pártalapszervezetünk van. Így nem szakadok el a szakmámtól, a kollégáktól. Legfeljebb ezentúl nem mozdonyvezetőként, hanem utasként szállok a vonatra.

Győri András

Száz év fegyelmezési krónikája (5.)

A fegyelmi bíróságok hatásköre

A szolgálati rendtartásban a fegyelmi jog reformjának lényegét a már említett újítások közül a különböző szinten és célból alakított fegyelmi bíróságok szervezetének létrehozása és hatáskörének megállapítása jelentette A vonatkozó törvénycikk alapján többféle fegyelmi bíróságot kellett létrehozni. Így: *elsőfokú fegyelmi bíróságot kellett alakítani az igazgatóság, valamint minden üzletvezetőség központjában.* Az elsőfokú fegyelmi bíróság hatásköre valamennyi állandó alkalmazott fegyelmi ügyének tárgyalására kiterjedt. E hatáskör alól kivételt képeztek az állandósított napibéresek és munkások, akik fegyelmi ügyeinek tárgyalására külön fegyelmi bíróság elnevezéssel kellett bíróságot alakítani, ugyancsak az igazgatóság és valamennyi üzletvezetőség központjában. E külön fegyelmi bíróságot az jellemezte, hogy az állandósított napibéresek és munkások fegyelmi ügyeiben csakis a szolgálatból való elbocsátást vagy a szolgálatban való megtartást kimondó határozat meghozatalára volt hatásköre. A napibéresek és munkások külön fegyelmi bírósága csak olyan esetekben járt el, amelyekben a felsőbbség a fegyelmi úton való elbocsátás kimondása céljából indította meg az eljárást.

Kivételes fegyelmi hatóság

A külön fegyelmi bíróság ítélete megfellebbezhetetlen és kihirdetésével egyidejűleg jogerős volt

A másodfokú fegyelmi bíróságot csak az igazgatóságnál kellett szervezni és hatásköre az elsőfokú fegyelmi bíróságok által hozott határozatok elleni fellebbezések elbírálására terjedt ki. A vasútigazgatóság elnöke, az igazgatók, igazgatóhelyettesek, az üzletvezetők, továbbá azok az alkalmazottak, akik szolgálattételre bármelyik minisztériumba vagy egyéb állami hivatalba voltak berendelve, nem tartoztak a vasútnál szervezett fegyelmi bíróságok hatásköre alá. Az e kivétellel érintettekre vonatkozó fegyelmi eljárás szabályainak megállapítása a kereskedelemügyi miniszter feladata volt.

A törvénycikk a rendes fegyelmi bírósági eljárás mellett megadta a vasútigazgatóságnak azt a jogot, hogy mint kivételes fegyelmi hatóság, az alakszerűséghez kötött rendes fegyelmi eljárás mellőzésével és minden jogorvoslat kizárásával, *kimondhatta fegyelmi büntetésül a szolgálatból való elbocsátást.* Fegyelmi intézkedésről lévén szó, ezt a határozatot a fegyelmi bíróságnak az azonnali elbocsátást kimondó jogerős ítéletével egyenlő hatályúnak és rendes bírói úton meg nem támadhatónak kellett tekinteni.

A vasútigazgatóság mint kivételes fegyelmi hatóság e hatáskörét csakis a tömeges munkamegszüntetésben való részvétel, vagy forgalmi zavart előidéző közömbös szolgálatteljesítés, valamint az ezekre irányuló bujtogatás, izgatás, összebeszélés bizonyítottsága alapján gyakorolhatta az alkalmazottakkal szemben. E rendkívüli fegyelmi jogot a cselekmény elkövetésétől számított három hónap elteltével már nem lehetett gyakorolni.

Az országgyűlés közlekedésügyi és igazságügyi bizottságai átérezték annak szükségét, hogy a törvény a sztrájk és a közömbösség mérhetetlen veszélyeivel szemben olyan intézkedéseket tartalmazzon, amelyek a fegyelmi és büntető eljáráson kívül, gyorsaságuknál és szigorúságuknál fogva, a szolgálati kötelezettségek tömeges megszegésével szemben hatályos megelőző és megtartó eszközt képezzenek. A bizottság emellett azt a megoldást is kereste, amely a már említett okból történt elbocsátásoknál a vétlenek bűnhődését kizárta. A bizottságok az erre vonatkozó biztosítékot egy, az igazgatóságtól független, állandó bíróság felállításában vélték megtalálni, amelyhez a fegyelmi eljárás mellőzésével elbocsátott alkalmazottak fellebbezéssel fordulhattak. Az, hogy az e célból szervezett bíróság állandó jelleggel és nem csak a sztrájk idején működött, elfogulatlan ítélkezést biztosított.

A fegyelmi jog gyakorlói

Fegyelmi eljárást kezdeményezhettek:

— *a kereskedelemügyi miniszter, továbbá a vasúti és hajózási főfelügyelőség valamennyi alkalmazottja ellen,*

— *A vasútigazgatóság elnöke — az igazgatók kivételével — a többi alkalmazott ellen,*

— *vasútigazgatók — az igazgatóhelyettesek, üzletvezetők és üzletvezető-helyettesek kivételével — a vezetésük alatt álló szolgálati ághoz tartozó többi alkalmazott ellen,*

— *az üzletvezetők — az üzletvezető-helyettes, számosztályfőnök és ennek kirendelt helyettese kivételével — az alájuk rendelt többi alkalmazottal szemben,*

— *minden szolgálati főnök az alája rendelt napidíjasok, napibéresek és munkásokkal szemben,*

— egyéb esetben a három évnél rövidebb idő óta szolgálatban álló, ideiglenesen alkalmazott *havidíjasok, napidíjasok, napibéresek és munkások, valamint a külön szerződéssel felvett alkalmazottak fölött,* továbbá — az elbocsátás kivételével — a megszakítás nélkül három évnél hosszabb idő óta szolgálatban álló napibéresek és munkások fölött a fegyelmi jogot a rendes fegyelmi eljárás és fegyelmi bírósági tárgyalás mellőzésével az a följebbvaló gyakorolta, akit a kinevezés, illetőleg a felvétel joga megilletett.

A szolgálati rendtartás az illetékesség vonatkozásában olyan rendelkezést tartalmazott, hogy ha a fegyelmi vizsálat különböző üzletvezetőségek, vagy az igazgatóság és az üzletvezetőség alatt álló több állandó alkalmazottra terjedt ki, ilyen esetben a fegyelmi ügyek tárgyalására a központban alakított elsőfokú, illetve külön fegyelmi bíróság volt illetékes. A már említett elsőfokú fegyelmi bíróságok, a külön fegyelmi bíróságok, a másodfokú fegyelmi bíróság, a kivételes fegyelmi hatóság, továbbá az állandó fegyelmi bíróság a többféle elnevezés ellenére végül is csak kétféle fegyelmi bíróságot, vagyis egyrészt az állandósított napibéresek és munkások, másrészt az egyéb állandó alkalmazottak *(tisztviselők, évi fizetéses egyéb alkalmazottak, állandósított havidíjasok és napidíjasok)* bíróságait jelentette. Az egyéb állandó alkalmazottak fegyelmi bíróságainak hatásköre viszont a hatóságuk alá tartozó alkalmazottak összes fegyelmi ügyeire kiterjedt, de ezek a bíróságok első és másodfokúakra oszlottak. Másodfokú bíróságot minden vasútnál (állami és magán) egyet-egyet kellett felállítani.

A kereskedelemügyi miniszter a fegyelmi bíróság szervezete tekintetében kivételesen engedélyezhette azt is, hogy több alsórendű vasút közös fegyelmi bíróságot állítson fel.

A fegyelmi bíróságok szervezetének és feladatának további elemzése előtt, a logikai sorrend kedvéért meg kell említeni, hogy a szolgálati rendtartás a fegyelmi eljárást két fő részre tagolta: *a vizsgálatra és a bírósági tárgyalásra.* E tagolásra azért volt szükség, mert a bizonyítás felvételének nemcsak a vádemelés, hanem az ítélkezés céljaira is rendszerint a fegyelmi bírósági tárgyaláson kívül, azt megelőzően kellett megtörténni. Szükség esetén természetesen nem volt kizárt a bizonyításnak a bíróság előtt való ismétlése, vagy a bíróság által közvetlenül történő felvétele.

Olyan esetben, amikor a bizonyításfelvétel bírói úton vagy szakszerű szolgálati vizsgálat (pl. balesetvizsgálat, pénztárrovancsolás) során már megtörtént, a külön fegyelmi vizsgálat feleslegesnek mutatkozott. Ilyen ok miatt a fegyelmi eljárásnak ez az előzetes szakasza elmaradhatott. Minthogy a bizonyítás felvétele egyrészt lényegesen befolyást gyakorolt a fegyelmi ügy érdemleges elbírálására, másrészt szolgálati ágazatok szerint különleges szakismereteket igényelt; a szolgálati rendtartás a fegyelmi vizsgálatot külön — a bírákéhoz hasonló — *eskü alatt álló vizsgálóbiztosokra bízta,* akiktől természetesen ugyanazt a pártatlanságot kellett megkövetelni, mint a fegyelmi bíróság tagjaitól és így az érdekeltség szabályait rájuk is ki kellett terjeszteni.

A vizsgálóbiztos feladatai

A fegyelmi vizsgálóbiztosokat a vasút igazgatósága nevezte ki, mégpedig a minden szempontból kifogástalan szolgálati múlttal bíró, feddhetetlen előéletű, megbízható alkalmazottak közül.

A vizsgálóbiztos a döntő jelentőségű vallomást tevő tanút, az aggályosság esetét kivéve, eskü alatt volt köteles kihallgatni. Erre azért volt szükség, mert a korabeli büntetőtörvénykönyv a közhivatalnoknak — a fegyelmi eljárás során tett hamis tanúvallomással szemben — *az akkori felfogás szerint csak akkor nyújtott védelmet, ha a tanú a vallomását esküvel megerősítette.* Erre vonatkozóan az 1978. évi V. törvénycikk 220. §-a tartalmazott rendelkezést. *A vizsgálóbiztos feladata volt továbbá kihallgatni a terheltet, a panaszost és szükség esetén a szakértőt is.*

Igaz, hogy a fegyelmi vizsgálónak e joga csak elvben adott lehetőséget a cselekmény elkövetése körülményeinek kiderítésére és bizonyítékok beszerzésére, mert a tanú az esküt megtagadhatta, továbbá a bizonyítás anyaga tanúzási kényszer hiányában hézagos maradhatott, mivel a vizsgálóbiztos a tanúkkal szemben kényszerhatalommal nem rendelkezett.

A fegyelmi vizsgáló egyik igen lényeges feladata volt arról gondoskodni, hogy mind a vád, mind a védelem megalapozására szolgáló tények és vallomások tárgyilagosan és jegyzőkönyvileg megállapításra kerüljenek.

Minthogy a vádemelés joga azt a felsőbbséget illette meg, amely a fegyelmi eljárást elrendelte, ezért ennek a felsőbbségnek kellett bemutatni a fegyelmi vizsgálat iratait. A fegyelmi vizsgálatot elrendelő felsőbbség joga volt a vizsgálat kiegészítését, az eljárás megszüntetését vagy a rendbüntetés kiszabásának útjára való terelését, illetve ha a vádat alaposnak találta, a fegyelmi bírósághoz való utalását elrendelni.

A terheltet a vizsgálat elintézésének bármelyik módjáról, az eredmény közlése mellett írásban kellett értesíteni.

A terhelttel ugyancsak közölni kellett a vizsgálóbiztos nevét is, hogy az esetleges érdekeltségi vagy elfogultsági kifogásának érvényt szerezhessen, továbbá, hogy a vizsgálóbiztos a bizonyításfelvétel tekintetében saját szempontjából is tájékoztassa.

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

A szakszervezeti bizottságok figyelmébe

Mit kell tudni a tagdíjbesorolásról?

Az elkövetkezendő hónapokban kell megállapítani az 1985. évre vonatkozó szakszervezeti tagdíjakat. E feladat több munkát ad a bizalmiaknak, a gazdasági és számvizsgáló bizottságoknak, valamint az átlagkeresetek megállapítását végző számfejtőknek.

Ez a munka csak akkor lehet eredményes, ha jól előkészítik a szakszervezeti bizottságok.

A bizalmiaknak kell ismertetni a csoport tagjaival az átlagkeresetbe beszámítható, illetve figyelmen kívül hagyandó bértételeket, az ennek alapján kiszámított havi átlagkeresetet, valamint a tagdíj összegét.

A tagdíjbesorolás irányelveit *a SZOT elnöksége határozza meg.* A szakmai szakszervezetek ezt (sajátosságaiknak megfelelően) pontosítják, részletezik. A vasutas-szakszervezet elnöksége is megtárgyalta és jóváhagyta a besorolási irányelveket, amelyek lényegében megegyeznek az 1984. évi szabályozással. Ennek lényege a következő.

Osztályos tagdíjat fizető tagoknál a tadíjbesorolás alapja az 1983-ban elért egy havi átlagkereset. Ennek megállapításánál csak a teljes bérhónapok vehetők figyelembe. A táppénzes hónapokat, fizetésnélküli szabadságon töltött időket figyelmen kívül kell hagyni.

A teljesítmény- és órabérben dolgozók átlagkeresetének megállapításánál figyelembe kell venni: *a havi törvényes munkaidő alapján járó törzsbért, a bérpótlékokat, a kiegészítő keresetet, a bérköltség terhére elszámolt prémiumokat, jutalmakat, a részesedési alap terhére kifizetett év végi nyereségrészesedést és a másodállás utáni keresetet.*

A havidíjas dolgozóknál a havi törvényes munkaidő alapján járó alapbért, a bérpótlékokat, a bérköltség terhére elszámolt kiegészítő keresetet, amelyet a dolgozó az alapbér meghatározott százalékában, vagy fix összegben rendszeresen megkap, a bérköltség terhére elszámolt prémiumokat, jutalmakat, a részesedési alap terhére kifizetett év végi nyereségrészesedést és a másodállás utáni keresetet.

Nem kell az átlagkereset megállapításánál figyelembe venni: a túlmunka díját, a jutalmazási keret és a részesedési alap terhére elszámolt jutalmat, prémiumot, a havi 310 Ft-os bérpótlékot *(42/1983. XI. 12. MT. sz. rendelet),* a mellékfoglalkozásból származó jövedelmet, az egészségre ártalmas munka után járó pótlékot, a veszélyességi pótlékot (magassági, mélységi stb.), a heti pihenőnapon és munkaszüneti napon végzett munka díjazását, az ügyeleti és készenléti díjat, az egyenruha megváltási díjat, az újítási díjat, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony alapján elszámolt béreket (pl. a jelzőlámpa-kezelés, kihordás, sorompókezelés, rendkívüli hóeltakarítás, tanfolyami óra és vizsgadíjak stb.).

Új tagok (akik évközben lépnek a szakszervezetbe vagy más vállalattól, intézménytől kerülnek az alapszervezet tagjai sorába) tényleges katonai szolgálatból leszerelők, gyesről visszaérkezők tagdíját *a várható keresetnek megfelelően kell megállapítani.*

A besorolástól eltérő tagsági díjat egyhónapos betegállományt követően lehet fizetni, a táppénznek megfelelő tagdíjosztály szerint.

A nyugdíjas szakszervezeti tagokat nem kell újólag besorolni, mert besorolásukat nyugdíjba vonulásuk alkalmával kell végrehajtani. A tagdíjbesorolás alapja a folyósított nyugdíj összege, amelyet korrigálni kell a lakbér-hozzájárulás a havi 290 Ft-os jövedelempótlék, valamint a családi pótlék összegével (ezek levonandók), majd hozzá kell adni az esetleges levonások összegét (pl. tüzelő, kölcsöntartozás stb.).

Az évenkénti rendszeres nyugdíjemelés után a tagdíj összege nem változik. A munkát végző nyugdíjasok bére nem vehető figyelembe.

Felhívjuk a figyelmet arra, *hogy minden szervezett dolgozót* — az ez év december 31-ig nyugdíjba menők kivételével — be kell sorolniuk az alapszervezeteknek.

A minden részletre kiterjedő besorolási tudnivalókat — az előző évek gyakorlatának megfelelően — *gazdasági tájékoztató* formájában valamennyi szakszervezeti bizottság megkapja. Ez az alapszervezeteknél minden érdeklődő rendelkezésére áll.

A besorolást nem lehet egyszerű adminisztratív tevékenységnek tekinteni. Annak lebonyolítása a szakszervezeti bizottság kollektív munkájára kell hogy épüljön. A besorolási munka jó alkalom a tagság és a szakszervezet közötti kapcsolat erősítésére, a gondok feltárására is.

Mozgássérültek alkotásaiból

Kiállítás nyílt Szegeden



Szemők Béla megnyitja a kiállítást

Megrendítő hatású, szívszorongató érzés lett úrrá azokon az érdeklődőkön, akik Szegeden, a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában június 25-én megnyílt kiállítást megtekintették. Itt rendezték meg az Állami Szociális Intézet Vizuális körének, *Molnár Béla* fotóinak és *Moller József* montázsainak bemutatóját. A kiállítást — melyre az intézet mozgássérült betegeinek egy csoportját külön autóbusz hozta el —, *Szemők Béla,* a Vasutasok Szakszervezetének titkára nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy a vasutas dolgozók mélyen átérzik a mozgássérültek helyzetét, hiszen a vasút veszélyes üzem, a balesetek lehetősége sajnos még a fejlődő technikai színvonal mellett is nagy.

A MÁV aktív és nyugállományú dolgozói közül ma mintegy 7 ezer a mozgássérült. Helyzetük javítására, a rehabilitációjukat szolgáló egészségügyi intézményeink fejlesztésére — éppen a szakszervezet elnökségének kezdeményezésére — a vasutas dolgozók, szocialista brigádok a közelmúltban kommunista műszakokat szerveztek és egynapi bérüket, közel 7 millió forintot ajánlottak fel. Ez a mostani kiállítás is segítséget szeretne adni ahhoz, hogy mások is megismerjék az Állami Szociális Intézetben élő 100 mozgássérült fiatal munkáját.

Budapesten, az Állami Szociális Intézet keretei között 1981 óta működik vizuális kör. Az ott tevékenykedők munkájából válogatták össze azokat a művészeti szempontból rendkívül értékes alkotásokat, amelyekkel önmagukat, a világról alkotott képüket, életük apró és jelentős örömeit fogalmazták meg a képzőművészet eszközeivel. Molnár Béla fotóinak legfőbb jellemzője a tárgyilagosság és a szeretet, amellyel bemutatja társait.

G. J.

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága Bp. Ferencváros Körzeti Üzemfőnöksége

pályázatot hirdet

rendelkező forgalmi szolgálattevő munkakörök betöltésére

Feltétel:

felsőfokú vasúti szakképesítés, vasútorvosi alkalmasság, megfelelő szakmai gyakorlat.

Az áthelyezésre kerülő dolgozók részére 5500 Ft alapbért, 20%-os munkahelyi pótlékot, 30%-os műszakpótlékot, teljes év ledolgozása esetén 10 000 Ft kiemelt forgalmi jutalékot, indokolt esetben lakást biztosítunk.

Havi kereset túlóra nélkül 9000 Ft.

A pályázatban szerepeljen a dolgozó jelenlegi munkahelyének neve, munkakörének megnevezése, részletes önéletrajza.

Az írásos pályázatokat 30 napon belül juttassák el a MÁV Igazgatóság Budapest, személyzeti és munkaügyi osztályára.

A pályázatok elbírálásáról szeptember 18-ig értesítjük a pályázókat.

Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 3. 1087

Ha eljön a vizsgaidőszak

Talpuk alatt ég a talaj

A MÁV várja a végzős győri főiskolásokat

Június, vizsgaidőszak. Van akinek ennél is több: államvizsga-időszak! Diáknyelven szólva: *a végzősök talpa alatt ilyenkor ég a talaj!* Nincs diák, aki ne izgulna vizsga előtt. Aki tud azért, aki nem tud, meg azért. Korra, nemre, rangra való tekintet nélkül. A tanár ugyanúgy izgul mint a diák. Miért is ne? Neki sem mindegy: milyen eredménnyel vizsgázik a hallgató.

Dr. Szente Béla, a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola docense, egyben szakszervezeti bizottságának titkára „kétszívű ember". Az egyik szívével vizsgáztat, a másikkal meg segít. Az egyikkel docens, a másikkal szb-titkár. A kettővel együtt: *örök fiatal.* A világért sem akar kötélnek állni, hogy akár csak egyetlen mondatot is írjak róla. Hiszen ő — mint mondja: *„semmiről nem tud semmit".* Aztán kiderül, hogy készült, akár csak a jó hallgató a vizsgára. Mindent tud. Mindenről tájékozott. Úgy is mondhatnám: állandó készenléti állapotban van. Diákos buzgalommal három végzős „vasutassal" hoz össze. Mit tagadjam, jólesett látni, érezni, tudni, hogy a hallgató és a docens között nincs fényévnyi távolság. Mindkettő fontos ember, ott, ahol van. Kölcsönösen tisztelik, becsülik egymást.

KEVÉS A NŐ

A főiskolán összesen tizenhárom szak van, ebből három vasutas. Van vasútgépész, vasútüzemi és vasútépítő szak. Tekintettel a férfias szakmára, *kevés a nő.* Az idén végző hallgatók között mindössze három. Íme az egyikük.

Németh Katalin soproni lakos, a Bercsényi Gimnázium egykori orosz tagozatos tanulója, leendő vasútépítő mérnök. Kati ezt mondja:

— Be kell vallanom: *nem készültem vasútépítő mérnöknek.* Műszaki tanár szerettem volna lenni. Mindig érdekeltek a műszaki dolgok. Nem a szüleimet akartam utánozni, mert hiszen ők postások. Még csak a bátyámat sem, pedig ő vasútépítő mérnök Szombathelyen . . . Végül mégis vasútépítő mérnök leszek, és ma már tudom, hogy pályatévesztett ember lettem volna, ha a pedagógus pálya mellett döntök. Én jobban szeretek csendben elmélkedni, tervezni, önállóan dolgozni, mint magyarázni, előadni. És most bizonyosan mindenki meglepődik, hogy mint vasútépítő mérnök nem tervezni, hanem fenntartani akarok. Mielőtt bárki félreértene: nem azért. mert valakinek ezt a munkát is el kell végeznie, hanem azért, mert szerintem rendkívül fontos a már meglévő érték, értékek állagának megóvása, rendszeres és módszeres javítása, a lehető leghosszabb ideig megtartani abban az állapotban, ahogyan megépült, és mindezt az emberek élete, a közlekedés biztonsága érdekében.

A főiskola elvégzése után Kati Sopronba kerül. Fél évig gyakornok lesz. Ez alatt számos szakvizsgát kell tennie, hogy jó vasutas legyen.

KAPÓS SZAKMÁK

A vasútépítők kapósak. A 16 végzős hallgatóra 22 állás vár. Négy fiatalnak már biztos helye van, mert ösztöndíjat kap a MÁV-tól.

Márton Attila Hajdúszoboszlón lakik, a debreceni Landler Jenő Közlekedésgépészeti Szakközépiskolában végzett, Nyíregyházán, tagja az MHSZ Repülőklubnak. Legjobban azt szeretné, ha a mozdonynak szárnya lenne. Ő ugyanis műszaki érdeklődésű fiatal és csakis pilóta szeretett volna lenni. A sikeres érettségi vizsga után a Szovjetunióba jelentkezett, hogy ott tanulja meg a repülés tudományát. Sikerült is minden, csak a szíve rendetlenkedett. Így megmaradt sportrepülőnek, és ezüst koszorús jelvénnyel büszkélkedhet.

— *Én vasútmérnök leszek, mert vasútüzemi szakon végzek* — mondja. — Szerintem a jó szervezéssel, irányítással temérdek pénzt lehet megtakarítani. Megvallom: engem azonban nemcsak ez érdekel, hanem általában a műszaki pálya. Ezért a jövőben is tanulni fogok, mert csakis akkor ér valamit az ember, ha tanul, ha tud.

— Huszonegy éves vagyok, és érettségi után azonnal felvettek a főiskolára. Szerencsém volt.

A vasútüzemi szak diplomásai is nagyon kapósak. Sőt, ők a legkapósabbak! A most végző húsz fiú és egy lány részére 125 állást ajánl a MÁV. A végzős fiatalok közül tizenkettőnek már megvan az állása, mert két év óta ösztöndíjat kapnak a MÁV-tól.

Osváth Sándor vasútgépész. Huszonhárom esztendős, nagykanizsai lakos. Ő egy kis vargabetűvel került a főiskolára. Amikor a Landler Jenő Gimnáziumban sikeres érettségi vizsgát tett, elment autószerelő tanulónak. Megszerzett tudásával azonban nem érte be. Továbbtanult és két év alatt sikeres vizsgát tett autószerelésből a szakmunkásképző intézetben.

Ezt mondja:

— Alig dolgoztam pár hónapot, úgy éreztem, hogy több van bennem, mint amennyit egy autószerelőtől elvárnak. A szüleim nem is tudták. Felvételi papírt kértem a győri főiskolára . . . Titkomat csak akkor árultam el, amikor már visszajött a papír, hogy a felvételi sikerült, felvettek. Nagy volt otthon az öröm. Ennek három éve. Gyorsan elrepült az idő, és most kezdek csak elmélkedni az érettségi alkalmával gyakorta emlegetett mondaton: *„Na, most aztán kiléptek a nagybetűs életbe, és meglátjuk, hogy mit tudtok . . .?"* Igen, most majd meglátják a munkatársak . . .

MÁV-ÖSZTÖNDÍJAS

Nem tagadom, van bennem némi izgalom és még a vizsgaláz közepette is sokat gondolok arra, hogy ott, ahol én majd vezető leszek, a sorompóőr is többet tud a gyakorlati dolgokról, mint én. Most érzem igazán, mennyit kell még tanulnom. És örülhetek, hogy a főiskolán erre is felhívták a figyelmünket. A MÁV ösztöndíjasa vagyok, és Nagykanizsán már van állásom. Egy évig gyakornok leszek, és ez idő alatt tizenkét szakvizsgát kell tennem. Lesz még mit megtanulnom . . .

— *Amíg a főiskolán tanultam, szabadjegyet kaptam a Nagykanizsa és Győr közötti vonalra és vasúti személyzeti igazolványt, amelyre további kedvezményes jegyet kaphatok. A szakszervezet is segített. Minden évkezdésnél tanszersegélyt adott. Augusztus elsején lépek munkába.*

A vasútgépész szakon az idén 17 fiatal végez. Részükre 35 állást kínál a MÁV. A végzősök közül 12-nek szerződése van a MÁV-val. Ezen a szakon egyetlen lány sincs. Mozdonyokkal és más gépekkel bánni, úgy tűnik, kifejezetten férfiszakma.

Sindulár Anna

A munkahelyi művelődés fény- és árnyoldalai

Szegeden a BBF-nél jártam és a művelődési bizottság munkájáról tájékozódtam. Meglepett, hogy a gazdasági vezetőkkel milyen jó kapcsolat épült ki és mennyire magukénak érzik a közművelődést. Különösen a továbbtanulás ösztönzéséhez kap a bizottság nagy segítséget. Az 1983/84-es tanévben felsőfokú politikai, műszaki és középfokú képesítésért 38 dolgozó tanul tovább.

Az árnyoldal is kibontakozott. A főnökség művelődési bizottságának is az volt a véleménye, mint a dolgozóké: *az iskolázottságnak nincs meg a társadalmi rangja.* A dolgozók szemében az az elsődleges, hogy milyen munkát végez és mennyi jövedelem származik belőle. Az állami oktatás, a továbbképzés elmarad a gyakorlati követelményektől.

Megoszlanak a vélemények

Nemrég a szentesi körzeti üzemfőnökségnél három fiatalasszonnyal beszélgettem. Az ő egybehangzó véleményük is az volt, hogy egy alapfokú szakvizsga hosszú távon elegendő számos munkakör betöltéséhez. Az alacsony bérfejlesztési lehetőségekkel a magasabb képzettséget úgysem lehet megfizetni.

Sajnos a felsőfokú végzettségűek helyzete és szerepe is ezt a kialakult véleményt támasztja alá. Az elemző szakértők a legjobb tudói, hogy menynyi közép- vagy alsó szintű munkakört töltenek be diplomások. Ugyanakkor hányan vannak vezető beosztásban megfelelő képesítés és rátermettség nélkül? Hányan vannak olyanok, akik nem is akarnak továbbtanulni? S mennyien lehetnek azok, akik visszaélnek a türelmi idővel, mert biztosak benne, hogy vezető beosztásuk révén kibekkelhetik a tanulásra kötelezettség korhatáráig?

Ez visszahat a munkahelyi művelődésre is. Az egyik munkahelyi művelődési bizottság vezetőjének *nyolc elemije van.* Betöltheti-e jól a szerepét?

A szegedi BBF-nél rendben vannak a dolgok. Az általános iskola megszerzésére való ösztönzés nem közömbösségből szorult hátrább a bizottság munkájában, hanem azért, mert évek alatt ledolgozták a hátrányt azzal, hogy 35 személy végezte el a nyolc osztályt. Jelenleg már csak néhány munkásnak hiányzik az általános iskolai végzettsége.

A művelődési bizottság jól betölti koordinációs feladatait is. Folyamatosan felmérik a külsős munkahelyek dolgozóinak művelődési igényét és lehetőségeit. Szervező munkájukkal kapcsolódnak *Szeged, Kiskunhalas, Kecskemét, Békéscsaba* kulturális programjaihoz.

A bizottság közreműködésével csoportosan részt vettek a budapesti Thália Színház előadásain. Kecskeméten pedig a Jancsó-féle felfogás megismerésére járnak színházba. Az előadások vegyes fogadtatásra találnak és élénk vita bontakozik ki körülöttük.

Van igény a művelődésre

Az elmúlt évben nagy segítséget kapott a főnökség kilenc csapata, amely részt vett a megyei *Munka és Műveltség* vetélkedőben. A bizottság tagjai bekapcsolódtak a felkészítő munkába és a vetélkedő résztvevőinek hasznos módszertani tanácsokat adtak.

A példák sora bizonyítja, hogy igenis van az embereknek igényük a művelődésre, a kulturált szórakozásra, az ismeretek bővítésére. Az építési főnökségek és üzemek szocialista brigádjainak második országos vetélkedője tízhónapos folyamatos tesztlapos játékkal a döntő előtt áll. A vetélkedőbe 401 szocialista brigád kapcsolódott be. A szentesi KÜF hagyományos Körös-parti kulturális és tömegsport-rendezvényeinek több száz résztvevője van. Ezekhez a programokhoz csatlakoztak a társ szolgálati ágak dolgozói, és más városokból is eljöttek szocialista brigádok. *A debreceni építési főnökségnél sikeresek a cigányparlamentek.* A városföldi sínhegesztők és vasútépítők a múlt évben saját szervezésben, családostul Bulgáriába utaztak. Ezeket a kezdeményezéseket nem lehet figyelmen kívül hagyni.

A megváltozott követelmények megértése, elfogadása a vasutasoktól is szélesebb látókört, magasabb műveltséget igényel. Viszont a művelődési bizottságoknak azzal is szembe kell nézni, hogy a napi 10-12 órás munka és távollét után az egyéni érdeklődés kerül előtérbe. Dicséretes, ha ezek az emberek utazás közben olvasnak.

A jó ügyért érdemes kiállni

Körbejárva a művelődési bizottságok eredményeit és buktatóit, azt is tapasztaltam, hogy az agitáció és a propaganda megmarad a szakszervezeti bizottságoknak. A jó ügyért mindig sikeresen lehet érvelni, de . . . Erről *Zvada Mihály,* a szegedi BBF szb-titkára így fejtette ki nézetét:

— Ha nem is kudarc, de negatív jelenség, hogy nem minden rendezvényre lehet a dolgozókat megnyerni. Itt arról van szó, hogy a városokban számos olyan program van a művelődéspolitika keretébe beiktatva, amelyik elszakad a realitásoktól és nem számol a valós igényekkel. Ilyen esetekben a felszólításra végzett direkt szervezésnek csekély eredménye van, de a bizottság sem végez szívesen ilyen agitációt. A töltelék létszám szervezésére nem vállalkozunk. Ajánlásokat ugyan ilyen esetekben is teszünk, de az a nézetünk, hogy a különféle ízléseket nem lehet az emberekre rákényszeríteni.

Fogas Pál

Vasúttörténeti kiállítás

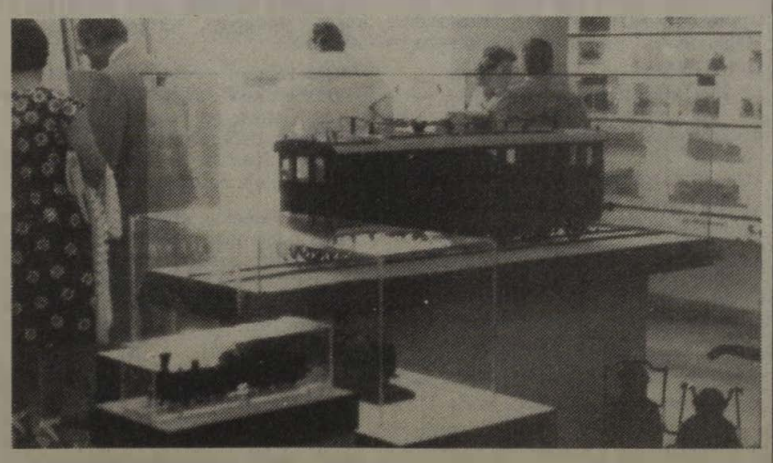
A Budapest—Komárom közötti vasútvonal 100. jubileuma alkalmából vasúttörténeti kiállítás nyílt Tatán, az Öreg-tó partján álló vár múzeumában.

A fontos fővonal MÁV-beruházással épült. Tata és nem utolsósorban a grófi uradalom szempontjából lényeges volt, hogy a vonalat e területen vezessék keresztül. A korabeli újságok híradásaiból jól rekonstruálható az a versengés, amely *Tata* és *Esztergom* között indult a pályaépítés ügyében. A múlt század nyolcvanas éveiben küldöttségek sora követelte a minisztériumtól a Bicske irányában történő vasútépítést. Végül Tata javára döntöttek. És éppen a vasútépítés kapcsán vetődött föl először az egymás mellett fekvő két község, *Tata* és *Tóvároskert* egyesítésének a kérdése is.

A szeptember 16-ig nyitva tartó kiállítás gazdag anyagot tár az érdeklődők elé. Egyebek mellett megtekinthető egy korabeli pénztárfülke, váróterem és peronrészlet, amelyek berendezési tárgyait Tatán és a környékbeli vasútállomásokról gyűjtötték. Látható a Kandó-rendszerű villamos mozdony, valamint két szerkocsis gőzmasina modellje, *Jurek Jenő* mozdonyrajzai. *Kandó Kálmánnak,* a nagyvasúti villamosítás úttörőjének munkásságát reprezentáló dokumentumok is bemutatásra kerültek. Tata vasútállomásán pedig egy 375-ös sorozatú gőzmozdonyt emeltek talapzatra.

A kiállítás időtartama alatt a vidékről érkező múzeumi látogatók 33 százalékos menetkedvezményben részesülnek. Július 16-án, a vonal megnyitásának évfordulóján Budapestről nosztalgiavonat közlekedik Komáromba.

Szöveg és fotó:
Gerecsei Zoltán



Részlet a kiállításról

Kismama-találkozó

A komáromi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága június 20-án kismama-találkozót szervezett a gyesen lévő nődolgozók részére. A megjelenteket *Orosházi Ferenc* üzemfőnök tájékoztatta a KÜF eredményeiről, gondjairól.

Ezután *dr. Körmöczi Éva* üzemorvos előadást tartott a csecsemőgondozásról, ezen belül kitért a szakszerű gyermekápolásra, valamint az egészséges vitaminadagolásról tájékoztatta a jelenlevőket.

A már hagyományosnak számító kismama-találkozó baráti beszélgetéssel ért véget.

Jubileumi várfesztivál Siklóson

Fesztiváldíjat nyert a pécsi vasutas fúvószenekar



A siklósi várfesztivál, *a fúvószenekarok találkozója* két évtized óta ad otthont az élvonalbeli magyar fúvószenekaroknak művészi fejlődésük és színvonaluk összevetésére. A fesztivál kezdetétől a szimfónikus igényű fúvószenekari művek terjesztését segíti elő, illetőleg ilyen művek megszólaltatását szorgalmazza. Húsz év alatt Siklós a koncert-fúvószenekarok „fellegvárává" vált, s az itt rendszeresen közönség elé lépő zenekarok ma már európai színvonalon szólalnak meg.

Az idén június 23-án és 24-én 15. alkalommal rendezték meg a fesztivált. A hivatalos program vasárnap délelőtt a fesztiválon résztvevő 14 zenekar — köztük a pécsi vasutas fúvószenekar és két külföldi együttes — színes, hangulatos felvonulásával kezdődött.

A délelőtti nyitókoncertek zenekarainak még a várudvaron tapsolhatott a nagyszámú közönség, a délutáni hangversenyeket sajnos elmosta az eső. A fesztiváldíjakért versenyző zenekarok koncertjeit a művelődési házban tartották meg. Az évek óta egyenletes fejlődést mutató pécsi vasutaszenekar *Neumayer Károly* karnagy vezetésével adta elő versenyműveit. Munkájukat a jubileumi várfesztiválon siker koronázta: a zsüri az I. díjat — megosztva — a pécsi vasutas fúvószenekarnak ítélte oda. (A másik első helyezett a pécsi MÉV koncertfúvószenekara lett). A vasutas együttes a zsüri különdíját is megkapta a kötelező szám legszebb megszólaltatásáért.

N. T.

MHSZ versenyek

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség június 22-én a vasutasnap tiszteletére lövészversenyt rendezett a csomópont dolgozói részére. A versenyen közel hetvenen vettek részt.

Az induló négy női csapat közül az üzemfőnökség I-es csapata bizonyult a legjobbnak, második a vontatási labor csapata, harmadik az üzemfőnökség II. csapata.

Egyéniben első *Turi Zsuzsanna*, második *Mátés Ilona*, harmadik *Szerdahelyi Tünde*.

A férfiak versenyében csapatban első a vontatás I-es csapata, második az ipari tanulók csapata, harmadik a nagykanizsai telefonközpont csapata.

Egyéniben első *Káplár László*, második *Herczeg László*, harmadik *Farkas György*.

A MÁV Ferencváros II. Honvédelmi Klubja a 34. vasutasnap tiszteletére június 25-én lövészversenyt rendezett a szocialista brigádok részére a Péceli úti lőtéren. A versenyen 18 szocialista brigád vett részt, közel 70 fővel.

Az első helyen, holtversenyben, a pályafenntartási főnökség *„Kossuth—MHSZ"* szocialista birgádja, illetve a Központi Szertárfőnökség *Táncsics* szocialista brigádja végzett.

Az első három helyezett brigád oklevelet és könyvjutalmat kapott, a többi brigád oklevélben részesült.

Miskolcon az MHSZ június 8-án éleslövészetet rendezett a hatáskörébe tartozó honvédelmi klubok tartalékosai számára a kékmezői lőtéren. A rendezvényen a miskolci körzeti üzemfőnökség MHSZ honvédelmi klubjának mintegy 70 tagja vett részt. A záró foglalkozásként rendezett lövészet a harckészültségük elősegítését szolgálta.

Tiszántúli Kupa

A munkahelyi tömegsport keretében, az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának a szervezésében került sor a vasútépítők 1984. évi hagyományos sportversenyére. Ezúttal a gyöngyösi kitérőgyártó üzem volt a versenyek házigazdája.

Négy sportág összetett eredménye alapján az első helyet a jászkiséri építőgépjavító üzem szerezte meg. A 2 a gyöngyösi kitérőgyártó üzem, 3. a szentesi építési főnökség, 4. a debreceni építési főnökség.

Az egyes sportágakban a következő sorrend alakult ki:

Labdarúgás: 1. Jászkisér, 2. Gyöngyös, 3. Szentes, 4. Debrecen.

Lövészet: 1. Gyöngyös, 2. Jászkisér, 3. Debrecen, 4. Szentes.

Asztalitenisz: 1. Debrecen, 2. Gyöngyös, 3. Jászkisér, 4. Szentes.

Sakk: 1. Szentes, 2. Jászkisér, 3. Gyöngyös, 4. Debrecen.

Polónia Kupa

Júniusban hetedik alkalommal rendezték meg a *Polónia* nemzetközi labdarúgókupát a lengyelországi Zebrzydowiceben. A több mérkőzésből álló küzdelemben a CSD Petrovice Karvine csapata került ki győztesen, második a rendező Zebrzydowice, harmadik Somoskőújfalu, negyedik pedig a CSD Filakovo csapata lett.

Mint ismeretes, ebben a kupában azok a lengyel, csehszlovák és magyar vasutas fiatalok vesznek részt, akik a Polónia nemzetközi expresszvonat útvonalán fekvő határállomásokon dolgoznak. A jövőben újabb csapatokat is szeretnének bevonni a küzdelembe. Így a Polónia expressz meghosszabbított vonalán fekvő jugoszláv és bolgár határállomások együtteseinek szereplését is tervezik.

Rangos nemzetközi mezőnyben

Szovjet fölény jegyében zárult az Utasellátó női sakkversenye

Az *Utasellátó SC* — a Magyar Sakkszövetséggel karöltve — az idén május 29-től június 14-ig rendezte meg hagyományos női nemzetközi sakkversenyét. Az idei verseny sorrendben a tizedik volt, és immár hatodik alkalommal rendezték *Alföldy László* emlékére.

A tornát *Szerényi Sándor*, a Magyar Sakkszövetség elnöke nyitotta meg. Kiemelte, hogy a verseny lehetőséget ad a hazai és nemzetközi erőviszonyok felmérésére, magasabb minősítések megszerzésére. Bejelentette azt is, hogy a sakkszövetség a versenyt válogatónak tekinti a hazai résztvevők számára, a közelgő sakkolimpiára. A szakmai szempontokon túlmenően fontosnak ítélte a különböző nemzetek versenyzői közötti sportbarátság ápolását, elmélyítését is.

A nyolc magyar élversenyző mellett két szovjet, egy-egy bolgár, jugoszláv, lengyel. NDK-beli és román sakkozónő rajtolt.

A verseny mindvégig sportszerű, baráti légkörben zajlott le. Fordulóról fordulóra éles csatákat, izgalmas küzdelmeket hozott. A szovjet *Irina Levityina* — a világ jelenleg második számú versenyzője, *Csiburdanidze* világbajnok kihívója — a várakozásnak megfelelően, hamar élre tört és előnyét fokozatosan növelve fölényesen lett első. A második helyezést is szovjet versenyző, *Aljechina* szerezte meg. A legjobb magyar, meglepetésre a 15 éves tapolcai kislány, Mádl Ildikó negyedik lett. Végig kezdeményező, megalkuvás nélküli sakkot játszott. Eredménye alapján bizonyára helyet kap majd az olimpiai csapatban. Egy másik fiatal tehetségünk *Kurucsai Ilona* is kellemes meglepetést okozott hatodik helyezésével.

Az Utasellátó versenye jól szolgálta a magyar és a nemzetközi női sakkozás ügyét, a sportbaráti kapcsolatok ápolását és méltó emléket állított Alföldy Lászlónak.



A verseny résztvevői; álló sor (balról jobbra): Fekete Géza versenybíró, Kurucsai Ilona, Mádl Ildikó, M. Heintze (NDK-beli), Csonkics Tünde, Grosch Mária, M. Petrovics (Jugoszlávia), Száday Lászlóné, dr. Krizsán Gyuláné, M. Voiska (Bulgária). Ülő sor (balról jobbra): Porubszky Mária, dr. Kas Rita, B. Pytel (Lengyelország), I. Levityina (Szovjetunió), E. Ghinda (Románia), N. Aljechina (Szovjetunió)
(Skoda László felvétele)

Szolnoki sportsikerek

Tehetséges fiatalok a MÁV—MTE szakosztályaiban

Budapesten a Nemzeti Sportcsarnokban rendezték meg az 1984. évi ifjúsági egyéni vívóbajnokságok döntőjét, ahol a megyei, körzeti s a vidék bajnokságokon továbbjutott legjobb hazai ifjúsági vívók mérték össze tudásukat. Ott voltak a Szolnoki MÁV—MTE képviselői is, akik közül a legesélyesebb, a kardozó *Köves Csaba* volt.

Az ifjúsági magyar bajnokságon, már az elődöntőben kiemelkedett a mezőnyből. Neves fővárosi versenyzőket legyőzve, biztosan jutott a fináléba. A döntőben tovább tudott erősíteni, s ami szinte példátlan: veretlenül szerezte meg az elsőséget, ezzel az *„1984. évi országos ifjúsági kardbajnok"*-i címet. Olyan rangos klubok versenyzőit utasította maga mögé, mint *Kudor* (BSE), *Puskás* (MTK—VM), *Fazekas* (Újpesti Dózsa), *Lotz* (Bp. Honvéd).

Négy éve a Szolnoki MÁV—MTE atlétikai szakosztályának igazolt versenyzője, a 20 éves *Karaffa László*. 1979-ben a túrkevei Ványai Ambrus Gimnázium és Szakközépiskolában *Túri Imre* testnevelő tanár és edző keze alatt ismerkedett az atlétikával, majd 1980-ban a Szolnoki MÁV—MTE-ben folytatta, *Kocsis István* testnevelő tanár, a MÁV—MTE atlétikai szakedzője irányításával. Azóta egyenletes fejlődésről tett tanúságot, amit több kiemelkedő eredménye is igazol. Jelenleg Szolnokon teljesít sorkatonai szolgálatot, és így, alakulata képviseletében június 12—13-án Budapesten, a néphadsereg országos atlétikai bajnokságán szerepelt. A 100 méteres síkfutásban 10,4 másodperccel a legjobbnak bizonyult, és így *„Hadsereg Bajnok"*-i címet szerzett. A 200 méteres síkfutásban 22,1 másodperccel szintén hadseregbajnok lett.

Egy másik tehetséges fiatal, *Szekeres Judit*, a szolnoki Tiszaparti Gimnázium és Egészségügyi Szakközépiskola tanulója, elérkezett élete nagy álmához. A Magyar Atlétikai Szövetség meghívta a felnőtt válogatottba. Június 1-én az olaszországi Veronában Magyarország, Lengyelország, Szovjetunió és Olaszország nemzetek közötti négyes viadalon a 400 méteres gátfutásban képviselhette hazánk színeit. A 18 éves szolnoki fiatal sikeresen debütált. A döntőben, 59,86 másodperces junior I. osztályú szintidővel a 7. lett.

Még csak a félévnél tartunk, de a Szolnoki MÁV—MTE súlyemelői máris szép sikerekről adhatnak számot. *Apáti Márton* vezetőedző és *Szabó Pál* edző irányításával, a szakosztály fiataljai kiemelkedő eredményt értek el.

Az ifjúságiaknál *Berényi Zoltán* és *Lukács Zsolt* 52 kg-ban, *Halász István* 82,5 kg-ban versenyez sikerrel. A serdülők közül 67,5 kg-ban *Egervári Attila*, 82,5 kg-ban pedig *Szücs Endre* jeleskedik. Nem is csoda, ha a különböző korosztályok országos válogatott keretét öt szolnoki fiatal is erősíti. Így az ifjúságiaknál: Berényi Zoltán, Tóth Róbert, a serdülőknél pedig Egervári Attila és Szücs Endre. Lukács Zsolt pedig az IBV-keretbe kapott meghívást.

Ezzel azonban még nem ért véget a Szolnoki MÁV—MTE erős embereinek eredménysorozata. Berényi Zoltán, Lukács Zsolt személyében lökésben két ifjúsági csúcstartóval büszkélkedhetnek.

Természetjáró-találkozó

Június 22-től 25-ig rendezték meg a 31. országos vasutas természetjárók találkozóját a Vas megyei *Vépen*. A 316 vasutas természetjárónak a mezőgazdasági szakiskola kastélyépülete adott otthont.

A természetjárók első nap Sárvár nevezetességeivel ismerkedtek. A következő napokban, érdeklődés szerint, csoportok indultak a *Somlóra* és a *Ság-hegyre, Egyházashetyére, Mesteribe, Kőszegre* és *Szombathelyre*. Egyéni túrára a résztvevők közül néhányan *Bükre, Szelestére* és *Jákra* indultak.

Június 23-án 20 csapat részvételével Vas megye nevezetességeiből rendeztek szellemi vetélkedőt, majd tábortűzzel zárták ezt a napot. Pénteken, 22-én Vépen tartotta ülését a vasutas természetjárók szakbizottsága, amelyet *Trencséni Zsigmond*, a szakbizottság elnökhelyettese vezetett. Ezen a következő hónapok várható eseményeit beszélték meg.

HÍREK

— **Kommunista műszak.** A sátoraljaújhelyi pft. főnökségen a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 302-en vettek részt. A munkáért járó több mint 56 ezer forintot a miskolci vértranzfúziós állomás korszerűsítésére, sportfelszerelések vásárlására és a vasutasok lakásépítésének támogatására ajánlották fel.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ színháztermében a közelmúltban előadást tartott az emberi élet keletkezéséről dr. Czeizel Endre genetikus. A népszerű orvos előadását több vasutas szocialista brigád is megtekintette.

— **Házassági évforduló.** Id. B. Tóth Antal MÁV-nyugdíjas fűtő és felesége, Tóth Zsófia, május 31-én ünnepelték házasságkötésük 64. évfordulóját Debrecenben, hat gyermekük, tizenöt unokájuk és tizennyolc dédunokájuk körében.

— **Névadó.** A debreceni vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága — a szervezőiroda közreműködésével — névadót rendezett az igazgatóságon dolgozó tíz vasutas gyermeke részére. A Tanítóképző Főiskola gyakorló általános iskolája énekkarának műsora után átadták az szb ajándékait a szülőknek és a gyerekeknek.

— **Kirándulás.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja a közelmúltban kirándulást szervezett Hajdúszoboszlóra. A nyugdíjasok megtekintették többek között a Bocskai-múzeumot, és a város egyéb nevezetességeit.

Olvasóink figyelmébe!

Az előző lapunkban a Jubileumi vetélkedőről szóló tudósítás végén jeleztük, hogy a részletesebb ismertetést lapunk következő, 13. számában közöljük. Ez az ismertetés anyagtorlódás miatt a *Magyar Vasutas* 14. számában jelenik meg. Ugyancsak a 14. számban számolunk be olvasóinknak a 34. vasutasnap lapzárta után sorra került rendezvényeiről, köztük a kitüntetésekről és a tisztavatásról is.

— **Előadás propagandistáknak.** A miskolci területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban előadást rendezett a propagandisták részére a Tiszai pályaudvar új szociális épületében. A hallgatókat az aktuális belpolitikai helyzetről Fodor László, a Népszava főszerkesztője, a külpolitikai kérdésekről pedig Thurzó Tibor, a Népszava munkatársa tájékoztatta.

— **Kihelyezett szb-ülés.** A hatvan—salgótarjáni pft. főnökség a közelmúltban kihelyezett értekezletet tartott a mezőkövesdi vasutas üdülőben. Vigh Sándor főpályamester beszámolt a salgótarjáni IV. főpályamesteri szakasz gazdasági tevékenységéről, majd a bizottság megvitatta a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás feladatait.

— **Béke és barátsági gyűlés.** Eger vasútállomás dolgozói június 23-án délelőtt a szociális létesítményüknek helyiségében béke és barátsági gyűlést rendeztek, melyen az Országos Béketanács képviselőjén kívül Budapest-Ferencváros két Béke, valamint a Zöldért Vállalat Béke brigádjának tagjai is részt vettek.

Lakáscsere

Elcserélném egyszoba-komfortos, 55 négyzetméteres, kertes, telefonos budapesti MÁV-bérlakásomat tanácsi telefonos szoba-komfortosra, vagy kis méretű garzonra Budapesten. Horváth, 1387 Budapest Pf. 32.

Elcserélném Dorog, Zalka lakótelep 15/III. em. 3. alatt levő 55 négyzetméteres, két szoba, erkélyes, tanácsi, komfortos lakásomat (5 percre zöldövezet, horgásztanyavilág), budapesti, vagy környéki 1,5 szobásra vagy hasonlóra. Érdeklődni a fenti címen 17 órától személyesen.

Elcserélnénk: két és fél szobás utcai és egyszobás udvari VII. kerületi tanácsi lakásokat, valamint nógrádi 260 négyszögöl málnást, budapesti vagy Budapest környéki, két családnak megfelelő családi házra. Érdeklődni: Halasi 1078 Budapest, Hernád u. 46. II. 1. Munkaidőben a 21-11 vagy 141-851 telefonszámon.

Elcserélném egyszoba-komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat tanácsira. Vidéki csere is érdekel. Cím: Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9. félemelet 3.

Elcserélnénk kétszobás, 70 négyzetméteres, telefonos, VIII. emeleti MÁV-bérlakást tanácsi vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet a 859-962-es telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném kétszoba-komfortos, kertes, napos MÁV-bérlakást másfél szobás lakótelepi tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Darányi, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 2/2.

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

Elcserélném Budapest XVIII. kerületben lévő I. emeleti loggiás, 57 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira MÁV-dolgozóval, XI., XIII. és XIV. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet 18—19 óra között a 834-828-as telefonszámon.

Elcserélném a „Nyolc házban" lévő, 80 négyzetméteres két és fél szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén kis kertes házra. Budapesti tanácsi telefonos garzonlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: 11-93 vagy 131-212 telefonszámon.

Elcserélném tanácsi másfél szobás, összkomfortos, telefonos, parkettás, szép lakásomat egy másfél szobás komfortos MÁV-bérlakásra Budapesten, esetleg hatvani, újszászi vagy a ceglédi vonalon, és egy tanácsi, telefonos, komfortos garzonra, csak Budapesten. Érdeklődni levélben: Kulcsár Györgyné, 1157 Budapest, Páskom park 2. sz.

Elcserélném Miskolcon lévő nagyméretű, kétszobás, félkomfortos lakásomat budapesti kétszobás összkomfortosra. Cím: Kovács Vilmosné, 3530 Miskolc, Széchenyi út 27. I. 4. Érdeklődni lehet a 04/19-12 telefonszámon.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. sz. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, másfél szoba, plusz étkezős, összkomfortos, nagy erkélyes és tetőteraszos, telefonos OTP-öröklakásomat hasonló nagyságú budapesti örök vagy tanácsi telefonos lakásra. Érdeklődni a fenti címen személyesen vagy levélben, délután 17 óra után városi távhívással a 06-87-11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Budapest XV. ker. MÁV-lakótelepi kétszoba-komfortos, MÁV-szolgálati lakásban lakó MÁV-nyugdíjas lakását Miskolc, Debrecen, Nagykanizsa, Pécs vagy környékén lakó MÁV-dolgozóval, akinek saját háza vagy főbérleti lakása van. Telefon: 774-578, levélcím: 1364 Budapest, Pf. 158.

Elcserélném Budapest VI., Rippl Rónai u. 21. IV. em. 6/b szám alatti egyszoba-összkomfortos, gázfűtésű tanácsi lakásomat hasonlóra, esetleg MÁV-bérlakásra, a Keleti pályaudvar környékén, első emeletig. Levélcím: Veres Imre 1068 Budapest, Rippl Rónai u. 21.sz.

Elcserélném MÁV-telepi kétszoba-komfortos, kertes lakásomat tényleges MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben lévő tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: Tóth Józsefné, 1154 Budapest, Csanádi u. 13.

Elcserélném Budapest VIII., Práter u. 71. fszt. 1. alatti egyszoba-konyhás, félkomfortos tanácsi lakásomat kétszoba-komfortosra Budapesten vagy környékén, 60 km-en belül. MÁV-lakás is érdekel. Pikács Lászlóné.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos u. 106. sz. X. em. 60. alatt levő egy plusz félszobás MÁV-bérlakásomat egy plusz két félszobás MÁV-bérlakásra Budapest területén. Kissné, 428-592.

Elcserélném Szolnokon, kiemelt övezetben lévő nagyméretű 1,5 szobás tanácsi lakásomat hasonló budapesti, lehetőleg belterületi lakásra. MÁV-szolgálati lakás is érdekel. Máté Edit, 5000 Szolnok, Kun B. krt. 11. V. em. 6.

Elcserélném háromszobás komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat olyan másfél szobás, komfortos, telefonos tanácsi lakásra, melynek bérlője MÁV-dolgozó. Érdeklődni hétfőtől péntekig este 7-től a 323-011 telefonszámon.

Fiatal pedagógus házaspár eltartási szerződést kötne: segítségre szoruló, idős személlyel, aki tanácsi lakással rendelkezik. Érdeklődni az esti órákban a 226-534-es telefonszámon.

Halálozás

Június 20-án, 56 éves korában, szívroham következtében elhunyt Milánovits István, a Déli pályaudvar állomásfőnöke.

1947-ben lépett a vasút szolgálatába. Kezdetben a Déli fűtőházban munkásként dolgozott, majd sorra megszerezte az előírt szakvizsgákat, és Budafok-Háros állomásra került forgalmi szolgálattevőnek. Ugyanebben a beosztásban 1955-től 1960-ig Kelenföldön teljesített szolgálatot. Ezt követően a Keletiben volt menetirányító, majd Nagybátonyban, Szobon, Kőbánya teherállomáson állomásfőnök volt. 1982 februárjában helyezték át a Délibe, szintén állomásfőnöknek.

Köztiszteletben álló, hivatását szerető vasutas volt. Hétszeres Kiváló dolgozó. A Kiváló és Érdemes Vasutas kitüntetésen kívül birtokosa volt a Kiváló Határőr és a Honvédelmi Miniszteri Dicséret kitüntetéseknek is.

Temetése július 2-án volt, a torbágyi temetőben.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vlai Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—3468. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. JÚLIUS 26.

Napirenden az együttműködés

A Közlekedési Minisztérium és az ágazat szakszervezeti vezetőinek megbeszélése

A Közlekedési Minisztérium vezetői a közlekedési és szállítási dolgozók, a vasutasok, valamint az építők szakszervezetének főtitkáraival július 12-én értékelték az 1983—85. évekre vonatkozó együttműködési program időarányos végrehajtását. Megállapították, hogy a programban foglalt feladatok a célkitűzéseknek megfelelően megvalósultak, illetve végrehajtásuk folyamatban van. Eredményesnek tartják egyebek között a vasút munkaerőhelyzetének javítására bevezetett ösztönző bérszabályozási rendszert, a szocialista munkaverseny-mozgalom továbbfejlesztésére kiadott új szabályozást, az üzemi balesetek csökkentésére, és a szociális ellátás javítására, a munkahelyi demokrácia növelésére tett intézkedéseket, valamint a 40 órás munkahét bevezetésének előkészítését, megszervezését. Egyeztették a következő időszak teendőit, amelyek többek között az 1985-re vonatkozó új jövedelem- és keresetszabályozás kialakítását, a gazdaságirányítási rendszer fejlesztéséből eredő közös feladatok eredményesebb ellátását segítik elő.

A PESTI VIGADÓBAN

Kiváló vasutasok kitüntetése

Július 6-án, pénteken délelőtt, a 34. vasutasnap alkalmából kitüntetési ünnepséget rendeztek a Pesti Vigadó hangversenytermében. Az ünnepségen megjelent *Borbándi János* miniszterelnök-helyettes, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc* a vasutasszakszervezet főtitkára, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója.

Az ünnepséget *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd dr. Bajusz Rezső mondott beszédet. Bevezetőjében azokról a külső és belső gondokról beszélt, amelyek a vasút munkáját nehezítik. Mint mondotta, a belföldi és a nemzetközi szállítási és utazási igények stagnálása, illetve csökkenése megmutatkozik a vasút eredményeiben és fejlesztési lehetőségeiben. *Ugyanakkor a MÁV vezetői azt is világosan látják, hogy a felelősséget nem háríthatják el. A vasút munkájában sok még a javítanivaló. Ezért, olyan átfogó intézkedéssorozat megvalósításán dolgoznak, amely a tartalékok feltárására alapozva csökkentheti a feszültségeket. Ennek középpontjában sokkal aktívabb üzletpolitika, szervezettebb munka és nagyobb belső érdekeltség megteremtése áll.*

A vezérigazgató emlékeztetett arra, hogy július 1-től a társadalombiztosítás irányítása állami feladattá vált. A vasutas társadalombiztosítás azonban továbbra is megtarthatta önállóságát, és nem érintette a változás a társadalombiztosítással összefüggő segítségnyújtás céljára 1930-ban alakult Önkéntes Támogatási Alapot sem. A tradícióknak megfelelően továbbra is a MÁV szervezetében és igazgatás alatt végzi tevékenységét a vasút nyugdíjhivatala.



Borbándi János köszönti a vasutasokat

(Laczkó Ildikó felvétele)

Dr. Bajusz Rezső beszámolt arról is: *milyen intézkedéseket tesznek a vasutasok életkörülményeinek és életszínvonalának javítására*, és többször hangsúlyozta, hogy a MÁV-nak a személy- és áruszállítási igényeket maradéktalanul és javuló minőségben kell kielégítenie.

— *Önökkel és dolgozótársaikkal közösen ki kell küszöbölnünk a végrehajtás területén jelenleg ismert hibákat* — mondotta. — Célunk, hogy magasabb követelményeket támasztva magunkkal szemben egy pontosabban, megbízhatóbban működő, gazdaságosabban üzemelő vasutat teremtsünk.

Meg kell teremtenünk a feltételét annak, hogy az évek során kialakult — más iparágakhoz viszonyított — jövedelemszintaránytalanságot néhány éven belül felszámolhassuk. Ez is közös érdekünk és közös feladatunk.

A MÁV vezérigazgatója beszéde befejező részében szólt a fuvaroztatókkal kialakult jó kapcsolatról, majd elismerését fejezte ki a munkában élenjáró, az elemi csapások idején példásan helytálló vasutasoknak.

Ezután Borbándi János, az MSZMP Központi Bizottsága, az Elnöki Tanács és a kormány nevében köszöntötte a vasutasokat, s méltatta nehéz körülmények közöt végzett munkájukat. *Utalt a vasút súlyos gondjaira, melyek csökkentésében a kormány is segíti az ország legnagyobb fuvarozó vállalatát.* Hangsúlyozta azonban, hogy a hatékonyság növelésével, a belső tartalékok feltárásával, a munka jobb megszervezésével, a vezetés színvonalának növelésével a vasutasok maguk is sokat tehetnek a helyzet javításáért.

Az ünnepségen *Urbán Lajos* közlekedési miniszter adta át a *Kiváló Vasutas* és a *Kiváló Munkáért* kitüntetéseket. Végezetül a kitüntetettek és a meghívott vendégek tiszteletére a MÁV Szimfonikusok adtak hangversenyt.

A kongresszusi munkaverseny keretében

Jubileumi vetélkedő szocialista brigádoknak

Mint köztudott, a Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére az ország különböző vállalatainak élenjáró kollektívái kongresszusi és felszabadulási munkaversenyt kezdeményeztek. A vasutas szocialista brigádok többsége elsőként csatlakozott e felhíváshoz. Az élenjáró kollektívák kezdeményezésére a MÁV Vezérigazgatósága és a vasutas-szakszervezet elnöksége, mint lapunk 12. számában hírt adtunk róla, felhívással fordul valamennyi vasutashoz, szocialista brigádhoz, a szolgálati helyek vezetőihez, hogy vegyenek részt a munkaversenyben.

A vasút területén szervezett kongresszusi és felszabadulási munkaverseny a szolgálati helyek versenyén alapszik. Lényege a jelenlegi ösztönző rendszerek továbbfejlesztése, és új ösztönző rendszerek, érdekeltségek bevezetése. A szolgálati helyeken belüli verseny alapvető formája a szocialista és munkabrigádok versenye, a brigádok termelési és szellemi vetélkedője.

A munkaverseny hatékonyságának növelése érdekében a 35. vasutasnap alkalmából megrendezik a munkaversenybe bekapcsolódott szolgálati helyek termelési és gazdasági eredményeit bemutató versenyeket. Ezek keretében a brigádok munkáját és szellemi tudását fejlesztő vetélkedőkre kerül sor.

A munkaverseny legfontosabb célkitűzései között szerepel — többek között — az üzem- és munkaszervezés hatékonyságának növelése. Ezen belül széles teret kell biztosítani az olyan kezdeményezéseknek, munkamódszereknek, amelyek a hagyományos, helyenként elavult munkavégzést gazdaságosabbá teszik és növelik a termelékenységet. Különösen fontosak az olyan kezdeményezések, amelyek segítik az üzemviteli munka korszerűsítését, növelik a pályafenntartás, a mozdony- és kocsijavítás minőségét, a gazdaságosságot. A szolgálati helyek elsősorban a saját hatáskörben megvalósítható intézkedéseket szorgalmazzák.

Cél továbbá a nagy értékű gépek kapacitásának jobb kihasználása, a dolgozók munkaidejének eredményesebb hasznosítása. Kiemelt feladat legyen minden gazdálkodó egységnél a teljesítmény növelése, a termelési és egyéb költségek csökkentése. Megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a tőkés deviza- és rubelelszámolású bevételek növelésére. Foglalkozni kell az importanyag pótlásának lehetőségeivel, és az energiamegtakarítással is.

A munka minőségének javítását, a többletteljesítményeket az adott munkaerő racionálisabb foglalkoztatásával kell elérni. A munkaidő teljes kihasználása érdekében meg kell szüntetni, illetve a minimumra kell csökkenteni a műszakváltásoknál kieső, teljesítmény nélküli időket. A jobb munka- és üzemszervezés révén biztosítani kell azt, hogy a terveket a túlórák jelentős csökkentésével lehessen teljesíteni.

Az üzemfőnökségeknél a munkakörök racionális összevonása, az elavult szakszolgálati munkaköri rendszer megszüntetése olyan munkaerő-tartalékokat szabadíthat fel, amelyek más területen termelékenyebben hasznosíthatók.

A vasút szolgáltatásainak színvonalát elsősorban az utasok és a szállíttatók minősítik, ezért nagyon fontos követelmény a menetrend szerinti közlekedés, a vonatok és utasterek tisztaságának megteremtése, a vasutasok udvarias magatartása, a fuvaroztatókkal kötött megállapodások betartása. Ezek megvalósításáért a szolgálati helyek vezetői és dolgozói tehetik a legtöbbet.

A műszaki szakemberek, újítók is sokat tehetnek a munkaverseny sikere érdekében. Keresni kell azokat a lehetőségeket, új technológiai eljárásokat, amelyek elsősorban munkaerőkiváltást és költségcsökkentést eredményeznek.

A szolgálati helyek munkaverseny-eredményeinek értékelésére első alkalommal *1985 januárjában* (az 1984. VII—XII. hónapok eredményei alapján) kerül sor. Második alkalommal *1985 júniusában* értékelik a versenyt az 1985. május végéig elért többleteredmények alapján.

Külön értékelik az üzemfőnökségek és a járműjavító üzemek *1984. október és december közötti eredményeit.* Ez az értékelés nem érinti a munkaverseny évi, valamint az őszi verseny havi eredményeinek eddig kialakult elismerési rendszerét, továbbá a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny később szabályozandó elismerési rendszerét. A kiemelkedő eredményeket elért szolgálati helyek az előzőekben ismertetett értékelési szakaszokban külön anyagi elismerésben részesülnek.

Az ismertetett gazdasági célkitűzések teljesítésével, a kong-

(Folytatás a 3. oldalon)

A MÁV első féléve

Növekedett a személy-, csökkent az áruforgalom

A vasút első félévi teljesítményét vizsgálva a személyszállítás mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva kedvezően alakult. Nem mondható el ugyanez az áruszállításra. Jellemző, hogy az elszállított árumennyiség júniusban nem érte el a tíz millió tonnát.

Az év első hat hónapjában
116 millió 627 ezer utast szállított a vasút,

amely azt jelenti, hogy a bázis szintet 100,8 a tervezett mennyiséget pedig 101 százalékra teljesítette. Az átlagos utazási távolság kis mértékben, de emelkedett. Ennek következtében az utaskilométer-teljesítmény a bázishoz viszonyítva 101,2, a tervhez képest 103,2 százalékos volt.

A személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése az előző évihez viszonyítva kismértékben javult, az egy késett vonatra jutó fajlagos késési idő viszont növekedett.

A vasút az első félévben
57 millió 942 ezer tonna árut szállított.

Ez az elmúlt év azonos időszakának 95 százaléka, a tervezettnek pedig 96 százaléka. Legjelentősebb elmaradás a belföldi áruforgalomban tapasztalható.

A nemzetközi áruszállításnál kedvezően alakult az export- és import forgalom. Az exportforgalomban elszállított közel 5 millió tonna áru megfelel a tervezett mennyiségnek. *Az importforgalom pedig kiemelkedően magas volt.* Sajnos a tranzitforgalom elmaradt a várakozástól.

A legnagyobb, illetve legkedvezőbb devizabevételt jelentő tranzitforgalom elmaradása a MÁV devizabevételeire is kedvezőtlen hatást gyakorolt.

Az áruszállítás minőségének a romlását mutatja, hogy a teherkocsik átlagos forduló ideje a bázishoz viszonyítva 10,5 százalékkal, a tervhez képest pedig 11 százalékkal nőtt, a vonatfelosztások száma 12, a géprevárások eseteinek a száma 17 százalékkal, a gépácsorgások száma is hasonló arányban haladta meg a bázisidőszak szintjét.

A záhonyi átrakótérség
belépő forgalmában emelkedő tendencia volt tapasztalható.
A rakva belépett széles nyomtávú teherkocsik mennyisége 1,7 százalékkal, az ezekben érkezett áruk mennyisége pedig 0,6 százalékkal emelkedett az 1983. első félévihez viszonyítva. Emelkedett a szovjet vasutakra kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsik száma is.



Tisztavatás a Keleti pályaudvaron (Tudósítás az 5. oldalon) (Laczkó Ildikó felvétele)

KITÜNTETÉSEK a 34. vasutasnap alkalmából

A 34. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a közlekedési miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Ábrányi Gyula esztergályosnak, Északi Jj. Ü.; Balogh József V. dízelmozd.-vez., Hatvan KÜF; Balogh Sándor oszt. vez. h.. Debrecen Vasútig.; Bankó Kálmán pályamunk.. Celldömölk MÁV Építési Főn.; Barabás István felépítm. munkavez.. Dombóvár Építési Főn.: Bánki Kálmán műszerésznek. Bp. TBÉF; Czeglédi Sándor lakatos csop. vez.. Miskolc KÜF; Farkas Gyula alvázlakatosnak. Szombathely Jj. Ü.; dr. Genszky Kázmér főig. h. főorvosnak. Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Gerendai László vizsg. főkalauznak, Pécs KÜF; Görbicz Sándor főmunkatársnak. MÁV vezérig.; Herbszt Mihály karbantartó lakatos csop. vez., Bp. Nyugati KÜF; Hideg Nagy János üzemi pb-titk. h.; Záhony Üzemig.; Horváth Lajos kovács szakmunkásnak. Kiskunhalas Pft. Főn.; Juhász Béla karbantartó üzemegységvez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kiss Kalmár István oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Kiss Lajos kocsivizsg.. Füzesabony KÜF; Kovács Imre oszt. vez., Bp. BVKH; Kovács László főpályamesternek, MÁV Terézvárosi Pft. Főn., Kürtösi Vilmos kocsilakatosnak, Győr KÜF; Lipcsei József vizsg. főkalauznak, Nyíregyháza KÜF; Lencsés Ferenc bizt. ber. lakatosnak. Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Lepsényi Lajos műsz. ügyint.. Nagykanizsa Pft. Főn., Lovranits József lakatos csop. vez., Sopron Vont. Főn.; Mári Károly szobafestő-mázolónak, Bp. MÁV Balparti Ép. fennt. Főn.; Mármarosi László lakatosnak, Bátaszék Üzemfőn.; Molnár László szolg. főn., Bp. Kelenföld KÜF; Mózes Károly áll. főn., Celldömölk KÜF; Nagy János vágánygond., Debrecen Pft. Főn.; Pápai János munkavez.. Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; dr. Párkányi Ferenc oszt. vez., Pécs Vasútig.; Puskás István üzemfőn. h.. Mátészalka KÜF; Révay Sándor szb-titk., Vasutasok Szakszervezete; Róza Sándor igazgatónak, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Sajtos Péter igazgató h., Szeged Vasútig., Szamosközi István mozd. vez., Szentes KÜF; Szerényi György váltókez., Záhony Üzemig.; Székelyhidi Imre tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Szórádi Ervin üzemig.. Bp. MÁV Gépészeti-, Techn. — és Anyagvizsg. Ü.; Vasas I. László vez. raktárnoknak. Bp. Keleti KÜF; Varga László csop. vez., Miskolc Vasútig.; Vizkeleti Ferenc csap. vez. előmunkásnak, Pápa Pft. Főn.; Zsiborács Lajos rakt., Nagykanizsa KÜF; Irtó Gyula üzemvez., Utasellátó 10. sz. Mozg. szolg. Üzem, Bp. Nyugati pályaudvar.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Antal László vonalgond., Miskolc Pft. Főn.; Asztalos Ferenc munkaügyi ügyint., Szolnok Jj. Ü.; Balogh Mihály pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv.; Bereczki József dízel szerelő csop. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Béres József pályamestert, Kecskemét Pft. Főn. Cseh Gábor csop. vez., Szeged Vasútig.; Fazekas Barna csop. vez., Miskolc Vasútig.; Ficsor László kocsirend., Kecskemét KÜF; Flettner Gyula főmunkatársat, MÁV Vezérig., Földi István vonatvez., Szolnok KÜF; Fülöp Lajos oszt. vez. h., MÁV Vezérig., Gárdonyi Rafael vonatvez., Tapolca KÜF; Gáspár Imréné dr. oszt. vez., Vasutasok Szakszerv.; Görög Jenő személyz. ügyint., Szombathely Vasútig.; Győre Gyula művez., Bp. Keleti KÜF; Halmai János norma- és időelemzőt, Szentes MÁV Építési Főn.; Harmatos János üzemfőn. h., Rákosrendező KÜF; Hegedüs Károly okt. közp. vez., Vasutasok Szakszerv.; Horváth György kocsivizsg.. Dunaújváros Üzemfőn.; Istvánffi Gyula géplakatost, Rákos MÁV Orsz. Osztószertárfőn; Jávor András Béla irodavez.. Bp. MÁV Szállítmányozási Iroda; Kelemen Miklós vasútépítő-karbantartó előmunk., Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Kocsek József vill. szerelő csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Kosárkó Kálmán kutas csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Kovács K. József váltókez., Záhony Üzemig.; Kozák Gyula művez.. Záhony Üzemig.; Kristóf Ervin oktatótisztet, Debrecen MÁV BBFF; Machula Gábor oszt. vez.. Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Marticsek András sarus csop. vez., Rákosrendező KÜF; Matkó Ottó motorszerelő csop. vez., Északi Jj. Ü.; Mészáros Gyula üzem- és munkaszerv., Székesfehérvár KÜF; Molnár András gazd. vez., Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Morvai István rakt. vez., Miskolc Osztószertárfőn.; Móricz László lakatost. Szombathely BBFF; Nagy József rakt. kez., Győr Szertárfőn.; Nagy József vonalgond., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Nagy Lajos lakatost, Bp. MÁV BBFF; Németh István gépkocsivez., Bp. VATUKI; Németh László vez. váltókez., Kaposvár Üzemfőn.; Ölbei József oszt. vez., Bp. MÁV BVKH; Péczeli János munkavez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Pénzes Károly mozd. vez.. Bp. Ferencváros KÜF; Plankó Ferenc vonatvez., Miskolc KÜF; Pogonyi László gyáregységvez. h.. Miskolc JJ. Ü.; dr. Rácz László ig. h. főorvost, Szeged MÁV TEK; Rétfalvi Tibor ügyvez. elnököt, Bp. MÁV Alk. Első Biztosító és Segélyegyesülete; Somogyvári Józsefné ügyint., Bp. MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Soproni József műszerészt, Bp. MÁV TBKF; Szathmári József csop. vez., Bp. BVKH; Szikriszt József lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Szilágyi István munkavez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Szilágyi László anyagkiadót, Miskolc Osztószertárfőn.; Tiborfi Károly ügyint., Bp. MÁV ÜGH.; Tóth Imre forg. szolg. tevőt, Miskolc KÜF; Tóth III. István alvázlakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Töllyné Pogács Rózsa szb-titkárt, Vasutasok Szakszervezete: Trischler Györgyi munkaü. csop. vez., Dunaújváros Pft. Főn.. Tura Emil ügyint., Pécs Vasútig.; Varga Antal vonalkez.; Sopron Pft. Főn.; Varga Ferenc gépjármű vill. szerelőt. Bp. Ferencváros KÜF, Vass Károly dízel motor szerelőt, Debrecen KÜF; Vida Jenő tolatásvez., Kiskunhalas KÜF; Vörös Béla betűíró-díszítő festőt, Bp. Keleti KÜF; Zelei József mozd. vez., Szeged KÜF; Mozsolik Mihály vonatvez.. GYSEV Sopron áll.; Novák Jenő mozd. vez., GYSEV Sopron áll.; Soós Gyula ker. hivatalnok. GYSEV Csorna áll.; Domanics Pál felszolgáló. Utasellátó V. 12. sz. Mozgószolg. Üzem.



Urbán Lajos Kiváló Vasutas kitüntetést ad át
(Laczkó Ildikó felvétele)

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak Ambrus Mihály pályamunkás, Tapolca Pft. Főn.; Bába György oszt. vez., Bp. BVKH; Csoboth Imréné anyaggazd., Bátaszék Üzemfőn.; Egri Imre munkavez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Fischer Antal szertárfőn., Szob Szertárfőnökség; Gál Györgyné oszt. vez. h., Bp. BVKH; Haris Gyula jegyvizsg., Gyékényes Üzemfőn.; Hegedüs Géza anyaggazd., Hatvan KÜF; Juhász István esztergályos csop. vez., Miskolc KÜF; Kleiner István lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Koncz Jenő nehézgépkez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Kondella Károly villanyszerelő brig. vez.. Dunakeszi Jj. Ü.; Kovács József művez., Bp. MÁV Építési Főn.; Kovách Lehelné pol. főmunkatárs, Vasutasok Szakszerv.; Németh Aladár vont. technológus, Sopron Vont. Főn.; Papp József hegesztő, Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Páthy Ferenc műszerész, Szombathely TBÉF; Pintér Sándor előmunk., Szolnok Pft. Főn.; Rostás Tibor áll. főn., Kecskemét KÜF; Sasvári László műszerész, Záhony Üzemig.; Sóvári Géza csop. vez., Tatabánya-alsó MÁV Vill. Vonalfőn.; Steer Lénárd kocsivizsg., Bp. Keleti KÜF; Takács József pályamester, Szekszárd Pft. Főn.; Tippai László főművez., Landler Jenő Jj. Ü.; Tóth Ernő betan. munkás, Szeged-Rókus MÁV BBFF; Tulik Károly főmunkatárs, MÁV Vezérig.; Zacsovics Kálmán munkavéd. vez., Bp. Keleti KÜF. A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Ajtai István hivatalvez., Bp. BVKH; Ampli Lászlóné takarítónőt, Győr Pft. Főn.; Bakos Kálmánné konyhai dolgozó, Debrecen MÁV Gondnokság; Balogh Sándor nehézgépkez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Bartók Pálné csop. vez., Bp. BVKH; Bárdossy László festőt, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Beles Lajos vont. művez., Dombóvár Üzemfőn.; Bene János motorszer. csop. vez., Bp. Ferencváros KÜF; Bendi Imre művez. h., Szombathely MÁV TBÉF; Berta István mozd. vez., Kecskemét KÜF; Bognár József műszerész, Szombathely BBFF; Botos Sándor portás, Bp. BVKH; Buda László ruhaellenőr, Bp. Vasútig. Számvit. Főn.; Czikkely Lajosné ügyint., Bp. Közp. Számvit. Hiv.; Csepregi Károly áll. főn., Kiskunhalas KÜF; Csizmadia Sándor belső ell., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Csomós István áll. főn., Debrecen KÜF; özv. Debreczeni Józsefné ügyint., Bp. MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; dr. Dudás László igazgatófőorvos h., Miskolc MÁV TEK; Dufla János vill. mozd. vez., Miskolc KÜF; Ember Sándor tolatásvez., Záhony Üzemig.; Endrődi László vill. mozd. lakatos csop. vez.. Bp. Keleti KÜF; Erdélyi József forg. szolg. tevőt, Vésztő KÜF; Fazekas László csap. vez. előmunkást, Tapolca Pft. Főn.; Fábján Mihály művez., Szombathely Jj. Ü.; Fántics Gáborné dajkát, Debrecen MÁV Napköziotth. Óvoda; Fehér József raktárnokot, Füzesabony KÜF; Fórizs Ferenc kazánfűtőt, Kiskunhalas KÜF; Gera József forg. vonalbiztost. Szeged Vasútig.; Gémes József kocsimestert, Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Hajniss István rend. forg. szolg. tevőt, Bp. Kelenföld KÜF; Hiripi Lajos vill. szerelő csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Hodics János oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Honti Gyuláné ügyint., Bp. Vasútig.; Horváth Ferenc mozd. irányítót, Bp. Vasúti. Üzemir. Közp.; Horváth Lajosné gondozónőt, Záhony MÁV Bölcsőde; Ignácz Zoltán üzemfőn.. Püspökladány KÜF; Janó Gyula előmunkást, Bp. Angyalföld Pft. Főn., Jäger Ádám menetir., Pécs Vasútig.; Jordán János tolatásvez., Szerencs KÜF; Juhos József forg. ügyint., Komárom KÜF; Kalotai István művez., Pécs MÁV BBFF; Kaposi Gyuláné vonatvez., Dunaújváros Üzemfőn.; Kardos László csop. vez., Bp. BVKH; Kecskés Zoltán vill. szerelőt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; dr. Komoróczki Istvánné ápolónőt, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Korály Elemér vonatvez., Kazincbarcika KÜF; Kotroczó Gergely vámkezelőt, Békéscsaba KÜF; Kovács Anna Mária hegedüst, Debrecen MÁV Zenekari Főn.; Kovács Ilona vonatfelvevőt, Nagykanizsa KÜF; Kovács János zenekari tagot, Bp. Zenekari Főn.; Kovács Lajos szállítm. vezetőt, Rákosrendező KÜF; Kovács László motorvez., Bp. Ferencváros KÜF; Kökény Józsefné pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv.; Kővári István akkumulátor kez. és javítót, Nyíregyháza KÜF; Kővári János mozd. vez., Füzesabony KÜF; Köves Lajos forg. szolg. tevőt, Komárom KÜF; Kun István oszt. vez., Északi Jj. Ü.; Lakatos Sándor pályamunkást, Záhony Üzemig.; Lehel Attiláné vonatfelvevőt, Dombóvár Üzemfőn.; Lengyel Károly ügyint., Pécs Vasútig.; Légrádi Zoltán munkaügyi ügyint., Zalaegerszeg KÜF; Liptay Tibor számvit. vez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Lovik Károlyné kocsitisztító csop. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Lővey Barna pártvez. titk., Miskolc MÁV Építési Főn; Ludvai László kocsirend., Bp. Kelenföld KÜF; Machnik László rakt. munkást, Nyíregyháza Szertárfőn.; Makai Ádám belső ell., Bátaszék Üzemfőn.; Markovics István rakt. kez., Szombathely Osztószertárfőn.; dr. Mádi Csabáné ügyint., MÁV Vezérig.; Márkus János sarust, Hatvan KÜF; Medgyes József üzemlakatos csop. vez., Szolnok. Jj. Ü.; Menyhárt György pályamunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Mogyorósi János lakatos csop. vez. Miskolc Jj. Ü.; Molnár István művez., Bp. Keleti KÜF; Nagy József számvit. vez., Vác Pft. Főn., Nagy Lajos rakt. anyagkiadót, Hatvan Szertárfőn. Nemesvári Ottó mozd. vez., Balassagyarmat KÜF; Németh Gyula főépítésvez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Németh Jenőné csop. vez., Bp. TBKF; Ocsovai Gábor kicsiátvevőt, Hatvan KÜF; Ökrös Sándor mozd. vez., Vésztő KÜF; dr. Palotai Ferenc csop. vez., Miskolc Vasútig.; Palotai Józsefné személypénztár kez., Gyékényes Üzemfőn.; Papp György művez., Miskolc BBFF; Perbíró Györgyné csop. vez., Bp. BVKH; Petró Andrásné dajkát, Bp. Vasútig. Napköziotthona; Petró János csop. vez., Debrecen Vasútig.; Pocsai Sándor építésvez., Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Pócsik Béla hőközpont kez., Záhony Üzemig.; Pócsik Gézáné visszkeresőt, Záhony Üzemig.; Presits Erzsébet számvit. csop. vez., Szeged KÜF; Pusztai Ferencné rakt. vez., Szeged-Rókus Osztószertárfőn.; Radics János előmunkást. Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Révész Béla váltókez., Záhony Üzemig.; Rubik Lászlóné főpénztárost, Dunakeszi Jj. Ü.; Rubner Károly ügyint., MÁV Vezérig.; Sipőcz István pályamunkást, Sopron Pft. Főn. Soulavy Jenő ügyint., MÁV Vezérig.; Sveda József személyz. és munkaügyi vez., Nyíregyháza Pft. Főn.; Szabari László fizikai csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü., Szabó György villástargonca vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Szabó Sándor munkást, Bp. Hámán Kató Szertárfőn.; Szabó Tivadar kocsirend., Veszprém KÜF; Szarka Lászlóné csop. vez., Miskolc Vasútig.; Szegedi Sándor csapatvez. előmunk., Mátészalka Pft. Főn.; Szekeres Mihály raktárnokot, Celldömölk KÜF; Szikora Imre üzemegységvez. h.. Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Szilágyi György számviteli ügyint., Szerencs KÜF; Szőr Ferenc jegyvizsg., Bp. Keleti KÜF; dr. Tanner Jánosné munkaügyi ügyint.. Kazincbarcika KÜF; Tályai Imréné ügyint., Debrecen Számvit. Főn.; Temesi András oszt. vez. h., Bp. MÁV ÜGH; Tomanóczy László üzemvez., Szombathely BBFF; Tordai László oszt. vez., MÁV Vezérig.; Tóka Jánosné rakt. kez., Pécs Szertárfőn.; Tóth Imre vill. szerelőt, Cegléd KÜF; Tóth Mihály dízel motor-vez., Kaposvár Üzemfőn.; Valkó Tibor műszerészt, Szolnok BBFF; Vajas Ferenc művez.. Bp. MÁV Magasép. Főn. Varga István vill. ber. biztonságtechn. felülvizsgálót, Kiskunfélegyháza Vill. Vonalfőn.; Varga Istvánné munkaügyi ügyint., Miskolc KÜF; Varga József váltókez., Tapolca KÜF; Vásárhelyi Ernő vez. mérnököt, Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Vigh Lajos tolatásvez., Püspökladány KÜF.

Odesszai vasutasok Szegeden

Vörös vándorzászló a Szegedi BFF dolgozóinak

Évek óta szoros, baráti kapcsolat fűzi össze a szegedi és az odesszai vasutasokat. E kapcsolat egyik szép példája az a szocialista munkaverseny és együttműködési szerződés, melyet 1978-ban kötöttek, és az 1983—85-ös évekre meghosszabbítottak. A szerződésben foglaltak értékelésére évenként kerül sor Szegeden, illetve Odesszában és a legeredményesebb szolgálati helyeket elismerésben részesítik.

Ilyen ünnepségre került sor július 4-én Szegeden, a biztosítóberendezési fenntartási főnökségen. *Darvas Tibor,* a vasúti pártbizottság tagja méltatta a két vasútigazgatóság kapcsolatát, majd ismertette a munkaverseny elmúlt évi teljesítését. Ennek értelmében 1983-ban a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a szegedi BFF kollektíváját *Kiváló Főnökség* elismerésben részesítette. Így most az együttműködési szerződés megkötésekor alapított vörös vándorzászlót ők nyerték el. A vándorzászlót a tavalyi győztes üzemfőnökségtől *Kiss Károly,* a BFF vezetője vette át.

Viktor Andrejevics Prokopcsuk, az Odesszai Vasúti Területi Igazgatóság pártbizottságának titkára felszólalásában hangsúlyozta a munkaverseny célját, amely hozzájárul a két nép barátságához, testvéri kapcsolatához. Bejelentette, hogy ez évtől kezdve a verseny második helyezettjét külön zászlóval jutalmazzák. (Most e zászló az ÉHF-é lett.)

A BFF munkáskollektívája nevében Kiss Károly köszönte meg a megtiszteltetést. Ígéretet tett a további jó munkára.

Az Odesszai Vasúti Területi Igazgatóság 3 tagú küldöttségét a BFF munkásgyűlésén való részvételt követően hivatalában fogadta *Berta István,* az MSZMP Szeged városi bizottságának titkára, majd a vendégek megkoszorúzták a Széchenyi téri szovjet hősi emlékművet. Az odesszai delegáció tagjai ellátogattak *Békéscsabára* és *Kiskunhalasra,* ismerkedtek az ott dolgozó vasutasok munkájával és megtekintették a vasúti létesítményeket. Részt vettek az igazgatóság központi ünnepségén is.

Gellért József

Szakszervezetek a békéért

Előkészítő tanácskozás Szombathelyen



Koszorús Ferenc főtitkár köszönti a tanácskozás résztvevőit

A bécsi békekonferencia előkészítése céljából július 6—7-én Szombathelyen a Claudius Szálló különtermében tanácskoztak Ausztria, Belgium. Csehszlovákia, Franciaország, Luxemburg, Magyarország, a Német Demokratikus Köztársaság és a Szovjetunió vasutas- és közlekedési szakszervezeteinek képviselői. A tanácskozást *Koszorus Ferenc* főtitkár nyitotta meg, majd a bécsi békekonferencia házigazdája, *Fritz Prechtl,* az osztrák vasutasszakszervezet elnöke ismertette a szeptemberi rendezvény előkészületeit és a meghívottak névsorát.

A szakszervezetek jelenlevő képviselői megvitatták a felhívástervezetet, majd a kiegészítéseket figyelembe véve elfogadták a javasolt szöveget. A tanácskozás résztvevői egyetértettek azzal a javaslattal, hogy a szeptemberi békekonferencia felhívását — a megjelentek névsorával együtt — a rendezők eljuttatják azokhoz a szervezetekhez, amelyek ugyan kaptak meghívást, de valamilyen oknál fogva nem jelentek meg Szombathelyen. A bécsi békekonferenciára 28 ország 40 vasutas-, illetve közlekedési szakszervezete kapott meghívót.

Békeaktivisták kitüntetése

A budapesti vasútigazgatóság ötventagú békecsoportja több mint tíz esztendeje aktív harcosa a mozgalomnak. A béke és barátság hónap alkalmából július 10-én az igazgatóságon ünnepséget rendeztek, amelyen megjelent *Sebestyén Nándorné,* az OBT elnöke, a Béke Világtanács alelnöke, és *Oroszi László,* a VIII. kerületi pártbizottság titkára is.

Sebestyén Nándorné méltatta a vasutas békeaktivisták tevékenységét, majd a békecsoport tizenhét tagjának átadta a *Magyar Békemozgalom Emlékplakettjét.*

(s)



Sebestyén Nándorné méltatja az aktivisták tevékenységét

Tanulók napja Békéscsabán

A békéscsabai körzeti üzemfőnökségen immár hatodik alkalommal rendezték meg a vasútforgalmi szakközépiskola tanulóinak napját, azzal a céllal, hogy megkönnyítsék a munkahelyi beilleszkedést.

Június 27-én találkozott az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetőivel a 27 szakközépiskolai tanuló. *Valkó Pál* üzemfőnök tájékoztatta őket az üzemfőnökség munkájáról és az elhelyezkedés lehetőségeiről. Utána a fiatalok számoltak be a gyakorlatokon szerzett tapasztalataikról.

Ebéd után városnézéssel folytatódott a program. Megtekintették a Gabona Múzeumot és a megyei Munkácsy Mihály Múzeumot, ahol részletes tájékoztatást kaptak a város és a megye néprajzáról. Ezután játékos vetélkedőt rendeztek, amelyen a jövő vasutasai széles körű általános műveltségről adtak számot. Délután a MÁV KISZ-esei vendégelték meg a tanulókat, s beszélgettek az ifjúsági mozgalom aktuális kérdéseiről.

Zacharidesz Jánosné

Jubileumi vetélkedő szocialista brigádoknak

(Folytatás az 1. oldalról)

resszusi és felszabadulási munkaversenyben elért kiemelkedő eredményeikkel a szolgálati helyek, és azon belül a brigádok részt vehetnek a munka hatékonyságát segítő vetélkedősorozatban, amelyen magas szintű erkölcsi és kiemelt anyagi elismerésben részesülhetnek. *A vetélkedő valamennyi szolgálati helyen szervezhető, ahol a vezetői testület és a szocialista brigádok azt elhatározzák és magukénak vallják a már megfogalmazott főbb célkitűzéseket, és azok megvalósítására konkrét vállalásokat tesznek.*

A vetélkedőn való részvételt a szolgálati helyek — az előzetes kötelezettségvállalásukkal együtt — 1984. augusztus 15-ig jelentsék be a közvetlen felügyeletet ellátó szerveknek (vasútigazgatóság, szakosztály). A vetélkedőn a brigádok részvétele önkéntes. A feladattervben részükre meghirdetett célkitűzések teljesítésével vesznek részt a munkaversenyben.

A szolgálati helyen belül a brigádok vetélkedője a munkában elért többleteredményeken, illetve szakmai, politikai ismereteken alapul. A brigád gazdasági, termelési eredményei a vetélkedőn 70, a szellemi kérdésekre adott válaszok 30 százalékos arányt képviselnek. *A vetélkedőn a brigádokat öttagú csapatok képviselik.*

A vetélkedőn eredményesen szereplő brigádokat a szolgálati helyek a 35. vasutasnap alkalmából soron kívül részesítsék *Élenjáró,* illetve *Kiváló brigád* kitüntetésben. A szolgálati helyeken tartott vetélkedőn az első helyezett brigád személyenként 5000, a második 3500, a harmadik pedig 2000 forint jutalomban részesül, amelyet a Vezérigazgatóság biztosít. A további brigádok jutalmazását a vasútigazgatóságok, illetve a szolgálati helyek biztosíthatják saját pénzügyi fedezetükből. A szolgálati helyek vetélkedőjén, ha legalább 25 brigád vesz részt, a Vezérigazgatóság az első három helyezett jutalmát, ha 15—24 brigád vesz részt, az első két helyezett jutalmát, ha pedig 5—15 brigád vesz részt, az első helyezett jutalmát központilag finanszírozza.

A brigádok részére szervezett helyi vetélkedők után 1985 júniusában a szolgálati helyek vesznek részt szervezett vetélkedőn, amely szakszolgálati elődöntőből, majd országos vasútüzemi döntőből áll. Az elődöntők szervezése az igazgatóságok, illetve az érintett szakosztályok feladata. Az országos döntőn 19 csapat vesz részt.

A vasutasok országos jellegű *kongresszusi, jubileumi, termelési, szakmai vetélkedőjét 1985 júliusában rendezik* a 35. vasutasnap keretében Budapesten. Az országos döntőn való részvétel a szolgálati helyek magas szintű gazdasági munkáját, az ott dolgozó vasutasok áldozatkészségét, hivatásszeretetét is tükrözi, ezért mind az érintett szolgálati helyek, mind pedig a versenyző csapatok tagjai megkülönböztetett elismerésben részesülnek.

Az első helyezést elért csapat tagjai *30 000 forint jutalmat,* az általuk képviselt szolgálati hely pedig *20—30 millió forint pénzügyi keretet* kap soron kívül a szociális ellátás fejlesztésére. A második helyezett csapat tagjai *25 000 forint* jutalomban részesülnek. Az általuk képviselt szolgálati hely pedig *10 millió forintot kap* soron kívül, szintén szociális célokra. A harmadik helyezett csapat tagjainak jutalma *20 000 forint,* a szolgálati hely pedig *8 millió forintot kap.*

A 4., 5., 6., 7. és 8. helyezést elért csapatok tagjainak jutalma *15, 10, 8, 7 és 6 ezer forint jutalom,* szolgálati helyeik pedig szociális célok megvalósítására *nyolc-, hat-, öt-, három-, kettő-, illetve egymillió forint jutalmat kapnak.*

Az országos döntőn résztvevő, de az elődöntőből tovább nem jutó 11 csapat tagjai *ötezer forint* jutalomban részesülnek, a szolgálati helyeik pedig *500 ezertől egymillió forintig terjedő soron kívüli pénzügyi keretet kapnak* szociális célokra. Ezeken kívül további díjazásokra és elismerésekre is sor kerül. (A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny, valamint vetélkedősorozat feltételeit és a részletes tudnivalókat a *MÁV Értesítő* közli.)

Tudósítóink írják

Megélénkült a jubileumi verseny

Az országszerte tavaly kibontakozott és a jövő év végéig tartó jubileumi munkaversenynek újabb lendületet adott a párt iránti bizalom erősödése, a XIII. pártkongresszus időpontjának közeledése. Ezt tükrözik a különböző szolgálati helyekről szerkesztőségünkbe érkező számban is egyre gyarapodó levelek, tudósítások.

Rákosrendezőről írja a *Tyereskova II.* szocialista brigád nevében — a brigád vezetőjeként — *Marticsek András* saruzó csapatvezető:

„A mi brigádunk a XIII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére úgy határozott, hogy munkaterületünkön *a rendezőpályaudvari kocsitartózkodási időt átlagosan egy órával csökkentjük.* Ezért vállaljuk a fogadóvágányainkon szétrendezésre váró vonatok 4 órás normaidejének 3 órára való csökkentését. Munkánkat ennek megfelelően úgy szervezzük, hogy az érkezéstől a szétrendezés időtartamáig egyetlen vonat se álljon három óránál többet.

Igyekezetünk természetesen csak akkor lenne igazán eredményes, ha a *mozdonyvezetők* például vállalnák, hogy tevékeny közreműködésükkel mozdonyaik szolgálatonkénti kilométer-teljesítményét egy órára eső teljesítménnyel növelnék. *A forgalom szabályozásában részt vevők* ugyanakkor felajánlhatnák, hogy a napi engedélyre várások időtartamát átlag egy órával csökkentik. Fontos lenne továbbá, hogy *a mozdonyok napi vizsgálatát, javítását végző szocialista brigádok* napi egy órával csökkentsék a vontatójárművek műhelybeli tartózkodási idejét. Az *üzemirányítók* brigádjai mindehhez a gépre, illetve vonatra várások időtartamának napi egyórás csökkentésére tehetnének vállalást és így tovább . . .”

Szolnokon a *Mező Imre* nevét viselő 45 tagú kollektíva — a MÁV kiváló brigádja — tett értékes felajánlást a jubileumi munkaversenyben a XIII. pártkongresszus tiszteletére. Erről *Kaló Gábor* brigádvezető küldött tudósítást szerkesztőségünknek. Ezek szerint a szolgálati főnökségen a leggazdaságosabb üzemeltetés céljából már korrigált anyag- és energiaköltségeket nem lépik túl, vállalják a kocsitartózkodási idő bázishoz viszonyított csökkentését, a korszerű, nagyteljesítményű gépek, mozdonyok hatékonyabb kihasználását, az utasok gondos tájékoztatását, az utasterek, várócsarnokok, vasútikocsik tisztaságának és a személyszállító vonatok pontos, menetrend szerinti közlekedésének biztosítását.

A körzeti üzemfőnökség gazdasági vezetői, reszortosai a jó munkához szükséges feltételek megteremtésével járulnak hozzá vállalásaink sikeres teljesítéséhez — fejeződik be a tudósítás.

A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemből küldött levélben — melyet *Zeltner Imre* szb-titkár írt alá — a július 9-én tartott *munkásgyűlés határozatáról olvashatunk. Előzményként megemlíti a levélíró, hogy az év első felében, a jubileumi munkaverseny lendülete eredményeként terven felül sikerült legyártani a MÁV részére két betonaljas kitérőt, valamint a Metro részére hét, ágyazatnélküli kitérőt. Ebben az időszakban a Kelenföldi pályaudvar rekonstrukciójához szükséges további kitérőket is határidő előtt* készítették el az üzemben. Most pedig — a XIII. pártkongresszus tiszteletére mintegy *10 millió forint értékű pótfelajánlás született.*

Ennek értelmében az üzem dolgozói vállalják a MÁV kiemelt terméktervének december 15-re való teljesítését, illetve az éves terv 1 százalékos túlteljesítését, az Úttörővasút részére 14 db 34,5 kg-os kitérő, valamint a dunaföldvári vasúti híd pályaépítéséhez szükséges hid-geók legyártását szeptember 30-i határidővel.

A *szombathelyi körzeti üzemfőnökség* dolgozói, szocialista brigádjai *rendkívüli tanácskozást* tartottak július 5-én reggel a szetárfőnökség tanácstermében — írja *Sz. Jakab István* tudósítónk. — *Müller László* üzemfőnök áttekintette a múlt év szeptembere óta tartó jubileumi verseny eddigi eredményeit — melyek nyomán elsők lettek az őszi forgalmi versenyben, majd elnyerték a *Kiváló Körzeti Üzemfőnökség* címet, hozzá a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezte elnökségének Vörös Vándorzászlaját —, majd az üzemfőnök elismeréssel állapította meg, hogy ebben az esztendőben *a brigádok már 2433 óra társadalmi munkát végeztek.* Ennek során kitakarítottak 176 személykocsit, és 220 tehervagon futójavítását végezték el.

A rendkívüli tanácskozáson *újabb felajánlások születtek a XIII. pártkongresszus tiszteletére.* Meggyes Mihály például, a *Szaljut 4* brigád vezetője 44 társadalmi munkaórát vállalt az új kocsijavító építésénél , ezenkívül több eszköz elkészítését vállalta brigádja nevében a Haladás VSE részére. *Horváth Imre* a Petőfi Sándor brigád képviseletében az utastájékoztató eszközök javítását, illetve felújítását ajánlotta fel. *Ambrus István* hetedmagával sürgős motorjavítások elvégzését ígérte többletként. Borosán István új technikai megoldások kivitelezésére tett felajánlást bizonyos alkatrészek hiányának kiküszöbölésére.

Végezetül álljon itt egy levélrészlet a dunakeszi járműjavítóból. *Bősz Mária* KISZ-titkár azt írja többek között, hogy a tőkés importnál 9 millió, a szocialista importnál 8 millió forint kiváltását, megtakarítását teszik lehetővé a jubileumi verseny résztvevői az üzemben megtervezett és gyártott anyagok révén.

„A verseny főbb célkitűzései: az idei főjavítási és fővizsga terv maradéktalan teljesítése mellett öt, fekvőhelyes kocsi elkészítése, illetve olyan félkészállomány elérése, hogy 1985. május 30-ig még 20 fekvőhelyes kocsi is elkészülhessen” — olvasható a levélben.

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (3.)

Rugalmas(?) munkaidő

Az elmúlt években mind több, főleg központi szolgálati hely kollektívája javasolta a rugalmas munkaidő bevezetését. Nem tudjuk, hogy akik kérték, mennyire vannak tisztában a rugalmas munkaidővel, annak eljárási szabályaival és adminisztrációs kötelezettségeivel?

Bizonyára voltak, akik úgy gondolták, hogy a rugalmas munkaidő egyet jelent a laza munkavégzés legalizálásával, az ellenőrizhetetlen távollétek igazolásával. Éppen ezért indokolt, hogy megvizsgáljuk a rugalmas munkaidő jogi és eljárási természetét.

A *Munka Törvénykönyvének* végrehajtási rendelete (MtV 42. §. [2] bekezdése) lehetővé teszi a napi munkaidő kezdő és befejező időpontjának rugalmas módon történő megállapítását.

A bevezetés feltételei

A munkaidő beosztása a kollektív szerződésekre tartozik, *így a rugalmas munkaidőt a MÁV kollektív szerződésének felhatalmazása alapján a helyi függelékekben lehet alkalmazni.* Mindenekelőtt világosan kell látni, hogy a rugalmas munkaidő alkalmazása nem változtatja meg a munkajogi szabályok előírásait, ezeket — mint például a törvényes munkaidő ledolgozását, a túlmunka elrendelését és megváltását, a napi pihenőidő minimális tartamát stb. — változatlanul be kell tartani. Ugyancsak változatlanul alkalmazni kell a MÁV kollektív szerződés előírásait is.

Jelenleg többfajta rugalmasmunkaidő-rendszer alkalmazható, ezért az egységes alkalmazás érdekében vezérigazgatói utasításban rögzítették az alapelveket és a főbb eljárási szabályokat. A végrehajtási utasítás megjelent a *MÁV Értesítő* 1984. évi 21. számában. Az utasításban a súlyponti kérdéseket kötelező jelleggel írtuk elő, ezen változtatni nem lehet, ugyanakkor más területen bizonyos mozgási lehetőséget, eltérést biztosítottunk a helyi kollektívák számára. Ezen utasítás keretei között kell helyi szinten felépíteni a rugalmas munkaidő konkrét szabályozását a helyi függelékben és helyi végrehajtási utasításban.

A MÁV-nál alkalmazott rugalmasmunkaidő-rendszer egyszerűsítve azt jelenti, *hogy a kötelezően ledolgozandó törzsidőn kívül a dolgozó választja meg a munkavégzésének kezdő, illetőleg befejező időpontját,* és a dolgozónak kell ügyelnie, hogy a megengedett eltérés lehetősége mellett teljesítse a havi kötelező munkaidőt.

A rugalmas munkaidő bevezetése nem kötelező, helyileg kell dönteni erről, valamint be kell határolni az adott üzem területén az alkalmazásra kerülő munkaterületeket, munkaköröket.

A bevezetés feltétele: *az időrögzítő berendezés megléte, és a közvetlen felügyeleti szerv előzetes engedélye.* Az előbbi feltételt maga a MÁV kollektív szerződés írja elő. E nélkül rugalmas munkaidőt alkalmazni egyáltalán nem lehet. A közvetlen felügyeleti szervnek nem e feltétel meglétét kell vizsgálni, hanem azt, hogy a kérdéses munkakörökben a munka természete engedi-e a rugalmas munkaidő alkalmazását. Természetes, hogy a forduló, illetőleg az utazó szolgálatos dolgozóknál nem alkalmazható a rugalmas munkaidő. A munkáltatónak a rugalmas munkaidő alkalmazása esetében is biztosítania kell a megfelelő munkakörülményeket, ezért előre gondoskodni kell ezekről is — így a fűtésről, világításról, helyiségek zárásáról, őrzéséről stb.

Az engedély birtokában — amelyet a közvetlen felügyeleti szerv adhat — a kollektív szerződés helyi függelékében rögzíteni kell azoknak a dolgozóknak a munkaköreit, akik számára a rugalmas munkaidő bevezetésre kerül, valamint a rájuk vonatkozó munkaidőkereteket is. Az időtartamok megállapításánál figyelembe kell venni, hogy a munkaközi szünetet változatlanul a munkaidő megszakításával kell biztosítani. *Meg kell határozni 6—20 óra között a 12 órás üzemidőt, amikor az üzem területén munkát lehet végezni.* Az időtartam meghatározásánál figyelembe vettük a napi munkaidő maximális (12 óra), illetőleg a napi pihenőidő minimális tartamára (11 óra) vonatkozó előírásokat.

Törzsidő és peremidő

Az üzemidőt két részre kell osztani: *törzsidőre és peremidőre.* A törzsidőt — amelynek minimális tartama 5 óra (pénteken 4 óra) — reggel 8 óra és délután 15.30 óra (pénteken 8 órától 14 óráig) között kell elhelyezni.

Viszonylag magas törzsidőt írtunk elő annak biztosítására, hogy a munkaidő döntő része a legnagyobb munkaintenzitású időben — a délelőtti, illetőleg a kora délutáni órában — kerüljön ledolgozásra. A MÁV-nál általában ugyanis nem képzelhető el, hogy a dolgozó önkényesen a nap bármely szakában végezze munkáját, hiszen szükség van a munkatársakkal való együttműködésre.

A törzsidő és peremidő végpontjai közé esik a peremidő. Itt ugyancsak rögzíteni kell az úgynevezett eszmei munkaidőt, amely a jelenlegi merev munkaidőnek megfelelő időpontokat jelenti. Ezeket az időpontokat kell felhasználni minden olyan esetben, amikor a rugalmas munkaidőt az alapelőírásoktól eltérően kell alkalmazni. Ugyanakkor a dolgozók tájékoztatására is szolgál.

A törzsidőben a munkahelyen kell munkát végezni az igazolt, valamint a hivatalos távollétek kivételével. A peremidőben történő szabad mozgás a dolgozónak tág lehetőséget biztosít a magánügyeinek intézésére, *ezért ilyen célból törzsidőben a munkahelyről eltávozni csak elkerülhetetlen esetekben, a szolgálati felettes előzetes engedélyével lehet.* Az így kiesett munkaidőt a későbbiek folyamán a peremidőben kell pótolni.

Egész napi, illetőleg tört napi hivatalos távollétek történhetnek törzsidőben és peremidőben is. Hivatalos távollétek esetében az elszámolás alapját az eszmei munkaidőből ténylegesen kiesett munkaidő képezi. Ez teljesen megfelel a jelenlegi gyakorlatnak.

Hasonlóképpen kell eljárni azoknál az igazolt távolléteknél, amelyekre valamely jogszabály átlagkeresettel történő térítést ír elő, *például kötelező orvosi vizsgálat.* Az igazolt, de munkabérre nem jogosító távollétek esetében a hiányzó munkaórákat természetesen pótolni kell.

A lehetőségekhez képest kerülni kell, hogy a törzsidőben társadalmi szervezet javára munkát végezzenek. Természetesen elkerülhetetlen esetben, például a kollektív szerződés éves beszámolója, mely tartama miatt átnyúlhat a törzsidőre is, igénybe vehető a törzsidő a szolgálati felettes előzetes engedélyével.

A törvényes munkaidőt e rendszerben is teljesíteni kell, azzal az eltéréssel, hogy bizonyos különbözetet (± — 12 óra) kiegyenlítés céljából a következő hónapra — nem évre — át lehet vinni. A +12 órát meghaladó többletórát — a munkáltató által kötelezően elrendelt munkavégzés kivételével — hó végén törölni kell. Ha pedig a dolgozó mínusz 12 óra különbözetnél kevesebb órát teljesített, akkor a munkabére is csak annak arányában fizethető. Ezzel a dolgozó megfelelően ösztönözve van arra, hogy a munkaidejét teljesítse.

Fontos szabály, hogy a dolgozó a peremidőben végzett többletórákból nem biztosíthat magának plusz szabadnapot, például szabad pénteket.

A munkáltatónak megvan a lehetősége, hogy a rugalmas munkaidőt illetően kötelezze a dolgozót az eszmei munkaidő teljes ledolgozására.

Ezzel a lehetőséggel azonban nem szabad visszaélni, csak a munkafeladatok sürgős végzésére lehet alkalmazni. Ilyenkor a többletunkaidőt, amelyet már peremidőben nem lehet kiegyenlíteni, át lehet vinni a következő hónapra.

A túlmunka értelmezése

A rugalmas munkaidőben a túlmunkát fogalmilag a jelenlegi munkaidőre vezették vissza, ami nem más, mint a munkáltató által elrendelt eszmei munkaidőn felüli munkavégzés. Nyilvánvaló, hogy a peremidőben önkéntesen végzett munka nem túlmunka.

Az elrendelt óra mennyiségének a hónap végén is jelentkeznie kell ahhoz, hogy a túlmunka megváltásra kerüljön. A hó végén felmerült túlmunka megváltásaként fizikai dolgozó esetében megfelelő díjazást, vagy kérésére azonos tartamú szabad időt, nem fizikai dolgozónál pedig azonos tartamú szabad időt kell biztosítani. A szabad idővel történő megváltás esetében plusz szabadnap is adható.

A rugalmas munkaidő a jelenleginél fokozottabb adminisztrációs és ellenőrzési feladatot jelent a munkáltató számára. *Felelőtlen eljárások igazolására nem lehet felhasználni, ezért az előírások megszegésére külön szankciókat írtunk elő.* E szankciók feladata, hogy ösztönözzék a dolgozót az utasításban előírtak maradéktalan betartására, a vezetőt pedig a fokozottabb ellenőrzésre. A szankciók lényege pedig, hogy automatikusan kizárják a dolgozót, illetve a szolgálati főnökséget a rugalmas munkaidő kedvezményéből.

A rugalmas munkaidő szabályait megsértő dolgozót első esetben írásban kell figyelmeztetni, második esetben 6 hónapra, újabb szabálysértés esetében pedig határozatlan időre ki kell zárni a rugalmas munkaidő kedvezményéből és rá a merev munkaidőt kell alkalmazni. Ez egy év után — ha a büntetés céljára tekintettel indokolt — megszüntethető.

Tekintettel arra, hogy a rugalmas munkaidő bevezetését az utasítás a munkáltatói jogkörbe utalja, e szankciók ellen a dolgozó munkaügyi vitát nem kezdeményezhet.

Mennyire rugalmas az ismertetett rendszer? Erre természetesen a gyakorlat fog választ adni. Annyi azonban bizonyos, hogy ez előre lépést jelent a jelenlegi merev szabályozásnál. Előreláthatólag a MÁV területén nem érint nagy tömegeket, hiszen főleg az adminisztratív, „szellemi” munkaterületeken vezethető be. A bevezetés célja pedig, hogy e nehezen mérhető teljesítményű munkaterületeken is az eredményorientált munkavégzés váltsa fel a jelenleg sok helyen csupán jelenlétre korlátozódó munkavégzést.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk)

Országszerte megünnepelték a 34. vasutasnapot

BUDAPEST:

Külföldi vasútigazgatók a meghívott vendégek között

A budapesti vasútigazgatóság az idén július 6-án a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartotta meg a központi vasutasnapi ünnepségét. Az elnökségben helyet foglalt *Gál János*, az MSZMP VIII. kerületi bizottságának első titkára, *Varga Júlia*, a KISZ VIII. kerületi Bizottságának titkára, *Mészáros András*, MÁV vezérigazgató-helyettes. A külföldi vasútigazgatóságok közül ott volt: *Stanislaw Pachota* a krakkói vasútigazgatóság főigazgatója, *ing. Hermann Demmler*, a DR drezdai vasútigazgatóság főigazgatója, *dr. Rudolf Köhrer* udvari tanácsos, a bécsi vasútigazgatóság elnökhelyettese, *Vladimir Oravecz*, a CSD keleti vasútigazgatóság első igazgatóhelyettese.

A megjelenteket *dr. Mészöly Ferenc*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára köszöntette, majd *Tongori Imre* igazgató mondott ünnepi beszédet. Örömmel közölte, hogy az igazgatóság maradék nélkül teljesítette személyszállítási bevételi tervét. Arról is szólt, hogy az igazgatóság vasutasainak többsége becsülettel, odaadással látja el feladatát. Ugyanakkor kitért a hiányosságokra is.

Tongori Imre az elkövetkező hónapok feladatairól szólva utalt a menetrendszerűség javítására, a szállítási tervek maradéktalan teljesítésére, és említette azokat a tényezőket, amelyek a MÁV és a vasutasok boldogulását segítik elő.

Az igazgatóság vezetőjének ünnepi beszéde után elsőnek Gál János üdvözölte a vasutasokat, majd kifejtette, hogy ennek az ágazatnak kulcsszerepe van a népgazdaság egészében.

A külföldi vendégek közül előbb Hermann Demmler, majd dr. Rudolf Köhrer köszöntötte az ünneplő budapesti vasutasokat. Rámutatott, hogy két különböző társadalmi rendszerű ország között is lehet jó együttműködés. Ennek iskolapéldájaként említhető a MÁV és az ÖBB közötti kapcsolat.

Ezután került sor a kitüntetések átadására, majd *Oszvald Marika* és *Straub Dezső*, a Fővárosi Operett Színház tagjai szórakoztatták a résztvevőket.

(séra)

A nemzetközi munkaversenyben élenjáró kollektívák kitüntetése

A Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Kollektívája címmel tüntették ki a július 5-én rendezett vasutasnapi ünnepségen a záhonyi üzemigazgatóságot. A kitüntetést, — amelyet az idén először adományoztak — a KGST tagállamok szakszervezetei alapították.

Az ünnepségen jelen volt *Klézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettes, *Bánóczi Gyula*, a megyei pártbizottság titkára és *Tóth Géza*, az SZMT vezető titkára, valamint a szovjet és a csehszlovák vasutak képviselői is.

Tóth Géza ünnepi beszéde után Klézl Róbert miniszterhelyettes méltatta az üzemigazgatóság dolgozóinak a már húsz éve tartó nemzetközi munkaversenyben elért eredményeit, a határforgalomban kifejtett tevékenységet. A miniszterhelyettes ezután, *dr. Szabó Miklóssal*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetőjével együtt átadta a kitüntetést *Rigó Zoltán* üzemigazgatónak. Ugyancsak az ünnepségen adták át a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Brigádja kitüntetést a *Váci Mihály* (Eperjeske állomás), és a *Baross Gábor* (gépesített rakodási főnökség) brigádoknak. A Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Dolgozója kitüntetést kapta az Eperjeske állomáson dolgozó *Ragyák László* és *Pöhaczker Attila*, az szb munkatársa.

Az üzemigazgatóság a kitüntetéssel együtt 170 ezer forintot kapott, amelyet a nemzetközi munkaversenyben élenjáró dolgozók között osztottak el.

Ugyancsak a nemzetközi munkaversenyben kiemelkedő eredményt elért munkáért kapott kitüntetést a szerencsi körzeti üzemfőnökség is. Az ebből az alkalomból tartott kibővített bizalmi testületi ülésen *Major Károly* üzemfőnök adott tájékoztatást munkájukról, majd *dr. Szabó Miklós* osztályvezető adta át a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Kollektívája kitüntetést a KÜF vezetőinek. A sárospataki *Kilián György* szocialista brigád a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Brigádja kitüntetésben részesült.

Hernádi István vasútigazgató elismerését fejezte ki az üzemfőnökség dolgozóinak és a brigádnak.

SZEGED:

Egész napos program a Szegedi VSE sporttelepén

A 34. vasutasnapot gazdag programmal köszöntötték a szegedi vasutasok. Az igazgatóság központi ünnepségét július 7-én, szombaton rendezték meg Szegeden, az SZVSE sporttelepén. Reggel fél 9-től a vasutas fúvószenekar adott térzenét. Az ünnepség egy órával később kezdődött. Ekkorra már jóval több mint ezer vasutas, családtag, nyugdíjas és vendég foglalt helyet a stadion lelátóján. A résztvevőket — köztük az állami és társadalmi szervezetek képviselőit — *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte. Ünnepi beszédet *dr. Bartha László*, az MSZMP Csongrád megyei Bizottsága gazdaságpolitikai osztályának vezetője mondott. Beszédében méltatta a vasutasok helytállását, a szakmájuk iránti elkötelezettséget, majd részletesen ismertette a vasútigazgatóság eredményeit. Az ünnepi beszédet követően *Lovász Lázár* igazgató kitüntetéseket, elismeréseket adott át.

Az ünnepség után színvonalas kulturális és sportprogram következett. A műsorban neves fővárosi művészek — *Bojtor Imre, Urbán Katalin, Sárosi Katalin, Mező Mari, Kassai Kati, Kemény Kázmér, Makraly Gábor, Heller Tamás* és *Tamási Eszter* — működtek közre. Az ünneplő vasutasok válogathattak a különböző látnivalók között: volt asztalitenisz-, sakk-, tekeverseny, női és férfi kispályás labdarúgás és számtalan szórakoztató játékos sport-vetélkedő. S aki közben megéhezett- beült a sporttelepen felállított sátrakba, ahol a *"vasutas mesterszakácsok"* bográcsban készült ízletes pörköltjét szolgálták fel, vagy felkereste az Utasellátó büféit. A pergő programok, az árusok sátrai igazi majálishangulatot teremtettek a pályán, ahol a késő esti órákig szórakoztak a vendégek.

A vasutasnapi ünnepség alatt több százan felkeresték azt a vasúttörténeti kiállítást is, amely a szegedi igazgatóság elmúlt 40 év alatti fejlődését mutatja be, s amelyet ez év őszén Szeged testvérvárosába, Odesszába küldenek egy megyei anyag részeként.

(gellért)

Színvonalas rendezvények a körzeti üzemfőnökségeknél

A vasutasok és családtagjaik a körzeti üzemfőnökségeken is gazdag kulturális és szórakoztató programokon vehettek részt. A vasutasnapi rendezvényekről tudósítóink beszámolói alapján készítettünk összeállítást.

Székesfehérvárott az üzemfőnökség, a pft és a szertárfőnökség dolgozóinak vasutasnapi ünnepségét a Vörösmarty Művelődési Házban rendezték július 6-án. Az ünnepséget, amelyen megjelentek az üzemfőnökség és a város vezetői, *Szeder János* szb-titkár nyitotta meg, majd *Rácz Alpár* üzemfőnök mondott beszédet. Méltatta a vasutasok helytállását, erőfeszítéseit, és az eddigi eredményeket. Elmondotta, hogy a KÜF dolgozóira a jövőben még nagyobb feladatok várnak, hiszen évi ötmillió tonna árut kell elszállítani. A jövőben nagyobb gondot kell fordítani a kulturáltabb személyszállításra és a nyereségesebb árufuvarozásra.

Az ünnepségen kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a munkában élenjáró dolgozóknak.

Kiskunhalason a vasutasnapi ünnepség szónoka *dr. Szabó Miklós*, a városi pártbizottság első titkára volt. Méltatta a vasutasok sokrétű, nehéz munkáját, és a város vezetői nevében kívánt további sikereket az üzemfőnökség 2500 vasutasának és családtagjának.

Ónódi János üzemfőnök a szolgálati helyek és szocialista brigádok felajánlásait ismertette, amelyeket a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny sikere érdekében tettek. Ezt követően kitüntetéseket adtak át az élenjáró dolgozóknak.

Vasárnap, a vasutasok és családtagjaik Kunfehértón ünnepelték a vasutasnapot. Térzenével kezdődött a program, majd sportvetélkedők és különféle versenyek tették emlékezetessé ezt a napot.

Békéscsabán már június elején megkezdődött a felkészülés a vasutasnapi ünnepségekre. Június 9-én *Ki tud többet Magyarországról* címmel rendeztek vetélkedőt a szocialista brigádok részére, június 27-én pedig szakközépiskolásokat fogadtak az üzemfőnökség vezetői és KISZ-es fiataljai.

A csomóponti ünnepséget július 6-án tartották a vasutasok művelődési házában. *Dr. Ábrahám Béla*, a városi pártbizottság első titkára köszöntötte az üzemfőnökség dolgozóit. Utána kitüntetéseket adtak át.

Az ünnepségsorozat július 10-én fejeződött be. Ekkor *Valkó Pál* üzemfőnök fogadta a körzeti üzemfőnökség új vasutas tisztjeit.

A győri körzeti üzemfőnökség vasutasnapi ünnepségét az Arany János Művelődési Házban rendezték. Sokan részt vettek a már hagyományos győrcsallóközi baráti találkozón, amelyen a dunaszerdahelyi szakszervezeti együttes mutatta be nagy sikerrel folklórműsorát. Július 7-én az osztrák fúvószenekar adott műsort a helyi vasutaszenekarral együtt *Győrött*, az állomás előtti téren.

A bátaszéki üzemfőnökségen július 5-én emlékeztek a 34. vasutasnapra. Az ünnepségen megjelentek a pécsi igazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság képviselői is. *Csendes Gyula* üzemfőnök ünnepi beszéde után 17-en vehették át a Kiváló Dolgozó kitüntetést. Átadták a miniszteri és vezérigazgatói dicséreteket is. Hetvennyolcan a törzsgárda kitüntetés különböző fokozatait kapták.

Másnap szocialistabrigád-vetélkedővel folytatódott az ünnepségsorozat, majd szombaton gemenci kirándulással fejeződött be a vasutasnapi program.

Heves és Nógrád megye vasutasai is jó hangulatban ünnepelték a 34. vasutasnapot. *Hatvanban*, a Liszt Ferenc Művelődési Házban július 7-én rendezett ünnepségen Kassa vasútállomás meghívott dolgozói is részt vettek. *Somoskőújfalun* a község sportklubjában rendezett ünnepségen részt vettek a magyar—csehszlovák határ- és vámőrség tagjai, valamint versenytársuk, Fülek vasútállomás dolgozói. Ugyancsak jelen voltak az ünnepségen Salgótarján vendégei, a besztercebányai vasutasok, salgótarjáni kísérőikkel együtt.

Kisterenyén és *Nagybátonyban* is hasonlóképpen rendezték az ünnepséget. Az állomásfőnökök pénzjutalmat adtak át a legjobb munkát végző dolgozóknak. *Pásztón* az Ágasvár étteremben került sor az ünnepségre, vacsorával egybekötve, melynek költségeit az elmúlt év őszén végzett szüretelési pénzből fedezték.

SZOMBATHELY:

Állami és társadalmi vezetők köszöntötték a vasutasokat

A szombathelyi vasútigazgatóság központi ünnepségére július 6-án került sor a Sávária moziban. *Farkas Antal*, a Vas megyei Tanács közlekedési osztályának vezetője mondott beszédet. A járműjavító üzemi épülete előtt *Baranyai László* igazgató üzemtörténeti kiállítást nyitott meg.

Celldömölkön a művelődési központban rendezték meg július 5-én a körzeti üzemfőnökség, az építési főnökség és a szertárfőnökség közös ünnepségét. A színes, kultúrműsorral tarkított eseményen *Mikos László*, a városi pártbizottság titkára köszöntötte a vasutasokat.

A zalaegerszegi vasutasnapi ünnepséget július 6-án az oktatási központban tartották. A szónok *dr. Lendvai Miklós*, a városi pártbizottság első titkára volt, s megjelent az ünnepségen *dr. Kustos Lajos*, a városi tanács elnöke is.

A tapolcai körzeti üzemfőnökség ünnepsége a Batsányi János Művelődési Központban volt, ahol *dr. Mosdényi László*, a városi tanács elnökhelyettese méltatta a vasutasok munkáját.

Szakítottak a hagyományokkal a veszprémiek. Ezúttal nem a megyeszékhelyen rendezték meg központi ünnepségüket, hanem Pannonhalmán. Itt megjelentek a családtagok is, több mint kétszázan. Az eddig végzett munkáról *Horváth Ferenc*, a veszprémi körzeti üzemfőnökség vezetője számolt be. A szombathelyi igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken 5,5 millió forintot fizettek ki a kiemelkedő munkát végző vasutasoknak.

(Sz. Jakab)

A centenárium jegyében ünnepeltek a BKVH dolgozói

A BVKH dolgozói a 34. vasutasnapot együtt ünnepelték a hivatal fennállásának 100. évfordulójával. A Skála-Metróval közös, csupaüveg Marx téri irodaház harmadik emeleti konferenciatermében rendezett ünnepségen megjelent *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget *Szaka Józsefné*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Ajtai István* hivatalvezető mondott beszédet. Részletesen ecsetelte hogyan, milyen szervezeti formában dolgoztak a 100 esztendős BVKH jogelődjei, s melyek a ma feladatai. Az utóbbival kapcsolatban érdemes megjegyezni: a csaknem 600 dolgozót foglalkoztató hivatal 1600 belföldi vállalattal és 38 ország vasútjával van úgyszólván napi kapcsolatban.

Az ünnepség végén a MÁV vezérigazgatója és a hivatal vezetője kitüntetéseket adott át.

A vasutasnap és a centenárium alkalmából a BVKH közművelődési bizottsága a szocialista brigádok közreműködésével kézimunka-kiállítást rendezett. *A kiállításon ötven dolgozó 200 kézimunkáját mutatták be.* A BVKH, valamint a Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Bizottsága a legtöbb szavazatot kapott kézimunkák készítőit díjazásban részesítette. A díjakat szintén az ünnepségen adták át.

JÚLIUS 5-ÉN

Vámosgyörk—Gyöngyös között átadták a villamosított vonalat

Július 5-én, a 34. vasutasnapra ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének a *Vámosgyörk—Gyöngyös* közötti villamosított vasútvonalat. A Gyöngyös állomáson rendezett ünnepségen megjelent *Csárádi János*, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztályának vezetője és *Zombori Lajos*, a miskolci területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a fennállásának 650. évfordulóját ünneplő város több vezetője.

Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője avató beszédében elmondotta többek között, hogy hét hónap alatt készült el a 13 kilométer állomásközi és a 3,2 kilométer állomási felsővezetéki rendszer. Ezzel a miskolci vasútigazgatóság villamosított vasúthálózata 1136 kilométerre nőtt.

A 22 millió forint értékű villamosítási munkálatokat a hatvani villamos vonalfőnökség, a miskolci VVF füzesabonyi kirendeltsége, valamint a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség végezte. A vágányhálózat korszerűsítése és a magasperonok építése 30 millió forintba került.

Hernádi István a munkálatokban élenjáró dolgozókat, köztük *Bártfai Andrást, Pelyhe Gábort, Mihályi Józsefet* és *Pongrácz Gábort* igazgatói dicséretben részesítette. Többen pénzjutalmat kaptak. Ezután az igazgató a szalag átvágásával megnyitotta a Vámosgyörk—Gyöngyös közötti villamosított vonalat, és az első villanymozdony vontatta személyvonat elindult Vámosgyörk állomásra.

Szigetvári József



Ajtai István ünnepi beszédét mondja

(Laczkó Ildikó felvétele)

Tisztavatás a Keleti pályaudvaron

Tovább kell növelni a munka és a gazdálkodás hatékonyságát

Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató ünnepi beszéde



Dr. Bajusz Rezső köszönti az avatásra felsorakozott tiszteket

Július hetedike, szombat délelőtt: a Keleti pályaudvar érkezési csarnokában nőttön-nő a tömeg. Pattogó ritmusú zene szól, s az ünneplésre sereglő sokaság lassan zsúfolásig betölti a hatalmas helyiséget. Gyerekek és felnőttek, hozzátartozók, barátok és ismerősök várják kíváncsian vagy izgatottan a tisztavatás pillanatait; van, aki fényképezőgépével keresgéli a legalkalmasabb helyet az ünnepi aktus megörökítésére, akad, aki székre áll, hogy jobban lásson...

A 34. vasutasnap alkalmából megrendezett ünnepség tizenegy órakor veszi kezdetét: a zenekar indulót játszik, s a csarnokba bevonulnak a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetének nappali tagozatos hallgatói. Elöl a zászlóvivők haladnak, utánuk fegyelmezett sorokban s katonás léptekben a kék egyenruhás, fehérkesztyűs, tányérsapkás nők és férfiak.

Az ünnepség első aktusaként a centenáriumát megért Keleti pályaudvar falán emléktáblát avat fel Tongori Imre, a budapesti vasútigazgatóság vezetője. Ezt követően dr. Kun Dezső, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója köszönti a megjelenteket, az eseményre meghívott vendégeket, köztük *Klézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettest, *Oroszi Lászlót*, az MSZMP VIII. kerületi, és *Lugosi Györgyöt*, az MSZMP VI. kerületi Bizottságának titkárát, *Szemők Bélát*, a Vasutasok Szakszervezetének titkárát, *Győrffy Józsefet*, a Közlekedési Minisztérium pártbizottságának titkárát.

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója ünnepi beszédében azokról a feladatokról szólt, melyek a vasutasok, az újdonsült tisztek előtt állnak: a magyar vasút jelenéről, gondjairól, a hétköznapok teendőiről. Az elmúlt félévben, hangsúlyozta dr. Bajusz Rezső, a személyszállítási teljesítményekben minimális emelkedés volt, sajnos az áruszállításban a tervtől elmaradtunk. A járműjavító üzemek és az építőipari szervezetek azonban — anyagellátási és munkaerőgondjaik mellett is — teljesítették javítási és fenntartási feladataikat. Jól haladtak a pályakorszerűsítési, valamint egyéb beruházási munkák, s a vasutas dolgozók erőfeszítésének köszönhetően a bevételek a tervezett szinten maradtak.

A második félévben — mutatott rá a vezérigazgató — *tovább kell növelni a munka és a gazdálkodás hatékonyságát.* Kezdeti eredmények mutatkoznak a vasút új üzletpolitikai koncepciójának megvalósításában. Egyre többen értik meg a vasutas dolgozók közül, hogy a MÁV egész tevékenységének, üzletpolitikájának, tarifarendszerének, a szállítófelekkel való kapcsolatának, valamint a szolgáltatások fejlesztésének is ezt a célt kell szolgálnia. A személyszállításban most *azt kell szorgalmazni, hogy minél több utas vegye igénybe a vasutat.* Ehhez mindenekelőtt javítani kell a szolgáltatások színvonalát, növelni a vonatok utazási sebességét, jobban betartani a menetrendeket, s általánossá tenni a közönség udvarias, tisztességes kiszolgálását. Emellett tervezzük, hogy fokozatosabban bekapcsolódunk a belföldi és nemzetközi idegenforgalomba, s a személyvonatok közlekedési rendjét az igényekhez igazítjuk, miközben többfajta utazási kedvezményt is rendszeresítünk.

Ami pedig az áruszállítást illeti — mondotta dr. Bajusz Rezső — *a legfontosabb cél fuvarpiaci helyzetünk megszilárdítása.* Fel kell kutatni azokat a területeket, ahol vasúti szállításra alkalmas áru van, s azokat jól, pontosan, s főként hatékonyan kell elszállítani. A vasút nemzetközi versenyhelyzetét elsősorban azzal lehet erősíteni, ha a fuvarozási határidőket betartjuk, ha üzletpolitikai kedvezményeket adunk, ha a kapcsolatainkat bővítjük.

Vasútüzemünk jelene és jövője szempontjából — figyelmeztetett végezetül a vezérigazgató — *egyaránt létkérdés a teljesítmények növelése, a belső tartalékok feltárása, az anyaggal és energiával való ésszerű és takarékos gazdálkodás, a nagy mértékű állóeszközök kapacitásának jó kihasználása.* Bízom abban, hogy minden vasutas dolgozó érzi a felelősség súlyát és megállja a helyét munkaterületén. Tisztté avatásukra váró munkatársaink, akik eddig vasutashoz méltó fegyelmezettséggel emelték szakmai tudásukat, értik és érzik ennek jelentőségét. Elkötelezték magukat e szép, de nehéz munka iránt és szorgalmas tanulással immár megszerezték a magasabb szintű munka végzéséhez szükséges ismereteket. A tudás mellé alakítsák ki magukban azt a felelősségérzetet, fegyelmet, hivatástudatot, amellyel az elődeik kivívták a vasutasság becsületét. E gondolatok jegyében *Önöket vasúti tisztté avatom!*

Kilencvenhét végzett hallgató hallgatta ezeket a szavakat, kilencvenheten készültek életük egyik igen fontos, s emlékezetes pillanatára, a fogadalomtételre. Közülük négyen főintézőként, tizenheten intézőként, negyvennyolcan főtisztként, huszonnégyen pedig tisztként a MÁV kötelékében, négyen pedig a GYSEV-vezérigazgatóság intézőjeként és tisztjeként álltak feszes vigyázzban, emelt fővel, amikor felcsendült a *Szózat* dallama. S a „Hazádnak rendületlenül" zenéjétől kísérve harsányan zengett az eskü.

Utána szalagozásra került a sor. Előbb a végzős hallgatók képviselői, majd *Molnár Gábor* a Keleti üzemfőnöke kötött szalagot az intézet zászlajára. Aztán az emelkedett pillanatok múltával, szép látványként, a felavatott tisztek a Radetzky-indulóra fegyelmezett sorokban kivonultak a csarnokból és a Keleti Utasellátó éttermében részt vettek azon az ebéden, amelyet a MÁV vezérigazgatója adott részükre. Az ebéden *Szemők Béla* és *Klézl Róbert* mondott pohárköszöntőt.

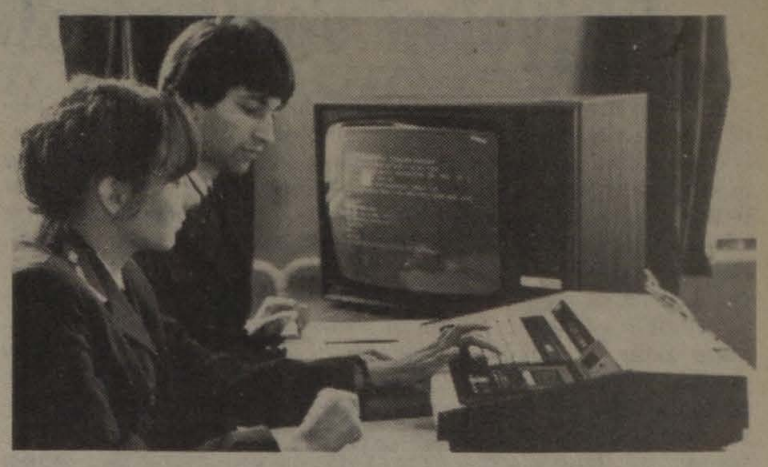
T. I.

Számítógépek az oktatásban

Számítástechnikai bemutató oktatást tartottak július 3-án a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben. Előzetesen *Fodor István* igazgatóhelyettes elmondta, hogy a MÁV Vezérigazgatóság *egy millió forinttal járult hozzá a labor felszereléséhez.* A szakemberek pedig jól gazdálkodtak a rájuk bízott összeggel, hiszen 560 ezer forintért 10 HT 80-as típusú személyi számítógépet vásároltak, amelyek mágnesszalaggal működnek és tévékészülékkel, illetve monitorral összekapcsolhatók. Ezenkívül vettek egy Komtek típusú fejlesztő /tanári/ számítógépet, amely a többinél lényegesen nagyobb kapacitású. *A labor teljes felszerelése mintegy 1,2 millió forintba került.* Így mindaz, ami még egy évvel ezelőtt csupán terv volt, ma már valóság.

Fodor István külön is köszönetet mondott a MÁV Vezérigazgatóságnak az anyagi támogatásért, valamint *Kálesz Ferenc, Dóri Béla* gyakorlatvezetőnek, és *Ferenczi Zoltánnak*, akik mindhárman a Számítástechnikai Intézet dolgozói és sokat tettek azért, hogy a Tisztképzőből most kikerülő hallgatók is megismerkedhettek a számítástechnikai alapfogalmakkal. A tanév második félévében ugyanis 16 órás elméleti és 20 órás gyakorlati képzésben részesültek a leendő tisztek. Ez főként azért jelentős, mert a vasút igyekszik lépést tartani a kor követelményeivel és ma már a legnagyobb csomópontokon, irányítóközpontokban és a határállomásokon számítógépeket használnak a napi feladatok megoldásához. A szakemberek bizakodnak, hogy négy-öt éven belül minden szolgálati helyen és vasútállomáson alkalmaznak majd hasonló berendezéseket, amelyek könnyítik és gyorsítják az ott dolgozók munkáját.

Az előzmények ismertetése után a tanárok és gyakorlatvezetők feladatokat adtak a bemutató tanításon részt vevő hallgatóknak, akik izgatottan, de láthatóan élvezettel láttak hozzá a megoldáshoz. Munkájuk eredményeként a képernyőkön hamarosan számok, kódok jelentek meg, amelyek a kívülállók számára bizony nem sok információt közöltek. Csupán a tanárok helyeslő bólogatásából vagy segítő beavatkozásából lehetett következtetni arra: *ki mennyire érti a dolgát.* A számítógépek kiválóan alkalmasak a különböző szakmai programok feldolgozására. Színes tévén bemutatták a szakemberek, az F—1-es jelzési utasításra készült programot, amely jól szemléltette, hogy a mozdonyvezetők és a forgalmisták miként érzékelik a különböző jelzésrendszereket.



A hallgatók ismerkednek a számítógéppel

(Laczkó Ildikó felvétele)

A számítógépeket azonban nemcsak a szakmai ismeretek oktatásában alkalmazták, hanem jól hasznosították az angol nyelv tanításában is.

Nagy Erzsébet tanárnő elmondta, hogy a számítógépes nyelvoktatást szeptembertől rendszeresen, heti egy alkalommal beépítik a tanrendbe. A számítógépes módszer alkalmas a szókincsfejlesztésre.

A nyelvi feladványnál a képernyőn csupán apró csillagocskák jelezték a kitalálandó szöveg helyét. Mindössze a megadott cím nyújtott segítséget ahhoz, hogy milyen jellegű szavak találhatók a szövegben. A géptől természetesen lehet bármikor segítséget kérni, de ez sajnos pontlevonással jár. A hallgatók a tanult szavakat végigpróbálgatták és a gép a helyes megoldásnál a csillagok helyére beírta a keresett és odaillő szót. Így egyre kevesebb lett a csillag és lassan kibontakozott az értelmes mondat. Ez a példa is bebizonyította, hogy így érdekesebbé és vonzóbbá tehető a nyelvtanulás.

/csík/

Vasutas fúvószenekarok szegedi hangversenye

A szegedi területi szakszervezeti bizottság és a Petőfi Sándor Művelődési Ház közös rendezésében július 1-én Szegeden, a Széchenyi téren vasutas fúvószenekarok bemutató hangversenyét rendezték meg a békéscsabai, a kiskunhalasi és a szegedi zenekarok közreműködésével. A nagy sikerű hangverseny méltó bevezetője volt a 34. vasutasnap ünnepségsorozatának.

Arcok a tisztképzőből

BESZÉLGETÉS HÁROM VÉGZŐS HALLGATÓVAL

A 34. vasutasnap hetében véget ért a vizsgaidőszak a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet nappali tagozatán. Három végzős hallgatóval beszélgetek az intézmény falai között. Vidámak, felszabadultak, hiszen a nehezén már túljutottak. (Július 7-én tisztté avatásuk is megtörtént.)

Az Úttörővasúttól a nagyvasútig

A 21 esztendős *Varga Andrea* a Déli pályaudvaron dolgozott, mielőtt a tisztképzőbe jött. Kötődése a vasúthoz még az általános iskolából ered.

— Úttörővasutasként kezdtem. A jó tanulók közül választották ki azokat a diákokat, akik szolgálatot teljesíthettek Hűvösvölgyben. De előzetesen egy tanfolyamot kellett elvégezni, ahová esténként a tanítás után jártunk. Vizsgát is tettünk, mert csak ezután kezdhettük el ezt az érdekes, izgalmas munkát. *Sokan lemorzsolódtak közülünk, hiszen már ott kiderült, hogy ez a szolgálat nemcsak sok örömet jelent, de sok áldozatot is kíván.* Négy évet töltöttem az Úttörővasútnál, majd felvettek a Vasútforgalmi Szakközépiskolába. Innen pedig a Déli pályaudvarra kerültem, ahol forgalmi szolgálattevőként dolgoztam. Talán furcsán hangzik amit mondok: *azt tapasztaltam, hogy a gyerekek az Úttörővasútnál komolyan és fegyelmezetten végezték a munkájukat, több felelősséggel, mint manapság az egyes nagy pályaudvarokon dolgozók közül néhányan.*

— Mit nyújtott a tisztképzőben töltött 7 hónap?

— Korábban tíz hónapig tanulták itt a hallgatók ugyanazt a tananyagot, amit mi hét hónap alatt. Sőt nem is ugyanazt, hiszen nekünk két új tantárgyunk is volt, amit addig nem oktattak. A gyakorlati időt öt hónapra növelték. Ez idő alatt dolgoztam *Budaörsön, Bicskén, Biatorbágyon* és a *Déli pályaudvaron.* Csak aludtam, ettem és rohantam a szolgálatba. Valahogy így telt el a gyakorlati idő. Az elméleti oktatás színvonalas és érdekes, megfelelő alapot ad a további munkához. Sőt kedvet csinált a további tanuláshoz is. Én a győri Műszaki Főiskola üzemmérnöki karára szeretnék jelentkezni.

Hosszú volt az út a tisztképzőig

Domján József Érdről járt be az előadásokra. Amikor 1965-ben a vasúthoz került, segédmunkásként kezdte. Később váltókezelő lett az érdi állomáson. Ezt követte két év katonaság, majd 9 hónapos segédtiszti tanfolyam Ercsiben. Ezután forgalmi szolgálattevőként, rendelkező szolgálattevőként dolgozott. Közben a Vasútforgalmi Szakközépiskolában érettségizett. Domán József nagy utat járt be, amíg eljutott a tisztképzőig. Jelenleg 35 éves és három gyermek apja. Családot eltartani, gyermeket nevelni és tanulni, nem könnyű feladat. Mégis, hogyan sikerült?

— *Valóban nehéz, de nem lehetetlen* — válaszolja. — *A feleségem is a vasútnál dolgozik. Most tanul szolgálattevőnek. Nálunk természetes, hogy mindenki törekszik valamire, képezi magát. A 14 esztendős lányom a Vasútforgalmi Szakközépiskolába jelentkezett. Nővérem, sógorom szintén vasutas.*

Domján Józsefnek a mozgalmi munkára is jutott idő.

— Eleinte főként a szakszervezetben tevékenykedtem, később a pártban vállaltam feladatokat. Itt a tisztképzőben szervező titkárként munkálkodtam, és egyben helyettesítettem a párttitkárt is. Tennivaló akadt bőven, hiszen beszámoló taggyűlésekre készültünk, és a kerületi pártbizottsággal is tartottam a kapcsolatot. Szerencsére a marxista tárgyakból felmentést kaptam, mivel a marxizmus—leninizmus középiskolát már korábban elvégeztem. Így ezeket a lyukas órákat használtam ki és igyekeztem ellátni a rám bízott feladatokat.

— Számít-e valami lényeges változásra most, hogy elvégezte a tisztképzőt?

— Igen. Érdről áthelyeztek a budapesti igazgatóságra menetirányítónak, és ennek nagyon örülök. Új, izgalmas feladatnak ígérkezik. De a tanulást ezután sem hagyom abba. Már megkaptam az értesítést, hogy felvettek a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemre. És ha ezt is elvégeztem, utána a szakosító következik. Remélem lesz még hozzá erőm.

Dömötör István Dombóvárról jött a tisztképzőbe, ahol rendelkező forgalmi szolgálattevő volt. A szakközépiskola elvégzése után a vasúthoz ment dolgozni. Már gyermekkorában közeli kapcsolatba került ezzel a munkával. A nagyapja Dombóvár-Alsón szolgált vasútőrként. István gyakran vitte az ebédet a nagyapjának, és ezek a találkozások alkalmat adtak arra is, hogy közelebbről bepillanthasson a vasút, a vasutasok világába.

Győzött a vasút

— *Édesapám is a vasutnál dolgozik, ő asztalos.* Bevallom, ez a munka ugyancsak érdekel. Sokáig vívódtam, melyik szakmát válasszam a kettő közül. Végül győzött a vasút. Asztalosmunkát a szabad időmben végzek. Hamarosan erre is lesz módom, hiszen szeretnék építkezni. Úgy tervezem, hogy most a tisztképző elvégzése után egy évig nem jelentkezem sehová továbbtanulni, hiszen az építkezés sok tennivalót ad. *De utána Győrbe, a Műszaki Főiskolába szeretnék felvételizni.* Fél évig már jártam oda. De azután abbahagytam. Dombóváron ugyanis elég rossz a vezénylés. Az ember soha nem tudhatja biztosan, nem kell-e azonnal szolgálatba állnia. Akkoriban, amikor a főiskolára jártam, nagyon sokat kellett túlórázni, nem jutott idő a tanulásra. Bizakodom, hogy nem marad ez mindig így, és hamarosan kialakul valamilyen rendszer, amely lehetővé teszi a továbbtanulást.

Itt a tisztképzőben kollégiumban laktam. A párt- és a KISZ-szervezet rendezvényei alkalmat adtak arra, hogy jobban megismerhessük egymást.

A hallgatók a vizsgák, illetve az avatás után szétszéledtek az ország minden tájára, és útravalóul magukkal vitték mindazt, amit az intézet adott számukra hét hónap alatt.

Csik Ibolya

Száz év fegyelmezési krónikája (6.)

Fegyelmi vagy rendbüntetés?

A fegyelmi bíróságok, két döntő szempontból különböztek a korábbi fegyelmi bizottságoktól. Először: nem javaslatot tettek, hanem határoztak. Ebből következik, hogy határozataik nem szorultak a vasútigazgatóság jóváhagyására, hanem az utóbbi, a fegyelmi bíróság határozatát — mihelyt az jogerőssség vált — köteles volt végrehajtani. Másodszor: az elsőfokú fegyelmi bíróságoknak, valamint az állandósított napibéresek és munkások fegyelmi bíróságainak összeállításában az önkormányzat, nevezetesen a munkatársi bíráskodás elve jutott érvényre, amennyiben ezek a bíróságok felerészben a vasútigazgatóság által a tisztviselők létszámából kinevezett, felerészben pedig a bíróság hatáskörébe tartozó alkalmazottak által, a munkatársak köréből titkos szavazással választott tagokból alakultak.

Kinevezettek és választottak

Igaz, hogy e bíróságok elnökét is a vasútigazgatóság nevezte ki, s hogy ezzel a kinevezett tagok túlsúlyba jutottak a választott tagokkal szemben. Ezt a túlsúlyt azonban, amely a bíróságnak külön esküvel bztosított teljes függetlensége mellett különben sem válhatott az anyagi igazság rovására, ellensúlyozta az, hogy a fegyelmi bíróság kinevezett tagjai is, mint munkatársak ítélkeztek.

A vasútigazgatóság a fegyelmi bíróságok tagjainak kinevezésénél nem volt kötve az alkalmazottak bizonyos csoportjához. Az alkalmazottak azonban a munkatársi bíráskodás említett elvének megfelelően, a fegyelmi bíróságnak általuk választandó tagjait csoportok szerint választották, az érdekelt csoportba tartozó alkalmazottak köréből.

A választandó bírósági tagokat és póttagokat a fegyelmi bíróság székhelyén, a beosztottak közül választották titkos szavazattal.

A másodfokú fegyelmi bíróság összeállításánál gondoskodni kellett arról is, hogy a vasutak külön érdekével szemben a közérdek is képviselve legyen. Ezt célozta az az intézkedés, hogy a másodfokú fegyelmi bíróság elnökét, a vasút általános ellenőrzésével megbízott vasúti és hajózási főfelügyelőség tagjai sorából a kereskedelemügyi miniszter nevezte ki. A másodfokú fegyelmi bíróság összeállításánál szükségszerűen mellőzték az alkalmazottak által választandó tagok közreműködését, mert az a másodfokú bíróság szervezetét túlságosan bonyolította volna.

A fegyelmi bíróságok elnökeinek, tagjainak és póttagjainak megbízatása három naptári évre szólt. A három évre szóló megbizatás elteltével azonban az újra történő kinevezésnek vagy választásnak nem volt akadálya. A megválasztottak, illetve a kinevezettek részéről a fegyelmi bíróság működésében való részvétel szolgálati kötelességnek minősült. Ez egyaránt állt a fegyelmi bíróság tagjává való kinevezés vagy választás elfogadására, valamint a bírói tisztségben való eljárásra nézve.

A különböző elnevezésű és hatáskörű fegyelmi bíróságok közül mind a központban, mind az üzletvezetőségeknél szervezett elsőfokú fegyelmi bíróság és a külön fegyelmi bíróság a vasútigazgatóság által kinevezett elnökből, továbbá 4 rendes és 6 póttagból és szükség esetén egy jegyzőből, a központban szervezett másodfokú fegyelmi bíróság pedig ugyancsak a vasútigazgatóság által kinevezett 6 rendes és 8 póttagból, továbbá esetleg egy jegyzőből állt. Elnökét pedig a vasúti és hajózási főfelügyelőség tagjai közül a kereskedelemügyi miniszter nevezte ki.

A fegyelmi bíróságok az előzőleg már említett létszámú tanácsban ítélkeztek. A bíróság elnökének személyét is figyelembe véve, a páratlan számra a szavazategyenlőség elkerülése végett volt szükség. A bíróság összeállításával szemben támasztott igény teljesítése azt eredményezte, hogy az egyes tanácsokban az elnökön kívül a tagoknak fele részét a kinevezettek, másik felét pedig a választott alkalmazottak sorából kellett biztosítani. A munkatársi bíráskodás elvének megfelelően a csoportbeosztás volt az irányadó oly módon, hogy a tanácsba választott tagok közül mindig azokat kellett behívni, akik a terhelt csoporttársai voltak, vagyis akiket az a csoport választott meg, amelyhez maga a terhelt is tartozott.

Három lehetőség

A terhelt részére a szolgálati rendtartás *messzemenően biztosította a védekezés szabadságát.* A terhelt részére adott három lehetőség közül a védő választásával kapcsolatban a szabályozás lehetővé tette, hogy a fegyelmi bíróság székhelyén beosztott alkalmazottak közül védőt választhatott azzal a kikötéssel, hogy a védő a terhelttől díjazást nem fogadhatott el. A terhelt ügyvédre is bízhatta védelmét. A védelem tekintetében biztosított lehetőség ellenében a vádat emelő felsőbbség részére is lehetővé tette a szolgálati rendtartás, a védemelés módozatai közötti választást. Így, a felsőbbség beérhette azzal, hogy a fegyelmi iratok áttétele mellett írásban emelt vádat a terhelt ellen; de megtehette azt is, hogy az alkalmazottak közül külön vádlót küldött ki a szóbeli tárgyalásra. A vád képviseletére csak olyan alkalmazott volt kijelölhető, akivel szemben nem voltak megállapíthatók a büntető perrendtartás szerinti kizáró okok. A vádló személyének kijelölésével kapcsolatban a szolgálati rendtartás egy lényeges tilalmat állított fel. Nevezetesen, *a vizsgálóbiztos a vádat nem képviselhette.* E tilalmat a vizsgálat pártatlanságának célzata indokolta, másrészt pedig az a szempont, hogy a vizsgálóbiztos, aki a vizsgálat eredménye felett kizárólagosan uralkodott, ne befolyásolhassa a vád érdekében egyoldalúan a bíróságot.

A közvetlen szóbeli fegyelmi tárgyalás elvének szem előtt tartása mellett, de a felesleges körülményesség elkerülése végett is, a szolgálati rendtartás szerint a felek bármelyikének, akár a vádlónak, akár a terheltnek vagy védőjének elmaradása a fegyelmi tárgyalás lefolytatását nem akadályozhatta. A terhelt jogainak biztosítása érdekében ez alól azonban egy kivétel volt. Ez a kivétel elvileg abban állt, hogy a terheltet, a védekezésre ismét biztosított újabb alkalom nélkül nem lehetett a szolgálatból elbocsátani. Ha tehát a terhelt az első tárgyaláson a már említett három módozat egyike szerint sem védekezett, vagyis védelmét sem személyesen, sem védő által, sem védiratban nem terjesztette elő, fegyelmi büntetésként az elbocsátást az első tárgyaláson nem lehetett kimondani, hanem a terheltnek még egyszer lehetőséget kellett adni arra, hogy az újabban kitűzött tárgyaláson az általa választott lehetséges módon védekezhessék. Természetesen, ha a terhelt ezt az alkalmat sem ragadta meg a védekezésre, az eljárás — tekintet nélkül a terhelt elmaradására — szabad utat kapott. Arra az esetre, amikor a terhelt akár személyes akár közvetett védekezésre képtelen állapotban volt, a szolgálati rendtartás a további eljárásra nézve semmiféle rendelkezést nem tartalmazott.

A tárgyalást a fegyelmi bíróság elnökének vezetésével tartották. A tárgyaló fegyelmi bíróságok határozatképessége csak akkor volt megállapítható, ha az elsőfokú fegyelmi bíróság, valamint a külön fegyelmi bíróság tárgyalásain *az elnökön kívül 4, a másodfokú fegyelmi bíróság tárgyalásain pedig az elnökön kívül 6 szavazó tag volt jelen.* Természetesen a tárgyalás csak akkor volt megtartható, ha a jelenlevő tagok közül mind a kinevezett, mind a választott tagok egyenlő arányban jelentek meg. A fegyelmi bíróság elnökének feladata volt többek között az is, hogy a bíróság előadóját a bíróság tagjai közül, vissza nem utasíthatóan esetről esetre kijelölje.

A fegyelmi bíróság elnökének felhívására a székhelyén levő szolgálati főnök köteles volt egyszer s mindenkorra vagy esetenként jegyzőt kijelölni.

A fegyelmi bíróság a tárgyalást *a nyilvánosság kizárásával tartotta.* A nyilvánosság kizárását azért vélték indokoltnak, mert a fegyelmi eljárás a vasútnak olyan belső szolgálati helyzetét tárhatta fel, amelyeknek idegenek útján nyilvánosságra jutása ellenkezett volna a szolgálat érdekeivel. A fegyelmi bíróság szükség esetén a tanúkat és a szakértőket is megidézhette és kihallgathatta. A tárgyaláson jelen lehetett a terhelt, a védő, továbbá a vád képviselője is. Távolmaradásuk esetén a vádiratot és a védiratot fel kellett olvasni. A fegyelmi ügynek, a tényállásnak, valamint a vizsgálat adatainak az elnök vagy az előadó által történt ismertetése után a vád képviselője, valamint a terhelt vagy védője a bizonyítás kiegészítése végett indítványt tehettek, amely felett a bíróság határozott és szükség szerint intézkedett.

A bíróság tagjai, a vád és védelem, de a terhelt is a vizsgálat egyes iratainak felolvasását kérhették, a tanúkhoz és szakértőkhöz pedig a tényállás felderítése céljából kérdéseket intézhettek.

A bizonyítási eljárás után az elnök feladata volt felhívni a felsőbbség képviselőjét és az esetleg jelenlévő terheltet vagy védőjét a vád, illetve a védelem szóbeli előterjesztésére, valamint észrevételeinek megtételére, majd ezután berekesztette a tárgyalást és határozathozatal céljából a bíróság visszavonult.

Zárt tanácskozás

A fegyelmi bíróság zárt tanácskozásán csak a bíróság tagjai, valamint a tanácskozási és szavazati joggal nem rendelkező — esetleg kijelölt — jegyző lehetett jelen. E tanácskozáson az előadói feladatokat a bíróság elnöke által kijelölt egyik tag látta el. Teljesen és megnyugtatóan tisztázott tényállás esetén az előadó a hozandó határozatra javaslatot tett, amely felett a bíróság tagjai rangjuk emelkedésének sorrendjében, kötelezően szavaztak.

A szolgálati rendtartás erre vonatkozó általános szövegezése *feljogosította a fegyelmi bíróságot arra is, hogy a körülményekhez képest esetleg ne fegyelmi, hanem csupán rendbüntetést szabjon ki.* Olyan esetben tehát, midőn a fegyelmi bíróság a szolgálati vétséget beigazoltnak tekintette ugyan, de csekélyebb súlyúnak találta, mintsem, hogy arra fegyelmi büntetést lehetett volna kiszabni: nem volt kénytelen a vádlottat felmenteni és a vasútra hárítani annak következményeit, hogy a felmentő ítélettel szemben rendbüntetést szabjon ki, hanem a rendbüntetést azonnal, a saját hatáskörében is kiszabhatta.

A külön fegyelmi bíróság csak a terhelt szolgálatból való elbocsátása, vagy megtartása fölött határozhatott.

Dr. Konkoly Gyula
(Folytatjuk)

A Nyugati pályaudvaron

A Március 15. brigád rászolgált a kitüntetésre

A Nyugati pályaudvar *Március 15.* szocialista brigádja múlt évi, eredményes munkája alapján elnyerte *a MÁV Kiváló Brigádja* címet. A kitüntetést a május elsejei ünnepségek alkalmával vették át a kitüntetett kollektíva tagjai.

Akik iskolások

Martin Miklóst, a brigád vezetőjét ugyancsak nehéz volt megtalálni. Nem azért, mert a II-es toronyban forgalmi szolgálattevő, s a munkabeosztása változatos; hanem azért, mert *tanulmányi szabadságát töltötte.* A marxista—leninista esti egyetem szakosítóját végzi, s készült a szigorlatra. Kiértesítették, hogy szeretnénk vele találkozni, ám végül a szerencse segített. Egy ügyes-bajos dologban bement az állomásfőnökségre, s a készséges vezetők segítsége révén sikerült találkoznunk.

Így — rendhagyó módon — mindjárt az iskolával kezdtük a beszélgetést. Nehéz-e? Nem titkolja, hogy elég nehéz, sok új fogalommal, a dialektika helyes alkalmazásával kell megismerkedni, s bizony a család mellett nem könnyű a tanulás. De nemcsak ő jár ebben a cipőben, vagyis iskolába. *Novinszky István* forgalmi szolgálattevő a MÁV-tisztképző hallgatója; *Dalos Ede* forgalmi szolgálattevő pedig — aki most jött vissza a katonaságtól — ősztől a győri főiskolára jár majd. A nyolctagú brigádból tehát ők is tanulnak.

A brigád 1967-ben alakult, s Martin Miklós 1975-ben vette át a vezetést. Attól kezdve folyamatosan kapták a különféle kitüntetéseket, a bronzkoszorútól indulva. 1981-ben és 1982-ben aranykoszorúsak voltak, az 1983-as eredményeik alapján pedig — egyedül a Nyugati pályaudvaron — a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesültek.

Minden munkából részt vállalnak

A brigádtagok általában középkorúak, és igen aktívak. *Körmendi Sándor* brigádvezető-helyettes például szakszervezeti bizalmi és munkavédelmi őr; *Fűzfa Róbert* szakszervezeti bizalmi, munkásőr és pártvezetőségi tag. *Fodor Imre* ablakos térfelvigyázó, munkásőr és szakszervezeti főbizalmi-helyettes; *Libis László* váltókezelő munkavédelmi őr; *Felhő Károly* váltókezelő egyben bizalmihelyettes is. *Orbán Kálmán* ablakos térfelvigyázóval együtt mindannyian aktívan részt vettek és vesznek minden társadalmi munkában.

Említik a *kommunista műszakokat,* s azt, hogy a Nemzeti Színház felépítése kapcsán felhívást intéztek a Nyugati körzeti üzemfőnökség dolgozóihoz, s a különmunkák díját szépen befizették a csekkszámlára. Szót érdemel az újítási mozgalomban való részvételük is: *tavaly 35 újítást adtak be,* és 49 ötletet az „ötlethónap" során. Ezek közül jó néhány megvalósult, s nem kis megtakarítással járt.

A szervezett állomási *véradáson* a brigád csaknem teljes számmal részt vett, s emellett a bizalmi csoportot és az állomás dolgozóinak többségét is beszervezték e nemes akcióra. Megemlékeztek a nemzeti, politikai és társadalmi ünnepekről, és személyes példamutatással is igyekeztek élen járni. *Patronálják a forgalom Sallai és Barátság brigádját.* Együttműködési szerződésekkel jó kapcsolatot alakítottak ki más szakágak szocialista brigádjaival, mint a biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozóival is.

Természetesen elsőként kellett volna említeni, hogy *kiváló eredményeket értek el a forgalmi szolgálat pontos, utasításszerű, balesetmentes lebonyolításában.* Sok függ attól, hogyan intézkednek a Nyugati I-es és II-es tornyában. A menetrendszerű közlekedés kulcsa az ő kezükben van. A múlt évben sikerült oly szépen és pontosan dolgozniuk, hogy rászolgáltak a kitüntetésre.

Erős mezőnyben

Vajon hogyan látja mindezt a főnökség?

Szögi Sándor állomásfőnök-helyettes megerősíti az eddig hallottakat.

— Nekünk elég sok brigádunk van — mondja —, s jól működnek a szocialista brigádok, bár nagyon le vannak terhelve, mert *kevés a létszám.* Közülük ki kell választani a legjobbakat, s ez nem könnyű. A vezetés végül is ezt a forgalmi brigádot találta a legjobbnak. Annyiban jobb mint a többi, hogy aktívak, mindig tettrekészek. A brigádvezető agilis, fiatal férfi, talán ezért is tud a brigád jobban érvényesülni. *A gazdasági feladatokat ugyanolyan jól ellátják, mint a társadalmi munkát.*

— Elég nehéz a választás a brigádok értékelésekor, mert sokféle munkát végeznek. A forgalom, a pénztár, az egyéb területek munkáját nem könnyű összehasonlítani. Mintegy 650 dolgozó van itt, s a legtöbbjük kifogástalanul végzi munkáját. Kétségtelen, hogy *a Március 15. brigád tagjai szorgalmas újítók.* Ha nem is fogadják el minden javaslatukat, többnyire hasznos ötleteket adnak.

A törekvés is nagyon sokat jelent. *A szocialista brigádokban az akarat, az egység a fontos;* s önáluk ez kifejezésre jut. Példamutató lehet tehát minden brigád számára a Március 15. brigád múlt évi helytállása.

P. J.

Mátészalkán nyílt

Vasúttörténeti kiállítás

Újabb vasúttörténeti emlékkel gazdagodott Mátészalka. Július 6-án, az állomás szociális épülete melletti téren egy 1895-ben, Aradon készült négytengelyes vasúti személykocsit állítottak ki.

A kocsit a Közlekedési Múzeum anyagi támogatásával a fényeslitkei MÁV kocsijavító műhely és a mátészalkai csomópont dolgozói újították fel társadalmi munkában. A már korábban kiállított 376-os sorozatú gőzmozdonnyal összekapcsolt kocsiban *vasúttörténeti gyűjteményt tekinthetnek meg az érdeklődők.*

Mátészalkán 1980 óta gyűjtik a tárgyi és írásos vasúti emlékeket, ezek feldolgozását a helyi vasúti szakkönyvtár végzi és irányítja. Ennek a munkának köszönhető többek között, hogy Fehérgyarmaton kiállíthatták a GV 3729 számú kisvasúti motormozdonyt, és Nagykállón felavathatták *Kain Albert* egykori vasútépítő mérnök emléktábláját.

A július 6-án megnyílt kiállítást ünnepélyes keretek között *Veress István,* a Közlekedési Múzeum főigazgatója adta át megőrzésre a helyi vasutasoknak.

— dobos —

Dunakeszi:

Kultúrműsor és szpartakiád

A dunakeszi járműjavító üzem dolgozói július 6-án ünnepeltek. *Bősz József,* a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a közel kétezer fős kollektívát és a vendégeket, köztük a gyár egykori vezetőit, munkásait. Ezután *Kardos Tibor,* a MÁV gépészeti- és járműfenntartási szakosztály helyettes vezetője mondott ünnepi beszédet.

Ezt követően az üzem vezetői kitüntetéseket adtak át. Több mint 1,3 millió forintot osztottak ki jutalomként a legjobban dolgozóknak. A József Attila Művelődési Központ népművelői kitűnő kulturális programot állítottak össze erre a napra. Először a zágrábi vasutas-fuvószenekar szórakoztatta a közönséget, majd a hazai előadóművészek. Ekkor rendezték meg az üzemi spartakiád döntőit is, az MHSZ repülőmodellező szakosztálya pedig ismét nagy sikerű bemutatót tartott.

Vetési Imre

Vasutas dolgozók!

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
felvételt hirdet:
gondnoki munkakörre
Zánkai Oktatási Telep Családi Üdülőjébe.

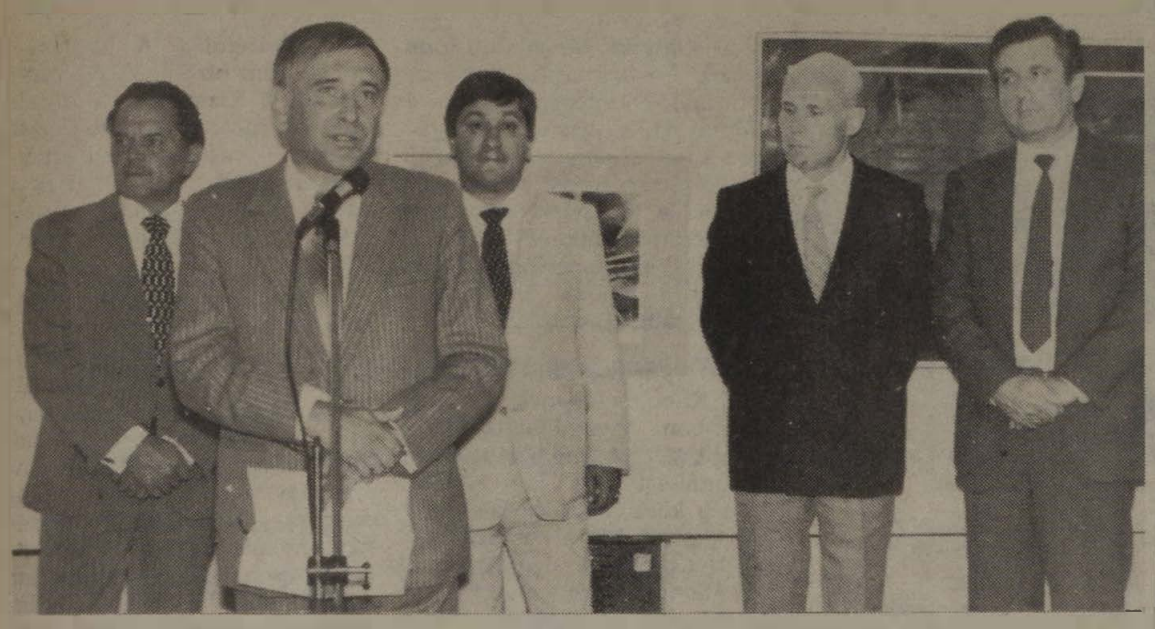
Feltétel:
középiskolai végzettség,
vasúti gazdasági ügyintézésben
megfelelő jártasság és gyakorlat,
valamint:
pénzügyi gyakorlattal rendelkező dolgozót
pénztárosi munkakörre,
épületgépészt, művezetői munkakörre.

Jelentkezés:
MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest, X. ker., Kőér utca 3/d.

Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél.
Telefon: 471-970/103.

Harmincnegyedszer

Tárlat a Népszínház utcában



Baranyi Ferenc méltatja a kiállítás jelentőségét

A vasutasok szakszervezetének XXXIV. országos képzőművészeti kiállításán minden kép, szobor, külön világot tükröz, mégis egységes egészet alkot ez a tárlat. Sokszínű világunk változó jelenségeit elevenítik meg az amatőr művészek, ki-ki a hozzá legközelebb álló, a számára legfontosabbat emeli ki környezetéből. *Jóba Éva* képének figurái hideg, kék négyszögekbe zárva szenvednek magányuktól. *Telkes Tamás* vasutas portréi a fekete-fehér tényközlő ridegségével ábrázolják alanyaikat. *Záhony Gábor* szobrának széttárt tenyere egyszerre mutatja föl az életről szerzett tudást, s kér segítséget a megismertek további elviseléséhez, míg mellette, néhány méterrel odébb, *Czinege István* erőtől duzzadó lovai optimizmusról, természetszeretetről árulkodnak.

A kiállításra beérkezett 449 pályamunka között sok értékes mű akadt. A neves művészekből álló bíráló bizottság ezekből választotta ki azokat az alkotásokat, amelyeket díjazásra javasolt. Négy-négy alkotást mindkét művészeti ágban díjaztak: nyolcan oklevelet, hárman pedig a vasutas-szakszervezet elnökségének különdíját kapták.

A sokszínű, érdekes kiállítás július 4-én nyílt meg a vasutasok szakszervezete központi képzőművészeti körének Népszínház utca 29. szám alatti helyiségében.



Virizlay Gyula díjakat ad át

(Laczkó Ildikó felvételei)

Az ünnepélyes megnyitón megjelent *Virizlay Gyula*, a SZOT titkára, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára. A vendégeket és a megnyitó résztvevőit *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője üdvözölte. Ezután *Baranyi Ferenc* költő méltatta a kiállítás jelentőségét. Beszélt kulturális értékeinkről, a munkás művelődés eredményeiről, s arról, mennyire fontos, hogy életünk minden területén egyre inkább érezhető legyen a kultúra hatása. Szavait semmi nem támaszthatta volna jobban alá, mint a képek, szobrok előtt időző érdeklődők hada, akik évről évre értőbb szemmel, nagyobb hozzáértéssel bírálják a kiállító munkatársak, hozzátartozók műveit.

A megnyitó után Virizlay Gyula adta át a díjakat. *Jóba Éva, Szabó László, Prax Ágnes* és *Hoppné Göcze Judit* festményei, s *Blaskó Sándor, Czinege István, Boros Tibor* és *Pallag Józsefné* szobrai érdemelték ki a bíráló bizottság díjait. Az elnökség különdíját *Pálfi József, Veréb László* és *Telkes Tamás* kapta.

A szombathelyi járműjavító különdíjat ajánlott fel az üzemről készült legeredményesebb mű alkotójának, s ezt *Gomola József* nyerte el. A díjat Baranyai László, az üzem igazgatója adta át.

Csorba Katalin, Szabó Magda, Pataki Miklós, Barkóczi József, Gálik János, Hercsut Ferenc, Litner Tamás és *Gomola József* oklevél elismerésben részesült.

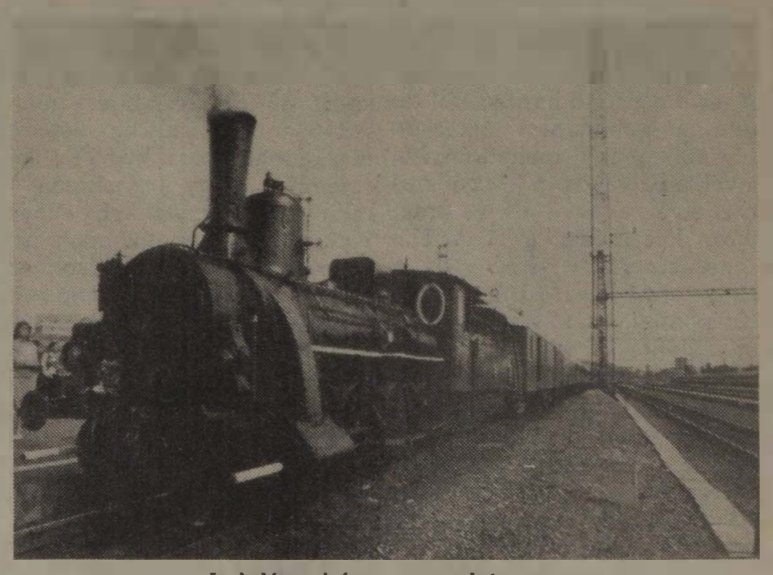
(Márványi)

A kort idéző

Nosztalgiavonat indult Kelenföldről Komáromba

Nagyon régen akadhatott annyi nézője a Budapest—Komárom közötti vasútvonalnak, mint július 16-án a délelőtti órákban. Ezen aligha lehet csodálkozni, hiszen a pályaszakaszon ki tudja, mikor láthattak olyan 326-os, 17-es pályaszámmal közlekedő gőzmozdonyt, amely öt kocsiból álló személyvonatot húzott. E látvány különlegességét még inkább fokozta, hogy a szerelvényen szolgálatot teljesítő vasutasok szilvakék színű, magas nyakú zubbonyt és huszáros formájú „dobsapkát" viseltek.

Ez volt az a nosztalgiavonat, *amelyet a budapesti vasútigazgatóság indított Kelenföld állomásról Komáromig.* Ezzel is megemlékezve a Budapest—Új—Szőny (most Komárom) közötti vasútvonalról, amely július 15-én töltötte be 100. évét.



Indulásra kész a nosztalgiavonat

A vonat 10 órakor indult. A pöfékelő 99 esztendős gőzös, no meg a monarchia korabeli egyenruhát viselő vasutasok látványa vonzották a kíváncsiskodókat. De ez alkalommal a vonat utasai és a meghívott vendégek is jóval előbb érkeztek, mint ez általában lenni szokott.

A parádés nosztalgiavonat utasai között voltak a budapesti igazgatóság vezetői, a XI. kerületi Pártbizottság és a Tanács vezető munkatársai, s a hazaiakon kívül német, osztrák, angol és amerikai állampolgárok.

A szerelvény indulása előtt a régi kor hangulatát nagyszerűen idézte fel *Lovas Gyula* vasúttörténész, aki szintén korabeli vasúti tiszti ruhában, kezében csengővel — úgy, mint 100 esztendővel ezelőtt — hívta fel az utazóközönség figyelmét az indulásra, miközben hangosan kiabálva sorolta az állomások neveit. Amikor elérkezett az izgalommal várt indulás pillanata, *Kiss Ferenc, Horváth János, Érsek József* fékezők, valamint *Kallosváni Olivér, Nagy Károly és Ferenc Lajos* jegyvizsgálók elfoglalták szolgálati helyüket és *Pénzes Ferenc* mozdonyvezető meghúzta az indítókart, a szerelvény taps és a zenekar hangjaitól kísérve méltóságteljesen húzott ki az állomásról. A kis gőzösnek mintegy 10 kilométer után néhány perces kényszerpihenőt kellett tartania, mert ez alkalommal elég nagyra szabták terhét. De nem telt el 6-8 percnél több a szükséges gőztermeléshez és ismét nekiveselkedett az útnak. A késést persze már nem volt képes behozni, s így Torbágy állomáson a tervezett 31 perc helyett mindössze annyi idő maradt, hogy az öreg 326-ost felváltsa a nálánál 70 esztendővel fiatalabb 424-es társa. Innen már erőteljesebben zakatolt a nosztalgiavonat a következő megállóig.

Tatára érkezve a bányász fúvószenekar indulójára futott be a szerelvény. Ott *Papp Gabriella* tanácselnök-helyettes üdvözölte az érkezetteket és rövid beszédben méltatta Tata várossá nyilvánításának 30. évfordulóját, amely egybeesik a vasút centenáriumával.

Tatát is elhagyva a végállomás, *Komárom* következett, ahol a győri vasutas fúvószenekar hangjai mellett gördült be a szerelvény. A felvételi épület teraszán *Varsányi István* állomásfőnök köszöntötte az érkezetteket, majd *Bukó Józsefné,* Komárom város tanácselnöke mondott ünnepi beszédet. A vasút történetéről szólva hangsúlyozta annak gazdasági, kulturális hatását a város fejlődésére, majd leleplezte az állomás falán elhelyezett márványtáblát.

Az ünnepi program hangulatos részeként egy régi, de még üzemképes mozdonylámpát sorsoltak ki, végül a résztvevők megtekintették azt a vasúttörténeti kiállítást, amelyen korabeli dokumentumokat, fotókat, öltözéktartozékokat, különböző eszközöket láthattak.

A hangulatos programok után a nosztalgiavonat 14 óra 30 perckor indult vissza a fővárosba. Ekkorra az utasok szinte már régi ismerősként társalogtak, beszélgettek egymással.

Zsuzsa Allen magyar származású amerikai állampolgár nővérével felsőfokban beszélt a vonatról, a szervezésről. És azt is elmondta, hogy ezzel az utazással tisztelegni kívántak édesapjuk, illetve nagyapjuk emlékének, akik annak idején vasutasok voltak; *Celldömölkön kocsivizsgálóként, illetve jegyvizsgálóként szolgáltak.* Zsuzsa Allen sok fényképet csináltatott a vonatról és önmagáról azzal a céllal, hogy azokat megmutassa Amerikában.

Séra Sándor

Drégelypalánk—Vác

Hetvenöt éves vasútvonal

A *Vác—Drégelypalánk* közötti vasútvonal most hetvenöt éves.

Az első írásos dokumentumok a vasút tervéről 1883-ból származnak. A megyei hetilapok — *Nógrádi Lapok* és a *Honti Híradó* — közöltek érdekes terveket az építendő vasútvonalról. A megyei sajtó felkarolta a tervet és hetente tájékoztatta a közvéleményt, annak alakulásáról.

Hivatalos fórumon 1892. május 30-án, a Nógrád vármegyei közgyűlésen történt először említés arról, hogy „. . . *meg fog indíttatni a Verőcze—B.gyarmat—Szécsény—Losonc vasúti összeköttetés iránti mozgalom is*".

Érdekes gazdasági számítások születtek. A Vácról vezetett vonal Drégelypalánkig 48 kilométer hosszúságú, Diósjenőtől kiágazva Romhányig 17 kilométer.

Ebben az időben a tervezett vasút vidékén 51 ezer ember élt, Vácon kívül. A vasút másik végpontja Balassagyarmat, s közöttük a vidék jelentős települései találhatók, mint például Nagyoroszi, Diósjenő, Romhány, Rétság. Tehát a személyforgalom kielégítő. A területen a mezőgazdaság jelentős, mivel a szarvasmarha-tenyésztés magas színvonalú. A gabona és fakitermelés is jelentős. Romhányban meszet készítenek, ezt Budapestre és Vácra szállítják. Négy kőbánya található a környéken. A szakvélemény rendkívül alapos volt.

Végül 1907-ben megszületett a döntés, hogy a „*Duna—Ipolyvölgyi Helyi Érdekű Vasút*" felépülhet. Hamarosan, nagy lendülettel megkezdődött az építkezés. A Vác—Diósjenő—Drégelypalánk közötti fővonal és a Diósjenő—Romhány szárnyvonal átadására 1909. július 11-én került sor.

Azóta sok víz lefolyt az Ipolyon. A fővonalból mellékvonal lett, a gazdasági tényezők megváltoztak, és megváltozott a vonal arculata is. Ma már korszerű mozdonyokkal történik az áruk szállítása és Bz-motorok viszik az utasokat. A gőzösöket „nyugdíjazták". Az öreg síneket kicserélték. Még néha nosztalgiázunk, de örülünk az újnak.

A jubileumról a 34. vasutasnap keretében emlékeztek meg. Július 6-án „*75 éves vasútvonal*" címmel kiállítás nyílt Balassagyarmaton. Július 11-én pedig *nosztalgia utazást szerveztek Romhányba,* ahol a vonat utasai az Építési Kerámia Gyárat is meglátogatták.

Ádám Tamás

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága
Bp. Ferencváros Körzeti Üzemfőnöksége

pályázatot hirdet

rendelkező forgalmi szolgálattevő munkakörök betöltésére

Feltétel:

felsőfokú vasúti szakképesítés, vasútorvosi alkalmasság, megfelelő szakmai gyakorlat.

Az áthelyezésre kerülő dolgozók részére 5500 Ft alapbért, 20%-os munkahelyi pótlékot, 30%-os műszakpótlékot, teljes év ledolgozása esetén 10 000 Ft kiemelt forgalmi jutalékot, indokolt esetben lakást biztosítunk.

Havi kereset túlóra nélkül 9000 Ft.

A pályázatban szerepeljen a dolgozó jelenlegi munkahelyének neve, munkakörének megnevezése, részletes önéletrajza.

Az írásos pályázatokat 30 napon belül juttassák el a MÁV Igazgatóság Budapest, személyzeti és munkaügyi osztályára.

A pályázatok elbírálásáról szeptember 18-ig értesítjük a pályázókat.

Cím: Budapest VIII., Kerpesi út 3. 1087

Építkezők figyelmébe!

Akarja házát mielőbb új köntösben látni?

Használjon Terranova nemes- és hőszigetelő alapvakolatot!

Időt, pénzt takarít meg vele, mert jó hőszigetelő és külön színezni sem kell. Arról már nem is beszélve, hogy legalább 50 esztendeig ellenáll az időjárás viszontagságainak.

GYÁRTJA:
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója, az Országos Érc és Ásványbányák, pilisvörösvári üzeme.

KAPHATÓK:
a helyszínen és Budapesten a XIII. kerület, Meder u. 8. szám, a XV. kerület, Mezőhegyesi u. 7—15. szám alatt, ezenkívül az ország valamennyi megyeszékhelyi TÜZÉP-telepén.

Baráti találkozó a Bakonyban

Szakszervezetünk központi vezetőségének a Nyugat-Dunántúlon dolgozó tagjai a közelmúltban baráti, családi találkozót rendeztek. Előbb Veszprém vendégei voltak, majd Horváth Ferencnek, a körzeti üzemfőnökség vezetőjének, a központi vezetőség tagjának a kalauzolásával Porva-Csesznekre utaztak. A testületi tagokkal együtt tartott családjuk is. A résztvevők 16 kilométeres bakonyi gyalogtúrán vettek részt.

A MÁVINFORM jelenti...

A MÁV vezérigazgatója a szolgáltatás körének bővítése érdekében rendelkezett a MÁV információs szolgálatának. *a MÁVINFORM-nak* a felállításáról.

A MÁVINFORM forródrót rendszerű értekezési berendezésével azonnali kapcsolatot teremthet a budapesti igazgatóság valamennyi menetirányítójával, a pályaudvarok ügyeletes tisztjeivel, a vízinform és pragtoron kezelőkkel, a MÁV Közönségszolgálati Irodával, a Helyelosztó és Információs Központtal, az állomások és a megállóhelyek mindegyikével.

Feladata gyűjteni a személyközlekedési híreket. Azokat szelektálni, majd továbbítani a Rádióhoz, a Televízió Képújság szerkesztőségéhez és a Magyar Távirati Irodán keresztül az országos és megyei sajtóhoz.

A rádió például reggel 5.55 és 6.55 órakor a Kossuth, majd napjában 11 alkalommal a Petőfi adón tájékoztat a vasúti személyközlekedésről, az időjárással összefüggő forgalmi zavarokról, a vasútüzemi okból létrejött rendkívüli helyzetről, mint legutóbb a budapest-kelenföldi kábeltűz, továbbá a vasút új üzletpolitikai kedvezményeiről.

A menetirányítók, ügyeletes tisztek, naplózók, forgalmi szolgálattevők, a határállomáson és a belföldi állomáson egyaránt sokat tehetnek, hogy a közlekedés hírei gyorsan eljussanak a MÁVINFORM-hoz.

A MÁV Vezérigazgatóságon üzemelő szolgáltató egység korszerű hírközlő rendszere mellett teletext (képújság) vételre is alkalmas *Orion Mór Tex. készülékkel,* nagy teljesítményű rádióvevő készülékkel, ehhez kapcsolódó magnetofonnal van felszerelve. A rádióadásokhoz kiépült 4 huzalos berendezés pedig lehetővé teszi, hogy a Magyar Rádió stúdióasztalához közvetlenül a munkatársak hangján jussanak el az érdeklődést keltő hírek. Ez lehetőséget teremt arra, hogy a hír a következő adásba azonnal eljuthasson.

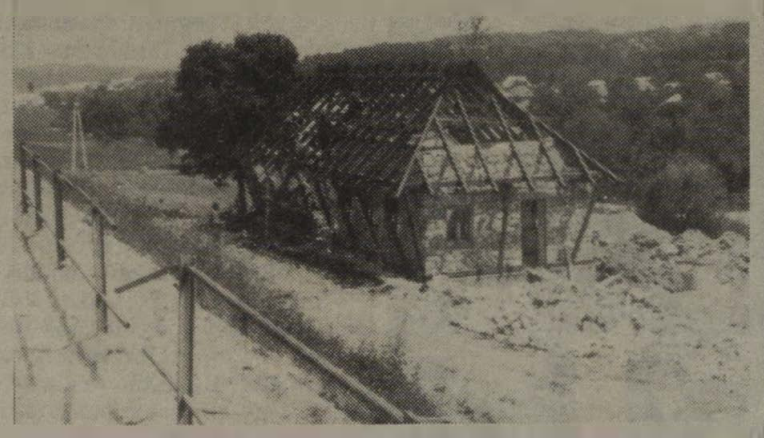
Nem feladata a MÁVINFORM-nak, hogy lakossági híreket távbeszélőn adjon át. Erre a célra a *Központi Telefon Információ* szolgál. Feladata viszont, hogy a vasúton belül is szolgáljon hírekkel, mint például időjárási zavarok és egyebek.

Idő kell, hogy bizonyítsa életképességét. Ehhez pedig, mint minden újnál türelemre, megértésre van szükség. A vasutasok megértésére és segítségére.

Sz. B.

A fogathajtó világbajnokságra

Szilvásváradon újjáépül a vasúti megállóhely

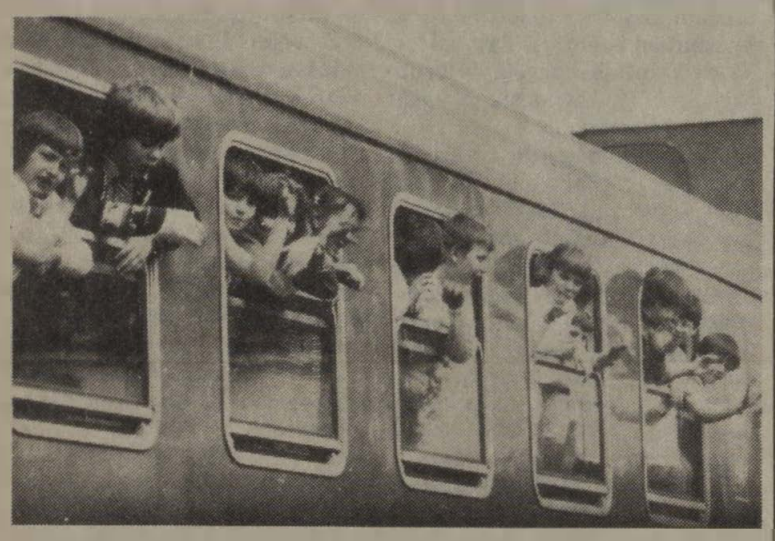


Épül a megállóhely utasforgalmi épülete

Augusztus 17. és 20. között rendezik Szilvásváradon a VII. fogathajtó világbajnokságot. Az eseményre több ezer hazai és külföldi vendég érkezését várják. Elhelyezésükről a környező városokban gondoskodnak. Az esemény színhelyén, Szilvásváradon már újrafestették a kerítéseket, megkezdték a parkosítást, a házak tatarozását. Az előkészületekbe a miskolci vasútigazgatóság is bekapcsolódott. *Egertől Szilvásváradig* például — a biztonságosabb autóközlekedés érdekében — az út- és vasúti kereszteződésekben, ahol eddig még nem volt, automata fénysorompókat helyeztek el.

Szilvásvárad—Szalajkavölgy megállóhely is a nagy világversenyhez méltó körülmények között fogadhatja az érkező és induló utasokat, mert a tájhoz illő stílusban, terméskőből és fából építik újjá. *Az épületet július végén adják át.* **Cs. B.**

ALKALMI KÜLÖNVONAT



A hatvani vontatás „Kilián György" KISZ-alapszervezetének fiataljai baráti összejövetelre invitálták az ott dolgozók gyermekeit, szüleikkel együtt. A KISZ-esek gazdag programot állítottak össze. *Nagy Miklós,* a KISZ alapszervezet titkára köszöntötte a meghívottakat, majd üzemlátogatás és mozdonybemutató következett, az M64, M43, M40, V43, V42-es típusok felvonultatásával. Közben *Baranyi Béla, Molnár Zsolt, Gál Attila* válaszolt a feltett kérdésekre.

A sok látnivalót utazás követte, mégpedig három kocsiból álló különvonaton a 650 éves fennállását ünneplő Gyöngyös városába.

Képünkön: Hatvanból indul a különvonat.

(Szabó Sándor felvétele)

NB I-ben a MÁV NTE női kosárlabdacsapata

Ismét az NB I-be került a nagykanizsai MÁV NTE női kosárlabdacsapata. Pontvesztés nélkül nyert bajnokságot a közelmúltban az NB II. nyugati csoportjában, és ezzel jogot szerzett az NB I-ben való indulásra.

Gál László, a MÁV NTE elnöke elmondotta, hogy a siker elsősorban *Gábor Erzsébetnek,* a női csapat szakvezetőjének köszönhető, aki nagy szakmai tudással és szeretettel foglalkozott a játékosokkal. Sokat tett a csapatért *Bogyai László* szakosztályvezető és *Csögör József* technikai vezető is. A Pécsi Postás elleni utolsó mérkőzés eredménye jelentette az NB I-be való jutást.

Várfalvi Gyula

SZOT oklevél Szarvas állomásnak

Szarvas állomás dolgozóinak az idei vasutasnapon duplán kijutott az ünneplésből. Egyrészt azért, mert igen jó első félévet zártak, valamennyi tervmutatójukat túlteljesítették, másrészt kimagasló környezetvédelmi tevékenységükért magas elismerésben részesültek.

A szegedi igazgatóság az év elején *Rendet és tisztaságot a munkahelyeken* mozgalmat hirdetett azzal a nem titkolt céllal, hogy a vasúti munkahelyek területének és azok közvetlen környezetének esztétikai színvonala javuljon. E mozgalomba 40 szolgálati hely nevezett be, és az értékelésnél a szarvasiak munkáját találták a legeredményesebbnek. *Az állomás 25 tagú kollektívája mintegy 550 társadalmi munkaórában virágos parkká varázsolta az állomás utasterét, peronját, sőt ezentúl a város felőli oldalon levő parkot is gondozzák.* E nemes és szép cselekedetért a Szakszervezetek Országos Tanácsának *Oklevél elismerését* érdemelték ki, amelyhez az igazgatóság 10 ezer forint jutalma is párosult.

A SZOT Oklevél méltán került Szarvasra, hiszen az elmúlt években mindig ott találtuk őket a legjobbak között. Két éve a *Békés* megyei Tanács, tavaly pedig a *Csongrád* megyeiek díját nyerték el gondozott, parkosított munkahelyükkel. Az idei kitüntetés pedig tükrözi azt a fáradtságot nem ismerő munkát, amellyel a szarvasiak szebbé, barátságosabbá és kulturáltabbá tették, illetve teszik munkahelyüket. S e tevékenységet nap mint nap az utazóközönség is elismeréssel nyugtázza.

(gellért)

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Tárgyi balesetek kiváltó oka. I. 13. Afrikai állam. 14. Francia utca. 15. . . . Vénusz. 16. Cipelő. 17. Több mint akarni. 19. Osztrák város. 20. Végtelen álom. 21. Égitest. 22. Azonos betűk. 24. Felemelt g-hang 25. Igekötő. 26. Életerő, elevenség. 28. Csorog szélei. 29. Német kocsi. 30. Angol uralkodócsalád volt. 31. Fémes elem. 33. Német névelő. 35. Vízi növény. 36. Római 49. 37. Szélhárfa. 39. Iráni város (fonet.) 41. Fohász. 42. Francia város. 43. Nomád turk-kazár nép volt. 45. Hangtalanul eltemet. 46. Délelőtti előadások. 48. Szovjet repülőgéptípus. 49. Kutya. 51. Félsziget a Szovjetunióban. 52. Vissza: azonnal. 53. A nátrium vegyjele. 55. A hét egyhetede. 57. Mesterkedés, cselszövés. 59. Arcszín. 60. Birokra. 62. Becézett német nagybácsi. 63. Katekizmus. 64. Francia folyó. 66. Hangtalanul dukál. 67. A szláv zsupán magyar neve.

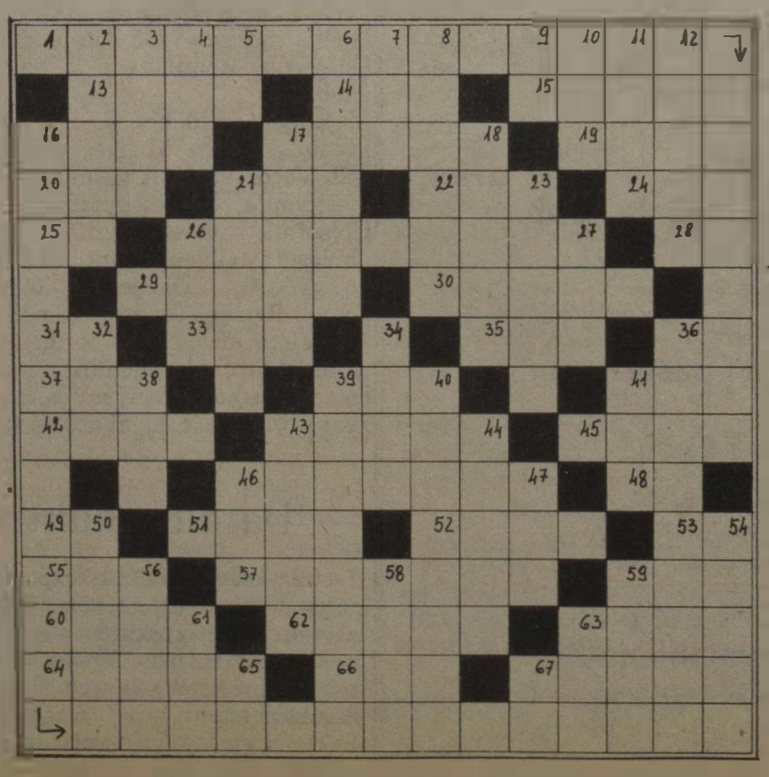
Függőleges: 2. Zola utóneve. 3. Végtelen mosdótál. 4. Nem álló. 5. Római 51. 6. Csont lékelő szerszám. 7. Róma része. 8. Mindenkit ellentéte. 9. Omszk folyója. 10. Latin semmi. 11. Éppenhogy. 12. Kesernyés ízű üdítőital. 16. **Tárgyi balesetek kiváltó oka. II.** 17. Anya (latin). 18. Hirtelen fellépő súlyos tünet. 21. Afrikai folyó. 23. Iparos. 26. Nem szelíd. 27. Vészjelzés. 32. Direkttermő szőlőfajta. 34. Francia kártyafigura. 36. Védettség. 38. Bibliai alak. 39. Ázsiai főváros. 40. Spanyol női köpeny. 41. Ezen a helyen. 43. Egyiptom fővárosa. 44. Keverve kísér. 46. Marat páratlan betűi. 47. . . . lició, szövetség. 50. Veszekedés, botrány. 54. Küzdőtér, sportpálya. 56. . . . kribál. nyilvánosan megbélyegez. 58. Fákkal. egynemű betűi. 59. Gyermekköszönés. 61. Menet közepe. 63. Dolgozók bankja. 65. Igekötő. 67. Aroma.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1984. augusztus 15. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A műszaki színvonal viszonylagos elmaradottsága.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Mátrai Károlyné, Dombóvár, Katona u. 13.; ifj. Eszenyi János, Záhony, József A. u. 35.; Paulics Kálmánné, Hévíz, Petőfi S. u. 22.; Hanzmann Károly, Csorna, Arany J. u. 69.; Vitaszek Györgyné, Szombathely, Szűrcsapó u. 28.



Nívódíjas zsebkönyv

Rangos sikert ért el a *Lovas József, Mézei István, Zádori Zoltán* tollából tavaly megjelent *Villamosmozdony-vezetők zsebkönyve* című alkotás. A Műszaki Könyvkiadó Vállalat ez év június 18-án nívódíjjal jutalmazta a vasutas szerzőtriót.

Az ezzel járó oklevelet és pénzjutalmat *Fischer Herbert,* a Műszaki Könyvkiadó Vállalat igazgatója adta át.

HÍREK

— **Oklevél, társadalmi munkáért.** A salgótarjáni 13-as számú építésvezetőség Kossuth és József Attila szocialista brigádjait a városi tanács és a Hazafias Népfront városi bizottsága a település fejlesztéséért végzett társadalmi munkáért oklevél elismerésben részesítette. A brigádok tagjainak a főnökség pénzjutalmat adott.

— **Nyugdíjasok találkozója.** Kál-Kápolna állomáson a közelmúltban nyugdíjas-találkozót rendeztek. A megjelent ötven nyugdíjast Tóth Tibor állomásfőnök köszöntötte és tájékoztatta az eddigi eredményekről. A nyugdíjasok megtekintették az állomás új szolgálati helyiségeit és a szociális létesítményt is.

— **Vetélkedő.** A MÁV miskolci KISZ-bizottság is meghívást kapott a Csehszlovákiában (Iglón) július 3—5. között rendezett szakmai-politikai vetélkedőre. A versenyt két kategóriában, távközlési és biztosítóberendezési szakmában rendezték a CSD, az SZD, a PKP és a MÁV részvételével. Mindkét kategória győztese miskolci versenyző lett: Záhorszki Miklós és Kovács T. Zoltán, a BFF dolgozói. Csapatversenyben a miskolci csapat második lett.

— **Véradás.** Július 3-án, a székesfehérvári járműjavítóban véradónapot rendeztek, amelyen 147-en vettek részt. Az üzemből 115-en, a csomópontról pedig 32-en összesen 68,8 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Felújították a mozdonyt.** A 34. vasutasnap tiszteletére a tapolcai vontatási üzemegység II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja felújította, karbantartotta az állomás előtt talapzatra állított 476-os sorozatú gőzmozdonyt, amely a Közlekedési Múzeum tulajdona.

— **Újító vasutasok.** A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai aktívan vesznek részt az újítómozgalomban. Az idei első félévben beadott 22 újításból 14-et fogadtak el. Ebből kilencet fiatal szakemberek dolgoztak ki.

— **Kirándulás.** A hatvan—salgótarjáni pft. főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kirándulást szervezett Egerbe. A vasutasok családtagjaikkal együtt megtekintették a város nevezetességeit, a délutánt pedig a strandon töltötték.

— **Hajózástörténeti kiállítás.** Július 12-én, a Közlekedési Múzeum és a MAHART közreműködésével hajózástörténeti állandó kiállítás nyílt Zebegényben, a Duna-kanyarban. Farkas Vincze nyugalmazott folyamhajózási kapitány több éven át gyűjtötte hajózástörténeti anyagát, és nagyon sok korabeli csónak, hajó kicsinyített mását készítette el. Ezt az érdekes gyűjteményt mutatták most be a közönségnek. A kiállítást Veress István, a Közlekedési Múzeum főigazgatója és Kom Ferenc, a MAHART vezérigazgató-helyettese nyitotta meg.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton is köszönetet mondok mindazoknak, akik szeretett férjem, Lovász Imre elhunyta alkalmából levélben és táviratban fejezték ki együttérzésüket és temetésén részt vettek.

özv. Lovász Imréné

Közlemény

A Budapesti Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán először kezdenek oktatni a gépészeti elektrotechnikai szakmérnöki szakon. A tanfolyam 1985. februárban indul. Az elektronikai ágazatban a statikus energiaátalakítás, az automatizált villamos hajtás, az analóg és digitális elektronika, mikroprocesszorok és PLC-k alkalmazása és a villamos hőtechnika képezik a fő tématerületeket. Az épületvillamosítási ágazatban a villamos fogyasztói hálózatok és berendezések, a villamos automatikák, az elektronika és a mikroprocesszorok épületgépészeti alkalmazása, a világítástechnika, érintésvédelem és a villámvédelem a fő témakörök. A képzés előadások, tantermi és laboratóriumi gyakorlatok keretében történik. A tanulmányi idő: 2 év.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 98. sz. V. emeleti másfél szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira, MÁV-dolgozóval. Komfortos is érdekel, esetleg zöldövezetben Budapest területén. Érdeklődni személyesen, vagy a 161-012-es telefonszámon 8 órától 15 óráig. Töreki Lászlóné.

Elcserélném egyszoba-komfortos, 55 négyzetméteres, kertes, telefonos budapesti MÁV-bérlakásomat tanácsi telefonos szoba-komfortosra, vagy kis méretű garzonra Budapesten. Horváth, 1387 Budapest Pf. 32.

Elcserélném Dorog, Zalka lakótelep 15. III. em. 3. alatt levő 55 négyzetméteres, kétszobás, erkélyes, tanácsi, komfortos lakásomat (5 percre zöldövezet, horgásztanyavilág), budapesti vagy környéki 1,5 szobásra vagy hasonlóra. Érdeklődni a fenti címen 17 órától személyesen.

Elcserélnénk két és fél szobás utcai és egyszobás udvari, VII. kerületi tanácsi lakásokat, valamint nógrádi 260 négyszögöl málnást, budapesti vagy Budapest környéki, két családnak megfelelő családi házra. Érdeklődni: Halasi, 1078 Budapest, Hernád u. 46. II. 1. Munkaidőben a 21-11 vagy 141-851 telefonszámon.

Elcserélném egyszoba-komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat tanácsira. Vidéki csere is érdekel. Cím: Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9. félemelet 3.

Elcserélnénk kétszobás, 70 négyzetméteres, telefonos, VIII. emeleti MÁV-bérlakást, tanácsi vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet a 859-962-es telefonszámon, este 6 óra után.

Elcserélném kétszoba-komfortos, kertes, napos MÁV-bérlakást másfél szobás lakótelepi tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Darányi, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 2/2.

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

Elcserélném Budapest XVIII. kerületben levő, I. emeleti loggiás, 57 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira MÁV dolgozóval, XI., XII., és XIV. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet 18-19 óra között a 834-828-as telefonszámon.

Elcserélném tanácsi másfél szobás, összkomfortos, telefonos, parkettás, szép lakásomat egy másfél szobás, komfortos MÁV-bérlakásra Budapesten, esetleg hatvani, újszászi vagy a ceglédi vonalon, és egy tanácsi, telefonos, komfortos garzonra, csak Budapesten. Érdeklődni levélben: Kulcsár Györgyné, 1157 Budapest, Páskom park 2. sz.

Elcserélném Miskolcon lévő nagyméretű, kétszobás, félkomfortos lakásomat budapesti kétszobás összkomfortosra. Cím: Kovács Vilmosné, 3530 Miskolc, Széchenyi út 27. I. 4. Érdeklődni lehet a 04/19-12 telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, kiemelt övezetben levő nagyméretű, 1,5 szobás tanácsi lakásomat hasonló budapesti, lehetőleg belterületi lakásra. MÁV-szolgálati lakás is érdekel. Máté Edit, 5000 Szolnok, Kun B. krt. 11. V. em. 6.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—3712. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. AUGUSZTUS 16.

Augusztus 20.

Alkotmányunk ünnepe



Szakmunkásavató a járműjavítóban

A hagyományokhoz híven a debreceni járműjavító üzemben az idén is megrendezték az ifjú szakmunkások avatását. Az ünnepségen jelen volt a 109. sz. Szakmunkásképző Intézet igazgatóhelyettese, az üzem gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői, szakoktatók és oktatással megbízott szakmunkások.

Az avató ünnepséget *Széles Jenő* tanműhelyvezető nyitotta meg, majd *Kerékgyártó Imre* főmérnök avató beszédében méltatta az ünnepség jelentőségét. Ezt követően *Nagy István* a 109. sz. Szakmunkásképző Intézet igazgatóhelyettese átadta a szakmunkás-bizonyítványokat, valamint Kerékgyártó Imre pénzjutalmakat nyújtott át.

A tanulóévek során kifejtett eredményes munkájukért a 37 végzősből 23 tanuló, az eredményes oktató-nevelő munkáért 6 oktató részesült jutalomban.

A jutalmak átadása után *Korponai Lajos*, a szakszervezeti bizottság titkára és Nagy István igazgatóhelyettes kívánt eredményes munkát a fiataloknak. Az ifjú szakmunkások nevében *Szőnyi Sándor* mondott köszönetet azért a tevékenységért, melyet az üzem vezetősége és a tanulók oktatásával megbízottak végeztek. Az ünnepség kötetlen beszélgetéssel ért véget.

A dunakeszi járműjavító üzem vezetői ünnepélyes külsőségek között fogadták a közelmúltban a helyi 201-es számú szakmunkásképző intézetben végzett fiatalokat, akik az üzemben dolgoznak majd. Ismertették többek között az üzem történetét, eredményeit. A fiatalok megismerkedhettek a kulturális és sportolási lehetőségekkel is. A legjobb tanulmányi eredményt elért szakmunkásokat jutalomban részesítették.

Ülést tartott a központi vezetőség

Napirenden a munkavédelem és az ÖTA új alapszabályzata

Július 26-án, a MÁV Vezérigazgatóság konferencia termében ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. *Gyócsi Jenő* elnök köszöntötte a megjelenteket, majd a napirendi pontok ismertetése és elfogadtatása után a testület megkezdte munkáját.

Az első napirendi pont keretében a szakszervezet munkavédelmi feladataira készült határozattervezet került a testület elé, amelyhez *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára mondott szóbeli kiegészítőt. Hangsúlyozta többek között:

— *A határozattervezet megfogalmazásakor arra törekedtünk, hogy a munkavédelmi feladatok ellátása összhangban történjen az állami irányítással és a SZOT elnökségének határozatával.* Tennivalóink közül kiemeltük azokat, amelyekben már kellő jártasságra tettünk szert. Így például továbbra is részt veszünk a munkavédelmi tervezésben, és közreműködünk a végrehajtásban. Figyelemmel kísérjük a vasutasok munkakörülményeit, a biztonságos munkáltatás feltételeit, és indokolt esetben jelzéseket adunk a gazdálkodó szervezetek intézkedésre jogosult vezetőinek. Rendszeresen vizsgáljuk az üzemi balesetek alakulását, és közreműködünk a munkavédelmi agitációs, propaganda munkában, segítünk a megelőzést szolgáló oktató-nevelő feladatokban.

A tervezet külön fejezetet szentelt a munkavédelmi eljárás körébe tartozó feladatoknak. Eszerint a vasutas-szakszervezeti szervek képviselői továbbra is részt kívánnak venni az üzemi balesetek kivizsgálásában, a munkavédelmi szemléken, a munkavédelmi vizsgáztatásokon, a munkavédelmi minősítő ellenőrzésekben és más feladatok megoldásában.

A tervezetben külön hangsúlyt kapott, hogy a szakszervezet ezeket a feladatokat társadalmi munkások bevonásával szeretné megoldani. Ennek érdekében növelik a központi vezetőség szociálpolitikai, munka- és környezetvédelmi osztályának közvetlenebb szakmai irányítását a mukavédelmi társadalmi ellnőrök felkészítésében és a szakszervezeti bizottságok segítésében.

A vasutas-szakszervezet társadalmi munkavédelmi hálózata alkalmas a tervezetben megfogalmazott feladatok ellátására — szögezte le *Szemők Béla*, majd hozzátette:

— *Jogosítványukat folyamatosan adjuk majd ki.*

A központi vezetőség a tervezetet egyhangúlag elfogadta és így az határozattá emelkedett.

Ezután *Tolnai Ildikó* titkár fűzött szóbeli kiegészítést a félszázalékos önkéntes támogatási alap szabályzatára, eljárási utasítására és 1984. évi költségvetésének módosítására készült javaslatokhoz. Elmondotta, hogy a szabályzat és az eljárási utasítás átdolgozásánál a szervezeti változásokon kívül — *a félszázalékos ÖTA július 1-től különvált a vasutas-társadalombiztosítástól, és kezelését önálló osztály látja el* — figyelembe kell venni mindazokat a módosításokat, amelyek az elmúlt években bekövetkeztek.

Nincs változás az ÖTA járulékának levonásában, a segélyekre való jogosultság elbírálásában, a segélyek folyósításával összefüggő feladatok ellátásában. Ezt továbbra is a munkáltatók, szolgálati főnökségek végzik.

A nem rubelelszámolású import hallókészülékért fizetett térítési összeg részbeni megtérítését az ÖTA-tag a vasutas-szakszervezet ÖTA osztályától kérheti. A jövőben tehát minden olyan hallókészülék árának részbeni visszatérítése iránt, amelyért az ÖTA-tag 50 százalékos térítési díjat fizetett, *nem a szolgálati főnökség, hanem az ÖTA osztály intézkedik.* Erre a módosításra azért volt szükség, mert a hallókészülékek típusának és árának gyakori változása miatt a szolgálati főnökségek nem tudták elbírálni, hogy mikor adható a segély.

Változás továbbá az is, hogy ez év július 1-vel a nyugdíjasok részére bevezetésre került a gyógyszersegély. *A segély összege naptári évenként 300 forint.* Ezt azok a tagok kapják, akiknek eltartott hozzátartozójuk van, és egy naptári évben a különböző gyógyszerekre kifizetett összeg eléri vagy meghaladja az 500 forintot. Ezt a gyógyszertár igazolásával, vagy a kiváltott vényekkel kell az igénylőnek bizonyítani. 1984-ben átmenetileg csak a június 30. után kiváltott gyógyszerek költségeit lehet figyelembe venni. A segély kifizetése az igazolások alapján *a szolgálati főnökségek hatáskörébe tartozik.* A segély folyósításának idejét és összegét a segélyezési egyéni lapon kell feljegyezni. A szolgálati főnökségek gyógyszersegély-kérelmet júli-

(Folytatás az 5. oldalon)

Az Utasellátó helyzete az elnökség napirendjén

Szakszervezetünk elnöksége, legutóbbi, július 19-én tartott ülésén *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató előterjesztésében értékelte az Utasellátó Vállalat munkahelyi körülményeit és bérhelyzetét.

Az előterjesztés a VI. ötéves tervidőszak gazdálkodási tevékenységével, az üzletpolitikai célkitűzések teljesítésével, az árpolitikai intézkedések hatásával foglalkozott. Értékelte az egyes rétegek élet- és munkakörülményeinek alakulását, vázolta a hátralévő időszak szociálpolitikai, munkavédelmi feladatait, a belső érdekeltségi rendszer továbbfejlesztését célzó vállalati elképzeléseket.

A testület megállapította, hogy az Utasellátó Vállalat a VI. ötéves terv eltelt időszakában a korábbinál nehezebb körülmények között végezte munkáját. A tervezettnél szűkösebb anyagi — pénzügyi lehetőségek negatív hatásának ellensúlyozására számos kezdeményezést, intézkedést tettek. Megkülönböztetett figyelmet fordítottak a szociálpolitikai, munkavédelmi területekre, a dolgozók helyzetének javítására, a munkahelyi körülmények kulturáltságának fejlesztésére. Erőfeszítéseik azonban csak részeredménnyel jártak, amely jelentős mértékben összefügg pénzügyi teherbíró képességükkel.

Dr. Spilák Ferenc látogatása az Utasellátó Vállalatnál

Július 18-án látogatást tett az Utasellátó Vállalatnál *dr. Spilák Ferenc* belkereskedelmi miniszterhelyettes és *Szigeti Gyula* főosztályvezető. A vállalat első félévi tevékenységéről *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató adott tájékoztatást, melyet a miniszterhelyettes tudomásul vett. Elmondta, hogy az Utasellátó munkája megfelel a minisztérium követelményeinek.

Dr. Spilák Ferenc további jó munkára buzdította a vállalat vezetőit és dolgozóit. Kiemelte, az erőteljes valutaszerző tevékenység folytatását, s a meglévőek mellett új szolgáltatások bevezetését és azt az aktív üzletpolitikát, amelyet az Utasellátó az utóbbi években kifejt.

Szegedi kezdeményezésre

Üzemirányító központok kongresszusi versenye

A szegedi igazgatóság üzemirányító központjának dolgozói az MSZMP XIII. kongresszusának és hazánk felszabadulása 40. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny keretében felhívással fordultak valamennyi üzemirányító központhoz. Felhívásukban az üzemviteli munka javítására, az elegytovábbítás gyorsítására, az áruszállítási tervek túlteljesítésére tettek vállalást.

A szegedi kezdeményezés kedvező visszhangra talált. A felhíváshoz valamennyi igazgatóság és a vezérigazgatóság üzemirányítói is csatlakoztak. E nemes célkitűzéssel egyetértett a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete, s a felhívás alapján meghirdették az üzemirányító központok munkaversenyét. Az erről szóló szerződést *július 24-én, Kecskeméten írták alá* az érdekelt központok vezetői és a szakszervezeti főbizalmik.

A hálózati szintű verseny első szakasza *július 1-től december 31-ig tart.* A célkitűzéseket öt pontban foglalták össze. Feladatként az áruszállítási terv túlteljesítését, a kirakási és kocsikiegyenlítési terv teljesítését, az üzemfőnökségek kísérleti versenyében résztvevők elegyfeldolgozó kapacitásának kihasználását, valamint a nagy teljesítményű tehervonati mozdonyok napi hasznos kilométerteljesítményének a növelését írták elő. Az eredményesen dolgozó üzemirányító központok jelentős anyagi elismerésben részesülnek.

A szerződést aláírók hangsúlyozták, hogy a vállalt célkitűzések teljesítésével szeretnék a vasút munkáját még hatékonyabbá, még gazdaságosabbá tenni. Tudják, hogy irányító, szervező és ellenőrző munkájuktól nagyon sok függ. Természetesen ahhoz, hogy az irányító apparátus eredményesen tevékenykedjen, feltétlen szükség van arra is, hogy a különböző szakszolgálatnál dolgozók is átérezzék e munkaverseny jelentőségét és jó együttműködéssel, munkával segítsék az üzemirányítás szakembereit.





Alkotmányunk minden állampolgár számára biztosítja az üdüléshez való jogot. Évente a vasutasok ezrei pihenhetnek szakszervezeti beutalóval az ország különböző tájain. Két balatoni üdülőben tett látogatásunkról szóló képes riportunk a 7. oldalon.

(Visi Ferenc felvételei)

BARANYI ÁKOS

Egy jobb világért harcolt

Most névadója lett a fehérvári járműjavító egyik brigádjának

Baranyi Ákos, a Temes megyei Vingán 1874. június 22-én született, kisiparos családból. Apja, *Baranyi József* asztalosmester, anyja Gombos Etelka. A szülők Szegeden ismerték meg egymást, és a házasságot is ott kötötték meg.

A család Székesfehérvárra 1881-ben költözött. Baranyi József asztalosműhelyt nyitott, 3-5 segéddel dolgozott. A XIX. századvégi építkezések kedveztek az asztalosiparnak, de a századfordulón, ahogy a túltermelési válság kezdeti jelei mutatkoztak, már ezt az iparágat is sújtotta a megismétlődő fizetésképtelenség.

Baranyi Ákos is asztalosmesterséget tanult. Fiatal segédként Ausztriába vándorolt, hogy szakmai tudását külföldi tapasztalatokkal is gazdagítsa. Itt ismerkedett meg a szocialista eszmékkel, és *kapcsolatba került az osztrák munkásmozgalommal.*

A DÉLI VASÚT SZAKMUNKÁSA

Amikor visszatért, Székesfehérvárott még nem működött szociáldemokrata pártszervezet. Így — a népi követeléseknek bizonyos mértékig hangot adó — *függetlenségi párt* tagja lett, és ennek tisztségviselőjeként dolgozott még a háború alatt is. *Báró Manndorf Géza,* a függetlenségi párt egyik frakciójának Fejér megyei vezetője, a város országgyűlési képviselője is jó kapcsolatba került Baranyi Ákossal, aki éveken át e frakció pénztárosa volt. Az ipari munkások között igen sokan a függetlenségi pártszervezethez tartoztak Székesfehérvárott. Ők a párton belül szereztek olyan politikai képzettséget, amely a mind jobban népszerűvé váló szociáldemokrata eszmékhez sodorta őket.

1902-ben Baranyi Ákos a székesfehérvári *Déli Vasúti Műhely* munkása lett. Ennek az okát részben abban lehet megtalálni, hogy apja műhelyében nem látta a jövőjét biztosítottnak. 1902. július 27-én kötött házasságot Mórocza Mariannával. A házasságból két fiúgyermek született: 1903-ban Ákos és 1905-ben József. Az apa munkahelye — bár szépen jövedelmezett — nagyban függött az építési vállalkozóktól. Így éppen 1902 körül, amikor a székesfehérvári építési vállalkozók ellen eredményes sztrájkharcot folytattak az építőmunkások, Baranyi Józsefnek egy Rózsa nevű székesfehérvári építésszel szemben volt nagyobb összegű követelése, amelyet csak nehezen tudott a vállalkozó megfizetni.

Ákos, látva a kisvállalkozóknak ezt az ádáz küzdelmét, nem akarta apja műhelyét átvenni. Emiatt az apa és fia között állandó nézeteltérések voltak. Erre az alkalom meg is volt, hisz a szülők és a gyermekek egy házban, a Széchenyi utca 70. szám alatt (az ún. Prófunt-házban) laktak 1912-ig. Ez évben Baranyi Ákos a Baross u. 42. szám alatt épített családi házat (mai Bem utca), ahol 1916-ig laktak, majd ezután visszaköltöztek a Széchenyi utca 70. szám alá, ahol haláláig, 1927-ig élt.

KÜLDÖTTSÉGBEN

Baranyi Ákos még nem volt szociáldemokrata, amikor a munkáskövetelések érdekében delegációkban vett részt, és kilincselt a városi hatóságoknál. Még aktív függetlenségi párti, amikor egy ízben Budapestre utazott egy küldöttség, a Déli Vasút Műhely munkásainak követelését víve magával. Csakhogy, amikor az igazgatóság épülete elé érkeztek, Baranyi Ákost a társai magára hagyták, de ő egyedül is benyújtotta a követelést.

Baranyi Ákos politikai fejlődése is szemléltetően példázza a székesfehérvári munkásmozgalom irányát a magyar októberi forradalom előtti évtizedekben.

Az SZDP nem látta sürgősnek azt sem, hogy Székesfehérváron önálló szervezete létesüljön, ennek ellenére a székesfehérvári szociáldemokrata pártszervezet újjászervezése 1918. február 19-én hivatalosan is megtörtént. Az ezt megelőző tárgyalásokon Baranyi Ákos kinyilatkoztatta a szociáldemokrata párti vezetők előtt, hogy *a függetlenségi párt ipari munkáscsoportjával átlép a szociáldemokratákhoz.*

Baranyi Ákos a párt választmányának éppen azért lett tagja, mert jelentős csoportot hozott magával. Ezek természetesen zömükben *a Déli Vasúti Műhely munkásaiból kerültek ki.* Baranyi Ákos a szociáldemokrata pártban megyei propagandista megbízatást kapott. Mint egykori vezető függetlenségi párti politikus, közismert volt Székesfehérváron és Fejér megye községeiben is. A parasztság ugyanis a Kossuth Lajos nevét felhasználó pártot nagy számban követte, vagyis függetlenségi párti érzelmeket vallott.

FORRADALMI ELSZÁNTSÁGGAL

Az őszirózsás forradalom idején Baranyi Ákos az események sűrűjében található: ott van *a Városi Nemzeti Tanácsban,* amelynek tagjai a közrend helyreállításán fáradoztak október 31-től november 2-ig. Baranyi Ákos az egyik vezetője annak a sebtében megszervezett nemzetőrségnek, amely megakadályozta, hogy csavargók és más lumpenelemek — amikor a régi világ vétkesei elmenekültek, s az új világ hatalmát még nem építették ki — utcáról utcára járva, főleg élelmiszereket és közszükségleti cikkeket raboljanak a lakosságtól. Ezek november 1-én este törtek be a 69-es laktanyába, és onnan fegyvert szereztek. Baranyi Ákos a vasútállomásról fáklyákat szerzett, és ezek világánál sikerült a nemzetőrségnek ezt a fosztogatást megszüntetnie. Ebben a lefegyverzésben a városban élő tisztek egy része is részt vett, akik hamarosan mint nemzetőrtisztek tűntek fel a város utcáin.

Baranyi Ákos a Tanácsköztársaság idején *a móri járás politikai megbízottja volt.* Ezt a Fejér megyei direktórium elnökének, *Horváth Jánosnak* a kérésére vállalta el. A móri szegénység között és a járás falvaiban igen népszerű lett. Higgadtsága, megfontoltsága bámulatba ejtette még a burzsoáziát is.

A függetlenségi eszméken nevelkedett politikus *a szocializmus ügyét képviselte,* s kemény kézzel intézkedett, ha a Tanácsköztársaság elleni tevékenységet látott valahol. Agitációs beszédeiben elsősorban a földbirtokosokat és a burzsoáziát támadta. A háború okainak kutatásakor a néptömegek álláspontját fogalmazta meg: *„A háborúnak az urak az okai. A móri urak nem érdemelnek egyebet, mint bezárni vagy sorban felakasztani őket . . . Ne higgyünk a kétszínű uraknak, mert azok ellenforradalmárok . . . a burzsoákat le kell törni, akármilyen eszközzel, akár halálbüntetéssel is. Eleget voltunk igában . . .”* Mindezeket a kijelentéseket olyan politikai viszonyok közepette tette, amikor az ellenforradalom veszélye ténylegesen fennállott, és ezek a proletárdiktatúra melletti kiállások csak jobban felbőszítették a letűnt uralkodó osztályt és képviselőit.

1919. június 10-én Horváth János ítélkezik Móron az ellenforradalmi megmozdulás vezetői felett. Itt Baranyi Ákos is *közreműködött a tanácskormány rendelkezéseinek végrehajtásában.*

Augusztus elején azonban, a régi közigazgatási és államhatalmi szervek ismét megkezdték működésüket; a járási és községi intéző bizottságokat feloszlatták. Baranyi Ákos Székesfehérváron az ellenforradalmi rend karhatalmistái augusztus 9-én kihallgatták, majd hazaengedték a laktanyából. Közben a románok megszállták a várost, de ezzel a kommunisták üldözése nem csökkent. A román jelenlét még az egyéni vagy csoportos bosszúállást sem akadályozta meg.

MINDHALÁLIG . . .

Baranyi Ákoshoz eljutottak a hírek, hogy Móron a községi intéző bizottság és a munkástanács néhány tagját kegyetlenül megkínozták. A direktórium tagjait a móri községháza pincéjében tartották fogva; többek között Beregi Náthánt, Kovalovszkyt és Erdélyi Rudolfot. A foglyokat Pencz bankigazgató és mások is naponta ütlegelték.

Erdélyi Rudolfné — a móri községi direktórium elnökének neje — szeptember elején felkereste Székesfehérváron Baranyi Ákost, és elpanaszolta neki a Móron történt kegyetlenkedést. Baranyi Ákos felkereste *Zavaros Aladárt,* a város rendőrkapitányát, a volt városi vörösőrség parancsnokát, és kérte a segítségét, hogy Móron a törvénytelen állapotot szüntessék meg. Zavaros hajlott is erre, és telefonon érintkezésbe lépett Mórral. A móri hatalmaskodók azonban azt válaszolták Zavarosnak: *„Még mindig szabadlábon van az a Baranyi, és még most is a kommunistákat védi.”* Azonnal kapcsolatot teremtettek a székesfehérvári államügyészséggel. Pattantyús Ábrahám parancsot adott ki Baranyi Ákos elfogatására.

Letartóztatására 1919. szeptember 10-én került sor. E nap délutánján hat szuronyos magyar katona egy százados vezetésével megjelent Baranyi Ákos Széchenyi utca 70. szám alatti lakásában. Letartóztatták, és átkísérték a törvényszéki fogdába.

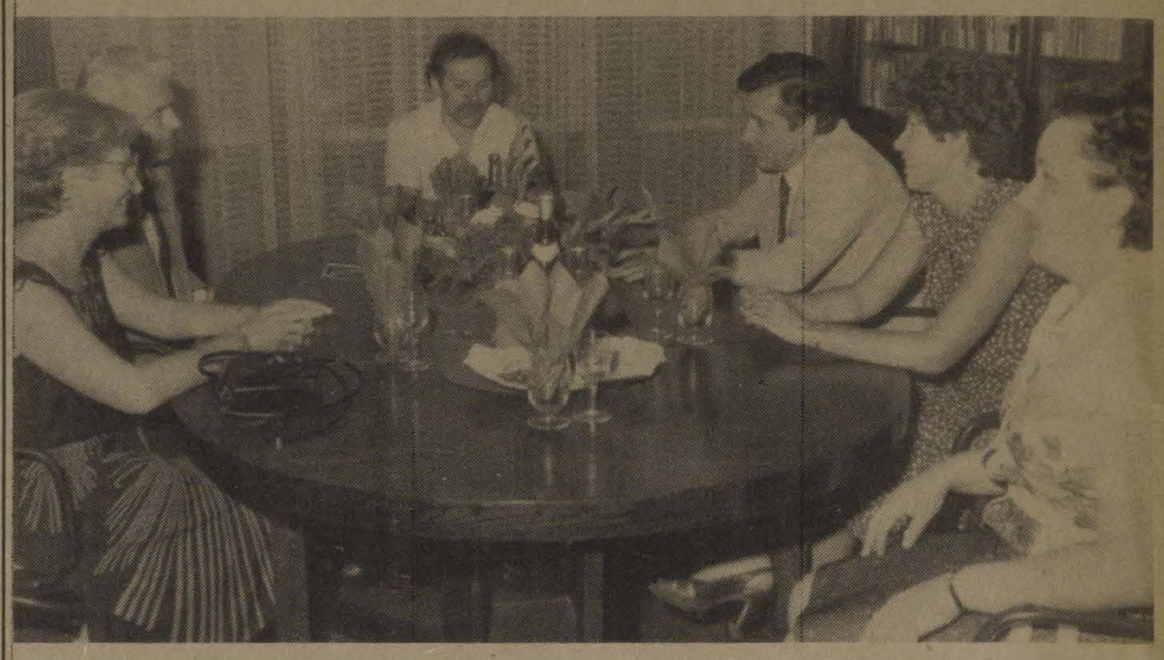
Letartóztatása után néhány nappal *román katonák hatoltak be a lakásába,* akik házkutatás ürügyén értékeket szedtek össze, a bútorokat pedig összetörték. Baranyi Ákost a törvényszéki fogdából a 17-es laktanyába kísérték, és itt teljesen a románok felügyelete alá került. Azok *többször véresre verték,* majd harcostársaival együtt megszégyenítve kísérték végig a városon. (Az összeláncolt embereknek egyik bajuszát levágták: közben ütlegelték őket. Az eseményekre visszaemlékezők ebben a csoportban Baranyi Ákoson kívül még a móri tanítót, *Beregi Náthánt* ismerték fel.)

Baranyi Ákos a vizsgálati fogságban tüdőbeteg lett. A per során szabadlábon védekezhetett. Az ítéletet 1920. szeptember 3-án hirdették ki: egyévi és hathónapi börtönbüntetésre ítélték.

1927. április 6-án halt meg. Székesfehérváron helyezték örök nyugalomra. A közelmúltban — születésének 110. évfordulója alkalmából — a *székesfehérvári járműjavító vasszerkezetgyártó osztályának hegesztő brigádja felvette Baranyi Ákos nevét.*

A brigádnévadó ünnepségen részt vett egyik fia, a 80 éves *Baranyi József,* és sok sikert kívánt a MÁV Kiváló Brigádja címet viselő, immár Baranyi Ákos szocialista brigádnak.

VENDÉGEK LUXEMBURGBÓL



Hivatalos baráti látogatáson járt hazánkban a Luxemburgi Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének elnöke, az Európai Közös Piac Közlekedési Bizottságának tagja: Jeannot Schneider és felesége. A vendégeket Koszorús Ferenc főtitkár és Tolnai Ildikó titkár fogadta. A baráti hangvételű találkozón szakszervezetünk főtitkára tájékoztatta Jeannot Schneidert a Magyar Államvasutak helyzetéről és a magyar szakszervezeti mozgalom időszerű tennivalóiról. A tárgyaló felek kölcsönösen hangsúlyozták a szakszervezetek tennivalóit a béke megőrzésével kapcsolatban, amely nélkül nincs fejlődés és értelmetlenné válik minden nemes emberi törekvés. Vendégeink magyarországi tartózkodásuk során látogatást tettek a debreceni járműjavítóban és a debreceni területi szakszervezeti bizottságon. (Skoda László felvétele)

Ünnepi számvetés

A szovjet vasutak szerepe a személy- és áruszállításban

A Szovjetunióban augusztus első vasárnapján ünneplik meg a vasutasnapot. Ez a nap ebben az évben augusztus 5-re esett. A szovjet vasutasok az idén is jó hangulatban készültek ünnepükre. Van mivel büszkélkedniük. Méreteit tekintve — egy hatalmas — eddig soha nem látott szállítószalag tempójának megfelelő munkát végeznek. A vasúti hálózat teljes hossza meghaladja a 143 ezer kilométert, és ez az ország alapvető szállítási rendszere — ezen végzik el a teher- és utasszállítások túlnyomó többségét. A vasút egy év alatt *megközelítőleg 3,8 milliárd tonna árut szállít.* A teheráru-forgalom megközelíti a 3,8 trillió tonnakilométert, az utasszállítás volumene pedig meghaladja *a 36 milliárd utaskilométert.* Más szóval a Szovjetunió a világ lefektetett vasúti hálózatából 11 százalékkal rendelkezik, és a Föld vasútjain végzett szállítási munka 53 százalékát végzik el. A szovjet vasutasok munkájának ma tehát igen nagy a jelentősége.

Vezető helyen a villamosításban

A Szovjetunió már sok éve vezető helyet foglal el a világon a villamosított vasútvonalak hosszúságát tekintve, mert ezeknek együttes hossza meghaladja a 46 ezer kilométert. A nagy teljesítményű villamosított vasútvonalak nyugatról—keletre és északról—délre átszelik az egész országot. A többi vasútvonalakat dízelmozdonyokkal látják el, ezek végzik el a tolatási munka túlnyomó részét is.

Az utóbbi néhány évben a vasutat sok nehézség tette próbára, nem tudtak teljes mértékben eleget tenni a népgazdaság és a lakosság szállítási igényeinek. A Közlekedésügyi Minisztérium tevékenységét vette vizsgálat alá 1982. novemberi plénumán *az SZKP Központi Bizottsága.* Ebből a kritikából levonták a szükséges következtetéseket és konkrét komplex intézkedéseket vettek tervbe, majd valósítottak meg.

Ma különösen nagy figyelmet kell fordítani a tervre, a technológiára és a munkafegyelemre. Sokat kell tenni a mozdonyok, a vagonok, a pálya és más műszaki eszközök megbízhatóságának növeléséért; biztosítani kell a folyamatos üzemeltetésüket, folytatni kell a tartalékok hatékony felhasználását. A legfontosabb ezek között a vonatforgalomnak szigorúan a grafikon szerinti szervezése, az állásidők csökkentése, a kocsiállomány összetételének növelése. A vonatok rendszeresen öt-hat ezer tonna súllyal közlekednek a vasútvonalakon. A híressé vált moszkvai fűtőháznak, a moszkvai rendező pályudvar villamosmozdony-vezetői — ott, ahol az első kommunista szombatot tartották, és amit *V. I. Lenin* nagyszerű kezdeményezésnek tartott, s ahol a munkához való kommunista hozzáállás mozgalma kezdődött — *már rendszeresen tízezer tonnás vonatokat indítanak.* Ezeket a nagy súlyú szerelvényeket kísérletképpen más útvonalakon is átengedik. Az ilyen vonatok vontatására két, nagy teljesítményű, nyolctengelyes villamos mozdonyt kapcsolnak össze.

A kezdeményezés követőkre talált

A vonatok súlyának jelentős növelése nemcsak a vonalak szállítóképességének leghatékonyabb módját jelenti, hanem létrehozzák az állomások munkájának, a pályajavítási munka elvégzésének, a fűtőanyag-energetikai tartalékok gazdaságos felhasználásának kedvező feltételeit is.

Az intenzív munkakörülmények között rendkívül fontos a vasutasoknak a technika ismeretére, a tulajdonosi hozzáállásra és takarékosságra nevelése. Ennek elérésére a moszkvai fűtőház, a moszkvai rendező pályaudvar mozdonyvezetője, *V. Szokolov,* a Szocialista Munka Hőse, nagyon értékes kezdeményezést indított el. Felhívta a vasutasokat, hogy vállalják a rájuk bízott technika szocialista megőrzését, saját munkájával mutatott példát arra, hogy hogyan kell gondozni a mozdonyokat, hatékonyabban felhasználni az energetikai tartalékokat. V. Szokolovnak ma már sok követője van.

Erősödik, fejlődik a mozdonyvezetőknek a diszpécserekkel, a más szállítási szakmák dolgozóival kialakult barátsága. Azoknak a dolgozóknak összefogása vezet sikerre, akik a szállítószalagokat ellátják.

A szovjet vasutasok most a szállítás gyorsítására és a munka minden lehetséges módon való fejlesztésére törekszenek. A vasutasok előtt az SZKP XXVI. kongresszusa által kitűzött feladatból — a népgazdaság és a lakosság szállítási szükségleteinek időben, teljes egészében és a legkisebb költséggel való elvégzésének feladata áll.

Ezek a szükségletek a gazdaság fejlődésével, az ország keleti területei természeti kincseinek kiaknázásával, a termelés specializálásával és a kooperáció kiszélesítésével nagyon gyorsan — rohamosan növekednek. Nem kis szerepet játszik ebben a külgazdasági kapcsolatok fejlődése, elsősorban a KGST keretein belüli szocialista gazdasági integráció. Kitűzték az 1985-ig, a tizenegyedik ötéves terv befejező évének végéig szóló feladatokat, *amelyekben a szállítások volumene átlépi a négymilliárdos határt.*

Korszerű technika, modern berendezések

Az élet, a technológia és a munkaszervezés még kitartóbb fejlesztését, az újabb és újabb tartalékok felkutatását és felhasználását követeli meg. Mindezeknek szilárd támasza az elért műszaki-tudományos haladás, a progresszív tapasztalatok hatásos eszközökkel történő felhasználása. A Szovjetunió vasútjait nagy teljesítményű, nagy sebességű mozdonyokkal, nagy teherbírású vagonokkal, korszerű pályaberendezésekkel látják el. A pályákon nehéz síneket, nagy szilárdságú váltókat építenek be.

Egyre nagyobb mértékben használják fel a legújabb automatikai, telemechanikus és számítógépes technikai eszközöket. Az új vagonok és mozdonyok egy részét *az NDK-ból, Csehszlovákiából, Lengyelországból és Magyarországról szállítják.*

Az élenjáró vállalati kollektívák példát mutatnak arra, hogyan kell mind hatékonyabban felhasználni a tökéletes technika gazdag arzenálját. Ezeknek a kollektíváknak tapasztalatai országszerte — de a határokon túl is ismertek.

Hagyományos ünnepükön a Szovjetunió vasutasai melegen üdvözlik és a legjobb kívánságaikat küldik a testvéri szocialista országokban élő kollégáiknak. Kifejezik azt a meggyőződésüket, hogy a KGST-tagországokat összekötő vasutak mindig a barátság és a sokoldalú együttműködés útjai lesznek.

Jefim Mihajlovics Hrakovszkij,
a Gudok szerkesztője

Júliusi előzetes

Több árut szállított a vasút

Előzetes adatok szerint, a vasút júliusban *10 millió 233 ezer tonna árut szállított*, amellyel a bázishoz képest 101,3, a tervet alapul véve pedig 98,4 százalékos teljesítést ért el. A többletszállítás, illetve lemaradás abszolút értéke 130, illetve 170 ezer tonna. A díjszabási árutonnakilométer-teljesítmény *100,3, illetve 102,2 százalékra alakult.*

Az elmúlt év júliusához képest a belforgalomnál 1,4, az exportküldeményeknél 1,6, az import rendeltetésű áruknál 0,6, míg a tranzitszállításoknál 1,5 százalékos forgalomnövekedés következett be.

A kocsiigényes áruk volumene **a bázishoz viszonyítva 101,2, az előirányzathoz képest pedig 99,3 százalékos teljesítésnek felel meg.**

Ezen belül szénből, kavicsból és homokból, valamint cementgyártmányokból többet fuvarozott a vasút mint egy évvel korábban. Ezzel szemben téglaés cserépáruból, mészből, cementből, műtrágyából, valamint tűzifából jelentősen csökkent a szállítás.

A vasúti szállításra feladott élőállat-küldemények mennyisége, továbbá a könnyen romló áruk volumene a bázishoz képest csökkent.

A záhonyi átrakó térség tonnában kifejezett belépő áruforgalma 8 százalékkal volt kevesebb a bázisszintnél. A kiűrítetlen széles nyomtávú kocsimaradvány napi átlaga 54,3 százalékát, hóvégi értéke pedig csupán 37,4 százalékát tette ki az egy évvel korábbi értéknek. A körzetben megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma 2,1 százalékkal csökkent, viszont az azokba berakott árusúly 0,4 százalékkal emelkedett a bázisértékhez képest.

Az áruszállítás minőségét jellemző mutatók többsége a bázist alapul véve kedvezően alakult.

A gépre várási esetek száma és a gépácsorgások mennyisége 31,5 és 22,9 százalékkal, a vonatfeloszlatások száma pedig 28,7 százalékkal csökkent.

A teherkocsik térbeli kihasználása a tavaly júliusi értéknél 1 százalékkal, a kitűzött szintnél pedig 5,1 százalékkal magasabb. Az időbeli kihasználást mutató teljes kocsiforduló-idő értéke 4,4 százalékkal volt kedvezőbb a bázisbelinél. A minőségjavulást tükrözi, hogy a tavalyinál 1,3 százalékkal több áruszállítási teljesítményhez a vasút 4,3 százalékkal kevesebb teherkocsit használt fel, s így a dolgozó kocsipark termelékenysége több mint 4 százalékkal emelkedett.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása is kielégítő volt. A napi átlagos futásteljesítmény értéke a villamos vontatásnál 1,1, a kis, illetve nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál pedig 0,9, illetve 0,4 százalékkal volt nagyobb a vártnál. A bázist alapul véve viszont a villamos és kis dízelmozdonyoknál közel 1, a nagy teljesítményű dízeleknél pedig 1,4 százalékkal emelkedett az átlagos napi hasznos futás távolsága.

A vasút júliusban 19 millió 850 ezer utast szállított, amely 100,9 százalékos bázis- és 100,5 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A személyszállítás minősége, a menetrendszerűséget alapul véve 0,8 százalékkal javult, a fajlagos késési időt tekintve azonban romlott. Ez utóbbi az összes késett vonatot figyelembe véve a bázisbeli 27 percről 28,9 percre, a nemzetközi forgalomban késett vonatoknál pedig 42,7 percről 50,8 percre növekedett.

Békéscsabai kezdeményezés

Napközi a művelődési házban

Szokatlan dolgok történnek mostanság Békéscsabán a Vasutasok Szakszervezete Művelődési Házában. Reggelente apróságok kopogtatnak szüleikkel, aztán a felnőttek elköszönnek s egyedül indulnak tovább a dolguk után. A gyerekek pedig önfeledt játékba kezdenek, otthonosan mozognak a számukra berendezett klubteremben. Van itt vagy 50 ilyen-olyan játék — meg otthonról is hoznak magukkal ezt, azt. S ha ez sem elég? Nos, akkor ott a könyvtár, ahol nem csupán a könyvek közül választhatnak ízlésüknek, érdeklődési körüknek megfelelőt, de még hanglemezeket is hallgathatnak, mesét, zenét, ki mit szeret . . .

Az iroda? Olykor betegszoba — míg az apuka el nem viszi gyengélkedő csemetéjét —, olykor meg adatfelvevő: hogy hívják a gyereket? Mettől meddig lenne itt? Mi az érdeklődési köre? És így tovább. A nyugdíjas vasutasok, akik szívesen betérnek ide napközben egy kis beszélgetésre, biliárdozásra, értetlenül szemlélik az eseményeket . . .

De mi is történt a művelődési házban tulajdonképpen? *Nagy László*, aki két fiát hozza ide nap mint nap, készséggel emlékezik az előzményekre.

— Már hónapok óta főtt a fejünk, mi lesz a gyerekekkel iskola-, óvodaszünet idején? Sokan szóvá tettük termelési tanácskozásokon, szakszervezeti üléseken ezt a gondot. Aztán a szakszervezeti bizalmitól megtudtam, a művelődési házban gondoskodnak a dolgozó vasutas szülők gyermekeiről. Végre nyugodtan dolgozhatunk, nem kell aggódnunk a gyerekekért. Tudjuk, jó helyen vannak.

Dányi Pálné, az intézmény vezetője papírokat tesz az asztalra, számolja, hány szülő jelentette már be igényét gyermeke(i) ellátására. A békéscsabai vasutas művelődési ház korábban is rendszeresen szervezett gyermekprogramokat szabad szombatonként, így a játékállományt csak frissíteni kellett. Mozgásigényüket kirándulások szervezésével próbálják kielégíteni. S hogy az új szolgáltatásnak sikere van, bizonyítja: *eddig 43 szülő jelentette be hosszabb-rövidebb időre gyermekét.*

Ancsin Pálné világéletében gyermekekkel foglalkozott, s most — nyugdíjasként is — szíves örömest vállalkozott a gyerekek felügyeletére.

— Igyekszem a lehető legkevesebbet beleszólni ebbe az önfeledt játékba — mondja, megosztva figyelmét a beszélgetés, s a körülötte hancúrozó gyerekek között —, elvégre nyár van, vakáció. *A feladatot különösen izgalmassá teszi, hogy a legkülönfélébb korosztályok jönnek el ide.* Roppant helyesek a nagyobbak, ahogy elistápolgatják az apróságokat. Ha elfáradnak, énekelgetünk együtt . . .

Dányi Pálné búcsúzóul még a tervekről beszél. Hogy jövő nyáron már megosztja a társaságot, mert hasonló korosztályoknak könnyebb szervezni. Ősztől a hétvégeken is vállalkoznak gyermekmegőrzésre, mert a szülők közül sokan panaszolták, mióta megvan a gyerek, nem tudnak eljárni egy-egy színházi előadásra, de még egy filmvetítésre sem . . .

Az előcsarnokban két csöppség majszolja az otthonról hozott uzsonnát. Megéheztek az önfeledt játékban.

Nagy Ágnes



Nyári napközit — „gyermekmegőrzőt" — nyitottak a MÁV Vezérigazgatóságán, hogy az iskolai, óvodai szünetben a szülők mentesüljenek az elhelyezési gondoktól. A helyi sportklub kondicionáló termében a gyerekek — a főállású pedagógus, valamint a nyugdíjasok közül szervezett szakszervezeti aktivisták felügyelete mellett — láthatóan vidáman töltik napjaikat, amíg az anyukák, apukák dolgoznak

(Lackzó Ildikó felvétele)

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (4.)

Javaslatok és válaszok

A MÁV Kollektív Szerződés 1984. évi módosítása során felmerült, de megvalósításra nem kerülő javaslatokkal folytatjuk sorozatunkat. E témakörben elsősorban a javaslat fogalmát szükséges tisztázni. Köztudott ugyanis, hogy a MÁV-nál — a Vezérigazgatóságnak közvetlen alárendelt szervek kivételével — három szinten történik a kollektív szerződés éves beszámolója és módosítása. *(A közvetlenül alárendelt szervek esetében kétszintű beszámolási rendszer van.)*

Tapasztalataink szerint az évi beszámolók a legdemokratikusabb és egyben a legszélesebb érdeklődést kiváltó fórumok. Éppen ezért ezeken sok gondolat, ötlet, kívánság merül fel. Anélkül, hogy ezt a demokratikus formát befolyásolnánk, azt is világosan kell látni, hogy ezek a fórumok csak a MÁV Kollektív Szerződéshez fűződő javaslatokkal tudnak érdemben foglalkozni. Az illetékes szerveknek pedig tudniuk kell, hogy mely kérdés tartozik a kollektív szerződés hatáskörébe, illetőleg hogy melyik ötletet lehet helyileg megvalósítani.

Megfontoltabban

Javaslatnak tehát a tanácskozásokon elhangzott felszólalások közül csak az minősíthető, amelyet a testületi ülés kellő megfontolás után, határozat formában elfogad, és az illetékeseknek felterjeszt. A helyi és a vasútigazgatósági szintű tanácskozásokon arra kell törekedni, hogy főleg a megvalósításra érdemes, a jogszabály előírásába nem ütköző javaslat kerüljön elfogadásra.

Ezért elfogadhatatlan az a néhány esetben követett gyakorlat, amely szerint a testületi ülésről készített jegyzőkönyvet minden értékelés nélkül terjesztik fel a Vezérigazgatósághoz. A nem teljesíthető kéréseket, javaslatokat már helyben kell szóban, illetve ha ez nem lehetséges, rövid határidőn belül, írásban megválaszolni.

Az alábbiakban az elfogadásra nem került javaslatokkal foglalkozunk.

A kollektív szerződés 7. §-ában felsorolt változó munkahelyű munkakörök bővítését javasolta — a vonali szerelést és javítást végző munkakörrel — a miskolci építési főnökség.

Ez a kollektív szerződés és az egyéni munkaszerződés viszonyát, összeütközését érinti. A jogirodalomban is vitás az, hogy a kollektív szerződés módosítása automatikusan módosíthatja-e a munkajogviszony tartalmát, abban az esetben, ha olyan elemet érint, amelyet a jogszabály a felek megállapodási körébe utal. (Tehát a jelen esetben is.)

Véleményünk szerint helyes a jelenlegi törvényes szabályozás, mely szerint *az egyéni munkaszerződés csak közös megegyezéssel módosítható* [Mt. 24. § (1)]. Így a MÁV Kollektív Szerződés 7. §-ának kiterjesztése ellenére, az érintett dolgozókkal külön is módosítani kellene a munkaszerződésüket, amelyre pedig jelenleg is megvan a törvényes lehetőség.

A budapesti vasútigazgatóság javasolta, hogy az utazó dolgozók várakozási ideje [KSZ 18. § (2)] csak a dolgozó megfelelő pihenése esetében minősüljön állásidőnek, ennek hiányában pedig legyen munkaidő.

A kollektív szerződés e §-ának bevezetése előtt a következő javaslatot terjesztettük a dolgozók elé:

— *a 3 órás várakozási idő csak megfelelő pihenés biztosítása mellett minősüljön állásidőnek,*

— *a 4 órás várakozási idő pihenésre való tekintet nélkül legyen állásidő.*

Az érintett dolgozók többsége a második változatot választotta. Természetesen a dolgozók pihenését e készenléti jellegű várakozási időben minden rendelkezésre álló eszközzel elő kell segíteni.

A Vasutasok Szakszervezetének nőbizottsága javasolta, hogy a naptári évben elrendelhető 600 óra túlmunkakeret a nődolgozókra csak beleegyezésük esetében vonatkozzon.

A jogszabály előírása szerint

A kollektív szerződés 29. § (2) bekezdésében előírt túlmunkakeretet a meghatározott munkaköröket betöltő valamennyi dolgozónak teljesítenie kell. E kötelezettség alól intézményesített formában *kivételes szabály létrehozása rendkívüli módon megnehezítené a vezénylési munkát, és hátrányosan érintené a közvetlen kollégák munkarendjét.* A nődolgozók foglalkoztatási védelmét a Munka Törvénykönyve és végrehajtási rendeletei megfelelően biztosítják, ezenfelül a dolgozó nők személyi és családi körülményeire tekintettel, egyedi elbírálás alapján lehetséges a túlmunka eseti korlátozása.

A budapesti vasútigazgatóság javasolta, hogy az utazó dolgozók heti pihenőnapi munkavégzése esetében minimum 8 órát számoljanak el pihenőnapi díjazással akkor is, ha a tényleges munka ennél kevesebb.

Az utazó dolgozók heti pihenőnapja *0 órától 24 óráig terjedő időben kerül kijelölésre*, tehát naptári nap. A jogszabály előírása szerint az ezen a napon ténylegesen elvégzett munkaóra tekinthető pihenőnapi munkának. A vasutas dolgozók legnagyobb része ennek az elvnek alapján részesül heti pihenőnapi megváltásban. A 12/24-es fordában szolgálatot végzők esetében *a heti pihenőnap nem azonos a naptári nappal* és megváltása esetén sem a ténylegesen elvégzett munkaórát számolják el. E két külön rendszer elemeit nem lehet összekeverni.

Az Északi Járműjavító Üzem a munkabesoroláson alapuló darabbér-alkalmazás területei közé a forgóvázjavítási munkákat végző dolgozókat javasolja felvenni. A javaslat nem valósítható meg, mert:

— *az egyéni teljesítményt nem lehet egzakt módon elkülöníteni,*

— *a teljesítményorientáció e munkaterületen nem indokolt, mert a minőségi, illetve biztonsági követelményeket háttérbe szorítaná,*

— *nem illeszkedik be a járműjavító üzemek elszámolási rendszerébe.*

A budapesti vasútigazgatóság javasolta a műszakpótlék kifizetését a készenléti szolgálat tartamára.

Műszakpótlék a jogszabály alapján különleges munkakörülmények — több műszakos munkaidő-beosztásban, valamint folyamatos munkarend esetében állapítható meg. *A készenlét tartama alatt a dolgozó munkát nem végez, hanem pihen*, amiért megfelelő készenléti díjazásban részesül.

Ugyancsak a budapesti vasútigazgatóság javasolta, hogy kiemelt forgalmi jutalékban részesüljön a 61. §-ban meghatározott munkakörökben ideiglenesen helyettesítő dolgozó. Méltánytalannak tartja a jutalék előírt csökkentését igazolatlan hiányzás esetén, javasolta, hogy a munkafegyelmi intézkedésként levont összeget az üzemfőnökség saját hatáskörben használja fel.

A kiemelt forgalmi jutalékot abból a célból létesítették, hogy egyes kiemelkedően nehéz munkakörülményekkel rendelkező szolgálati főnökségek munkaerőgondjait enyhítse. A jutalék kifizetésének feltétele ösztönzi a dolgozókat a nehéz szolgálat ellátására. Ezzel a céllal ellentétes folyamatot indítana el a javaslat.

A fegyelmi eljárások növekedése azt mutatja, hogy a beszámolási időszakban lazult a munkafegyelem. E szankció alkalmazása elkerülhető; nem kell igazolatlanul mulasztani. A jelenlegi szabályozáson tehát nem célszerű változtatni. A fegyelmezetlen dolgozóktól megvont jutalékot jutalom formájában felhasználhatja az évi bérgazdálkodási tervét teljesítő üzemfőnökség.

Pótlékok helyett alapbéresítés

Az előző cikkünkben kifejtettük, hogy a vasút vezetőinek törekvései a különféle pótlékok, egyéb díjazások csökkentésére és ezzel egyidejűleg az alapbér tekintélyének növelésére irányulnak. Ez évben is sor került egyes pótlékok szűkítésére, illetve megszüntetésére. *A Vezérigazgatóság azokat a javaslatokat, amelyek a pótlékok kiterjesztésére irányulnak, nem támogatja.* Ezért nem fogadható el a Jászkiséri Építőgépjavító Üzem által javasolt éjszakai pótlék emelése, a munkahelyi pótlék kiterjesztése más munkakörökre, s a többek által javasolt készenléti díjazás emelése. E díjazásoknál egyébként is figyelembe kell venni, hogy bizonyos konkrét cél érdekében kerülnek rendszeresítésre. Így a szolgálatátadási pótlékot a forgalom lebonyolításában közvetlenül részt vevő dolgozók részére rendszeresítették, hogy ezzel a forgalom zökkenőmentes lebonyolítását biztosítsák. E pótlék kiterjesztése a forgalommal közvetlenül összefüggésben nem álló munkakörökre — például fegyveres őrre — nem lehetséges. Ugyanez vonatkozik a munkahelyi pótlékra is.

Többen javasolták a havi egyszeri fizetés időpontjának megváltoztatását.

A fizetés időpontját az elmúlt évben szabályozták, a tanácskozásokon elhangzott észrevételek figyelembevételével. Úgy tűnik, hogy a jelenlegi kompromisszumos megoldás megfelel a dolgozókat érintő bérfizetési határidőknek és a számfejtést végző dolgozóknak, ezért változtatása nem célszerű.

A budapesti vasútigazgatóság javasolta az üzemi étkezéshez adott vállalati hozzájárulás összegének 2 forinttal történő felemelését.

A vállalati hozzájárulás összegét ez évben 0,50 Ft-tal megemelték az élelmiszerárak növekedése miatt. További növelésre nincs anyagi lehetőség.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk)

TALÁLKOZÁS

A közelmúltban húszéves találkozót rendeztek az 1964-ben Pécsett végzett, tízhónapos forgalmi-kereskedelmi segédtiszti tanfolyam hallgatói. Az ünnepségen, amelyet a pécsi vasutasok művelődési házában rendeztek, Balogh István, a dombóvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának politikai munkatársa — az egykori tanfolyambizalmi — köszöntötte az egykori előadókat és hallgatókat, majd *Tarjáni Károly* előadó elevenítette fel a húsz évvel ezelőtti emlékeket. Utána *Vincze László*, Egyházasrádóc ktg-s tisztjének versbe szedett köszöntőjét hallgatták meg a jelenlévők, majd meglátogatták a Pécs külvároson lévő egykori iskolájukat, a „villa negrát".

A felülvizsgálat eredményeként

Elkészült a tervezet a dolgozók besorolására

Az 1983. évi 51. sz. Magyar Közlönyben közzétett 5/1983. (XI. 12.) ME sz. rendelet 7. § (3) bekezdésének megfelelően a vállalati dolgozók besorolását felül kell vizsgálni és legkésőbb 1984. december 31-ig e rendeletnek megfelelően kell megállapítani.

A besorolások felülvizsgálata az első félévben megtörtént. A MÁV területén ez összesen több mint 1500 munkakört érintett és műszeres vizsgálatok alapján három kötetben összeállított, 911 fizikai munkaköri tükör elkészítését jelentette.

Nem készült munkaköri tükör azokról a munkakörökről, amelyek a műszaki fejlődés következtében gyakorlatilag megszűntek, például a dízel- és villamosmozdony-kenő, illetve azokról, amelyekben külön nem sorolnak be dolgozókat (pl. motorvonat-vezető).

A dolgozók munkakörének minősítésére és besorolására, továbbá a bércsoportba való sorolásához szükséges képesítésre, gyakorlati időre és egyéb feltételekre vonatkozó részletes előírásokat azonban a kollektív szerződésben kell megállapítani.

A besorolások jogszabályban előírt felülviszgálata során az új besorolások elkészítéséhez szükséges a MÁV Kollektív Szerződés erre vonatkozó szabályainak módosítása is. A tervezett módosításokat *augusztusban az alapszervek bizalmi testületeinek, szeptemberben pedig az érintett területi szakszervezeti bizottságoknak kell megtárgyalni.* Ezzel az ütemezéssel biztosítható csak a kollektív szerződés októberi módosítása és ezt követően, december 31-ig, a besorolások előírt végrehajtása. A tárgyalások eredményességének elősegítése érdekében az alábbiakban ismertetjük a tervezett változtatások lényegét.

ÚJ MUNKAKÖRÖK

A besorolások felülvizsgálata során az 1984. január 1-től hatályos jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően, a vasút sajátosságaira való tekintettel, további szempontokat is figyelembe kellett venni. Így például azt, hogy a forgalmi fizikai munkák értékelésénél az új képzési forma keretében megszerezhető vasútüzemi szakmunkás-képesítés egyes tevékenységeknél (szolgálatvezető váltókezelő, állomáskezelő stb.) magasabb besorolási feltételként kerüljön előírásra.

A mozdonyvezetői kategórián belül új munkakörként kell előírni:

— *a segéd-mozdonyvezetői munkakört 4. szakképzettségi fokozattal,*

— *a főmozdonyvezetői munkakört több szakvizsgával rendelkező mozdonyvezetőknél 6. szakképzettségi fokozattal.*

Ahol a szolgálati hely nagysága a leterhelést jelentősen befolyásolja, az érintett üzemviteli munkakörökben (pl. kocsirendező, váltókezelő, kocsivizsgáló stb.) ez a körülmény is érvényesüljön.

A rakodási és takarítási munkák értékelésénél a munkát könnyítő és a teljesítményt növelő kisgépek kezelésére való tekintettel nemcsak a segéd-, hanem a betanított munka is felvételre kerüljön.

A fatelítési munkáknál és a rakodási tevékenységnél legyen értékelhető a szükséges gyártásfolyamat- és anyagismeret.

Ezeknek a szempontoknak a figyelembevételével elkészített több mint 900 munkatükör alapján megállapítható, hogy a MÁV-nál a fizikai dolgozók szakképzettségi besorolása, a munkafeltételi fokozatok módosítása, egy-két munkakörtől eltekintve lényegében nem fog változni.

AMI VÁLTOZIK

A szakképzettségi fokozatok változásait részben eddigi helytelen megállapításuk, részben a műszaki fejlődés magasabb szakképesítési igénye indokolja. A MÁV jellemző — várhatóan megváltozó — szakképzettségi fokozatú munkakörei az alábbiakban foglalhatók össze.

A 2. szakképzettség helyett 1. szakképzettségi fokozatba kell besorolni:

— a csatorna- és szennyvíztisztítást,

— a hivatalsegédi munkát,

— a kézi eszközzel való szállítást,

— a váltó- és jelzőlámpa-kezelést, kihordást,

— a váltótisztítást.

A 3. szakképzettség helyett 2. szakképzettségi fokozatba:

— a keretfűrész-kiszolgálás,

— a megállóhelyi jegykiadóőri munka,

— a vonatfelvétel, -átvétel,

— a vonatjelentő-őri tevékenység.

A 4. szakképzettségi fokozat helyett 3. szakképzettségi fokozatba kerül:

— az önműködő gurítóberendezést kezelő, míg az 5. szakképzettségi fokozat helyett 4. szakképzettségi fokozatba az elektrikusi munkakör.

Ugyanakkor az 1. szakképzettségű fokozat helyett a 2. szakképzettségű fokozat szükséges a következő beosztásokban:

— a gondnoki,

— a laktanya-ügyeletes,

— a mozdonytisztító,

— a nehéz tárgyak kézi rakodása,

— a személykocsi-tisztító, gépkezelő,

— az utastértisztító munkakörökben.

Az eddigiekben alkalmazott 2. sz. szakképzettségi fokozat helyett 3. szakképzettségi fokozatba kerül:

— a hőközpontkezelő,

— a szertári raktárkezelő,

míg a 3. szakképzettségi fokozat helyett a 4-be a vonóvezetékes biztosítóberendezésű szolgálati helyeken a szolgálatvezető váltókezelő.

A munkakörülményi fokozatoknál a fokozatok számának bővítése következtében *inkább feljebb sorolásra került sor,* visszasorolás csak a mérési eredmények függvényében történt. Ilyenek:

— az akkumulátor-fenntartó, valamint kábelkiegyenlítő műszerész 3-as munkakörülményi fokozatból a 2-es fokozatba,

— a biztosítóberendezési és távközlési egységjavító a 2. körülményi fokozatból az 1. fokozatba.

Magasabb munkakörülményi fokozatba kerül:

— a féklakatos I. csoportú szolgálati helyen a 2. fokozatból a 3-as fokozatba,

— a kanalas rakodógép-szerelő 2-es fokozatból a 4-es fokozatba,

— általában a pályamunkák, valamint a mozdonyfűtő és a villamos-felsővezeték építő 3-as fokozatból a 4-es fokozatba,

— az 5-ös munkakörülményi fokozatba kerül a grafitpor és lámpakorom rakodása, az OH-talpfa fűrészelése, a tartálykocsi tisztítása, mivel mind rendkívül piszkos, veszélyes és egészségtelen munka.

A szellemi (nem fizikai) foglalkozású dolgozók besorolásánál figyelembe vették, hogy csak a képesítések (szakképzettség) függvényében történő besorolás *nem ösztönöz a nagyobb terhelést igénylő munkakörök betöltésére.* A jelenleg alkalmazott besorolási rendszerben ugyanis egy tisztképzőt végzett dolgozónak a besorolása nem változik, akár I., akár a II. csoportú szolgálati helyen van foglalkoztatva.

A tervezett szabályozás ezért a termelésirányító I-II-III. bértételt két-két alcsoportra bontja. Ezzel az egyes tevékenységek pontosabban elhatárolhatók és arányosíthatók.

A jelenlegi besorolási rendszer, továbbá a termelésirányító II. bértételhez viszonylag kevés munkakört ír elő. Ez is szűkítette a differenciálási lehetőségeket. Az új szabályozás az irányítás magasabb szintjén tevékenykedő dolgozókat (szolgálati főnök, vezénylőtiszt, kocsiintéző stb.) is a termelésirányító II. bértételbe sorolja.

Az átsorolás következményeként a tervezett besorolási szabályok szerint a termelésirányító III. bértételben a továbbiakban kizárólag közvetlen termelésirányító *(forgalmi szolgálattevő, pályamester, mozdonyfelvigyázó, művezető stb.)* tartoznak.

JOGOS IGÉNYEK

Tekintettel arra, hogy a szertári számadói és a raktárnoki tevékenység irányítási, szervezési feladatokat is tartalmaz, ezek a munkakörök a jövőben a jelenlegi gyakorlattal szemben *termelésirányítói munkakörnek minősülnek.*

A tervezett átsorolásokkal egyrészt várhatóan a termelésirányító bértételbe sorolt dolgozók létszáma erőteljesen növekedik, másrészt pedig érdekeltségük kedvezőbben alakul. Ez pedig segítheti az érintett munkakörök utánpótlási gondjainak enyhítését.

Végezetül meg kell említeni, hogy a besorolások ez évi kötelező felülvizsgálatánál 1978-tól érvényesíthető a MÁV általános tisztképzőt végzett dolgozóink — véleményük szerint is jogos — igénye, végzettségük felsőfokúnak történő elismerésére. A vasutas-szakszervezet kezdeményezésére ugyanis a Közlekedési Minisztérium lehetővé tette, hogy a besorolások felülvizsgálata során a MÁV Általános Tisztképző valamennyi tanfolyama felsőfokúnak legyen minősíthető. A változást a MÁV testületi vitára kiadott „1. A vasúti fizikai és nem fizikai munkakörök minősítési és besorolási szabályzata" (a KSZ 5. sz. melléklete) 105. oldalán tartalmazza.

Dr. Palásti József

Még egyszer a lejtésjelzőkről

Szemelvények a szakszervezeti információkból

Az elmúlt évben a vasúti pályák mentén elhelyezett lejtésjelzők megszüntetése kissé felborzolta a vontatási utazók kedélyét. Azt sérelmezték, hogy ezáltal esetlegessé válik az utazási sebesség megválasztása, s a mozdonyvezetők az energiatakarékosság és a forgalombiztonság szempontjából is fontos tájékozódási lehetőséget veszítenek el. A MÁV illetékes szervei — az információkra adott válasz szerint — nemzetközi tapasztalatokkal, a lejtésjelzők karbantartási költségeinek növekedésével, a vonalismeret fontosságával, a vasúti technika korszerűsödésével indokolták a lejtésjelzők megszüntetését. Ezt a választ, a jelzést adó szakszervezeti bizottságok többsége szerint, a mozdonyvezetők nem tartották szakmailag megalapozottnak.

Az év elején az észrevételek ismét megszaporodtak, s az új F 1-es utasítás — amihez a lejtésjelzőket helyettesítő táblázatot már mellékelték — újból felborzolta a kedélyeket. A szombathelyi igazgatóság vontatási szakembereivel a témában folytatott beszélgetésről a *Magyar Vasutas* cikket közölt, melynek alapkicsengése az volt, hogy szakmailag — a hazai gyakorlatot is figyelembe véve — *elsietett dolog volt a lejtésjelzők megszüntetése!* A cikkre érkezett olvasói levelek is ezt igazolták.

Az utóbbi hetekben a szakszervezeti bizottságok információs jelentéseiben ismétlődnek az észrevételek. A teljesség igénye nélkül ezekből válogattunk néhányat.

Szentesről írják. Az utazó dolgozók között nagy elégedetlenséget váltott ki az új F 1-es jelzési utasításban az eddigi tájékoztatást adó lejtésjelzők elhagyása. *Miért kellett egy olyan jelzőt megszüntetni, ami már megvolt, csak karban kellett volna tartani?* Energiatakarékosság szempontjából nagyon hasznos volt. A kiadott mellékletet a mozdonyvezetők csak egyéb figyelési kötelezettségük terhére tudják nézegetni, ami figyelmüket elvonja más fontos teendőkről. A jelzőket még nem távolították el. Festésüket a szocialista brigádok is vállalnák.

A szolgálati menetrendkönyvhöz kiadott mellékletet több ezer példányban, műanyag borítóval, nem kis anyagi ráfordítással elkészítették. Véleményük szerint ez önmagában is jelentős plusz kiadás volt. Hasonló az emberek véleménye az előjelzők előtt megszüntetett 1, illetve 3 sávos figyelmeztető jelekről is. A távolbalátás korlátozottsága esetén nagyon hasznos volt.

Kaposvárról jelzik. Az utazó dolgozók nem tartják jónak, hogy az új utasítások kiadása után *a pályák mellett megszüntetik a lejtésjelzőket.* Pedig ezekre rátekintve lejtős, emelkedő vagy egyenes pályaszakaszon a kezdő vagy kevés vonalismerettel bíró mozdonyvezetők is le tudták olvasni a gazdaságos üzemanyag-felhasználás szempontjából kedvező menetsebességet.

Rákosrendező Körzeti Üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága így foglalta össze a mozdonyvezetők véleményét:

„A *Magyar Vasutasban* kibontakozott vitában a nyilatkozók szakmai hozzáértéssel mondták el véleményüket, bizonyították a lejtésjelzők szükségességét. A MÁV illetékesei nyilvános válaszra nem vállalkoztak. *Az a véleményünk, hogy akik a megszüntetésről döntöttek, nem vagy igen kevés ideig voltak vezérálláson.* A szolgálati menetrendhez mellékelt műanyag tokos lejtési és emelkedési táblázat nem vagy nehezen használható. A forgalom biztonságát is veszélyezteti, ha a kevésbé ismert vonalon a mozdonyvezető a táblázatban szereplő szelvényszámok alapján próbál tájékozódni a lejtési, emelkedési viszonyokról.

A legnagyobb problémát abban látjuk, hogy sűrű köd, hóval befújt vagy a pálya mentén felnövő fű miatt nem látható szelvénykövek nagyobb sebesség esetén szinte kizárják a mellékletek alkalmazását. *A lejtésjelzők még a naponta beutazott vonal esetén is tájékozódást adtak a mozdonyvezetőknek.* A műanyagok és fényviszszaverő fóliák korában a karbantartási költségekre való hivatkozás nem szerencsés. A lejtésjelzők energiatakarékosságban betöltött szerepét az eddig megjelent írások már részletesen elemezték."

Anélkül, hogy a lejtésjelzők szükségességét elvetnénk, vagy ezzel ellenkező álláspontra helyezkednénk, úgy gondoljuk, hogy a szakemberek számára a jövőre nézve is tanulságosak lehetnek a szakszervezeti bizottságoktól érkezett jelzések.

Várják az új gabonát a Csepeli Szabadkikötőbe

Befejeződött a gabona aratása, s ez a Csepeli Szabadkikötőben dolgozó MÁV-kirendeltség dolgozói számára azt jelenti, hogy fel kell készülniük a nagyarányú szállításokra.

— Jó gabonatermés ígérkezik ebben az évben — mondja *Kaszner Sándor* a kirendeltség vezetője. És bizony, ha megindulnak a fuvarozások exportra és raktárra, itt minden rakományt hajszál pontosan egyeztetni kell a MAHART-tal, mert ez (határidő tekintetében) az egyik legkényesebb árunemnek számít. *Annyit már tudunk, hogy 20 ezer tonna búzát fognak tárolni itt, a parti raktárakban.* S ezt mind vasúton hozzák ide.

— Milyen felkészülés előzi meg a gabonaszállítást?

— Mindenekelőtt alaposan számba vesszük az ide, illetve az innen induló szállítmányokat, arra vigyázva, semmiben se legyen lemaradásunk. (Ez a kocsigazdálkodás szempontjából lényeges.) Az általunk leadott, illetve átvett áru zömében külföldi rendeltetésű. Természetesen ilyenkor sűrűbben kérjük a MAHART-tól a ránk vonatkozó fuvarozási előjelzéseket, ennek alapján koordináljuk munkánkat.

— Más tömegárut is szállítanak?

— Hogyne! A tervezett feladásunk júniusban 22 ezer tonna volt. Ezt 110 százalékra teljesítettük (ez az eredmény egyébként megfelel az éves átlagunknak). Ennek nagy része Észak-Afrikából (Marokkóból, Algériából és Tunéziából) érkezett nyers foszfát, lengyel szén és NDK brikett volt. Természetesen az egyéb árunemeket felsorolni is nehéz lenne.

— A 164 négyzetkilométeres kikötő területén számos vállalat tevékenykedik. Ezek között hogyan „boldogulnak" a vasutasok?

— Igyekszünk mindenkivel a lehető legjobb viszonyt kialakítani — kapcsolódik a beszélgetésbe *Benyáné Perge Irén* árupénztáros, az ottani kollektíva szakszervezeti bizalmija. — Legjobb a kapcsolatunk természetesen házigazdánkkal, a MAHART-tal, végtére is az ő területükön dolgozunk. Én a szakvonali munkámon túl rendszeresen bejárok az itteni szakszervezeti bizottsághoz, és a vezetőkkel, bizalmiakkal megbeszéljük a közös teendőket. Kapcsolatunkra jellemző egy nemrég történt eset: a MAHART szb-n járva elmondtam, hogy van egy nődolgozónk, Kalapács Károlyné számfejtő, aki egyedül neveli gyermekét, és az idén szeretne vele nyaralni. A MÁV-nál nem sikerült neki beutalót szerezni. A MAHART szakszervezeti üdülési felelőse rögvest azt mondta: *„ha vasutas kollégának kell, megnézzük, hátha nálunk van üresedés . . ."* Néhány nap múlva Kalapácsné megkapta a beutalót a MAHART balatonfüredi üdülőjébe.

Séra Sándor

FÜTTYÖS JÓSKA

Becsületes nevén *Bánsági József,* de lakóhelyén — Bodrogkeresztúron — mindenki füttyös Jóskának hívja, mert, hogy harminc éve már — mint futballbíró — fújja a sípot.

Érdekes ember. Aki — ahogy ő mondja — valamikor gőzmozdonnyal is utazott. De, hogy miként lett masiniszta annak is humoros története van.

— A lakatosszakmát tanultam — mondja — s 1952-ben 22 éves koromban megismerkedtem Pesten egy kanizsai lánynyal, aki azt mondta nekem, hogy ő utána csak mozdonyon mehetek, mert hogy az anyja, meg a nővére is masinisztához ment férjhez, hát ő sem adja alább. Mit tehet ilyenkor egy szerelmes fiatalember? Jelentkezik a MÁV-nál és mindent elkövet, hogy masiniszta legyen. 1954-ben már gépet kaptam, de mondanom sem kell, hogy Nagykanizsára késéssel érkeztem. A kislány közben férjhez ment, én meg maradtam a mozdonyon. No persze azért leltem magamnak asszonyt itt a Hegyalján. Fiút szült nekem 1956-ban. Azóta már a gyerek is vasutas. Kocsivizsgáló lakatos Szerencsen. De nem ezt akarom mondani, hanem hogy ötvenhat december 18-án, abban a zavaros időben egy élelmiszervonatot hoztam fel Pestre Halasról a 411-es Truman gőzösömmel s egy kézigránátot dobtak a mozdonyra. Fejsérülést kaptam és kórházba vittek. Egy hónapig nyomtam a kórházi ágyat. Ezután voltam én többféle beosztásban, csak mozdonyon nem, végül 1971-ben Szerencsen újra gépre raktak. Itt történt, hogy egy mádi asszony a mozdony alá került, ami leszabta a lábát. No én ettől kezdve már soha nem tudtam gépre szállni. Vizsgáló lakatos voltam, aztán a múlt évben leszázalékoltak és ideiglenesen nyugdíjaztak.

— Tehát amilyen vidáman kezdődött ez a pálya olyan tragikusan ért véget. De látom, egy cseppet sincs elkeseredve, és ahogy mondják a futballpályán azért minden hét végén fújja a sípot.

— Azt nem hagyom — csillog a szeme.

— Úgy tudom, mint futballbíró kormánykitüntetést is kapott.

— *Nem a futballbíró kapta, hanem az életmentő.*

— Hogy történt?

— A tokaji futballpályán vezettem egy NB III-as meccset. Ez a pálya ott van közvetlen a Tisza partján. Játék közben egyszer csak a labda berepült a folyóba. Persze volt másik, azonban észrevettem, hogy csődület, kiabálás van a parton. És hallom, hogy a labdáért vízbe ugrott gyerek fuldoklik. Ugrottam utána, és még idejében sikerült élve kimenteni . . .

— És a mérkőzés?

— Utána azt is levezettem.

— Végül is élete során melyik pályán érezte jobban magát?

— Nézze — kacsint rám hamiskásan — hazudnék, ha most azt mondanám, hogy a vasúti pályán. Erre születni kell.

— És a fia?

— Az más. Pedig csak pár éve szolgál a MÁV-nál, de feleségestől, és máris él-hal a vasútért. Persze a vasút is más, mint az én gőzmozdonyvezető koromban volt.

Dávid József

Ülést tartott a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról)

us 1-től ne terjesszenek az ÖTA osztályhoz, mert azzal fölösleges többletmunkát okoznak.

Erre a módosításra azért volt szükség, mert az utóbbi években a segélykérelmek száma állandóan nőtt, és az előző félévben már elérte a havi 500—600-at. Ezek adminisztrálása, tárgyalása és központilag történő folyósítása már majdnem lehetetlen.

Az eljárási szabályzatban új az is, hogy 1984. július 1-től a társadalombiztosítás terhére túlfolyósított ellátásokat az ÖTA segélyeiből nem lehet rendezni. Változást jelent a jogorvoslat terén az is, hogy az ÖTA-tag a társadalombiztosítási tanács határozata ellen — ahol TT nincs — közvetlenül az ÖTA ügykezelési bizottsághoz fordulhat. Ezzel a módosítással a fölösleges bírósági ügyeket igyekszünk elkerülni.

Módosult a segélyek igénylésének a módja is. A jövőben a segélyeket *nem kell külön írásban igényelni, de kérni kell,* mert különben a szolgálati főnökség nem szerez tudomást arról, hogy az ÖTA-tagnak valamely segélyre jogosultsága van. Kérelem alatt az értendő, hogy az ÖTA-tag a segélyhez szükséges igazolást személyesen, vagy posta útján előterjeszti. Ez különösen az idős nyugdíjas ÖTA-tagoknak kedvez, hiszen nem kell külön kérelmet írogatni.

Külön napirendi pont volt az ÖTA 1984. évi költségvetésének módosítása is. Tolnai Ildikó ezzel kapcsolatban elmondotta, hogy az ÖTA osztály létrehozásával kapcsolatos létszámnövekedés tette szükségessé az igazgatási kiadások módosítását. Az 1984. évre jóváhagyott költségvetésben az alap bevételeinek 1,53 százalékát tették ki az igazgatási kiadások. A módosított költségvetésben ez az arány 2,67 százalék. Az igazgatási kiadásokat a kamatbevétel fedezi. A költségvetést módosították az intézményesített gyógyszersegély tervezett összegével (1 200 000 Ft), amely a várható igények teljesítését fedezi.

A központi vezetőség a két napirendi pontban foglalt előterjesztéseket — a javaslatokkal együtt — elfogadta. Ugyancsak elfogadta következő napirendi pontként a vezető testületek — központi vezetőség, elnökség, titkárság és MÁV-bizottság — második félévi munkatervét, valamint azt a javaslatot, hogy *alakuljon meg a mozdonyvezetők rétegbizottsága.* Ennek létrehozását szakszervezetünknek az a törekvése indokolta, hogy erősödjön a rétegmunka, a szakmák, foglalkozási ágak sajátos érdekeinek védelme.

Ennek érdekében jön létre — kísérleti jelleggel — a mozdonyvezetők rétegbizottsága tanácsadó, véleményező és javaslattevő jogosultsággal. Amennyiben a központi vezetőség mellett megalakul a 17 tagú rétegbizottság, a KV javasolta a KÜF-öknél is létrehozni a mozdonyvezetők rétegbizottságát. E bizottságok eredményes működése esetén — a tapasztalatok hasznosításával — egyéb foglalkozású csoportok (például váltókezelők, ügyintézők, kocsirendezők stb.) rétegbizottságait is létre lehet hozni. Ezeknek a bizottságoknak a tevékenysége hatékonyabban segítheti a demokratikusabb döntést, a vasutas-szakszervezet érdekvédelmi munkáját.

A központi vezetőség megbízta a vasutas-szakszervezet közgazdasági, illetve szervezési és káderosztályát, hogy a bizottság működéséhez szükséges feltételeket biztosítsa.

Melyiket a kettő közül?

JAVASLATOK A MŰSZAKPÓTLÉK ÉS A MELEGÜZEMI PÓTLÉK EMELÉSÉRE

A *Közlekedési Minisztérium* részére rendelkezésre álló 1984. évi bérpreferencia-keretből a három műszakban, valamint a folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozók műszakpótlékának emelésére, *1984. április 1-től, éves szinten 25 millió forintot lehet fordítani.* Ez az összeg felhasználható mind a törzsbér százalékában megállapított, mind pedig a fix összegű műszakpótlék emelésére.

A felhasználásnál azonban figyelembe kell venni, hogy a törzsbér százalékában megállapított műszakpótlékot az évenként végrehajtott bérfejlesztés arányosan és automatikusan növeli. Így az érintett dolgozók részére az eredetileg megállapított 30 százalékos arány változatlanul biztosított. Hasonló a helyzet a három műszakban foglalkoztatott dolgozóknál is, akiknél a délutáni órákra eső 20 százalékos, illetve az éjszakai órákra eső 40 százalékos műszakpótlék a bérfejlesztések arányában automatikusan növekszik.

Ettől azonban az utazó személyzet fix összegű műszakpótléka lényegesen eltér, mert nem követi automatikusan a törzsbérek növekedését, hanem a kormányrendelet előírásainak megfelelően, háromévenként fel kell emelni és így kell karbantartani. Legutóbb 1981-ben került sor ilyen emelésre és így 1984-ben ismét esedékessé vált.

Az utazó személyzet műszakpótléka karbantartásának mértéke, az emelés nagysága, az elmúlt 3 év átlagos bérfejlesztéséből következően 12,18 százalékot igényel, *ami 21,1 millió forintot tesz ki.* Ez tehát a rendelkezésre álló 25 millió forintnál kevesebb.

Ennek ellenére mégis célszerű az egész összeget az utazó személyzet műszakpótlékának emelésére fordítani. Két okból is. Egyrészt, mert az utazó személyzet műszakpótléka csak 3 évenként, a karbantartás évében éri el a többi folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozó részére a törzsbér százalékában megállapított mértéket. Minden ezt követő évben tehát az átlagos bérfejlesztés mértékével elmarad. Ezt viszont — ha lehetőség van rá — indokolt kompenzálni. Másrészt a fennmaradó összeg — miután annak saját forrásból történő kiegészítésére nincs lehetőség — önmagában olyan kevés és jelentéktelen, hogy a többi műszakpótlékos munkakörben dolgozókra való kiterjesztése — azok nagy létszámát tekintve — teljesen hatástalan lenne. Így az utazó személyzet műszakpótléka átlagosan 13,7 százalékkal emelhető.

Ennek felosztására a MÁV Vezérigazgatóság előterjesztésénél szakszervezetünk titkársága alternatív javaslatot bocsátott társadalmi vitára az érintett dolgozók körében:

— *az egyik változat szerint a különböző napszakokra fix összegben megállapított műszakpótlék minden egyes elemét egységesen és azonos arányban, 13,7 százalékkal kell felemelni,*

— *a másik szerint a délutáni pótlék változatlanul hagyása mellett az éjszakait 20 százalékkal, a folyamatos munkarendben pedig 13 százalékkal, tehát differenciáltan kell felemelni.*

Az utazó dolgozók véleménye — a megtartott rétegtanácskozások tapasztalatainak összegzése után — a két javaslat között erősen megoszlott. Az első változat szerinti, egységesen 13,7 százalékos felemelés mellett foglaltak állást a debreceni, a pécsi, a szegedi és a szombathelyi (90 százalékban) vasút-igazgatóság dolgozói.

A második változat szerinti differenciált felemelés mellett foglaltak állást a budapesti, a miskolci (66 százalékban) vasút-igazgatóság, a záhonyi üzemigazgatóság dolgozói és az építési főnökségek szakszervezeti bizottságához tartozó szolgálati helyek gépkocsivezetői.

Az erősen megoszló álláspontok azt tükrözik, hogy a két javaslat előnyei és hátrányai eléggé kiegyenlítődtek, attól függően, hogy kit hogyan érintettek.

Ezt támasztják alá azok a vélemények is, miszerint mindkét javaslatnál a dolgozók műszakpótléka összegszerűen közel azonosan alakul. *Ezért is volt nehéz választani a két javaslat között.* Ez viszont természetes, hiszen a két javaslat számottevően nem tér és nem is térhet el egymástól, miután a rendelkezésre álló azonos keretet osztja fel. Egyik javaslat részére sem áll többlet, külön forrás rendelkezésre.

A két megoldás elbírálásának tehát ez a *„kit hogyan érint"* szemlélete — ami dolgozói oldalról nézve talán természetesnek is mondható — mégsem lehet egyedüli elv, mert egyik sem jutott túlsúlyra. Ezért a kérdést más meggondolások érvényesítésével lehet csak eldönteni.

Így például a második javaslat szerinti differenciált felosztás amellett, hogy a dolgozókat is érdekeltebbé teszi az éjszakai munkavégzésben, a vállalatot is arra ösztönzi, hogy termelő eszközeit egyenletesebben használja ki. Ezzel a vállalati és dolgozói érdek jobban összhangba kerül, ami a mérleg nyelvét a második javaslat javára billenti.

A műszakpótlék emelése mellett lehetőség nyílt arra is, *hogy az újonnan rendszeresített melegüzemi pótlék a MÁV-nál is bevezetésre kerüljön.* Erre a célra 1984. április 1-től, ugyancsak éves szinten, 1,2 millió forint áll rendelkezésre.

Ennek felosztása szintén két változatban került előterjesztésre, amelynek társadalmi vitája az előzőekhez hasonlóan közel azonosan alakult:

— az első változat szerint valamennyi melegüzemi munkakörben foglalkoztatott dolgozó részére *egységesen 3400 forint pótlékot kell folyósítani.* Ezt a javaslatot fogadták el az építési üzemek és a Landler Járműjavító Üzem dolgozói, és ezt támogatta a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottsága is,

— a második változat szerint a pótlékot *a melegüzemi munkakörben eltöltött időtől függően, differenciáltan kell megállapítani.* Ezt a javaslatot fogadták el — a Landler kivételével — valamennyi járműjavító üzem dolgozói.

A két javaslat körül felsorakoztatott érvek és ellenérvek arra az elhatározásra késztették az előterjesztőket, hogy lehetőséget javasoljanak valamennyi területi álláspont érvényesítésére. Ezt pedig úgy lehet megoldani, hogy a melegüzemi pótlékra jogosult munkaköröket és a pótlék átlagos mértékét kell csak a kollektív szerződésben megállapítani, a fizetésének feltételeit pedig a két javaslat valamelyikének kiválasztásával helyi függelékben a helyi szervek saját tetszésük szerint határozhatják meg.

Ezekben a kérdésekben augusztus második felében, a Vasutasok Szakszervezete MÁV Bizottsága dönt majd.

Dr. Szabó Miklós,
a közgazdasági osztály vezetője

Felajánlások, pótvállalások a kongresszusi munkaversenyben

Mind több üzem és szocialista brigád csatlakozik hazánk felszabadulásának 40. évfordulója és a XIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyhez.

A szombathelyi járműjavító üzemben — mint *Márkus Imre* tudósítónk írja — július 17-én munkásgyűlést tartottak. Baranyai László igazgató ismertette az eddigi eredményeket. Elmondta, hogy a verseny első szakaszában a járműjavítók között első helyezett lett a szombathelyi. A második időszakban, az idei év első felében is teljesítették vállalásaikat és pótvállalásaikat.

A munkásgyűlésen a felszólalók brigádjaik és munkaterületük nevében újabb vállalásokat jelentettek be. Ezek között szerepel: *négy dízelmozdony terven felüli javítása, 60 teherkocsi fővizsga elvégzése és száz darab fedett teherkocsi megjavítása.* A vállalt többletet úgy szeretnék teljesíteni, hogy közben a költségkeretet 5,5 millió forinttal csökkentenék. Kemény erőfeszítésre lesz szükség ahhoz is, hogy az árbevételi tervet 2,5 millió forinttal túlteljesítsék. A pácsonyi üzemegység 3,5 millió forint értékű szerelési és gyártási munkát vállalt a Budapest—Ferencváros és Budapest—Kelenföld Távközlési Üzem korszerűsítésében.

Az Utasellátó Vállalat miskolci igazgatóságán ugyancsak július 17-én tartottak üzletvezetői értekezletet. *Juhász Ferencné* igazgató ismertette az első félév eredményeit, majd a további gazdasági feladatokról beszélt. Bejelentették, hogy az igazgatóság dolgozói csatlakoztak az országos munkaversenyhez, s kollektív vállalásként kibővítik a *„Munkád mellé add a neved"* mozgalmat. A jövőben valamennyi — vendéggel foglalkozó — dolgozó köpenyén, kabátján feltűntetik viselőjének nevét, ezzel is ösztönözve őket a színvonalasabb munkára.

Versenyfelhívást adtak ki a biztosítóberendezési és automatizálási szakszolgálat vezetői is. Alapvető célkitűzésük az, hogy az 1984-85-ös beruházási tervekben előírtakon túlmenően, mintegy 50 dolgozó élőmunkájának kiváltására kerüljön sor. Egy-egy fő kiváltása — költségvetés szerint — ne igényeljen 200 ezer forintnál nagyobb ráfordítást. Ezen túlmenően, a tényleges megvalósítások költsége — társadalmi munkával, a visszanyert anyagok ésszerű felhasználásával, saját tervezéssel stb. — ne haladja meg az említett összeg 65—70 százalékát. A felajánlások, természetesen, más feladatokra is irányulhatnak; olyan megoldásokra törekedve, amelyek nem igényelnek jelentős anyagi ráfordítást.

Július 26-án tanácskozást tartottak a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádvezetői a csomópont művelődési központjában. A napirendi pontok között szerepelt a brigádmozgalom eddigi eredményeinek értékelése, valamint a kongresszusi és felszabulási munkaverseny tiszteletére tett vállalások megbeszélése.

Bíró Lajos szb-titkár megnyitó szavai után *Antalfi István* gazdasági üzemfőnök-helyettes számolt be a 105 szocialista brigád 1200 tagjának tevékenységéről, a termelésben elért eredményeikről. Az első negyedévi teljesítmény alapján kiemelte többek között a ferencvárosi kereskedelmi főnökségen dolgozó *Széchelyi*, a vontatásnál szolgálatot teljesítő *Március 21.* és a Rákos állomáson tevékenykedő *Kossuth* brigádot. Ugyancsak kiváló eredményt ért el és túlteljesítette vállalásait a kocsivizsgálók *Új élet*, a gubacsi *Béke MHSZ* és a kőbánya-felsői *Dózsa* brigád.

Az üzemfőnök-helyettes felhívta a figyelmet a legfontosabb tennivalókra. Például többet kell tenni a tehervonatok menetrend szerinti közlekedése érdekében és csökkenteni kell a kocsitartózkodási időt. Kedvezőtlen a dízelmozdonyok gázolaj fogyasztása is. Az első félévben 99 esetben fordult elő, hogy a mozdonyok szolgálatképtelenek lettek.

Elhullott deszkák a vágányok között

Soraimmal egy súlyos baleseti forrásra szeretném felhívni az illetékesek figyelmét. Az utóbbi időben egyre több olyan adás hangzik el a mozdonyrádióban, ahol a mozdonyvezetők az irányítót kérik vagy egymást figyelmeztetik, hogy a vonatból kilógó deszka veszélyezteti a szembe haladó személyvonat ablakából kihajoló utasok testi épségét. Különösen veszélyes ez a nyári időben, amikor sok gyermek utazik, akiknek az utazás a tájak megismerését is jelenti. S a lehulló deszkák sokszor több állomáson keresztül a vágányok között találhatók. Véleményem szerint a rakodó felektől való átvételnél az átvevő raktárnokoknak és kocsivizsgálóknak jobban oda kellene figyelni a rakomány rögzítésére, mielőtt annak szétcsúszása balesetet nem okoz.

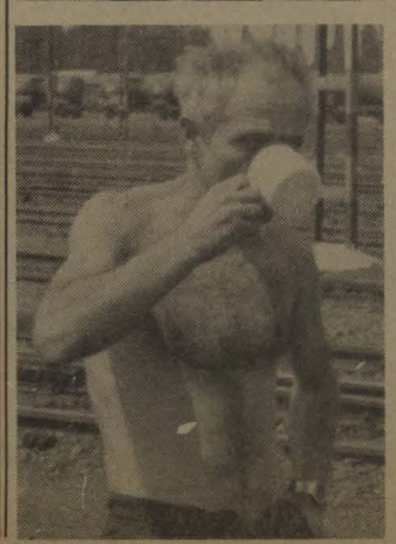
Sepsi Gyula

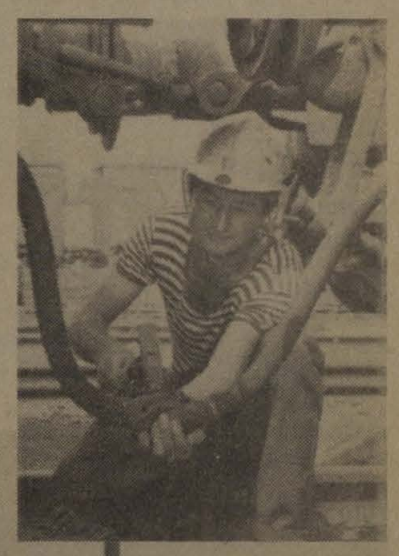
KÁNIKULÁBAN

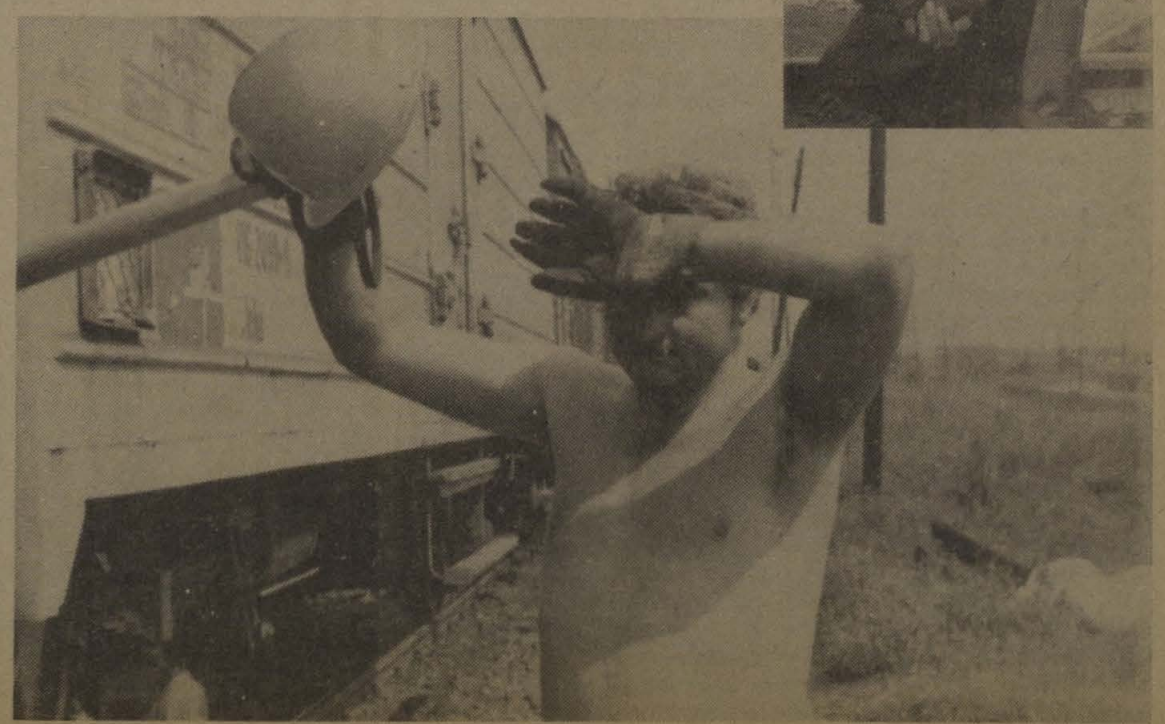
A nyár mégiscsak pótolta mulasztását: az elmúlt napokban 30 C fok fölé ugrott a hőmérő higanyszála. A vasutasokon azonban az időjárás sem nyáron, sem télen nem tud kifogni. Ezt igazolják az itt látható képek is, amelyek Rákosrendező pályaudvaron készültek, s a helytállás, a mindennapi munka egy-egy pillanatát, vagy éppen szusszanásnyi szünetét örökítették meg a vágányok között.

(Laczkó Ildikó felvételei)









Száz év fegyelmezési krónikája (7.)

Szolgálati rendtartás

Az 1907. évi XLIX. törvény alapján kiadott vasúti szogálati rendtartás nemcsak az eddigi szabályokkal szemben jelentett lényeges haladást, hanem sok tekintetben megelőzte a legmodernebb, hasonló tárgyú külföldi törvényeket. A legnevezetesebb újítások kiemelésével többek között megállapítható, hogy a szolgálati rendtartás:

— a vasúti alkalmazottakat, akár végleges, akár ideiglenes minőségűek, a büntető törvények alkalmazása szempontjából közhivatalnokoknak minősítette;

— az alkalmazottaknak évente egyszer betekintést engedett a rangsorba, minősítésbe, mely rendelkezéseket sem az 1884. évben, sem pedig az 1887. évben életbe léptetett szolgálati rendtartások nem ismerték;

— az állandó alkalmazottak sorába emelte azokat a havidíjasokat, napidíjasokat, napibéreseket és munkásokat, akik legalább 3 éve állottak ugyanannak a vasútnak szolgálatában, s ebből az is következett, hogy büntetésből való elbocsátásukra is csak fegyelmi úton kerülhetett sor;

— a szolgálatba történő felvétel feltételéül — többek között — *kikötötte a magyar állampolgárságot és a magyar nyelv ismeretét;*

— megszüntette az állandó alkalmazás tilalmát a nők vonatkozásában;

— lehetőséget adott a szolgálatból való — engedély nélküli — távolmaradás utólagos igazolására, amennyiben az ilyen távollét miatt fegyelmi eljárásra került sor, az igazolás elfogadása esetén a távolmaradásért az alkalmazottat hátrány nem érhette;

— a kor követelményeinek megfelelően állapította meg a fegyelmi vétségeket és a fegyelmi büntetéseket;

— tételesen meghatározott cselekmények elkövetőivel szemben megszüntette a kötelező elbocsátást, helyette az elbocsátást csak mint lehetőséget biztosította;

— a rendbüntetés ellen biztosította a fellebbezési jogot;

— az elbocsátott alkalmazottak részére — a feltételek megléte esetén — biztosította az újrafelvételt;

— a megszüntetett fegyelmi bizottságok helyett létrehozta az elsőfokú fegyelmi bíróságokat és a másodfokú fegyelmi bíróságot, az állandósított napibéresek és munkások ügyeinek intézésére a külön fegyelmi bíróságokat, továbbá a kivételes fegyelmi hatóságokat.

Kényszerhelyzetben

A törvény egyben felhatalmazta a kereskedelemügyi minisztert egy, a kivételes fegyelmi hatóság által történt elbocsátásokat, illetve az azok ellen benyújtott fellebbezéseket elbíráló állandó fegyelmi bíróság felállítására.

A vasúti szolgálati rendtartást, mint ismeretes, nem törvény, hanem az 1907. XLIX. törvénycikkben nyert felhatalmazás alapján kibocsátott miniszteri rendelet szabályozta. Ez a szabályozás annak a kényszerhelyzetnek volt a következménye, amely a nyelv kérdése miatt Horvát-Szlavóniában keletkezett. Nem vitatható azonban, hogy az alkotmányjogi elveknek megfelelőbb az, ha a szabályozás nem rendelettel, hanem törvénnyel történik. Ennek a felfogásnak tett eleget az újabb törvényjavaslat, midőn a vasúti szolgálati rendtartásnak eddig rendeletben szabályozott összes kérdéseit törvényhozási szabályozás tárgyává tette.

Az 1907. év óta közel hét évig érvényben levő vasúti szolgálati rendtartás a korabeli tapasztalat szerint bevált, s rendelkezései alkalmasak voltak arra, hogy egyfelől a vasúti személyzetet hivatásának gyakorlásában kellő védelemben részesítsék, másfelől a vasúti szolgálatban föltétlenül szükséges fokozott fegyelmet biztosítsák és fenntartsák.

Az új törvényjavaslat az akkor még érvényben levő vasúti szolgálati rendtartás alapelveihez és szerkezetéhez ragaszkodott, de rendelkezéseit szabatosabb tartalommal és szövegezéssel vette át, továbbá gondot fordított arra is, hogy a gyakorlati életben felmerült tapasztalatok alapján célszerűségi szempontokból megfelelően módosítsa, illetve kiegészítse.

Ilyen elvi előzmények után a törvényjavaslatot báró *Harkányi János* kereskedelemügyi miniszter 1913. december 4-én nyújtotta be. A képviselőházi, majd a főrendiházi tárgyalás után a *„XVII. törvénycikk a vasúti szolgálati rendtartásról"* 1914. évi március hó 29-én „szentesítést" nyert. Kihirdetésére az Országos Törvénytárnak 1914. évi április 4-én kiadott 9. számában került sor.

A törvény rangjára emelt vasúti szolgálati rendtartás a vasutak személyzetét a már korábban ismertetett módon két nagy csoportra osztotta az ugyancsak már említett összes jogkövetkezmények meghagyásával. A törvény a szolgálati rendtartás IV. és V. fejezetében tárgyalta a szolgálati vétségeket és a fegyelmi eljárást, mely a már ismertetett eddigi szabályozástól a következők szerint mutat eltérést:

— a szolgálati vétségek fogalmát a szokottnál nagyobb kört átfogó szövegezésben határozta meg, amennyiben a csupán rendbüntetéssel sújtott cselekvényebb jelentőségű kötelességszegéseket is felölelte s emellett az alkalmazott szolgálaton kívüli magatartására is az elengedhetetlen mértékben kiterjeszkedett.

Új szabályozás

Ismételt alapelv, hogy a cselekvényebb szolgálati vétség rendbüntetéssel, súlyosabb szolgálati vétség fegyelmi büntetéssel büntetendő. A korábbi szabályozásokhoz képest az új szabályozás a rend és fegyelmi büntetések vonatkozásában a következők szerint módosult:

— a rendbüntetések közül a feddést mellőzték, ez a büntetés a fegyelmi büntetések között a dorgálás helyét foglalta el. A büntetési nemek bővítése helyett — a tényleges gyakorlatra alapozva — akként segített az új szabályozás, hogy a pénzbírság, az áthelyezés, továbbá az előléptetésre és a korpótlékra jogosító várakozási idő meghosszabbítása elnevezésű büntetések közül *a fegyelmi bíróság egyszerre több büntetést is alkalmazhatott.* Erre azonban csak akkor kerülhetett sor, ha az előléptetésre vagy a korpótlékra jogosító várakozási idő fegyelmi büntetésként való meghosszabbítása a vétség megtorlására viszonylag enyhének, az elbocsátás pedig a bizonyított enyhítő körülmények mérlegelésével túl szigorúnak mutatkozott.

A korábbi szabályozáshoz hasonlóan, vagyis pusztán irányadásul, nem pedig kimerítően, de bővített formában sorolja fel az új szabályozás a fegyelmi büntetés alá eső szolgálati vétségek fontosabb eseteit és mellőzi a szolgálatból való elbocsátás eseteinek tételes felsorolását azzal a szigorítással, hogy az alkalmazottat csakis a fegyelmi büntetéssel büntetendő szolgálati vétségek valamelyikének elkövetése miatt lehet a szolgálatból elbocsátani.

A korábbi szolgálati rendtartásban már kimondott, de az újabb rendtartásban pontosított határozmány szerint a fegyelmi hatalom gyakorlása érdekesen alakult.

Az összes tisztviselőre és az évi fizetéssel bíró egyéb alkalmazottakra nézve *fegyelmi büntetést csak a független fegyelmi bíróság szabhat ki.* Ugyanez a biztosíték illette meg az állandó havidíjasokat és napidíjasokat is. A napibéresek és munkások, ha állandók is, valamint az összes ideiglenesen alkalmazott, elvileg a szolgálati felsőbbség fegyelmi hatósága alá tartoztak, amely ehhez képest fegyelmi büntetésképpen az ilyen alkalmazottak áthelyezését is kimondhatta. Minthogy azonban a napibéresek és munkások három évi szolgálat után az állandó alkalmazás és rendszerint a nyugbér kedvezményében is részesültek, ennélfogva a jogok biztosítása végett indokoltnak látszott az ilyen napibéreseknek és munkásoknak a szolgálatból való elbocsátását is a független fegyelmi bíróság hatáskörébe utalni.

Módosítás nélkül

A vasúti szolgálati rendtartásról szóló 1914. évi XVII. törvénycikk életbe-léptetését és tartalmát a MÁV *Hivatalos Lapjának* 1914. évi 17. számában megjelent 104 939/1914. A. I. sz. rend. közölte, amely lényegében — az ismertetett kevés számú módosítás és kiegészítés kivételével — az 1907. évi XLIX. törvénycikk — mint felhatalmazási törvény — rendelkezése alapján kiadott vasúti szolgálati rendtartás lényegét tette magáévá s ez azt bizonyította, hogy az említett rendtartás oly alapos gondossággal és előrelátással készült, hogy évtizedeken át megfelelt az akkori követelményeknek.

E törvény időtállóságán semmit nem változtatott az, hogy 1937-ben a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter engedélyével az igazgatóság 136 513/1915. számú rendelete alapján kiadásra került, a már korábban is említett „ Szolgálati és Illetményszabályzatnak" „Szolgálati Szabályzati" része, amely tulajdonképpen az 1914. évi XVII. törvénycikkel kiegészített, de az 1907. évi XLIX. törvénycikkben történt felhatalmazás alapján kiadott szolgálati rendtartás rendelkezéseit tartalmazta.

Így, e szolgálati szabályzat I—IX. sorszám alatti *„Függelék"*-ben ismertette a kereskedelemügyi miniszter, az igazgatóság rendeleteit, valamint a M. Kir. Kúria döntéseit. A szolgálati szabályzat rendelkezései közül a fegyelmi vétség elévülhetetlenségével kapcsolatos ilyen döntés például a következő: . . . *„A fegyelmi eljárás akkor is megindítható és lefolytatható, ha a büntető bíróság az ugyanazon cselekmény miatt folyamatba tett bűnvádi eljárást elévülés okából megszüntette.*

Azonos tárgyban a Kúria P. döntése szerint *„A vasút fegyelmi hatósága a nyugdíjazott állandó alkalmazottra is kiterjed."* Ezzel összhangban, a MÁV nyugdíjintézeti alapszabályzat 14. cikkének 2. pontja szerinti rendelkezésből is kitűnik, hogy a nyugdíjat élvező, volt alkalmazottak elveszítik nyugdíjukat, ha a szolgálati úton megtartott vizsgálat alapján megállapítást nyer, hogy a MÁV-val szemben hűtlenséget követtek el. Ha a nyugellátásban részesülő alkalmazott halála után fél éven belül megindított vizsgálat beigazolta a végellátást kizáró hűtlenséget, ilyen esetben a fegyelmi bíróság döntött abban a kérdésben, hogy a végellátás a hozzátartozókat megilleti-e vagy nem. E szigorú rendelkezéseket tovább erősíti a Kúria következő döntése: *„A nyugdíjazás után fegyelmileg elbocsátással büntetett alkalmazott nyugdíja beszüntetendő, mert az elbocsátás azonos a hivatalvesztéssel."*

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

Nyugalomba vonuló vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Balassa István gazd. igazg. helyettest, Bp. Vasútig.; Dancs József oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Koller György oszt. vez., Bp. Vasúti Tud. Kutató Int.; Tóth Ferenc szolg. főn. h., Dombóvár Üzemfőn.; Pinczés Jenő ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Balázs István művez., Északi Jj. Ü.; Marcsó Károly tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF; Nagy András munkavez., Miskolc Pft. Főn.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Fenyvesi János csop. vez., Szombathely BBFF; Illés István átrakómunkást, Záhony Üzemig.; Krőmer Edéné ügyint., MÁV Vezérig.; Sztankievics Emil mozd. vez., Székesfehérvár KÜF; H. Tóth Vince munkavez., Szentes MÁV Építési Főn.; Udvardi Károly vizsg. főkalauzt, Kiskunhalas KÜF; Vígh Dániel váltókez., Miskolc KÜF.
A közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Barta Sándor ügyint., MÁV Vezérig.; Bokor Ferenc fizikai csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Borsos Anna főpénztárost, Bp. MÁV TBÉF; Dongó János raktárnokot, Kecskemét KÜF; Elek Sándor vontatási munkást, Záhony Üzemig.; Galambos János vonatvez., Rákosrendező KÜF; Gelléri László főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Hajba Nándorné csop. vez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Hídvégi Ferenc kocsivizsg. lakatost, Komárom KÜF; Horváth János főpályamestert, Terézvárosi Pft. Főn.; Illés József csop. vez. előmunkást, Dombóvár Pft. Főn.; Illés Sándor vonalkezelőt, Záhony Üzemig.; Juhász Béla szertárfőn. h., Miskolc Ösztószertárfőn.; Kerekes József ügyint., Pécs Vasútig.; Kerékgyártó József ügyint., Debrecen Vasútig.; Kopcsándi József tehergépkocsivez., Szombathely TBÉF; Kovács Imre dízelmozd. vez., Szombathely KÜF; Kő Károly anyagkiadót, Cegléd Szertárfőn.; Lakatos Albert mozd. vez., Füzesabony KÜF; Marton József áll. főn., Veszprém KÜF; Melykó András vonatvez., Hatvan KÜF; Mihályi János pályamunkást, Szentes MÁV Építési Főn.; Pöröntő Rozália gazd. ig., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn.; Sirokmán József kocsivizsg. csop. vez., Debrecen KÜF; Stánics István oktatótisztet, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Szabó Kálmán kazánkovácsot, Debrecen Jj. Ü.; Szélpál István ügyint., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Szöllős Jenő ügyint., Bp. Vasútig.; Takács Lajos oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Vadász József pályafennt. munkavez., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Vitéz József polg. véd. törzspar., Bp. MÁV ÜGH;

Miniszteri Dicséretben

részesítette: Bata Imre tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF; Csizmadia Sándor utazó mozd. felvigy., Debrecen KÜF; Dénes Eszter gépkocsivez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; dr. Fülöp Lajosné ügyvit. alk., Bp. MÁV Jegynyomda Főn.; Galó Jánosné daruvez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Hetrovicz Imre pályamunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Káli Ottó áll. főn., Füzesabony KÜF; Király Ferenc főpályamestert, Szolnok Pft. Főn.; Kovács András áll. főn., Kecskemét KÜF; Kulus József vonatvez., Balassagyarmat KÜF; Lengyel István vágányfékezőt, Miskolc KÜF; Meskó Imre darukezelőt, Záhony Üzemig.; Nagy Géza gépállomásvez., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Pusztai János munkavéd. ügyint., Bp. BBFF; Sárközi László motorvez., Tapolca KÜF; Scheidler János mozd. vez., Bátaszék Üzem Főn.; Szabó Pál kocsivizsg. csop. vez., Békéscsaba KÜF; Szécsényi Károly munkavéd. ügyint., Bp. Ferencváros KÜF; Szőke Mihály lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Tőzsér Ernő szállítm. felügy., Bp. MÁV Szállítmányozási Iroda.
A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséretben

részesítette: Arnóth Józsefné utalványozó belsős művez., Miskolc Jj. Ü.; Ács Sándorné konyhavez., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Bartha Béla pályamunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Bányay Mária egészségü. szakdolg., Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Bella Ferenc egyéb ügyvit. ügyint., Sopron Pft. Főn.; Brezvai Ferenc gépkez., Bp. MÁV Építési Főn.; Czakó Erzsébet árupénztárost, Pécs KÜF; Dobrovics Mária segédmunkást, Székesfehérvár Pft. Főn.; Góz Lajos betan. festő és mázolót, Debrecen Jj. Ü.; Gyarmati Györgyné ügyint., Pécs Vasútig.; Gyuka Zoltán keresk. vizsgabiztost, Bp. Vasútig.; Hódi Lajos pályamunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Imely Károlyné ügyint., MÁV Vezérig.; Illés Károly vonalgond., Pápa Pft. Főn.; Karácsondi János vasútépítő-karbantartó előmunk., Hatvan—Salgótartjáni Pft. Főn.; Király Józsefné forg. szolg. tevőt, Bp. Kelenföldi KÜF; dr. Koiss Ivánné ügyint., MÁV Vezérig.; Kovács Kálmán oszt. vez., Bp. BVKH; Köszler Ferenc személyz. és munkaügyi vez., Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Kövesi József mozd. segédkez., Nagykanizsa KÜF; Magyari Józsefné konyhai kisegítőt, Záhony Üzemig.; Mihályi Imre kocsivizsg., Szolnok KÜF; Monok Ferenc kocsijav. csop. vez., Zalaegerszeg KÜF; dr. Montovai Tibor jogtan., Miskolc Vasútig.; Nagy G. Ferenc anyaggazd. csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Nagy Lászlóné ügyint., Debrecen Vasútig.; Nemes Nagy Károlyné ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Orosz László vonatkezelőt, Miskolc KÜF; Palla István mérleglakatost, Szolnok Jj. Ü.; dr. Papp Zoltán felülvizsg. főorvost, Pécs TEK; Pócza József vonalgond., Pécs Pft. Főn.; Riediger Béla főépítésvez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Rippner Jánosné ügyint., MÁV Vezérig.; Sipos Mihály savas akkumulátorszerelő csop. vez., Bp. MÁV Vill. Fennt. Főn.; Szabó Ferenc váltókez., Kazincbarcika KÜF; Szalai János dízel csőszerelőt, Szombathelyi Jj. Ü.; Szekeres János dízelmozd. szerelőt, Szolnok KÜF; Szeleczki Kálmánné személypénztárost, Bp. Nyugati KÜF; Szemerics Sándor pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Székely Jenő kovácsot, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Takács Mátyás vonatvez., Kiskunhalas KÜF; Terhes Sándor tolmácsot, Kecskemét KÜF; Tóth János ügyint., MÁV Vezérig.; Tóth László keresk. vonalell., Rákosrendező KÜF; Varga Imre vontatási munkást, Szentes KÜF; Vass Béla keresk. ügyint., Záhony Üzemig.; Várközi Károly ügyint., Debrecen Vasútig.; Veszely Lajos értékesítési előadót, Székesfehérvár Jj. Ü.; Winkler József vonalell., Tapolca KÜF; Zsidai Istvánné váltótisztítót, Záhony Üzemig.

Kábeltűz volt Kelenföldön

Kelenföld állomáson július 9-én 15 óra 46 perckor az új üzemi épülettől mintegy 250 méterre láng és füst csapott ki a kábelcsatornából. Az ott dolgozó vasutasok azonnal értesítették a tűzoltókat, akik perceken belül a helyszínre értek. A keletkezett tűz azonban olyan heves volt, hogy pillanatok alatt elégett több tucat olyan kábel, amely a Dunántúl irányába megbénította a hírközlést és a biztosítóberendezéseket.

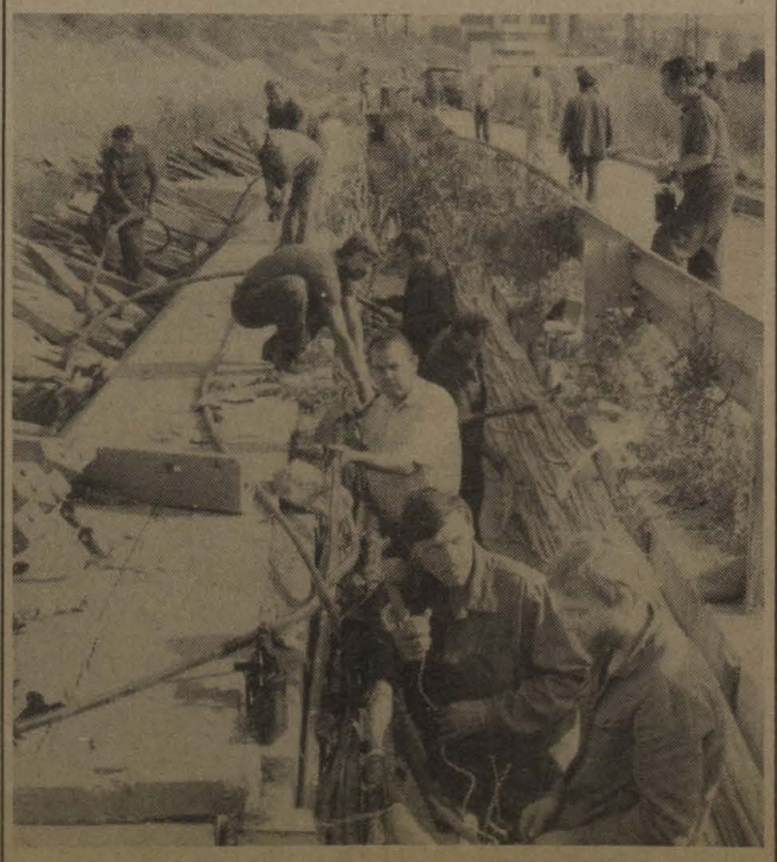
A forgalmi szakszolgálat emberei — első lépésként — nagyon rugalmasan a postai telefonon teremtettek kapcsolatokat a szomszédos állomásokkal. *A tűz következtében 75 váltót csak kézzel lehetett állítani.*

Egy óra múlva a MÁV Jobbparti Biztosítóberendezési Főnökség műszaki csoportja megteremtette a rádiós kapcsolatokat. A kábelszerelők a jobb- és a balparti bizber, valamint a TBÉF szakemberei 16 óra 30 perckor már a helyszínen dolgoztak. Ennek eredményeként 11-én hajnalra valamennyi elégett kábelt pótoltak, összekötötték és ezzel ismét élővé tették Kelenföld állomás „idegrendszerét".

A MÁV szakértő bizottsága megállapította, hogy a tüzet nem elektromos zárlat okozta. A kábelcsatornáról hiányoztak a fedelek, ezért sok hulladék (papír, rongy, műanyag stb.) került a vezetékekre, amelyek feltehetően egy eldobott cigarettavég vagy gyufa következtében foghattak lángot.

A kár mintegy 250 ezer forint.

(séra)



Amikor még javában tartott a helyreállítás

Almádiban a gyorsvonat nem áll meg!

Balatonalmádi a tópart sorrendben negyedik legnagyobb fürdőhelye: A községnek 1970-ig két vasúti megállója is volt: *Remetevölgy* és *Öreghegy*. Amikor megszüntették a Veszprém-külső és Alsóörs közötti vonalat, megszakadt a Balaton és a Nyugat-Dunántúl közvetlen vasúti összeköttetése.

Balatonalmádinak nemrégen teherforgalma is volt. Öt kőbánya rombolta, pusztította a környező hegyeket, amíg ki nem derítették a nyilvánvalót: a tájjellegben okozott eszmei kár többszörösen meghaladja a kitermelt építőanyag pénzben kifejezhető értékét. A bányákat bezárták, az áruforgalmat pedig a két szomszédos állomásra, *Alsóörsre* és *Fűzfőre* irányították.

Almádi idegenforgalmilag is fontos területe az északi partnak. Hogy csak egyet említsünk, itt áll az 1969-ben épített és a külföldiek által rendkívül kedvelt Auróra szálló. Ezen kívül sok vendéglátóhely, kemping és mintegy 50 üdülő van ott. Nyáron különösen nagy a vasútállomás forgalma.

— *Csak az a baj* — panaszolja *Hartmann József* állomásfőnök —, *hogy a gyorsvonat itt nem áll meg.* Erre még nem volt példa. Naponta több is áthalad az állomáson. Olyan vonatok ezek, amelyekre lenne utasunk. Kértük az igazgatóság illetékeseit, hogy legalább a Göcsej expresszt állítsák meg. Azt válaszolták: *nincs rá lehetőség!*

Érdemes lenne mégis megfontolni ezt a sejtelmes választ, mert tulajdonképpen a vasút érdeke is, hogy többen utazzanak. Ha eddig mindig megállt a gyors, az idén miért nem áll meg?

Gerecsei Zoltán

Kenesei képeslapok

A balatonkenesei vasutas gyermeküdülőben látogatásunk időpontjában éppen uzsonnához sorakoznak a kis vendégek. Fehér köténves gimnazista lányok kínálják a teát, a tejeskávét és a lekváros süteményt.

— *Nagyon sokat köszönhetünk a személyzetet kisegítő vidéki gimnáziumok tanulóinak* — magyarázza *Simonyi Ferenc*, az üdülő gondnoka. — A negyven diák kéthetenként váltja egymást. Segítenek a konyhában és a felszolgálásban. Munkájukat 2600, illetve 2300 forinttal honoráljuk. A nyári idénymunkára már a téli hónapokban megkezdjük a szervezést. Az idei első turnusban a kőszegi Jurisics Miklós Gimnázium küldött negyven diákot. A szorgos kezű fiataloknak köszönhető többek között, hogy az itt üdülő 462 általános iskolás gyermek kiszolgálása zavartalan.

Csereüdültetés keretében olasz, osztrák, lengyel, NDK-beli és szovjet vasutas gyerekek is élvezhetik a balatoni nyár szépségeit, az üdülő kényelmét.

— *Negyven nevelő ügyel a gyerekekre, és szervezi a programokat* — folytatja a gondnok. — Az üdülők egészségére két vasúti gyermekorvos és két asszisztens vigyáz. A heti étrend is orvosi közreműködéssel készül. Sok főzelék, hús és gyümölcs kerül az asztalra. De a legnagyobb sikerük a tésztaféléknek van.

— Okoz-e gondot a nyersanyagok beszerzése?

— Bizony, itt a Balaton környékén az élelmiszer beszerzése nagy tételben nem egyszerű feladat. Előfordult, hogy a FŰSZÉRT-elosztóban egyáltalán nem volt áru, ezért addig jártuk a gépkocsival a környező településeket, amíg a szükséges nyersanyagot be nem szereztük. Paprikából, paradicsomból és gyümölcsből a kifogástalan minőségűt vásároljuk. Nézze csak meg — mutat a kosarakba készített hamvas, zamatos őszibarackokra, amit uzsonnára kapnak a gyerekek. — Ennél gyengébb minőségű gyümölcsöt sohasem szolgálunk fel.

Délután a gyerekek — pedagógusok kíséretében — sietnek a partra, hogy mielőbb megmártózzanak a hűs hullámokban. A part fűzfái kellemes árnyékot nyújtanak. A 35 fokos melegben felüdít ez a kis oázis. *Juhász Zoltánné* táborvezető is a fűzfák alatt pihen. Ő a budai várban lévő általános iskola igazgatóhelyettese.

— *A kenesei üdülőbe 1961 óta minden nyáron eljövök néhány hétre* — tájékoztat. — *Nagyon szeretem a gyerekeket, ezért szívesen töltöm velük a vakációt is.* A táborvezető feladata az is, hogy az itt felügyelő negyven pedagógust kiválassza. Nekem nagyon sok tanár személyes ismerősöm. Minden évben számíthatok rájuk, hiszen szívesen jönnek. Van néhány főiskolai hallgató is, akik a nyári gyakorlatukat töltik itt az üdülőben.



Sokan közülük most először üdülnek a Balaton partján

— Milyen programokat szerveznek a gyerekeknek?

— *Ma délelőtt például Tihanyban jártunk,* pénteken a külföldi gyerekek Veszprémbe utaznak, s ott tekintik meg a nevezetességeket. Lesz még hajókirándulás is. Ezen kívül hetente több alkalommal van filmvetítés. Úszóleckét is adunk azoknak a tanulóknak, akik még nem tudnak úszni.

A partközelben lubickoló gyerekek közül szóba elegyedek az egyikkel:

— *Kiss Norbert vagyok* — mutatkozik be. — Vácról érkeztem. Tizenegy éves leszek.

— Hogy érzed magad az üdülőben?

— Nagyon jó itt. Szeretek fürödni, játszani.

— Látom, úszni még nem tudsz.

— Ez igaz, de a siklás már egészen jól megy. Mire haza kell utazni, biztosan megtanulok . . .

A tizenkét esztendős *Kosznai Ágnes* Budapestről érkezett. Először nyaral itt Kenesén. Nagyon tetszik neki minden, élvezi a programokat és a szakácsok főztjét. A külföldi vendégekkel *Baska Judit* és *Hegyközi Zsuzsanna* tartja a kapcsolatot. Judit segít nekem megkeresni *Sigmund Baumgartnert*, a lengyel diákok turnusvezetőjét, aki a Krakkó és környékén dolgozó vasutasok gyermekeit kísérte hazánkba.

— Már hatodszor járok Magyarországon — mondja. — Három alkalommal gyermekeket üdültettem itt, háromszor pedig magánemberként jöttem ide pihenni. Ebben a gyönyörű környezetben igazán jól érzik magukat a gyerekek. Semmiben sem szenvednek hiányt.

A szikrázó napsütésben fénylik, ragyog a víz tükre. A távolban vitorlások és csónakok lebegnek. Gyermekzsivajtól hangos a környék. Örülnek a jó időnek, a nyárnak, a vakációnak. Sok élménnyel, kedves emlékkel utaznak majd haza.

Csik Ibolya



— Barátságos arcot kérek!



Pihenő, fürdőzés közben

(Visi Ferenc felvételei)

Ihász-Kovács Éva

PERONON

Vonaton álltam.
Megcsillantak a felhőrózsaszín-álmok.
Felhők voltak.
Fakuló-félben.
Akkor búcsúztak éppen a naptól,
a pályaudvartól,
ahol egy pályamunkás állt
s integetett.
Visszaintettem s elbúcsúztam a naptól,
mert hatkor indul a szerelvény,
s én megrészegülök magam is
mindennap-búcsúzó szemeidtől,
A változatosság kedvéért
ilyenkor haragoszöldek.
Mivelhogy a felhők — akár a szemafor — zöldszeműek,
utolérsz te is, búcsúzkodol,
s eltűnsz a hamuszürke hegyek közt,
mint a vonat az alagútban;
s amit akartam,
nem tudom többé elmondani . . .

Fazekas Lajos

AHOGY FÖLJEBB MEGY A NAP

Ahogy följebb megy a Nap,
még csillagok halványlanak,
a nyájat a homály aklából
kitereli fényre a pásztor. — —

Ahogy följebb megy a Nap,
kitárulkozik a mező,
— az aranyló, a zöldellő, —
s megfürdeti a patak
a parti fűzágakat. — —

Rakovszky József

MAGÁNY A FORGATAGBAN

Míg itt ülök a kis padon,
köröttem lázas utcalárma,
de rámhajol szép csillagom;
az alkotás csöndes magánya.
S nem hallom már a lüktetést,
zúghat az utca száz motorja!
Szívemben boldog ébredés
ragyog, mint nagy fehér vitorla.
Hajózom már a végtelent . . .
Ott ringok egy kis könnyű dalban,
és nem vesz észre senki sem
a kis padon, az utcazajban.

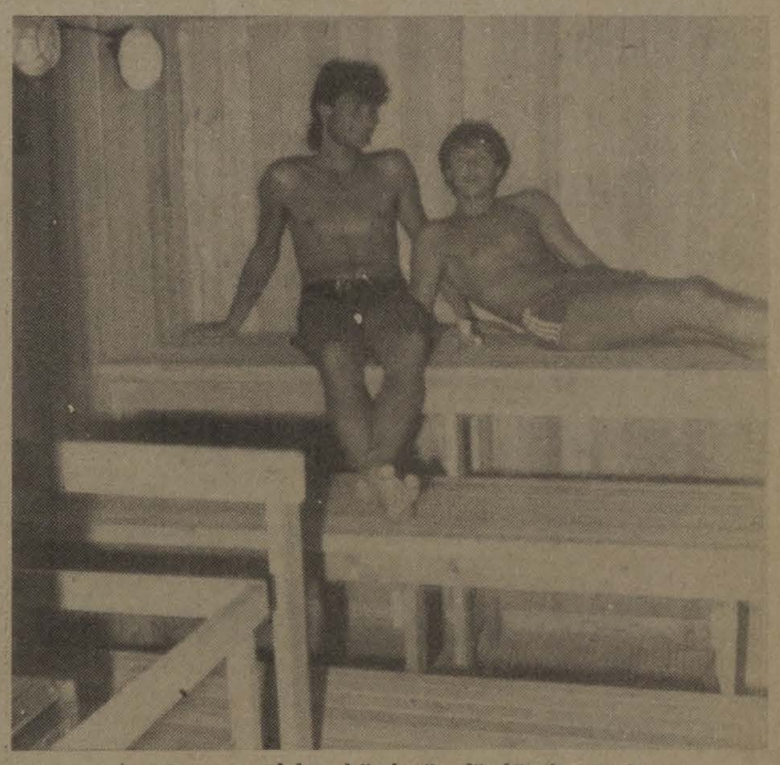
Boglárlellei nyár '84

Az idei nyár sokszor megtréfálta az üdülőket. A Balaton partján is napokig „szobafogságra" ítélte a beutaltakat a hűvös, szeles idő. A boglárlellei vasutasüdülőben azonban — amelyet a pécsi igazgatóság üzemeltet — a kedvezőtlenebb időjárás sem okoz gondot. Az egy turnusban üdülő 400 vendég bőven talál szórakozási, pihenési lehetőséget. Június 15-én vehették birtokukba a beutaltak a szaunát, orvosi felügyelet mellett.

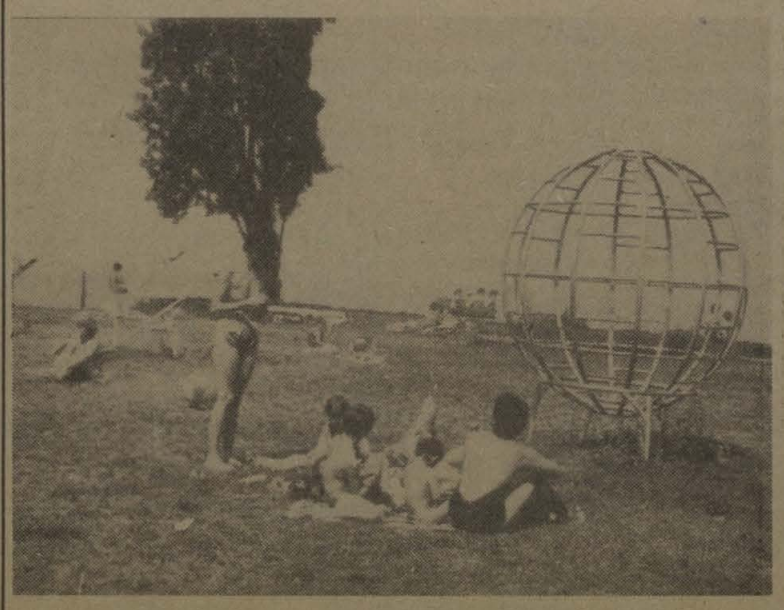
A sportkedvelők a futballozási és pingpongozási lehetőségeken kívül az idén már teniszezhetnek is az üdülő közelében bérelt pályán. A tavaly májusban átadott kultúrteremben pedig filmvetítéseken, szórakoztató rendezvényeken vehetnek részt a vendégek.

Jövőre, mint azt Csere Antalné, az üdülő gondnoka elmondotta, újabb szórakozási lehetőséggel bővül a választék. Vízibiciklit kap az üdülő. A szobákban hűtőszekrényt helyeznek el, és az összkomfortot — az asszonyok örömére — centrifuga is gazdagítja. Az év végén korszerűsítik a hőközpontot. Megkezdik a gázfűtés szerelését.

(Skoda László felvételei)



A szauna, amelyben kötelező a fürdőruha viselete



A parton a gyerekek is jól érzik magukat



Szalonnasütés a tóparton

Jelentkezés szeptember 15-ig!

Munkásmozgalmi vetélkedő Hámán Kató tiszteletére

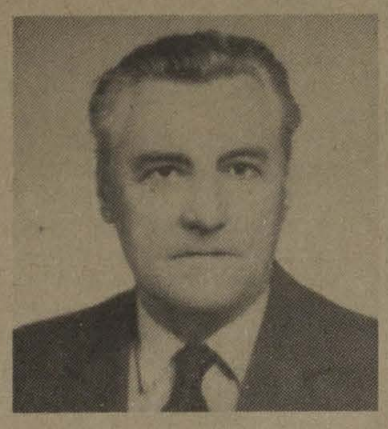
A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség *Hámán Kató* születésének 100. évfordulója tiszteletére munkásmozgalmi vetélkedőt hirdet. A vetélkedő a mártír centenáriumára rendezett ünnepségsorozat része. Célja: a vasutas munkásmozgalmi hagyományok megőrzése.

A vetélkedőre minden igazgatóság két 3 tagú csapatot indíthat területéről. A vetélkedő 1984. november 24-én tíz órakor lesz Rákosrendező MÁV munkásszállóján. (Budapest XIV., Tatai út 79.)

A nevezést a területileg illetékes vasútigazgatóságon keresztül szeptember 15-ig kell beküldeni a fenti címre. A vetélkedőn való részvétellel kapcsolatos egyéb tudnivalókat a jelentkezés után a csapatvezetőkkel közlik. A vetélkedő első három helyezett csapata jutalomban részesül. 1. díj 4500 Ft, 2. díj 3000 Ft, 3. díj 1500 Ft.

Huszonnégy év a sportkör élén

Nyugalomba vonult Polócz Ferenc, a Ferencvárosi VSK ügyvezető elnöke



Az ízlésesen berendezett iroda falán sportzászlók, neves sportegyesületek emblémái, versenydíjak, serlegek, s közöttük egy régmúltat idéző felvétel, amelyen az ügyvezető elnök, *Polócz Ferenc* NB I-es labdarúgókapusként, parádés vetődéssel hárít egy veszélyes lövést. A Ferencvárosi Vasutas Sportkör kombinátjában, amely a művelődési központtal együtt a csomópont dolgozóinak szellemi és testkultúráját szolgálja évtizedek óta, látogatásom napján is rend és tisztaság uralkodik.

Polócz Ferenc ügyvezető elnök 45 évi vasúti szolgálat után a közelmúltban nyugalomba vonult. Az idén 65 éves Ferencvárosi Vasutas Sportkörnek majdnem huszonöt évig volt az elnöke. Nézegetjük a sárguló archív sportdokumentumokat, s közben a múltról, pályafutásáról beszélgetünk.

— Családom 1937-ben került a IX. kerületi Gyáli útra, amely abban az időben is a ferencvárosi vasutasok egyik bázisa volt. Mozdonyvezető édesapám és testvérbátyám is focizott. Segítségükkel kerültem 13 éves koromban a Ferencvárosi Vasutas kölyökcsapatába védeni. Utána a Törekvés ifjúsági csapatában, majd a budapesti ifjúsági válogatottban is játszottam. Védtem a Törekvés NB I-es csapatában, és 1942-ben magamra ölthettem a vasutas-válogatott mezét. Természetesen sportpályafutásom során több vasutascsapat kapuját is védtem. Harmincnégy éves koromban a Ferencvárosi Vasutasban fejeztem be az aktív sportolást.

Polócz Ferenc vidéki vasutascsapatok tagjaként is Budapesten teljesített szolgálatot. Dolgozott a Keletiben és a Ferencvárosi pályaudvaron is. Volt távírász, térfelvigyázó, forgalmista, és húsz évig Ferencváros állomás gazdasági hivatalának vezetője. Szakvonali munkájáért többször kapott kitüntetést, jutalmat.

1960-ban választották meg a Ferencvárosi Vasutas Sportkör elnökének. Ezt a tevékenységet 14 esztendeig társadalmi munkában, *tíz évig pedig függetlenítettként, kiválóan látta el.* Vezetése alatt több millió forintos beruházások valósultak meg. Többek között sportcsarnok, asztalitenisz-terem, tenisz- és kézilabdapálya épült. Nagy- és kispályás labdarúgásra alkalmas létesítmények is készültek. Az évek során a versenyszakosztályok is eredményesen fejlődtek. A társadalmi aktivistákkal együtt természetesen a tömegsport szervezését sem hanyagolták el.

Nagyon elfoglalt ember volt, de szakított időt a továbbtanulásra is. Elvégezte a Testnevelési Főiskola kétéves sportvezetői szakát. Tagja a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő sportbizottságnak.

— *Nehéz lesz megszoknom az új életformát* — mondja mosolyogva. — *Hiányzik majd ez a munka, de több idő jut a családra és a pihenésre.* A vasutas sportélettől azonban nem szakadok el teljesen, hiszen mint a sportbizottság tagja, továbbra is részt veszek a bizottság munkájában. Örülök, hogy jól képzett szakember lesz az utódom, akivel már időben megbeszéltem a legfontosabb teendőket. Felhívtam a figyelmét arra, hogy a társadalmi aktivistákkal való együttműködés milyen fontos a mi sportkörünknél. Remélem, hogy vezetésével a sportkör további sikereket ér majd el . . .

T. A.

Kispályás labdarúgás

Az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának évi tömegsport programja keretében, ezúttal negyedik alkalommal, Szegeden került megrendezésre a kispályás labdarúgó torna. A területi döntőkből a középdöntőbe a celldömölki építési főnökség, a budapesti géptelep főnökség, a jászkiséri építő-gépjavító üzem és a rendező, szentesi építési főnökség került.

A körmérkőzéses rendszerben lebonyolított döntőben *Celldömölk* végzett az első helyen, a második helyre a *géptelepfőnökség* került, harmadik *Jászkisér*, negyedik *Szentes*.

A szegedi középdöntő után, az építési szolgálatot a celldömölki építési főnökség csapata képviseli majd az országos döntőben.

Vasutas modellezők minősítő versenyei

A MÁV modellező klub versenyzői az idén is jól szerepeltek az első félévi minősítő versenyeken. Az ifjúsági repülőmodellezők 3 arany-, 2 ezüst- és egy bronzjelvényt, a felnőtt versenyzők pedig öt másodosztályú minősítést szereztek.

A klub hajómodellezői négy másod- és egy harmadosztályú, az autómodellezők pedig három másodosztályú minősítést értek el.

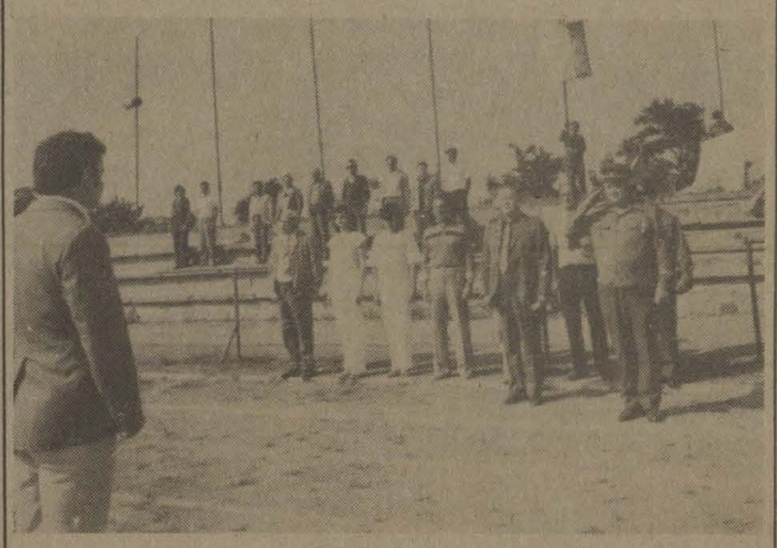
Egészségügyi sportnapok

Ez évben negyedszer rendezték meg a vasútegészségügyi dolgozók munkahelyi olimpiájának országos döntőit. A *Szombathelyen* lebonyolításra került döntőn a kispályás labdarúgásban (női—férfi) és asztaliteniszben (női—férfi) több mint százan vettek részt. Ezt követően *Budapest* és *Budakeszi* volt a házigazdája a tenisz-, az úszás- és a sakkdöntőknek, melyeken százan indultak.

A Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője, *dr. Tari Endre* igazgató főorvos által felajánlott vándorserleget tavaly a MÁV-kórház csapata végleg elnyerte. Így az idén *dr. Vajda György*, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet főigazgató főorvosa ajánlott fel új vándorserleget a legeredményesebb csapat részére.

Az öt sportág versenyeinek eredményeit összesítve, ismét a Budapest MÁV-kórház végzett az első helyen, második a Budakeszi Tüdőszanatórium, harmadik a budapesti TEK csapata.

Jubileumi lövészverseny



A verseny megnyitásának ünnepélyes pillanatai

Gyöngyös város 650 éves jubileuma jegyében nagyszabású nemzetközi lövész csapatversenyt rendeztek a Zalka SE Karácsondi úti bázisán. A zászlódíszbe öltözött sportpályán a felsorakozott csapatok a megjelent párt-, álllami és társadalmi vezetők jelenlétében *Bálint Sándor*, a Kitérőgyári Vasutas LK főedzője tett először jelentést *Diósi Imre* alezredesnek, az MHSZ Gyöngyös városi titkárának. A rendezvényre bolgár vendégek is érkeztek.

A lőtéren a végleges nevezések alapján nyolc klub: Gyöngyös, Salgótarján, MHSZ Ikarus, MHD Hajógyár, Kőbányai LK, Központi LK, Zalka SE legjobb pisztolyosai és puskásai, valamint egy bolgár csapat lépett lőállásba.

Szöveg és fotó:
Szabó Sándor

HÍREK

Kitüntetés

Július 19-én *Borsody György*öt, a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság főgyógyszerészét, 60. születésnapja alkalmából, eddigi kimagasló tevékenységéért a Szakszervezeti Munkáért arany fokozattal tüntették ki. A kitüntetést szakszervezetünk székházában ünnepélyes külsőségek között *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át.

— **Szünidős diákok.** A Déli pályaudvaron hat szünidős diák dolgozik. Takarítják az utastereket, összegyűjtik a kofferkulikat, és gondozzák a pályaudvaron lévő virágokat. A munkájukért kapott pénzt, táborozásra fordítják.

— **Véradás.** A békéscsabai csomópont Vöröskereszt-alapszervezete, a megyei véradóállomással közösen július 18-án váradónapot szervezett, amelyen 67 vasutas összesen 27 liter vért adott térítésmentesen.

— **Kirándulás.** Az isaszegi nyugdíjascsoport vezetői július 26-án kirándulást szerveztek az isaszegi erdőbe a mozgássérült és idős nyugdíjasok részére. A 124 nyugdíjast a község sportegyesületének autóbusza szállította a helyszínre. Ott megvendégelték valamennyiüket, majd ellátogattak a honvéd sírokhoz is, amelyekre virágot helyeztek.

— **A béke jegyében.** A ferencvárosi csomópont honvédelmi klubjának, párt- és KISZ-alapszervezetének, valamint MSZBT-tagcsoportjának képviselői július 17-én ellátogattak az ideiglenesen hazánkban állomásozó Déli Hadseregcsoporthoz. Koszorút helyeztek el a hazánk felszabadítása és az ellenforradalom idején elesett szovjet katonák emlékművénél, majd meglátogatták a hadsereg múzeumát.

— **Nyugdíjasok búcsúztatója.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség II-es főpályamesteri szakaszán Aszódon a közelmúltban nyugdíjasbúcsúztatót rendeztek, három nyugalomba vonuló vasutas tiszteletére. Mihályi Sándor főpályamester méltatta több évtizedes, kiemelkedő tevékenységüket, majd átadta a munkatársak ajándékait. Karácsondi János Vezérigazgatói dicséretben részesült.

— **Brigádlátogatás.** A MÁV Tervező Intézet gazdasági, elemzési és fejlesztési osztályán dolgozó Széchenyi István IV. szocialista brigád júliusban soproni tanulmányúton vett részt. Meglátogatták a GySEV Széchenyi István aranykoszorús kertészeti brigádját. Megtekintették a kertészetet, ismerkedtek a testvérbrigád munkájával. A soproni brigádot budapesti látogatásra hívták meg.

Felhívás

A Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központ és Könyvtár (Budapest IX., Péceli u. 2.) intenzív gimnáziumi tanfolyamot indít, amelynek oktatási ideje két év. A hiányzó 3. és 4. osztályt elvégezni akarók is jelentkezhetnek. A tandíj osztályonként 800 forint. Jelentkezési határidő szeptember 10. Érdeklődni lehet a 273-074-es telefonszámon.

— **Társadalmi munka.** Salgótarján külső pályaudvar 16 tagú Zalka Máté brigádja Bibók Imre vezetésével társadalmi munkában tisztította meg a Hatvan—Salgótarján között közlekedő személyvonat hat kocsiját. Ezenkívül lemeszelték a szigetperonok szélét, és lefestették a sarutartókat.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budapesti 2 és fél szobás, I. emeleti, utcai, napos, gázfűtésű, 60 négyzetméteres, kertes házban levő MÁV-bérlakásunkat hasonló adottságú, nagyméretű, külön bejáratú, legalább négyszobás bérlakásra MÁV-dolgozóval. (Szétköltözőknek még adhatunk 30 négyzetméteres, nem lakótelepi, modern örökgarzont a Nagyvárad térnél). Érdeklődni a 350-085 telefonszámon.

Elcserélném Püspökmolnári vasútállomáson levő két szoba manzardtos, félkomfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, Balaton, Velence és Budapesten kis lakás is megfelel. Érdeklődni a 142-917-es telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, kiemelt övezetben levő nagyméretű, 1,5 szobás tanácsi lakásomat hasonló budapesti, lehetőleg belterületi lakásra. MÁV-szolgálati lakás is érdekel. Máté Edit, 5000 Szolnok, Kun B. krt. 11. V. em. 6.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 98. sz. V. emeleti másfél szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira, MÁV-dolgozóval. Komfortos is érdekel, esetleg zöldövezetben Budapest területén. Érdeklődni személyesen vagy a 161-012-es telefonszámon 8 órától 15 óráig. Töreki Lászlóné.

Elcserélném egyszoba-komfortos, 55 négyzetméteres, kertes, telefonos budapesti MÁV-bérlakásomat tanácsi telefonos szoba-komfortosra, vagy kisméretű garzonra Budapesten. Horváth, 1387 Budapest Pf. 32.

Elcserélném Dorog, Zalka lakótelep 15. III. em. 3. alatt levő 55 négyzetméteres, kétszobás, erkélyes, tanácsi, komfortos lakásomat (5 percre zöldövezet, horgásztanyavilág), budapesti vagy környéki 1,5 szobásra vagy hasonlóra. Érdeklődni a fenti címen 17 órától személyesen.

Elcserélnénk két és fél szobás utcai és egyszobás udvari, VII. kerületi tanácsi lakásokat, valamint nógrádi 260 négyszögöl málnást, két családnak megfelelő családi házra. Érdeklődni: Halasi, 1078 Budapest, Hernád u. 46. II. 1. Munkaidőben a 21-11 vagy a 141-851-es telefonszámon.

Elcserélném egyszoba-komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat tanácsira. Vidéki csere is érdekel. Cím: Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9. félemelet 3.

Elcserélnénk kétszobás, 70 négyzetméteres, telefonos, VIII. emeleti MÁV-bérlakást tanácsi vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet a 859-962-es telefonszámon, este 6 óra után.

Elcserélném kétszoba-komfortos, kertes, napos MÁV-bérlakást másfél szobás lakótelepi tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Darányi, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 2/2.

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

Elcserélném Budapest XVIII. kerületben levő, I. emeleti loggiás, 57 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira MÁV-dolgozóval, XI., XII. és XIV. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet 18-19 óra között a 843-828-as telefonszámon.

Elcserélném tanácsi másfél szobás, összkomfortos, parkettás, szép lakásomat egy másfél szobás, komfortos MÁV-bérlakásra Budapesten, esetleg hatvani, újszászi vagy a ceglédi vonalon, és egy tanácsi telefonos, komfortos garzonra, csak Budapesten. Érdeklődni levélben: Kulcsár Györgyné, 1157 Budapest, Páskom park 2. sz.

Elcserélném Miskolcon levő nagyméretű, kétszobás, félkomfortos lakásomat budapesti kétszobás összkomfortosra. Cím: Kovács Vilmosné, 3530 Miskolc, Széchenyi út 27. I. 4. Érdeklődni lehet a 04/19-12 telefonszámon.

Fiatal pedagógus házaspár eltartási szerződést kötne segítségre szoruló, idős személlyel, aki tanácsi lakással rendelkezik. Telefon: 226-534 (az esti órákban).

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—4049. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága
Bp. Ferencváros Körzeti Üzemfőnöksége

pályázatot hirdet

rendelkező forgalmi szolgálattevő munkakörök betöltésére

Feltétel:

felsőfokú vasúti szakképesítés, vasútorvosi alkalmasság, megfelelő szakmai gyakorlat.

Az áthelyezésre kerülő dolgozók részére 5500 Ft alapbért, 20%-os munkahelyi pótlékot, 30%-os műszakpótlékot, teljes év ledolgozása esetén 10 000 Ft kiemelt forgalmi jutalékot, indokolt esetben lakást biztosítunk.

Havi kereset túlóra nélkül 9000 Ft.

A pályázatban szerepeljen a dolgozó jelenlegi munkahelyének neve, munkakörének megnevezése, részletes önéletrajza.

Az írásos pályázatokat 30 napon belül juttassák el a MÁV Igazgatóság Budapest, személyzeti és munkaügyi osztályára.

A pályázatok elbírálásáról szeptember 18-ig értesítjük a pályázókat.

Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 3. 1087

Vasutas dolgozók!

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
felvételt hirdet:
gondnoki munkakörre
Zánkai Oktatási Telep Családi Üdülőjébe.

Feltétel:
középiskolai végzettség,
vasúti gazdasági ügyintézésben
megfelelő jártasság és gyakorlat,
valamint:
pénzügyi gyakorlattal rendelkező dolgozót
pénztárosi munkakörre,
épületgépészt, művezetői munkakörre.

Jelentkezés:
MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest, X. ker., Kőér utca 3/d.

Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél.
Telefon: 471-970/103.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. AUGUSZTUS 30.



Rakosrendezői pillanatkép. A tolatás sikerességéről elismerést kap a mozdonyvezető

Rendkívüli ülésén

Személyi kérdésekben döntött szakszervezetünk központi vezetősége

Augusztus 23-án, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület véleményezte a SZOT választási határozatának tervezetét, elfogadta a vasutas-szakszervezet 1985. évi költségvetésének irányelveit, valamint a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó első félévi tervteljesítéséről szóló tájékoztatót, majd személyi kérdéseket tárgyalt.

Ezen a napon tartotta ülését a központi vezetőség is. *Gyócsi Jenő* üdvözlő szavai után a testület megtárgyalta a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselők képzésének 1983/84. évi tapasztalatait, majd elfogadta az 1984/85. évi tömegpolitikai oktatásra és a tisztségviselői képzésre vonatkozó feladattervet. Az első napirendhez *Szemők Béla* titkár fűzött szóbeli kiegészítőt.

Ezután személyi kérdésekben döntött a központi vezetőség. A testület (egy korábbi ülésen) elfogadta *dr. Balázs Ákosnak*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs és propagandaosztálya vezetőjének áthelyezését a BVSC-be, ügyvezető elnöknek. A kultúrosztály vezetésével *Pallós Györgyöt*, a szociálpolitikai, munka- és környezetvédelmi osztály helyettes vezetőjét bízták meg.

Gáspár Imréné dr., szakszervezetünk szociálpolitikai, munka- és környezetvédelmi osztályának vezetője az Országos Munkavédelmi Felügyelőséghez került. Az osztály vezetésével *Lovász Ferencet*, szakszervezetünk közgazdasági osztályának helyettes vezetőjét bízták meg.

Mint ismeretes, július 1-től a vasutas társadalombiztosítás nem tartozik szakszervezetünk irányítása alá. Az ÖTA igazgatási feladatainak ellátása azonban továbbra is szakszervezetünk hatáskörében marad. Az ÖTA ügykezelési bizottságában — az áthelyezések és más funkcióba kerülések miatt — személyi változásokra került sor. Az ügykezelési bizottság tagjai közül a központi vezetőség felmentette *dr. Bordi Istvánt*, a VTI igazgatóját, *Horváth Ernőt*, a VTI főkönyvelőjét és *Végh Ferencet*, az ÖTA segélyezési albizottság vezetőjét. A felmentéssel egy időben az ügykezelési bizottság tagjának választották: *dr. Gevicser Pálnét*, a vasutas-szakszervezet osztályvezetőjét, *Juhász Tibornét*, a VSZ ÖTA osztályvezető helyettesét, főkönyvelőjét és *dr. Halász Györgyöt*, a VSZ jogi iroda vezetőjét.

(Folytatás a 2. oldalon.)

HETVENÉVES

a dombóvári fatelítő főnökség

Hetven évvel ezelőtt, 1914-ben kezdte meg a termelést *Dombóvár egyik legrégibb üzeme, a fatelítő*. Telepítésének célja az volt, hogy a szlovén bükkerdők anyagából készítsen talpfákat a Dunántúl vasúthálózatának építéséhez. A telítést 1916 tavaszán kezdték meg. Az olajos telítést 1929 óta használják.

Az üzemben az anyagmozgatás hajdan a lóvontatású iparvágány-hálózatra hárult. A húszas években szerezték be a tűztér nélküli gőzmozdonyt, a *Mukit*, amely még ma is, mint védett műszaki emlék, üzemel.

A második világháború után az üzem különböző szervek alá-rendeltségébe tartozott, majd 1950-től önálló lett, de termékeinek felét továbbra is a vasút vásárolta. 1953-ban ismét MÁV Fatelítő Üzem lett. 1978-tól a dombóvári, a püspökladányi és a tokodi üzemmel együtt, *fatelítő főnökség néven* az Anyagellátási Igazgatósághoz tartozik.

Az üzemben gépesítették az anyagmozgatást, és pneumatikus oszlopháncsolót is vásároltak. Gépesítették a rakodólapok szegezését és a pántolást. Néhány évvel ezelőtt fejeződött be a fűrészüzem rekonstrukciója. Korszerű fűrészgépeket telepítettek, gyártócsarnokot, üzemanyagkutat és rönkosztályozót építettek.

Javult a dolgozók szociális ellátása is. Orvosi rendelő, öltöző, fürdő és üzemi konyha épült, és társadalmi munkával sporttelepet létesítettek. A beruházási tervek között szerepel központi porelszívó rendszer építése, a szennyvízderítő, valamint a fűrész- és gyártócsarnok fűtésének korszerűsítése.

A dombóvári fatelítő termékeinek 85-90 százaléka a vasút számára készül. Az évi talpfaszükséglet felét ez az üzem biztosítja. A járműjavítók számára is gyártanak vagonelemeket. Raklapok gyártásával is foglalkoznak. Ezenkívül bérfűrészelést is vállalnak.

A mintegy 250 dolgozót foglalkoztató üzem 1980-ban elnyerte a *Kiváló Főnökség* címet. Az évforduló alkalmából kiállítást is rendeztek a hetven év emlékeiből.

A kongresszusi verseny eredménye:

Vasútépítési rekord Miskolc—Nyékládháza között

Rekordidő alatt, egyben a tervezettnél kisebb költséggel építette át a MÁV miskolci építési főnökség a Miskolc—Nyékládháza közötti jobb vágányt. A szakemberek július 27-én délelőtt gyalog járták végig a vonalszakaszt, s a terhelési próbák, a műszaki átadás után aznap 15 órától már ezen a vágányon is menetrendszerűen közlekedhettek a vonatok.

A vasútigazgatóság területén 1969-ben ugyancsak Miskolc—Nyékládháza között kezdték meg a vasúti pályák korszerűsítését, az 54 kilogrammos sínek fektetésével. Most már Hatvan—Miskolc—Mezőzombor között mindkét vágányon *140 kilométeres sebességgel* is közlekedhetnek a vonatok.

— A Nyékládháza—Miskolc állomás közötti szakasz jobb vágányának az építését június 11-én kezdtük meg — mondja *Sas Gábor*, a miskolci építési főnökség igazgatója. — E munkát szívügyünknek tekintettük. A MÁV Vezérigazgatóság, valamint a miskolci igazgatóság kérésére *alaposan előkészítettük az építést, így sikerült azt rekordidő alatt befejeznünk.*

Összehasonlításként néhány adat: a baloldali vágányt másfél évtizeddel ezelőtt 270 ember 61 nap alatt építette át. Most a jobb vágányt (csaknem 100 milliós beruházás) 170 vasútépítő az eredetileg is szűkre szabott 54 helyett 47 nap alatt építette át.

— Mi tette ezt lehetővé?

— Az országos fontosságú vonalrészen csak *a szocialista brigádok segítségével sikerült ilyen jó eredményt elérni. A felszabadulási és a kongresszusi verseny szellemében az emberek nagy áldozatokat vállalva szombaton, vasárnap és sokszor éjszaka is dolgoztak. Köztük volt 40 olyan, akik önként vállalták a szakmájuktól eltérő feladatokat is.* Ez a munkalendület hatott a társszolgálati ágak — a biztosítóberendezési és fenntartási főnökség, a villamos vonalfelügyelőség és az érdekelt állomások — dolgozóira, vezetőire is. *A közös összefogás tette lehetővé a munka határidőn belüli, s kiváló minőségben való elvégzését. Ezenkívül több mint 10 millió forintos megtakarítást is elértünk.*

Sasvári Sándor termelési főcsoportvezető sorolja e nagy munkára jellemző fontosabb adatokat:

— *Ötvenezer köbméter földet és ágyazati anyagot kellett elhordanunk.* (A bontás 9 napig tartott, az egy nap alatt felbontott legnagyobb vágányhossz 1152 folyóméter volt.) Ezek helyébe *60 ezer tonna homokos kavicsot, 36 ezer tonna zúzott követ és a Lenin Kohászati Művektől kapott 18 ezer tonna sínt és kapcsolóanyagot építettünk be.* A homokos kavicsot „élő" vágányon szállítottuk a helyszínre. A pálya tartóssága érdekében *a homokkavics alá 11 kilométer hosszúságban műszaki szövetet helyeztünk el.*

A nagy rekonstrukció utolsó szakasza az építési főnökség vizsgamunkája volt.

A főnökség termelési értéke 202 millió forint, 28 százalékkal több a tervezettnél. Ez azt jelenti, hogy *fél év alatt legalább 8 hónapi munkát végeztek el. A vágánykorszerűsítésben a tervezettnek a kétszeresét érték el.*

*

A miskolci járműjavító üzem július 20-ig a tervezettnél több kocsit javított. A fővizsgára beérkezett teherkocsikból 11-gyel, míg a futójavításra szorulókból negyvennel többet adtak át a forgalomnak a tervezettnél. A kohászati és más szállítóvállalatok számára 54 teherkocsit készítettek.

A fővizsgára beérkezett kocsik átlagosan tíz napig, a futójavításra érkezők pedig csak 6-7 napig tartózkodtak az üzem területén. A munkaerőhiányt vállalati gazdasági munkaközösségek alapításával igyekeznek enyhíteni. A második félévben a vgmk-k részvételét 3 százalékra irányozták elő. Új lendületet kapott a munkaverseny-mozgalom is. Az első félévre tett vállalásokat csaknem teljes mértékben teljesítették.

Műemlék kézihajtány az állomáson

A veszprémvarsányi állomás dolgozói a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére vállalták, hogy rendet tesznek munkahelyükön. Lemeszelték az utasátjárókat, vágányszegélyeket; elhordták a felgyülemlett szemetet, a rakodásból visszamaradt anyagokat, s kitakarítottak egy hat kocsiból álló szerelvényt.

Felújítottak egy régi pályamesteri kézihajtányt, és azt elhelyezték az állomás oldalán lévő szabad területen, így nemcsak a vonaton utazók láthatják, hanem a 82-es főúton a Balatonhoz utazó turisták is. Így szeretnék megőrizni a jövőnek műemlék gyanánt a régi járművet.

Az utánpótlás érdekében

Ösztöndíj szakközépiskolásoknak

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség — a műszaki dolgozók utánpótlása érdekében — állandó kapcsolatot tart fenn a miskolci építőipari szakközépiskola vasútépítő tagozatára járó diákok közül kilenccel. A tanulók társadalmi ösztöndíjat kapnak, hogy tanulmányaik befejezése után a főnökség területén kamatoztassák tudásukat.

A közelmúltban a pft vezetése meghívta ezeket a fiatalokat, hogy közelebbről megismerjék őket. Ismertették velük a főnökség munkáját, feladatait, követelményeit. Az összejövetel után a diákok megtekintették a sátoraljaújhelyi állomáson folyó fenntartási munkákat.

Százéves a Keleti pályaudvar

A centenárium alkalmából augusztus 16-án emlékülést tartottak a Keleti pályaudvaron. Az ünnepség után nosztalgiavonat indult Gödöllőre, majd megkoszorúzták a pályaudvar tervezőjének emléktábláját (Tudósításunk a 4. oldalon.)

(Kiss Attila grafikája)



Tanuló-alapszervezet Szombathelyen

Mérlegen öt esztendő munkája

Két testület is foglalkozott a közelmúltban a szombathelyi 405-ös Ipari Szakmunkásképző Intézetben működő tanulói szakszervezeti alapszervezettel. A Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának elnöksége a nevelő munkát, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság pedig az alakulás óta eltelt öt esztendő munkáját tűzte napirendjére.

A SZOT Elnökségének 1974. július 29-i határozata szabályozta az üzemi gyakorlaton részt vevő szakmunkástanulók szakszervezeti hovatartozását. Egy másik, 1979. március 26-i határozata — a SZOT XXIII. kongresszusán elfogadott alapszabályban foglaltaknak megfelelően — szabályozta a tanulói szakszervezeti alapszervezetek létrehozását. Biztosította mindazon tanulók szakszervezeti hovatartozását, akik üzemükkel nincsenek közvetlen kapcsolatban, az iskolai tanműhelyben és szórványoktatásban vesznek részt. *A szombathelyi ipari tanulókat a Vasutasok Szakszervezetéhez javasolták, közvetlen irányításukat a szombathelyi területi szakszervezeti bizottságra bízták.*

A munkásosztály utánpótlása

Már az indulásnál jó kapcsolat alakult ki a tszb, az iskola, a párt és a Pedagógusok Szakszervezete helyi vezetői között. Az első alapszervezet 1979 novemberében alakult. A tanulói alapszervezet irányítását bizalmi testület (élén a főbizalmival) látja el. Szerencsés volt a főbizalmi személyének a kiválasztása; *valamikor a járműjavító munkása volt.* Az eltelt öt év során egyre jobban betöltötték hivatásukat az iskola rendszerében. Az 1983/84-es tanévben a 2125 tanuló 98,54 százaléka volt tagja a vasutas-szakszervezetnek.

A szakmunkástanulók képezik a munkásosztály utánpótlását. Ezért az ipari tanulók szervezett munkássá válásának segítése az egész szakszervezeti mozgalom felelőssége. Az alapszervezeti nevelés egyre jobban segíti az iskola céljait; a szakmunkáshivatás megszerettetését, a világnézet fejlesztését.

Alapvető feltétel, hogy az iskolai közösségeket jól felkészített bizalmiak irányítsák. Ennek érdekében minden év decemberében az újonnan választott bizalmiakat a Vasutasok Szakszervezete bentlakásos tanfolyamon készíti fel.

A testületi jogkörök érvényesülése kielégítő, de a minőséget tovább kell javítani. *Több segítséget kell adni az újonnan választott bizalmiaknak.* Gond az is, hogy az egyetértési és véleményezési jogkörök gyakorlásánál nehezen aktivizálódnak.

A bizalmi testület egyetértésével

A jelenlegi 50 tagú bizalmi testület munkaterv szerint dolgozik. Ez a munkaterv több éves tapasztalatokat figyelembe véve, korrekciókkal, a speciális feladatokhoz igazodva készül. Évente négy tervezett, illetve — egy-két soron kívüli — szükség szerint beiktatott testületi ülésen vitatják meg azokat a problémákat, javaslatokat, amelyeket a bizalmiak csoportjaikban gyűjtenek és testületi üléseken felvetnek. A tervezett napirendi pontok megválasztása magában foglalja a tanulmányi munka és a termelőtevékenység segítését, a tanulók érdekvédelmét és érdekképviseletét, szociális ellátásuk figyelemmel kísérését.

Jó együttműködés alakult ki az iskolai KISZ-szervezettel. A gyakorlati oktatásban már hagyomány a szocialista munkaverseny. Ez a versenyforma a tanulói alapszervezet irányításával, szervezésével az elmúlt négy évben sokat fejlődött. A bizalmi testület egyetértésével kialakult értékelési rendszer alkalmas arra, hogy az egyént és a csoportot összességében minősítse. Ez a tevékenység hozzájárul a tanulmányi színvonal emeléséhez, és a lemorzsolódás is kevés.

A tanulmányi munka segítése érdekében a tanulóalapszervezet, a tanulói KISZ-bizottság és a szülői munkaközösség testületei februárban együttes ülést tartottak. Ezen az iskola igazgatójának az előterjesztésében a tanulmányi és a fegyelmi helyzetet vitatták meg.

A tanulók politikai és kulturális fejlődését szolgálják a színházlátogatások és hangversenyek, amelyeket az alapszervezetek anyagi támogatásával szerveznek. *A kollégiumi tanulók 30-40 színházbérletet vásárolnak.*

A hátrányos helyzetű tanulókat segélyben részesítik, ingyenes üdültetést biztosítanak a számukra. Az üdülőjegyeket minden évben jutalomként kapják a gyerekek. Az 1981/82-es tanévtől NDK csereüdültetésre is lehetőség nyílott. Csereüdültetésben elsősorban a szocialista munkaversenyben élenjáró fiatalok részesültek.

Az intézet diákjai minden tanév kezdetén egy hétig mezőgazdasági munkán vesznek részt. Az ipari tanulók segítettek berendezni a szombathelyi megyei művelődési ifjúsági központ helyiségeit. Kivették részüket a vasi megyeszékhely szabadidőközpontjának az építéséből is. Az iskola szomszédságában tornatermet építettek. Ezzel a SZOT által hirdetett *„Építsünk több sportlétesítményt társadalmi munkával"* pályázat 40 000 forintos díját nyerték.

Sportversenyek az intézetek között

Minden tanév téli hónapjaiban sakk- és asztalitenisz-, a tavaszi hónapokban pedig kispályás labdarúgó- és kézilabdaversenyeket szerveznek a bizalmicsoportok között. Már hagyomány, hogy évenként megrendezik a Vasutasok Szakszervezete irányítása alá tartozó hat szakmunkásképző intézet közötti nagypályás fiú labdarúgó- és női kézilabdakupát. Ezeken a tornákon mindig a legjobbak között szerepeltek a 405-ösök.

A főbizalmi részt vesz az igazgatótanácsi üléseken. A pártszervezet évenként értékeli a szakszervezeti munkát. A pedagógusok szakszervezeti ülésein is állandó résztvevő a főbizalmi.

Az SZMT elnöksége és a tszb jónak értékelte a tanulói alapszervezet tevékenységét. A munka további javítása érdekében számos hasznos észrevételt, javaslatot tettek a testületek tagjai.

Sz. Jakab István

A fiatalok helyzete Borsodban

Többször kopogtassanak az ajtón!

A Közlekedési Minisztérium *ifjúsági bizottsága* először tartotta Miskolcon, a vasútigazgatóság épületében ülését. Ezen Borsod megye hét közlekedési vállalatának igazgatója és KISZ-bizottságának titkára is részt vett. A fórumon *Klézl Róbert* miniszterhelyettes elnökletével — az írásos előterjesztés és a tartalmas vita alapján — elemezték a vállalatok ifjúságpolitikai munkáját, a fiatalok munkához való viszonyát, élet- és munkakörülményeit, gondjait, s azok megoldásának módjait.

A létszám egyharmada

Az ágazathoz tartozó igazgatóságokon, vállalatoknál, üzemekben csaknem 27 ezer ember dolgozik, s ennek több mint egyharmada 30 éven aluli fiatal. Ez önmagában is jelzi, hogy munkájuk, tevékenységük befolyásolja a szállítási, termelési, építési feladatok végzését. Ebből adódóan — mint az előterjesztés is megállapította — az ifjúságpolitikai tevékenység a vállalatok munkájának részét képezi.

A fiatalok iskolai végzettsége általában megfelel a követelményeknek. A csaknem 11 ezer ember — a vállalatok jellegének megfelelően — túlnyomórészt fizikai dolgozó. Ezeknek több mint a fele alapfokú, 42 százaléka pedig középfokú végzettséggel rendelkezik. Az elmúlt évben a fiatalok 22 százaléka tanult fő- és középiskolán, vagy vett részt szakmai tanfolyamon, továbbképzésben. *Különösen jó a beiskolázottak aránya* (a fiatalok 54 százaléka) *a MÁV miskolci járműjavító üzemében,* s hasonlóan jó a 3-as Volánnál, valamint az Autójavító Vállalatnál.

Fontos ifjúságpolitikai feladat a gyesen lévőkkel való törődés. Ennek szellemében elsősorban a MÁV miskolci igazgatósága és a 3-as Volán törődik a kismamák tervszerű továbbképzésével. Viszonylag alacsony (2,3 százalék) az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező fiatalok száma.

Differenciálni!

A megye közlekedési vállalatainál *az elmúlt évben 1162 fiatallal szaporodott a létszám.* A pályakezdőket valamennyi munkahelyen jól bevált módszerekkel segítik. A 3-as számú Volánnál például tájékoztató füzetből ismerhetik meg a fiatalok a vállalat felépítését, tevékenységét, célkitűzéseit. *A vasúti járműjavító üzemeknél fogadóünnepségen tájékoztatják a fiatalokat.* Elterjedt, s eredményes gyakorlat a patronálási rendszer. Időszakonként mind a patronáló, mind a fiatal munkáját, fejlődését értékelik.

Hernádi István vasútigazgató felszólalásában hangsúlyozta: a gazdasági vezetőknek, a törzsgárdának, a már ott dolgozó fiataloknak is aktívabban kell segíteniük a pályakezdők beilleszkedését. A fiataloknak pedig jobban kell igényelniük a segítséget. Magyarán mondva: *sűrűbben kopogtassanak a gondok orvoslása érdekében.*

Az anyagi és az erkölcsi megbecsülés a különböző vállalatoknál eltérő. A szocialista bérezés elve a vállalatoknál többé-kevésbé érvényesül. A differenciált bérezés megvalósítása érdekében azonban még *további intézkedéseket kell tenni.*

Területi sajátosság, hogy sok a bejáró. A vasútigazgatóság fiataljainak — a megyei 60 százalékkal szemben — 80, a MÁV építési főnökségnél 87 százaléka bejáró. Különösen Miskolcon nagy gondot okoz a lakáshiány. Az egyes közlekedési vállalatoknál *a fiatalok lakáshoz jutási lehetősége is eltérő,* de az indokolt igények jelentős részét sehol nem tudják kielégíteni. *A vasútigazgatóság és a Volán közös ifjúsági lakótelep építését kezdte meg.*

Pozitívan értékelték a fórumon, hogy a vállalatok erejüktől függően kölcsönökkel, kedvezményes fuvarral, anyaggal támogatják az építkező fiatalokat. Az építési főnökség és a KÉV nagyobb településeken részt vállal a közmű-, és csatornaépítésből, s ennek fejében az illetékes tanács vevőkijelölési jogot biztosít számukra. Egy sor vállalatnál — építési főnökség, járműjavító, vasútigazgatóság — a társadalmi munkából eredő összegből *lakásépítési alapot képeznek.*

Törekvők, szorgalmasak

A vitában tizennyolcan szólaltak fel. Többen elmondták, hogy a fiatalok nagy része erejét, figyelmét döntően az életkörülmények javítására és a családalapítással járó feltételek megteremtésére fordítja. Ezért *szabadidejük nagy részét is a keresetet növelő munkával töltik.* A fiatalok olykor erejükön felüli feladatokra vállalkoznak. Jó lenne ezt a többletmunkát az adott vállalatnál — például gmk szervezésével is — hasznosítani.

A fórumon részt vett fiatalok véleménye szerint hasznos kezdeményezés volt a megyei jellegű tanácskozás. Ez lehetővé tette, hogy az ifjúsági bizottság, a minisztérium mélyebben betekinthessen a vállalatok életébe, jobban megismerhesse a fiatalok gondjait.

Csorba Barnabás

Ülést tartott a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról.)

Koszorús Ferenc főtitkár előterjesztésében a testület további személyi kérdésekben is döntött. *Szemők Bélát,* szakszervezetünk titkárát más fontos beosztásba kerülése miatt — érdemei elismerése mellett — a központi vezetőség felmentette titkári tisztségéből, központi vezetőségi, elnökségi és titkársági tagságából.

Szemők Béla munkásságát, érdemeit *Koszorús Ferenc* főtitkár, *dr. Szabó Miklós,* a közgazdasági osztály vezetője és *dr. Égető Imre,* a SZOT szervezési és káderosztályának helyettes vezetője méltatta.

A testület szeptember 15-től felmentette tisztségéből *Varga Józsefnét,* az Utasellátó vszb-titkárát, aki hosszabb időre külföldre távozik. Az Utasellátó Vállalat szb-titkárának *Marosi Bélát,* az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának politikai munkatársát választották.

A testület ezután a központi vezetőség tagjai sorából (átszervezés, áthelyezés, halálozás, külföldi kiküldetés miatt) felmentette *Szemők Bélát; Gáspár Imréné dr.-t; Sz. Tóth András,* a GYSEV volt szb-titkárát, nyugdíjast; *Varga Józsefnét; Lengyel Zoltánt,* a VABE volt elnökhelyettesét, nyugdíjast; *Makkai Lászlót,* a miskolci vasútüzem nemrég elhunyt pb-titkárát.

Ezzel egy időben a kv tagjai sorába választották: *dr. Gevicser Pálnét,* szakszervezetünk ÖTA osztályának vezetőjét; *Lovász Ferencet,* a szociálpolitikai, munka- és környezetvédelmi osztály vezetőjét; *Pallós Györgyöt,* a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetőjét; *Papp Pált,* a GYSEV szb-titkárát; *Marosi Bélát,* az Utasellátó Vállalat szb-titkárát és *Lakatos Józsefet,* a VABE elnökhelyettesét.

A központi vezetőség az orvosetikai bizottság tagjai sorából áthelyezés miatt felmentette *dr. Hunyadi Erzsébetet,* a bizottság titkárát, és helyette megválasztotta *dr. Borsy Kingát,* szakszervezetünk ellenőrző főorvosát. Más beosztásba kerülése miatt felmentette *dr. Nyírő Piroskát,* és helyette megválasztotta *dr. Vajda Pétert,* a ferencvárosi csomópont fogszakorvosát. Felmentette továbbá más beosztásba kerülése miatt *dr. Meliska Zsófiát,* a bizottság tagját, s helyette megválasztották *dr. Fierpasz Ferencet,* a szegedi TEK ellenőrző főorvosát.

MIT ADOTT A VÉLETLEN?

Műsorközlő műszerész lett



Berkes László műszerésszel a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának egyik rendezvénye előtt találkoztam. Mikrofonokat szerelt, kipróbálta és beállította őket.

— Harmincöt éve dolgozom a szombathelyi járműjavítóban — mondja. — Legalább ennyi ideje végzem a hangosítási munkálatokat a rendezvényeken és a Haladás VSE pályáján, ahol egyben a műsorközlő szerepét is betöltöm. Hogyan lettem hangosítást végző műsorközlővé? Talán a véletlen folytán. 1949-ben szólt a művezetőm, hogy valakinek ki kell menni a Haladás pályára a berendezéseket szerelni és kezelni. Csak nekem volt akkor ott kerékpárom . . .

— Miből áll a munkája?

— Felszerelem, kipróbálom a műszereket. Tájékoztatom a pálya közönségét.

— Haladás-drukker?

— Gondolhatja . . .

Berkes László a munkahelyén is helyt áll. Bizonyítja ezt, hogy *kiváló újító* és többször kitüntetett *kiváló dolgozó.* Kapott vezérigazgatói dicséretet és miniszteri kitüntetést is. Egy év múlva nyugdíjba megy. Tőle tudom, hogy a kultúrházban és a Haladás pályán nem teszi le a mikrofont . . .

(jakab)

Gyerekeket patronál a brigád

Brigádunk nyolc főből áll, s az egri Gyermekváros I/a. osztályos tanulóit patronáljuk — írja Felnémetről *Balázs Árpádné,* a Hámán Kató szocialista brigád helyettes vezetője.

Vállaltuk a gyerekek kisdobossá avatását, ebbe bevontuk a családtagokat és a nyugdíjas kollégákat is. Májusban 14-en kötöttük fel a gyermekeknek a kék nyakkendőt, egy-egy csokor virág kíséretében. A kislányok babát, a fiúk autót kaptak ajándékba. Úgy érezzük, egyéves kapcsolatunk ezzel a találkozással elmélyült, szorosabbá vált. Igyekszünk pótolni azt a szeretetet, amelyre a gyerekek nagyon vágynak.

Oroszul tanuló óvodások

A szolnoki járműjavítóban *Fügedi Andrásné* (Icuka), a művelődési ház dolgozója, aki a Szovjetunióban végezte tanulmányait és ott szerzett diplomát, *önkéntes alapon* elvállalta, hogy az óvodásokkal megismerteti az orosz nyelv alapjait. A múlt év őszén 12 fős csoportot verbuvált, s hetenként két-három órás foglalkozást tartott nekik. Játékosan tanulták meg egy-egy tárgy orosz nyelven való kiejtését.

Cikkünk nyomán

Hasznosítják a szolgálati lakást

Lapunk június 14-i számában, „Ahol a fehér kő arannyá változik" című cikkünkben szóvá tettük, hogy a pilisvörösvári állomás felvételi épületében levő szolgálati lakás évek óta üres. Ezzel kapcsolatban Márton András, a budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának vezetője az alábbiakat írta:

„A lakás jóhiszemű, jogcím nélküli használója *Apáthy László* 1983. június 30-án elhalálozott. Az örökösök kiléte hosszú ideig ismeretlen volt, nevüket és lakcímüket csak az idén sikerült megállapítani. Miután néhai *Apáthy László* örökösei a lakásban lévő ingóságokat mint hagyatékot felkérésre sem szállították el, az igazgatóság megkezdte a szükséges eljárást. A lakás kiürítése és felújítása után a MÁV Lakásügyi Utasítás előírásai szerint gondoskodnak annak hasznosításáról.

Nyári szolgálat

Vonatkísérők között a Nyugatiban

Nyüzsgés és a szokásos hangzavar fogad a Nyugati pályaudvaron. Nyári péntek délután. Népes családok készülődnek évi jól megérdemelt szabadságukra. Előttem verejtékben úszó családfő vonszolja maga után a degeszre tömött bőröndöket, nyomában neje terelgeti a bámészkodó csemetéket. Odébb borostás férfi várakozik. Nyugalmáról ítélve régi ingázó lehet, aki pontosan eligazodik már a vágányok, váltók és mozdonyok világában.

Csigalépcsőn a vezénylethez

A csarnok zúgása után álmos, poros csend uralkodik a lépcsőházban, ahol a csorba fokokon, törmelékek között igyekszünk felfelé a vonatkísérők, az utazó szolgálatot ellátók jelentkezési, tartózkodási helyére. A töredezett csigalépcső, az ütött-kopott szobák még az építési területhez tartoznak, csak átmenetileg kapták őket pihenő, várakozóhelyül a dolgozók.

A szolgálatban lévő segédvezénylő asztalán sűrűn csörög a telefon, miközben utasításra várva ácsorognak előtte az útra készülők és azok, akik most érkeztek meg az ország különböző tájairól.

Király Ferenc vezető jegyvizsgáló csak néhány percet tölthet a társaságunkban, mert hamarosan indulnia kell. *Surányi Józsefné* és *Tuskán Dezsőné* hosszabban beszélhet a nyári, megnövekedett utasforgalom okozta nehézségekről.

— Brigádban dolgozom, de nem könnyű nálunk egy brigádgyűlést, összejövetelt tartani — mondja Király Ferenc.— Két-három hét is eltelik, míg egyik-másik brigádtaggal összeakadunk váltáskor. A beosztástól, a vonatok indulásától függ, ki mikor van itt, a pályaudvaron. Jó, ha évente egyszer-kétszer úgy tudjuk alakítani a munkarendünket, hogy a brigád minden tagja szabad legyen.

— Azért vannak közös programjaink — veszi át a szót Tuskán Dezsőné jegyvizsgáló. — Igaz, nem csak egy brigád tagjai vesznek részt ezeken. A kevélynyergi kiránduláson is ott volt a mienk, a *Lenin brigád*, akárcsak az *Ifjúsági* és más brigádok tagjai is. A júliusi, háromnapos pécsi kirándulásra is bárki jelentkezhetett. Jobb is így, hiszen sose tudhatjuk előre, ki mellé osztanak be holnap, s jobb érzés ismerős kollégákkal együtt dolgozni, akikkel már találkozott, beszélgetett az ember egy-egy rendezvényen, kiránduláson.

— Milyen nehézségeket okoz munkájukban a nyári forgalom?

— Sokkal nagyobb óvatosságra, figyelemre van szükségünk — mondja Surányi Józsefné vonatvezető. — Diákok, iskolások, családok kelnek ilyenkor útra, nagyobb a pályaudvarok forgalma is, *fokozottabb a balesetveszély*. Körülbelül ötven százalékkal többen utaznak ilyenkor, mint a többi évszakban.

— Meg közlekednek nyáron a hétvégi, turistajáratok is. Ezeknek a kiszolgálása szintén a mi feladatunk, így gyakrabban esik ránk a szolgálat, több a munka — egészíti ki Király Ferenc. — Most még csak huszadika van, de a havonta kötelező 182 munkaóra helyett már valamennyien több mint kétszázat teljesítettünk. A hátralévő tíz nap alatt biztosan háromszáz fölé emelkedik majd a munkában töltött óráink száma.

Kincstári ruhában

— Melyik vonalat tartják a legnehezebbnek?

Válaszuk egyöntetű: *valamennyien a szobi vonalat említik*. Elsősorban a sűrű megállók, a jelzési kötelezettség, a balesetveszély miatt.

Pőcz Gabriella jegyvizsgáló kapcsolódik a beszélgetésbe. Frissen vasalt nyári egyenruháján látszik, hogy ő is szolgálatba készül.

— Mire hazaérünk, bizony már nem vagyunk ilyen frissek és üdék — mondja. — Meleg van a vonaton, néha zsúfoltság, s bizony ránk izzad a ruha, mire visszaérünk a Nyugatiba.

A szellősnek éppen nem mondható sötétkék ingkabát — úgy látom — nem a legalkalmasabb darab a nyári hőség elviseléséhez. S bár nem divatbemutatóra készült, azt is hozzá kell tennem, jócskán elmarad akár a rendőrök, akár a vámtisztek csinos, modern egyenruháitól.

— Ez lenne a legkevesebb — jegyzi meg Tuskán Dezsőné. — De ráadásul nem is kapunk mindig megfelelő méretet. Nekem például még nem tudtak cipőt adni, mert csak 34-es a lábam, s ilyen kicsi méret nincs raktáron.

— Nekem se, de valahogy nem is hiányzik — mondja Pőcz Gabriella. — Negyvenegyes sincs szerencsére ebből az ormótlan bakancsból, amit hordanunk kellene. Nyilván balesetvédelmi okokból rendszeresítették a vastag, zárt cipőt, pedig *az egészségvédelmi szempontokat is figyelembe vehetnék*.

Surányi Józsefné — őszülő haját meghazudtolva — fiatalosan kuncog. A lábára mutat:

— Azt mondták, a vasút veszélyes üzem, ezért nem lehet ilyen kismamacipőket hordani. Pedig ez kényelmes, szellős, s még kék színével is alkalmazkodik az egyenruhánkhoz.

Meg kell oldani . . .!

— Nekem az a legkellemetlenebb, hogy nem zuhanyozhatunk le, ha egy 12—16 órás szolgálat után beérkezünk — szól Tuskánné. — Igaz, fönt a laktanyában meg a körzeti üzemfőnökség irodái mellett van tusoló, de az ottaniak valahogy nem nézik jó szemmel, ha átmegyünk oda fürdeni. Pedig ez eléggé indokolt lenne az ilyen hosszú szolgálatok után.

Soós Károly, a körzeti üzemfőnök meglepődik a jegyvizsgálók által felvetett problémákon.

— *Természetesen nyugodtan használhatják bármelyik zuhanyozót a pályaudvaron* — jelenti ki többek között. — Igényük, kívánságuk jogos. Igaz, az lenne számukra a legkényelmesebb, ha helyben fürödhetnének, de az átépítés még nem fejeződött be. Magam sem tudom jelenleg megmondani, hol lesz a vonatkíséret végleges tartózkodási helye. Ha kiderül végre, *igyekszünk mindenképpen megoldani a fürdés problémáját* . . .

Márványi Ágnes

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (4.)

Javaslatok és válaszok

A kollektív szerződéseknek a Munka Törvénykönyve és végrehajtási rendeletei által meghatározott körben, illetve egyes esetekben az általuk nem szabályozott kérdésekben van szabályozási hatáskörük. Ebből következik, hogy a MÁV Kollektív Szerződés sem módosíthatja, illetve változtathatja meg a jogszabályok előírásait. Ennek ellenére ebben az évben is számtalan ilyen jellegű javaslat érkezett a szolgálati főnökségektől. A dolgozók túlmunkájának díjazását általános szinten a Munka Törvénykönyvének végrehajtási rendelete (17/1979. MüM. sz. rendelet 29. §) állapította meg. Ettől eltérést csak másik jogszabály tehet. Sem a MÁV Kollektív Szerződés, sem pedig a vezérigazgatói utasítás nem jogszabály, ezért e kérdések rendezésére nincs hatáskörünk. Ezért kellett *a vágánygépkocsi-vezetők túlmunkáját szabályozó utasítást* hatályon kívül helyezni.

Miért nem lehet?

Az utazó dolgozók túlmunkáját jelenleg a közlekedési miniszter rendelete [7/1983. (XII. 20.) KM] szabályozza, amely szerint a vasutas utazókat a havi kötelező munkaidőn felül teljesített túlórákra 25 százalékos pótlék illeti meg. Ennek értelmében a budapesti vasútigazgatóság javaslatát, hogy az utazó dolgozók túlmunkája a fordulószolgálatot végzők túlmunkájával azonos mértékben legyen díjazva, *nem tudtuk javaslatként elfogadni*.

Törekvéseink megegyeznek a javasolt túlmunkapótlék emelésével, de jelenleg a MÁV helyzete nem engedi meg annak önerőből történő finanszírozását. *Reméljük, hogy a kormány által ígért anyagi támogatás keretében e kérdést — a műszakpótlékhoz hasonlóan — hamarosan rendezni tudjuk.*

Többen a jogszabály rendelkezéseit akarták módosítani a kiküldetési költség, a különélési és veszélyességi pótlék emelésével és a korkedvezményes munkakörök további kiterjesztésével kapcsolatban. Olyan javaslat is érkezett, hogy a készenléti díjazás összege ne tartozzon a bérszínvonalat növelő tényezők közé.

Nem fogadható el javaslatnak a budapesti vasútigazgatóság észrevétele sem, amely szerint jó volna, ha az *év végi részesedést* a vasút a törzsgárda fokozottabb anyagi megbecsülésére fordítaná. A törzsgárdatagoknak adományozható kitüntetések és az azzal járó díjazások mértéke *jogszabály által behatárolt*. A törzsgárdatagok erkölcsi és anyagi megbecsülését magas szinten rendezték a közelmúltban. Ennek további emelését a közeljövőben nem tervezzük.

Szinte valamennyi építési főnökség javasolta *a 40 órás munkahét bevezetését*. A törvényes munkaidő népgazdasági ágazatonként differenciáltan került régebben és jelenleg is megállapításra. E téren a közlekedési ágazat — a mezőgazdasággal együtt — hátrányosabb helyzetben van, szinte utolsóként vezetheti be a csökkentett munkaidőt. A megkülönböztetés indoka az, hogy a közlekedés területén a munka általában nem folyamatos, vagyis *a napi munkaidő jelentős részét csupán a jelenléti, várakozási idő adja*. A vasút vezetőinek az a törekvése, hogy hálózati szinten egységesen, a lehetőségekhez képest *mielőbb bevezesse a rövidített munkaidőt*. Természetesen ez csak abban az esetben jelentené a munkaidő tényleges rövidítését, ha a túlórák száma nagymértékben csökkenne. Ennek azonban még nincs meg a reális lehetősége.

Csak érteni kell

Több olyan javaslat is érkezett, amely csupán magyarázatra szorul, mert a jelenlegi szabályozás teljes mértékben betölti feladatát.

A második munkaviszony összeférhetetlenségének eseteit megállapító 8. paragrafust kívánta a gépészeti és járműfenntartási szakosztály módosítani; hogy annak hatálya ne vonatkozzon az iparvágányokat kiszolgáló, nem vasúti dolgozók oktatására. A kollektív szerződés ezen szakasza a második munkaviszony (másodállás, mellékfoglalkozás) létesítését tiltja meg összeférhetetlenség címén a fuvaroztató feleknél. Az állomásfőnök, oktatótiszt által végzett oktatás nem igényli munkaviszony létesítését, erre célszerű *megbízásos jogviszonyt* létesíteni. A megbízásos jogviszony létesítését pedig *nem tiltja meg a kollektív szerződés*.

A munkaközi szünetet szabályozó 34. paragrafussal kapcsolatban kifogásolták a TBÉF dolgozói, hogy a munkaközi szünetet a munkahely területén kell eltölteniük. A munkaközi szünet a dolgozók zavartalan étkezését és felfrissítését szolgálja, ezért ezt az időt a munkahelyen, vagy az étkezés kiszolgálásának helyén kell eltölteni. *Indokolt esetben a helyi függelék ettől eltérhet*. A jelenlegi szabály tehát rugalmas, elfogadható.

A budapesti igazgatóság javasolta, hogy az üzemfőnökségen belül történő *helyi kirendelés* esetén is fizessenek a dolgozónak kirendelési jutalékot. A kirendelési jutalékot nem a MÁV Kollektív Szerződés, hanem vezérigazgatói utasítás rendszeresítette. Ezen túlmenően a helyi kirendelés közel sem olyan megterhelő a dolgozónak, mint a budapesti szolgálati helyre való kirendelés, ezért *a javaslatot nem lehetett elfogadni*.

Nyitott kaput döngetett a budapesti építési főnökség, amikor javasolta az átlagosnál hosszabb munkaidő bevezetését *portási munkakörökben*. A kollektív szerződés 14. §-ának felhatalmazása alapján meghatározott munkakörökben — portás, éjjeliőr stb. — *ez idáig is adott volt a lehetőség*, hogy a helyi függelék a heti törvényes munkaidőnél (42 óra) hosszabb munkaidőt állapítson meg. E jogi lehetőség alkalmazása esetén a helyi vezetőknek és a szakszervezetnek *a dolgozók érdekeit is messzemenően figyelembe kell venni*. Fontos tudni, hogy az átlagosnál hosszabb munkaidő esetén *a dolgozókra vonatkozó bértétel alsó és felső határát a munkaidő eltérő mértékével arányosan kell felemelni*. [5/1983. (XI. 12.) ME. Sz. rendelet 4. § (2)]

Az évi készenléti keretek túlléphetőségét javasolta a budapesti és a szegedi igazgatóság, amennyiben e túllépés a dolgozó beleegyezésével történik.

E javaslattal kapcsolatban a következő kérdésekre kell választ adni: Köteles-e a dolgozó teljesíteni a kollektív szerződésben előírt keretet? Megtagadhatja-e a kereten felül elrendelt szolgálatot, és a szakszervezet hogyan védelmezze a dolgozó jogait? Illetve: mikor kezdeményezheti a szabálysértési eljárást a munkáltató ellen? A kollektív szerződés rendelkezései a munkáltatóra és a dolgozókra kötelezőek, ezért *az előírt évi kereteket teljesíteni kell*.

Egyeztetett akarattal . . .

Ezek a szabályok — amelyeket a dolgozók egészségének és pihenésének védelme érdekében határoztak meg — *a munkáltató és a dolgozók akaratának egyeztetése után jöttek létre. Ebből következik, hogy módosításuk, illetve gyakorlati alkalmazásuk során is együttműködve kell eljárni*. Abban az esetben, ha a munkáltató és a dolgozó érdeke kívánja, e keretek a dolgozó beleegyezésével túlléphetők. A kereten felül elrendelt készenléti szolgálat teljesítését azonban a dolgozó nem tagadhatja meg, hiszen az egészsége nem került közvetlen veszélybe. Ebben az esetben *a dolgozónak joga van mind a munkáltatónál, mind a szakszervezetnél tiltakoznia*.

A szakszervezet abban az esetben kezdeményezhet a tanácsi szerveknél a munkáltató ellen szabálysértési eljárást, ha a kollektív szerződéssel élesen ellentétes munkáltatásra *a dolgozó kifejezett tiltakozása ellenére* került sor.

Ehhez a kérdéshez még hozzá tartozik az is, hogy *a munkáltatónak is arra kell törekednie, hogy a kollektív szerződés szabályaitól eltérő munkáltatásra a lehetőségek szerint ne kerüljön sor*. Erről a munkaügyi szerveken kívül az illetékes szakszolgálatok kötelesek gondoskodni.

Megállapításaink szerint sok esetben került sor olyan készenléti (ügyeleti) szolgálat elrendelésére és végrehajtására, amelyek *ellentétesek a gazdaságos foglalkoztatással*. Például párhuzamos, egyidejű készenlétek tartása társszolgálatok által, lakáson tartott készenlét, ahol nincs távbeszélő készülék stb. Szükségesnek tartjuk, hogy az érintett szakszolgálatok átfogó felülvizsgálat keretében gondoskodjanak a készenléti (ügyeleti) szolgálatok optimális szintre történő csökkentésére.

Dr. Szabó László

HIDÁSZOK A SZAMOSON



Tunyogmatolcs határában a régi közúti-vasúti híd mellett épül az új híd a Szamoson. A II. világháborút is átvészelő öreg híd szerkezete megérett a „nyugdíjazásra". Az egy éve kezdődött hídépítés jó ütemben halad; a Közútépítő Vállalat mellett az 5-ös számú Volán fehérgyarmati kirendeltsége és a Felső-tiszai Vízügyi Igazgatóság is részt vesz benne. Hamarosan munkához látnak a Ganz-MÁVAG dolgozói is.

(Zsoldos Barnabás felvétele)

Balffürdő — és aki ott szolgál

Balf forrásainak gyógyító hatását már a rómaiak is ismerték. A középkortól évszázadokig a magyar arisztokrácia kedvelt fürdőhelye volt.

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút 1876-ban épült szakasza, kissé távolról ugyan, de érintette a községet. Balffürdő nevében hordja a falu idegenforgalmi jellegét. Vasúti megállója tisztaságban, gondozottságban felvehetné a versenyt bármelyik balatonparti szolgálati hellyel. Nyilván a nagyszámú külföldi és hazai vendég miatt — gondolom.

— Én egy éve dolgozom itt, ezalatt talán két külföldivel találkoztam — ábrándít ki a szolgálatban lévő fiatal vasutas: Mikecs Balázs. *— Balf ide két kilométer, csupán egy erdei úton lehet megközelíteni. Aki a gyógyfürdőbe érkezik, az inkább személygépkocsit, esetleg autóbuszt vesz igénybe. Legfeljebb szezonban jönnek a hazaiak közül néhányan vonattal.*

— Miért tartják hát fenn ezt a megállót . . .?

— Kőpháza a vágányokon túl kezdődik, innen inkább az idevalósiak utaznak. Nyaranta a hétvégeken harminc-negyven ember vonatozik Petőházára a strandra. Pénztárbevételünk sem nagyon sok, a téli hónapokban háromezer forint körül mozog, nyaranta ennek a duplája.

Beszélgetésünk közben csörög a telefon, tehervonatot köröznek. Mikecs Balázs jelzőt húz, hiszen Balffürdő egyben térközőrhely is.

— A hasonló korú fiatal vasutasok inkább a mozgalmas nagyállomásokra mennek — jegyzi meg a kolléga.

— Hogyan került ebbe a csendes kis megállóba?

— A családunkban eddig senki nem volt vasutas. Jómagam Győrben, a Bercsényi szakközépiskola vasúti tagozatán *végeztem. Mivel soproni vagyok — németül is jól beszélek — a GySEV-re jöttem. Megszereztem a forgalmi-kereskedelmi összes szakvizsgát. Jelentkeztem a győri közlekedési főiskolára, a felvétel azonban nem sikerült. Átmeneti jelleggel kerültem Balfra, természetesen nem a saját kérésemre. A jövő hónapban valószínűleg átkerülök valamelyik nagyobb állomásra. A továbbtanulásról persze nem mondtam le, újból megpróbálom a főiskolát, illetve a tiszti tanfolyamot. Feltéve, ha addig a mostanában esedékes honvédségi behívót meg nem kapom . . .*

G. Z.

A centenárium jegyében

Emlékülés a Keleti pályaudvaron

A Keleti pályaudvar átadásának 100. évfordulóján, augusztus 16-án emlékülést tartottak az állomás kultúrtermében. Az elnöki emelvényen helyet foglalt, többek között *Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes, *Gál János*, a VIII. kerületi pártbizottság első titkára, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója.

Az emlékülést Molnár Gábor körzeti üzemfőnök nyitotta meg, és felolvasta az NDK budapesti nagykövetségének a centenárium alkalmából küldött táviratát, majd *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője tartott ünnepi beszédet.

Emlékeztetett arra, hogy már 1868-ban határozat született arra, hogy a pest-budai vasútállomásokat gőzmozdonyú vasúttal és állandó dunai híddal kell összekötni, Pesten pedig egy központi pályaudvart építeni. Négy évvel később a korabeli sajtó arról tudósított, hogy a törvényjavaslatot a képviselőház elfogadta, és hamarosan elkezdődött az építkezés.

Az 1870-es évek elején kirobbant gazdasági válság miatt a munkálatokat átmenetileg abba kellett hagyni. A terepszint feletti építés 1883 tavaszán kezdődött el, és a kitérők fektetésével egyidejűleg a központi váltóállító berendezés létesítésére is sor került.

A forgalmi szempontok érvényesülése és az utazóközönség kényelme érdekében a kormányzat sürgette a nehézségek közepette végzett munkák befejezését. *1884. augusztus 16-án nyílt meg a pályaudvar.*

A másfél kilométernyi vágányhálózatú állomás, a csaknem 17 ezer négyzetméteres főépület, a 180 méter hosszú, 42 méter széles, 31 méter magas fedett csarnok két és fél év alatt készült el. Az épület egyik szenzációja a villanyvilágítás volt, ezenkívül sokan megcsodálták *Lotz Károly* és *Than Mór* freskóit az indulási csarnokban, a hétméteres szoborcsoportot a homlokzaton, valamint *Wattnak* és *Stephensonnak*, a gőzgép és a gőzmozdony feltalálóinak négy méter magas szobrait.



Az állomás vágányhálózata a megnyitáskor 52 vonat indítására és fogadására volt alkalmas. A növekvő igényeknek megfelelően azóta többször átépítették, bővítették a Keletit, legutóbb 1965-ben. Ma már naponta több mint 200 vonat érkezik és indul, évente mintegy 30 millió utas fordul meg az állomáson. A Keleti az első perctől fogva jelentős szerepet vállalt a vasúti személy- és áruszállításban, s a hazai pályaudvarok közül most is ide érkezik és innen indul a legtöbb nemzetközi járat.

Az ünnepi beszéd után *Óvári János* nyugalmazott állomásfőnök-helyettes felelevenítette a pályaudvar munkásmozgalmi harcait, emlékeit, majd a vasútigazgató kitüntetéseket és jutalmakat adott át.

A régi időkre emlékeztetve, a centenáriumi programsorozat keretében az emlékülés napjának délelőttjén gőzös vontatta nosztalgiavonatot is indítottak a Keleti pályaudvar 100 éves csarnokából Gödöllőre. A szerelvényt, amely három személy-, egy étkező- és egy pogygyászkocsiból állt, 424-es sorozatú gőzmozdony vontatta. A vonaton korabeli egyenruhába öltözött vasutasok teljesítettek szolgálatot.



A Keletibe történt visszaérkezés után az előcsarnokban megkoszorúzták a pályaudvar tervezőjének, *Rochlitz Gyulának* emléktábláját.

H. K.

Szentesi tapasztalatok

Garantálható-e a kocsikiállítás?

A MÁV 1981. január 1-től garantált kocsikiállítással is igyekszik a fuvarigényeket kielégíteni. A vasút új szolgáltatása nagy feladatot adott a körzeti üzemfőnökségeknek. Vajon megvannak-e ehhez a feltételek? Erről beszélgettünk Szentesen *Szabó Sándorral*, a kocsiirányító csoport vezetőjével.

— *A szerződő felek kocsiigényének a kielégítése nálunk nem okoz gondot, mert jó kapcsolat alakult ki ügyfeleinkkel.* Követendő példa a martfűi Növényolajipari Feldolgozó Vállalat fegyelmezett munkája. A folyamatosan dolgozó üzemmel rakva-rakott forgalmi rendszerben elégítjük ki a szállítási igényeket. Így nemcsak a garantált kocsikiállítás biztosított, hanem a közös érdekek találkozása is javítja a kocsiforduló-időt.

— Más kérdés az, hogy a szentesi körzethez tartozó nagy mezőgazdasági szállítók nem kötnek szerződést, mert rakodási gondjaik vannak. Ha a mezőgazdaság és a mezőgazdasági feldolgozó ipar területéről széles körben jelentkeznének a garantált kocsikiállítási igények, akkor azokat nem tudnánk maradéktalanul kielégíteni.

— Milyen a fuvarszervezői és a kocsigazdálkodási munka tekintélye?

— *Szentesen tekintélye van ennek a munkának, mert a sajátos viszonyok mellett jó a szállító felekkel a kapcsolat,* aminek a kialakításához nagymértékben hozzájárul körzeti üzemfőnökségünk széles körű, önálló intézkedési hatásköre. A jó kapcsolat révén a fuvaroztatók megértést és türelmet tanúsítanak, amikor a vasútnak kocsikiállítási gondjai vannak. Viszont az időben jelzett igényeket igyekszünk a felek kívánsága szerint maximálisan kielégíteni.

Az őszi csúcsforgalom idején a szállíttató felek részéről nagyobb a türelmetlenség, mert a fizetőképességük múlik azon, hogy a vasút tud-e kocsit biztosítani a szállításhoz. *Ilyen esetekben már nem mindig elegendő az üzemfőnökség önálló intézkedési hatásköre.* A szorító helyzetekben a felek az igazgatósághoz vagy a vezérigazgatósághoz fordulnak segítségért. A Tárcaközi Operatív Bizottság mérlegelés után ad engedélyt a MÁV kocsikiegyenlítési kötelezettségének a terhére a kocsikiállításra.

Az azonnali és nagy számú szerződésen kívüli kocsiigény Szentesen sem elégíthető ki. Az árut viszont a feleknek minden körülmények között és minden áron el kell szállítani. Ilyen kényszerhelyzetben jelentős tonna mennyiségű árut továbbítanak közúton, ami jóval drágább, mint a vasúti szállítás.

Amikor a kocsiigényeket nem tudják kielégíteni, a szállíttató felek sem veszik tudomásul a MÁV belső gondjait, hiszen nem tartozik rájuk.

— *A kocsipark elhasználódásából is származnak gondjaink* — mondja Szabó Sándor. — Az exportszállításhoz szükséges kocsik jelentős része már nem felel meg a nemzetközi forgalom követelményeinek. *Előfordul, hogy 2-3 kocsi kiválasztásához 10-15 kocsit kell vizsgálat alá vonni.* Ez a helyzet nagy időveszteséggel jár. A hibás kocsikat a műszaki állomásra kell továbbítani, ami még tetézi az üzemvitel gondjait, mert növeli az üresfutást. Ha ezekből a gondokból a fuvaroztató felekre hárul valami, akkor érezhető a kocsigazdálkodási és fuvarszervező munkának a tekintélycsökkenése.

A szentesi körzeti üzemfőnökség ez év január 1-től, kísérleti jelleggel nagyobb hatáskört kapott, megalakult az üzemfőnökségi önálló kocsiirányítási csoport. Érezhető előnye, hogy nem kell minden kocsiigényhez igazgatósági engedély.

A kocsikiegyenlítési kötelezettség viszont Szentesre is vonatkozik, ami korlátozza az önállóságot. A gondok akkor jelentkeznek, amikor a MÁV-nak feszített kiegyenlítési feladatai vannak. Ilyenkor minden kocsi felhasználására engedélyt kell kérni. Esetenként a Ks sorozatú pőre kocsik hiánya is gondot okoz. A megnövekedett konténerszállítás ebből a típusú kocsikból sokat leköt. Pótlásuk nem követte a jelentkező igényeket.

A szomszédos üzemfőnökségekkel jó a szentesiek kapcsolata, kölcsönösen kisegítik egymást. Zavaró viszont az a körülmény, hogy a szegedi igazgatóság többi üzemfőnöksége nem rendelkezik akkora hatáskörrel, mint a szentesiek.

A szentesi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az önálló kocsiintézőségi jogkör rugalmasabb kocsigazdálkodásra ad lehetőséget, ami végső fokon hozzájárul a hatékonyabb üzletpolitikához.

Fogas Pál

Új műhelycsarnok épült a TBÉF szegedi üzemében

A MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség 22-es számú üzeme *Szegeden*, a Tisza pályaudvaron található. A szegedi kisüzem vasúti mechanikai és jelfogófüggéses biztosítóberendezések gyártásával és előszerelésével foglalkozik. Műhelyeikben mintegy 160 féle terméket gyártanak, közülük többet — mint például az állomások külső téri hangosításhoz szükséges típusalkatrészeket és mechanikus biztosítóberendezéseket — az országban egyedül itt készítenek.

Árva Gábor üzemvezető irodájának falán lévő vasúti térképről mindenkor leolvasható, hogy munkásaik hol dolgoznak, illetve mely állomásokra szállítják a biztosítóberendezésekhez szükséges szerelvényeket. Jelenleg Záhonytól Dombóvárig tucatnyi állomáson dolgoznak a szegedi szerelők. Kedvező munkaerőhelyzetük lehetővé tette, hogy a tulajdonukban levő munkagépeket (árokásó, lánctalpas kábelkihúzó és ároktakaró stb.) saját maguk javítsák, sőt kisebb építésvezetőségeknek is dolgozzanak.

A munkálatokat rendkívül mostoha körülmények között hat helyiségben végezték. E kedvezőtlen helyzeten igyekeztek változtatni a vezetők akkor, amikor a MÁV Vezérigazgatóság támogatásával egy korszerű, minden igényt kielégítő *új műhelycsarnok építéséhez fogtak 1982 őszén.* Az egyszintes, két épületből álló új műhelyek alapterülete mintegy 740 négyzetméter. A DÉLÉP kivitelezésében megvalósult beruházás értéke megközelíti a 12 millió forintot, ez 300 ezer forinttal kevesebb a tervezettnél.

Az egyik épületben a zárt technológiájú festőműhelyt helyezték el, itt végzik a külső téri szerelvények (fényjelzők, a hangosító berendezések stb.) festését. E műhely kialakításának előzménye az, *hogy a KGST-országokon belül hazánk kapta meg a külső téri szerelvények festésének megbízható kifejlesztését,* s erre a célra a MÁV-ot jelölték ki, amely az országban elsőként Szegeden alakította ki e korszerű műhelyt. Korábban az említett berendezések festését ecsettel végezték. Az átadást követően gyors és eredményes utat tesznek meg a munkadarabok. Először homokfúvással rozsdátlanítják őket, majd az olajfoltok eltávolítására a zsírtalanítóba kerülnek, innen az út a festékszóró kabinokba vezet.

A másik épületben végzik az erőgépek közép- és nagyjavítását. Itt kapott helyet a gépműhely és a hegesztőműhely is. Ezzel az összes kiszolgáló műhely egy helyre került. Ugyancsak ebben az épületben van a jelfogófüggéses biztosítóberendezések gyártására szolgáló helyiség is. A teljesen pormentes, elektromosan szigetelt helyiségben készülnek ezután az állomási Dominó 55 típusú berendezések, valamint az egyedi fénysorompók szerelvényei.

Az új létesítményt — melyet a vasutasnapra, július 6-án tartott ünnepségen *Kassai Zsigmond*, a TBÉF főkönyvelője adott át — a munkások már birtokukba vették. Ezzel az üzem dolgozóinak több mint egyharmada került jobb körülmények közé.

Gellért József

A láthatatlan szolgálattevő

Szép beszéd a kenyere

Csak a hangját hallani, de azt gyakran, amikor szolgálatot teljesít a szerencsi üzemfőnökségen. Ő az egyik hangosbemondónő, vagy hivatalosan forgalmi naplózó: *ifj. Bánsági Józsefné.*

Minden érkező és induló vonatról háromszor tájékoztatja az utazóközönséget, aztán gyakran figyelmeztet is a „baleset elkerülése érdekében", ha a peron előtt szerelvény vagy mozdony halad át. Ő továbbítja a szolgálati közelményeket a kocsirendezőknek és másoknak.

Amikor nem beszél a mikrofonba, könyvel, mert itt vált minden vonat menetlevelet. A Nyírség felől érkezőket vissza kell jelenteni Debrecennek, az indulókat Miskolcnak. *Naponta 70-80 vonat adatait kell pontosan naplózni.* A mikrofontól, naplótól, telefontól nemigen mozdulhat. Az ebédet is a helyébe hozzák, és ha véletlenül egy túrban van a férjével — aki kocsivizsgáló lakatosként ugyancsak ezen az állomáson szolgál —, vele sem igen beszélgethet. Otthon meg — mondja a fiatalasszony mosolyogva — ha egy kicsit hangosabban szólók hozzá, azt mondja: *hát nem beszélted ki magad a mikrofonba?!*

— Mert biztosan cserfes természet.

— Nem így van — tiltakozik Klárika —, de hogy a csöpp lányom, az ötesztendős Noémi beszédes lesz, az máris biztos. Állandóan arra kér, vigyem őt a mikrofonhoz, mert üzenni akar az óvó néninek.

— És maga hogy került mikrofonközelbe?

— Tiszalúcon születtem, nevelkedtem. Édesanyámnak és tanáraimnak köszönhetem, hogy jó a szókiejtésem. Már az iskolában sokat szerepeltem, aztán KISZ-es koromban főleg szavaltam. Hangosbemondó úgy lettem, hogy amikor felvettek a MÁV-hoz, több jelentkezővel együtt, kipróbálták, kinek milyen a mikrofonhangja, és rám esett a választás. Persze a szép szóejtést tovább kell csiszolni, ámbár a hangosberendezés technikáján is volna még mit igazítani. Sokszor annyira torzít, hogyha a volt magyartanárom meghallaná, igencsak csóválná a fejét...

— Említette, hogy a férje is Szerencs állomáson teljesít szolgálatot. Ketten mennyit tudnak keresni?

— *Kilencezer forintot.* Lakásra egyelőre nincs gondunk, mert a férjem szüleinél, Bodrogkeresztúron lakunk, külön, szép kétszobás lakásban. Idővel mi is szeretnénk saját házat. A következő években erre spórolunk.

— Nem szokott berekedni?

— Télen előfordul, de vigyázok a torkomra, mert nálam a hangszálak épsége legalább annyira fontos, mint a rádió- vagy a tv-bemondónak, hiszen ez a kenyerem...

Dávid József

Újítási ankét

Újítási ankétot rendeztek a miskolci körzeti üzemfőnökségen augusztus 6-án. Megjelent az ankéton *Hernádi István*, az igazgatóság vezetője, *Gávai Pál* körzeti üzemfőnök és *Vattai László* újítási ügyintéző.

Vincze Károly szb-titkár megnyitója után *Gévai Pál* tartott beszámolót az első félévben végzett újítási tevékenységről. Elmondta, hogy 163 újítást nyújtottak be, közülük 107-et elfogadtak, s kilencvenet be is vezettek már. Ennek gazdasági haszna 1,4 millió forint. Az újítómozgalom népszerűsítése érdekében és a miskolci vasúti csomópont 125 éves fennállásának alkalmából újítási kiállítást rendeztek a Vörösmarty Művelődési Házban. Öt újító munkáját bemutatták a budapesti Közlekedési Múzeumban rendezett újítókiállításon.

A mai nehéz gazdasági helyzetben különösen nagy szükség van a jó újításokra, s a mozgalom lehetőséget ad a dolgozók képességeinek kibontakoztatására is. Gazdag műszaki könyvtár áll az újítók rendelkezésére, s az üzemfőnökségen belül jó a kapcsolat a műszakiak és a fizikai dolgozók között.

Hernádi István hozzászólásában elmondta, hogy tömegessé kell tenni az újítómozgalmat, ebbe be kell vonni a fiatalokat is. Emellett *a mozgalom jó iskola a közéleti tevékenységre nevelésben is.* Az újítók közül többen szóvá tették, hogy hosszú az átfutási idő az újítások beadása, annak elfogadása és anyagi elismerése között. A változtatáshoz a vezetők segítségét kérték. Az ankét befejezéseként a legjobb újítók és szakvéleményezők pénzjutalmat kaptak.

Vasutas, kaszával

Török Sándor pályamunkás nem nagy kedvvel veszi már kezébe a kaszát. Ötvennyolc éves, de nem tud ellent mondani *Dombai István* főpályamesternek, aki nyár derekától őszig — évek óta — gazolási munkákkal bízza meg.

Kápolnásnyék állomáson találkoztam a kaszás vasutassal, amint a rakodóteret próbálta megszabadítani a derékig érő gaztól.

— *Öreg szóga vagyok én már a pályán* — mondja Török Sándor. — Huszonhét évet töltöttem el a martonvásári pályamesteri szakaszon.

— Bírja még?

— Reggel hattól délután kettőig húzom a „vonót", de utána a kezem már köszönésre sem igen tudom emelni, pedig otthon még vár a második műszak. Van egy kertem, egy anyakocám a szaporulatával, azokkal bíbelődöm. Olyan keresetkiegészítésként.

— Mennyi a fizetése? — kérdezem.

— *Öt és fél ezerre is kijön. Amúgy meg is lennék vele elégedve, de erre azért valamit rá kellene ám tenni. Ez nem öreg embernek való munka.*

— Hol lakik?

— Börögdön. Onnan biciklivel járok a dinnyési állomásra, és ott ülök vonatra.

— Család?

— Két fiam van. Az egyik géplakatos, a másik vasesztergályos. Mindketten a Videoton gyárban dolgoznak. Az egyik már nős.

— Gondolom, ebben a nagy gazban sokszor meg kell fenni a kaszát.

— Hát bizony, ez nem olyan, mint a rét. Itt állandóan kőbe, vasba csapódik a kasza. A nyáron már egyet el is törtem. Azt mondja a főpályamester:

— *Nem baj, Sándor. Kasza még akad a raktáron, de kaszás csak egyedül maga van itt a szakaszon.*

— No, gondolom magamban, hogy azért kaszás is akadna még, de nem 23 forintos órabérért. Otthon a falumban már 500 forintért se igen mennek egy napra kaszálni.

— Saját magának kaszál-e?

— Régen, amikor tehenem is volt, minden évben kellett. Az idén is letakarítottam az egyik pályatest melletti területet.

Tőle néhány méterre tíz-húsz percenként robognak a vonatok a Balaton felé. Az ablakokból nézelődő utasok nem is sejtik, hogy ez a kaszás ember is a vasúthoz tartozik, mert feltűrt, kockás ing van rajta, micisapka a fején, és nadrágszíján fémtokban fityeg a fenőkő.

(dávid)

A HEGYALJÁN

MÁV—Volán személypályaudvarok

A Hegyalján, s elsősorban a patinás, nagy történelmi múltú *Sárospatakon* a kulturáltabb tömegközlekedés érdekében új kezdeményezés valósul meg. Közel 100 millió forintos költséggel — a vasút, a 3-as számú Volán, valamint a város összefogásával — MÁV—Volán személypályaudvar épül.

Ezt az újszerű beruházást — mint *Miskolci Sándor*, a vasútigazgatóság helyettes vezetője elmondotta — elsősorban a sajátos körülmények tették szükségessé. A Hegyalján megszüntették a kisvasutakat. A megye zempléni részében a Volán 3-as számú vállalatának autóbuszai kapcsolják az iparban szegény települések lakóit a városok s az ország vérkeringéséhez. E vidékeken tavaly 3, az év első felében közel 2 százalékkal több ember utazott az autóbuszokon mint az ország más részén általában. A tömegközlekedésben a vasútállomásokon van a találkozási pont. Egyedül Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 55 vasútállomáson 586 autóbuszjárat kapcsolódik a vasúthoz. Mindenképpen indokolt tehát, hogy az utasok az állomások felvételi, forgalmi épületeiben kulturált kiszolgálást, ellátást kapjanak.

A Borsod megyei Tanácsi Építőipari Vállalat jól dolgozik, több hónapos előnyt ért el. Már elkészült a felvételi, a forgalmi épület felépítményi és szerkezeti munkáival, s most zárja le a tetőt, s építi be az acélszerkezetű ajtókat, ablakokat. Az objektumban kialakítja a MÁV—Volán korszerű szolgálati, utasforgalmi és várótermi helyiségeket, valamint az utasellátó konyháját, éttermét.

Az építők, szerelők jó munkájáról tanúskodik az is, hogy lehetőség van a részleges átadásra. A város vezetőinek kérésére, ösztönzésére minden valószínűség szerint december közepén átadják a Volán-pályaudvar szabadtéri részét. A karácsonyi nagy forgalomban Sárospatak, s a Bodrogköz lakói már nem hóban, sárban, latyakban ázva, fázva várakoznak a kocsikra. A 12 állásos, fedett peronú autóbuszállomás lehetővé teszi a kulturáltabb utazást. A MÁV—Volán személypályaudvart — előreláthatóan — *1985. április 4-én, hazánk felszabadulásának 40. évfordulóján adják át teljes egészében rendeltetésének.*

A sárospatakihoz hasonló megoldással végeznek rekonstrukciót a sátoraljaújhelyi állomáson. Tizenegymillió forintos beruházással építik ki, korszerűsítik a víz- és a közműrendszert, rendezik a terepet. Ennek során egy 63 méter és egy 50 méter hosszú járdasziget építésével 8 állásos Volán-pályaudvart építenek ki az állomás előtti téren, Zemplén egykori székhelyének s a Hegyköz lakóinak örömére. A felvételi épületben helyet kap a Volán forgalmi részlege is. Az állomás előtti téren egy „nyugdíjazott" gőzmozdonyt is elhelyeznek.

Az öt megye területén munkálkodó MÁV Miskolci Igazgatóság távlati elképzelései szerint — amennyiben erre közös erővel anyagi erőt tudnak biztosítani — tovább haladnak a MÁV—Volán személypályaudvarok építésével. A jelenlegi igények szerint erre elsősorban Ózd, valamint Eger térségében van nagy szükség.

Csorba Barnabás

Eredményes együttműködés

A közelmúltban rendkívüli brigádértekezletet tartottak a Magyar Népköztársaság Kiváló Szocialista Brigádja címmel kitüntetett salgótarjáni Május 1. MÁV—Volán Komplexbrigád tagjai. Értékelték többek között a felszabadulási és kongresszusi munkaverseny vállalások időarányos teljesítését.

A brigád vezetői *(Kakuk István és Ferencz István)* elmondották, hogy az elmúlt időszak a vártnál is kedvezőbb eredményt hozott. *A brigád tagjai az eddigieknél is hatékonyabban tudták segíteni egymás munkáját.* A Volán valamennyi teherkocsiigényét a vasutasok hiánytalanul, a kívánt időre teljesítették. A közúti fuvarozók tervszerűbb szervezéssel igyekeztek a kéttengelyes kocsik helyett a legnagyobb teherbírású, négytengelyes kocsikat megrakni. *Ezzel a vasútnak is kedvezőbb helyzetet teremtettek,* mert az így „nyert" kocsikat más fuvaroztatóknak tudták soron kívül biztosítani. Az ütemezettebb szállítással a felére (kocsinként mintegy 24 Ft-ra) csökkent az idegen vállalatokat terhelő, kocsitartózkodásból eredő bírság. A Volán nem fizetett kocsiálláspénzt. A brigád a hétvégeken és ünnepnapokon érkezett árukat normaidőn belül kirakta.

A kollektíva a mozgalmi és társadalmi munka terén is kiváló eredményeket ért el.

A komplexbrigád *Szűcs László* javaslatára pótvállalást tett. Célul tűzték többek között a kocsiforduló-idő csökkentését, az idő- és energiamegtakarítást, a fuvaroztató felekkel való kapcsolat elmélyítését, a gazdaságosabb szállítást.

Séra Sándor

Pályaudvari jegyzet

Tüskés történetek

Már megint meghökkentett a MÁV. Ismerőseim kaján megjegyzéseit zavart magyarázkodással próbálom ellensúlyozni, de csak legyintenek:

— *Te a mundér becsületét véded, elfogult vagy!* Mi nem értünk a vasúthoz, de sokszor a vasutasok is úgy cselekszenek, mintha ők is laikusok lennének...

Az érvelés lefegyverző, mert némely legutóbb történt esetet valóban nehéz magyarázni, észérvekkel védelmezni. Mert mivel lehet ugyan enyhíteni azt a közvéleményt ingerlő cselekményt, amit például július 25-én produkáltak a vasutasok. Egy különvonat nem arra a pályaudvarra érkezett, ahová a MÁV információszolgálata ígérte. Az ügy — amellyel a rádió 168 óra című műsora és a Népszabadság levelező rovata is foglalkozott — azért borzolta fel az átlagosnál is jobban a kedélyeket, mert gyerekeket szállító különvonattal történt az eset.

*

A krimibe vagy inkább kabarébe illő vonatsztoriról egy gyermekét váró szülő így számolt be a Népszabadságnak:

„Kislányom Káptalanfüreden üdült táborban. Már induláskor közölték a szülőkkel, hogy a gyerekek július 25-én 10 óra 30 perckor különvonattal érkeznek vissza Budapestre, a Keleti pályaudvarra. Több száz szülő, tekintettel arra, hogy különvonatról van szó, amely több táborból szállította haza a nyaralókat, már jóval előbb a pályaudvaron tartózkodott. 10 óra 30 perckor a hangosbemondó közölte, hogy a különvonat a Déli pályaudvarra érkezett. Azt hiszem nem szükséges ecsetelnem meglepetésünket. Amint felocsúdtunk, szaladtunk taxiért. A Déliben viszont arról értesültünk, hogy a vonatot még Kelenföldnél elirányították a Keleti pályaudvar felé. Taxival visszarohantunk a Keletibe. Itt a hangosbemondó 11 óra 15 perckor közölte, hogy a különvonat kb. fél óra múlva érkezik. Már-már megnyugodva vártunk a vonatra, amikor is bemondták, hogy a Somogyi Béla utcai iskolások a Déli pályaudvaron vannak. Újabb taxiút a Délibe, ahol gyermekeink éhesen, szomjasan, az izgalmaktól agyongyötörve, sírva rohantak a szülőkhöz.

Mivel a pályaudvarokon mindenki mosta kezeit, mondván, hogy ők semmiről sem tehetnek, mégis megkérdezzük: ki a felelős ennyi ember bolondításáért? És ki fizeti meg például azt a 210 forintot, amit a MÁV félretájékoztatása miatt taxira költöttem?"

Sírjunk vagy nevessünk? Mit szólnak mindehhez az illetékesek? Csak magyarázkodni lehet, hiszen az eset felháborító. *Hogyan lehet ennyire félvállról venni egy különvonatot?* Az információs szolgálat az érkezés időpontjában még azt sem tudja, hogy melyik pályaudvarra érkezik a szerelvény! Ezek után mennyire lehet hinni a hangzatos hirdetéseknek, hogy a MÁV kulturált körülmények között utaztat, és vegyék igénybe szolgáltatásait! Az ilyen példából okulva kinek lesz kedve vonatra szállni? Az udvarias magatartás sem erénye még a vasutasoknak.

*

Egy másik kiábrándító példa bizonyítja, hogy a vasúton minden lehetséges. Ismét gyerekek a szenvedő alanyok. A színhely a Keleti pályaudvar. Augusztus 9-én 11 óra 40 perckor kellene indulni a négyszáz vasutas gyermekét szállító különvonatnak Balatonkenesére. Örömtől csillognak a szemek, nagy az izgalom, hiszen sokan először mennek üdülni a Balatonra. Több szülő a munkahelyéről jött el egy órára, hogy jelen legyen a vonat indulásánál, meghittebbé tegye a búcsú perceit.

Elérkezett az indulás ideje, mindenkit meghatott az ablakokból kihajló gyerekek bizakodó mosolya, boldog csevegése. A mosoly azonban a MÁV jóvoltából gyorsan lehervadt az arcokról. Teltek-múltak a percek, de a vonat nem mozdult. A szülők tanácstalanul toporogtak és kérdezősködtek, de senki sem tudott semmit. Természetesen a hangosbemondó sem adott tájékoztatást a késés okáról. A vasutas-szakszervezet egyik munkatársa, aki hivatalosan volt jelen az indulásnál, az ügyeleti szolgálatnál érdeklődött. Ott azt mondták: *lehet, hogy műszaki hiba történt a mozdonnyal!*

A hangulat egyre feszültebb lett, a gyerekek és a szülők türelmetlenkedtek. Húsz perc elteltével több mama kénytelen volt elbúcsúzni gyermekétől, mert vissza kellett menni a munkahelyre. Azt bizonyára a kedves olvasó is sejti, hogy milyen jelzőkkel illették a MÁV-ot. A kisebb gyerekek sírva fakadtak, mert a mama nem lehetett jelen az indulásnál, elmaradt az integetés, az utolsó becéző, bátorító szó. A szituáció lélektani hatását nem szükséges tovább ecsetelni, az olvasó fantáziájára bízzuk. *A különvonat negyven perc késéssel indult útjára,* a megszeppent, csalódott négyszáz gyerekkel.

A tanulság, a következtetés lehangoló. *A MÁV nem törődik saját dolgozói gyerekeivel, hogyan bízzon hát a vasúthoz egyetlen szállal sem kötődő utas a Magyar Államvasutak ígéreteiben, szolgáltatásában?* Azt diktálná a józan ész, a lelkiismeret, hogy legalább a gyermekvonatokat kísérje megkülönböztetett figyelemmel a forgalmi szolgálat! Hogy ne érje megrázkódtatás, csalódás a kis utasokat. Mert ezek után hiába a kedveskedő, csalogató szó: fiatalok, gyertek a vasúthoz, vár a MÁV. A kedvezőtlen tapasztalatok, a megrázó élmények mélyen vésődnek az emlékezetbe. Üres szólamokkal, ígérgetéssel nem lehet feledtetni!

*

És még egy példa a vasúti szolgáltatásról, az utasok becsüléséről. A színhely ismét a Keleti pályaudvar. Az időpont augusztus 20-a előtti péntek (17-e), délután öt óra. A pályaudvaron igazi csúcsforgalom van. Az utasellátó pavilonok előtt is hosszú sorok kígyóznak. Fogy a külföldi sör, az édesség és az üdítő. A csarnok indulási vágányai közötti peronon levő pavilonnál sorakozom én is. Előttem tört magyarsággal beszélő lengyel fiatalember. Egy üveg narancsitalt és még valami apróságot kér.

A kiszolgáló hölgy ideges és durva. Látni a mozdulatain, hogy unja az egészet. Az üdítő 27 forintba kerül, a vásárló leszámolja a pultra, az eladó besöpri. A másik tétel ára öt forint. A lengyel pénztárcájában matat, közben a kiszolgáló elfordul és kollégájával vált pár szót. Mikor ismét szembefordul a vásárlóval, *már 32 forintot követel tőle.* A fiú izzad, magyarázkodik, hogy a 27-et már odaadta, és nyújtja a tizest, amiből öt forintot kellene visszakapnia. Az eladó azonban makacs, nem akar emlékezni. Végül mégis megembereli magát, és visszadob a pultra egy ötöst.

— *Mit dumálsz annyit, itt a pénzed, és menj a fenébe!*

A jelenet megdöbbent, letaglóz! Szólni sem tudok, a hátamnál türelmetlenkednek a vásárlók, nekem pedig két perc múlva indul a vonatom. Az ablakból még látom, hogy a külföldi utas felháborodottan magyarázza a történteket. Hogy milyen szavakkal illette a százéves magyar pályaudvar utasellátó szolgálatát, azt szintén nem nehéz kitalálni. Szégyelltem, hogy vasutas vagyok.

Kaszala Sándor

„Menj csak fiam a vasúthoz!"

A KOCSIMŰHELY VONZEREJE

Különleges megállóhely a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség kocsijavító műhelye. Itt évente több ezer személyszállító- és tehervagon áll meg többkevesebb ideig.

— Általában egynapos tartózkodásról van szó, csak a keréklaposodással küldött kocsik pihennek több napig — világosít fel *Tóth Pál.*

Ahogy azt a vasutasok mondják, a futóképesség megtartása érdekében van szükség a kisebb-nagyobb javításokra, karbantartásokra. S ezt itt 59 szakember végzi. A körülmények csak ilyenkor nyáron rózsásak, hiszen a fedél árnyékot ad, ám mivel a műhelynek fala nincs, télen hideg és huzatos. Mégis összeszokott kollektíva dolgozik itt.

1.

— Tizennégy évig vártam, hogy ide kerülhessek — mondja *Németh Tibor.*

S hogy értsem miről van szó, a családfánál kezdi a beszélgetést.

— *Édesapám itt dolgozott a fűtőházban. A bátyám ugyanitt mozdonyvezető, a nővérem a konyhán van, az öcsém pedig a pályafenntartási főnökségnél gépkezelő.* Apósom szintén ebbe a népes vasutas családba tartozik, ő ugyanezen a helyen volt asztalos — sorolja a kötődéseket Németh Tibor.

Azután meg arra is fény derül, hogy valamikor közel fél évig áldozatra sem volt rest, ám akkor nem sikerült.

— *Asztalos segédként hónapokig értesítő voltam a fűtőházban. Vállaltam, hátha üresedik asztalosnak való hely, de ez akkor álom maradt.*

— Mikor?

— Még 1958-ban. Néhány éve azután lehetőség nyílt a váltásra.

— És honnan ez a kitartás?

— Itt nőttem fel a Béke úti „négyházban". Előttünk a pályaudvar, s minden szomszédunk vasutas. Azt meg el is felejtettem mondani, *hogy az apai nagyapám is vasutas volt.*

— Mi dolga itt egy asztalosnak?

— Egynek? — kérdez vissza teli mosollyal — *Heten vagyunk, mégis alig győzzük.* Az élőállatokat szállító vagonok adják a legtöbb munkát, azoknál bizony törik a fa, reped a deszka. A sóderes kocsikat pedig a markolók kanalai rongálják, alig győzzük pótolni a padozatot.

— És a gyári körülmények után nem volt szokatlan ez a félig szabadtéri műhely?

— Nyáron jó a friss levegő, télen meg ki kell húzni tavaszig. Nagyon rossz nem lehet, mert már a nagyobbik fiam is itt dolgozik, csak most éppen katona.

— Szakmája?

— Természetesen lakatos. A kisebb most fejezte be a nyolcadik osztályt, ő is így döntött. Talán idővel a vasútnál köt ki, akárcsak mi.

2.

A vasút iránti vonzalom szinte minden megkérdezettnél kiérződik a beszélgetéseknél. *Molnár II. István* alig 23 éves. Szakállas, meleg tekintetű fiatal ember, s néhány nap óta roppant büszke.

— Megszereztem a Kiváló Ifjú Szakmunkás kitüntető címet. Életem eddigi legnagyobb sikere.

— És ehhez mit kellett csinálni?

— Szeretni és érteni a mesterséget. Először gépszerelőnek tanultam Csurgón, hat éve kerültem ide. Azóta kocsilakatos vagyok. Az alváztól a fékekig, az ütközőktől a szekrényig mindent javítunk, ami vasból készült. Sokrétű, így azután szép is ez a mi munkánk.

— Például?

— *Most éppen egy ütközőt javítok* — folytatja. — Négy csavar tartja, ezeket kapom le, hogy hozzáférjek a rugókhoz. Ez nem gond, s immár az sem, hogy 80 kilogramm egy ilyen ütköző. A másik leggyakoribb hibás alkatrész a kerék. Egy párnak az értéke a tengelyével együtt felér egy Trabantéval, súlyát pedig tonnában emlegetjük.

Beletemetkezünk a szakmába, mely a beszélgetés alapján szép és változatos. Később arra is fény derül, hogy Molnárék sem adósai a vasútnak. Bár az édesapa már eltávozott e népes családból, a fia pótolta hiányát.

— *A szabadjegy is nagy vonzerő. Én, mint horgász veszem hasznát, szinte alig akad vízfelület a Dunántúlon, ahol még nem jártam.*

3.

S miközben a lakatosok, asztalosok, esztergályosok, hegesztők, különféle szerelők, kárpitosok a javításokat, karbantartásokat végzik, *Lukácsa István* a minőséget ellenőrzi.

— Műszaki kocsiátvevő a munkaköröm. Amit a fiúk megcsinálnak, azt én ellenőrzöm, mert csak a közlekedésbiztonsági feltételeknek megfelelő vagonok hagyhatják el a műhelyt.

A munkánk pedig egyre kritikusabb. Mivel kevés a pénz új kocsikra, a meglévő állományt kell megóvni.

— Milyen képzettség kell ehhez a sokrétű munkához?

— Közlekedésgépészeti szakközépiskolát végeztem, s két év gyakorlat után tettem technikusi minősítő vizsgát. Ahogyan esetenként megfogalmazom: *mindenhez értek, még sem tudok semmit* — tréfálkozik Lukácsa István.

— Ha egy kicsit bővebben magyarázná?

— *A kocsikat, az elvégzett munkákat a szabványok szerint kell átvenni.* Ebből pedig rengeteg van a vasútnál. Mindenre van előírás és nekem aszerint kell minősítenem. S, hogy a biztonságra mekkora súlyt fektet a MÁV, az igazolja, évente vizsgáznak ezekből a szabványokból.

4.

— Hogyan választotta ezt a szakmát?

— Édesapám mozdonyvezető volt. Ő mondta: *menj csak fiam a vasúthoz, az ma is biztos állás.* Az már menet közben derült ki az iskolában, hogy melyik terület áll hozzám közelebb. Tíz éve dolgozok itt, máig sem bántam meg.

Győri András

Jövedelmező kereskedelem

Utastourist üzletek a Nyugat-Dunántúlon

A szombathelyi vasútüzemi párt végrehajtó bizottság legutóbbi ülésén *Haller József* igazgató, az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyei területi igazgatóságának a vezetője számolt be eddigi eredményeikről.

Elmondotta többek között, hogy 1972-ben nyitott Hegyeshalomban az Utasellátó Vállalat konvertibilis valutáért árusító *Utastourist* üzletet. Az induláskor az eladói létszám mindössze egy volt. A forintban átszámolt forgalom 1980-ban már megközelítette a 12 millió forintot. A következő évben 15 millió, tavaly pedig 24 millió 654 ezer forint értékű (588 ezer USA dollár) árut forgalmaztak. Ez az igazgatósági összbevétel 9,5 százaléka. Az üzletág rendkívül hatékonyan dolgozik. A nagy forgalom ma már 13 dolgozó nevéhez fűződik.

1983 közepén új üzleteket nyitottak a kőszegi és a rábafüzesi határátkelőkön és a Hotel Sopronban. Az idei esztendő is eredményesnek ígérkezik. A tavaly nyitott üzletek beváltották a hozzájuk fűzött reményeket. A nyugati turistaforgalom emelkedése is garancia arra, hogy kiemelkedő év lesz az idei. Ezt igazolják az első félévi eredmények. Több mint 360 ezer dollár értékű árut értékesítettek az Utastourist boltok.

Sz. Jakab

Száz év fegyelmezési krónikája (8.)

Új idők szellemében

A felszabadulást követően megváltozott társadalmi rend, valamint a politikai és a gazdasági helyzet miatt elkerülhetetlenné vált a szolgálati rendtartás módosítása. Ismeretes, hogy *törvényt csak törvény módosíthat.* Ennek értelmében a törvényhozók feladata volt, hogy megfelelő intézkedéseket tegyenek.

Előtérben a közösség érdeke

Az államhatalom gyakorlásának ideiglenes rendezéséről szóló 1945. évi XI. törvénycikk 15. §-a felhatalmazta az akkori nemzeti kormányt, hogy a rendkívüli helyzetben szükséges — egyébként törvényhozói hatáskörbe tartozó — rendelkezéseket, bizonyos kivételekkel, rendeletekkel rögzítse. Ez a kivételes felhatalmazás azonban a kormányváltozáskor megszűnt. A nemzeti kormány volt elnökének köztársasági elnökké történt megválasztása és a kormányból való kiválása következtében, az 1945. évi XI. tc. 15. §-ában foglalt felhatalmazás *hatályát vesztette.* Tekintettel arra, hogy a nemzeti kormány a rendeletek kibocsátására vonatkozó felhatalmazást a kormányban bekövetkezett változást követően sem nélkülözhette, *új felhatalmazásról kellett gondoskodni.* Ilyen, újabb felhatalmazást biztosítottak a nemzeti kormány részére az 1946. évi VI. és XVI. törvénycikkek, majd ezek hatályának lejártával az 1948. évi LVI. törvénycikk, azzal a megkötéssel, hogy a felhatalmazás alapján kiadott rendeleteket minden negyedév első ülésén jóváhagyás végett be kellett mutatni a nemzetgyűlésnek.

Ilyen előzmények után került sor a vasúti szolgálati rendtartás módosítására és kiegészítésére. A kiegészítés bővítette az 1914. évi XVII. törvénycikk szerinti fegyelmi büntetéssel büntetendő szolgálati vétségek körét a *korrupciós cselekmények* tilalmával. A korrumpáló alkalmazottak felelősségre vonására, a vasúti forgalom zavartalanságát súlyosan veszélyeztető, továbbá halálos balesetet vagy ötvenezer forintot meghaladó baleseti kárt előidéző, valamint a demokratikus államrendre káros magatartást tanúsító alkalmazottak — e cselekményeket kimerítő — magatartásának elbírálására, az eddig már ismertetett fegyelmi bíróságokon kívül első fokon a vasútigazgatóságnál, másodfokon a Közlekedésügyi Minisztériumban *külön fegyelmi tanácsot kellett szervezni.*

Az első fokú külön fegyelmi tanács az elnökön kívül négy tagból állt. A tanács elnökét a közlekedésügyi miniszter, két tagját a közforgalmú vasút igazgatósága nevezte ki, két tagját pedig a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete, illetőleg a Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szakszervezete küldte a külön fegyelmi tanácsba.

A másodfokú külön fegyelmi tanács három tagból állt. E tanács elnökét és két tagját a közlekedésügyi miniszter nevezte ki. A külön fegyelmi tanács határozata ellen benyújtott fellebbezésnek nem volt halasztó hatálya. Amennyiben a külön fegyelmi tanács jogerős határozata alapján került sor a létszámból való törlésre, *a magánjogi igényeknek a törvény rendes útján való érvényesítésére nem volt lehetőség.* Ha a külön fegyelmi tanács a feddésnél súlyosabb büntetést szabott ki, a felfüggesztés tartamára visszatartott illetmények folyósításának nem volt helye.

Miniszteri hatáskör

A szolgálati szabályzat előzőek szerint ismertetett módosításait tartalmazó *12 870/1948. Korm. sz. rendelet* kihirdetésére és hatályba lépésére 1948. évi december hó 17-én került sor. E törvényi felhatalmazás alapján kiadott kormányrendelet egyben felhatalmazta a közlekedésügyi minisztert, hogy a külön fegyelmi tanács hatáskörébe utalt ügyekben az eljárási szabályokat az 1914. évi XVII. tc. és az egyes vasutak szolgálati szabályzatától eltérően is megállapíthatja, sőt a közlekedésügyi miniszter e felhatalmazás alapján kibocsátott rendeletét kiegészíthette és módosíthatta.

A közlekedésügyi miniszter a kormány eme felhatalmazásával élve, 1949. évi január hó 6-án a 400/1949. Közl. M. számú rendeletével a vasúti szolgálati rendtartás fegyelmi eljárási szabályainak módosítását rendelte el. Ennek alapján:

— A fegyelmi ügyet a külön fegyelmi tanács hatáskörébe az eljárás elrendelésére jogosult felsőbbség utalta.

— A vizsgálóbiztos a vizsgálati anyagot a külön fegyelmi tanács elnökének küldte meg, és erről a vizsgálatot elrendelő felsőbbségnek jelentést tett.

— Szabályszerű idézés esetén a terhelt távollétében és védőirat hiányában is bármilyen határozatot hozhatott a külön fegyelmi tanács.

— Hatáskör hiányának megállapítása esetén a külön fegyelmi tanácsnak az illetékes fegyelmi bírósághoz kellett áttennie az ügyet, s erről az eljárást elrendelő felsőbbséget, valamint a terheltet is értesítenie kellett.

— A külön fegyelmi tanács határozata elleni fellebbezést annak kihirdetése után azonnal, a részletes indoklást pedig nyolc napon belül kellett benyújtani.

— A hatáskör hiányának megállapítása ellen a vád képviselője fellebbezéssel élhetett. A vádat az igazgatóság ügyészségének kijelölt tagja képviselte.

— A tanúkat e rendelet alapján többé már nem kellett megesketni.

Ugyanez év január hó 28-án a közlekedésügyi miniszter 4800/1949. Közl. M. számú rendeletével ismét kiegészítette a vasúti szolgálati rendtartást azzal, hogy fegyelmi büntetéssel büntetendő szolgálati vétséget követ el az az alkalmazott, aki olyan magatartást tanúsít, amely a köztársasági és demokratikus államrendből folyó követelményekkel ellentétben áll.

A miniszter egyidejűleg meghosszabbította valamennyi első és másodfokú fegyelmi bíróság elnökének és tagjainak, valamint a fegyelmi vizsgálóbiztosok megbízatását, és megtörtént az első és másodfokú külön fegyelmi tanács tagjainak kijelölése.

Megkülönböztetés nélkül

A hatályos felhatalmazási törvény alapján 1951. május 21-én — *Bebrits Lajos* közlekedés és postaügyi miniszter 7801/1951. (V. 3.) KPM számú rendeletével — az államvasúti dolgozók részére új *fegyelmi szabályzat* került kiadásra. Az életbe léptetéssel egyidejűleg hatályát vesztette valamennyi — azzal ellentétes — rendelet, különösen az 1914. évi XVII. tc. alapján készült Szolgálati Szabályzat IV. és V. fejezetében foglaltak. Az új fegyelmi szabályzat az első fokú bíróságok megbízatását ez időtől kezdve megszüntette, és kizárólag csak a másodfokú fegyelmi bíróság összehívására volt lehetőség azon ügyek tárgyalására, amelyeket az új fegyelmi szabályzat hatálybalépése előtt érvényben volt szabályok szerint beadott fellebbezések útján hozzáutaltak. Ezzel véget ért a fegyelmi bírósági rendszer és a kettős bíráskodás 1907-től 1951-ig, tehát negyvennégy éven át tartó korszaka. Tovább működtek viszont a már említett 12 870/1948. (XII. 7.) Korm. számú, a 400/1949. (I. 20.) Közl. Min. számú, valamint a 4800/1949. (II. 3.) Közl. Min. számú rendeletekkel létesített külön fegyelmi tanácsok, természetesen az új fegyelmi szabályzat rendelkezéseinek értelemszerű alkalmazásával.

Az államvasúti munkavállalók fegyelmi szabályzatának első §-a *megszüntette az állandó és az ideiglenes dolgozók közötti megkülönböztetést.* Kimondta, hogy „A kinevezett és szerződéses alkalmazottak fegyelmi szempontból egy tekintet alá esnek." E kinyilatkoztatás alapján került sor a vasút fegyelmi joghatóságának egységesítésére. A fegyelmi szabályzat a fegyelmi vétség fogalmát teljesen újszerűen fogalmazta meg, amikor leszögezte, hogy *az a munkavállaló követ el fegyelmi vétséget, aki a munkafegyelmet vagy a szocialista munkaerkölcs szabályait megsérti.* A következők szerint tételesen felsorolt fegyelmi vétségek is e meghatározás tartalmát tükrözik, mivel a szocializmus építésének útjára lépés egy újszerű, *a szocialista embertípusra jellemző magatartást követelt a vasút valamennyi dolgozójától.* Aki ezzel a követelménnyel ellentétes magatartást tanúsított, annak számolnia kellett a szigorú következményekkel.

Vétség és bűntett

A fegyelmi szabályzat általában fegyelmi vétségnek minősítette a munkafegyelem vagy a szocialista munkaerkölcs szabályainak megsértését, de különösen annak minősült: a jogszabályok, utasítások nem vagy nem kellőképpen teljesítése; a munkavégzéssel összefüggő szándékos vagy gondatlan *károkozás;* a *tervgazdaság* érdekeit veszélyeztető magatartás; a szolgálat teljesítése közben szándékos vagy gondatlan *veszélyeztetés;* a takarékossági rendelkezések megszegése vagy *a takarékos üzemvitel* érdekeinek súlyos veszélyeztetése; *a szolgálati titoktartás szándékos vagy vétkes gondatlansággal történő megszegése;* a hanyag munkavégzés vagy mások munkavégzésének vétkes hátráltatása; a bércsalás; a hűtlen, szabálytalan pénzkezelés vagy az egyéb nyereségvágyból eredő cselekmény, mint például a vasút által nyújtott kedvezményekkel való visszaélés stb. Fegyelmi vétségnek minősült az ittasság és általában a botrányos, erkölcstelen életmód vagy egyébként minden, az álláshoz nem méltó magatartás.

Bűntett elkövetése miatt bűnvádi eljárás indult, s ide sorolták a népi demokrácia állami és társadalmi rendjével való szembehelyezkedést.

A nyugellátásban részesülő volt alkalmazottal szemben a fegyelmi jogot az utolsó szolgálati helye szerint illetékes fegyelmi hatóság gyakorolta.

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

A szakszervezetek és a munkavédelem

A magyar szakszervezetek, köztük a Vasutasok Szakszervezete is 1950 óta látta el a munkavédelem hatósági felügyeleti teendőit.

Az MSZMP Központi Bizottsága 1983. október 12-i állásfoglalásában értékelte a szakszervezetek ez irányú tevékenységét és kimondta: *„A szakszervezetek jelentős munkát végeztek a munkavédelem fejlesztésében, eredményesen látták el az ezzel kapcsolatos feladatokat. A munkavédelem területén a szakszervezetek társadalmi hálózatuk útján lássák el érdekvédelmi, ellenőrzési, felügyeleti tevékenységüket. A munkavédelemmel kapcsolatos igazgatási jellegű teendőket állami szervek végezzék."*

A politikai állásfoglalás alapján az illetékes állami szervek meghozták intézkedéseiket a munkavédelem állami irányításával és ellenőrzésével kapcsolatban.

A Minisztertanács határozata nyomán

A Minsztertanács 1010/1984. (III. 31.) sz. határozatával (a munkavédelem irányítására, összehangolására és ellenőrzésére) létrehozták az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőséget, valamint az Országos Munkavédelmi Bizottságot. Ez a határozat rögzíti a főfelügyelőség és területi felügyelőségei hatáskörét és feladatait. Az Országos Munkavédelmi Bizottság a Minisztertanács tanácsadó, javaslattevő és véleményező szerve munkavédelmi kérdésekben. A határozat július 1-én lépett hatályba. Ez a határozat indokolta, hogy módosításra kerüljön a Minisztertanács 47/1979. (XI. 30.) sz. rendelete a munkavédelemről. A módosítást 18/1984. (III. 31.) Mt. sz. rendeletben fogalmazták meg, és szintén július 1-től érvényes.

Ezek után sokakat érdeklő kérdés: hogyan alakul a szakszervezetek munkavédelmi tevékenysége, jog- és hatásköre?

A mondat második felére a választ a 18/1984. (III. 31.) Mt. sz. rendelettel módosított 47/1979. (XI. 30.) Mt. sz. rendelet 7. §-a adja meg. E szerint: A szakszervezetek a Munka Törvénykönyvében foglalt felhatalmazás alapján az alapszabályukban foglaltak szerint jogosultak a minisztertől, az érdekelt szervek vezetőitől beszámolót kérni az irányításuk alá tartozó terület munkavédelmi helyzetéről, a tett intézkedésekről és kezdeményezni a szükséges intézkedéseket. Joguk van ellenőrizni a gazdálkodó szervezeteknél a munkavédelmi előírások betartását.

A szakszervezetek munkavédelmi aktivistái jogosultak működési területükön munkavédelmi ellenőrzést tartani, munkavédelmi intézkedést és fegyelmi eljárást kezdeményezni. A gazdálkodó szervezet vezetője a munkavédelmi aktivistának a felhívására, illetve kezdeményezésére köteles haladéktalanul, de legfeljebb 8 napon belül írásban válaszolni és a szükséges intézkedést megtenni. Ennek elmulasztása esetén a munkavédelmi aktivistát megbízó illetékes testület, illetve annak képviselője a munkavédelmi felügyelő intézkedését kezdeményezheti.

A leírtakból egyértelműen kitűnik, hogy a szakszervezeti mozgalom továbbra is a munkavédelmet érdekképviseleti és érdekvédelmi tevékenység fontos részének tekinti. A szakszervezetek ezirányú feladatait a SZOT elnöksége 1984. március 2-i határozatában fogalmazta meg. A határozat kimondta: *„A szakszervezeti mozgalom az állami szervekkel együttműködve a továbbiakban is a testületek, munkavédelmi bizottságok, a társadalombiztosítási tanácsok, a munkavédelmi ellenőrök és őrök, továbbá más szakemberek és társadalmi aktivisták felkészültségére, lelkesedésére és tenniakarására támaszkodva, az össz-szakszervezeti munka részeként foglalkozik a munkavédelemmel; a társadalombiztosítással és az egészségüggyel."*

Legfontosabb feladataink

A határozat a szakszervezetek munkavédelmi, társadalombiztosítási és egészségügyi feladataira vonatkozik. Szakszervezetünk — figyelembe véve a vasút sajátos helyzetét — a társadalombiztosításra és a munkavédelemre vonatkozó feladatainkat külön-külön fogalmazta meg. A vasutas-szakszervezet munkavédelmi feladatait *a központi vezetőség július 26-i ülésén elfogadott határozat tartalmazza.*

A határozat a szakszervezeti munka legfontosabb munkavédelmi feladatait a következőkben jelöli meg:

Kezdeményezzék, segítsék és ellenőrizzék az egészséges és biztonságos munkakörülmények megteremtését, követeljék meg a munkavédelmi előírások betartását. Kísérjék figyelemmel az üzemi balesetek, foglalkozási ártalmak alakulását, azok kiváltó okainak feltárását. A korábbinál magasabb színvonalon, eredményesebben egyeztessék a vállalati és dolgozói munkavédelmi érdekeket. Ezen belül biztosítsák a lehetőségek és szükségletek összhangját, a feladatok megfelelő rangsorolását, a munkavédelmi intézkedések végrehajtásának segítését.

A határozat kiemeli a szociális tervezésben való tevékeny szakszervezeti közreműködést, azt, hogy a szociális tervek munkavédelmi fejezete tartalmazza a megoldásra váró feladatokat, a gyakoribb balesetet előidéző okok, a veszélyes termelési tényezők felszámolását, a dolgozóknak a balesetek megelőzésére tett javaslatait.

Alapkövetelmény, hogy a szakszervezeti szervek szerepe a munkavédelem területén, az állami irányítás létrejöttével ne csökkenjen. Kezdeményező szerepe azonban elsősorban a vállalati munkavédelmi tevékenység aktivizálásában, a társadalmi erők mozgósításában fontos.

A választott testületek illetékességi körükön belül továbbra is javaslattételi, egyetértési, véleményezési, ellenőrzési és kifogásolási jogot gyakorolnak a partner gazdasági vezetők munkavédelmet érintő intézkedéseik kiadása során.

A munkavédelem irányítási rendszerének korszerűsítésével *a szakszervezeti testületek feladatai a munkavédelem területén gyakorlatilag nem változtak.* A fő cél továbbra is az, hogy a jogszabályok szellemében a sajátos szakszervezeti eszközök alkalmazásával működjünk közre az üzemi balesetek és foglalkozási megbetegedések megelőzésében, a munkakörülmények fejlesztésében stb.

A választott testületek támaszkodjanak a széles körű társadalmi bázisra, és igényeljék a dolgozók aktív közreműködését a dolgozók testi épsége, egészsége érdekében.

Központi vezetőségünk határozata külön fejezetben foglalkozik a munkavédelmi aktivisták feladataival, hatáskörükkel, illetékességükkel. A munkavédelem egységes állami irányításának bevezetésével megszűnt a szakszervezet munkavédelmi felügyelete. A szakszervezetek megváltozott feladatait, munkavédelmi (társadalmi) felügyelők helyett, *munkavédelmi (társadalmi) ellenőrök látják el.* Feladatuk a szakszervezeti testületek határozataiban foglalt feladatok végrehajtásának segítése, ellenőrzése. Illetékességük azokra a gazdálkodó szervezetekre és dolgozókra terjed ki, amelyek a szakszervezeti szerv működési körébe tartoznak.

Ötezer-hétszáz munkavédelmi őr

A munkavédelmi (társadalmi) ellenőrök továbbra is részt vesznek az üzemi balesetek, foglalkozási ártalmak, megbetegedések kivizsgálásában, a munkavédelmi szemléken, munkavédelmi vizsgabizottságokban és vizsgálatokban. A munkavédelmi (társadalmi) ellenőrök — együttműködve a gazdálkodó szervezetek vezetőivel — szervezik a munkavédelmi agitációs és propagandamunkát, segítik a munkavédelmi felvilágosító tevékenységet.

A vasutas-szakszervezet alapszervezeteinek irányításával *jelenleg 5700 munkavédelmi őr tevékenykedik.* Működésük feltételeinek megteremtéséért a gazdálkodó szervezetek vezetői egyetemlegesen felelnek, amit az MVSZ jogszabályban is garantál. A munkavédelmi őrségek munkájában sok a javítani való, sok a kihasználatlan tartalék. Az elkövetkezendő időkben — az eredményesebb munkavédelem érdekében — megkezdjük a munkavédelmi-aktivista-hálózat, köztük a munkavédelmi őrök felkészítését is.

Pásku Jenő



[illegible] a rákosrendezői pályaudvaron

Nyár vége Agárdon

Telt ház a vasutasüdülőben

Az agárdi MÁV-üdülő egyike azoknak a pihenőközpontoknak, amelyekben januártól decemberig szinte egy napra sem szünetel az élet. Természetesen nyáron, az üdülési főidényben legnagyobb a mozgás. Az ország minden részéből érkeznek ide vasutas családok és horgászok. Akadnak olyanok is, akik csak egy-egy alkalomra ruccannak le fürödni a Velencei-tóba.

Az impozáns külsejű épület előterébe, illetve társalkodójába lépve mintegy 30 alkotásból álló gyermekrajz-kiállítás látható. Jobbra a recepció előtt *Takács József* portás és *Lachera Ferenc* tmk-ás foglalkozik a vendégekkel. Ottjártunkor ők voltak a mindenesek. Mint ez ilyen helyen lenni szokott, a beutaltak sűrűn ostromolták kérdéseikkel, kéréseikkel őket. Voltak, akik a borongós, szeles idő ellenére csónakot akartak bérelni. A gyerekek pingpongfelszerelést, az idősebbek könyvet kértek.

Igények és lehetőségek

— Milyen itt az élet ilyenkor augusztus közepén? — kérdezem a portán levő alkalmazottaktól, akik később felváltva mutatták be az üdülőkomplexumot.

— *Jelenleg kilencven a létszám, vagyis telt házunk van.* A vendégek többnyire egy-, két-, háromcsaládos vasutasok. Ők az emeleti szobákban laknak. Az épület nyugati szárnyában kaptak helyet az alkalmanként ide látogató Vasutas Horgász Egyesület tagjai. Mintegy 60 szekrényük van és külön bejárójuk, amely az előtérbe, a csempézett csizmamosóhoz vezet. A tervezők arra is gondoltak, hogy ha netán fognak is a pecások, legyen hol megfőzniük, illetve tárolniuk; tehát mini konyha és hűtőszekrény áll rendelkezésükre.

— *Az udvaron van egy gyermekmedencénk* — mutatja Takács József. — *Szükség is van rá, mert itt viszonylag mély a tó, néhány lépés után a víz magassága eléri a 180-200 centimétert.* Három, egyenként négyszemélyes csónakunk is van, amelynek bérleti díja óránként 5 forint. Ezek az úszóalkalmatosságok ritkán pihennek, még rossz időben is előszeretettel használják őket. Üdülőnk — mint az látható — meglehetősen szép és történelmi környezetbe épült. Velünk szemben a túlsó parton áll a magyar szabadságharcos honvédek 1848. szeptember 29-én aratott nagy győzelmének pákozdi emlékműve, amelyet minden turnussal megismertetünk.

A beutaltak számára itt is, és mindenütt egyik legfontosabb tényező az élelmezés minősége. Az agárdi vasutasüdülőben ez évtől kezdve főznek saját konyhában, azelőtt Székesfehérvárról hozták az ételt. *Schvarcz Ferenc* főszakáccsal és *Végh Zoltánné* élelmezésvezetővel beszélgetünk az ellátásról.

Az étrend változatos

— Tizenhárman látjuk el ezt a feladatot — tájékoztat Schvarcz Ferenc. — Napi normánk 44 forint személyenként. Ebből háromszori étkezést kell biztosítanunk. Mi uzsonnát is adunk.

— Ebből az összegből mit lehet kihozni?

— *Tessék, itt a mai összeállítás* — teszi elém az étlapot Schvarcz Ferenc.

Reggelire: kávé, tepertőkrém vagy tea és kenőmájas. Ebéd: csontleves, töltött sertésdagadó vagy pörkölt magyarosan, hozzá savanyúság és végül egységesen tortaszelet. Uzsonna: sajt kenyérrel. Vacsora: hagymáshús, másik választék: rántotta töltött paradicsommal.

— A napi 44 forintból minden alkalommal összeállítható ilyen változatos menü?

— *Igen, de azt is hozzátesszem, hogy a mai árak mellett nem könnyű. Alaposan be kell osztani minden fillért.* Ez mégsem egyszerű, úgyhogy élelmezésvezetőnk jó kapcsolatot tart fenn a környék élelmiszerellátó központjaival. Végh Zoltánnénak ugyanis nagy előnye, hogy erre a környékre való. Következésként helyi ismeretségét számunkra jól kamatoztatja. Hátrányos viszont, hogy az üdülőnek nincs mélyhűtő pultja, amivel sok pénzt megtakaríthatnánk a mai ingadozó árak mellett.

Bár éppen csendes pihenőre tértek a vendégek, Lachera Ferenccel mégis bekopogtattunk a 303-as szobába, amelyben *Kazai József,* Füzesabony állomás forgalmi szolgálattevője szieszkázott feleségével, *Judit* leányával és *Józsi* fiával.

— *A gyerekek víz mellé vágytak* — mondja a családfő — *és mi is úgy voltunk a feleségemmel, hogy itt még huzamosabb időt nem töltöttünk, ezért is pályáztunk ide.* Meglepett a kényelem, hiszen a gyerekeknek is van külön szobájuk. Állandóan használhatunk hidegmeleg vizet. Ha jó az idő, strandolunk. De az üdülőben megtalálhatók a szórakozási, a kikapcsolódási lehetőségek is. A szobákban van televízió, igaz külön kell érte fizetni, de mindez 2260 forintért négy személynek manapság igazán nem drága.

Programok házon kívül is

— Milyen programokat szerveznek? — kérdezem kísérőmtől.

— Beutaltjainkkal elmegyünk a Vörösmarty Múzeumba, a pákozdi emlékműhöz, járnak hozzánk vendégművészek. Rendszeresen szervezünk sportversenyeket, a gyerekeknek mesedélutánt. A legifjabbaknak rajzversenyeket rendezünk, amelyeken a nyertes alkotók nemcsak díjat kapnak, hanem „műveiket" állandó közszemlére tesszük ki a társalgóba.

— Meddig tart most az üdülési idény?

— Az utolsó, a tizedik turnus beutaltjai szeptember 10-én fejezik be a nyaralást. Ám az üdülő azután sem hal ki, mert kezdődnek a különböző szakmai és politikai tanfolyamok, és a horgászok is mind többen jönnek rövid pihenésre, no meg a jó szerencse reményében.

Séra Sándor

Nem mérhető centivel a táncosok tehetsége

Két és fél évtized tapasztalatai a Törekvés táncegyüttesben

— Akkoriban mindössze 12—13 pár táncosunk volt — emlékszik Manninger Miklós, az együttes vezetője. — Hiányzott az utánpótlás, a támogatás. Ráadásul hatan-heten elmentek a csoportból, hivatásos táncosok lettek. Gyorsan megtanultuk, hogy utánpótlás nélkül nem lehet boldogulni. Ma már más a helyzet, hiszen van egy nagyon jól felkészült, 37 tagú felnőtt gárdánk. Az utánpótlást a 40—45 középiskolás és 30—35 tagú úttörőcsoport biztosítja.

— *Kik az együttes tagjai?*

— Régebben a férfi táncosaink többsége az Északi járműjavító dolgozói közül került ki. Ma már nem így van. Sok az ingázó, a vidékről bejáró fiatal, akik nem tudják vállalni, hogy a munka után próbákra járjanak. Vagyis a táncegyüttesünkhöz jelenleg a legkülönbözőbb munkaterületeken tevékenykedő fiatalok tartoznak. Az úttörőcsoport tagjai közül *sokan vasutasszülők gyermekei.* Itt, a fővárosban nem könnyű gondoskodni az utánpótlásról. Jó kapcsolatot alakítottunk ki az István Gimnázium tanáraival és diákjaival, de azt sajnos tudomásul kell vennünk, hogy őket elsősorban az érdekli, ami az iskola falai között történik. A közeljövőben szeretnénk néhány tanfolyamot indítani. Már most is működik egy Soroksáron, ahol 10 hónapig havi 100 forintért táncolni tanulhatnak a fiatalok. Azt tapasztaltam, hogy ha fizetni kell az oktatásért, akkor kevesebb a hiányzó.

— *Nemrég szakmai minősítő fesztiválon vettek részt Szegeden. Milyen eredménnyel?*

— Kétévenként tartják a minősítő fesztivált, ahol az amatőr együttesek felkészültségét bírálják el a szakemberek. Az idén az aranykoszorús jelvény harmadik fokozatát szereztük meg. Hosszú idő óta az egyik legsikeresebb év az idei volt. Tavasszal Hollandiában vendégszerepeltünk. Velünk együtt mutatkoztak be a Gellért-szálló szakácsai és a szálló zenekara is. Az ínycsiklandó magyar ételeken kívül a magyar néptánccal is megismerkedhettek holland vendéglátóink. Itthon a Landler járműjavító kultúrtermében is felléptünk, amelynek bevételét — 16 ezer forintot — a Nemzeti Színház építésére ajánlottuk fel. Ezenkívül a Népművelési Intézet felkérésére részt vettünk a Táncfórumon.

— *Hol lépnek fel még ebben az évben?*

— Szeptember 2-től 10-ig Franciaországba utazunk. Ugyanis meghívást kaptunk a L'Humanité fesztiváljára. Óriási szerencsénk volt, hogy még Hollandiában képmagnóra vettük az egész műsorunkat. Ezt azután márciusban megtekintette egy hazánkba látogató francia delegáció. Nagyon tetszett, amit csinálunk, és ennek köszönhetjük, hogy éppen bennünket hívtak meg a fesztiválra. Együtt utazunk majd a Népszabadság szerkesztőségével. Éppen a Népszabadság pavilonja előtt lesz a mi székhelyünk, és nonstop-műsort adunk majd egész nap. Szinte valamennyi tájegység táncai szerepelnek műsorunkban. Úgy tervezzük, hogy a pavilon előtt táncházat is csinálunk, vagyis igyekszünk bevonni a szemlélődőket, hogy egy-két érdekes motívumra is megtanítsuk őket.

— Mielőtt Franciaországba utazunk, néhány itthoni meghívásnak is eleget teszünk. A 100 éves Keleti pályaudvar tiszteletére rendezendő műsorban fellép a Törekvés együttes, majd az Egyesült Villamosgép Gyár meghívására Kőbánya-Újhegyen a Tó-színpadon vendégszerepelünk.

— *Eleget tudnak tenni a meghívásoknak?*

— Sokkal több helyre invitálnak bennünket, mint ahová eljutunk. Ennek az a magyarázata, hogy a sok turnézás rendkívül költséges. Sokba kerül a szállítás. Drága a ruhák mosatása is. Egy pár csizma háromezer-négyszáz forintba kerül, és még egy évig sem tart az intenzív igénybevétel miatt. Ahhoz, hogy gazdaságosan dolgozzunk, magasabb belépti díjat kellene szedni. A vidéki kultúrházak is keveset tudnak fizetni, ezért sok olyan helyre nem jutunk el, ahová egyébként nagyon szívesen mennénk. Az amatőregyütteseket is bizonyos mennyiségű bevétel elérésére ösztönzik. Úgy érzem, ezáltal veszélybe kerül a mozgalom amatőr jellege.

Példának említi a szegedi minősítő fesztivált:

— A bírák olyan követelményeket támasztanak, amit szerintem csak profiegyüttesektől lehet elvárni. Egyre fontosabb számukra, hogy a lányok egyforma súlyúak, alakúak és magasságúak legyenek. Pedig nem volna szabad elfelejteni, hogy *mi ennek a mozgalomnak a lényege!* Én a jövőben is szem előtt tartom majd, hogy az a fiatal, aki már tíz vagy tizenöt esztendeje velünk táncol minden héten, ne kerüljön hátrányba egy esetleges új tehetség miatt. Hiszen éppen az a szép az amatőr mozgalomban, hogy azok, akik ide járnak, közösségre találjanak. Nem túlzok, amikor azt állítom, hogy megszerezték a kellő tudást, mert *szenvedélyesen szeretik a táncot.*

—csík—

Nemzetközi diáktábor Szegeden

A szegedi József Attila Tudományegyetem KISZ bizottsága nemzetközi ifjúsági diáktábort szervezett. Öt nemzet 36 fiatalját a MÁV foglalkoztatta a táborból. A szentesi építési főnökség irányításával Szeged rendezőpályaudvaron a széntéri vágány építési munkáin dolgoztak az egyetemisták.

A szovjet, cseh, NDK és lengyel fiatalok a magyar fiatalokkal jól megértették egymást. *Kollár István* munkavezető és a két előmunkás elégedett volt a fiatalokkal. A jó munka révén egymillió forint termelési érték elszámolása vált lehetővé.

Az együtt töltött néhány hét szoros barátságokat kovácsolt. Emléktárgyak, címek, jelvények cseréltek gazdát. A búcsúzáskor, a nemzetközi diáktábor MÁV-nál foglalkoztatott résztvevői közül, a kiemelkedő munkát végző egyetemisták jutalomban részesültek, és a Szegeden végzett vasútépítési munkákról emléklapot kaptak.

Fogas

Ha péntek, akkor zenés este

Koncertsorozat a Vigadóban és a Zeneakadémián

Sok évtizede működik már a MÁV szimfonikus zenekar. Bérletprogramjai telt házakat vonzanak. A következő szezonban a zenekar újból meghirdeti koncertsorozatát. Egyet a Zeneakadémián, kettőt pedig a Pesti Vigadó nagytermében.

A zeneakadémiai úgynevezett „A" bérlet 8 előadásból áll, *mindig pénteki napon.* A zenekar kiváló vezető karnagyán, *Nagy Ferencen* kívül *Kórodi András, Lubomír Pesek* (Csehszlovákia), *Günther Blumhagen* (NDK) és *Leonyid Nyikolajev* (Szovjetunió) áll a karmesteri pulpituson. A szólisták között találjuk többek közt *Virágh Endre* orgonaművészt, a Budapesti Kórus és az Operaház magánénekeseit. Ebben a programban a bécsi klasszikusokat (Haydnt, Mozartot, Beethovent) éppúgy megtalálják a zenebarátok, mint például a XX. század mestereit (Ravelt, Debussyt, Hacsaturjánt), vagy a magyarokat (Liszt Ferencet, Weiner Leót, Bartók Bélát, Csőnyi Erzsébetet). A bérletek árát négy változatban állapították meg: 150, 200, 250 és 300 Ft a *nyolc előadásra.*

A „B" bérlet a Vigadóban szintén a péntek estékre érvényes. Kiváló szólisták lépnek fel, például: *Kovács Dénes* (hegedű), *Jandó Jenő* (zongora), *Anne Laurente Savin* (hárfa), *Takács Tamara* (ének). A karmesterek közt pedig *Mihály Andrást* és *Erdélyi Miklóst* is megtaláljuk. Itt két bérlettípus között választhatnak az érdeklődők: 360 Ft az egyik, 440 Ft a másik kategória. A zeneszerzők névsora pedig *Bachtól Sztravinszkijig* terjed, felölelve a barokk, a romantikus és a modern komponisták egész sorát.

A „C" bérlet tulajdonosai ugyancsak a Vigadóban és ők is mindig pénteki napokon élvezhetik az előadásokat. Ennek a bérletnek érdekessége, hogy minden koncerten rövid *zenei ismertetést is hallanak a felcsendülő művekről. László Zsuzsa, a tv zenei osztályának szerkesztő-riportere és a híres zenetanár, Lukin László előadásában.* Itt is fellépnek zenei életünk kiválóságai, például: *Onczay Csaba* (gordonka), *Gyarmati Vera* (hegedű), *Németh Attila* (zongora), *Ötvös Csilla* (ének), és a többi között a magyar származású, nagyszerű kanadai karmester, *Jnó Árpád.* A „C" bérlet érdekessége még az is, hogy minden előadás címet kapott, s ennek megfelelő tematikájú muzsika képviseli a koncert anyagát. Néhány példa: „A romantika karmesterei", „Olasz operaest", „Farsang", „Mediterrán tájakon", „Magyar képek" stb.

A MÁV szimfonikusok tehát az 1984—85-ös hangversenyévadra gazdag választékot kínálnak a muzsika barátainak. Reméljük, hogy a régi bérlettulajdonosok megújítják jegyeiket, és eljönnek olyanok is, akik most ismerkednek majd a komoly zene világával. Az államvasúti dolgozóknak, a MÁV nyugdíjasainak, az érvényes arcképes igazolvánnyal rendelkező családtagoknak a bérletvásárláskor *kedvezményt biztosítanak.*

L. Zs.

KIÁLLÍTÁS

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasúton az ott szolgálatot teljesítő pajtások 1963-ban megalakították a vasútmodellező szakkört. Azóta állandóan gyarapítják, korszerűsítik eszközeiket.

A szakkör fennállásának 25. évfordulóján, augusztus 18. és 26. között *kiállítással egybekötött bemutatót tartottak a Hűvösvölgyi végállomáson.* Az alkalomból két terepasztalt és mintegy 50 mini járművet mutattak be, s a pajtások tanácssal is ellátták az érdeklődőket.

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága
Bp. Ferencváros Körzeti Üzemfőnöksége

pályázatot hirdet

rendelkező forgalmi szolgálattevő munkakörök betöltésére

Feltétel:

felsőfokú vasúti szakképesítés, vasútorvosi alkalmasság, megfelelő szakmai gyakorlat.

Az áthelyezésre kerülő dolgozók részére 5500 Ft alapbért, 20%-os munkahelyi pótlékot, 30%-os műszakpótlékot, teljes év ledolgozása esetén 10 000 Ft kiemelt forgalmi jutalékot, indokolt esetben lakást biztosítunk.

Havi kereset túlóra nélkül 9000 Ft.

A pályázatban szerepeljen a dolgozó jelenlegi munkahelyének neve, munkakörének megnevezése, részletes önéletrajza.

Az írásos pályázatokat 30 napon belül juttassák el a MÁV Igazgatóság Budapest, személyzeti és munkaügyi osztályára.

A pályázatok elbírálásáról szeptember 18-ig értesítjük a pályázókat.

Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 3. 1087

Vasutas dolgozók!

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség

felvételt hirdet:

gondnoki munkakörre
Zánkai Oktatási Telep Családi Üdülőjébe.

Feltétel:
középiskolai végzettség,
vasúti gazdasági ügyintézésben
megfelelő jártasság és gyakorlat,
valamint:

pénzügyi gyakorlattal rendelkező dolgozót pénztárosi munkakörre,
épületgépészt, művezetői munkakörre.

Jelentkezés:

MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest, X. ker., Kőér utca 3/d.

Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél.
Telefon: 471-970/103.

53 évi munka után

Másodszor vonult nyugdíjba a szombathelyi Gaál Sándor

A 76 esztendős *Gaál Sándor*, műszaki főellenőr a napokban másodszor is nyugdíjba vonult.

— Először 38 évi munkaviszony után 1968-ban mentem nyugdíjba — mondja a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökségen.

Gaál Sándor 1926-ban végezte el a gimnáziumot, majd fémipari szakiskolába járt. Több vasipari munkahely után a vasúton állapodott meg.

— Pályafenntartási lakatosként kezdtem — folytatja. — Később külsős csoportvezető voltam. Utána a belső műhelybe kerültem művezetőnek.

Csapatával kétszer volt első országos versenyen, a távközlőbizberesek vetélkedőjén. Háromszoros kiváló dolgozó. Legszebb emlékei közé tartozik, hogy 1960-ban a vasutasnap alkalmával feleségével együtt az Országházban Dobi Istvántól, az Elnöki Tanács akkori elnökétől vehette át a *Kiváló Vasutas* kitüntetést.

Gaál Sándor 12 évig szakszervezeti bizalmiként képviselte csoportját. A szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője is volt. Számtalan újításáért két-két alkalommal kapta meg a *Kiváló újító* kitüntetés bronz és ezüst, három alkalommal az arany fokozatát.

— Miért jött vissza dolgozni az első nyugdíjba vonulása után? — kérdezem.

— Nem a pénz miatt, annak ellenére, hogy kevés volt a nyugdíjam. Inkább azért, mert nagyon jó kollektíva van itt a TBÉF-en. Olyan, mint egy nagy család. Így lehúztam még újabb 15 évet.

Bekapcsolódik a beszélgetésünkbe a főnökség jelenlevő főmérnöke, Nagy István:

— 1959-től dolgoztam együtt Sanyi bácsival. Kezdő diplomásként mögötte voltam gyakornok. A kétkezi munka szeretetére, szépségére és megbecsülésére ő tanított meg. Akkoriban sokkal nehezebb körülmények közepette végeztük a munkát. Mindenhova vonattal utaztunk, és vittük magunkkal a beépítendő anyagokat, alkatrészeket és természetesen a szereléshez szükséges szerszámokat . . .

Mindketten büszkék arra, hogy maradandót alkottak. Részesei voltak a szombathelyi igazgatóság területén lévő fővonalak biztosítóberendezései kiépítésének. Valamennyi mellékvonalra — a nagyobb biztonság érdekében — kulcsazonosítókat szereltek fel . . .

Sz. Jakab

MHSZ-brigád alakult

Budapest XIV. kerületében szép számmal található MHSZ szocialista brigád. Nemrég az Építési Géptelep Főnökség Rákóczi Ferenc brigádja is elhatározta, hogy felveszi az MHSZ nevét. Kérésüket eljuttatták a helyi pártszervezethez és a tartalékos klubhoz.

Aztán egy hétfő reggel néhány percre összegyűlt a brigád. Igen ünnepélyes volt a hangulat. A szabadságon levő *Pádár István* brigádvezető helyett *Hajós László* brigádvezető-helyettes elmondta, miért szeretnék felvenni az MHSZ nevét; amellett, hogy megtartják Rákóczi nevét is. Így egy igen jól dolgozó munkabrigáddal gyarapodott az MHSZ szocialista brigádok száma.

Fésüs Károly

A BVSC RENDEZÉSÉBEN

Kazi Aranka emlékverseny

Nagyszerű élményben volt részük azoknak, akik augusztus 12-én délután kilátogattak az Újpesti Dózsa Szilágyi utcai atlétikai stadionjába, ahol a BVSC ötödik alkalommal rendezte meg a *Kazi Aranka* I. osztályú atlétikai versenyt. Több mint 200 atléta mérte összse erejét és ügyességét a különböző versenyszámokban. A rendezőségnek nem kis gondot okozott az, hogy az előző napon jelentkezett bolgár, csehszlovák, belga, finn, kuvaiti és osztrák versenyzők igényeit kielégítse, hiszen az utolsó pillanatban majdnem új időrendet kellett készíteni.

A versenybíróság rugalmasan kezelte kéréseiket, és a kívánt versenyszámok beiktatásával lehetőséget adott részükre az induláshoz. Külön színfoltja volt a versenynek a több mint 50 tagú kuvaiti küldöttség, amelynek tagjai Magyarországon edzőtáboroznak.

A versenyen Adnnan Abass 110 méteres gátfutásban 14.66-os idővel új kuvaiti ifjúsági csúcsot ért el. A Kazi Aranka emlékére kiírt 800 m-es síkfutást *Szalai Katalin*, a TBSC versenyzője nyerte 2:01.66-os idővel.

A versenyszámok győztesei. **Férfiak:** 100 m: *Kovács A.* 10.33 (Ú. Dózsa), 400 m: *Bankó P.* 47.82 (Ú. Dózsa), 1500 m: *Németh R.* 3:38.3 (Ausztria), 5000 m: *Kozma P.* 14:09.5 (Építők), 4×100 m: „SHABAB" 41.00 (Kuvait), 110 gát: *Krieger* 14.11 (Ausztria), 400 gát: *Simon B.* 50.63 (Ú. Dózsa), távol: *Szenczi* 730 (TBSC), hármas: *Kiss* 16,62 (MTK), magas: *Einberger* 205 (Ausztria), kalapács: *Beier* 66,48 (Ausztria), súly: *Szabó* 19,50 (TBSC), gerely: *Bolgár* 74,76 (SZVSE), diszkosz: Tégla 61,58 (Ú. Dózsa).

Nők: 100 m: *Pardy* 11.75 (Ausztria), 400 m: *Váczi* 57.80 (Csepel), 400 gát: *Kunowska* 59.93 (Csehszlovák), súly: *Wéningerné* 17,63 (Sz. Haladás), diszkosz: *Herczeg* 60,04 (Vasas)

HÍREK

Kitüntetések

Augusztus 20-a, alkotmányunk ünnepe alkalmából — eredményes munkásságuk elismeréseként — Szocialista Kultúráért kitüntetésben részesültek: *Fogas Pál*, a szentesi építési főnökség munkaügyi vezetője; *Krasznavölgyi Vilmos*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság részfoglalkozású nyugdíjasa, *Heinrich István*, a miskolci vasutas fúvós zenekar tagja, nyugdíjas; *Nagy Ignác*, a MÁV Tervező Intézet tervező technikusa.

A kitüntetéseket augusztus 13-án a SZOT székházában adták át.

— Teljesítették a tervet. A gyöngyösi kitérőgyártó üzem dolgozói határidő előtt teljesítették félévi tervüket, s ezzel nagymértékben hozzájárultak a metróépítkezés gyorsításához, a vasúti pályarekonstrukciók sikeréhez. A szocialista brigádok vállalták, hogy a MÁV idei kiemelt pályaépítési tervének megvalósításához szükséges felépítményszerkezeteket határidő előtt, december 15-re elkészítik, amelynek értéke tízmillió forint.

— Egy hét Drezdában. A záhonyi átrakó körzet huszonöt dolgozója egy hetet töltött Drezdában. Megtekintették többek között a világhírű képtárat, a Történelmi Múzeumot és a porcelángyűjteményt. A Közlekedési Múzeumban látottak is sok élménnyel gazdagították őket.

— Vándorkiállítás. A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében munkavédelmi vándorkiállítás nyílt, amelyet egy hétig tekinthettek meg a látogatók. A kiállítást Rácz Alpár üzemfőnök nyitotta meg, és felhívta a figyelmet a mulasztásokból, hanyagságból bekövetkező balesetek megelőzésére. A kiállítást 400 vasutas tekintette meg.

— Társadalmi munka. Bánréve állomás II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja az állomás közelében levő Hősök terén társadalmi munkát végzett, amelynek értéke harmincezer forint.

— Tanulmányi kirándulás. A boglárlellei vasúti kertészet dolgozói kétnapos tanulmányi kiránduláson vettek részt Sopronban. Az igazgatóság tanácstermében Megyik Ferenc vasútigazgató fogadta a vendégeket és elismeréssel szólt munkájukról. Ezután Gárdai Gábor, a GYSEV műszaki osztályának vezetője ismertette a GYSEV tevékenységét, majd megtekintették a kertészetet.

— Záhonyi vasutasok Bulgáriában. A záhonyi üzemigazgatóság KISZ-bizottsága egyhetes üdülést szervezett Bulgáriába. A résztvevők a közelmúltban vonattal utaztak Várnába, majd onnan autóbusszal mentek Druzsbába, a tengerparthoz közeli szállodájukba. Szárnyashajóval ellátogattak Neszebárba is, ahol megtekintették a nevezetességeket.

— Környezetvédelem. Csaknem negyvenezer forintot fordít környezetvédelmi beruházásokra az idén a nagykanizsai vontatási üzemegység. Saját kivitelezésben négy hulladéktárolót építenek. Tartalmukat majd rendszeresen a kijelölt központi gyűjtőbe szállítják. A betonépítményeket egy hónapon belül helyezik üzembe.

— Nyugdíjasok taggyűlése. A közelmúltban tartotta második félévi taggyűlését a szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja, amelyen Horváth István elnök számolt be a végzett munkáról és a legfontosabb teendőkről. Szólt a segélyezés és üdültetés terén elért eredményekről és a bizalmiak lelkiismeretes munkájáról is.

— Búcsú a vasúttól. A ferencvárosi VIII. gépesített mozgó pályamesteri szakaszán ünnepséget rendeztek a nyugdíjba vonuló Kalmár József előmunkás tiszteletére, aki 36 évet töltött szolgálati helyén. Herédi Béla, a GMPSZ vezetője méltatta tevékenységét, érdemeit, majd átadták a Ságvári és Május 1. brigádok, valamint az szb ajándékait.

Búcsú a brigádvezetőtől

Winkler József, a tapolcai körzeti üzemfőnökség főfelügyelője 43 évi munkaviszony után ment nyugdíjba. Hosszú évekig a balatoni vonalon teljesített forgalmi szolgálatot, majd menetirányító, később vonalbiztos lett. Mindig felelős beosztásban dolgozott, s nagy tapasztalattal irányította több száz vasutas munkáját.

Az üzemfőnökségnél több szocialista brigád dolgozik, ő a *Helikon* brigád vezetője volt, mely 1963-ban alakult meg. Kiváló munkájuk alapján az idén megkapták a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Ez a brigád végezte a legtöbb társadalmi munkát. A város területén számtalan fa, virág őrzi emléküket, s azt sem felejtjük, hogy két éve bebútorozták az új, 5. számú általános iskolát.

Ha a munkahely távolabb esett, Winkler József a saját kocsiján, többszöri fordulással vitte ki — és a munka végén hozta vissza — a társadalmi munkásokat. Faültetéskor autóval, nagy edényekben szállította az ültetéshez szükséges vizet. Így minden fájuk megeredt. Nemrég, egy szabad szombaton a brigádjával megtisztított egy hosszú, nyári vonatszerelvényt kívül-belül, olyan szépre, hogy a hivatásos kocsitisztítók is megcsodálták. Megmutatták, milyennek kell lennie egy kulturált balatoni vonatnak.

Bognár Károly

Lakatot a tárcsákra!

Nagy tehertől mentesültek az idén a jegyvizsgálók: nem kell napközben a súlyos, sósavtól csepegő végzárlámpákat cipelniük a vonat végére. Helyette egyszerű, lefestett tárcsát használnak, melyet a mozdony személyzetétől kell kérni. Ha van . . .

Mert egyre több eltűnik. Induláskor a kalauzok felteszik a vonat végére, és meglepődve veszik tudomásul, hogy a másik állomáson már nincs meg a tárcsa.

Hogy hová tűnnek? Kik tüntetik el? Erre a választ nem tudom. De egy megoldást javaslok: *hadd lehessen az új jelzőtárcsákat lelakatolni.*

Németh István

Hatvan éve lett otthonuk

Fészek-napok Gödön



Az 1920-as években a rendőri zaklatások elől a gödi Dunaparton találtak otthonra az ifjúmunkások közül azok a fiatalok, akiket a hatalom őrei nem szívesen láttak Budapesten. Ezen a helyen politizáltak, sportoltak, tanították egymást. Éppen hatvan esztendeje, hogy megvásárolták azt a homokbányát, amely Fészek néven vonult be a magyar munkásmozgalom történetébe.

Augusztus 4-én, a hagyományoknak megfelelően, ezúttal is mozgalmi, kulturális kiállításokkal és sportrendezvényekkel kezdődtek a Fészek-napok. A kétnapos sportversenyre hivatásosok és amatőrök egyaránt szép számmal jelentkeztek; *köztük a dunakeszi járműjavító üzem és a gödi vasútállomás dolgozói is.*

Másnap, augusztus 5-én fél 10-kor érkeztek a sportoló ifjúmunkás elődök útján, a Fészekfutás 21 kilométerén a fáklyát hozók. A Himnusz hangjai után koszorúzási ünnepséget tartottak az emlékműnél. Utána megkoszorúzták a Mártírok terén álló emlékművet is. Ünnepi beszédében *Tömpe István*, a Magyar Televízió nyugalmazott elnöke elevenítette fel a Fészek múltját.

A délutáni kulturális műsorban közreműködött a Zrínyi Miklós Katonai Főiskola fúvószenekara, a Honvéd művészegyüttes és a Göd-felsői Munkás Dalkör. Végül kihirdették a kétnapos sportverseny eredményeit. A dunakeszi járműjavító sportolói több sportágban szép helyezést értek el.

Vetési Imre

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A munkaverseny sajátos formája. 13. Szibériai folyó. 14. Felvevő ellentéte. 15. Betűpótlással kedvenc madarunk. 16. Az ozmium vegyjele. 17. Aprópénzt. 18. Magyar Államvasutak. 19. Német viszonyszó. 21. Hitelmódosítás része. 23. A rénium vegyjele. 24. Becézett női név. 26. Kubai férfinév. 27. Ez. 29. Mohamedán nők elkülönített lakosztálya Indiában. 32. A tűrelem. 34. Helyhatározó. 35. Körút. 36. Regényét Gárdonyi írta. 37. Mutatószó. 38. Nógrádi helységbe való. 41. Csodalámpája van. 43. Betűpótlással olasz város. 44. Az ENSZ első főtitkára volt. 46. Vonatkozó névmás. 47. . . . lis, magas rangú városi tisztviselő az ókori Rómában. 48. Nem nyer. 50. Karate vége. 51. Iratot. 53. Becézett férfinév. 56. Szintén. 58. Völgy a Budai hegyekben. 59. Állóvíz. 60. Halastó része. 62. Szaggat. 63. Tövis azonos betűi. 64. . . . inder, keménykalap. 65. Több, mint barát. 67. Város Szlovákiában. 69. . . . Marcus Portius (i. e. 234—149) római államférfi.

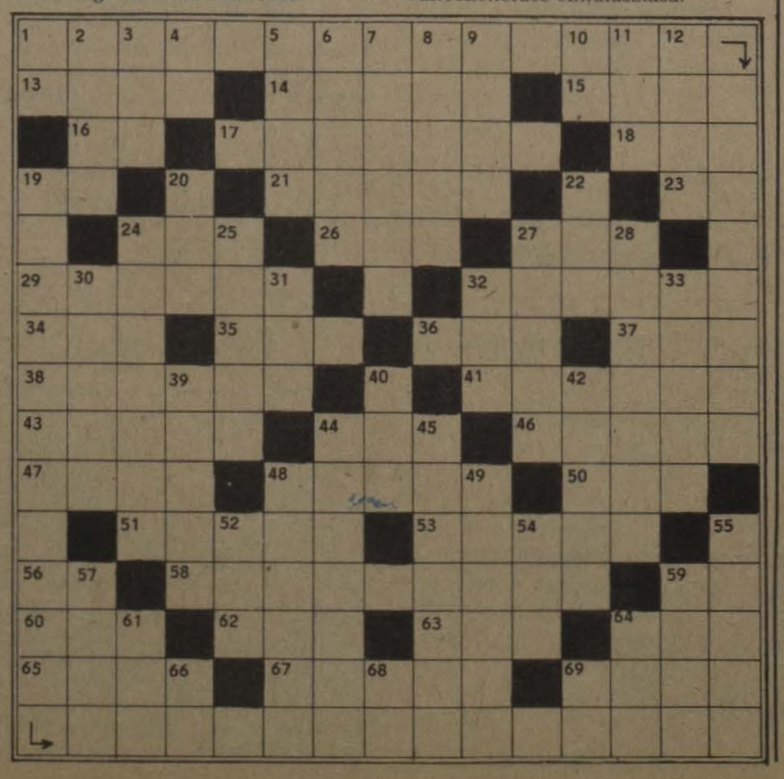
Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Fénycső. 3. Végek nélkül kensz. 4. Mai nap. 5. Kiváló. 6. Kőzetek repedéseit kitöltő ércanyag (ék. hiány). 7. . . . Ede, neves szobrász volt. 8. Vizenyő. 9. Huru párja. 10. A molibdén vegyjele. 11. Dunaménti város. 12. Évszak. **19. A munkaverseny-mozgalom tömegbázisa.** 20. Fölé ellentéte. 22. Az alkotás. 24. Belépés, belépőjelenet. 25. Kandó betűi keverve. 27. Ritka női név. 28. Nem másolat. 30. Attila. 31. Becézett női név. 32. Végek nélkül hadar. 33. Francia férfinév. 39. Női név. 40. Jugoszláv város. 42. Német határőrvidék. névelővel. 44. Letéped. 45. Ez nem első. 48. Ide helyezik a gyanúsítottat. 49. Gondolkodik. 52. Terem mássalhangzói. 54. Kérdőszó. 55. Szerep a Bánk bánban. 57. Forgatócsoport. 59. Jugoszláv államférfi volt. 61. Érzékszerv. 64. Kalória. 66. Téli sport. 68. Hangtalan cím. 69. A kalcium vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 19.

Beküldési határidő: 1984. szeptember 14. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szabó Károlyné, Gyömrő, Árpád u. 14.; Illés Endre, Celldömölk, Tanácsköztársaság t. 8. V. 1.; Szabó Attila, Pitvaros, József A. u. 22.; Pósalaki Ambrus, Kaba, Táncsics Mihály út 9.; Boros Zsigmond, Vác Pf. 39.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Felületes vonatvizsgálat. Váltóellenőrzés elmulasztása.



LAKÁSCSERE

Elcserélném budapesti 2 és fél szobás, I. emeleti, utcai, napos, gázfűtésű, 60 négyzetméteres, kertes házban levő MÁV-bérlakásunkat hasonló adottságú, nagyméretű, külön bejáratú, legalább négyszobás bérlakásra MÁV-dolgozóval. (Szétköltözőknek még adhatunk 30 négyzetméteres, nem lakótelepi, modern örökgarzont a Nagyvárad térnél). Érdeklődni a 350-085-ös telefonszámon.

Elcserélném Püspökmolnári vasútállomáson levő két szoba manzárdos, félkomfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, Balaton, Velence és Budapesten kis lakás is megfelel. Érdeklődni a 142-917-es telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, kiemelt övezetben levő nagyméretű, 1,5 szobás tanácsi lakásomat hasonló budapesti, lehetőleg belterületi lakásra. MÁV-szolgálati lakás is érdekel. Máté Edit, 5000 Szolnok. Kun B. krt. 11. V. em. 6.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 98. sz. V. emeleti másfél szoba, összkomfortos, MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira, MÁV-dolgozóval. Komfortos is érdekel, esetleg zöldövezetben Budapest területén. Érdeklődni személyesen vagy a 161-012-es telefonszámon 8 órától 15 óráig. Töreki Lászlóné.

Elcserélnénk Budapesten külön álló családi ház jellegű két db másfél szobás, kertes, telefonos MÁV-szolgálati lakást, amely négyszobássá alakítható, területe 110 négyzetméter. Kérünk egy szoba komfortos és egy szoba garzon tanácsi, telefonos budapesti lakást. Minden megoldás érdekel. Horváth B. Budapest, Pf. 32. 1387.

Elcserélném Dorog, Zalka lakótelep 15. III. em. 3. alatt levő 55 négyzetméteres, kétszobás, erkélyes, tanácsi komfortos lakásomat (5 percre zöldövezet, horgásztanyavilág), budapesti vagy környéki 1,5 szobásra vagy hasonlóra. Érdeklődni a fenti címen 17 órától személyesen.

Elcserélném egyszoba komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat tanácsira. Vidéki csere is érdekel. Cím: Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9. félemelet 3.

Elcserélnénk két és fél szobás utcai és egyszobás udvari, VII. kerületi tanácsi lakásokat, valamint nógrádi 260 négyszögöl málnást, két családnak megfelelő családi házra. Érdeklődni: Halasi, 1078 Budapest, Hernád u. 46. II. 1. Munkaidőben a 21-11 vagy a 141-851-es telefonszámon.

Elcserélnénk kétszobás, 70 négyzetméteres, telefonos VIII. emeleti MÁV-bérlakást tanácsi vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet a 859-962-es telefonszámon, este 6 óra után.

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

Elcserélném Miskolcon levő nagyméretű, kétszobás, félkomfortos lakásomat budapesti kétszobás összkomfortosra. Cím: Kovács Vilmosné, 3530 Miskolc, Széchenyi út 27. I. 4. Érdeklődni lehet a 04/19-12 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—4322. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csönder Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. SZEPTEMBER 13.

SZENTES ÉS CSONGRÁD KÖZÖTT

Híd épül a Tiszán

Nyolcvanéves a két alföldi várost, Szentest és Csongrádot összekötő Tisza-híd. Vasszerkezete már elavult, hiszen 1903 decemberében adták át rendeltetésének. A hídért 1919-ben véres harcot vívtak a Vörös Hadsereg csapatai. 1944 októberében a németek felrobbantották az egyik ívét.

A felszabadulás után a híd facölöpös „mankót" kapott, amely azonban rövid ideig szolgált, mert 1945 tavaszán elsodorta az ár. Egy évvel később állították helyre. Azóta is ezen keresztül vezet a vasúti és a közúti forgalom. Még két évig használják majd, ugyanis akkor készül el a 600 millió forintos költséggel épülő új vasúti híd, amely átveszi a szolgálatot.

Az őszi hónapokban

Nehéz napok várnak a vasútra

A szállítási feladatokról tanácskoztak a MÁV szakemberei és a fuvaroztatók képviselői

A MÁV, a társfuvarozó vállalatok és a legnagyobb szállíttató felek szakemberei, augusztus 29-én, az őszi hónapok várhatóan nagy feladatairól tanácskoztak a BVKH Marx téri épületének konferenciatermében. A tanácskozáson megjelent *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc*, a vasutas szakszervezet főtitkára és *Lugosi György*, a VI. kerületi pártbizottság titkára.



Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató megnyitja a tanácskozást

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója megnyitójában tényekkel igazolta, miért van szükség arra, hogy ilyen fórumon tárgyaljanak az őszi forgalomról. Egyebek között arra hívta fel a figyelmet, hogy az év eddig eltelt nyolc hónapjában a vasút 3 millió tonnával kevesebbet szállított a bázisnál és a tervezettnél. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a vonóerő és a teherkocsipark alig változott. Éppen ezért közös összefogásra van szükség ahhoz, hogy a megtermelt javak időben eljussanak rendeltetési helyükre.

A vezérigazgató megnyitója után *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes tartott vitaindítót. Bevezetőjében részletesen ismertette: *hogyan alakult a vasút eddigi szállítási teljesítménye.* A legnagyobb lemaradás a belföldi forgalomban keletkezett. Ennek oka egyrészt a vártnál gyengébb előszállításokban, másrészt az egyenetlen rakodásokban keresendő. Számítások szerint a teherkocsik kapacitását 2-3 százalékkal (évi 3-4 millió tonnával) lehetne növelni a hétközi és hétvégi egyenlőtlenségek feloldásával. Ha ehhez azt is hozzátesszük, hogy a kocsipark bővítésére szerények a MÁV lehetőségei, adott a képlet: *az áruszállítási teljesítmények növelésének szinte egyedüli útja az egyenletes szállítás.* Ma ugyanis az a helyzet, hogy hétfőn reggelenként 2000-2200 kocsival több vár kirakásra, mint a hét többi napján és csak kedd délre csökken az átlagos szintre a késett kirakatlan kocsik száma.

Egyre több gondot okoz a teherkocsik műszaki állapota. Az utóbbi időben ugyanis megnőtt a javításos kocsik száma, s a tisztaság is kifogásolható. A nagy teljesítményű rakodógépekkel végzett ki- és berakás közben fordul elő a legtöbb sérülés. A MÁV vezetői ösztönző rendszer segítségével szeretnék elérni, hogy az üres kocsik körültekintőbb visszavételével kiszűrhetők legyenek a rakodás közbeni rongálások.

Mészáros András a vasút gondjai között említette még az egyes munkakörökre jellemző krónikus munkaerőhiányt, továbbá az áruszállítás minőségére utaló egyes mutatók romlását, majd rátért az őszi feladatok ismertetésére.

A MÁV tervei szerint az év utolsó négy hónapjában *43,15 millió tonna áru szállítására lehet számítani.* Ez önmagában is tekintélyes mennyiség. Ám, ha azt is figyelembe vesszük, hogy ebben az időben olyan fontos mezőgazdasági termékeket kell nagy tömegben szállítani, mint a gabona, az alma, a cukorrépa, elképzelhető mekkora nyomás nehezedik majd a vasútra. A Gabonaipari Tröszt jelzése szerint, *havonta 150 ezer tonnát tudnak exportálni. Cukorrépából pedig 2,7-3 millió tonna vasúti fuvarozását tervezik.*

A Szovjetunióba irányuló exporton belül az alma várhatóan 379-381 ezer tonna lesz. Ennek túlnyomó többségét a tuzséri hűtőházból közvetlenül, széles kocsikban továbbítják, míg a többit normál és tengelycserés vagonokban fuvarozzák el. A második félévben egyébként a Szovjetunióból mintegy 5 millió tonna importáru érkezik, és 1,5-1,8 millió tonna export feladása várható. Ennek nagyobb része a negyedik negyedévben kerül elszállításra.

(Folytatás a 4. oldalon.)

Brigádok pótvállalásai a kongresszusi munkaversenyben

A miskolci járműjavító üzem dolgozói, szocialista brigádjai termelési tanácskozásokon, műszaki konferenciákon beszélték meg azt, hogy a kongresszusi és a felszabadulási munkaverseny sikere érdekében milyen pótvállalásokat tegyenek.

Elhatározták többek között, hogy az őszi forgalom idején *terven felül ötven futójavításos kocsival többet adnak át a forgalomnak.* Két százalékkal túlteljesítik a vonalakon lévő fordítókorongok, targoncák javítását. Az üzem teljes termelését a második félévben egy százalékkal teljesítik túl. Az üzembe javításra érkezett vagonok tartózkodási idejét a korábbi ötszázalékos vállalással szemben, hat százalékkal csökkentik.

A második félévben 360 ezer forint értékű energiát szeretnének megtakarítani. A gépek kihasználását az elmúlt évhez viszonyítva, két százalékkal növelik.

Kibővítették a munkaverseny-felajánlásaikat a celldömölki építési főnökség dolgozói is. A szocialista brigádvezetők közelmúltban tartott tanácskozásán Szigeti Sándor igazgató — az MSZMP XIII. kongresszusa tiszteletére — fontos különvállalásokat jelentett be.

A főnökség területén lévő 3200 méteres lassújeles szakaszt — a 20 km/óra sebességű résznél —, 3000 méterre rövidítik. A vágányzáras időket egy százalékkal csökkentik. Bakonyszentlászló közelében terven felül 5,6 kilométer hosszban végeznek pályafelújítást.

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség dolgozói vállalták a vasúti szolgáltatások színvonalának emelését, a javítások átfutási idejének csökkentését. Felajánlásaik között olyan munkálatok elvégzése is szerepel, amelyeket a javítóüzemek kapacitás hiányában egyébként nem tudnának elvégezni.

Az üzemfőnökség területén nagymértékben segíti a feladatok teljesítését, hogy a munkaverseny keretében például kijavítják az M63-as dízelmozdonyok forgóvázát; ezt ugyanis eddig munkaerőgondok miatt nehezen tudták megoldani.

A Dél-Alföldön:

A legnagyobb feladat a cukorrépa szállítása

A szegedi igazgatóság dolgozóinak jelentős áruszállítási igényeket kell kielégíteni az őszi forgalom időszakában. Ahhoz, hogy éves tervüket teljesítsék, az eddigi elmaradásokat is figyelembe véve, *több mint 5 millió tonna árut kell a megrendelőkhöz eljuttatniuk.* Ebből mintegy 3,3 millió tonna kocsiigényes áru. A belföldi forgalomban az elszállítandó áruk jó részét a cukorrépa és más mezőgazdasági termények, a kavics, homok, valamint az energiahordozók teszik ki.

A szállítási igények jobb kielégítése érdekében, a nagyobb kampányszerű fuvarozási feladatok indulása előtt, a fuvaroztatókkal közös értekezletet tartottak. Korábban a zöldség-gyümölcs forgalom indulása előtt a Zöldért-vállalatokkal tanácskoztak, majd a területükön lévő öt konzervgyár és a Paprikafeldolgozó Vállalat vezetőivel folytattak megbeszélést. Ezeken az értekezleteken értékelték az előző szállítási időszak tapasztalatait, és egyben tájékoztatást kaptak a várható fuvarozási igényekről. Az év hátralevő részében *még mintegy négyezer vagon zöldséget és gyümölcsöt, továbbá közel 120 ezer tonna konzervet kell a vasútnak szállítani.*

Az őszi forgalom időszakában legnagyobb feladatot a cukorrépa gyárakba fuvarozása jelenti. A zavartalan szállítás érdekében az igazgatóság és az érintett cukorgyárak vezetői egyeztették a feladatokat és meghatározták a tennivalókat. Többek között döntöttek arról is, hogy honnan milyen vonatokkal továbbítják a cukorrépát. A gyárak tájékoztatása szerint az év utolsó négy hónapjában *1 millió 42 ezer tonna répát kell beszállítani 37 berakóállomásról öt cukorgyárba.* Az igazgatóság területén levő gyárak a tervek szerint Sarkadra mintegy 270, Mezőhegyesre közel 120 ezer tonna „édes" árut küldenek. Szó van arról is, hogy Mezőhegyes körzetéből később más gyárakba irányítanak, illetve exportra is küldenek répát. Az igazgatóság úgy tervezi, hogy a feladásra kerülő összes cukorrépa-mennyiség 70 százalékát célvonatokkal és rakodással képzett irányvonatokkal továbbítják. A répa befuvarozása mellett természetesen gondoskodnak a gyárakból kikerülő cukor, melasz és répaszelet folyamatos szállításáról is.

A Dél-Alföld területi sajátosságának megfelelően nagy mennyiségű gabona, konzerv, élelmiszer, hús is kerül feladásra. Ezenkívül minden körülmények között biztosítják az építőanyagok és a lakosság ellátását szolgáló áruk folyamatos szállítását.

G. J.

Ikarus vasúti tengelyen



A magyar ipar egyik büszkesége és jól eladható exportterméke az Ikarus autóbusz. A legkülönbözőbb típusai a világ számos országában futnak. Megszerették, megkedvelték az utasok. A járművek többsége vasúti szerelvényen hagyja el a mátyásföldi és a székesfehérvári gyárat. Képünkön: vasúti tengelyen utazik egy szállítmány a megrendelőkhöz.

(Szabó Sándor felvétele)

Veterántalálkozó Szegeden

A budapesti területi szakszervezeti bizottság mellett működő veterán-nyugdíjasklub tagjai augusztus 15-től háromnapos szegedi látogatáson vettek részt. Nem titkolt céljuk az volt, hogy munkájuk, életük bemutatásával kedvet adjanak Szegeden is egy hasonló klub megalakításához. A budapesti nyugdíjasokat a Petőfi Sándor Művelődési Házban tartott összejövetelen *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd a vendégek, *dr. Gróf József* klubelnök vezetésével beszámoltak közösségi életük eseményeiről, amit az általuk készített mozgó filmekkel is alátámasztottak. A fővárosi vasutas veteránok szegedi tartózkodásuk alatt családtagjaik és a vendéglátók társaságában megtekintették a Grúz Állami Népi Együttes szabadtéri előadását, ismerkedtek a város nevezetességeivel és tiszai hajókiránduláson vettek részt.

G. J.

ÍGY DOLGOZTUNK AUGUSZTUSBAN

Javult a mozdonyok kihasználása

Augusztusban a vasút 10 millió 69 ezer tonna árut szállított, s ezzel az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva 100,6 százalékos, a tervhez képest pedig 99,5 százalékos teljesítést ért el.

Az áruszállítás átlagos távolságának növekedésével a díjszabási árutonnakilométer teljesítmény az elszállított tonnamennyiségnél lényegesen kedvezőbb: a bázishoz képest 103, az előirányzathoz viszonyítva 100,3 százalékra alakult. Az összes elszállított árusúlyon belül az import- és tranzitáruk szállításánál nem sikerült sem a tervben meghatározott, sem pedig a bázisidőszakhoz viszonyított eredményt elérni. Az importszállításnál a bázishoz viszonyítva 3,3 százalékkal, a tervhez képest 6,3, a tranzit áruknál 3,4, illetve 6 százalékkal fuvarozott kevesebbet a vasút.

A belföldi áruszállítás a bázissal közel azonos szintű volt,

míg a tervezett értéket 99 százalékra sikerült teljesíteni. Az exportszállítás a népgazdasági elvárások szerint, az előirányzatot felülmúlva, a bázishoz képest 118,8 százalékra, a tervhez viszonyítva 120 százalékra teljesült.

A kocsiigényes árutonna — a belföldi és az export szállítási teljesítményekkel összhangban — a tavalyihoz viszonyított 100,8 százalékos, a kitűzött szinthez mérve 100,3 százalékos teljesítésnek felel meg. A kocsigényes szállításon belül szénből, kőből, cementárukból többet szállított a vasút, mint egy évvel korábban. Jelentékeny lemaradás mutatkozik azonban a kavics-, homok-, tégla- és cserépáruk, valamint a nyerscement szállításánál. Kisebb volumenű visszaesés következett be a műtrágya, illetve tűzifaféleségek fuvarozásánál is.

A vasúton szállított élőállatküldemények mennyisége a bázishoz képest nagymértékben csökkent.

A vasút által kezelt, könnyen romló áruk mennyisége 32,2 százalékkal volt kevesebb az 1983. augusztus havi értéknél. Az összes hűtöttárun belül a belföldi szállítás 81,2 százalékkal nőtt, az exportra irányuló forgalom pedig 43,6 százalékkal csökkent a bázisidőszakhoz viszonyítva.

Az áruszállítás minősége lényegesen kedvezőbben alakult, mint egy évvel korábban.

Az időre ki nem állított teherkocsik száma 8,6, a géprevárások mennyisége 39,6, a vonatácsorgások esetei pedig 77,4 százalékát tették ki a bázisbeli értékeknek. Az áruszállítás minőségi mutatóit kedvezőtlenül befolyásolja a szomszéd vasutak nem kielégítő fogadási készsége. Emiatt a bázisidőszakhoz képest 24 százalékkal több tehervonatot kellett a hálózaton feloszlatni.

A teherkocsik időbeli kihasználása, az elegymozgás gyorsulása, a belföldi feloszlatások mérséklése a bázishoz hasonlítva mintegy 10 százalékkal javult. A vasúti teherkocsik térbeli kihasználása, a statikus terhelés 2,7 százalékkal növekedett az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva. A dolgozó kocsipark árutonnakilométerben kifejezett napi átlagos munkája 11,5 százalékkal volt kedvezőbb az említett tényezők hatására, mint 1983 augusztusában.

A korszerű vontatójárművek napi kihasználása a tervezetthez viszonyítva a villamos vontatásnál 1,2 százalékkal, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 0,8 százalékkal kedvezőbb, a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál pedig 0,6 százalékkal kedvezőtlenebb volt. A bázishoz viszonyítva az átlagos napi hasznos futásteljesítmény a villamosvontatásnál 3,8 százalékkal, a nagy dízelmozdonyoknál 2,9 százalékkal, míg a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 0,9 százalékkal növekedett.

Becsült adatok szerint millió 350 ezer utast szállított,

így a bázishoz képest 99,5, a tervhez viszonyítva pedig 100,7 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett munka teljesítése várhatóan 100,6, illetve 105 százalékos lesz. A személyszállítás menetrendszerűsége összességében 96,5 százalékról 97,3 százalékra javult, ezen belül a nemzetközi forgalomban 63,7 százalékról 72,5 százalékra emelkedett.

„Szabad" jelzés a próbapályán

Kísérleti vonatunk laboratóriummá alakított vagonjában szigorú vizsgáztatók — mérnökök, technikusok — gyűltek össze. Az első ellenőrző út során *Lev Filippov*, a műszaki tudományok kandidátusa, az intézet szekcióvezetője tájékoztatott a kísérlet lényegéről.

— A 2TE 121 típusjelzésű kétrészes dízelmozdony az eddigi 2 TELOM típusú mozdonyokat váltja majd fel — mondta. Ennek a mozdonynak a szekciói egyenként négyezer lóerősek, azaz ezer lóerővel erősebbek a korábbi típusnál. Az új mozdony ötezer tonnánál nehezebb szerelvények vontatására is alkalmas.

A Szovjetunió a villamos és dízelmozdonyok gyártásában hagyományosan *a világ vezető országai közé tartozik.* Az új 2TE 121 típus a világon az első, amelynél hordkeret felfüggesztésű vontatómotort alkalmaznak. Ennek hatására jelentősen csökkenthető a pályára kifejtett nyomás. Ezen túlmenően olyan ellenállásféket alkalmaztak, amely a lejtős szakaszokon is tartja az előírt sebességet. A dízel-aggregát automatikus vezérlőrendszere mikroáramkörökre épült elektronikus rendszer.

— Egyszóval igen nagy megbízhatóságú és nagy távlatokkal rendelkező mozdonyról van szó — folytatta L. Filippov.

— Vannak azonban még kisebb problémák, amelyeket a közeljövőben meg kell oldanunk. Ilyen gondok közé tartozik például a kerekek kipörgése. Ismeretes, hogy erre a rossz időjárási viszonyok között kerülhet sor. *Az új mozdonyt a legkülönbözőbb éghajlati viszonyok között kívánjuk üzemeltetni, többek között a Bajkál—Amur vasútvonalon is. Ezen az útvonalon több kilométeres emelkedők és váratlan időjárási meglepetések is előfordulnak. Ezért most a csúszási nyomatékot a minimumra csökkentő generátorfeszültség-szabályozó működését próbáljuk ki.*

A kísérlet megkezdéséhez minden készen áll: a különleges naplóba bejegyezték az



Az Össz-szövetségi Vasúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet Moszkva melletti próbapályáján egy új szovjet dízelmozdony utolsó üzemi próbái folynak.

időjárási adatokat, bekapcsolták az ellenőrző műszereket. Ezek a műszerek pontosan rögzítik minden megtett méter távolság adatait, a berendezések viselkedését a különböző körülmények között.

Mivel a próbapályán ezen a napon napsütötte, enyhén fagyos időjárás uralkodott — éppen ezért még száz kilométeres sebesség esetén sem következhetett volna be természetes csúszás — a pálya egyes szakaszait dízelolajjal kenték be.

— Minden kész? — hangzott a kísérlet vezetőjének hangja.

— Szabad a pálya! — válaszolt a mozdonyvezető.

A vonat lassan elindult. Átmentünk a kényelmes vezetői fülkébe, ahol jól áttekinthető műszerfalat, kiváló kilátást és meglepő csendet találtunk. Ennek magyarázata, hogy a fülkét a motorháztól egy második, elektronikus műszerekkel ellátott fal is elválasztja.

— Figyelje a sebességmérőt — szólt nekem L. Filippov. — *Most nem működik az elektronikus rendszer.*

— Figyelem — hangzott a mikrofonban a mozdonyvezető hangja — közeledünk az ellenőrző szakaszhoz. Elértük!

A sebességmérő mutatója, amely ezidáig a 35 kilométeres jelzésen állt, hirtelen megugrott és 60 kilométernél állt meg. Változás azonban nem érződött, a vonat a korábbi sebességgel haladt tovább. A műszerek csak a kerekek kipörgését észlelték.

A következő út során bekapcsolták az elektronikus védőrendszert. Előttünk a napfényben csillogó sínek. Újra elhangzik a jelzés, elértük a vizsgálati szakaszt. Most azonban a műszer mutatója éppen csak kibillent, majd visszatért eredeti helyzetébe.

— A kipörgés pillanatában — magyarázta L. Filippov — a rendszer hatására a húzó villamos motorok optimális üzemmódban működnek. Ez jelentősen csökkenti a kipörgés idejét, üzemanyag-megtakarítást jelent, emellett fokozza a közlekedés biztonságát is.

Végéhez közelednek a kísérleti próbák. A szakemberek feladata most a gyártók számára szükséges javaslatok összeállítása. Vorosilovgrádban egyébként már elkészült egy új dízelmozdony, amelynél sikerrel alkalmazták az előzetes kísérleti tapasztalatokat. *Hátra van még a közép-ázsiai próbaút a Szamarkand és Taskent közötti 70 kilométeres emelkedővel bíró nehéz szakaszon.* Ez lesz az utolsó „vizsgafeladat". Ennek eredményeit is figyelembe véve még ebben az évben elkészül az új mozdony első ipari gyártású sorozata.

Vlagyimir Hrusztov
— APN —

Ifjú vasutas a Déliben

Aki megjárta Amerikát

Budapest Déli pályaudvar gondnokságán február 8. óta dolgozik egy halk szavú, szerény, igyekezetéről azonban már jól ismert fiatalember. A neve: *Vahl Tivadar.* Feladata többek között az állomás területén levő virágok gondozása, az utasok által használt és szertehagyott kofferkulik összegyűjtése, és sok más olyan tennivaló, amit a nagy személypályaudvaron rá lehet bízni egy pályakezdő ifjúra.

Élete 17 esztendejéből csaknem hat évet töltött el az USA Kalifornia államában, pontosabban Los Angeles kikötőjében: *Long Beach* (longbícs) városrészben, amely köztudottan híres tengeri fürdőhely, mellesleg fontos közlekedési központ, közelében hatalmas kőolaj- és földgázlelőhelyekkel, kőolajfinomítóval, hajó- és gépgyárakkal, iparvállalatokkal. Tivadar máskülönben Budapesten született, s az általános iskola öt osztályát Karcagon végezte. Utána került Amerikába.

— Ez hogyan, miért történt? — kérdezem.

— Édesapám térképész-mérnök és 1970-ben nem tért vissza görögországi, hivatalos kiküldetéséből, hanem az Amerikai Egyesült Államokban telepedett le — magyarázza a fiatalember. — Édesanyámat, aki vonatvezető volt a Déliben, levélben kérte, sürgette, hogy menjünk utána. *Meg is kaptuk a kivándorló útlevelet* . .

— Így jutottál el a „csodás" Amerikába. S hogyan éltetek ott?

— Nem olyan jól, mint sokan gondolnák. Édesanyám nem tudott angolul, ezért csak egy év múlva kapott állást: *ápolónő lett egy magánkórházban.* Addig apám havi 800 dolláros keresete volt az egyetlen jövedelmi forrás. Első hallásra ez szép pénz, csakhogy ebből 200 dollárt tesz ki az adó, további 300 dollár a lakás bére és rezsije. Ezenkívül 100 dollárt törlesztésre fizettünk, így *a megélhetésre mindössze 200 dollár maradt havonta* . . .

— Az iskolát odakint folytattad?

— Igen, elvégeztem a hiányzó három osztályt. Mi több: jó tanulásommal messze osztálytársaim fölé emelkedtem. Ez nem volt nehéz számomra, mert Amerikában az állami iskolák oktatási anyaga komolytalan. Nincs órarend, sem otthoni füzet, következésképpen házi feladatot sem adnak. Az iskolában csak ceruzával írnak, sima lapokra. Az osztályzatokat az ábécé első öt betűje helyettesíti, vagyis a, b, c, d, f osztályzatot adhat a tanár a feleletre, illetve az írásbeli feladatra. Bukás egyszerűen nem létezik. Ennek ellenére egyes diákok még a tanárok bántalmazásától sem riadnak vissza. A büntetés ilyen esetbe legfeljebb annyi, hogy a verekedőket egy hétre eltanácsolják az órák látogatásától.

— Minden iskolában ilyen állapotok uralkodnak?

— Mint jeleztem, én *állami* iskolába jártam. A magániskolák jobb hírűek, de a taníttatás költségeit ott csak a módosabb szülők vállalhatják. A mi osztályunkba járó 25 gyerek közül legfeljebb két-három fiú apjának volt állása. A többi szülő egyszerűen nem kapott munkát. *A bűncselekmények mindennaposak.* Sajnos, megszoktuk, hogy *védtelen embereket az utcán lelőnek, kirabolnak. Én is mindig félve mentem az iskolába,* mert többször megesett velem, hogy bandába tömörült fiatalok megtámadtak, és elvették tőlem a szüleimtől ebédre kapott pénzt. Amikor vége a tanításnak, az iskola kapujában különféle bűnöző elemek várakoznak, és a fiataloknak kábítószeres cigarettát osztogatnak. Először ingyen adják, majd miután a diák rászokott a kábítószerre, könyörtelenül bevasalják az addig ingyen osztogatott kábítószer árát is . . .

— Te nem próbáltad ki . . .?

— De igen. Csak egyszer. Szerencsére rájöttem, hogy hülyeség. Meg azt is tudtam, hogy *utána már nincs megállás.* A kábítószerüzérek a tengerparton is gyakran háborgattak, sőt meg is támadtak. Egy fogamat kiverték, amikor leütöttek. Elvették az órámat és 25 centemet . . . A szabad időmet aztán általában otthon töltöttem, bár voltak barátaim. *A szüleim nem engedtek sehová,* mert féltettek attól, hogy bekerülök valamilyen bandába.

— Hogyan, mikor jöttél haza?

— Tavalyelőtt februárban édesanyám elhozott látogatóba a nagymamához, Karcagra. Akkor kijelentettem, hogy nem utazok vele vissza az USA-ba. Anyám tudomásul vette, és itt hagyott. Később apám is azt írta, hogy megérti elhatározásomat . . .

— Itt mennyit keresel?

— *Kétezerötszáz forint a fizetésem.* A Déliből minden hétvégén hazamegyek a nagymamához Karcagra. Az utazásom nem kerül pénzbe, a vonat gyorsan odaér, s a nagymama *kitűnően süt, főz, így jobbnál jobb falatokkal vár. Azt is tudja, hogy legjobban az ő töltött káposztáját szeretem.* Amerikában például ilyesmit soha nem ettem, mert ott jóformán minden étkezés szendvicsekből és hasonló készételekből áll . . .

— Anyagilag te segíted a nagymamát, vagy ő juttat neked egy kis „keresetkiegészítést"?

— Valójában az ő nyugdíjából és az én fizetésemből szűkösen kijönnénk, de *édesanyám is küld minden hónapban 100 dollárt.* Átmenetileg ez sokat számít, később azonban — adódjon bármi — enélkül is megleszünk. *Én most járok személypénztárosi tanfolyamra,* ami júniusban fejeződik be. Angol nyelvtudásomat azután az információban hasznosíthatom. A további előremenetel — a forgalmi szakvizsgák letétele és majd a tisztképző elvégzése — újabb lehetőségeket teremt a boldoguláshoz — mondta az Amerikát megjárt ifjú vasutas, jogos bizakodással.

Mindez csak tőle függ.

Kertész István

Vasúton Rákospalotára

A repce után jön a napraforgó

A Rákospalotai Növényolaj Gyárban feldolgozásra kerülő nyersanyag többsége vasúton érkezik *Rákospalota-Újpest* állomásra. A mezőgazdasági üzemek július 9-től augusztus 4-ig mintegy 300 kocsi repcemag szállítmányt küldtek Palotára. A vasutasok munkáját is dicséri, hogy a gyárban eddig egyperces üzemszünet sem volt a MÁV hibájából.

A további feladatokkal kapcsolatban *Császár József* állomásfőnök elmondta, hogy a szállítás neheze ezután következik. *Szeptember 3-án ugyanis a gyárban megkezdődött a napraforgó feldolgozása.* S mivel az állomásra érkező küldemények 75 százalékát ez az áru teszi ki, megkülönböztetett gonddal kell foglalkozni vele. Következésképpen az olajütőüzem részére — még más áru rovására is — biztosítani kell a zavartalan, folyamatos szállítást.

A gyár naponta 15-16 vagon napraforgómagot dolgoz fel. Az egyébként szűk állomásterületen tehát úgy kell az elegyet rendezni, hogy az érkező szállítmány időben, folyamatosan a gyárba juthasson. *Ezért a szokásos egy helyett két tartalékot állítottak be. Ezenkívül megerősítették a forróvonal-kapcsolatot a gyár és az állomás között.* Külön kell ügyelniük a napraforgóból nyert fő és melléktermékek időbeni továbbítására is.

Az eddigi előrejelzések szerint szeptemberben és októberben várható a legtöbb olajalapanyag, s ez idő alatt mintegy 850 kocsit kell fogadniuk a Rákospalota-Újpest állomás vasutasainak.

S. R.

Képzőművészeti kiállítás

Augusztus 16-án kiállítás nyílt *Deák István* vasutas amatőr képzőművész alkotásaiból a szolnoki vasutasok művelődési központjában. A tárlatot — amelyen 42 olajfestményt, illetve rézkarcot tekinthettek meg az érdeklődők — *Kiss Gyula*, a szolnoki Járműjavító Üzem szocialista brigádklubjának elnöke nyitotta meg.

Deák István a szolnoki járműjavító fizikai dolgozója volt, a közelmúltban vonult nyugdíjba, 1939-ben kezdett ismerkedni a festészettel. *Abanovák Vilmos* festőművész tanítványa volt. 1968-tól tagja a vasutas-szakszervezet Központi Képzőművészeti Iskolájának. Több mint egy évtizede vesz részt a hazai és a nemzetközi kiállításokon. A nyolc napig nyitva tartó kiállítást több százan tekintették meg.

Kiváló Vasutas

Székelyhidi Imre tolatásvezető huszonkét évvel ezelőtt, 18 évesen kezdte vasúti szolgálatát a békéscsabai állomásfőnökségen. A legnehezebb munkát választotta, kocsirendező volt. Sokat dolgozott, becsülettel, hivatásszeretettel és hamarosan tolatásvezető lett. Munkatársai elismerésük jeléül megválasztották a forgalmi részleg szakszervezeti főbizalmijának. 1975 óta tagja a pártnak, 1981-től a pártbizottságnak is. Kimagasló gazdasági-társadalmi tevékenységéért a 34. vasutasnapon Kiváló Vasutas kitüntetésben részesítették.

— *1981-től vagyok főbizalmi, s mondhatom, kezdetben bizony nehéz dolgom volt* — emlékezik. — A gazdasági vezetők véleményezésének jogát első ízben ez év márciusában gyakoroltuk. A bizalmiak jelenlétében véleményeztük az állomásfőnöknek és helyetteseinek egyéves munkáját. Nagy felelősség a véleményalkotás. Ennek súlyát akkor éreztük igazán, amikor le is kellett írni bírálatunkat.

A bizalmiak kezdetben nem látták fontosnak a véleménynyilvántartást, hiszen sokszor nem vették figyelembe azt a gazdasági vezetők. Most már természetes, hogy a bizalmiak egyetértése nélkül nem döntenek a forintok elosztásáról. Persze van még tennivaló. Nekem is sokat kell tanulni, figyelemmel kísérni az új rendeleteket, s a gazdasági munkához is jobban kell értenem . . .

Zacharidesz Jánosné

Felmentés, kinevezés



Az ünnepélyes esemény meghitt pillanatai (Laczkó Ildikó felvétele)

Szeptember 1-től személyi változás történt a MÁV Vezérigazgatóság vezető apparátusában. *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes — egészségi állapotára való tekintettel — nyugállományba való helyezését kérte. Augusztus 29-én — a MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen — *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató méltatta Gulyás János munkásságát, kimagasló vezetői tevékenységét, és érdemei elismerése mellett felmentette beosztásából. Egyidejűleg *Szemők Bélát*, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének titkárát kinevezte a MÁV vezérigazgató-helyettesévé.

Az ünnepélyes aktuson jelen volt *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Szemők Béla pályamunkásként kezdte munkaviszonyát a MÁV-nál, 1950-ben. Hamarosan a debreceni vasútigazgaztóságra helyezték, ahol különböző beosztásokban dolgozott. Szakmai és politikai felkészültsége, az igazgatóságon végzett eredményes munkája alapján 1968-ban áthelyezték a MÁV Vezérigazgatóságra, ahol többek között volt főelőadó, műszaki-gazdasági tanácsadó, 1977-től pedig a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályvezető helyettese.

A felszabadulástól kezdve bekapcsolódott a mozgalmi munkába. Számos ifjúsági és pártfunkcióban tevékenykedett. 1969 óta választott szakszervezeti tisztségviselő, 1976-tól pedig a MÁV Vezérigazgatóság Szakszervezeti Bizottságának elnöke volt. 1980. február 1-én a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének titkárává választották. Ebben a beosztásban vezérigazgató-helyettessé való kinevezéséig tevékenykedett. Eredményes munkásságát több kitüntetéssel — köztük Kiváló Vasutas, Szakszervezeti Munkáért arany fokozat — ismerték el.

Az épületek és a hidak gazdái

A MÁV szegedi épület- és hídfenntartó főnöksége a vasútigazgatóság egész területén végzi az épületek, hidak, közművek, épületgépészeti berendezések, jóléti létesítmények fenntartását, s gazdálkodik a vasúti lakásokkal. Ezt a munkát évi tervek alapján, meghatározott költségkeretek felhasználásával, 700 tagú kollektíva látja el. Hogy nem akárhogyan? Ezt a következő két eredmény is híven tükrözi: az 1983. évi célkitűzések teljesítése alapján az éhfek országos versenyében második helyen végeztek, az igazgatóság területén pedig kiérdemelték az *Élenjáró Szolgálati Hely* címet.

A sikerek mögött tervszerű, céltudatos munka húzódik meg. *Lantos Péter*, az éhf vezetője elmondotta, hogy a megalakulásuktól eltelt évek alatt egységesebb lett az irányítás, gazdaságosabbá vált a munkáltatás. Mindig jól összeegyeztették munkájukat az idegen kivitelezőkkel. A 12 építésvezetőség felnőtt a mai feladatokhoz. Lehetővé vált az is, hogy az egyes építésvezetőségek között átcsoportosítsák a munkákat, ezzel együtt a munkaerőt és a gépeket.

Munkájuk nagyobb részét az épületek fenntartása jelenti. Érthető, hiszen az épületek legtöbbje régi, elavult, megérett a felújításra. Az utóbbi években — így tavaly is — tervszerű megelőző karbantartás keretében fiatalodtak meg a felvételi épületek, a különböző vasúti munkahelyek és létesítmények, kívülről és belülről egyaránt. *Tavaly 15 nagyobb felvételi épület teljes tatarozása fejeződött be saját és idegen kivitelezésben.* A műemlékvédelem szempontjából pedig eredeti állapotuknak megfelelően újították fel többek között *Nagylak*, *Battonya* és *Apátfalva* állomásokat. Saját tervező csoportjuk is mindinkább szerepet kap e munkában.

Jelentős feladatot ad számukra a mintegy 1700 lakás fenntartása. Tavaly 58 lakás felújítását fejezték be, nagy részét komfortfokozat növelésével adták vissza a lakóknak. Jelenleg újabb 30 lakás felújításán szorgoskodnak. Az említetteken kívül még üzemi épületeket, szociális létesítményeket, műhelyeket, vízházakat, áruraktárakat, váltóőrhelyeket és rakodópontokat, szám szerint 50 épületet javítottak.

Szorgalmazták az elavult közműhálózat, víz- és csatornarendszer tervszerű cserélését. Kazánházak gépészeti berendezéseinek felújítására, fűtés korszerűsítésére 3 millió forintot meghaladó összeget használtak fel.

Az épületek, a közművek fenntartása mellett a hidak adták a legtöbb munkát. Annál is inkább, *mivel a Dunán, a Tiszán, a Maroson és a Körösökön összesen 15 folyami híd, közel ezer beton és vasbeton műtárgy és jó néhány felüljáró tartozik hozzájuk.* A sok híd sok munkát ad a hidász építésvezetőségnek, amely 20-30 fővel dolgozik, de ha dupla létszámuk lenne, azoknak is tudnának munkát adni. Ezért, főleg a nagyobb hidakon idegen kivitelezőkkel is dolgoztatnak. Egyébként tavaly a saját és idegen kivitelezésben 13 ezer 650 négyzetméter hídfelület korrózióvédelmét, mázolását végezték el. Munkájukat nehezíti, hogy a folyami hidak közül négy közös vasúti-közúti híd, amelyek egyúttal a legnagyobb forgalmúak is. E hidakon végzett munkáknál figyelemmel kell lenniük a közútra is, vagyis a forgalom fenntartása mellett kell dolgozniuk.

Lantos Péter elmondotta még, hogy a megnövekedett feladatokhoz sajnos nem áll elegendő munkáskéz rendelkezésre. Igaz, az elmúlt évben 37-tel sikerült a létszámukat növelni, de még így is 60-80 szakember kellene, főleg az ács, a burkoló, a bádogos és a betonszerelő szakmunkákban. A létszám megtartása érdekében a lehetőségükhöz mérten a munkahelyekhez közeli munkákat végeznek, ezzel is biztosítják dolgozóik naponkénti hazajárását. A dolgozók szociális helyzetének javítása érdekében három építésvezetőségükön műhelyeket, raktárakat, fürdőket és öltözőket újítottak fel, központi fűtést szereltek be, több helyen a dolgozók közreműködésével. A nehéz fizikai munka könnyítése érdekében pedig másfél millió forint értékben magasépítőipari gépeket (betonkeverő, parkettacsiszoló, festékszóró stb.) szereztek be.

Gellért József

Hol vonat csak ritkán jár

BERZENCEI BERZENKEDÉS

A Barcs—Gyékényes közötti vonalon található *Berzence*, a mintegy 4000 lakosú település. Állomásának felvételi épületét nemrég újravakolták. Az előző tatarozásra az idősebb vasutasok sem emlékeznek. Az épület 1868-ban létesült, a Déli Vasút III. osztályú nagyságrendjébe sorolva, azzal az „érdekesség"-gel, hogy — Berzence környéke hercegi uradalom lévén — itt külön hercegi várótermet is kialakítottak.

A vágányokon túl még szembetűnőek a februári szélvihar nyomai: ameddig a tekintet elér, valamennyi telefonoszlop a földön hever. A telefonokat ideiglenes kábelekkel üzemeltetik.

Uránics Ferenc állomásfőnöktől először a személyforgalomról kérek tájékoztatást.

— Szolgálatilag hozzánk tartozik *Perdócmajor* megállóhely is. Az átlagbevételeink azonban még ezzel együtt sem érik el a havi ötvenezer forintot, ami talán érzékelteti, hogy nem tartozunk a legnagyobb forgalmú állomások közé. A két közlekedési vállalat vetélkedéséből errefelé egyértelműen *a VOLÁN került ki győztesen.* Az ő járataik zsúfoltan közlekednek, ebben azonban szerepet játszik a kedvezőtlen vonatforgalom is.

Nézzük a menetrendet. Akik Barcs felé utaznának, reggel két vonat közül választhatnak. Az egyik háromkor, a másik öt után pár perccel indul. Aztán már csak fél tizenkettőkor, délután 4 óra 8 perckor és este nyolckor adódik alkalom a vonatra szállásra. A másik irányba. Nagykanizsa felé sem sokkal jobb a helyzet. Aki itt vendégként leszáll, egyhamar nem utazhat tovább. A vasutasok szerint legalább a reggeli váltási időben közlekedhetne egy vonat, akár szolgálati jelleggel is, mert így a MÁV-dolgozók nagy része — hiába a szabadjegy — autóbuszra kényszerül.

Az igazsághoz még hozzátartozik, hogy az egyetlen közeli város, mint bevásárlóközpont, *Nagyatád*, vasúton csak óriási kerülővel, mind időben, mind pedig menetdíjban mintegy háromszoros befektetéssel érhető el, az autóbuszhoz viszonyítva.

— Úgy tudom, a közelben határátkelőhely is van.

— Valóban, a jugoszláviai Gola felől érkeznek a kishatárforgalomban átlátogatók. Idáig busszal jönnek, innen pedig vonaton utaznak tovább. De nagy jelentősége ennek sincs.

— Áruszállítás?

— Berzencén — a körzetesítések idején — *két és fél évig szünetelt a teherforgalom.* Csak 1982 júliusában kezdődött meg ismét. Azóta kavicsbánya nyílt, a jövőben műtrágyabázist akarnak a környékre telepíteni. A tároló az állomás mellett lesz, *a mintegy 1964 négyzetméter rakteret már lebetonozták.* A statisztika lassú áruforgalmi növekedést mutat. *A tavalyi föladásunk például már megközelítette a negyvenezer tonnát.* Lehetne ez több is, azonban még mindig sok áru megy el közúton, méghozzá olyan nagy távolságokra is, mint Tiszaföldvár. *Gyorsabb elegytovábbítással meg lehetne nyerni a szállítatókat.* Nálunk például 21 órát tartózkodik egy rakott kocsi, mivel nincs előbb vonat, amibe be lehetne sorozni. Talán a két tolatás közötti MT-menettel ez a probléma is megoldódna.

Gerecsei Zoltán

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (5.)

A tanácskozások általános tapasztalatai

A munkaviszonnyal összefüggő alapvető kérdéseket magas szintű jogszabályok, az országgyűlés által alkotott törvény, az Elnöki Tanács által hozott törvényerejű rendelet szabályozza. Ezek végrehajtására a Minisztertanács rendeletet vagy határozatot, a miniszter pedig rendeletet és utasítást ad ki. Mindezeket gyűjtőnéven jogszabályoknak nevezzük.

Vállalati szinten a felsorolt jogszabályok végrehajtási szabályait a kollektív szerződés tartalmazza. Megkülönböztetésül, a kollektív szerződést nem jogszabálynak, hanem munkaviszonyra vonatkozó szabálynak nevezzük. Abban megegyezik a jogszabállyal, hogy normatív szabályokat tartalmaz. Ez azt jelenti, hogy a munkáltatóra és a dolgozókra egyaránt kötelező, végrehajtása állami úton *(munkaügyi döntőbizottság, munkaügyi bíróság)* kikényszeríthető.

A jogszabályokat ismertetni kell

Az egységes végrehajtás szempontjából fontos, hogy az érdekeltek ismerjék az említett szabályokat. A tanácskozásokon többen felvetették, hogy a dolgozókkal nem minden szolgálati főnökségnél ismertetik az őket érintő munkaügyi szabályokat. A munkaviszonyra vonatkozó kérdéseket szabályozó jogszabályokat — amelyek a *Magyar Közlönyben*, a *Munkaügyi Közlönyben* kihirdetésre kerülnek — a *MÁV Értesítőben* is közzéteszik, így valamennyi szolgálati főnökségnél megtalálható. A szolgálati vezetőnek módot kell találnia arra, hogy a legfontosabb jogszabályokat — mely a dolgozók jogait és kötelességeit érinti — ismertesse.

A MÁV Kollektív Szerződés is kihirdetésre kerül a MÁV Értesítőben. Ezen kívül fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a kollektív szerződésekről szóló 20/1979. (XII. 1.) MÜM sz. rendelet 4. §-ának értelmében a munkáltató köteles gondoskodni arról, hogy az a dolgozók számára könnyen hozzáférhető helyen legyen elhelyezve, és az elhelyezésre vonatkozó tájékoztatást is kifüggesszék. Ez azt jelenti, hogy a szolgálati főnökségnél minden dolgozónak tudnia kell, hogy a kollektív szerződés hol található, és abba bármikor betekinthet, tanulmányozhatja az őt érdeklő kérdéseket. A dolgozók részéről tehát jogos az a kívánság, hogy a munkaügyi szabályok ismertetését és a kollektív szerződés kifüggesztését minden szolgálati főnökségnél helyileg oldják meg.

A tanácskozásokon néhány munkaügyi döntőbizottság működését illetően bírálat hangzott el, *többen szóvá tették a munkaügyi viták késedelmes intézését.* A munkaügyi viták zavartalan intézése érdekében a MÁV-nál minden olyan szolgálati főnökségnél, ahol szakszervezeti bizottság működik, munkaügyi döntőbizottságot kellett választani.

Alapállás, hogy munkaügyi viták lehetőleg ne alakuljanak ki. Ha mégis keletkezik vita a munkáltató és a dolgozó között, akkor arra kell törekedni, hogy az szolgálati úton rendeződjön. Amennyiben ez nem sikerül, a vita elbírálására a dolgozó szolgálati főnökségénél szervezett munkaügyi döntőbizottság illetékes.

A munkáltató és a dolgozó nézeteltérése nem minden esetben minősül munkaügyi vitának. *Munkaügyi vita alatt az olyan jogvitát értjük, amely a munkaviszonyból keletkezik, és a munkaviszonyból eredő jogokkal és kötelezettségekkel áll összefüggésben.* Ha a dolgozó valamely jogosultságának megadását a munkáltató mérlegelési jogkörében döntheti el, a jogosultság megtagadása miatt munkaügyi vita nem indítható, kivéve, ha jogszabály megengedi. Ilyen például a dolgozóra irányadó kártételen belül való kármegállapítás, káremelés és a jutalmazás.

Mérlegelési jogkörben dönt a munkáltató abban a kérdésben is, hogy a dolgozó másodállásban, a főállású munkaidejét érintő munkavégzésére irányuló egyéb jogviszonyban történő foglalkoztatását engedélyezi-e vagy sem. A mellékfoglalkozás bejelentését is mérlegelési jogkörben bírálja el. E kérdésekben hozott munkáltatói döntéssel szemben *munkaügyi vita nem indítható.*

Jó, ha tudjuk

A munkaügyi döntőbizottság eljárása *kérelem alapján indul meg.* A kérelem írásban vagy akár szóban is előterjeszthető. Az írásbeli kérelmet két példányban kell a döntőbizottságnak megküldeni. Egyik példányt az ellenfélnek küldik meg, hogy kellően felkészülhessen. Ha a kérelmet szóban terjesztik elő, jegyzőkönyvbe kell foglalni, melyet a kérelmezővel alá kell íratni, és egy példányt neki kell átadni, egy példány marad a döntőbizottságnál, egyet pedig megküldenek a munkáltatónak. A munkaviszonyból eredő igény három év alatt évül el. A bűncselekménnyel okozott kárért fennálló felelősség öt év alatt, ha pedig a büntető eljárásra meghatározott elévülési idő annál hosszabb, ennek megfelelő idő alatt évül el. Az elévülési idő akkor kezdődik, amikor a követelés esedékessé válik.

Fontos tudni, hogy egyes jogorvoslati jellegű kérelmek előterjesztésére a jogszabály tizenöt napos határidőt állapít meg. Ezek a következők: *a munkáltató egyoldalú intézkedésénél végrehajtott tényleges munkaszerződés — módosítás (ismeretes, hogy a Munka Törvénykönyve 24. §-ának értelmében a munkáltató és a dolgozó a munkaszerződést csak közös megegyezéssel módosíthatja), a munkaviszony megszüntetése, a fegyelmi határozat, a fegyelmi eljárás mellőzésével büntetést kiszabó határozat, a munkáltatói figyelmeztetés, a kártérítési határozat, a leltárhiány megfizetésére, tévesen kifizetett munkabér visszafizetésére kötelező munkáltatói határozat.*

Ez, a viszonylag rövid határidő azért van, mert a felsorolt kérdésekben a jogbizonytalanság hosszú időn át nem tartható fenn, a dolgozó jogi helyzetét közvetlenül érinti, írásbeli határozatot kap a dolgozó, melyben a jogorvoslati lehetőségről tájékoztatják.

Lényeges kérdés a jogorvoslati kérelem elintézésének határideje. A tanácskozásokon ezzel kapcsolatban elég sok kifogás hangzott el. Ennél két határidőre kell ügyelnie az MDB-elnöknek: egyik, hogy a munkaügyi vita a kérelem előterjesztésétől számított nyolc napon belül lezárható legyen, a másik, hogy a felek és képviselőik, valamint az esetleges tanú, szakértő pedig az idézést vagy értesítést a tárgyalás előtt legalább 48 órával korábban megkapja.

Megszívlelendő tanulságok

A munkaügyi döntőbizottságok többsége eleget tesz az előírásoknak. Akad azonban olyan is, amelynél felhalmozódtak az elintézetlen ügyek.

Kérdésként hangzott el, hogy milyen felelősség terheli a munkaügyi döntőbizottságot, illetőleg a tisztségviselőit. A döntőbizottság I. az őt megválasztó szervnek (szakszervezeti taggyűlés) tartozik felelősséggel. *Ha kötelezettségeit hanyagul látja vagy tisztségére méltatlanná vált, sor kerülhet visszahívására.* Egyidejűleg gondoskodni kell a pótlásáról is, hogy az ügymenet zavartalan legyen.

A tanulságok közé tartozik az is, hogy a tanácskozásokat alaposabban kell előkészíteni. Gyakori volt, hogy a dolgozók a helyben megválaszolható kérdésekre sem kaptak kielégítő választ. Ez egyértelműen a felkészülés hiányosságaira vezethető vissza. A jövőben erre nagyobb gondot kell fordítani.

Ugyancsak a felkészüléshez tartozik az írásos anyag terjesztése és ismertetése a dolgozók körében. Jogszabály írja elő, hogy az írásos anyag tanulmányozására legalább nyolc napot kell biztosítani a dolgozóknak. Ebben nagy szerepük van a szakszervezeti bizalmiaknak is.

Dr. Garabon Sándor

Vége

A szuper-operátor

A sci-fi irodalomba illő foglalkozása van a pécsi igazgatóság számítóközpontjában dolgozó *Gál Rózsa* csoportvezetőnek. Szuperoperátor. Mielőtt megmagyarázná, mit jelent ez, a pályakezdésről beszél.

— Kereskedelmi szakmát tanultam, de később a számítástechnika területén helyezkedtem el. Hamarosan lyukszalagos gépeken dolgoztam a vasútnál. 1982-ben a Szakma ifjú mestere lettem. A MERA számítógéppel kéthetes tanfolyamon ismerkedtem meg. A lengyel gyártmányú központi számítóegységen tolmács segítségével gyakoroltunk. Egy évvel ezelőtt az igazgatóság is kapott ilyen típusú gépet, s akkor helyeztek operátornak ehhez a SUPER-hez. Innen ered a szuperoperátor elnevezés.

— Beszéljen a munkájáról.

— *A számítóközpontban folyamatos a szolgálat, csak én dolgozom állandó nappalosként.* Az irodákban lévő terminálok a MERA-hoz vannak csatlakoztatva. A gépet a műszakiak, a programozók, az adatközlők és az operátorok szolgálják ki. Az utóbbiak végzik a feldolgozást és a mentést.

— Mit jelent a mentés?

— A terminálokból kapott adatok először lemezekre íródnak, amelyeken ötmillió jel fér el. A gép tároló egysége korlátozott, ezért mentéskor a lemezeken lévő jeleket mágneses szalagokra visszük át és ott tároljuk tovább. Ha az adatokra ismét szükség lesz később, a szalagról „visszatöltjük" a lemezre, mert csak arról vetíthető ki a terminálok képernyőjére.

— Mit tud a MERA?

— Nagy segítséget ad a könyveléshez, a bérszámfejtéshez és általában az adatfeldolgozáshoz. *A MERA néhány perc alatt végzi el egy dolgozó napi munkáját.* A napi üzemviteli jelentéshez összesítést készít, lakásnyilvántartást, baleseti helyzetet értékel. Harmincötféle munkafolyamathoz ad pontos és gyors információt. Számítógépek nélkül már nehéz lenne elképzelni a jövőt . . .

(Klenczné)

Nehéz napok várnak a vasútra

(Folytatás az 1. oldalról.)

Ezután a vezérigazgató-helyettes azokról az intézkedésekről beszélt, amelyeket a MÁV az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében tesz. A szervezési intézkedések közül kiemelte a forgalmi és kereskedelmi feladatok ellátásához szükséges létszám, elsősorban a forgalmi utazó, és a mozdonyszemélyzet biztosításának szükségességét.

Az őszi áruszállítási csúcs időszakában szinte mindig okoznak kisebb-nagyobb feszültséget a teherkocsi-kiállítási problémák. A kocsihiány legtöbbször nem abszolút hiányként jelentkezik, hanem bizonyos kocsitípusokra vonatkozó igényeket nem, vagy csak részben tud a vasút teljesíteni. Legtöbb kritika a fedett kocsik kiállításának késedelme, illetve elmaradása miatt éri a vasutat.

A nyitott kocsikkal való gazdálkodást jól segíti, hogy a cukorrépa-fordakocsik, illetve -fordavonatok hatékonysága kiemelkedő, amit a rendkívül gyors kocsiforduló-idő segít elő.

A teherkocsikkal való gazdálkodás hatékonyabbá tétele érdekében a vasút céljai, feladatai közül érdemes néhányat kiemelni.

Gondoskodni kell arról, hogy a lakossági építkezésekhez még az ez évben szükséges építési anyagokat szeptember 30-ig az ÉVM által kijelölt berakóhelyekről a TÜZÉP, illetve az ÁFÉSZ telepeire szállítsák.

Ennek célja, hogy a IV. negyedévi feladatokat e szállítások lényeges mértékben már ne növeljék.

A vasúti fuvareszköz-kapacitás lehető legjobb biztosítása érdekében *szeptember 20. és december 30. közötti időszakra* valamennyi RIV- és PPV-tagvasútnál érvényesíteni kell a MÁV-teherkocsik gyorsított hazaküldésének igényét a felemelt kocsibérek egyidejű alkalmazása mellett.

A legnagyobb volument képező gabona- és cukorrépaszállítást kiemelten kell szervezni, és erre a célra a kocsiellátásban elsődlegességet kell biztosítani. A cukorrépa-szállítás mintegy 70 százalékát az idén is fordarendszerben bonyolítják le.

Folyamatos feladatot jelent a vasútnak az élőállat- és húsfuvarozás; ennek naprakészségét *(más szállítási feladatok rovására is)* biztosítani kell. Az élőállat-forgalom nagy része a Szovjetunióba irányul. Az 1973-ban bevezetett „élővonat" jelenleg is pontosan, gyorsan, megbízhatóan közlekedik. Más viszonylatokban az élőállat-szállítást a belföldi és nemzetközi gyorstehervonat-rendszerre alapozva szervezik.

A mezőgazdasági gépek, berendezések, valamint erőgépek fuvarozásához többnyire nyitott pőrekocsikat, KS-, RS-kocsikat kell kiállítani. Az igények és kapacitás közötti különbség ezeknél a típusú kocsiknál okoz talán a legtöbb feszültséget, amit körültekintőbb munkával helyettesítő kocsitípusok ajánlásával kell feloldani.

Az exportigények lehetőleg naprakész kielégítése érdekében a kocsik biztosításának operatív irányítására és ellenőrzésére a vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályán, valamint az igazgatóságok kereskedelmi és szállítási osztályaiban. *októbertől exportfelelősök tevékenykednek.*

A kocsik javításánál azok kifogástalan állapotának biztosítása a cél, ezért a műhelyekből többnyire „exportvizsgált" megjelöléssel kell kiadni a nemzetközi forgalomra alkalmas kocsikat.

Az összhálózati és a belső, valamint a nemzetközi kocsikiegyenlítési feladatokat olyan nagyságrendben kell kialakítani, hogy az őszi és évvégi szállítási feladatok megoldása mellett biztosítva legyen a záhonyi átrakásokhoz szükséges üres kocsik mennyisége, továbbá az OPW nemzetközi kiegyenlítési feladatok ellátása és az indokolatlanul magas OPW-kocsitúllépés elkerülése a hálózatunkon.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása nemcsak vasúti, hanem népgazdasági érdek is. Eredményes teljesítéséhez *a fuvaroztató partnerektől azt kéri a MÁV, hogy kocsiigényléseik legyenek reálisak,* mert a saját érdekek biztosítását célzó túligénylések nem kívánatos feszültséget, adott esetben mindenkire hátrányos intézkedést eredményeznek. A rakodásokat folyamatosan, a hétközi-hétvégi egyenlőtlenségek megszüntetésére törekedve, *késedelem nélkül végezzék, és az idegen kocsikat megkülönböztetett figyelemmel kezeljék.*

Az igények kielégítése érdekében szükséges, hogy a külkereskedelmi vállalatok és az exportjoggal felruházott termelőüzemek részletes havi fuvarozási ütemterveket dolgozzanak ki, és azokat adják át az illetékes MÁV-szerveknek, *(állomások, körzeti üzemfőnökségek, igazgatóságok részére).* Ezekben az ütemtervekben lehetőség szerint már tüntessék fel azokat az árukat, amelyek a tárcák tájékoztatójában még nem szerepelnek, lehetőleg a mennyiség és a viszonylat pontos megjelölésével. Ha lehet kerüljék el a múlt év decemberére jellemző, *mintegy 20 napos exportteljesítési „csúcsot".* Az lenne jó, ha október—november hónapokban is ugyanolyan szintű exportszállítás jelentkezne, mint decemberben.

A MÁV ez évben is meghirdette az őszi forgalmi munkaversenyt. A fő célkitűzések a következők:

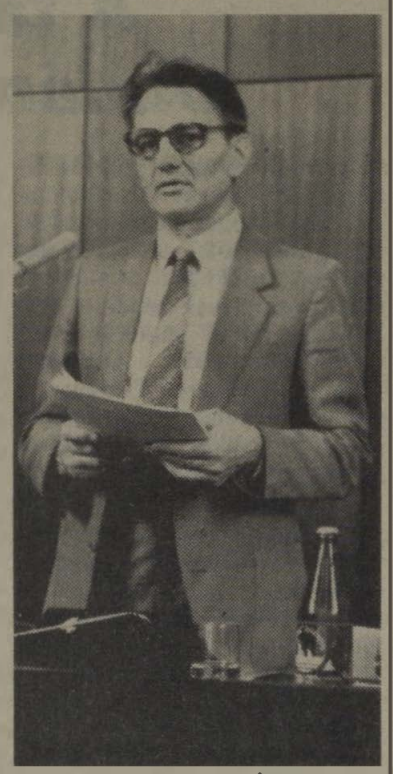
— *Az elszállítandó árutonnaterv túlteljesítése a dolgozó teherkocsipark csökkentése mellett;*

— *a szállításhoz szükséges korszerű vonóerő biztosítása;*

— *az OPW-viszonylatban szükséges teherkocsi-kiegyenlítés végrehajtása, Záhony kocsiellátásának biztosítása;*

— *a MÁV Volán komplexbrigádok is gyorsíthatják a kocsik kezelését, a rakodást, és ezzel csökkenthető a kocsik állomási tartózkodási ideje.*

— Az őszi forgalom sikere alapvetően politikai és társadalmi érdek. A siker előfeltétele az ipar, a kereskedelem, a mezőgazdaság és a közlekedés sokoldalú együttműködése. *Olyan munkakapcsolat kialakítására van szükség, amelyben mindenki tudja és érzi saját felelősségét.* Ezen felül azonban feltétlen szükség van a minisztériumok, az országos főhatóságok, a megyei szállítási bizottságok és az érdekelt fuvaroztató vállalatok, üzemek hatékony segítségére is. Csak közös erőfeszítéssel, összehangolt munkával biztosíthatjuk az őszi forgalom sikerét — fejezte be vitaindító tájékoztatóját a vezérigazgató-helyettes.



Mészáros András vezérigazgató-helyettes ismerteti a közös feladatokat

A vitában tizennégyen kértek szót, köztük *dr. Ivány Árpád,* a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője. Rámutatott, hogy a szállítási nehézségek leküzdésére kormányintézkedések is történtek, mégsem sikerült az első félévben előnyt szerezni. Emiatt az év hátralevő hónapjaiban erőteljes felfutással kell számolni. A tárcaközi bizottság a fuvarozandó árukat illetően sorrendet ír elő. Kérte a fuvaroztatókat. hogy folyamatosabban rakodjanak, és mindig reális kocsiigényt jelentsenek be, mert a vasútnak nem áll több vagon rendelkezésére.

A fuvaroztató vállalatok felszólaló képviselői, szinte kivétel nélkül az együttműködés javítása mellett foglaltak állást.

Az elhangzottakra Mészáros András válaszolt, majd dr. Bajusz Rezső zárszavával ért véget a tanácskozás.

(visi)



A tanácskozás résztvevői
(Laczkó Ildikó felvétele)

A főváros éléskamrája

A Nagyvásártelepen késik az őszi csúcsforgalom

Ilyen tájt, szeptember elején, szinte egyik napról a másikra kezdődik az őszi csúcsforgalom a budapesti Nagyvásártelepen. Régebben napi hatvan-hetven vagon áru is érkezett a főváros ellátásáról gondoskodó Budapesti Zöldért Vállalat címére. Az idén lassabban, fokozatosabban indult a szezon, érződött, hogy a mezőgazdaság két-három hetes csúszásban van az időjárás miatt. Később érik minden.

Kurucz József, a Nagycsarnokban levő MÁV-kirendeltség vezetője augusztus végén még arról panaszkodott, hogy nagy a pangás, naponta csak 6—10 vagon érkezik. Akkor készültek a dinnye exportjára, amikor más években már a burgonyaszállítmányokat fogadták.

A kirendeltség a Soroksári út állomáshoz tartozik, s az a feladata, hogy a Zöldért Vállalat részére érkező küldeményeket rendben kiszolgáltassa. Érkezéskor elvégzik a darabszámlálást, meg kell állapítaniuk a törést, a hiányt; ehhez a Zöldértnek is anyagi érdekei fűződnek. Feladáskor ugyancsak megszámolják a darabárut, átveszik a göngyöleget, s fuvarlevélen igazolják ezt. Általában négyen-öten végzik ezt a munkát, de ha szükséges, erősítést kérnek. Itt aztán tényleg nem állhatnak sokáig a kocsik, hisz' rendszerint romlékony, értékes termékek sorsáról kell gondoskodniuk. Igaz, jön konzerv is, az ország szinte valamennyi konzervgyárából, de a fő feladat mégiscsak az, hogy az almát, körtét, káposztát és burgonyát télire betárolhassák a Nagyvásártelepen.

Ehhez 13 vágány áll rendelkezésükre. A hajnali órákban beállítják a kocsikat, átadják az árut a Zöldért képviselőjének, aztán jöhet a villásemelő targoncák hada, hogy raktárba hordják a sok ezer tonna zöldséget, gyümölcsöt. Kurucz József szerint jó a kapcsolatuk a zöldért-esekkel, s csak igen ritkán adódik nézeteltérés. Azokat is igyekeznek nyomban rendezni, nem hagyják elmérgesedni a bajokat.

Polgár József, a Zöldért rakodási osztályának vezetője megerősíti az együttműködésről szóló véleményt:

— Azt kell mondanom, a MÁV dolgozóival nagyon jó baráti és munkakapcsolatunk van, s csak így lehet eredményes az ő munkájuk is, a miénk is. Néha akadnak vitás kérdések a vagonállás ügyében, vagy ha késik a reggeli betolatás, ám amikor napi negyven vagon érkezik, az őszi csúcsban, ez aligha kerülhető el.

A Soroksári út állomáson minden tavasszal megtartják azt a munkaértekezletet, amelyre meghívják a legfontosabb szállíttatókat, s egyeztetik: *körülbelül hány vagon árut várnak abban az évben, s milyen időszakban?* A MÁV Vezérigazgatóság részéről pedig értékelik az előző év eredményeit, s nem hallgatják el a nehézségeket sem. Minthogy nagyjából mindkét fél ismeri az év végéig rá váró munkát, könnyebb a felkészülés is, kevesebb a nem várt akadály.

A Zöldért egy 37 tagú rakodási osztály segítségével gondoskodik az áru fogadásáról. Igyekeznek gyorsan kiüríteni a kocsikat, telnek is a tárolók szépen. Ottjártunkkor *Binder Vilmos* munkavezető újságolta:

— Ma megjött az első négy vagon burgonya, ezzel megkezdődött a főszezon. A 25 kilós és 45 kilós zsákokat egyaránt hordjuk a Nagycsarnokba is, árusításra, és a burgonyakombinátba téli tárolásra. Az alma még várat magára, eddig csak nyári almákat kaptunk.

Emellett, persze, folyamatosan érkezik a többi áruféleség is: egy vagon Radaberger sör az NDK-ból, tíz vagon citrom bértárolásra, aztán bor, pezsgő, rizs, lencse és sárgaborsó. Felsorolni is sok lenne, hányféle áruból milyen mennyiség jön Budapest éléstárába.

Mondják, az utóbbi öt évben érezhetően visszaszorult a vasúti szállítás, a közúti ellenében. Gazdaságosabb is voltaképpen, ha a káposztaföld szélén felrakják a teherautóra a termést, s aztán — átrakodás nélkül —, odavihetik az elárusítóhelyre. *Ám ez csak 100 kilométeres körzetben kifizetődő.* Ha sokat is fuvaroznak — nem a Volán, a magán-teherautósok —, mégsem lehet övék a meghatározó szerep.

A vasút olcsóbb, s nagy tömegű áru esetében nélkülözhetetlen, ezért a jövőben is múlhatatlanul szükség lesz rá. Nélküle aligha lehetne megoldani a főváros zöldség-gyümölcs ellátását.

P. J.

Délben és este

Csenget a pincér az Orient expresszen

Az *Orient expressz* naponta közlekedik Budapest Keleti pályaudvar és a bécsi Westbanhof között. Ezen a járaton az Utasellátó új típusú étkezőkocsijában jól képzett személyzet biztosítja az ebédet és a vacsorát.

A vendégek szívesen veszik igénybe a vállalat kultúrált szolgáltatását. A magyaros konyha kitűnő ízei és a tájjellegű borok zamata emlékezetes marad a fogyasztóknak. Az idegenforgalmi propaganda egyik hathatós eszköze az ilyen szolgáltatás.

A forgalom további emelésének érdekében *Háber Tamás* főpincér és brigádja elhatározták, hogy a múltban jól bevált vendégtoborzás egyik formáját ismét feleleventik. Ennek érdekében beszereztek egy kézi csengőt. A két étkezési főidényben a főpincér, illetve a brigád valamelyik tagja a vonat osztálykocsijain végigjárva, a folyosón csengetéssel hívja fel az utasok figyelmét az étkezőkocsi szolgáltatásaira.

Dérgely Vilmos

Negyven éve történt

„Rád kerül a sor, virágos Hatvan"

A hatvani rendező-pályaudvaron egyre nehezebbé vált a szolgálat — különösen éjjel —, de nem a sok munka miatt. Az április óta ismétlődő bombázások ugyanis több budapesti pályaudvar forgalmát megbénították, ennél fogva az elegymozgás az egész országban meglassult. Szeptemberben már rendszeressé vált, hogy huszonnégy óránként alig 4-5 tehervonat hagyhatta el Hatvan-rendezőt, de az elindított vonatok közül nem mindegyik jutott el a célállomásig.

Turától Rákosig a vonal állomásai zsúfolásig voltak feloszlatott eleggyel. Ezért tehervonatot csak az Andrássy úton székelő *Igazgatóság* 8. forgalmi főosztálya külön engedélyével indíthatunk Budapest felé. Hatvanban egyébként annyiból szerencsénk volt, hogy a német katonai szállítmányok elkerülték a rendezőt. Azok a vonatok a személypályaudvaron cseréltek mozdonyt, vagy ott vettek vizet.

1944. szeptember 19-én, kedden este én következtem forgalmi szolgálattevőnek. A szolgálat előtti állomásbejárás közben az V. számú őrhelyen találkoztam Kovács kocsimesterrel, akit gyors beszéde miatt *Brimbramnak* hívtunk. Ő is éppen beírt a térfelvigyázó naplójába, miközben így szólt:

— Az éjjel megint se nem alszunk, se nem dolgozunk nyugodtan . . .

Ezzel nemcsak arra célzott, hogy a rendező hét fogadóvágányán olyan feldolgozatlan vonatok sorakoznak, amelyeket még mi fogadtunk be az előző szolgálatunkban, hanem azt is kifejezte, hogy érzésünk szerint a bombázásokat Hatvan sem fogja elkerülni. Szóval félt már ettől nálunk is mindenki.

Azokban a napokban az egyik vonatkísérő, akit látásból ismertem, egy röpcédulát adott kézről kézre. Azt mondta, hogy a sínek között találta, s ez állt rajta: *„Rád kerül a sor, virágos Hatvan!"*

Távirászom, a Turáról bejáró Szilágyi Pista — *Petyó* — megjegyezte: — Az biztos, hogy a jenkik egyszer a mi városunkat se fogják kihagyni.

Kétségtelen, hogy szeptemberben megszaporodtak az ellenséges gépek zavaró repülései. Éjjel 22 és 23 óra között Hatvanban is gyakran felvisított a légiveszélyt, majd légiriadót jelző sziréna. Olyankor minden munka megállt. A rendezőben dolgozóknak a riasztásra a föld alá épített vasbeton óvóhelyre kellett volna levonulni. Oda azonban a vasutasok közül senki sem bújt be. Inkább a pályaudvart körülvevő szántóföldekre szaladtunk, minél távolabb a vágánydktól. Onnan figyeltük a fölöttünk borzalmas dübörgéssel elhúzó angol-amerikai bombázógépeket, a Liberátorokat. A távoli égbolton játszódó éjszakai színjáték többnyire csak néhány percig tartott. Láttuk, amint a nyugati látóhatár Pest irányában megvilágosodott, s kisvártatva mindannyiszor hallottuk a fővárosra hulló bombák robbanásának tompa dübörgését.

Ha nem volt légiveszély, a gurítói szolgálat akkor is rendkívül nehézkesen zajlott. A jelzőkre, jelzőeszközökre, váltójelzőkre, a közlekedő és a tolatómozdonyok lámpáira, zárjelzőkre *elsötétítő rácsokat* kellett felszerelni. Ezek a fényszűrő lemezek annyira takarták a fényforrásokat, hogy azokat biztonságosan észlelni csak néhány méterről lehetett. A gurítódombról leeresztett kocsisor első vagonjának homlokfalára akasztott, négyszög alakú, foszforeszkáló lapok nem segítették a guruló kocsik jobb észrevehetőségét. *Nem volt fény, amit visszatükrözzenek.* Az Igazgatóság 8. forgalmi főosztályának vezetője mégis a helyszínen állapította meg annak „korszakalkotó" előnyét. Ez az intézkedés is egyike volt azoknak, melyekkel a felsőbbség minden áron ellensúlyozni akarta a légitámadásokkal előidézett közlekedési zavarokat.

A fűtőházban 4-5 mozdony — teljes gőznyomás alatt — állandó készenlétben várakozott, hogy légiveszély esetén Tura, Lőrinci vagy Hort-Csány irányában a nyílt vonalra menekítsék a félmeleg vagy hidegre szerelt többi gőzös. A mozdonyok zöme 424-es sorozatú volt, valamint 325-ös aszódi tológépek, továbbá 324, 327 és 328-asok, ezenkívül néhány 326-os és 377-es sorozatú. Voltak 520-as ötcsatlósak is, amelyeken általában *német mozdonyvezetők* szolgáltak, akiket vállalkozó magyar családok fogadtak be kvártélyra „jó pénzért".

Ezen az éjszakán azonban elkerülték Hatvant a repülőgépek, és viszonylagos nyugalomban dolgoztunk. Hajnali öt óra tájban utolsónak tudtam fogadni a 479-es tehervonatot, de csak olyan formában, hogy a szabad első vágányon át felhúzattam a gurítódombra. Ott azonban a miskolci 424-es gép mozdonyvezetője leszórta a tüzet, tekintettel több napos szolgálatára, és elhagyta a mozdonyt fűtőjével együtt. A vonat után az egyetlen szabadon maradt első vágányra bejárattam a személypályaudvarról egy 40 kocsiból álló átállítós menetet. E mozgás után a rendezőben megdermedt az élet, mivel a vágányokon „határtól határig" álltak a kocsik. Szám szerint 716 vagon. *Ezzel a vágányhelyzettel adtam át a szolgálatot 1944. szeptember 20-án reggel a felváltómnak.*

Arcok közelről

A vonatvezető

Az ébresztőóra éjszaka fél kettőkor csörren meg, s űzi el az álmot a szőke fiatalasszony szeméből. *Takács Edit* riadtan kap az óra rögzítő gombja után, majd felkattintja az asztali lámpát. Rápillant alvó kislányára. Szerencsére nem ébredt fel a zajra. A fiatalasszony gyorsan készülődik, mert egy óra múlva jelentkeznie kell a mohácsi szolgálattevőnél szolgálatra. *Szilvia,* nyolcéves kislánya majd fél hétkor kel. A szomszédban lakó keresztmama indítja az iskolába. Délután leckét tanul, játszik, vacsorázik és lefekszik. Nélküle alszik el, mert az édesanyja csak éjfélre ér haza. De holnap reggel már jó lesz — gondolja *Edit* —, együtt ébredünk, és kettesben töltjük a délutánt is.

Hangtalanul csukta be maga mögött az ajtót.

Az állomáson találkozott néhány ismerőssel. Felírta a kocsiszámokat, megtartották a fékpróbát, aztán három tízkor elindultak, vitték a győri személyt. Figyelte a jelzőket, a derengő tájat. Megkönnyebbülve gondolt arra, hogy Győrben hat óra pihenője lesz, aztán ismét a mozdony vezérállásán utazik majd, mint vonatvezető. Éjfélre ér haza.

Eszébe jut a gyermekkora. Nyolcéves volt, amikor meghalt az édesanyja. Egyedül nevelte fel az apja. Sajnos, keveset lehettek együtt, mert az apa forgalmi szolgálattevő volt. Később Mohács állomásfőnöke lett.

Edit gyermekápolónak készült. A tanfolyamon jól tanult. A kórházi gyakorlatra Pécsre kellett volna menni, de az ötszáz forint ösztöndíjból nem tudta fizetni az albérletet, ezért abbahagyta tanulmányait. *Édesapja, aki abban az évben ment nyugdíjba, elintézte, hogy felvegyék jegyvizsgáló-tanulónak.*

Lidércálomként nehezedik lelkére a házasság emléke. Elvált a férjétől, mert az jobban szerette az alkoholt, mint a családot. A kislány már meg sem ismerné. *Szilvire* pici korában a férje szülei vigyáztak vidéken. Hat napig náluk volt, két napig nála. Keserves esztendők voltak, de nem tehetett mást, dolgoznia kellett, mert szükség volt a pénzre. De most már vele van a kislány . . .

Csattognak a kerekek, egyenletesen robog a szerelvény. *„Már brigádgyűlést is kellene tartani"* — morfondírozik. Ő a Hámán Kató utazóbrigád vezetője. Nagyon jól megértik egymást, csak sajnos keveset lehetnek együtt. Minden évben, a május elseje előtti napokban társadalmi munkát végeznek a mohácsi játszótéren. Akkor kibeszélgetik magukat, délután beülnek egy presszóba is.

Az idei nyár emlékezetes marad a számára. Beutalót kapott egy balatoni üdülőbe. Tíz boldog napot tölthettek együtt a gyerekkel. *„De szép is volt"* — gondol vágyakozva a fürdőzésre, napozásra. Lassít a szerelvény, begördülnek a pécsi pályaudvarra . . .

A raktárnok

Mohácsnál csendesen hömpölyög a Duna, szikrázik tükrén a nyár végi nap fénye. Egészen távol egy uszályból folyamkavicsot rak ki a markolódaru. *Herbszt József,* az állomás raktárnoka már megszokta ezt a képet. Csak ritkán pihenteti szemét a folyón, hiszen ideje sincs a szemlélődésre. Az idén ősszel — harmincnégy évi szolgálat után — nyugdíjba vonul. Majd akkor gondtalanabbul gyönyörködhet a tájban, és gyakrabban veheti kezébe a horgászbotot is.

— *Fizikai munkásként kezdtem pályafutásomat a vasútnál* — emlékezik. — *Voltam darabszámláló, bárcázó, 1971-től pedig raktárnok vagyok.* A tizenegy iparvágány öttíz kilométerre van az állomástól, ezért a helyszíni kocsiátadás, -átvétel itt csak illúzió. Kevés a raktárnok.

— Milyen a forgalom?

— Áruszállítási tervünket majdnem mindig túlteljesítjük, a vagonok kihasználása, terhelése is jónak mondható. Évente kétezer kocsi exportáru lépi át a határt, de eddig még egyetlen kocsit sem utasítottak vissza az igényes jugoszláv vasutasok műszaki hiba vagy rakományigazítás miatt. A Somogy és Zala megyékből érkező napi hatvan vagon gabona tisztítás után uszályokba kerül, s azokon jut el a Fekete tengerig, majd fel a Volgán . . .

Hallgatagon nézem a folyó olajfoltos vizét.

— A Duna ma már csak a dalokban kék — jegyzem meg.

— Fiatalabb koromban a folyó vizéből ittunk — emlékezik nosztalgiával a raktárnok. — Megmerítettünk egy korsót, s a nyári melegben friss Duna-vízzel oltottuk szomjunkat. Most már ez a szakasz annyira szennyezett, hogy a halak is elkerülik. A horgászok a holtágakban próbálkoznak.

— Az idén ősszel is növekszik majd az áruforgalom.

— Igen. A környéken sok cukorrépát vetettek, s mintegy 60 ezer tonnára becsülik a termést, amit nekünk kell elszállítani. Csak legyen elég kocsi!

Klencz Tiborné

Áruvédelmi ankétok

Székesfehérváron és Pusztaszabolcson a közelmúltban áruvédelmi ankétot rendeztek. Pusztaszabolcson *Hordós István* állomásfőnök köszöntötte a meghívottakat, majd *Csiki Géza,* a Székesfehérvári KÜF kereskedelmi üzemfőnök-helyettese elmondotta, hogy az elmúlt időszakban sok fosztogatás történt. Szigorították az ellenőrzéseket.

A székesfehérvári áruvédelmi ankéton *Csiki Géza* hangsúlyozta, hogy a KÜF területén felvett kárjegyzőkönyvek száma megközelítette az 1330-at. Gyakran a fuvaroztató felek sem tartják be a rakodási szabályzatban előírtakat, ezért sok a töréskár. Az ellenőrzések hatékonyságának javításával, a megyei rendőrfőkapitányság és a vasúti rendészet bevonásával még eredményesebb megelőző tevékenységre van szükség.

PUBLIC RELATIONS
Mit rejt a divatos fogalom?

Időszerű gondolatok a MÁV közönségszolgálatáról

A public relations egyre divatosabb fogalmát legkifejezőbben „közvéleményformálás"-ra lehetne lefordítani. Ám még ennél is teljesebb tartalmú a fogalom kitágítása, amely szerint „közönségkapcsolat"-ról vagy e kapcsolatok szervezéséről van szó.

A közönségkapcsolat fontossága közvetlenül a vállalati stratégiából következik. Ezen belül elsődleges cél a vasúti dolgozók megbecsülése, ezért meg kell ismertetni velük a kitűzött feladatokat, az azok végrehajtásához vezető utat, a kötelező viselkedési kultúrát, az utasok teljes megbecsülésének kinyilvánítását. Ezek együttesen növelik a vasút jó hírét és szolgáltatása megítélésének értékrendjét.

Az utasok és a fuvaroztatók megbecsülését, igényük felelős kielégítését a vasút tekintélyének és befolyásának erősítésével lehet elérni.

A legtermészetesebb ezen belül számunkra, hogy a vasutasok az általános és szakműveltség mellett *olyan „menedzseri" vonásokkal is rendelkezzenek, amelyre építeni lehet.* Valamennyi munkahelyen, valamennyi beosztásban a megismert célok megvalósításán kell munkálkodni. Ez nemcsak szakvonali munka. A dolgozóknak fel kell ismerni az utaskapcsolatok jelentőségét; fel kell ismerni saját tevékenységük és az utasok magatartása közötti összhang szükségességét.

Tudomásul kell venni, hogy a vasúti személyforgalomnak a fejlődése, a világgazdasági hatások érvényesülése miatt folyamatosan mérséklődött. Ez azonban azt is magával hozta, *hogy gondosabban kell meghatározni a várható utasforgalom nagyságát, minőségét és egyéb jellemzőit.* Így tehát nagyobb szerepet kap a prognosztika, a számítógépes tervezés, a fuvarpiaci igények felmérése. Ehhez fel kell adnunk munkánk korábbi „meghatározottságát", helyette a kereslethez igazodó vállalati rugalmasságra, azonnal megvalósítható tervekre van szükség. A választási lehetőségek közül a legmegfelelőbb kiválasztása egyszerre gazdasági követelmény és szolgáltatói kötelesség. Arra kell törekednünk, hogy személyszállításunk állja a versenyt és az összehasonlítást a nemzetközi vasúti, illetve a hazai társközlekedési vállalatokkal szemben is.

Szolgálnunk kell a népgazdaság célkitűzéseit: *a munkába járók, a hivatásforgalomban utazók, a környéki, elővárosi, helyi és távolsági utasok érdekeit.* Ehhez megfelelő vonatgyakoriságot kell felkínálnunk, anélkül hogy vonataink kihasználatlanul közlekedjenek. Számunkra nem lehet közömbös hogy közlekedő vonataink költségráfordítása mennyire térül meg fizetőképes kereslettel.

Figyelemmel kell kísérnünk az utazások tendenciaváltását, vagyis az utazási szokások módosulását, amelyhez a piackutatás rendszerességére van szükség. *A piackutatás eredményét el kell juttatni a vezetés és irányítás részére.* Ennek során feltárul, hogy melyek a változások indítékai, milyen új szükségletek, igények jelentkeznek, amelyek kielégítéséről gondoskodni kell.

Törekedni kell az utazóközönség bizalmának megőrzésére és megtartására. Gondosan kell figyelni a menetrenddel, a várakozási időkkel, a kényelemmel, a fűtéssel és világítással, a tisztasággal kapcsolatos észrevételekre. Nélkülözhetetlen segítséget nyújthatunk ezzel a közlekedéstervezéshez és -szervezéshez.

Az utazóközönség érzékenyen reagál az intézkedésekre. Megkívánja, hogy értékért azonos értéket kapjon cserébe. *A megváltott vasúti menetjegyek ellenében fokozott gondoskodást, pontosabb közlekedést, tiszta kocsit, jól fűtött szerelvényt vár el.* Azon kívül, hogy hosszabb távú koncepciókkal is javítjuk szolgáltatásunk minőségét, a változás feltételrendszerének megfelelően folytonos javító korrekciókkal kell élnünk, mert intézkedésünknek a valóságot kell szolgálnia.

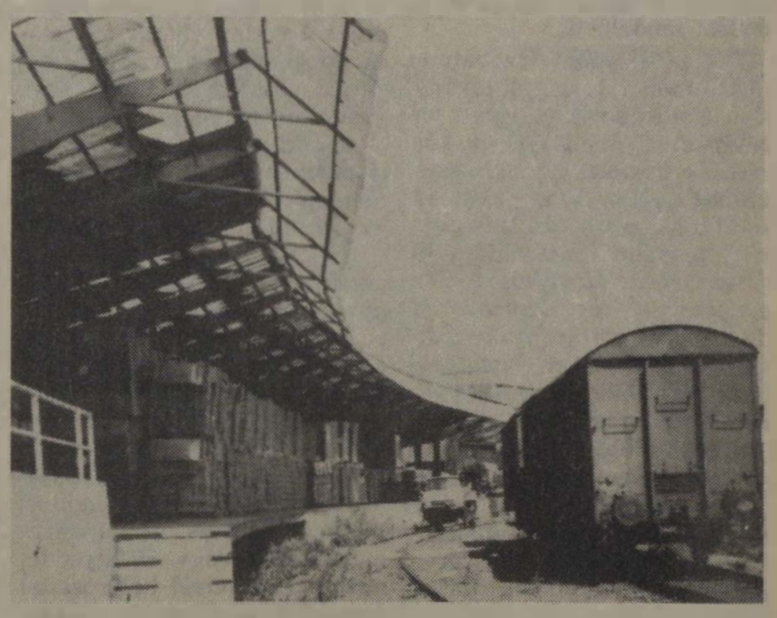
Az utasok a vasúti helyváltoztatás során eltérő módon viselkednek. Magatartásukat tájékozottságuk, gyakorlottságuk, személyiségük, koruk, nemük, fiziológiai állapotuk határozza meg. Ezt is szem előtt kell tartanunk. Míg a naponta utazók zavartalan biztonsággal igazodnak el a vasúti utasterekben, vágányok között és találják meg vonatukat, a nem rendszeresen utazókban feszültségek halmozódnak fel már az útitervük elkészítésénél, majd utazásuk során is. Márpedig mindez feloldható, akár a kezdeti szakaszban. *Erre szolgál a teljes körű, pontos és szolgálatkész tájékoztatás.*

Mi azonban bármely körülmények között találkozzunk az utasokkal, viselkedésünk legyen mindig korrekt, udvarias, előzékeny. Mert az utasok a stressz ellenére is *nyugalmat, kellemes utaztatást várnak el a vasúttól* mint szolgáltatótól. És ennek kell alárendelni tevékenységünket, mivel mi vagyunk az utasokért és nem fordítva. Közönségkapcsolatunk megköveteli, hogy ne ragadtassuk el magunkat soha. Még akkor is legcélszerűbb a türelmes magatartás, ha az utas tévedett, ingerült volt. Nézeteit kedvező irányba befolyásolni azzal lehet, ha sajnálkozásunkat fejezzük ki esetleges mulasztásunkért.

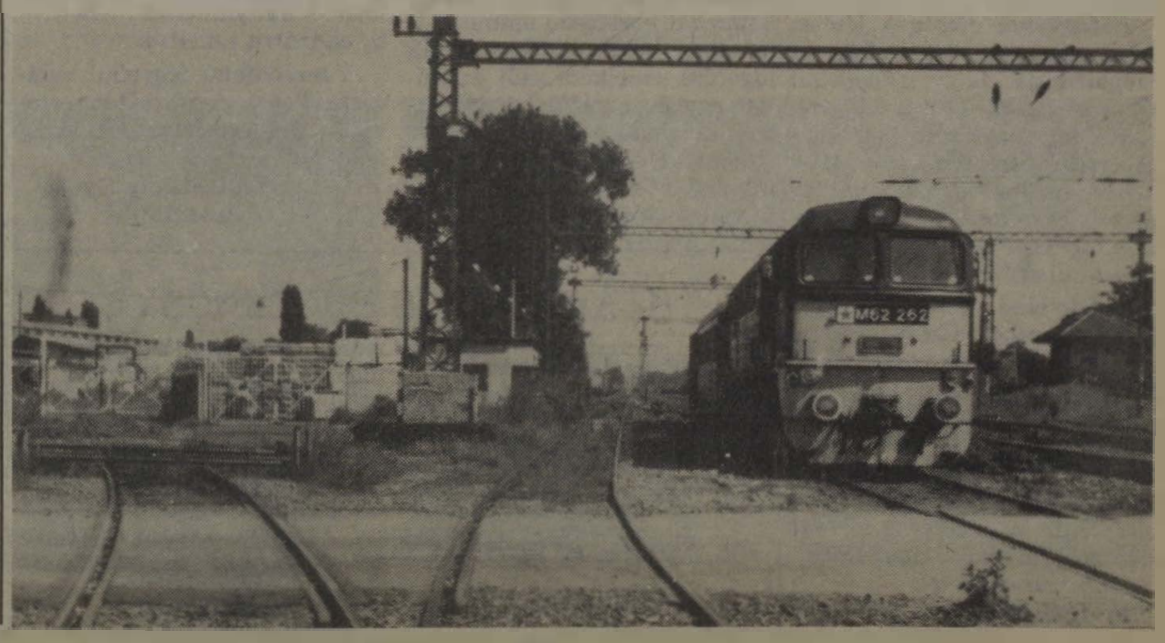
Noha számszerűen nehéz bizonyítani, de nyilvánvaló, hogy a jó tájékoztatási rendszer növeli a Magyar Államvasút bevételét, emiatt ez tehát vállalati érdekünk is. *Az utastájékoztatásnak ebből eredően mindig pontosnak, egyértelműnek, logikusnak, megismételhetőnek, stabilnak és rendszert alkotónak kell lennie.* Ezzel foglalkozik a nemrég kiadott Utastájékozatási ismeretek című tankönyv, amely hézagpótló műként összefoglalja és rendszerezi a szerteágazó tájékoztatási feladatokat. Az érdekelt informátoroknak most az a feladatuk, hogy elsajátítsák az ismereteket. Persze, nemcsak egy tananyag elmélyítéséről van szó. Sokkal inkább arról, hogy a vasút dolgozói érzelmileg is megértsék a szemléletváltoztatás szükségességét. Annak lényegét, hogy a public relations a jó közönségkapcsolat érdekében az utasokat miként kell fogadni, kiszolgálni és utaztatni.

Szabó Béla

Iparvágány kiszolgálás



Budafok-Háros állomáson — ahol a balatoni és a pécsi vonatok többsége megállás nélkül robog keresztül — nem kis feladatot ad a vasutasoknak a jó néhány ipartelep kiszolgálása. Ezek egyike a Hungarovin palackozó üzeméhez vezet. Felvételeink ott készültek.



Verőfényes őszi reggel bandukoltam a szállásomra. Lakásadóm, az anyáskodó Kvett néni kiadós reggelivel fogadott. Elfogyasztása után lefekvéshez készülődtem. A szomszédos szobából áthallatszott a német mozdonyvezető horkolása. Ő volt a háznál a másik kosztos. Kvett néni szerint nemrég jött meg ő is szolgálatból, s valósággal belezuhant az ágyba hazaérkezése után.

Nem sokat aludhattam, amikor iszonyatos repülőgépzúgásra, robbanásokra, ordítozásra ébredtem.

— Mi ez . . .?!

Kvett néni jajveszékelt. A német mozdonyvezető — mintha megbolondult volna — mezítláb, pizsamában ugrándozva szaladt át az én szobámon. Az ajtóból tétován visszafordult, ágyamhoz jött, megrázta a vállam, és az arcomba ordította:

— *Alarm! Alarm!* — és fejvesztetten rohant kifelé.

Félálomban eszembe ötlött: a vasutat bombázzák! Kóválygó fejjel ugrottam ki az ágyból, és ösztönösen siettem a kert végében ásott, összetákolt gödörszerű óvóhelyre. Már ott szorongott kétségbeesetten a néni, a leánya meg a német. Kvett bácsi a bejáratnál kucorgott a földön.

— Nem mindegy, hogyan döglünk meg? — zsörtölődött, miközben helyet szorított nekem is.

— Jaj, itt a világ vége! — siránkozott Kvett néni, miután hatalmas robbanás rázta meg a levegőt. A fák gallyai úgy mozogtak, mint amikor szélroham tör rájuk. A következő robbanások hangjára Kvett néni szipogva belekezdett a Miatyánkba, a férje pedig — a robbanások hangjából következtetve — egyre csak azt hajtogatta: — *Hatvan állomás, neked kampec!*

Amikor a légiriadót lefújták, az első gondolatom az volt, hogy körül kell néznem az állomáson. Rohanva mentem végig a Pesti úton. A Ferences-templomnál megszokásból felnéztem a toronyórára. *Tizenkét óra 45 percet mutatott,* és nem járt. (Utána még évekig mutatta ezt az időt.)

Lihegve elhaladtam az elemi iskola mellett, amelynek égett a tetőzete. De ugyanúgy égett a vasúti felüljáróhídra vezető Ocskay (ma József Attila) utca háztetőinek mindegyike. A sarkon álló Stiller cukrászda, tőle balra a fűszerbolt, a Széman patika, a Fotyi féle kocsma, a borbély, a szabó üzlete, a kis trafik és a híd lábánál az *útvám* házikója.

Az út másik felén — az előbbiekkel szemközt — az emeletes vasúti lakóház, az osztálymérnökségi műhelyek, a kisudvar bódéi szintén tüzet kaptak. Velem együtt mások is rohantak, s többen sírva kiáltoztak. A híd sértetlen maradt, s onnan jól lehetett látni az egész letarolt területet.

Szememmel hiába kutattam az állomás felvételi épületének hatalmas tömbjét. A helyén nagy romhalmaz. Messzebb, a rendező-pályaudvar tájékáról sűrű, fekete füst szállt fel. A hídhoz közel fekvő, emeletes váltóállító torony is összerogyott. Távolabb a turai toronynak is csak a helyét jelezte a rengeteg törmelék. A vágányhálózat helyén óriási gödrök tátongtak, bennük alaktalan vasdarabok, vasúti kerekek, talpfatöredékek. A raktárépület, az állomást átívelő gyalogos felüljáró is a földre omolva. A feljáratánál épült tiszti lakás — az oktatóteremmel és az irodákkal együtt — eltűnt.

A szőnyegbombázás utáni kép azt igazolta, hogy a pilóták elég jól céloztak. Egyes szemtanúk állították, hogy 10-15 Liberátor egészen alacsonyra ereszkedett, úgy oldották ki bombájukat.

Az állomásépület mögötti három óvóhely betonfalai is összegyűrt papírként roncsolódtak össze. Odaérkezésemkor a mentőosztag már dolgozott. Könyékig véresen és piszkosan szedték ki a hullákat a romok alól, és rakták le sorban a puszta földre, miként körvadászaton a lelőtt nyulakat szokták. A légnyomástól levelüket vesztett fák ágain is emberi testrészek csüngtek. *Az óvóhelyeken senki nem maradt életben.* Sok vasutast az állomás egyéb területén, a szabadban ért el a végzete. A halottakat Repka fuvaros stráfkocsiján szállították a városi vagy az új-hatvani temetőbe . . .

A későbbi hivatalos felmérés szerint *614 személy* — civil és vasutas — *esett áldozatul az állomás bombázásának.* A rendező-pályaudvaron reggel általam átadott 716 teherkocsi rakományának 90 százaléka elpusztult ezen az emlékezetes napon. *1944. szeptember 20-án, szerdán 12 óra 45 perckor.*

Halas György
ny. MÁV-főfelügyelő

Száz év fegyelmezési krónikája (9.)

Egyetértésben a szakszervezettel

Miként *Kossuth Ferencz* kereskedelemügyi miniszter által 1907. évben kiadott *Vasúti Szolgálati Rendtartás* hosszú időre lerakta a fegyelmi intézmény elvi és gyakorlati alapjait és mintául szolgált az 1914. évi XVII. törvénycikk szerinti rendtartáshoz, úgy az 1951-ben *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter által — mint a felszabadulás után — kiadott első fegyelmi szabályzat viszonylag ismét hosszabb időre megalapozta és egyben meghatározta a megváltozott politikai és gazdasági helyzet által megkövetelt munkafegyelem és szocialista munkaerkölcs elvárásait és megállapította a vasutas munkavállalók munkafegyelmi helyzetét.

Alapvető értékét nem csökkentette sem az 1965., sem pedig az 1968. évben hatályba lépett fegyelmi szabályzat, illetve az 1980-ban kiadott fegyelmi utasítás.

Mind a vasúti szolgálati rendtartás, mind a felszabadulás utáni első szabályzat rendelkezései lényegében az adott kor politikai, társadalmi és gazdasági rendszerének természetes védekezését fejezték ki a kifogásolható magatartást tanúsító munkavállalókkal szemben és a cselekmény súlyához mérten állapítottak meg különféle büntetéseket.

Ki követ el fegyelmi vétséget?

A korábbi szolgálati rendtartásból a szabályzat — többek között — a következőket vette át:

— *a fellebbezésnek a büntetés végrehajtására nem volt halasztó hatálya;*

— *a fegyelmi eljárás megindítására jogvesztő határidőt nem állapított meg stb.*

Szabályozatlan maradt viszont az, hogy a fegyelmi büntetés kiszabása előtt a művezető kötelező meghallgatásának elmulasztása, milyen jogkövetkezménnyel járt. Szabályozatlan volt továbbá a rendbírság alapján levont összeg sorsa arra az esetre, ha a másodfokú fegyelmi hatóság 1 éven belül hatálytalanította az elsőfokú fegyelmi hatóság által fegyelmi vétséget nem képező szabálytalanság miatt kiszabott rendbírságot, és fegyelmi eljárás lefolytatását rendelte el.

Ez a fegyelmi szabályzat 1965. október 31-ig volt érvényben. November 1-én lépett hatályba *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter 34/1965. KPM szám alatt kiadott utasítása a vasutas dolgozók fegyelmi szabályzatáról. E szabályzat *a Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete alapján a munkaügyi miniszterrel és a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben került megállapításra.*

Ettől az időtől kezdve már mellőzhetetlen szerepet kapott a fegyelmi szabályzat egyes rendelkezéseinek végrehajtásával kapcsolatban a szakszervezet egyetértési jogának gyakorlása.

A fegyelmi vétségek tételes felsorolása helyett a szabályzat megállapítja, hogy *„Fegyelmi vétséget követ el az a dolgozó, aki a munkaviszonyával kapcsolatos kötelezettségét vétkesen megszegi, ideértve azt az esetet is, amikor munkaviszonyához nem méltó magatartást tanúsít."*

A fegyelmi vétséget elkövetőkkel szemben a következő fegyelmi büntetések voltak alkalmazhatók:

a) *megrovás,*

b) *szigorú megrovás,*

c) *egyes kedvezmények és juttatások megvonása,*

d) *más munkakörbe történő beosztás azonos vagy alacsonyabb munkabérrel,*

e) *lefokozás,*

f) *áthelyezés székhelyváltoztatás nélkül,*

g) *áthelyezés székhelyváltoztatással,*

h) *elbocsátás.*

A szabályzat új tartalommal töltötte meg az egyes fegyelmi büntetések alkalmazásának módját és feltételeit, s az első és másodfokú fegyelmi hatóságok helyett *a fegyelmi jogkör gyakorlóit nevezte meg.*

A szabályzat kizárta a fegyelmi jog gyakorlásából azt, aki:

a) *az eljárás alá vont dolgozóval együtt követte el a fegyelmi vétséget, vagy ezzel kapcsolatban ellene is indult eljárás,*

b) *az eljárás alá vont dolgozónak hozzátartozója.*

Kizárási okra a dolgozó is hivatkozhatott, s ezt a bejelentést írásban vagy szóban is megtehette. A dolgozó bejelentését a fegyelmi jogkör gyakorlója bírálta el, s ha azt megalapozatlannak találta, fegyelmi határozatot hozhatott. A dolgozó által a fegyelmi jogkör gyakorlójával szemben tett — kizárásra vonatkozó — bejelentés elbírálásának lehetősége erősen megkérdőjelezhető, annál is inkább, mivel a kizárási okra vonatkozó bejelentéssel kapcsolatban hozott intézkedés ellen *jogorvoslatnak nem volt helye.*

Amikor kötelező a fegyelmi eljárás

A fegyelmi felelősségrevonás és a fegyelmi eljárás megindítása, valamint az esetleges felfüggesztés a korábbi rendtartások és szabályzatok szerint történt.

Csekélyebb jelentőségű fegyelmi vétség esetén a fegyelmi felelősségrevonást mellőzni lehetett, kivéve, ha a fegyelmi eljárás lefolytatását a jogszabály kötelezően írta elő. Így kötelező volt a fegyelmi eljárás, ha:

a) a bíróság, a szabálysértési hatóság, az ügyészség vagy ennek jóváhagyásával a nyomozóhatóság az ügyet fegyelmi úton való elbírálás végett a fegyelmi jog gyakorlójához tette át,

b) három napon túli keresőképtelenséget okozó üzemi baleseté rt valamely dolgozó felelőssége kétséget kizáróan megállapítható volt,

c) a termelés vezetői eltűrték a biztonságos és egészséges munkavégzés szabályainak mellőzését,

d) a vasúttal új munkaviszonyba lépő dolgozó ellen a korábbi vállalata a már megindított fegyelmi eljárás folytatását kezdeményezi vagy a jogvesztő határidőn belül kéri a fegyelmi eljárás megindítását.

Az eddig ismertetett rendtartásoktól és szabályzatoktól eltérően *először került sor a fegyelmi vétség elévülésének szabályozására oly módon, hogy amennyiben a fegyelmi jogkör gyakorlója, a fegyelmi vétség elkövetéséről több mint három hónapja tudott, vagy az elkövetéstől több mint egy év eltelt, fegyelmi eljárást már nem lehetett indítani.* Amennyiben fegyelmi vétséget is megvalósító magatartás miatt indított büntető eljárás bűnösséget megállapító, vagy az ügyet fegyelmi útra terelő határozattal fejeződött be, a jogerős bírósági határozat közlésétől számított 3 hónapon belül, illetőleg annak jogerőre emelkedésétől számított egy éven belül lehetett fegyelmi eljárást indítani. A fegyelmi vétség elkövetése után munkahelyet változtató dolgozó új vállalatánál is lehetett kezdeményezni — a jogvesztő határidőkön belül — a már megindított fegyelmi eljárás folytatását, illetve annak megindítását.

Amennyiben a fegyelmi eljárás alapjául szolgáló cselekmény miatt büntető eljárás is indult, annak jogerős befejezéséig el lehetett halasztani a fegyelmi határozat meghozatalát. A tartalékos katonai szolgálat tartamára a dolgozó ellen indított fegyelmi eljárást fel kellett függeszteni. Ha a fegyelmi vétség miatt előreláthatólag az elbocsátás fegyelmi büntetés kiszabása indokoltnak látszott, akkor az eljárást folytatni lehetett, de az elbocsátást kiszabó határozatot csak a tartalékos katonai szolgálat megszűnése után volt szabad végrehajtani.

Fellebbezni írásban lehetett

A fegyelmi jogkör elsőfokú gyakorlója *köteles volt a fegyelmi határozat meghozatala előtt a dolgozót személyesen meghallgatni és biztosítani a védekezés előadásának lehetőségét.* A meghallgatás elmulasztása a kiszabott fegyelmi büntetés érvénytelenségét jelentette, kivéve, ha a meghallgatásra — szabályszerű értesítés ellenére — a dolgozóval szemben felróható ok miatt nem kerülhetett sor.

Az írásba foglalt fegyelmi határozatot a dolgozó részére 8 napon belül szolgálati úton kézbesítési vevénnyel vagy posta útján tértivevénnyel kellett kézbesíteni.

A dolgozó a miniszter által hozott fegyelmi határozat kivételével, az első fokú fegyelmi határozat ellen, a kézbesítést követő tizenöt napon belül a fegyelmi jogkör első fokú gyakorlójánál *írásban fellebbezést nyújthatott be.* A fellebbezésre megállapított határidő elmulasztása esetén a szabályzat lehetővé tette a kimentési kérelem benyújtását. Hat hónap eltelte után benyújtott fellebbezés miatt a dolgozó munkaviszonyával kapcsolatos jogai, bizonyos korlátozást szenvedtek, így például nem követelhette a munkaviszony helyreállítását, az eredeti munkakörben vagy munkahelyen való foglalkoztatását és nem támaszthatott hat havi munkabért meghaladó követelést.

Fellebbezés esetén a másodfokú eljárás azonos volt az elsőfokú fegyelmi eljárásra megállapított szabályokkal. Ebből következett, hogy a dolgozót szükség esetén a fegyelmi jogkör másodfokú gyakorlója köteles volt személyesen meghallgatni.

A fegyelmi jogkör másodfokú gyakorlója az alaptalan fellebbezést elutasította, megalapozott fellebbezés esetén pedig az első fokú határozatot helybenhagyhatta; a dolgozó javára egészben vagy részben megváltoztathatta, hatályon kívül helyezhette, valamint az eljárást megszüntethette. Jogában állt a fegyelmi jogkör másodfokú gyakorlójának az is, hogy az első fokú elbírálás során észlelt szabálysértést orvosolja, a fegyelmi jogkör első fokú gyakorlóját — iránymutatás mellett — *új eljárásra utasítsa.*

A másodfokú fegyelmi határozat ellen — rendes úton — további jogorvoslatra lehetőség nem volt.

dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

MIÉRT NINCS BÜFÉKOCSI?

A közelmúltban Szegeden voltam, ahonnan a Miskolcig közlekedő gyorsvonaton utaztam haza. Csaknem 25 fokos meleg volt, ezért társaimmal elindultunk a bisztrókocsi keresésére, hogy szomjunkat enyhítsük. De nem volt szerencsénk. Az első kocsihoz érve a vonatvezető közölte, hogy a vonaton sem étszolgálat, sem bisztrókocsi nincs.

A választ megköszönve visszamentünk a helyünkre, s közben arról beszélgettünk, hogy vajon az Utasellátó Vállalatnak nem érné-e meg egy három igazgatóság területén át, csaknem határás menetidővel közlekedő gyorsvonaton bisztrókocsit közlekedtetni?

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Az információban kérdezték — az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt hetekben a vasutasok több közérdekű kérdésre kértek választ az információs jelentésekben. Közülük most az alábbiakra válaszolunk.

— Szakcsoportonként mennyi a ruhatérítés összege, s van-e lehetőség a térítési összegben részesülők körének bővítésére?

A vasuti egyenruházati utasítás szerint az igényjogosult, természetbeni egyenruhaellátás helyett ruhatéritésben részesülő dolgozók részére (a szakcsoporttól függően) az alábbi összegeket kell folyósítani:

I. II. és III.	**szakcsoportú férfi**	**1090,– Ft**
I. II. és III.	**szakcsoportú nő**	**930,– Ft**
IV. és V.	**szakcsoportú férfi**	**950,– Ft**
IV. és V.	**szakcsoportú nő**	**820,– Ft**

Mint látható, a térítés összegét a szakcsoport, valamint a férfi és női egyenruhák bekerülési költségének függvényében differenciáltan állapították meg. Az egyenruhatérítést a természetbeni egyenruhajuttatás megvonásának részbeni ellenszolgáltatására rendszeresítették, de az nem fedezi annak teljes költségét. Mivel a térítés béralapot terhel, így annak növelése csak az éves bérfejlesztés terhére lenne megvalósítható. A vasútnak a szerény bérfejlesztési lehetőségek miatt, az egyenruhatérítés összegének növelésére, az igényjogosultak körének bővítésére nincs reális lehetősége.

— Van-e lehetőség arra, hogy a szocialista brigádkitüntetéseket egyéni kitüntetésként is figyelembe vegyék?

Van. A hamarosan kiadásra kerülő új vasúti munkaversenyszabályzat már ennek szellemében készült. Az új szocialista brigádelismerések közül a vállalati, vagy magasabb szintű kitüntetések egyéni kitüntetésnek is számítanak. A *Közlekedés Kiváló Brigádja* elismerésel a brigádtagok részére adományozott kitüntetések miniszteri egyéni kitüntetésnek számítanak. A *MÁV Kiváló Brigádja* és a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* elismerések vezérigazgatói kitüntetésnek minősülnek, ezért azt magasabb egyéni kitüntetéseknél figyelembe kell venni.

— Mikor térítik munkaképesség-csökkenés esetén a baleseti járadékot?

Az 1975. évi II. törvény 82. paragrafusa szerint, ha a munkaképesség-csökkenés a 25 százalékot nem haladja meg, a baleseti járadék legfeljebb két éven át folyósítható. Amennyiben a munkaképesség-csökkenés a 25 százalékot meghaladja, a munkaképesség-csökkenése tartamára időkorlátozás nélkül jár a baleseti járadék. A 17/1975. (VI. 14.) MT számú rendelet szerint a 1. fokozatú baleseti járadék két évi folyósítása után a jogosultság csak akkor éled fel ismét, ha a munkaképesség-csökkenés az utóbbi három hónapon át a 25 százalékot meghaladta. Ha a munkaképesség-csökkenés ismét 25 százalék alá száll, a tizenöt százalékot azonban meghaladja, a baleseti járadék ennek az állapotnak a tartamára — legfeljebb két éven át — ismét jár a dolgozónak.

— Mikor kapják meg a nyugdíjasként elhaltak örökösei a halál hónapjában fel nem vett ellátást?

A MÁV Nyugdíj Hivatal a még fel nem vett nyugellátás összegét az igénylőnek, — aki általában az elhalálozott özvegye — az első nyugdíjjal együtt kifizeti. A származékos ellátásra jogosult hiányában (például ha az elhalálozott vasutas nyugdíjas felesége már korábban meghalt) az elhalt nyugdíjassal közös háztartásban együtt élt házastárs, gyermek, unoka, szülő, testvér részére (egymást követő sorrendben) utalják ki az ellátást. Ehhez azonban az igénylőnek be kell mutatnia a halotti anyakönyvi kivonatot és egy nyilatkozatot kell arról írnia, hogy az elhalttal haláláig közös háztartásban élt. Ezekben az esetekben az intézkedés 30 napon belül megtörténik.

Minden esetben az örökösödésre vonatkozó jogszabályok szerint kell eljárni. Ilyen esetekben a közjegyzői végzés vagy — ha azt bírósági eljárás követi — a jogerős végzés, illetve ítélet alapján és az ott megjelölt arányban utalja ki a Nyugdíj Hivatal a hagyatékot. A jogos örökösök tehát csak hónapok múlva — viszonylag hosszú idő után — juthatnak hozzá örökségükhöz.

„Jöjjenek máskor is"

Vasutasok és rendőrök együttműködése a forgalom biztonságának ellenőrzésében

Az év elején kötött együttműködési szerződést a mátészalkai körzeti üzemfőnökség és a városi rendőrkapitányság. A szerződést elsősorban a vasút-közút szintbeni kereszteződés forgalombiztonságának ellenőrzésére kötötték. Ebben az évben első alkalommal augusztusban ültek URH-s kocsiba a rendőrség és a MÁV képviselői. *Kardos Gyula* balesetvizsgáló, *Boyer Ferenc* őrmester, a közlekedési osztály képviselője és *Úr István* a közbiztonságiaktól. *Mátészalka* állomáson kezdődött az ellenőrzés, mert az utóbbi időben megnövekedett a társadalmi tulajdon elleni bűncselekmények száma. A közelmúltban is exportáruval, ruhaneművel, illetve konzervvel rakott kocsit törtek fel.

Mátészalkáról *Csenger* állomásra vezetett az út. Az utóbbi hónapokban ott is előfordult lopás. Az állomáson alig van kocsi, teljes a rend a rakodóvágányokon. Így a Zöldért exporttelepének iparvágányán tekintjük meg a rakodást, az áruvédelmet a telep vezetőjével együtt. Jól esik hallani: *„Jöjjenek máskor is!"*

Természetesen a közút rendjét is éberen figyelték a rend őrei. Egy rutin ellenőrzésen derült ki, hogy a közeli mgtsz személygépkocsi-vezetőjének jogosítványa hónapok óta érvénytelen. A javakorabeli, ősz hajú gépkocsivezető talán félt az orvosi vizsgálattól? . . .

Porcsalma-Tyukod megálló-, rakodóhelyen szintén közlekedéssel kapcsolatos hiányosságra figyeltek fel az ellenőrök. A szolgálati helyen, ha a második vágányon végeznek tolatást, akkor az útátjárót fedező fénysorompó megtiltja a közút közlekedését. Eddig rendben van minden, csak a tolatás befejeztével, ha az útátjáró érintése nélkül fejezik be a tolatást, a sorompó továbbra is vörös fényt jelez. Ilyen esetben a tolatást végzőknek, illetve a megálló-, rakodóhely dolgozóinak kell — a leszabályozott módon — a közutat szabaddá tenni. Ha nincs ott Kardos Gyula balesetvizsgáló a rendelkezésről elfeledkeznek.

Általános vélemény volt, hogy a szintbeni közút-vasút kereszteződésben szabályosak a táblák, a rálátás a vasúti pályára szinte mindenütt biztosított. *Kivéve Mátészalkán, a debreceni vasútvonalon lévő fénysorompó előtt, azt a magasra nőtt gaztól, gyomtól nem lehet látni.*

Az első ilyen közös akciót sikeresnek értékelték a résztvevők, s a jövőben is szükségesnek tartják a társadalmi tulajdon és a közút-vasút közlekedés rendjének megóvása érdekében.

Zsoldos Barnabás

Gyorsan, pontosan, kényelmesen

Utas voltam a TGV expresszen

A közelmúltban turistaként Franciaországban jártam. Már Toulouse-ban elhatároztam — amikor az ottani állomásfőnök bemutatta az állomás létesítményeit —, hogy utas leszek a *Párizs—Lyon* között közlekedő híres expresszvonaton, amelynek neve TGV, azaz *Train a Grande Vitesse,* vagyis nyersfordításban, nagy sebességű vonat.

Közismert a francia vasút személyszállítási kultúrája. A jegypénztárakban számítógépek segítik a dolgozók munkáját, a kórházi tisztaságú előcsarnokokban menetjegylyukasztó automaták vannak.

A pályaudvaron már az előző napon szemügyre vettem a narancssárga színű, áramvonalas TGV-szerelvényeket, majd tanulmányoztam a menetrendet. Napközben kétóránként indulnak a TGV vonatok. A főváros és az ország második legnagyobb városa között közlekednek. *A Párizs-Lyon közötti távolság 512 kilométer. A menetidő két óra.*

A jegyváltás sem okozott gondot. A pénztáros (szinte minden állomáson férfi) az adatokat betáplálta a terminálba. A képernyőn is látható adatokat a jegyíró automata rögzítette, majd kiadta a helyjegyet. Ára 10 frank, azaz 55 forint volt.

Másnap elfoglaltam helyem a 2-es számú kocsi 62. számú ülésén, amely pasztellszínű bútorszövettel bevont fotel volt. Minden ülés háttámláján lenyitható asztalka van étkezés, olvasás, levélírás céljára. A kocsik termecek, egy sorban három ülés van.

Az expressz nyolc órakor indult és pontosan tízkor érkezett Lyonba. Az 512 kilométeres úton sehol sem állt meg. A pályán közúti-vasúti szintbeni kereszteződés nincs, és végig másfél méter magas drótkerítés akadályozza meg, hogy ember vagy állat a pályára tévedjen.

A 250—280 kilométeres sebességgel haladó, nyolc kocsiból álló szerelvény természetesen ragyog a tisztaságtól. A mellékhelyiségekben hidegmeleg víz és elektromos kézszárító van. Ez az expressz már a XXI. század vasútját sejteti.

Zalavári László

Rendezvénybrigád a Keletiben

Az Utaselátó állja a versenyt



Egy rendezvény, ahol a brigádtagok szolgálják ki a résztvevőket

A Keleti pályaudvar Utaselátó étterme is megszépült a centenáriumra. Így még inkább alkalmas reprezentatív rendezvények lebonyolítására. Nem csoda, hogy számos vasutasrendezvénynek ad otthont a Keleti, vagy ennek az éttermének a személyzetét hívják meg, hogy más intézményekben szolgálják fel az ízletes készítményeket. *Zimmer Tamás* rendezvényfelelős tapasztalt szakember, 1947 óta dolgozik a vendéglátóiparban.

— Miniszteri szintű fogadások megszervezése is a feladataink közé tartozik, és gyakran kapunk megbízást a MÁV Vezérigazgatóságtól is — kezdi a beszélgetést Zimmer Tamás. — Hozzánk tartozik a kormányzati váróterem is. Szorosan együttműködünk az országban működő utazási irodákkal. *Szeretnénk, ha szolgáltatásainkat minél többen élvezhetnék.* A lengyel utazási irodával olyan egyezményt kötöttünk, hogy szeptembertől december 22-ig ötnapos turnusokban érkeznek hozzánk étkezni a hazánkba látogató lengyel turisták. Talán csak a berkeinken belül tudják, hogy esküvői ebédek, vacsorák elkészítésére és szervirozására is vállalkozunk.

Legutóbb a BVKH kongresszusi termében 250 személy részére szolgáltak fel tízórai címén hidegkonyhai készítményeket, hűsítőt és kávét. Ilyenkor a pincérek és a többi személyzet már hajnali ötkor munkába áll. A huszonöt felszolgáló három brigádban, váltott műszakban dolgozik. Olyankor, amikor külső megbízásnak tesznek eleget, akkor az egyik éppen nem szolgálatos brigádé ez a feladat. Igyekeznek mindig a rendezvény stílusának és a megrendelők igényeinek megfelelően összeválogatni a felszolgálókat.

— Tulajdonképpen a munkánk elismerését jelenti az utóbbi rendezvény. Hiszen a Skála Metróban is van vendéglátóipari szolgáltatás, csak egy emelettel feljebb kell menni — szól közbe *Márkus Jenő* üzletvezető. — *Ez azt bizonyítja, hogy versenyképesek vagyunk. Itt említeném meg azt is, hogy első félévi tervünket teljesítettük. Az előirányzott 45 millió 100 ezer forinttal szemben, 46 millió 758 ezer forint volt a bevételünk.* Bízunk abban, hogy a második félévben is megfelelünk a követelményeknek.

— Hogyan lehet az állandóan változó, nehezedő gazdasági feltételek között okosan gazdálkodni és becsalogatni az utasokat az étterembe és a büfébe?

— A büfénkben körülbelül egy hónapja bővítettük a kínálatunkat — veszi át a szót Zimmer Tamás. — Olyan ételeket ajánlunk, amilyenek nem jellemzőek általában a pályaudvari ellátásra. Például hurkát, kolbászt, pizzát, hamburgert, grillcsirkét. Úgy tapasztaljuk, hogy emelkedett a bevétel, ám az is igaz, nem egészen olyan mértékben, ahogy szerettük volna. De az új termékek bevezetéséhez, elfogadtatásához hosszabb idő kell. *A színvonalat itt is állandóan emelni kell.*

— Mi teszi ezt a kollektívát versenyképessé?

— *Úgy gondolom, hogy gazdag választékunk és az ízletes ételek.* Akármit rendelnek tőlünk, bármilyen nehéz előteremteni, mindent megszerzünk. Libamájat, kaviárt, ringlit vagy sörkülönlegességeket, amire a megrendelés szól. A meleg ételeknél pedig az ízekre, a zamatokra ügyelünk.

— Létszámgondok?

— *A bérek sok gond forrásai* — tájékoztat Márkus Jenő. — *Igaz, vállalatunk vezetősége nemrég rendezte a cukrászok és szakácsok bérét, ám így sem tudunk konkurrálni a rivális vendéglátóipari vállalatokkal.* Ahogy nyílnak az új hotelek, éttermek, sajnos mindig megérezzük, mert ilyenkor csökken a létszámunk, a legjobb szakembereinket csábítják el. Azt is meg kell mondani, hogy akadt köztük már olyan, aki visszatért hozzánk. Még pincérekből csak van utánpótlás, mivel évente 10 fiatal szabadul nálunk, ám takarítót vagy mosogatót már nagyon nehéz találni. Jelenleg 5 szakácsunk van, de legalább nyolcra volna szükségünk.

— A jelenlegi bérezéstől nem várhatunk csodákat — teszi hozzá Zimmer Tamás. — Ráadásul jóval nagyobb a jó szakácsok iránti kereslet, mint ahányan a szakmában dolgoznak. Így a kevésbé kiválóak is könnyebben érvényesülnek. *Mi pedig szeretnénk a mieinket megtartani, hogy továbbra is változatos ételekkel, gasztronómiai különlegességekkel lephessük meg megrendelőinket.*

— csik —

Csengetés előtt

A Kőszegi MÁV Nevelőotthonban

Országos tanácskozás — korszerűsítések, tervek és elképzelések

A MÁV Kőszegi Nevelőotthon kultúrtermében augusztus 22-én és 23-án rendezték meg a nevelőotthonok — 30 éve már hagyományos — országos tanévnyitó értekezletét és tudományos tanácskozását. Az ország öt vasutas-nevelőotthonának 110 pedagógusát *dr. Kurucsai László,* a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyettese köszöntötte. Az eseményen ott voltak a művelődési minisztérium, a vasutas-szakszervezet, a szombathelyi MÁV igazgatóság és a tszb, valamint a kőszegi párt- és tanácsi szervek képviselői.

A nevelőotthonokban folyó munkát a vezérigazgatóság tanulmányi szakfelügyelője, *Egressyné Fogas Anna* értékelte. *Dr. Barkóczi Ilona,* az ELTE docense tudományos előadást tartott a résztvevőknek. A kőszegi városnézést követően, Balczó András olimpiai bajnok filmvetítéssel egybekötött élménybeszámolója következett. Az értekezlet zárása előtt, másnap került sor *Peterdi Edének,* a bicskei állami nevelőotthon igazgatójának az előadására a gyakorlati munka tapasztalatairól.

A vendégek elutazása után körbejártuk az 1913-ban átadott és azóta a vasutas fiataloknak otthont és nevelést adó intézetet. Kőszegen a 71. tanév kezdődik. Frissen meszelt tantermek és építkezők, szerelők egyaránt megtalálhatók. A nyárvégi levegővel keveredő festék igazi „becsengetési" illatot áraszt.

— Min dolgoznak még? — kérdezem Csöndes János igazgatót.

— *Az idei tanévkezdésre befejeződött az 1,5 millió forintos költséggel épített vizesblokk telepítése* — mondja. — *A nyár elején felállított új kerítésünk 800 ezer forintba került. Ugyanennyibe kerül a nyár elején elkezdett villamos felújítás. A tantermek fényerőssége nem érte el a 100 luxot a kívánatos 200-zal szemben. Most ez az érték 300 fölé emelkedik . . .*

Megtudjuk, hogy a villanyszereléssel együtt elkészül a falba süllyesztett központi televízióantenna-rendszer kiépítése. Ezzel a zárt láncú televíziózás feltételeit is megteremtik Kőszegen. Már csak egy képmagnóra lesz szükség . . .

— Hány diáknak csengetnek be Kőszegen? — érdeklődöm tovább.

— *Az 1984/85-ös tanévben közel 250 általános iskolás kezdi meg a tanulmányait* — folytatja Csöndes János. — *Lesz egy óvodáscsoportunk is, és több középiskolába járó vasutasgyereknek ad elhelyezést és ellátást intézetünk.*

A tanulmányi munkát szakkörök segítik. Ilyen a repülő- és hajómodellező, az eszperantó, az orosz levelező, a bélyeggyűjtő, a természetbúvár, a matematikai, a fotó, az MHSZ-klub, a labdarúgó, a kézilabda és a birkózó . . .

— És a szórakozás? — kérdezem tovább az igazgatót.

— *15 televíziónk közül kettő színes.* Van saját mozink, heti műsorral. A hagyományos labdajátékokon kívül birkózhatnak, asztaliteniszezhetnek gyermekeink. A Szabó-hegy oldalában nemrég kaptunk a tanácstól egy egyhektáros erdőterületet. Egy 70 négyzetméteres faház környékén sátrakat állítunk fel, és már vannak padok és székek. A víz és a villany bevezetése után — a legjobb tanulmányi eredményt elérő csoportok — ősszel és tavasszal a hétvégéket ott tölthetik. Tervezzük továbbá, hogy intézetünk 18 holdas területén halastavat és csónakázótavat alakítsunk majd ki.

Szó esik a 60 tagú országos hírű kórusról. A háromszoros aranykoszorús együttesnek már két rádiófelvétele volt. Két alkalommal voltak úttörőkategóriában az év kórusai. Számos külföldi útjukon kívül több alkalommal szerepeltek országos rangú hangversenyeken. Legutóbbi meghívásuk 1985. május 19-re szól a Nemzeti Galériába. Újjászerveződött a 30 tagú fúvószenekar, amely május elsején már bemutatkozott a kisvárosban.

Kőszegen a gyerekek magas szintű ellátását és nevelését 94 dolgozó látja el, amelyből 29 jól felkészült pedagógus. Az összmunka kitűnő . . . Talán nem érdektelen, hogy a már említett felújításokon kívül a Kőszegi MÁV Nevelőotthon éves költségvetése 20 millió forint . . .

Nem kis áldozat a vasút részéről . .

Sz. Jakab István

„Őrségváltás" Szegváron

A közelmúltban vonult nyugdíjba *Krauser Gyula,* szegvári állomásfőnök. Negyvenkét évig állt a MÁV szolgálatában, s ebből 32 esztendeig Szegvár állomásfőnöke volt.

Szegváron sok olyan vasutas dolgozik, akiket az utasok és a fuvaroztatók egyaránt becsülnek helytállásukért, szakmai tudásukért. Sok fiatalt nevelt ilyen vasutassá Krauser Gyula.

Történeteket mesél arról, hogyan működtek együtt a helyi Puskin téesszel vagy a konzervgyárral. Nem ismertek lehetetlent, mindig a közösség érdekeit tartották szem előtt. *Krauser Gyula aktív közéleti tevékenységet is folytatott.* Tanácstag volt, ellátta a helyi művelődési központ gazdasági vezetői teendőit is. Jelenleg is a nagyközség népfront bizottságának elnökhelyettese, és a takarékszövetkezet ellenőrző bizottságának a vezetője.

Nyugdíjbavonulása napján meleg szeretettel búcsúztak tőle a munkatársak, a fuvaroztató vállalatok vezetői, a nagyközség társadalmi szervezeteinek képviselői. Annyian voltak, hogy alig fértek be szegvári lakásába.

Mi maradt meg a hosszú vasúti szolgálat után nyugalomba vonult állomásfőnökben?

Megmaradt azoknak az embereknek az őszinte becsülése, akikkel évtizedekig együtt dolgozott. Ebből táplálkozik Krauser Gyula jogos önbecsülése. Emelt fővel adta át a szolgálatot. Ám az emberi kapcsolat soha nem szakadt meg a vasúttal, a fuvaroztatókkal, a községgel. Krauser Gyula állomásfőnök nevét piros betűkkel jegyezték be Szegvár község krónikás könyvébe.

Fogas Pál

Építkezők figyelmébe!

Akarja házát mielőbb új köntösben látni?

Használjon Terranova nemes- és hőszigetelő alapvakolatot!

Időt, pénzt takarít meg vele, mert jó hőszigetelő és külön színezni sem kell. Arról már nem is beszélve, hogy legalább 50 esztendeig ellenáll az időjárás viszontagságainak.

GYÁRTJA:
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója, az Országos Érc és Ásványbányák, pilisvörösvári üzeme.

KAPHATÓK:
a helyszínen és Budapesten a XIII. kerület, Meder u. 8. szám, a XV. kerület, Mezőhegyesi u. 7—15. szám alatt, ezenkívül az ország valamennyi megyeszékhelyi TÜZÉP-telepén.

Ballagás az Úttörővasúton

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasúton az idén is megtartották a nyolcadik osztályos, azaz a „leszerelő" úttörővasutas pajtások hagyományos ballagását.



Az elköszönő nyolcadikosok



Még egy utolsó közös utazásra fel . . .



Eljöttek a drezdai úttörővasutasok is, a hagyományos eseményre



A szülők, hozzátartozók, ismerősök a különvonaton érkező ballagókat várják a Széchenyi-hegyi állomáson

Az alkotmány ünnepén

Új munkacsarnokot kapott a Szombathelyi Haladás VSC



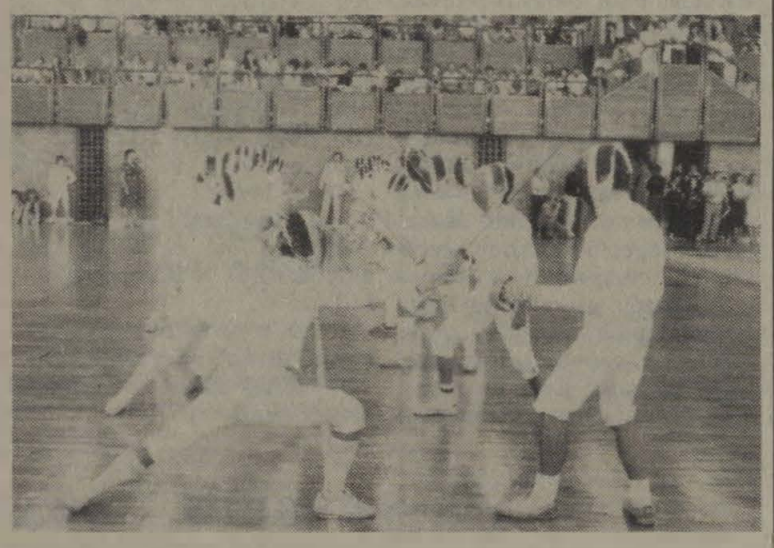
Koszorús Ferenc főtitkár a felépített sportlétesítmény jelentőségét méltatja

Vas megye alkotmányünnepi rendezvényeinek egyik kiemelkedő eseménye volt Szombathelyen, *a Haladás VSE új* munkacsarnokának az átadása és az ezt követő ünnepi nagygyűlés. A vasutas-egyesület sporttelepén, közvetlenül a füves labdarúgópálya mellett a Rohonci útra néz az új létesítmény.

Az átadási ünnepségen megjelent *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Molnár István*, a megyei pártbizottság titkára, *Horváth Lajos*, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára, az MSZMP Vas megyei párt-végrehajtóbizottság tagjai, *dr. István Lajos* professzor, a Hazafias Népfront megyei bizottságának elnöke, *Szabó László*, a megyei tanács elnökhelyettese és *Czinzek Miklós*, a városi tanács elnöke. Ott voltak az OTSH, a MÁV Vezérigazgatóság és a megyei TSH képviselői és a megyéből elszármazott *dr. Hegedűs Csaba*, a birkózók szövetségi kapitánya, olimpiai aranyérmes.

A munkacsarnok előtt rendezett ünnepségen Koszorus Ferenc mondott beszédet. A főtitkár megemlékezett az alkotmányról, az új kenyérről, majd arról beszélt, hogy a jövőben keményen kell dolgozni reális céljaink megvalósítása érdekében.

A főtitkár ünnepi beszéde után *Kapronczai János* vasútigazgató és *Szántó Kálmán*, a Vas megyei Tanácsi Építőipari Vállalat igazgatója kitüntetéseket, jutalmakat adott át a tervezésben, beruházásban és kivitelezésben kitűnt résztvevőknek, majd Koszorus Ferenc átadta a létesítményt Kapronczai János vasútigazgatónak, a Haladás VSE elnökének.



Bemutató vívógyakorlat az ünnepség után

A munkacsarnok 40 millió forintba került. Mérkőzések alkalmával 500 szurkoló buzdíthatja a vasi zöld-fehéreket. A játéktér 66 × 30 méteres, hasznos belmagassága 7,3 méter. A munkacsarnokban négy sportolói öltöző, bírói, orvosi szoba és edzői öltözők kaptak helyet. *A terem kispályás labdarúgó-, röplabda-, kosárlabda- és kézilabda-mérkőzések lebonyolítására alkalmas.*

A nap hátralevő részében a Haladás sportolói tartottak bemutatót. Volt birkózó-, súlyemelőverseny és labdarúgótorna, öregfiúk kosárlabda-bemutató.

Négy ifjú város labdarúgótornája

1979. január elsején lett város Barcs, Celldömölk, Körmend és Lenti. Azóta minden évben más-más város a gazdája a „négyek" labdarúgótornájának. A legutóbb lebonyolított mérkőzések színhelye Körmend volt. Celldömölk városát a Vasutas Munkás Sportegyesület focicsapata képviselte. A vasutas labdarúgók a torna győztesei lettek. *Kőszegi József* a CVMSE kapuvédője a találkozó legjobb kapusa címet érdemelte ki.

Alkotmánynapi lövészverseny

Augusztus 20-a alkalmából lövészversenyt rendezett az MHSZ zalaegerszegi városi szervezete. A körzeti üzemfőnökség csapata a versenyben a második helyet szerezte meg. Az egyéniben a második és harmadik helyezett is vasutas volt.

Modellezők sikerei

Az idén 75 éves a magyar modellezés. Az ebből az alkalomból rendezett országos modellezőversenyen, a rádiótávirányítású motoros műrepülő kategóriában *Stefel Győző*, (a MÁV Modellező Klub tagja) országos bajnokságot nyert.

A Szeged Kupa rádió-távirányítású hajómodellversenyen, a navigációs kategóriában *Ferencz János* szerezte meg a győzelmet. A 15 cm³-es robbanómotoros kategóriában *Soós Vince* 2., *Rudnai János* pedig 3. helyezést ért el. *Pénzes Gábor*, a szabadon repülő gumimotoros kategóriában a győri Rába Kupa versenyen ebben az évben negyedik alkalommal ért el ifjúsági aranyjelvényes szintet.

HÍREK

Koszorúzási ünnepség

Augusztus 31-én, a rákoskeresztúri temetőben a vasutas-szakszervezet kegyeleti bizottsága koszorúzási ünnepséget rendezett *Végh Lajos*, a vasutas-szakszervezet egykori elnöke, a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezetője születésének 80. évfordulója alkalmából.

Végh Lajos munkásságát *Patai János*, a kegyeleti bizottság tagja méltatta, majd a síron (szakszervezetünk elnöksége, a MÁV Vezérigazgatóság, a budapesti igazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság, valamint az Északi Járműjavító nevében) elhelyezték a megemlékezés koszorúit.

— **Felkészülés az őszi forgalomra.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban az őszi forgalomra való felkészülésről tárgyalt. Kovács Kálmán üzemfőnök ismertette a legfontosabb teendőket. Szeptember 15-ig üzemszemléket tartanak a szolgálati helyeken, és ellenőrzik, hogy adottak-e a zavartalan munka feltételei.

— **Brigád alakult.** Az isaszegi I-es főpályamesteri szakasz huszonkét dolgozója — a közelgő pártkongresszus tiszteletére — XIII. kongresszus néven brigádot alakított. Felajánlásokkal csatlakoztak a kongresszusi és felszabadulási versenyhez.

— **Üzemlátogatás.** A nagykanizsai vasutasok nyugdíjas csoportja a közelmúltban a helyi állami gazdaság hűtőházában tett üzemlátogatást. Boksai Endre, a hűtőház vezetője kalauzolta a vendégeket és ismertette az ott dolgozók munkáját, a konzerválás technológiáját.

— **Ülésezett a bizalmi testület.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szakszervezti bizottsága augusztus 22-én bizalmi testületi ülést tartott, amelyen megtárgyalták a MÁV kollektív szerződés 1984. évi módosításának javaslatait, a vasutasok besorolási szabályzatát.

— **Kirándulás.** A monori vasutasok nyugdíjas csoportja a közelmúltban buszkirándulást szervezett Sopronba és Fertődre. Megtekintették a műemlékeket, múzeumokat és a híres Eszterházy kastélyt.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A salgótarjáni vasutasok önálló nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűlést rendezett. Fazekas József elnök tájékoztatta a tagokat az elmúlt félévben végzett munkáról, a segélyezésről, üdültetésről, valamint a bizalmiak tevékenységéről.

— **Segített a brigád.** A Bodolyabéren élő Tasi István 67 éves rokkant részére a közelmúltban motoros járókocsit készített a dombóvári vontatási üzemegység KISZ-fiatalokból álló szocialista brigádja. A mozgásában teljesen korlátozott idős ember most már kimozdulhat otthonából, vásárolni is járhat.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas találkozót szervezett Pásztón. Kotán Pál szbtitkár köszöntötte a nyugdíjasokat, majd a baráti beszélgetés után a Mátrába is kirándultak.

— **Véradás.** Augusztusban véradónapokat rendeztek a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökségen. A két nap alatt 67 vasutas adott vért térítésmentesen.

FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete Zeneiskolája az 1984/85-ös tanévben az alábbi tanszakokra hirdet felvételt:

Zeneoktatás: zongora, hegedű, brácsa, cimbalom, cselló, bőgő, klarinét-szaxofon, fuvola, harmonika, gitár, basszusgitár, trombita, harsona, dob, jazz-zongora. Tánczeneelmélet, hangszerelés.

Ének: hangképzés, opera-operett, műdal, népdalnóta, táncdalkorrepetálás.

Előadóművészet: vers, próza, színpadi mozgás.

Mozgásművészet, népi tánc.

Tandíj tanszakonként 1700 Ft-tól 2500 Ft-ig.

Beiratkozási díj 100 Ft.

A Vasutasok Szakszervezete tagjai és családtagjai részére 50 százalék tandíjfizetési kedvezményt biztosítunk.

A zeneiskola címe: Budapest VII., Rózsa Ferenc u. 22. Telefon: 424-128

Dr. Balázs Ákos lett a BVSC ügyvezető elnöke

Szeptember 1-től új vezető került a BVSC élére. Az eddigi ügyvezető elnök, *Hopp Béla* ugyanis nyugalomba vonulása miatt felmentését kérte. Az egyesület elnöksége augusztus 30-án megtartott ülésén érdemeinek elismerése mellett felmentette elnökségi tagságából és ügyvezető elnöki tisztségéből. Egyidejűleg *dr. Balázs Ákost*, az OTSH és a bázisszervek javaslatára kooptálta az elnökségbe és megválasztotta a BVSC ügyvezető elnökének.

Az elnökségi ülésen jelen volt *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szemők Béla*, MÁV-vezérigazgató-helyettes és *Páder János*, az OTSH elnökhelyettese.

A BVSC elnöksége dr. Balázs Ákost ügyvezető elnökké választotta. Az ülésen Koszorús Ferenc főtitkár a bázisszervek nevében sok sikert kívánt az újonnan választott ügyvezető elnöknek.

Dr. Balázs Ákos vasutas családból származik. Neve nem ismeretlen a vasutas sportmozgalomban. 1965-től dolgozik a MÁV-nál. Különböző szakterületeken — jogi, igazgatási, munkaügyi, személyzeti, sajtóügyi, művelődéspolitikai — tevékenykedett. 1978-ban bízták meg a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sport osztályának vezetésével.



A vasutas sportmozgalommal tizenöt évvel ezelőtt került közvetlen kapcsolatba, amikor a BVSC röplabda-szakosztályának vezetésével bízták meg. Több évig társadalmi munkában, majd mellékfoglalkozásként látta el ezt a feladatot. A vasutas-szakszervezet osztályvezetőjeként 53 sportegyesület irányításával, felügyeletével foglalkozott. Rendszeresen részt vesz a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) munkájában is. Eddigi tevékenységét több kitüntetéssel, köztük a Kiváló Dolgozó és a Szakszervezeti Munkáért arany fokozattal ismerték el. 1959-től vesz részt a munkásmozgalomban.

Már hallatnak magukról a Szolnoki MÁV—MTE öttusázói



Gajdos András öttusázó a cél előtt

A Szolnoki MÁV—MTE „legfiatalabb szakosztálya" az öttusázóké, s máris szép sikerekkel büszkélkedhetnek. Legutóbb például Szolnokon rendezték meg az országos vidéki háromtusa-bajnokságot. A kétnapos versenyen a Gödöllői EAC, a Székesfehérvári Volán SC, a Pécsi IHSE, az Inotai SE és a Szolnoki MÁV—MTE versenyzői mérték össze tudásukat.

A felnőtt férfiaknál *Gajdos András* 3406 ponttal például második lett. Eredménye; felnőtt I. osztályú minősítés. Az ifjúsági fiúknál *András György* 3296 ponttal bronzérmes lett és ezzel ifjúsági aranyjelvényes szintet teljesített. A serdülő fiúknál kiemelkedett *Szakmáry Sándor*, aki 3083 ponttal harmadik helyen végzett, ami szintén ifjúsági aranyjelvényes eredmény, de a serdülőknek ezt háromszor kell teljesíteni és ő most először érte el. Serdülő csapatversenyben a MÁV—MTE csapata *(Szakmáry Sándor, Tóth László, Kiss Antal)* 8319 ponttal harmadik lett. Ugyancsak harmadikok lettek az ifjúságiak is *(András György, Lőrincz Gábor, Nagy Norbert)* 9290 ponttal. A versenyzők edzője: *Baranyi Tibor*

LAKÁSCSERE

Elcserélném Szegeden, játszótér mellett lévő felújított kétszobás, komfortos, 62 négyzetméteres, második emeleti MÁV-bérlakásomat budapesti vagy pest-környéki hasonló szövetkezeti, tanácsi vagy kertes MÁV-bérlakásra. Balogh Sándor, Szeged, Oldal u. 2. sz. II. 2.

Elcserélném debreceni, 2,5 szobás, 126 négyzetméteres, kertes, gázfűtéses, nagy pincével, MÁV-szolgálati lakást budapesti, 2,5 szobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Garázst is adhatok. Érdeklődni a 06-52-20841 telefonszámon 19 óra után, Rezes.

Elcserélném budapesti két és fél szobás, I. emeleti, utcai, napos, gázfűtésű, 60 négyzetméteres, kertes házban levő MÁV-bérlakásunkat hasonló adottságú, nagyméretű, külön bejáratú, legalább négyszobás bérlakásra, MÁV-dolgozóval. (Szétköltözőknek még adhatunk 30 négyzetméteres, nem lakótelepi, modern örökgarzont a Nagyvárad térnél.) Érdeklődni a 350-085-ös telefonszámon.

Elcserélném Püspökmolnári vasútállomáson levő két szoba manzárdos, félkomfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval. Balatonon, Velencén és Budapesten kis lakás is megfelel. Érdeklődni a 142-917-es telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, kiemelt övezetben levő nagyméretű, 1,5 szobás tanácsi lakásomat hasonló budapesti, lehetőleg belterületi lakásra. MÁV-szolgálatilakás is érdekel. Máté Edit, 5000 Szolnok, Kun B. krt. 11. V. em. 6.

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

Elcserélném Budapest, XV., Rákos u. 98. sz. V. emeleti másfél szoba, összkomfortos, MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira, MÁV-dolgozóval. Komfortos is érdekel, esetleg zöldövezetben Budapest területén. Érdeklődni személyesen vagy a 161-012-es telefonszámon 8 órától 15 óráig. Töreki Lászlóné.

Elcserélnénk Budapesten különálló, családi ház jellegű két db másfél szobás, kertes, telefonos MÁV-szolgálatilakást, amely négyszobássá alakítható, területe 110 négyzetméter. Kérünk egy szoba komfortos és egy szoba garzon tanácsi telefonos budapesti lakást. Minden megoldás érdekel. Horváth B. Budapest, Pf. 32. 1387.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 04—4507. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1984. SZEPTEMBER 27.

HOGYAN ÉRHETŐ EL?

Jobb szolgáltatás, nagyobb nyereség

A fuvaroztatók és a MÁV együttműködési konferenciája Balatonfüreden



A konferencia résztvevői Mészáros András vezérigazgató-helyettes előadását hallgatják (Laczkó Ildikó felvétele)

A *Közlekedéstudományi Egyesület* vasúti szakosztálya és szállítási önálló szakosztálya Balatonfüreden, a SZOT oktatási központjában rendezte szeptember 12—14. között *a fuvaroztatók és a MÁV együttműködési konferenciáját.* A tanácskozást *Földvári László* ny. miniszterhelyettes, a KTE elnöke nyitotta meg, majd *Ádám István,* a városi tanács elnöke köszöntötte a több mint kétszáz résztvevőt.

A bevezető előadás keretében *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója kiemelte, hogy a MÁV vállalati nyeresége egyre csökken, négy éve még hétmilliárd volt, az idén ez várhatóan hárommilliárd forintot tesz ki. Ez idő alatt az évi tízmilliárdos beruházás hatmilliárdra esett vissza. A nehéz anyagi helyzetet súlyosbítja a már krónikus létszámhiány. Ezt követően *Paisch Nándor,* a VOLÁN vállalatok központjának vezérigazgatója a VOLÁN és a MÁV kapcsolatrendszeréről beszélt.

„A MÁV gazdálkodási koncepciója az új vállalati konstrukció keretében" címmel tartotta meg előadását *Mészáros András,* a MÁV vezérigazgató-helyettese. Egyebek között hangsúlyozta: *már az év elején megállapítható volt, hogy a MÁV vállalati gazdálkodása a normatív szabályozás keretei között nem lehet önfinanszírozó.* A jelenleg csaknem stagnáló szállítási tevékenység színvonalasabb, a társadalmi fejlődést jobban szolgáló ellátása azt kívánja, hogy a MÁV már 1985-től és a VII. ötéves tervben mint nyereségérdekeltségű közüzemi, közszolgálati vállalat működjék. Az ilyen keretek közötti üzemeltetést támogatja áprilisi határozatával az Állami Tervbizottság is.

A VII. ötéves terv — miként ismeretes — a vállalatok szabályozórendszerét a jövedelem- és keretszabályozás terén módosítja jelentősen. *A jövedelemszabályozás korszerűsítésének alapvető célja olyan gazdálkodási feltételek kialakítása, amelyek előmozdítják a vállalkozókészséget, erősítik a nyereségérdekeltséget és biztosítják a vállalati költségeken belül az élő- és holt munka helyes arányainak kialakítását.*

Legfőbb vállalatpolitikai célkitűzésünk — folytatta Mészáros András — a tartós vállalati gazdasági egyensúly biztosítása. Az ezt szolgáló általános vállalati célkitűzések — a többi között — a vállalati alkalmazkodóképesség fokozása, a vasúti szolgáltatások mennyiségének, minőségének, versenyképességének javítása, a vállalati nyereség és a bevételek növelése, valamint a ráfordítások csökkentése, továbbá a vasutasok munka- és szociális körülményeinek fokozatos javítása. Ezek közül főképpen azokat emelte ki, amelyek a fuvaroztatói kapcsolatokra, az együttműködésre leginkább hatnak.

— *Bővítjük a személyszállító vonatokon a poggyász- és expresszáru-szállítást és az egyéb szolgáltatások körét* — mondotta a vezérigazgató-helyettes. — *Fejlesztjük a személyszállítás tájékoztatási rendszerét, növeljük a menetjegyirodák számát. Jegykiadó automaták beállításával és a részmunkaidős foglalkoztatás kiterjesztésével kívánjuk az utazóközönség igényeit jobban kielégíteni. Erősítjük a MÁV szolgáltatásainak megismertetése érdekében a reklám-propagandát. Bővítjük szállítmányozási tevékenységünket. A MÁVTRANS-irodát rövidesen MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatósággá szervezzük át.*

A legjelentősebb szabályozási, támogatási alternatíva megvalósulása esetén *1500 kilométer hosszú pálya korszerűsítését, közel 70 kilométer új vonal és 125 kilométer második, illetve harmadik vágány építését tervezzük. Ötszáz kilométernyi vonal villamosítása is a tervek között szerepel. Hatására az üzemeltetési költség évi 200-250 millió forinttal csökkenne.*

A villamos vontatás részaránya így 1990-re megközelíti a 70 százalékot. A járműpark fejlesztését lényegében a jelenlegi állománnyal, annak *jobb kihasználásával* kell megoldani. A hálózat villamosításával lépést tartva, továbbá a város környéki forgalom kulturáltabb lebonyolítása céljából *a villamos vontatójárművek, motorvonatok beszerzésének kell elsőbbséget élvezniük.*

A vállalati belső mechanizmus korszerűsítése, az ösztönzési-érdekeltségi kapcsolatok erősítése ugyanolyan fontos, mint a fuvaroztató partnerekkel, a vasutat igénybe vevőkkel való viszonyunk más alapokra helyezése.

— *Azt szeretnénk elérni* — jelentette ki Mészáros András —, *hogy az egykori hivatalnoki, hatósági szemlélet és munkagyakorlat helyét mindinkább kereskedő, üzemeltető, vállalkozó és gazdálkodó típusú vasúti munka váltsa fel.*

A háromnapos konferencián több érdekes előadás hangzott el. A korreferátumokat vasúti, szállítási, vállalati szakemberek tartották. Feltárták gondjaikat, és kinyilvánították az együttműködés elmélyítésére irányuló készségüket.

H. K.

FÖLDÖN, VÍZEN, LEVEGŐBEN

Magyar—szovjet kapcsolatok

A vasútra hárul a legnagyobb szerep a két ország export-, importforgalmában

Külkereskedelmi forgalmunk 30 százalékát a Szovjetunióval bonyolítjuk le; *évente mintegy 27 millió tonna export-, importárut szállítanak a két ország közlekedési vállalatai.* Az egyre nagyobb áruforgalom a fuvarozó-szállító vállalatoktól fokozott erőfeszítéseket kíván.

A magyar—szovjet közlekedési kapcsolatokat alágazatonként hosszú távú két-, illetve több oldalú egyezmények szabályozzák. Ezek megszabják az áru- és személyszállítás feltételrendszerét és egyeztetik az érdekeket. Az adott szállítási feladatokat a rendszeres *tervegyeztető tárgyalásokon* határozzák meg. Ezenkívül számos más területen is kialakult az együttműködés, így például a szállítás műszaki-technikai, szervezési feladatainak kidolgozásában, a szakemberképzésben és -továbbképzésben, valamint különböző kutatási témákban.

Vasutasok munkaversenye

A két ország közötti közlekedési kapcsolatokban *a legjelentősebb szerep a vasútra hárul.* A közös feladatokat a vasúti határforgalmi egyezmény tartalmazza. A MÁV nemzetközi szállításainak több mint egyharmada a Szovjetunióból indul, illetve oda tart. Az importforgalomban többnyire *érc, koksz, faáru, műtrágya, gép és személygépkocsi érkezik,* az export jó részét élelmiszerek, friss zöldség, gyümölcs, húsáru, gabona, konzerv, könnyűipari termékek, gépek, autóbuszok teszik ki.

A zavartalan vasúti szállítások sarkalatos pontja *a határkörzetek* feladatainak összehangolása. A jobb munkát segíti, hogy a *záhonyi* üzemigazgatóság és az *ungvári* igazgatóság vasutasai 1964 óta minden évben munkaversenyben vannak egymással. Az utóbbi időben a szovjet határkörzet viszonylag szűk kapacitása miatt gondot okoz a magyar áruk folyamatos átvétele és továbbítása. A helyzet javítására a két fél közös intézkedéseket tesz.

A két ország közötti utasforgalmat nyáron három, télen pedig két pár gyorsvonat szolgálja.

Az importszállításokban jelentős szerepet tölt be a Barátság és a Testvériség csővezeték. Az ezeken érkező gáz, illetve kőolaj a szovjet behozatal 50 százalékát teszi ki.

Hajón évente körülbelül másfél millió tonna áru érkezik hazánkba a Szovjetunióból; főként vasérc, szén és különféle építőanyagok. Magyarországról megközelítőleg félmillió tonna árut — javarészt gabonát — visznek vízen a szomszédos országba.

A leggyorsabban?

A kölcsönös közúti szállításokat az 1966 óta érvényben levő közúti fuvarozási egyezmény alapján bonyolítja le a két ország. Évente mintegy 10 ezer tehergépkocsi, kamion szállít árut Magyarország és a Szovjetunió között. Mindkét irányban elsősorban a gyors továbbítást igénylő, kényesebb termékeket viszik a közutakon, így például gyógyszereket, vegyiárut, konfekcióipari cikkeket, kisebb gépeket, sőt még naposcsibét is.

A külkereskedelmi árufuvarozásban nem meghatározó *a repülőgépek* szerepe, de annál nagyobb jelentőségük van *a személyszállításban,* az üzleti és a turistaforgalomban. Évente mintegy 300-400 ezren utaznak a MALÉV és az AEROFLOT gépein a Szovjetunióba, illetve onnan hozzánk. Repülőgépeink kivétel nélkül szovjet gyártásúak. A konstrukciók továbbfejlesztésében, különösen a kedvezőbb energiafelhasználási és környezetvédelmi tulajdonságokkal bíró légi járművek kialakításában magyar szakemberek is közreműködnek. Ugyanakkor szép számmal képeznek magyar repülési szakembereket a Szovjetunióban: az elmúlt 15 év alatt mintegy 250-en szereztek felső fokú képesítést.

Újabb fejlődési szakaszban

A közlekedési tervkoordinációs bizottság konzultációin előzetesen egyeztették a közlekedésnek és a szállításnak a következő tervidőszakban esedékes feladatait. Eszerint az exportforgalomban 19-20, az importban pedig 5-6 százalékos mennyiségi növekedésre lehet számítani.

M. GY.

Az őszi BNV-n

Megnyilvánult a vasút üzletpolitikai törekvése

A szeptember 14. és 23. között rendezett őszi BNV-n a MÁV a hagyományos pavilonján kívül a vásár központjában, valamint az I-es számú kapu mellett *információs irodát és jegypénztárt* működtetett.

Sok dolga volt az ott szolgálatot teljesítő vasutasoknak, mert a vasút által adott 50 százalékos kedvezményt jóval többen vették igénybe, mint korábban.

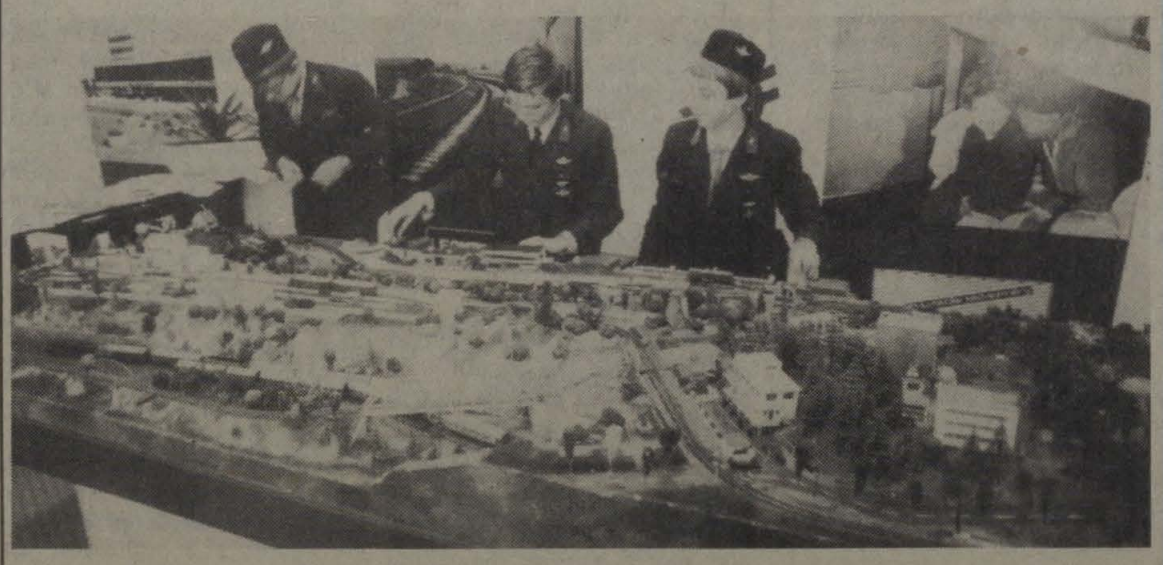
A hagyományos pavilonban most nem állítottak ki tárgyakat, gépeket, mégis sok látogatót vonzott az előcsarnokban felszerelt terepasztal, amelyet — nyitástól zárásig — felváltva három úttörővasutas kezelt.

A pavilon mellett elhelyezett automata csomagmegőrzők előtt sorban állt a közönség.

A MÁV kiállítását üzletpolitikai törekvés jellemezte. Nyolcféle tájékoztatót nyomtattak erre az alkalomra. A külföldiek közül is jóval többen keresték fel a MÁV-pavilont, mint máskor. (*Seres Mihályné* nemzetközi informátornak a forgalmasabb időkben szinte szusszanásnyi ideje sem volt.)

Ugyancsak újdonságnak számított az is, hogy *a Keleti pályaudvar és a BNV között naponta 14 vonatot közlekedtetett a MÁV.*

S. R.



Vásári szolgálatban az úttörővasutasok (Jusztin Tibor felvétele)

TECHNIKAI BRAVÚR

Számítógépes összeköttetés Záhony és Debrecen között

A Kalmár László ifjúsági számítástechnikai konferenciát a közelmúltban tartották meg Debrecenben az Orvostudományi Egyetemen. Témája az elektronikai és informatikai rendszerek alkalmazása volt. Hat szekcióban 32 előadás hangzott el.

A MÁV Számítástechnikai Üzemének *záhonyi* területi üzemegységéből hárman mutatták be a már működő záhonyi automatizált információs rendszert. *Márkus Istvánné* programtervező „Vasúti átrakókörzeti operatív számítógépes rendszer kialakítása" címmel tartott érdekes, figyelemfelkeltő előadást. *Molnárné Szilágyi Erzsébet* programtervező „A VT 20/20-as kisszámítógép feladata a ZAIR-ban" című előadásával aratott sikert.

Ezután sikerült kapcsolatot teremteni a konferencián levő kisszámítógép és a Záhonyban működő R—32-es típusú számítógép között, s ez nem kis technikai bravúrnak számít. Ebben közreműködött *Molnár István,* az üzemegység számítógép-műszerésze is.

Dinnye-export

Kál-Kápolna állomáson az idén később kezdődött a híres hevesi dinnye és az egyéb zöldáruk szállítása, mint más években, és a mennyiség is kisebb.

Dinnyéből jó néhány vagon jutott azért Csehszlovákiába, Lengyelországba és az NDK-ba is. Mint *Tóth Tibor* állomásfőnök és *Turi István* kereskedelmi hivatalvezető-helyettes elmondta, *a kocsiigényeknek minden esetben eleget tudtak tenni.* Nehezíti viszont a munkájukat, hogy a kocsik minősége nem mindig felel meg az exportelőírásoknak.

Öt község állomása

Mándok két kérése

A *mándoki* állomás a Mátészalka—Záhony közötti vasútvonalon fekszik, s a záhonyi üzemigazgatósághoz tartozik. Az állomás 1907-ben épült, mindössze három vágánnyal, amit a németek a háború idején felrobbantottak. Ideiglenesen helyreállították, de a korszerű átépítés csak 1958-ban történt meg; ekkor jött az első 424-es masina, amelyet a falusiak megcsodáltak.

Később tovább épült az állomás vágányzata. Eperjeske rendező pályaudvar építése idején az összes anyag Mándokra érkezett, így jócskán megnőtt a kocsiforgalma. Korábban az állomás vezetőin kívül egy forgalmista és két váltókezelő teljesített szolgálatot. Jelenleg 25-en dolgoznak itt. 1981-ben, amikor egyesültek Tornyospálcával, 45-re szaporodott a létszám.

Mándok állomás elég nagy áruforgalmat bonyolít le. Tavaly mintegy 2500 széleskocsit raktak meg autóbusszal, az őszi idényben pedig csaknem kétezer kocsit adtak fel exportalmával. Az állomásiak szükség esetén besegítenek az átrakásba is. Gyakori a fa-, illetve acélküldemények átrakása.

Mint *Tukacs Géza* állomásfőnök elmondta, jelentős a személyszállítás is, hiszen öt község tartozik az állomáshoz. Az eddig terjedő vonalszakaszon végzik egyébként a MÁVAG-szerelvények futópróbáját, ezenkívül ha a szükség úgy hozza, kocsikat is tárolnak, főleg az olajtelep átfejtéséhez.

Hadd essen néhány szó az itt dolgozókról is. Tukacs Géza főfelügyelő 40 évvel ezelőtt Mátészalkán kezdte a vasúti pályafutását órabéres átalányosként. Egy éven belül szinte az összes szakvizsgát megszerezte. 1957 óta Mándokon állomásfőnök, nyolcszoros kiváló dolgozó. Az idén a Szovjetunióba jutalomüdülésre utazik.

Érsek Lajos forgalmi szolgálattevő 1961-ben pályamunkásként kezdte, majd raktárnokként teljesített szolgálatot. 1965-ben Miskolcon elvégezte a segédtiszti tanfolyamot. 1971-ben került Mándokra. Három ízben *Kiváló Dolgozó* kitüntetéssel ismerték el jó munkáját.

Balogh András raktárnok ugyancsak pályamunkásként kezdte szolgálatát, még a háborús években. Becsületesen dolgozott, tanult. Olyan gyakorlatra tett szert, amit később is hasznosítani tudott. *Univerzális ember.* De többen vannak még a hozzájuk hasonlóak.

Végül két kérés. Évek óta mondogatják: *ihatatlan a mándoki állomás vize.* Ezért szeretnék, ha bekötnék az új, községi vízhálózatra. A szolgálati lakás egyébként már onnan kapja a jó vizet. A másik: *nincs raktárhelyiség,* s az expressz- és poggyászárut nem tudják megfelelően elhelyezni. Ennek megoldását is sürgetik.

Szőgyényi Bertalan

Ifjúsági parlament Hatvanban

A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség a közelmúltban ifjúsági parlamentet rendezett Hatvan állomás oktatótermében. A parlamenten nyolc szolgálati hely fiataljai vettek részt.

Kerepesi Pál pft-főnök beszámolt a gazdasági feladatok végrehajtásáról, ismertette az 1981—84. évi *ifjúsági politikai intézkedési terv* megvalósítását. A fiatalok elmondták javaslataikat, gondjaikat, majd megvitatták és elfogadták az 1986-ig szóló intézkedési tervjavaslatot.

MARADANDÓT ALKOTTAK

Találkoztak a régi szb-tagok

A debreceni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága augusztus 24-én találkozót rendezett a több éve nyugállományban levő szakszervezeti bizottsági tagok részére — a jelenlegi szb-tisztségviselők részvételével — az állomás nagy oktatótermében.

Ceglédi Sándor, a szakszervezeti bizottság titkára kifejezte elismerését azoknak a munkatársaknak, akik 1954 óta tevékenykedtek a testületben. Elmondta, hogy sok küzdelem, lemondás és bizakodás árán olyan *maradandó értékeket hoztak létre az szb egykori tagjai, amelyekre most büszkén tekinthetünk vissza.* Az elmúlt időszakban ezenkívül olyan nemzedék nőtt fel, amely méltó folytatója a csaknem 40 éve megkezdett szakszervezeti munkának.

A bensőséges ünnepség végén népi zenekar és a régi kultúrcsoport tagjai szórakoztatták a volt szakszervezeti bizottsági tagokat. A jó hangulatú beszélgetés során elérzékenyülve elevenítették fel a régi emlékeket.

Simon Ödön

Érdemes társadalmi munkás

Szép hagyomány, hogy alkotmányunk ünnepén megemlékeznek azokról, akik társadalmi munkájukkal segítik településük fejlődését. Országszerte számos aktivistát köszöntöttek ebből az alkalomból, így Fóton is. A kitüntetettek között volt egy vasutas is. *Szekeres Lászlót,* a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem munkaverseny-felelősét, a községben végzett tevékenységéért, a Hazafias Népfront nagyközségi bizottsága Érdemes Társadalmi Munkás elismerésben részesítette.

— *Én azt vallom, hogy az ember ne csak a munkahelyén dolgozzon a közösségért, hanem a lakóhelyén is vállaljon részt a településfejlesztésben* — mondja Szekeres László.

— Ön lakóhelyén, Fóton milyen társadalmi tevékenységet folytat?

— *Nem is tudom, melyikkel kezdjem, hiszen évek óta sokirányú társadalmi elfoglaltságom van.* Ma is örömmel gondolok vissza arra az időszakra, amikor 1964-ben néhány társammal együtt megalakítottuk az általános iskola bélyeggyűjtő szakkörét, amelynek én vagyok a vezetője. A 20. éve működő szakkörnek 150 fóti kisdiák a tagja. Már elnyerték a Pest megye legjobb ifjúsági szakköre címet is. Minden vasárnap délelőtt összejövünk az iskolában, s ott rövid előadást tartok a filatélia újdonságaiból. Utána kezdetét veszi a mindig nagyon várt cserebere. *A Fóti 3. számú Általános Iskola szülői munkaközösségének nyolc éve vagyok az elnöke.*

Szekeres László ennek a közösségnek a segítségével feldolgozta Fót elmúlt négy évtizedének történetét, amelyet korhű bélyegekkel is illusztrált. A könyvért a közelmúltban a Bélyeggyűjtők Országos közgyűlésén MABEOSZ aranyjelvénnyel tüntették ki. Az iskolához sok szállal kötődik még azért is, mert két kislánya ebben az iskolában tanul.

Az Alkotmány ünnepén adták át azt a nyolc tantermes iskolát, amelynek a valóra váltásáért mi szülők is nagyon sokat tettünk. *Az én kezdeményezésemre indult az a gyűjtési akció, amelynek eredményeként a lakosság 130 ezer Ft-ot adott a köz javára.* A pénzből a tantermeket díszítő tárgyakat, függönyöket vásároltunk.

— Mi a titka ennek a példás összefogásnak?

— *Nem hiszem, hogy titokról beszélhetnénk. Egyszerűen arról van szó, hogy az itt élő emberek szeretik a lakóhelyüket. De nemcsak a közös munkában találunk örömet. Gyakran megyünk együtt színházba, több napos autóbuszkirándulásra Szlovákiába. Legközelebb októberben 90 tagú csoporttal a Szovjetunió természeti kincseivel ismerkedünk, s közösen szőjük az újabb „álmokat".*

Vetési Imre

„Körkörös" nevelés az egészségvédelemben

Mivel szervezett társadalomban élünk, szükség van rá, hogy az egészségnevelés is megalapozottan, tudományosan folyjon, az egészségnevelési szakhálózat ezekre a tudományosan feltárt eredményekre támaszkodjék. A központi tervek, irányelvek végrehajtásához persze megfelelő szabadság is kell, hogy mindenütt a helyi sajátosságoknak megfelelően dolgozzák fel a kapott szempontokat. Nemcsak ellenőrizni, nemcsak koordinálni, hanem támogatni is kell az egészségnevelést a társadalomnak.

A MÁV keretén belül az egészségnevelés a Közegészségügyi Intézet koordinálásában funkcionál. Évi egészségnevelési *ajánlásokat* készítenek. Ezt megküldik az üzemorvosoknak, akik a tervet lebontják, s a saját területeiken alkalmazzák.

Kézzelfoghatóbban kell a jövőben ezeket az ajánlásokat realizálnunk. *Konkrét helyekre és helyzetekre épített egészségnevelésre van szükség.* „A témát" nemcsak általánosságban kell ismertetni, ezért az egészségnevelésnek ismernie kell az adott terület orvosi, gyógyítói, üzemegészségügyi stb. problémáit. Csak így lehet az egészségnevelést hatásosan és eredményesen alkalmazni.

Az egészségnevelés eredményessége — eredő. *Hiába tartjuk meg az előadásokat, neveljük a dolgozókat, ha a műhelyben a helyzet változatlan marad!* Egyértelmű a komplexitás, a korreláció az egészségnevelés és a munkahely, valamint a vezetők „hozzáállása" és a népgazdaság teherbíró-képessége között. Az egészségnevelés körkörössége akkor érvényesül, ha azt követik a szolgálati főnökségek, műhelyek munkavédelmi, higiéniai és egyéb, a dolgozók egészségét védő intézkedések. Hiába tartunk előadást a zaj károsító hatásáról, ha a műhelyben semmit nem tettek a zajcsökkentés ellen. A műhelyfőnökök így vehetik át a „stafétabotot" az orvostól, és változtathatják át az egészségnevelést — *gyakorlattá.* Itt is érvényesül a tétel: *az elmélet talpköve a gyakorlat.*

Az utazóközönség egészségnevelésére már több módszert alkalmaztak. Várótermekben kiállításokat rendeztek, fali híradókat rendszeresítettek, leporellókat szórtak szét a fülkékben, sőt még a hangosbemondót is felhasználták az egészségre való „agitálásra". Talán nem érne bennünket a maximalizmus vádja, ha felvetnénk, hogy praktikus lenne a MÁV-nak az utazóközönség által könnyen hozzáférhető, vasúti egészségnevelési híradót létrehozni. Az utazás alkalmas az olvasásra. Ezt a lehetőséget nagyon ki lehetne használni az egészségnevelés érdekében.

Lelkesedni önmagában nem elég, bár az egészségnevelők hite megelőzheti a betegséget, ha átsugárzik azokra, akik meghallgatják és megfogadják a tanácsot. És ne feledjük az 1973. évi egészségügyi világnap jelmondatát: „Az egészség otthon, a családban kezdődik!"

Elsősorban — példamutatással!

Dr. Veress Sándor

A nyugdíjasokért tették

A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága a nyáron társadalmimunka-akciót szervezett a nyugdíjasok támogatása érdekében. Az egyik csoport a Derecske és Konyár közötti pályaszakaszon segített a pályakorszerűsítési munkában. A másik, száz fős csoport kocsitakarítást végzett a debreceni állomáson. A munkából lányok, asszonyok, férfiak egyaránt kivették a részüket. Élen jártak a szocialista brigádok.

A társadalmi munkáért járó pénzt — csaknem tízezer forintot — a nyugdíjba menők búcsúztatására, a kisnyugdíjasok megsegítésére fordítják.

Lajos bácsi nyugdíjasai

Nehezen tudtam rábírni a beszélgetésre. Mit lehet róla írni? Ő nem érdekes. Különben is mikor? Szerda kivételével szinte állandóan vidéken van. Szerdán van a fogadónapja. Ha rá tudok várni, ezen a napon jöhetek. Nem akar megsérteni, de megérthetem, neki minden újságcikknél fontosabb az őt felkereső nyugdíjas vasutas. Ha lesznek nála, várnom kell... Ha így jó? Megegyeztünk.

Nem akármilyen alkalomból kerestem a találkozást *Bartos Lajossal,* a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas szervezőjével. Lajos bácsi 75 éves, 15 éve látja el tisztét és május elseje alkalmával a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával tüntették ki.

Nehezen indul a beszélgetés. Az egykori állomáskezelő 12 gyermekének egyike, aki 1928-ban raktári munkásként került a MÁV kötelékébe, sok helyen megfordult életében.

— *Dolgoztam Celldömölkön, Sárváron és Szombathelyen* — emlékezik Bartos Lajos. — *1945-ben elköteleztem magamat a párttal és a szakszervezeti mozgalommal. Egy ideig politikai munkás is voltam. A hajdani segédmunkás 1969-ben az igazgatóság osztályvezetőjeként mehetett nyugdíjba.*

Hogy jól dolgozott, azt a kitüntetések egész sora bizonyítja. Pihenni utána sem tudott. Kortársait, a nyugdíjasokat karolta fel a Nyugat-Dunántúlon. Nehéz posztot vállalt a területi szakszervezeti bizottságon.

— Ellentmondásos a nyugdíjasok helyzete — folytatja tovább. — Óriási különbségek vannak a nyugdíjak között. *A legtöbb gondot a hátrányos helyzetű nyugdíjasok jelentik.* Segélykérelmeket írok helyettük a helyi tanácsoknak és a vasutas biztosító egyesületekhez. Ha szükséges, személyesen járok el érdekükben és minden ügy elintézésére visszatérek. Nagyon hálásak érte...

— Mekkora a nyugdíjas vasutasok létszáma? — kérdezem.

— *Területünkön több mint 10 ezer nyugdíjas él.* Ennek fele szakszervezeti tag. 13 nyugdíjas csoportunk és három önálló alapszervezetünk van. Valamennyi alapszervezetünknek megfelelő az elhelyezése. Legutóbb Vonyarcvashegyen 70, Balatonfüreden 128 idős vasutast sikerült télrítésmentesen üdültetni. Elértük, hogy valamennyi szolgálati helyen minden esztendőben ünnepélyesen köszönnek el a munkából megfáradtaktól.

— Gondjaik?

— Legnagyobb problémánk a nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők öregedése. Örömmel mondhatom, hogy vannak 79—80 éves bizalmijaink is. Mindenesetre jó lenne „fiatalítani"... Fájó, hogy egykor magasabb beosztást betöltő, nagyobb nyugdíjat élvezők nem vállalnak funkciót a szakszervezetben.

Sz. Jakab István

ZALAEGERSZEGEN

Magasított peronok

Házi ünnepség keretében szeptember 4-én átadták rendeltetésének Zalaegerszegen a most épített magasított peronokat. Az eseményen ott voltak a megye, a város és a vasút vezetői, többek között *dr. Kustos Lajos,* a városi tanács elnöke és *Kerényi Zoltán,* a Zala megyei Tanács közlekedési osztályának vezetője.

A vasúti pályaudvaron a forgalom kizárása nélkül folyt az építkezés. Az utasok türelemmel viselték az átépítés viszontagságait, és folyamatosan vették birtokukba az elkészült részeket.

A március 5-én kezdődött építkezés során két, egyenként 300 méter hosszú magasított peront hoztak létre. A második és harmadik vágány közé egy szélesebbet, a négyes és ötös közé pedig keskenyebbet építettek. Az első vágány megemelt peronjával együtt most *öt sínpár mellett van magasított peron.* A Zalaegerszegről induló és oda érkező személyszállító vonatok utasai így már kényelmesen, baleseti veszély nélkül szállhatnak le és fel.

A munkálatokat nehezítette, hogy az építkezés területén, a sínek alatt 16, a második világháborúból származó lövedékre bukkantak. A váratlan és veszélyes „leleteket" a néphadsereg tűzszerészei távolították el.

A most befejezett munkálatok a kapcsolódó építkezésekkel együtt 17,3 millió forintba kerültek.

(jakab)

Ütközőpontban

Huszonöt év határállomáson

Grósz György kürtösi kereskedelmi hivatalnok nemrég ment nyugdíjba. Vasutas volt az édesapja is, akárcsak apósa és két sógora. Őmaga pályamunkásként kezdte 1944-ben, majd 1945 tavaszán szülőfalujában, a kétegyházi községházán dolgozott. A tanácsok megalakulásakor Dobozon volt tanácstitkár, onnan húzta vissza a szíve a vasúthoz 1955 végén. Másodszorra Lökösházán kezdte a szolgálatot, s 1959-ben került Kürtösre.

— Akkor, 25 évvel ezelőtt milyen volt a határállomás?

— Legjobban a számok jellemzik: csak 9 vágányon bonyolódott a ki- és belépő, évi százezres kocsiforgalom. 1970-ben már 30 vágány és külön rendezőpályaudvar állt a forgalom rendelkezésére. Nagy a fejlődés a műszaki és szociális épületek tekintetében is, bár megjegyzem, hogy az utóbbiak még most készülnek. Mégis, mondhatom, *ég és föld a különbség az akkori és a jelenlegi helyzet között.*

Munkájának jó részét a *Petőfi* szocialista brigádban végezte.

— Igen. Mindjárt a hatvanas évek elején, ahogy a szocialista versenymozgalom megkezdődött, létrehoztuk a brigádokat, köztük a mi *komplexbrigádunkat* is 27 taggal, s ez azóta is működik. Ennek nagy jelentősége volt és van mind az egyéni helytállás, mind a közös munka szempontjából. Mindig van segítség, ha kell valahová: kocsifelíráshoz, rakományigazításhoz. Ez nemcsak az időmegtakarítás miatt fontos, de valutamegtakarítást is jelent. *Mert, ha csak öt perc is a csúszás éjfél után, egész napos kocsibért kell fizetni minden vagonért.*

— Nehezebb-e a szolgálat a határállomáson, mint máshol?

— Igen. Itt derülnek ki a máshol keletkezett szállítási hiányosságok a kocsik tételes átadásakor és átvételekor: a megcsúszott rakomány, a hiányos fuvarlevél vagy melléklet, az is, ha nincs állatorvosi bizonyítvány, netán a kiviteli engedély is elkallódott. Sajnos, ilyesmi előfordul ma is. *Amit útközben mások nem vettek észre, arra itt fény derül, s a hiányosságokat gyorsan pótolni kell. A munka egyre több, a létszám pedig kevesebb. Ezért olyan fontos a brigádok jó összmunkája.*

— Ön mindig végzett szakszervezeti munkát, jelenleg is az üzemfőnökségi szakszervezeti bizottság elnöke. Legutóbb megkapta a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntető jelvény arany fokozatát.

— A szakszervezet a születéstől kezdve foglalkozik az emberekkel, és én nagyon szeretem az embereket. Összefűz bennünket a munka, a gond, az öröm, a sokrétű feladat, melyből a legtöbb érdekvédelmi. Igaz, ez *ütközőpont is lehet, mert állást kell foglalni.* Ez többnyire nem kellemes, és sok fáradsággal jár. A vitákban néha összeszólalkozik az ember, ez velem is előfordult már, de a barátság maradt. Ám tulajdonképpen ez adja a munka szépségét és örömét.

Vass Márta

MIT KELL TUDNI RÓLA?

Készülnek a jövő évi újítási feladattervek

A szakmailag jól megalapozott, gondosan előkészített, közérthető *újítási feladatterv* — amennyiben azt széles körben propagálják — hozzájárulhat az újítók céltudatos, tervszerű tevékenységéhez. A megnövekedett gazdasági követelmények ismeretében várható, hogy a szolgálati helyek egyre fokozottabban igénylik, szorgalmazzák a kisebb és nagyobb jelentőségű, de mindenképpen hasznos kezdeményezéseket, az újítási javaslatokat. A vezetőknek ezt *ösztönözni kell.* Az ösztönzés egyik eszköze minden szolgálati helyen az újítási feladatterv is.

Alapvető szempontok

A feladattervben kell ráirányítani a dolgozók figyelmét a legfontosabb műszaki és üzemszervezési problémák, feladatok megoldására. A szolgálati helyeknek azt tanácsoljuk, hogy az újítási feladattervet az év közben felmerült, újabb helyi feladatokkal, megoldásra váró problémákkal egészítsék ki.

A feladatterv tartalmát tekintve alapvető követelmény, hogy

— a termelési, gazdálkodási feladatok végrehajtása során keletkező akadályok elhárításával kapcsolatos komplex megoldásokat tartalmazzon;

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

— az úgynevezett közvetlen termelési célok mellett tartalmazza a dolgozók egészségvédelmével, a munkavédelemmel, a munkakörülményekkel, a kulturált utazással, annak javításával összefüggő problémákat, s mozgósítson ezek megoldására;

— tartalmazza annak a meglevő állapotnak (körülményeknek) a leírását, amelyen változtatni kellene, és jelölje meg a lehetőségek figyelembevételével az elérendő célt, a vonatkozó előírásokat, követelményeket;

— utaljon a fellelhető szakirodalomra, esetleg a beszerzési forrásra is;

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

— tüntesse fel a kitűzött különdíj mértékét.

Ami ez utóbbit illeti, a Vasúti Újítási Szabályzat szerint helyi jelentőségű feladatoknál 500 Ft-tól 1500 Ft-ig, igazgatósági jelentőségű feladatok megoldása esetén 1500 Ft-tól 3000 Ft-ig, országos jelentőségű újításnál 3000 Ft-tól 5000 Ft-ig terjedhet a különdíj összege. Ezt a javaslat elfogadásától számított *harminc napon belül ki kell fizetni.* Tartalmazza a feladatterv ezenkívül az újítók anyagi elismerésének módját, mértékét, valamint az egyéb feltételeket és szabályokat is.

Helyi témák feltárása

Az újítási feladattervi témák összeállítása közben különös gondot kell fordítani a demokratikus elvek érvényesítésére. A feladattervi téma módszerében vegye tekintetbe, hogy a megoldásban a dolgozók nagy tömege is részt vehet. E célból javasoljuk a MÁV Vezérigazgatóság *tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztálya* által szerkesztett *„Feladattervi témakereső lap"* felhasználását. A témakereső lapokat a szocialista brigádoknak és az irányító munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak, csoportvezetőknek azzal kell megküldeni, hogy *munkaterületüket az ott dolgozókkal közösen vizsgálják meg,* és mindazokat a problémákat tartsák szem előtt, amelyek megoldása előmozdítja a termelékenységet, az önköltség csökkentését, a forgalom zavartalan biztosítását, a munka- vagy üzemszervezést, a balesetek megelőzését stb.

Az előző évben már meghirdetett, de még megoldatlan feladattervi témákat nem kell újra kiírni, hiszen azok továbbra is érvényesek.

Az 1984-ben meghirdetett feladattervek témáinak túlnyomó többsége (a MÁV sajátos szervezéséből és feladatából adódóan) műszaki jellegű feladat. Ezért a feladatok meglehetősen egysíkúak. Mégis fontos többet tenni annak érdekében, hogy *ne csak elenyészően forduljon elő átfogó jellegű munka- és üzemszervezési téma.* A feladatterv készítésénél, illetve összeállításánál kerülni kell a kampányszerű munkát.

Irányadó a VUSZ

Helyes volna, ha a javasolt feladattervi témákat bizottságilag felülvizsgálnák. A bizottságban az elbírálón kívül *vegyen részt az újítási ügyintéző, a szakszervezet és a KISZ képviselője,* valamint azok az illetékes irányító beosztású dolgozók, akiknek munkaterületén a megoldásra váró problémák közvetlenül felvetődtek.

A feladattervi témákat — meghirdetésük előtt — koordinálás céljából minden év szeptember 15-ig az illetékes igazgatósági osztályhoz fel kell terjeszteni, s onnan továbbítják a közvetlen felügyeleti szervhez. A jóváhagyásról minden év november 30-ig értesítik a felterjesztő szolgálati helyeket.

Az érvényes újítási feladattervre benyújtott megoldás különdíját az újítási díjból nem szabad levonni. A feladattervi különdíj elszámolására és kifizetésére az újító szolgálati főnöksége illetékes. A nyugdíjalapba a kifizetett összeg beszámít.

Az újítási feladatterv ügyintézésénél a *Vasúti Újítási Szabályzat* 44. paragrafusának előírásai az irányadók.

Dr. Gyóni Béla

„HÁZI ÚJÍTÓK" NAGYKANIZSÁN

Ha hiányzik kétszáz kilowatt...

A közeli műhely fala is remeg, úgy dübörög az 1300 kilowattos (mintegy 2000 lóerős) dízelmozdony a MÁV nagykanizsai vontatási főnökségének vizsgálóállási próbapadján. A speciális berendezés elnevezését főként a vasutasok értik, lényegében azt a célt szolgálja, amit a gépkocsiszervizekben a fékpad. Ez azonban más, mint a többi, hasonló célt szolgáló berendezés. Többet „tud", kevesebb embert igényel, s jobban segíti a szerelők munkáját. Házi újítás.

Gondoltak egyet, s mi lett belőle?

Csakúgy, mint a többi vontatási üzemegységhez, ide is a nyolcféle alapműszer érkezett a hetvenes évek elején. Rá tíz évre szükségessé vált egy alapos felújítás, amikor három ember — az alig 25 éves *Krisztián Árpád* művezető és a hasonló életkorú *Kovács Károly* dízelvillamossági szerelő, továbbá a tavaly végzett ifjú mérnök. *Rába Tivadar* — egyet gondolt.

— Lehetne ezt a munkát is korszerűsíteni, javítani, gondoltuk, és szóltunk a főnöknek, mi erről a véleménye — eleveníti fel a másfél évvel ezelőtti beszélgetést Krisztián Árpád. — Annál is inkább fűtött bennünket a lelkesedés, hogy híre ment: a dombóvári fűtőházban már szerelik a korszerű műszereket. Mi is összedugtuk a fejünket.

Azóta eltelt jó néhány hónap, és immár május óta a gyakorlatban vizsgázik a kanizsai trió „szüleménye".

— Lényegében egy „1500 kilowattos rezsó" a lelke mindennek — fordítja érthető nyelvezetre az új műszaki bázist informátorom. — A vízellenállás révén, álló helyben olyan állapotokat szimulálunk, mintha teljes teljesítménnyel dolgozna a mozdony. Ez most egy M—62-es korszerű gép, amelyet azzal a hibával hoztak be, hogy *a maximális terhelésnél az utolsó 200 kilowattot nem hozza.* Ez pedig, ha gyorsvonatot továbbít Budapestről, 10-15 perc késést okoz, mert nem tud a szükséges helyeken gyorsítani.

Az új műszercsoport éppen a hibaforrás felderítését segíti, a rendszeres felülvizsgálatoknál pedig a beállítást. Az ugyanis cseppet sem mindegy, hogy egy budapesti forduló közben 200-300 kilóval több vagy kevesebb gázolajat fogyaszt egy ilyen 12 hengeres motor.

— A motor- és a villamos erőátviteli szerkezeti elemek összhangját optimalizálni kell. Így a legkisebb fogyasztással a legnagyobb teljesítményt hozhatjuk ki. Ez a legkényesebb munka minden fűtőháznál — magyarázza Rába Tivadar.

— Ehhez már nem volt elég a nyolc alapműszer, amikkel alig felét tudtuk mérni a jelenlegi paramétereknek, amelyek révén gyorsan megállapíthatjuk, hol a hiba — szól közbe Kovács Károly.

Krisztián Árpád tovább pontosítja társát:

— Elég volt, de lényegesen több idő kellett hozzá. Akkor két napot töltött itt egy gép, ma elég egy is. Akkor hat ember kellett a mérésekhez, ma kettő. Ennyit jelent az a hét újabb műszer és az a korszerűsítés, amit megvalósítottunk.

Harminckét pólust összekötni . . .

Nézem a félkör alakú műszerpadot. Villognak a lámpák, a digitális kijelzők, rezegnek a különféle mutatók, oldalt pedig regisztráló készülék gondoskodik arról, hogy minden változás maradandó nyomot hagyjon. ezzel is könnyítve a szakemberek munkáját.

— Korábban csak sejteni lehetett, mi okozhatja a hengereknél a hibát. Tivadar *digitális kipufogógázhő-mérője* azt is megmutatja, melyik henger a bűnös. Kovács Karcsi *fordulatszámmérője,* a mozdony és a műszerbázis közötti *hangosító* berendezés mind-mind a munkánkat gyorsítja, a hiba kiszűrését egyszerűsíti — magyaráz a művezető.

— A legjelentősebb újítás a *csatlakozófej.* Egy óra alatt felszerelhető. és *32 pólust hoz össze.*

Hogy ez az eredeti ötlet mit ér — *a szovjet mozdonygyártók is eljöttek megnézni* —, azt számokkal támasztják alá az alkotók.

— Korábban négy ember egész délelőtt a műszereket kapcsolta a különféle pólusokra, s a hibázás lehetősége még akkor is fennállt. Ma a hibaforrások teljes kizárásával két ember alig egy óra alatt elvégzi ugyanezt a munkát.

És sorolják az újdonságokat, az ellenőrző, beállító munkát könnyítő berendezések lényegét a fiatal szakemberek. Másfél éves munkájuk van benne. s olykor napokig, hetekig ezzel foglalkoztak esténként a család bánatára.

— Tivadar könnyen volt, ő még nőtlen — nevetnek a fiúk. — De megszületett az újítás, ez a lényeg.

— Mennyiből?

— A legszükségesebb tartozékokat kellett csak beszerezni, így nem került többe 20 ezer forintnál.

Nem ülnek a babérokon

A trió legtapasztaltabb tagja Kovács Károly. Fűtőként kezdte, majd gőz- és dízelmozdonyt vezetett, úgy került a műhelybe szerelőnek. Már a következő feladatról is tájékoztat:

— Azt szeretnénk megoldani, hogy mérési próba közben innen a műszeres fülkéből lehessen irányítani a mozdonyok kapcsolását. Most ugyanis egyikünknek ott kell ülni a vezetői fülkében, és parancsszó szerint növelni, csökkenteni a fordulatszámot, *szimulálni a gépen a közlekedési viszonyokat.* Az ötlet megvan, csak ki kell dolgozni, meg kell valósítani, amihez még egy kis idő kell.

Kovács Károlynak elhihetjük, hogy az is elkészül, mint a többi, munkát könnyítő műszaki változtatás.

Győri András

DOLGOZÓK AZ ISKOLAPADBAN

Románul tanuló vasutasok

Hosszú előkészítő munka után, 1984 januárjában indult Békéscsaba körzeti üzemfőnökség oktatási központjában a román alapfokú nyelvvizsgára felkészítő tanfolyam.

Az oktatás 160 órás. Hetente két alkalommal 3 óra nyelvoktatáson vesznek részt azok a dolgozók, akik *Curtici* román—magyar közös határállomáson irányító munkakörökben dolgoznak.

Kozma Tibor — a gyulai román nyelvű gimnázium tanára — átérzi a vasutasok nyelvtanulási nehézségeit, és nagy türelemmel, odaadással tanítja a dolgozókat.

A szegedi vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztálya, a személyzeti és munkaügyi osztály, valamint az üzemfőnökség vezetői minden segítséget megadnak a tanuláshoz. Munkaidő-kedvezmény jár. ezenkívül a legszorgalmasabbakat megjutalmazták. Az októberi alapfokú nyelvvizsgára 15-en jelentkeztek.

1985-ben is indítanak román nyelvtanfolyamot azok részére akik munkájuk során közvetlen információs kapcsolatban vannak a román vasút dolgozóival.

Zacharidesz Jánosné

Brigádok a gyerekekért

Két, egyenként 11 darabból álló játszótéri berendezést készítettek a vasutasok Zalaegerszegen. A vontatási üzemegység fiókműhelyének két szocialista brigádja — a Landler Jenő és a Kandó Kálmán, valamint más műhely dolgozói is segítettek a tanács kérésére a berendezések elkészítésében.

A városi tanács által adott anyagból munkaidő után (szombaton és vasárnap) két megyeszékhelyi játszótér komplett berendezését készítették el. Egy-egy garnitúrában van hinta, mászóka, korlát, felemás korlát, körforgó és egyéb játszásra alkalmas eszköz.

A munka értéke megközelíti a 70 ezer forintot. A vasutasok szeptember első napjaiban adták át a berendezéseket.

ÁRPÁD A GANZ-GYÁRBÓL

A magyar ipar büszkesége volt

Ötven évvel ezelőtt futotta első útját Budapest—Komárom között

A technikai fejlődés eredményeként századunk első évtizedeitől kezdve egyre nagyobb teret nyert a dízelvontatás. Az 1930-as évek elején a motoros vontatást több külföldi vasútnál már nem csupán a mellékvonalakon alkalmazták, hanem a fővonalakon is. A kedvező tapasztalatok alapján a Ganz-gyár ajánlatot tett a MÁV-nak nagyvárosok között közlekedő gyorsmotorkocsi építésére. A tárgyalások nem vezettek eredményre, ezért a gyár, *vállalva a kockázatot, saját költségére készítette el az Árpád néven ismertté vált sínautóbusz első két kocsiját.* A gépi berendezést a belga megrendelésre készülő gyorsmotorkocsi tervei alapján fejlesztették ki. A B2 tengelyelrendezésű *Árpád*ba az akkor létező legnagyobb teljesítményű dízelmotort építették be. A sínautóbusz „A" végére a motortér és a vezetőállás, „B" végére a pogygyásztér és külön vezetőfülke került. A luxus kivitelű utasteret a mosdófülkék két részre osztották.

Az Árpád sínautóbusz bemutató menetére a Kereskedelmi Minisztérium, a MÁV és a Ganz-gyár közös szervezésében került sor. Az ünnepi eseményről a „Közlekedés„ című folyóirat 1934. évi szeptembe.. számában a többi között ezt írta:

„Augusztus 30-án délután három óra előtt illusztris társaság érkezett a Keleti pályaudvarra, s gyönyörködve vette körül az Árpád sínautót a sajtó képviselőivel együtt . . . Pontban 15.20-kor indult el a Keleti pályaudvarról a sínautó. A 72 utasnak megafonon jelentették a sebességet. Kelenföldön 15 km-es sebességgel haladtunk át, majd lassan fokozódott a sebesség 80-100 km-re s így tovább. Amikor a biatorbágyi viadukton áthaladtunk, s az állomást elhagytuk, megszólalt a megafon, hogy: sebességünk 120 km! Természetesen általános csodálkozással látta mindenki, hogy úgy utazik, mintha egy fotelban ülne, simán, minden rázkódás nélkül, észre sem véve ezt az őrületes sebességet, csak az ablakon az eltűnő táj mutatta azt . . . A kijelölt időben, 16.30-kor futottunk be Komáromba; így a Budapest—Komárom utat 70 perc alatt tettük meg . . . Háromnegyed óra múlva indult vissza az Árpád Budapestre, s a visszautazás alatt érdekes dolgot mutatott be a motorvezető Szár állomás után. Itt ugyanis a vasúti pálya kissé lejtős, s a teljes, 120 km-re fokozott sebesség után leállította a motort, de a kocsi így is 90 km-es sebességgel futott a lejtős pályán, bámulatára a társaságnak . . . A motor konstruktőre: Jendrassik György, a Ganz-gyár főmérnöke; ezt a találmányát már az egész világon ismerik. Alig győzte fogadni a kocsiban a gratulációk tömegét ez a fiatal, 35 éves főmérnök, s boldog mosollyal, szerénykedve húzódott meg egy fülkében, mint a nap hőse."

Az Árpád sínautóbusz próbamenete igazolta az elképzeléseket. *Futása még maximális, 128 km/órás értéknél is nyugodt volt, ezért a menetrendszerű forgalomban a legnagyobb sebességet 110 km/órában határozták meg.*

Az első két sínautóbuszt a kísérleti menetek után a MÁV állományba vette. Menetrendszerű forgalomba 1934 decemberében kerültek a Budapest—Bécs útvonalon. A 270 km-es távolságot egy megállással, útlevél- és vámvizsgálattal 2 óra 58 perc alatt futották le. *Európában ez volt az első motoros jármű, amely két szomszédos állam területén közlekedett.*

A MÁV 1940-ig hét sínautóbuszt vásárolt, amelyek a pályaszám mellett egy-egy történelmi személy nevét viselték.

Az első Árpád-típusú gyorssínautóbuszok tulajdonságaival kapcsolatban szerzett kedvező tapasztalatok nemcsak a MÁV, hanem a gyártó számára is előnyt jelentettek. A sikerek világszerte felkeltették a szakemberek figyelmét, így számos országba, tengerentúlra is, lehetőség nyílt az exportra.

Az Árpád és társai közül ma már egy sem üzemel. A hétből néhányat a felszabadulás után üzemképes állapotba hoztak. Ezek még a forgalomban is részt vettek. Legtovább, 1976-ig, a Tas közlekedett. Ez a sínautóbusz azóta a Hámán Kató vontatási telepen található, felújításra várva, mivel *a Közlekedési Múzeum védetté nyilvánította.*

H. K.

Védem, építem . . .

A fegyveres erők napja alkalmából sajtótájékoztatót tartottak a honvédség építő-műszaki magasabb egységének vezetői: *Hegedüs Zoltán* alezredes, a magasabb egység parancsnoka és *Molnár Lajos* alezredes, politikai helyettes. A tájékoztatónak különös hangsúlyt adott az a tény, hogy *húsz évvel ezelőtt alakult meg ez a magasabb egység.*

Mint ismeretes, 1964-ben a demográfiai hullám következtében a szokottnál többen érték el a sorköteles kort, s részben ezért is született a döntés a magasabb egység létrehozásáról. Másrészt: abban az időben *megnőttek a beruházási igények, miközben kevés volt a munkáskéz.* A magasabb egység szervezett, mobil munkaerőt biztosított akkor is, és azóta is.

Az eltelt húsz esztendőben bebizonyosodott, hogy helyes volt a döntés, az építő-műszaki magasabb egység kiállta az idő próbáját. Számos nagyobb, kiemelt építkezésben vettek részt az itt szolgáló katonák, s tegyük mindjárt hozzá — sikerrel. A „védem, épitem" jelszó a két évtizedes népgazdasági építőmunkában anyagi erővé vált.

***„Elsősorban katonák vagyunk"* — mondják a parancsnokok. Az egyhónapos alapkiképzés minden katonának egyforma, a műszaki-építők is ugyanúgy részt vesznek ebben, mint mások. Ez idő alatt igazi katonává válnak. (Erre főként a téli időszakban kerül sor, amikor a külső építkezések amúgy is szünetelnek.) Utána havonta néhány napos katonai kiképzést kapnak, s e két tevékenység gyakorlati ismerete képessé teszi az itt szolgálókat arra, hogy esetleges háborús körülmények között, például rombolás után mint katonák el tudják végezni a helyreállítást. Ez katonai szempontból igazolja a magasabb egység létjogosultságát, ezenkívül a magyar társadalom, közvélemény is elfogadta és igényli a kiskatonák munkáját.**

***A műszaki-építő magasabb egység termelési értéke — az eltelt húsz évben — megközelíti a 20 milliárd forintot.* Kevesen tudják, hogy *önfenntartóak,* a vállalatoktól kapott bér bőven fedezi a kiadásokat. Erre joggal büszkék. Igaz, megdolgoznak a pénzért, sokszor keményebben, mint a vállalatok civil dolgozói.**

Ma is több száz munkahelyen ott találhatjuk a fiúkat. Több mint felük a vasútnál dolgozik, negyedrészük a postánál, mások az aszfalt- és betonútépítő vállalatoknál, a metrónál és egyéb, kisebb helyeken. A vasútépítések 80 százalékában részt vettek a katonák. Közreműködtek 1658 vágánykilométer építésében, 97 állomás korszerüsitésében, s 625 kitérőt építettek be.

Ha már az eredményeknél tartunk, hadd mondjam el azt is, hogy 1596 kilométer postai kábelt fektettek le, 756 kilométer út és autópálya építésében és 143 műtárgy (híd, aluljáró stb.) építésében vettek részt. Nélkülük nehezebben, lassabban készültek volna el az új metróvonalak.

Jelentős volt az a társadalmi munka is, amellyel a helyi tanácsokat segítették feladataik megoldásában. Összességében 1 millió 800 ezer munkaórát fordítottak erre, s ennek 40 százaléka ingyenes volt. Teljesítményük fokozatosan emelkedett, a kezdeti 95 százalékról 100-ra, ez évben pedig már 108 százalékos teljesitménnyel számolnak. *Erősödött a végzett munkáért érzett felelősség, a munkafegyelem.* Természetesen ma is előfordulhat fegyelmezetlenség, főként ott, ahol nincs munka, mert a tétlenség könnyen kiváltja a helytelenkedést.

A parancsnokok ebből a szempontból is *a jó foglalkoztatók közé sorolták a vasutat.* Itt ugyanis nem bontják meg a katonai szervezeti rendet; két raj dolgozik egy munkavezetővel, s másokhoz képest *jó a szervezés.* A tapasztalatok azt bizonyítják: ott, ahol az eredeti — katonai — szervezeti formában foglalkoztatják a fiúkat, jobban megy a munka, *kevesebb a fegyelmezetlenség és ennélfogva a baleset is.* A munkavédelem tekintetében egyébként is jó az arány: míg országosan 35 ezrelék a baleseti arány, itt nem éri el a 15 ezreléket sem. Dicséretére válik a vasútnak az is, hogy az itteni előmunkálatok után nagyon sokan itt szereztek szakmát.

Aki azt hinné, hogy ezeknek a fiúknak az élete csak a munkával telik, nagyon téved. Húsz éve még vagonokban, pályaudvarokon aludtak, ma pedig *komfortos körletekben;* jó az élelmezésük, s a szabad idejüket hasznosan töltik el. *Kezdettől nagy gondot fordítottak a tanulásra.* 1976 óta csaknem ezren végezték el az általános iskolát, és szervezetten zajlik a szakmunkásképzés is. *Szakkörök, zenekarok működnek* — többen aranyérmet is nyertek a versenyeken —, rendszeresen sportolnak a kiskatonák. Csak egy példa: 680 futballabda áll rendelkezésükre. Emellett színházlátogatás, filmnézés, kugliverseny stb. egészíti ki programjukat.

Nem lenne teljes a kép, ha nem szólnánk arról a közösségi és politikai munkáról, amely hétköznapjaik elengedhetetlen része. E húsz évben *ezer építő-műszaki katona fiatalt vettek fel a pártba, s tízezernél is többet a KISZ-be.*

A műszaki-építők kivívták a társadalom megbecsülését, s ezt a nekik adományozott *csapatzászló* és az emlékzászlók is bizonyítják. A leszerelt fiatalok szép leveleket írnak egykori szolgálati helyükre: *büszkék az elvégzett feladatokra.* A most dolgozók már bekapcsolódtak abba az országos méretű munkaverseny-mozgalomba, amely felszabadulásunk 40. évfordulójára és a párt XIII. kongresszusának tiszteletére kibontakozott. *További munkasikerek várhatók tehát az idei és a jubileumi évben is.*

Paládi József

HELYÉN AZ ESZE, SZÍVE

Fény villant a bokorban

Bűnözőket juttatott rendőrkézre a munkásőr-váltókezelő

— Jóska! Te sikerhalmozó vagy. Talán megbeszélted a bűnözőkkel, hogy neked hagyják magukat elfogni?

Halász István, Tatabánya városi munkásőregységének parancsnoka fejezte ki ezekkel a szavakkal az elismerését *Halmi József* munkásőrnek, a környei vasútállomás váltókezelőjének, aki egymás után éri tetten a bűnözőket.

Ismeretlenek a sínek között

Az eseménysor Tatabánya-Alsó vasútállomáson kezdődött. Halmi József Környére utazott volna, tizenkét órás szolgálatba. Váltókezelő társa szólt neki, a munkásőr-vasutasnak, hogy két ismeretlen személy „ügyködik" a vagonok között. Lehasaltak a sínek mellé, s onnan nézték, hogy mit művelnek az ismeretlenek. *Féktuskókat szereltek le.* Műanyagzsákba és szatyorba rakták.

A vonat végén hirtelen kiléptek, és megragadták a tettesek karját. Halmi József közölte velük, hogy munkásőr és *szolgálatba helyezi magát.* A rendőrség megérkezéséig vonakodás nélkül *engedelmeskedjenek neki.* Így is történt.

A tolvajok tudták, hogy kár lenne menekülni. Rovott múltú bűnözők, börtönből szabadultak. A féktuskókat a MÉH-nek akarták eladni. A két vasutas az állomás peronjára kísérte őket, s a bűntárgyakkal együtt átadta a megérkező rendőrjárőrnek.

Nem sokkal ezután a környei vasútállomáson figyelt fel Halmi József egy 1200-as piros Ladára. — *Mit keres ez itt, este tíz óra után, az építkezés területén?* — tépelődött, majd a sötétben észrevétlenül megközelítette a kocsit. Látta, hogy nagy mennyiségű drótháló van a csomagtartóra kötve. A kocsi rendszámát nem tudta leolvasni, mert a drótköteg letakarta. Visszament az állomásra, megkérte a forgalmi szolgálattevőt, szóljon be a rendőrségre, ő pedig Kecskéd-Alsóra és Kecskéd állomásra telefonált kollégáinak, hogy figyeljék az utat, zárják le a sorompót, s ha ilyen meg ilyen kocsit látnak, szóljanak vissza. Ha lehetséges, olvassák le a rendszámot.

Kecskéd nemsokára jelentette: *a gépkocsi éppen az imént haladt el előttük,* befordult az állomással szemben lévő utcába. A rendőrök gyorsan megérkeztek. Megnézték a helyszínt, aztán kihívták a helyszínelő csoportot. A bizottság tagjai fényképeztek, nyomokat rögzítettek. A fosztogatók felkutatására nem kellett kiterjedt nyomozást folytatni: *hamar besétáltak a csapdába.* Újabb fordulót akartak tenni, s már majdnem a helyszínre értek, amikor észrevették a rendőröket. Visszafordultak, s el akartak száguldani, de a rendőrök utánuk eredtek, elkapták őket.

A házkutatáskor nagy értékű tárgyakat, gépeket találtak a tolvajoknál, amelyek a Környei Mezőgazdasági Kombinátból származtak. *A gazdaság vezetői pénzjutalomban részesítették a munkásőr-váltókezelőt és Csonka Dezső forgalmi szolgálattevőt a társadalmi tulajdon védelmében tanúsított példamutató helytállásukért.*

Levert lakat

Néhány nap múlva Halmi József névnapi ünnepségen vett részt a tatabányai kertvárosban. Kollégáival kellemesen szórakozott volna akár reggelig is, de egy idős kolléganő éjfél után bejelentette, hogy neki feltétlenül haza kell már mennie, mert várják. A munkásőr felajánlotta, hogy hazakíséri.

A Gerecse-szálló felé haladva a néni megjegyezte:

— *Ott, a trafiknál mintha mozogna valami.*

— *Várjon itt, Marika néni* — mondta a munkásőr —, *megnézem, mi az.*

A mozgó alak észrevette a közeledő embert, átugrott a másfél méter magas élő sövényen, és a sötétben eltűnt.

A trafikajtó lakatja le volt verve, az ajtón feszegetési nyomokat látott. A szálloda portájáról felhívta a rendőrséget, közölte észrevételeit. A rendőrök gyorsan megérkeztek a helyszínre, s rögzítették a betörési kísérlet nyomait. A munkásőr jó személyleírást adott a tettesről: *világoskék nadrág, sárga dzseki, a vállon arasznyi széles fekete sáv.*

A rendőrök azonnal elhajtottak. Néhány perccel később Halmi József ismét találkozott a keresett bűnözővel. *Kempingkerékpáron ült.* Üldözőbe vette, de nem érte utol. A Vértes-büfétől felhívta a rendőrkapitányságot: *értesítsék a járőrt,* hogy a keresett személy hol található. Szólt az arra haladó taxisoknak is, hogy CB-rádión tájékoztassák kollégáikat az eseményről.

Nincs menekvés

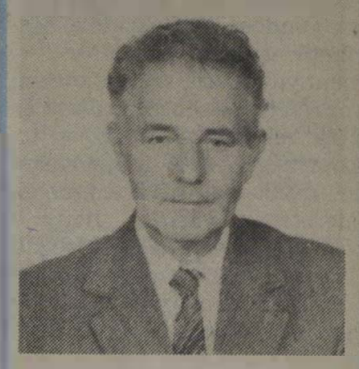
Időközben megérkezett a járőrkocsi, s a munkásőr a rendőrökkel együtt hozzákezdett a kutatáshoz. Mindenekelőtt *a lépcsőházakat vizsgálták át.* Halmi egy lánccal lezárt átjáróhoz sietett. Ott nem látott senkit. Visszafordulva, az óvoda sarkánál élő sövényt pillantott meg. Gondolta, e mögött *jó búvóhely lehet.* Az egyik bokor tövében halvány fény villant.

Nem vállalkozott az elfogásra, hiszen a betörőnél feszítővas is lehet. *Megkereste a rendőröket, közölte velük észrevételét.* A betörő feküdt a bokor alatt. Dzsekijét kifordította sötét oldalára, ezért volt nehéz felfedezni . . . A rendőr felszólítására azonban vonakodás nélkül beszállt az URH-kocsiba. Útközben elmondta, hogy gépkocsik feltörése a specialitása. Most először próbálkozott trafikbetöréssel, sikertelenül.

Béres Gyula

A SZAKSZERVEZET AKTIVISTÁJA VOLT

Nyugdíjas pv-parancsnok



Szabó Vilmos fiatalon, 1944 októberében került a MÁV szolgálatába, Ludas állomásra, napidíjasként. Két évvel később, a szakvizsgák megszerzése után már segédtisztként dolgozott. 1948-ban elvégezte a tiszti tanfolyamot, s 1955-ig kocsifelíró, távírász, forgalmi szolgálattevő beosztásokban tevékenykedett. Még abban az évben Hatvan állomásra helyezték *polgári védelmi parancsnoknak,* s ebből a beosztásból a közelmúltban vonult nyugdíjba.

Negyedszázadon át végzett társadalmi munkát. A szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse volt, illetve 1981-től a körzeti üzemfőnökség létrejötte után főbizalmi-helyettesként és a nyugdíjascsoport gazdasági ellenőreként munkálkodott.

Kiváló munkáját több kitüntetéssel ismerték el. Háromszoros kiváló dolgozó, és tulajdonosa a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés ezüst fokozatának.

Felesége a vasútüzemi rendelőintézet asszisztense, jövőre megy nyugdíjba. Mindketten az otthonukban is találnak majd elfoglaltságot, miközben kertészkedéssel töltik nyugdíjaséveiket.

Szűcs Ferenc

Töprengések a mozdonyon

A Magyar Vasutas augusztus 30-i számában olvastam a *Lakatot a tárcsákra* című cikket, amely arról számol be, hogy a tárcsákat ellopják, és ez ellen lakattal kellene védekezni.

Én azt tapasztaltam, hogy a vonatok végéről a zártárcsát nem az utasok veszik le, hanem *a jegyvizsgálók tüntetik el.* Miért? Egyszerű a magyarázat. A jegyvizsgálók szeretik a kényelmet. A szolgálatba jelentkezéskor el kell ballagni a mozdonyhoz, és elkérni a tárcsát, majd visszamenni a vonat végéhez, feltenni az utolsó kocsira. A szolgálat befejeztével ugyanez történik fordítva.

A szemfüles jegyvizsgáló a következőképpen cselekszik: *Leveszi egy másik vonat végéről a tárcsát, és nem kell a hosszú, fárasztó utat megtenni a mozdonyig meg vissza.*

A tárcsa alumíniumból készült, ezért súlya csak 10-15 dkg. Elfér a táskában. Ha öntöttvas lenne, bizonyára nem hordoznák benne. A lelakatolás nem jó megoldás, mert *a lakatot is ellopnák.* Aki kételkedik ebben, kérdezze meg a fonyódi jegyvizsgálókat, mi a véleményük az esetről?

Meg kell várni, amíg minden jegyvizsgálónak lesz majd maszek tárcsája, s akkor lényegesen kevesebb fog elveszni.

*

A forgalomszervezésről is szeretnék néhány mondatot írni. Én mint mozdonyvezető még egyetlen nyáron sem fáradtam el annyira, mint most. Időnként úgy érzem, minden tagom zsibbadt a fáradtságtól. Otthon, amíg kifő a kávé, elalszom az asztal mellett. Kávéból egyébként ötöt-hatot iszom naponta. Nem tudom kipihenni magam, mert sokszor *a kollektív szerződésben előírt, kötelező pihenőidő sincs biztosítva két szolgálat között.*

Júliusban és augusztusban (ha szó szerint vesszük a paragrafust) 11 esetben tagadhattam volna meg a szolgálatot arra hivatkozva, hogy nincs meg az előírt pihenő. Magánéletünk sem irigylésre méltó. Nekünk a munkahely az első számú otthon. A lakásomba csak azért megyek, hogy pár órát aludjak, és ennivalót csomagoljak.

*

Az utóbbi időben nagyon divatos lett a munkaerőhiányra hivatkozni. Ha szót emelünk a vezénylés ellen, azt válaszolják, hogy nincs ember, a vasút pedig nem állhat meg! Véleményem szerint ez nem igaz! *Van ember,* csak a rosszul kialakított személyzetfordulók és a vontatási főnökségek által továbbítandó vonatok elosztása olyan rossz, hogy *kétszer annyi embert igényel, mint amennyire jobb szervezéssel szükség volna.*

Nem értem például, hogy *a dombóvár—lepsényi vonalat miért a kaposvári mozdonyvezetőknek kell kiszolgálni?* Sok önköltségi utazás merül fel egy lepsényi váltáskor. Van olyan fordulónk, hogy *12 óra szolgálatból 2 óra 50 perc a vonattovábbítás,* a többi önköltség és várakozás, a másiknál 14 óra a szolgálat és 3 óra 32 perc a menettartam.

Szerintem 14 órás szolgálatban legalább 9—10 órát kellene produktívan dolgozni, elvégre *azért jövök el hazulról, hogy dolgozzak,* nem pedig azért, hogy utazgassak a vonatom után. Számomra érthetetlen az is, hogy *a Somogy megyei mozdonyvezetők miért Tolna megyében, a Tolna megyeiek pedig miért Somogyban továbbítják a vonatokat.* Szerintem, ha mindenki a saját háza táját látná el, akkor ki lehetne küszöbölni az önköltségi utazást, és növekedne a produktív órák száma.

A tehervonatoknál persze a késések miatt nehéz a vezénylés. A késések zömét géphiány okozza. Sokszor a gépre várásunk jóval meghaladja a négy órát. Ilyenkor csak 50 százalék juttatásban részesül a mozdonyvezető. Nincs műszakpótlék és szolgálati óra. Lehet azon csodálkozni, hogy ilyen szervezetlenség láttán ideges lesz az ember, és megmondja a magát? Gyakran előfordul, hogy *több órás várakozás után hazaküldenek Dombóvárról,* mert nincs gép vagy lemondták a vonatot. *Előre nem lehet ezt tudni?*

Kaposvár M62-es mozdonyokat kapott, de azokat elirányítják más területre, mondván, hogy az általunk továbbítandó vonat ráér, majd ha akad rá gép, menni fog. Szinte hihetetlen, de előfordult, hogy *Kaposvártól Dombóvárig, amely csak 30 kilométer, 16 óra alatt jutottam el.*

A vasútnál sokféleképpen lehet magyarázni a dolgokat. Ezek a gondolatok egy „laikus" mozdonyvezető fejében támadtak, aki nem sokat ért a szervezéshez, és nem is ez a munkája, viszont szeretné, ha jobban menne a vasút, mert ez az ő érdeke is. *Talán ha meghallgatnák a közvetlen végrehajtó szolgálatban dolgozókat, sok mindent másképp csinálnának az illetékesek.* A gondokat elsősorban a forgalmi szolgálattevők és az utazószolgálatot teljesítők veszik észre, mert ha baj van, először rajtuk csattan az ostor.

*

Feltételezem, hogy a gondok a felsőbb szervekhez már *kozmetikázva* kerülnek, azért nem intézkedtek eddig. Van időm ezeken a dolgokon gondolkodni, miközben 30 km/óra sebességgel haladok a személyvonattal. *A sineket nem látom, mert a gaz 20 centiméterrel magasabb a sínkoronánál.* Talán jobb is így, mert különben látnám, hogy mozog a sín, a talpfa a motorkocsi alatt, a sínszegek pedig kiugrálnak a helyükről minden döccenésre. Ha mindezt látnám, biztosan nem mernék tovább menni . . .

G. I.

Győrnél

Új vasúti híd a Rábán

Befejező szakaszába érkezett a részben költségvetési hozzájárulással, részben pedig a Győr—Sopron—Ebenfurth Vasút költségén épülő *győri Rába-híd szerelése.*

A 155 millió forintos beruházással létrehozott korszerű hidat úgy tervezték, hogy később alkalmas legyen villamos vonatok közlekedésére is. Terveit a MÁV szakemberei készítették, a generálkivitelező pedig a MÁV Hídépítési Főnökség. A régi, a II. világháború idején erősen megrongálódott hidat az új elkészülése után lebontják.

A híd mindkét oldalán kicserélik a csatlakozó síneket, így aztán a jelenlegi 20—30 kilométer helyett 80 kilométeres sebességgel közlekedhetnek itt is a vonatok.

A munkák jó üteméből ítélve, várhatóan még az idén megnyitják a forgalom előtt a Rába folyó új vasúti hídját.

A MÁVTRANS közreműködőket keres

A MÁV szolgáltatásának bővítésére idegenforgalmi és szállítmányozási szervezet alakul.

A MÁVTRANS—MÁV Szállítmányozási Iroda tevékenységének kiszélesítésével, szerveinek kialakításával akarjuk színesebbé tenni a belföldi és nemzetközi turizmust, szolgáltatásainkkal felkelteni a vasúti fuvarozás iránti nagyobb érdeklődést.

A közeljövőben szeretnénk felkeresni azokat a vasutasokat, akik saját maguk vagy családtagjaikkal akarnak közreműködni e munkában.

Az előzetes felmérés érdekében várjuk azok jelentkezését, akik — jutalék ellenében — csoportos vasúti utazások szervezésére, meghirdetett programjaink eladására *ügynöki tevékenységet* vállalnának olyan településeken, ahol MÁV menetjegy- vagy közönségszolgálati iroda nem működik.

Várjuk továbbá azoknak a vendégszerető — elsősorban vasutas — családoknak a jelentkezését, akik a vidéki turizmushoz belföldi és külföldi *vendégek fogadására alkalmas,* eredeti falusi környezetben levő házzal — könnyen megközelíthető tanyával — rendelkeznek, és azok rövidebb-hosszabb időre történő értékesítését ránk bíznák.

Az ügynöki és közreműködői tevékenység részleteiről és feltételeiről tájékoztatást adunk.

Kérjük a vasutasokat, mondják el ajánlatunkat ismerőseiknek, az aktív és nyugdíjas kollégáknak.

A jelentkezéseket október 31-ig várjuk. Levélcím: MAVTRANS 1378 Budapest Pf. 15. Telefon: 174-407, üzemi: 46-82. Ügyintéző: *Gubányi Gábor.*

Az ácsi cukorgyárban is megkezdődött a répaszezon

Az ország legidősebb cukorgyárában, Ácson szeptember 11-én szezonkezdeti fuvarozási értekezletet tartottak. Részt vettek a budapesti, a pécsi, a szombathelyi vasútigazgatóság, a GySEV és a gyár vezetői.

Az Ácsi Cukorgyár az 1984/85-ös idényben a tervek szerint 250 ezer tonna cukorrépát dolgoz fel. Ennek mintegy 60 százalékát vasúton szállítják a gyárba. A sínen való répaszállítás gyorsabbá tétele érdekében a gyár több helyen — egyebek között Szabadbattyánban és Lepsényben — a saját költségén korszerű rakodóhelyet alakított ki.

Az ácsi cukorgyárban, annak ellenére, hogy nagyarányú rekonstrukció folyik, tavasszal *jól megszervezték az előszállítást.* A cukorgyártáshoz legszükségesebb alapanyagokat, a mészkövet, valamint a hőtermeléshez szükséges energiahordozókat idejében az üzem területére fuvaroztatták.

A MÁV és a gyár szakemberei most is *részletes szállítási tervet dolgoztak ki.* A vasúton szállítandó répának legalább 70 százalékát forda- és irányvonattal továbbítják. Az Ácsi Cukorgyár szeptember 21-én kezdte meg az idei répa feldolgozását.

(s)

Válaszol az illetékes

Jobb, ha nem áll meg . . .

Lapunk augusztus 16-i számában *„Almádiban a gyorsvonat nem áll meg"* címmel cikk jelent meg, amelyre *Szabó Zoltán,* a szombathelyi igazgatóság helyettes vezetője válaszolt:

„Balatonalmádi állomáson csak a zalaegerszegi gyorsvonatok nem állnak meg. Ezek a gyorsvonatok csupán az 1982. évi menetrendváltozás óta közlekednek ezen az útvonalon.

A Balaton partján való közlekedtetésükkel csökkentettük a 20-as számú vonal terhelését. Az expresszvonatoktól elvárható pontos menetidő érdekében a zalaegerszegi gyorsvonatok Tapolca után csak Badacsony, Révfülöp, Balatonfüred állomásokon állnak meg. További megállításokat a jövőben sem tervezünk. Balatonalmádi megközelítése a balatoni gyorsvonatokkal és a személyvonatokkal biztosított. Ezért a Göcsej-expressz megállítását nem tudjuk teljesíteni. *Az expresszvonatok elsősorban a megyeszékhelyek és a főváros jobb összekötését szolgálják."*

KI TUDJA MIÉRT? *Játék a számokkal*

Az idén érdekes változásnak lehetnek tanúi — és időnként szenvedő alanyai — az expresszvonatokkal utazók. Az 1-től 14-ig terjedő kocsiszámokat egy 50-nel kezdődő, 70-ig terjedő, ám 53-tól 61-ig megszakított számsor váltotta fel.

— Miért van ez? — kérdezem Hepp Pálnét, a debreceni menetjegyiroda és helyjegyközpont vezetőjét.

— Nemcsak Debrecenben van ez így. Június 3-tól, az új menetrendi időszak kezdetétől ezt a kocsiszámozási rendszert vezették be a MÁV expresszvonatain.

— Csak a számok változtak?

— A vonatok összeállítása is megváltozott. Eddig közvetlenül a büfékocsi előtt és után volt egy-egy első osztályú kocsi. Most a büfé és az első osztályú kocsik közé egy-egy másodosztályú kocsit iktattak közbe.

— Miért?

— Tudomásom szerint sok panasz érkezett az első osztályú kocsik utasaitól a büfékocsiból átszivárgó kellemetlen szag miatt. Most már nem a 4-es és 5-ös, hanem az 52-es és 62-es számot viselik az első osztályú kocsik.

— Úgy hallottam, hogy még a kalauzoknak is gondot okoz az új számozás!

— Néhány nap alatt megszokták. Nekünk sokkal több munkánk van ezzel, mert az előre kinyomtatott, régi számozású helyjegybélyegeket átírással kell javítgatni. Ez főleg akkor kínos, ha hosszú sorok állnak a pénztár előtt. A meglévő nagy készletet nem dobhatjuk a szemétbe, s az újranyomatás sem egyszerű.

— Eddig arról beszéltünk, milyen gondokat okozott az új számozási rendszer. Tulajdonképpen miért vezették be?

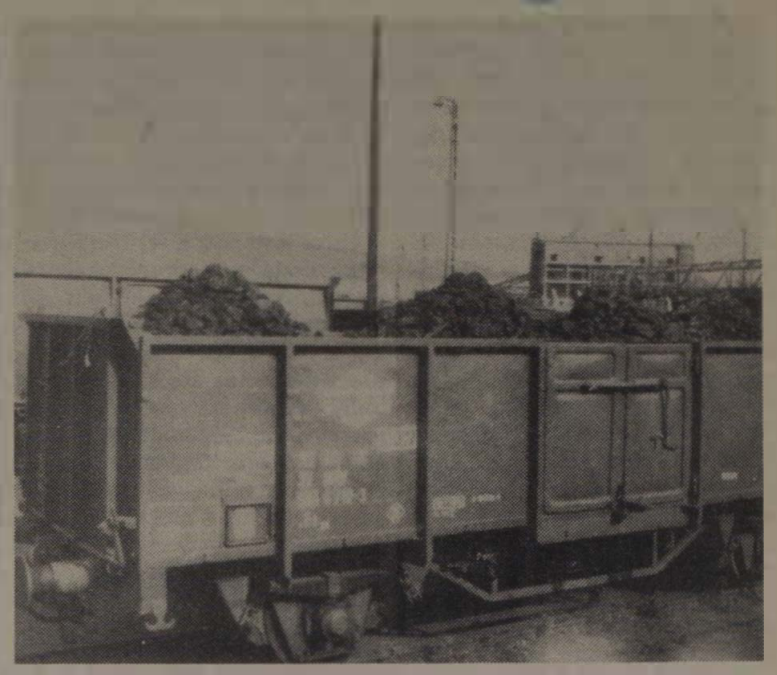
— Nem tudom. Eddig még senki nem tudta nekem megmondani.

— dobos —

SZÉNSZÁLLÍTÁS AZ ŐSZI FORGALOMBAN

Vagonokat vár a bánya

Fejlett népgazdaságunk legfontosabb energia-alapanyaga ma is a szén. Az új lakótelepek, családi otthonok téli tüzelőre várnak. Az erőművek, ipari üzemek egy percre sem állhatnak le energiahiány miatt. A bányászok által kitermelt szenet gondos központi tervezés szerint időben és pontosan el kell szállítani rendeltetési helyére. Ugyanakkor az őszi csúcsforgalomban a mezőgazdasági termékek tömegét is muszáj rendeltetési helyükre juttatni. Az ipar szénkiszolgálása általában folyamatos, de a lakosság tüzelőigénye ma is rapszodikus: amig meleg van, ki gondol a szeneskamrára?



Jó minőségű szénnel rakott kocsik a bánya ipartelepén

Ingadozik a kocsiellátás

A hazai széntermelés jelenleg legdinamikusabban fejlődő területi bázisa Komárom megye, ott is főként *Tatabánya* és *Oroszlány.* Tatabánya elsősorban a Budapest—Győr fővonalat láthatja el szénnel. Az oroszlányi szárnyvonal néhány évtizede úgymond azért létesült, hogy *„onnan is kell hozni szenet".* Csakhogy ez már régen túlhaladott állapot, mivel az ottani bányafejlesztés a népgazdasági beruházások egyik kiemelt tétele lett.

Tatabánya-Felsőről jó néhány sínpár ágazik le a szénbányák osztályozójáig. Váltók csattognak, kocsirendezők jelzik, hogy a vagonok megteltek, kihúzásra összekapcsolhatók.

— A múlt évi tervünk a szénszállításnál 1 millió 300 ezer tonna volt, ezt 1 millió 400 ezerre teljesítettük — közli *Szojka István* állomásfőnök-helyettes. — Az idén is lesz ennyi, és hogy legyen, rajtunk nem múlik, bár a vagonellátás ingadozása miatt adódnak gondok.

Lapoz a szállítási naplóban, keresi, hogy mikor voltak kirívó tételek. Június 28-án 11 500 tonna szén várt elszállításra, egy nappal később már 15 800 tonna. A nyári hónapokban naponta átlag tizenegyezer tonna szénmennyiség várt arra, hogy vagonokba rakják. De nem tudott a MÁV kocsikat adni. Jelenleg azonban üres a depó.

— Állomásunkon nincs létszámgond, csak a kocsirendezőknél — mondja Szojka István. — Váltott műszakos, nehéz munka, akik állást keresnek, nem szívesen vállalják. Bárki jelentkezik, felvesszük. Túlórázással ugyan, de a szenet elszállítjuk.

Most még csak ősz eleje van, a neheze most következik. Az állomásfőnök-helyettes mégis bizakodó:

— Remélem, hogy a szénszállításban később sem lesz nagyobb fennakadás. Az őszi csúcsforgalomhoz az évek során már hozzáedződtünk, bár a cukorrépa-szállítás idején sűrűsödnek gondjaink, mert *az Ácsi Cukorgyárat kampányszerűen kell kiszolgálnunk nyitott vagonokkal.*

— Milyen a kapcsolat a legnagyobb szállíttató vállalatokkal?

— Nagyon jó, mondhatom, baráti a kapcsolatunk a Szénbányák Vállalat szállítási üzemének irányítóival. *Szinte naponta konzultálunk arról, mik a közös tennivalóink.* Ez nagyon fontos, mert örökké vitatkozva, folytonos „összecsapásokkal" ilyen feladatot nem lehetne megoldani.

Mindezt a „másik fél" is megerősíti. Szénexpediálás és vasúti szállítás: ez a kettő évtizedeken át csak jó együttműködéssel mehet. Olyan ez, mint a házasság: férj és feleség zsémbelődhet, hibákat vethetnek egymás szemére, de ha az alapdolgokban megegyeznek, a frigy tartós lesz.

Ez esetben a „házassági perpatvar" alapja többnyire az *van-e elegendő üres vagon.* A másik fél hiába érti meg, hogy a nincsből nem lehet adni, attól még a gond megmarad. A bánya vagy a címzett, illetve a vasút érthetően nem örül annak, amikor az elszállítandó szén egy része a földre kerül, vagy útközben szétszóródik a rosszul záródó ajtók miatt. A Tatabányai Szénbányák szállítási üzemének ezért szocialista szerződése van a MÁV-val, hogy a *futójavításra váró vagonokat rendbehozza.* A Tatabánya-Felsőre érkező nagyszámú, ömlesztett áru vitelére alkalmatlan nyitott vasúti kocsi fele így válik újból használhatóvá.

Versenyben a bányászok

– *Ha nem lenne villamosítva a vonal, az oroszlányi szénszállítás befulladna* — mondta egy helyi vasutas.

Nagy túlzás. De az biztos, hogy az ország egyik legfiatalabb szénfeltárásának állomása ma is csaknem ott tart, ahol „csecsemőkorában". Egy fejlődési reményekre jogosító szénvidéken annak idején felépült a néhány sínpáros kisállomás, ahonnan Tatabánya-Alsóra viszik a terméket egy vágányon. Szénszállítás szempontjából, nagy erőfeszítésekkel is a napi kapacitás 6000 tonna.

Az Oroszlányi Szénbányák termelési osztályának vezetője, *Varró Jenő* borúlátóan beszél a vállalat nehézségeiről. Ami közlésében optimista hangvételű, az a szénszállításra vonatkozik.

— *Tavaly 50 ezer tonna szén volt esetenként a depón, miközben az ország lakosságának tüzelőellátása akadozott* — mondja. — *Jelenleg viszont szinte zavartalan a szállítás. A vasút most jobban felkészült, amire abból is következtethetünk, hogy elegendő vagont kapunk. Nagyon jó a partneri kapcsolatunk az oroszlányi állomással.*

Ez *Barasevich Jenő* állomásfőnök véleménye is.

— Nem mutogatunk ujjal egymásra — mondja. — Ha valami probléma adódik, akkor sem azt keressük, ki a hibás. Csak kollegiális, baráti légkörben képzelhető el együttműködésünk a szénbányákkal. Jelenleg nálunk is üres a depó, minden szenet elszállítunk. De ez csak átmeneti állapot, hiszen tudjuk, hogy *a bánya a nyári lemaradását év végéig be akarja hozni.* Tudjuk, hogy tavaly nálunk is összegyűlt decemberig 70 ezer tonna elszállításra váró szén, mert állomásunk kapacitása véges: *napi kétszáz vagon, nem több.* Most szeretnénk ezt elkerülni . . .

Valóban, Varró Jenő is elmondta, hogy az év hátralévő részében *minden szombaton, még vasárnaponként is lesz széntermelés, mert a vállalat nemcsak a tervét akarja teljesíteni, hanem azt a 40 ezer tonna többletet is el szeretné szállítani, amit a bányászok a kongresszusi munkaversenyben erre az évre vállaltak.*

Barasevich Jenő a vagonellátással nincs kibékülve.

— Igaz, hogy megkapjuk a napi kétszáz vagont, de annak *25-30 százaléka rossz,* ömlesztett áru szállítására alkalmatlan. Nem mi, vasutasok tesszük tönkre, hanem a különböző ügyfelek rakodógépei, amelyekkel összetörik az ajtókat. *Tulajdonképpen háromszáz kocsit kellene kapnunk, hogy kétharmada használható legyen a szénszállításra.* A rossz vagonok egy részét, ha lehet, kijavítjuk, a többit azonban kénytelenek vagyunk elirányítani oda, ahol darabárut rakodnak.

Kétszáz használható kocsira lenne tehát szükség ahhoz, hogy az Oroszlányban bányászott szenet elszállíthassák, mert az üres depó csak pillanatnyi állapot.

Óránként ezer tonna . . .

Székely József, az Oroszlányi Szénbányák beruházási osztályának vezetője így vázolja a közeljövő terveit:

— Gyorsított ütemben, a tervezettnél előbb, 1985. március 31-ig fejeződnek be a Márkus-hegyi akna teljes beruházási munkálatai. Utána óránként ezer tonna szenet hozunk ki. Az oroszlányi vasútállomás napi kapacitása viszont mindössze hatezer tonna. A vállalatnál ezenkívül még több akna működik, és a következő ötéves tervben újabb szénmezőt tárnak fel.

— Már készen van az új, 35 ezer tonnás tárolótér — folytatja a beruházási osztályvezető. — Csaknem egész szállítási rendszerünket korszerűsítjük. Kötélpálya helyett szalagon juttatjuk el a szenet az állomásra, ami gyorsabb és olcsóbb. *Rövidesen megkezdik az ország legkorszerűbb szénelőkészítőjének építését az állomás mellett,* ahol úgynevezett száraz technológiával történik majd a szén osztályozása. Ezt a beruházást a *Világbank* finanszírozza, és a jövő év végére készül el.

A „Harc a szénért!" és az „Arccal a vasút felé!" jelszavak az évtizedek során az egymásrautaltság, a mindennapi együttműködés jegyében, hangzatos szavak nélkül is a két létfontosságú népgazdasági ág kifejezői maradtak. *Szenet kell adni az országnak, ott ahol arra szükség van, mert enélkül megáll az élet.*

A közös gond, megannyi napi erőfeszítés embereket köt egymáshoz, akiknek minden körülmények között együtt kell biztosítani az ipar és a lakosság szénnel való ellátását. Tatabányán és Oroszlányban jelenleg üres a depó, de most egy sokkal nehezebb időszak következik.

Havasházi László



Tatabánya-Felsőn Árendás Zoltán raktárnok ellenőrzi az üresen érkezett kocsikat

(Nagy Zoltán felvételei)

Száz év fegyelmezési krónikája (10.)

Amikor megszűnt a pénzbírság

A vasutasok fegyelmi szabályzatáról szóló 34/1965. KPM. számú utasítás 1968. február végéig maradt érvényben. *Dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter 1968. március 1-én hatályba lépett 24/1968. KPM. számú utasításával a Magyar Államvasutak dolgozói részére *újabb fegyelmi szabályzatot adott ki.* A viszonylag rövid idő (28 hónap) elteltével kiadott újabb fegyelmi szabályok megállapítására az időközben hatályba lépett Munka Törvénykönyvéről szóló 1967. évi II. törvény végrehajtási rendeletének 121. §-a adott felhatalmazást. Ennek figyelembevételével, a munkaügyi miniszterrel és a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben készített fegyelmi szabályzat az 1965. évihez képest a következő eltéréseket tartalmazta:

Mindenkire kiterjedően

A fegyelmi szabályzat hatályát a Magyar Államvasutakkal munkaviszonyban álló valamennyi dolgozóra egységesen kiterjesztette. A „fegyelmi vétség" meghatározásának szövege mellőzte a munkaviszonyhoz nem méltó magatartásra vonatkozó részt. A fegyelmi büntetések felsorolása annyiban tért el az 1965. évi felsorolástól, hogy a c. alpont szerinti „egyes kedvezmények és juttatások megvonása" elnevezést meghatározott kedvezmények és juttatások *csökkentése,* illetve megvonása büntetési nemre módosította, és d. alpontként a „személyi alapbér csökkentése" elnevezésű új büntetési nemet vezette be. Ennek következtében a *lefokozás* az eddigi e. alpont helyett f. alpontra módosult.

Az új büntetési nemként felvett személyi alapbércsökkentés határozott vagy határozatlan időre volt kiszabható. *A határozott időtartamra szóló büntetés egy hónaptól egy évig terjedhetett.*

A g. és h. alpont szerinti áthelyezések esetében a szabályzat mellőzte az azonos, vagy alacsonyabb munkabérrel járó munkakörbe való helyezést, ellenben meghatározta azt, hogy úgy a székhelyváltoztatás nélküli, mint a *székhelyváltoztatással járó áthelyezés* büntetés határozott vagy határozatlan időre szabható ki, s ezen belül az áthelyezés időtartama székhelyváltoztatás nélküli esetben három hónaptól két évig, székhelyváltoztatás esetében egy évtől két évig terjedhet.

Az i. alpont szerinti *elbocsátás* kiszabását feltételhez kötötte, és kimondta a szabályzat, hogy *az elbocsátás csak kivételes intézkedésként szabható ki,* továbbá:

— megszakítás nélkül legalább huszonöt éves vasúti vagy húszéves vasúti korkedvezményes szolgálati idővel rendelkező,

— megszakítás nélkül legalább tizenöt éves vasúti munkaviszonnyal, és ez alatt kormány-, miniszteri vagy Érdemes Vasutas kitüntetésben részesült, illetve

— üzemi baleset vagy foglalkozási betegség miatt keresőképtelenné vált dolgozóval szemben csak jogerős ítélettel megállapított *bűntett elkövetés esetén* szabad kiszabni az elbocsátás büntetést. Utóbbi esetben az elbocsátás elleni védelem csak a táppénzre jogosultság teljes idejére illeti meg a dolgozót.

Nem tartozott a felsorolt korlátozás alá az a dolgozó, aki a fegyelmi vétséget szándékosan (például: izgatás, társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett lopás, sikkasztás stb.) követte el, továbbá, aki a fegyelmi vétség elkövetését megelőző *egy éven belül* jogerős fegyelmi büntetésben részesült.

Kötelező erővel

Jogszabályra alapozott, *kötelező* fegyelmi eljárás lefolytatásával kapcsolatban az 1965. évi szabályozáshoz képest az eltérés a következő:

„(1) Kötelező a fegyelmi eljárás lefolytatása, ha

a) a bíróság, a szabálysértési hatóság, az ügyészség vagy az utóbbi jóváhagyásával a nyomozó hatóság kisebb súlyú büntett, illetőleg szabálysértés miatt az ügyet fegyelmi úton való elbírálás céljából a fegyelmi jogkör gyakorlójához tette át,

b) a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság a dolgozót állásából felfüggesztette,

c) a felettes szerv a fegyelmi eljárás lefolytatását elrendelte,

d) a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett bűntett ötszáz forintot meg nem haladó kárt okozott, és a büntető feljelentést mellőzték.

(2) Ha a fegyelmi eljárás lefolytatása kötelező, azzal egyenértékű a fegyelmi eljárás mellőzésével kiszabott büntetés is."

A fegyelmi vétség *elévülésével* kapcsolatos szabályozás kiegészült azzal, hogy fegyelmi eljárás *magasabb vezető állású* dolgozóval szemben a fegyelmi vétség elkövetésétől számított *három éven belül,* vezető állású dolgozóval szemben pedig *két éven belül* indítható.

Amennyiben a fegyelmi vétség miatt a dolgozóval szemben büntető eljárás indult, és az nem végződött felmentéssel, az eljárás megindítására megállapított háromhónapos elévülési határidőt a jogerős határozat közlésétől, az egy; kettő- és hároméves elévülési határidőt pedig az eljárás jogerős befejezésétől kellett számítani.

Az új szabályozás lehetővé tette az elbocsátás fegyelmi büntetés végrehajtásának *egyévi próbaidőre* való felfüggesztését is, sőt az együttesen — halmozottan — kiszabott büntetések próbaidőre való felfüggesztésének tilalmát is feloldotta. A fegyelmi büntetés próbaidőre való felfüggesztésének időtartamát a korábbi „legfeljebb" 1 év helyett konkrétan *egy évben* állapította meg, vagyis a felfüggesztés időtartamát egy évnél kevesebb időben megállapítani nem lehetett.

Az eljárás mellőzve?

A fegyelmi határozat végrehajtásával kapcsolatban is módosulás történt annyiban, hogy *az elbocsátást kimondó fegyelmi határozatot a szülési szabadság tartama alatt nem volt szabad végrehajtani.*

A fegyelmi eljárás mellőzésével kiszabható fegyelmi büntetések körét a szabályzat tételesen meghatározta. Ennek alapján a fegyelmi eljárás mellőzésével megrovást, szigorú megrovást, a személyi alapbér csökkentését, a prémium, az év végi részesedés összegének csökkentését vagy teljes megvonását, a dolgozó utazási kedvezményének megvonását lehetett ilyen módon fegyelmi büntetésként kiszabni. További korlátozás volt, hogy az utazási kedvezmény megvonása esetenként a háromhónapi, egy naptári évben összesen a hathónapi időtartamot, vagy az egyéb — az előzőek szerinti — büntetés esetenkénti összkihatása a dolgozó havi átlagkeresetének tíz százalékát, illetve az egy naptári évben kiszabott büntetések együttes összege a dolgozó havi átlagkeresetének felét *nem haladhatta meg.*

Természetesen az ily módon kiszabott büntetést is írásbeli határozatba kellett foglalni, s a büntetés kiszabása előtt a dolgozót jegyzőkönyvileg kellett meghallgatni.

Az 1965. és 1968. években kiadott fegyelmi szabályzatoknak az 1951. évben kiadott szabályzattal való összevetése eredményeként a fegyelmi jog fejlődésének lényegét illetően nagyjából a következők állapíthatók meg:

Módosult a fegyelmi vétségek fogalmának meghatározása, bővült a fegyelmi büntetési nemek köre, de *megszűnt a rendbírság címén kiszabható pénzbírság alkalmazása. Elbocsátás büntetést csak kivételes intézkedésként lehetett kiszabni.* A fegyelmi *hatóság* helyett a fegyelmi jogkör gyakorlója szabhatott ki fegyelmi büntetést, s újból meghatározta a fegyelmi jogkört gyakorlók körét. A fegyelmi jogkör gyakorlóival szemben kizáró feltételeket állapított meg. *Kötelezővé tette a fegyelmi jogkör gyakorlója részére a dolgozó személyes meghallgatását a fegyelmi büntetés kiszabása előtt. Bevezette a fegyelmi büntetés végrehajtása felfüggesztésének lehetőségét.* Lehetővé tette a súlyos fegyelmi büntetésben részesített dolgozó — a szabályzatban megállapított határidő eltelte előtti — mentesülést. Feltételhez kötötte a fegyelmi eljárás mellőzésével történő büntetések kiszabását.

Kevesebb „melléfogás"

A fegyelmi szabályzat végrehajtása körüli gondok megszüntetése érdekében mind az 1965-ben, mind az 1968-ban kiadott szabályzathoz *állásfoglalások* kiadására került sor, amelyeknek egyértelmű, világos szövegezése bizonyos fokig csökkentette a fegyelmi szabályzat rendelkezéseinek végrehajtása során előfordult hiányosságokat.

Dr. Konkoly Gyula

(Folytatjuk)

ÚTI JEGYZET

Ha a mama van szolgálatban

A színhely „X" Igazgatóság területén „N" község vasútállomása. Időpont: augusztus 30-a. Budapesti munkahelyemre indulok. A vasútállomásra 05,32 órakor érkezem. Bemegyek a váróterembe. Van még időm, hiszen a vonat csak 05,46-kor érkezik és indul Budapestre. A hirdetményeket tanulmányozom időtöltésként. Közben néha-néha belesek a pénztárablakon. Az óra 5,42-t mutat, az ablakon keresztül látom a dominóasztalt. A várt vonat jele már az „asztalon" van. Két perc várakozás után kiballagok, és várom a vonatot, mert tudom, hogy már közeledik. Telnek, múlnak a percek, a vonat nem jön. Még a hangja sem hallatszik.

Öt óra ötvenhárom perckor a forgalmi szolgálattevő lánya ballag a forgalmi iroda felé. Ismerem, tudom, hogy ezzel a vonattal utazik naponta. Bemegy a forgalmi irodába. Édesanyja van szolgálatban. Ha a vonat pontos, akkor lemarad a vonatról. A forgalmi szolgálattevő, lánya érkezése előtt többször kinézett a forgalmi irodából, hogy jön-e a vonat — vagy talán a lánya.

Három perc múlva hallom, jön a vonat! De az állomás bejárata előtt a sorompónál megáll, majd behúz az állomásra. Zöld a kijárati jelző.

Többen mondják: már máskor is megkésleltette a vonatot, ha elaludt a lánya. „Lelkiismeretes" vasutas!

Felszállok a vonatra. Hat óra van. A kocsiban ismerősökkel találkozom. Kérdem, hol jártatok? Azt mondják, útközben háromszor is megálltak. Arra tippelnek, hogy rossz volt a mozdony éberségi berendezése, esetleg az elromlott jelző késztette a vonatot lassításra.

A célállomásra 15 perc késéssel érkezünk. A naplózó bejegyzése szerint azonban ma is pontosan érkezett a vonat.

K. I.

Ne legyen tüske . . .!

Kritikára — intézkedés

Lapunk 16. számában Tüskés történetek címmel jegyzetet írtunk, amelyben többek között a Keleti pályaudvar vendéglátóipari egységének büféjét is bíráltuk. A cikkre Erti Imre, az Utasellátó területi igazgatója válaszolt:

„A Keleti pályaudvar 18. számú vendéglátóipari egységének büféjében történtekkel kapcsolatban vizsgálatot rendeltem el, amely igazolta az eladó által elkövetett téves számolást, ezért fegyelmi eljárást kezdeményeztem. Egyben intézkedtem, hogy az üzletigazgató az általa vezetett egység büfései részére tartson oktatást, és — a hasonló esetek elkerülése érdekében — hívja fel a figyelmet a pontos számolásra, az árak feltüntetésére. Remélem, hogy az intézkedés hatásos lesz!"

A MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁGON

Tanácskozás a jubileumi és kongresszusi munkaversenyről

Szeptember 11-én a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében a kongresszusi munkaversennyel kapcsolatban értekezletet tartottak a körzeti üzemfőnökségek, a járműjavító üzemek, az építési főnökségek, a területi szakszervezeti bizottságok vezetői, valamint a szolgálati helyek munkaverseny-felelősei részvételével.

Szemők Béla vezérigazgatóhelyettes vitaindítójában beszámolt az idei év első nyolc hónapjának gazdasági eredményeiről, a kongresszusi-felszabadulási munkaverseny eddigi tapasztalatairól. Utána *Tóth János,* a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály osztályvezető-helyettese ismertette a szolgálati helyek és szocialista brigádok kongresszusi-felszabadulási versenyének egységes értékelési rendszerét, a szervezés, a mozgósítás legfontosabb feladatait.

A hozzászólók a MÁV új munkaverseny-szabályzatának fogadtatásáról, a jubileumi munkaverseny eredményeiről és gondjairól szóltak. *Dr. Simon József* szakosztályvezető zárszavában a munkaverseny politikai jelentőségére hívta fel a figyelmet, és hangsúlyozta a mozgalomban rejlő tartalékok kihasználásának fontosságát.

PÓTVÁLLALÁS RENDKÍVÜLI HELYZETBEN

Pályaépítők példás helytállása a szolnok—békéscsabai fővonalon

A szocialista brigádokra mindig lehet számítani, ezt igazolja a *kongresszusi és jubileumi munkaversenyben* helytálló, pályaépítő vasutasok példája is.

A MÁV szentesi építési főnökség békéscsabai és városföldi építésvezetőségének szocialista brigádjai vállalták, hogy a nemzetközi fővonalon fekvő *Nagylapos* állomáson augusztus 14-ig új nyomvonalra kötik át a hármas és a négyes számú vágányokat. A munkát azonban rendkívüli körülmények akadályozták. S mégis . . .

A Mezőtúr—Nagylapos közötti vonalszakasz és Nagylapos állomás vágánykorszerűsítési terve az idén együttesen négy kilométerre terjedt ki, de azonos létszámmal — a tervezett 576 vfm-es napi haladással szemben 960 vágányfolyóméteres teljesítményt elérve — végül is *13,5 kilométer hosszban fejezték be a vágányok korszerűsítését augusztus 30-ig.*

A többletmunka elvégzésére irányuló vállalás érdekében a *városföldi kötőtelep* szocialista brigádjainak egy része kétműszakos munkát vállalt, és biztosították a többletmunkához a folytonos kiszolgálást. A *városföldi építésvezetőség* szocialista brigádjai úgy dolgoztak, hogy az egyéb munkák sem szenvedtek hátrányt. *Dicséretes munkájával a Dózsa, a Petőfi, az Ifi, a Zalka, a Szabadság, a Béke és a Széchenyi szocialista brigád járult hozzá ily módon a kongresszusi és jubileumi munkaverseny sikeréhez.*

A féllábú óriás nem tud táncolni. Ehhez hasonlított volna ez az eset is, ha nem léptek volna be a vállalásba a *műszaki és a forgalmi dolgozók is.* A megnövelt fektetési hossz miatt *a védőréteg leszállítását és a hozzákapcsolódó fuvarszervezés gondját vállalta magára a Baross Gábor brigád,* a diszpécserszolgálaton keresztül. Bekapcsolódásukkal a nagylaposi munkák sikerének egyik előfeltételét biztosították. Csakhogy mindig bekövetkezhetnek váratlan körülmények, amelyek újabb próbára teszik az embereket. Így történt most is.

Fél lábbal nincs tánc
*
Késett a géplánc
*
Tudnak szervezni

A forgalomba helyezés augusztus 14-re meghatározott időpontját veszélyeztette *a felépítménykarbantartó géplánc váratlan meghibásodása.* Ez ugyanis háromnapos késedelemmel érkezett a helyszínre. Ezért a pályamunkások fokozott helytállására volt szükség. A géplánc rendező gépegységének a hibája miatt *a sínszálak közül kézzel kellett kivillázni a zúzott követ.* Közben a megérkezett hosszú síneket nem lehetett lehúzni az előkészítő munkák késése miatt.

A nyomasztó helyzetben *a békéscsabai építésvezetőség Zalka, Lokomotív, Ady, Zrínyi, Rákóczi, Lenin és Kossuth szocialista brigádjának pályamunkásai megtették jubileumi vállalásukat.* Felajánlották, hogy a nehézségek ellenére a kitűzött határidőre elvégzik az átkötési munkát úgy, hogy a pálya ideiglenes forgalomba helyezése megtörténhessen.

A műszaki dolgozók átgondolt munkaszervezése és az operatív intézkedések nyomán *a brigádok nagy lendülettel és kiemelkedő intenzitással dolgoztak.* A sínek rendezését és gombolását úgy végezték el, hogy *pótolták a kiesett munkaidőt.* Az eredeti munkaidőbeosztástól eltérően éjszakai többletmunkát is vállaltak, így 1930 vágányfolyóméter síngombolást végeztek el a megfelelő, *semleges hőmérsékleten* belül.

Valamennyi szocialista brigád átérezte a munka fontosságát. A műszakokban mindig biztosították a gépi munka folyamatosságát, ehhez pedig egy-egy időszakban szükség volt a norma *125 százalékos* teljesítésére is.

A megfeszített munka, a példás helytállás eredményeként augusztus 1-én a Wiener-Walzer nemzetközi gyorsvonat áthaladhatott a teljesen korszerűsített pályaszakaszon.

A munkaversenyvállalás teljesítéséhez jó szervezéssel a feltételeket *Szabó Zoltán, Gulyás Lajos* és *Varga Zoltán* munkahelyi vezetők biztosították. Kiemelkedő munkát végzett az *Ady* és a *Lenin* szocialista brigád, *Tarkovács László, Zemo Zoltán* termelésirányító pályamester, *Patkos Lajos* és *Pengő Ferenc* előmunkás.

A sínhegesztők *Felszabadulás* szocialista brigádja is csatlakozott a pályaépítő brigádok felajánlásához, és 145 hegesztéssel járult hozzá a nagylaposi vasútépítő munka sikeréhez.

Fogas Pál

Lottószelvény a sínek között

Nemrég olvastam az egyik naplap utolsó oldalán:

„Értesítés! Bp.—hegyeshalmi vonalon, 855—56 vasúti szelvényben, Tata átjáró 11-én reggel 7 órától 12-én 17 óráig fél útzárral üzemel. Pályafenntartási főnökség, Győr."

Nocsak! — mondom magamban. Aztán rögtön kérdem is: kinek szól ez az értesítés? Meg, hogy melyik az a 855—56-os szelvény? Meg egyáltalán, mi az? Aha: „vasúti szelvény"! Tehát akkor a vasutasoknak mond valami fontos információt. Talán titkos, de holtbiztos lottószelvény-kitöltési szisztémát rejtjeleztek itt? Lottószámokat? Furcsállanám! De mi más lehet ez a szelvény? Mélység, magasság, űrtartalom?

„Tata átjáró!" Akkor mégiscsak helyet jelöl — valahol. Vagy egy olyan lottószelvényt, amelyik Tatán van az átjáróban, és vasutasok kizárólagos szolgálati használatára rendelték oda: de csak 11-én reggel 7 órától 12-én 17 óráig. Fél útzárral!

Kezd a dolog világosodni. Már csak azt kellene megtudni, hol van az a lottószelvény (Tata átjáró?), ha mégis én akarnám beikszelni rajta a 85, 5 és 56-os vagy 8, 55, 5 és 6-os számokat.

De a dolog teljesen világos akkor lett, amikor pár nappal később Tatabányáról Almásfüzitő felé menet, Tata után, a vasúti átjáróban (ahol dolgoztak) jelzőőr irányította az autók forgalmát.

Ja, így egészen más! És érthető meg emberi, viszont nem főnöki (pályafenntartási).

—gyimes—

HÚSZ KÖTET ELKÉSZÜLT

Eszperantóul ír a vakoknak

A köselmúltban Szocialista Kultúráért kitüntetésben részesítették Nagy Ignácot, a MÁV Tervesőintéset terveső-technikusát. Amikor a barátságos, halk szavú embert munkahelyén felkerestem, megtudtam milyen különös életút jutalma es az elismerés.

Tekintsünk előbb egy kicsit a múltba.

Nagy Ignác 1940-ben iratkozott be Pécsen a fémipari szakiskolába. Az iskola befejezése után az olajkutaknál gépmunkás lett. Ezután a Győri Vagon és Gépgyár következett, ahol már technikusként dolgozott. A háború idején német fennhatóság alatt működő gyár azonban nem sokáig biztosított munkalehetőséget. Dombóvárra ment a szülői házhoz. *Munkát kapott a vasútnál:* rajzolóként alkalmazták. 1957-ben eszperantó szakkört indítottak a vasutasoknak. Nagy Ignác is jelentkezett, s ezzel élményekben gazdag időszak következett az életében. *Lelkes eszperantista lett.*

— Nagyon megszerettem ezt az egyre inkább tért hódító nyelvet — emlékezik. — Amikor csak tehettem, a nyári egyetemeken is tanultam. Egy alkalommal megismerkedtem Gyulán a nyári egyetem egyik résztvevőjével, akivel jóbarátok lettünk. Ez a lengyel férfi — aki egyébként vak — rajongott a versekért. Meg is ígértem neki, hogy néhány magyar verset lefordítok eszperantóra, és elküldöm. Számomra nem volt ismeretlen a Braille-írás, mert a fiam apósa is vak. Segítségével egyre jobban eligazodtam, hogyan is kell ily módon írni. Lengyel barátomtól is kaptam olyan speciális táblát, amin ezzel a típiával eszperantóul lehet írni. Így aztán sikerült először magyarról eszperantóra fordítani a verseket, majd mindezt a vakok számára is olvasható módon rögzíteni.

— Ez tehát a kezdet. De mi történt ezután?

— Egyre jobban belejöttem ebbe a munkába. Élvezettel csináltam, mert tudtam, hogy *örömet szerzek másoknak.* Később felkerestem a Vakok Intézetét, és felajánlottam a munkáimat. Szívesen fogadták a kezdeményezést. *Már több, mint 20 eszperantó nyelvű könyvet készítettem a számukra.*

— Mindezt ellenszolgáltatás nélkül teszi. Jelenleg min dolgozik?

— Most Puskin három novelláját rögzítem Braille-írással ugyancsak eszperantóul. *Készítettem számukra már szótárt is,* ami kezdőknek és haladóknak egyaránt segítséget nyújt a művek fordításához. Ezzel az írásmóddal *egy óra alatt néhány oldallal készülök el.* És íme itt ez a könyv, amiből fordítok. Ebben egyetlen oldal négy oldalnak felel meg.

— Tehát igen aprólékos, odaadó munkát igényel egy ilyen könyv elkészítése.

— Valóban sok időbe telik, de megéri. Ez a hobbim, és másoknak is használok vele. Nemrég elkészültem egy könyvre való fordítással. Ezt most beköti egy barátom. Ugyancsak verseket, novellákat tartalmaz. Kuriozum, hogy *a történetek az 1962-ik évi kínai újságokból valók.*

— Figyelembe veszi a fordításoknál és a könyvek készítésénél azt, hogy világtalan barátai mit szeretnének olvasni?

— Igen. Általában megbeszéljük, hogy mi érdekli őket. Többnyire a novellákat, elbeszéléseket kedvelik. Általában úgy válogatom az írásműveket, hogy legyen közöttük klasszikus és mai irodalom is. Amennyire csak lehet, igyekszem az olvasóim kedvében járni.

— Hogyan tudja mindezt összehangolni a napi munkájával, az eredeti foglalkozásával?

— A vasúti tervező-technikus nemcsak az íróasztal mögött dolgozik. Sokat utazunk vidékre, miközben villamos-felsővezetékeket tervezünk. Ehhez a munkához bizonyos méréseket kizárólag a helyszínen lehet elvégezni. A kiszállások többnyire kétnaposak. Sok időt vesznek el, és költségesek is. Fáradtan érkezünk vissza a fővárosba. Az ilyen napokon természetesen már nem hódolhatok a „passziómnak". Amikor azonban kevesebb a vidéki út, akkor jut idő a könyvekre. *Hatvan éves vagyok, ez év végén nyugdíjba megyek.* Akkor több időm lesz erre az igen szép és élvezetes munkára.

—csík—

Szerződés a múzeummal

Járműjavító brigádok „különleges" vállalkozása

Ezekben a hónapokban a *dunakeszi járműjavítóban* is megélénkült a munka. A brigádok igyekeznek teljesíteni a kongresszusi munkaversenyben tett felajánlásokat. Rajtuk múlik többek között, hogy sikerül-e rövidíteni a javítási időt, és az is, hogy sikerül-e a helyben gyártott alkatrészekkel kiváltani a 9 millió forint értékű tőkés és a 8 millió forint értékű szocialista importot. Csökkenteni szeretnék a túlórák számát is, s növelni a kijavított személykocsik számát.

A tervek megvalósításából kiveszik részüket a *József Attila* szocialista brigád tagjai, a cserejavító dolgozói is. Nem véletlenül nyerték már el a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Maradt még energiájuk önálló, a gazdasági érdekeken kívül eső feladatok vállalására is.

Szekeres László, a járműjavító munkaverseny-felelőse bukkant rá a Közlekedési Múzeum raktárában azokra a régóta porosodó makettekre, amelyek azóta már a cserejavító műhelyben vannak. Felújításukra a múzeum költségvetéséből nem futotta. A makettek a vasút történetének jelentős állomásait reprezentálják, s a fél évszázaddal ezelőtti mesterek aprólékos, precíz munkáját dicsérik. A József Attila brigád vállalta, hogy három alvázat visszaállít eredeti állapotába. *Kiss József,* a brigád vezetője szakmai örömöt is talál ebben a munkában:

— *Aprólékos munka a felújítás* — mondja. — *Én már 25 éve dolgozom a szakmában, de nekem is sok újdonságot tartogatnak ezek a makettek.* Valamennyi alkatrészük csavarozással, szegecseléssel készült. Ma már viszont csak hegesztéssel dolgozunk. Időnként olyan menetekre, kötésekre bukkanunk, amelyek eddig ismeretlenek voltak számunkra. Mi igyekszünk méltóak lenni elődeinkhez, és eredeti állapotukba helyreállítani a maketteket.

— Megbirkózik-e a brigád ezzel a feladattal?

— A forgóváz felújítását magunk végezzük, de szükség van más szakemberek bevonására is. *A galvanizálóknak, festőknek is bőven adnak tennivalót a makettek, a Közlekedési Múzeummal kötött szocialista szerződés értelmében.* Ha elkészülünk az első alvázzal, viszszaküldjük a múzeumnak, és megvárjuk a szakemberek véleményét. Csak az értékelés után látunk hozzá a másik két maketthez. A későbbiekben hozzánk kerül majd az *Árpád motorvonat* és a kormánykocsi makettje is. Annak felújításában azonban már minden szakterület részt vesz. *Jut feladat még a kárpitosoknak is.*

— A szocialista szerződés, gondolom, kétoldalú. Mit tud nyújtani mindezért az üzemnek a Közlekedési Múzeum?

— *Szorosabb lesz a kapcsolat az üzem dolgozói és a vasút múltját alaposan ismerő szakemberek között.* Örömmel vállalták, hogy a tőlünk érkező csoportok számára tárlatvezetőt adnak, aki részletesen ismerteti a múzeumban elhelyezett régi közlekedési eszközök történetét, működését. Ha pedig kiállítást akarunk rendezni az üzemben, ebben is segítségünkre lesznek. De azt hiszem. számunkra az lesz a legnagyobb elismerés, ha munkánk eredménye megfelel majd az elvárásoknak, s a közönség elé kerülhet.

(Márványi)

Személyszállító szupervonatok

Erre az eseményre a szovjet vasutasok már hosszú idő óta alaposan készültek. Az eseményt sokan, türelmetlenül várták. S eljött a nap. Gorkijban és Moszkvában a vasútállomás bemondója közölte: *„Tisztelt utasok! 1984. július 12-től a 37. sz. Gorkij—Moszkva gyorsvonat naponta 23 kocsival közlekedik."*

A szokatlanul hosszú *„Nyizsegorogyec"* elnevezésű szerelvény a Volga partjáról pontosan a menetrend szerint érkezett Moszkvába. Néhány órával később pedig a fővárosi pályaudvar peronjára befutott a 24 kocsiból álló szerelvény az ősi Jaroszlavl városából. Este, a szokásosnál mintegy 400-zal több utassal aztán útjára indult visszafelé.

A szovjet vasutak történetében először megkezdődött a hosszú személyvonat-szerelvények rendszeres forgalma.

A Szovjetunió vasútvonalain *évente több mint három és fél milliárd személy utazik.* A vasút szolgáltatásait igénybe venni kívánók száma pedig állandóan nő. Hogyan lehet kielégíteni a keresletet? Pótszerelvényekkel? De hiszen a forgalom már olyannyira intenzív, hogy a szerelvények egymást követve szinte elérik az előttük haladó végét. Talán új vonalakat s pótlólagosan új állomásokat, depókat kellene építeni? Mindez hosszú időt igénybe vevő, bonyolult és drága volna.

— *Más utat választottunk* — mondja *I. Parisztij,* a Moszkvai Vasutak vezetője. — *Elhatároztuk, hogy növelni fogjuk a szerelvények hosszát, amelyek így nem 16-17, hanem 23-24 kocsival fognak közlekedni.* Ezek a szupervonatok egyidejűleg ezer, sőt még több személyt képesek szállítani. A „Jaroszlavl" nevű járat például egyszerre 1700 utast tudott elszállítani. A módszer hatékonyságáról meggyőzően tanúskodik az az országban széles körben kibontakozott mozgalom, melynek célja: nehéz, hosszú tehervonatok összeállítása és közlekedtetése.

Az első járatok idején került sor a technológiai változások ellenőrzésére, a jegyeladástól kezdve a beszállításon keresztül a szupervonatok nagy sebességének eléréséig. *A főváros Jaroszlavl pályaudvarán meghosszabbították a peronokat 450-ről 700 méterre, s az utasok számára megjelölték minden kocsi állandó helyét.* Ugyanezen a pályaudvaron kiegészítették a vagonparkot és a szupervonatok személyzettel való felszerelésének helyét.

A hosszú személyszerelvények alkalmazása megszüntette a szinte „összeérő" szerelvények okozta forgalmi helyzetet, lehetővé tette anyagi és személyi eszközök megtakarítását. A személyszállításban először került alkalmazásra az ikervontatás, vagyis két mozdony felhasználása, amelyeket szinkronban az automatika segítségével egyetlen vontatási brigád irányít.

Egyébként az első, megnövelt hosszúságú személyszerelvényeket Moszkva és Jaroszlavl között csehszlovák gyártmányú, CSSZ—2 típusú mozdonyok vontatták. Teljesítményük minősítése kitűnő. Nagyra értékelte munkájukat a két vezető, *A. Frolov* és *V. Rezcsikov,* a szocialista munka hősei.

Az egyes szupervonatok átvizsgálására és karbantartására az eddigi egy helyett két műszakot hoztak létre. A szerelőket teljesítménypremizálási rendszerben kezdték fizetni. A gördülőállomány járatra való előkészítésével kapcsolatos munkákat kitűnő minőségben végezték el.

Kiváló munkát végeztek a szupervonatok felkészítésében és átvizsgálásában a kocsivizsgálók, a diszpécserek és a vonatvezetők is. Magas szinten végezték munkájukat a jegypénztárosok, az utaskísérők. Igyekezetük eredményeképpen az utasok ezrei minden kényelemmel ellátva, kellemesen utaznak.

A hosszú személyszerelvények a Baltikumba is elindulnak. Hamarosan befejeződik a fővárosban a Kijevi pályaudvar rekonstrukciója, ahonnan az első szupervonat elindul Ukrajnába. Ilyen járatok közlekednek majd a Kaukázus és Közép-Ázsia felé. Egyes szerelvények hosszát a tervek szerint 32 kocsiig növelik.

V. Kolicsev

A MÁV SZIMFONIKUSOK ÚJABB SIKERE

Hangversenykörút Olaszországban

A MÁV Szimfonikus Zenekar június 24-től július 22-ig nagy sikerű hangversenykörutat tett az olasz fővárosban és más nagyobb városokban. Ez év tavaszán az olasz Accademia Musicale Ottorino Respighi Intézet a Nemzetközi Koncertigazgatóságon keresztül kérte fel a zenekart hangversenyek adására és nemzetközi karmesterképző kurzusból álló feladat ellátására.

A zenekar a turné 14 napját a Rómától 200 km-re lévő festői szépségű *Assisiben* töltötte. A kurzus résztvevői ifjú, tehetséges karmesterek · voltak. Európa több országából érkeztek, ezenkívül volt dél-amerikai hallgató is. Mesterük a világhírű *Franco Ferrara,* akinek óriási szakmai tudása, megkapó egyénisége és hírneve fémjelezte a kurzust, nagy hatással volt a zenekarra is.

Mozart-, Beethoven-, Rossini-, Brahms-, Schubert-, Schumann- és Wagner-műveket adott elő a szimfonikus zenekar nagy sikerrel. Búcsúzáskor Franco Ferrara mester és az Accademia Musicale Ottorio Respighi Intézet képviselői egy ezüst *emlékplakettet* adtak át. Kifejezték azt a reményüket, hogy a jövő évadban is a MÁV Szimfonikus Zenekar látja el a kurzus feladatait.

A turné második felében *két hangversenyt adott az együttes Rómában* Alessandro *Pradella* mester, hegedűművész közreműködésével, majd *Carlo Zecchi* mester dirigálásával *Assisiben* és *Nagy Ferenc* karmester vezényletével *Ischia* szigetén, valamint *Avellinóban.*

A zenekar olasz hangversenykörútja nagy sikerrel zárult, és elismerést szerzett a vasútnak is.

Építkezők figyelmébe!

Akarja házát mielőbb új köntösben látni?

Használjon Terranova nemes- és hőszigetelő alapvakolatot!

Időt, pénzt takarít meg vele, mert jó hőszigetelő és külön színezni sem kell. Arról már nem is beszélve, hogy legalább 50 esztendeig ellenáll az időjárás viszontagságainak.

GYÁRTJA:
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója,
az Országos Érc és Ásványbányák,
pilisvörösvári üzeme.

KAPHATÓK:
a helyszínen és Budapesten
a XIII. kerület, Meder u. 8. szám,
a XV. kerület,
Mezőhegyesi u. 7—15. szám alatt,
ezenkívül az ország valamennyi megyeszékhelyi TÜZÉP-telepén.

Fafaragó vasutas

A Szombathelytől 20 kilométerre lévő kis faluban, Bögötén él *Horváth Sándor.* 1975 óta vasutas. Munkahelyén, a szombathelyi számviteli főnökségen leltározó. Asztalos szakmunkás és faipari szakközépiskolát végzett. Hobbija, kedvenc időtöltése a *fafaragás.*

Falujában, szülei családi házában nézegetjük munkáit. Székek, faliképek, ruhatartók, fogasok, gyufa- és cigarettatartók, evőkészletek és hasonló tárgyak sorakoznak a szobában.

— A környék tele van dió- és cseresznyefával — mutat ki az ablakon. — Ezek az alapanyagaim. Itt a háznál jól ki tudom szárítani őket . . .

Horváth Sándor kézügyességére korán felfigyeltek. 17 évesen már a velemi *tárgyformáló stúdió* tagja lett. A somogyi motívumokkal ott jegyezte el magát. 1977-ben már részt vett Szombathelyen egy megyei díszítő-művészeti kiállításon. 1982-ben Nagykanizsán emléklapot és V. díjat kapott két bemutatott székéért az *országos vasutas képzőművészeti kiállításon.*

— Leltározóként járom az egész szombathelyi igazgatóság területét. Ha valamit meglátok és megihlet, *otthon fogom a vésőt, és igyekszem fában kifejezni . . .*



Nyári emlék **(Kiss Attila grafikája)**

Szeptember 4—8.

Balatonfüreden ülésezett a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség kongresszusa

Szeptember 4—8. között Magyarországon — Balatonfüreden — tartotta sorrendben 36. rendes ülését az USIC legfelső fóruma, *a kongresszus*. A tanácskozásra huszonkét ország küldte el vasúti sportvezetőit.



Mester Alajos vezérigazgató-helyettes megnyitó beszédét mondja

Az ünnepélyes megnyitón *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes, a magyar szövetség elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet. Az elhangzott üdvözletek után az előre kiadott napirendi pontoknak megfelelően a kongresszus megkezdte munkáját.

A küldöttek először a főtitkár beszámolóját hallgatták meg az elmúlt két év munkájáról, majd tájékoztatást kaptak a szövetség pénzügyi, vagyoni helyzetéről. Ezután a sportmunkát értékelték. A beszámolók után szekcióülésekre került sor.

Az *általános bizottságban* a szervezet belső életét érintő kérdésekről folyt a vita. Többek között személyi kérdésekről, alapszabályt módosító kiegészítésekről, a sportérintkezésre vonatkozó új elképzelésekről hoztak határozatot.

A *technikai* bizottságban *„A bajnoksági terv kiegészítése 1989-ig”, továbbá „A versenyrendezések költségcsökkentése” és „A rendezvények lebonyolítása”* témakörökben hoztak döntéseket.

A harmadik napon újra plenáris ülésre került sor, ahol a bizottságokban hozott döntéseket tárták a résztvevők elé, hogy *nyílt szavazással* döntsenek a felvetett kérdésekről. A plénum beható vita után az előterjesztéseket elfogadta, és személyi kérdésekben is döntött.

A technikai bizottság élére az USIC elnöki tisztségéről most leköszönt *Frantisek Valat*, a Csehszlovák Vasutas Szakszervezet elnökét választották. A négynapos tanácskozás során — ha rövid időre is — megjelent és köszöntötte a vendégeket *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, és *Páder János*, az OTSH elnökhelyettese is.

A két plenáris ülés között a küldöttek hangulatos kirándulás keretében megismerkedtek az üdülőövezet és a Balaton-felvidék nevezetességeivel, a népszokásokkal, a híres borvidék ízeivel, zamataival.

A szövetség új elnökévé *dr. Giovanni Romanót*, az olasz sport- és szabadidő-szervezet vezetőjét választották. Első alelnöknek *Szemők Bélát*, a magyar, második alelnöknek *Hetno Wihrothot*, az NSZK-beli szövetség vezetőjét választották. A kongresszus főtitkári tisztségében megerősítette *dr. Herbert Schartlt*, az Osztrák Szövetségi Vasutak személyzeti igazgatóját, pénztárosnak *Hans Rudolf Bütikofert* választotta.

(sz)



A kongresszus részvevőinek egy csoportja (Laczkó Ildikó felvételei)

USIC-versenyek Bécsben és Moszkvában

A közelmúltban Ausztria patinás fővárosában rendezték a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) nyolcadik alkalommal kiírt férfi tekebajnokságát.

A bécsi vasútigazgatóság dísztermében hét ország — Ausztria, Magyarország, Jugoszlávia, Csehszlovákia, az NSZK, Bulgária és Lengyelország — vasutas válogatottjait *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, az USIC elnökségének képviselője köszöntötte.

A versenyek előtti szokásos technikai értekezlet után megkezdődtek a csapatversenyek. A magyar csapat, az előzetes várakozásnak megfelelően, végig versenyben volt a dobogó legmagasabb fokáért vívott küzdelemben az osztrák és a jugoszláv csapattal. Amikor az ötödiknek induló versenyzőink befejezték a játékot, véglegessé vált, hogy az osztrák csapatot nem tudjuk megelőzni, de az ezüstérem biztosan a magyar csapaté.

A csapatversenyek során nyújtott teljesítmények alapján három versenyzőnk jogosult az egyéni versenyben való részvételre. Sajnálatos módon nem tudták előző napi teljesítményeiket megismételni, így kénytelenek voltak a szerényebb helyezésekkel beérni.

Csapatban: 1. Ausztria 5322 fa, 2. Magyarország 5050 fa, 3. Jugoszlávia 5021 fa.

Egyéniben: 1. Dobia Andreas (Ausztria) 1883 fa. 2. Zöhrer Roland (Ausztria) 1842 fa, 3. Frind Osvald (Ausztria) 1797 fa, 8. Rigó Dezső (Magyarország) 1711 fa, 9. Széles József (Magyarország) 1704 fa, 10. Kántor Sándor (Magyarország)1672 fa.

Az ausztriai tekeversennyel majdnem egy időben rendezték Moszkvában a hetedik alkalommal kiírt vasutas ökölvívó-bajnokságot. A találkozóra nyolc ország küldte el legjobb vasutas öklözőit, hogy 12 súlycsoportban megmérkőzzenek a helyezésekért. Magyarországot az utolsó pillanatban bekövetkezett sérülések miatt csak csonka csapat képviselte, eleve föladva azt a reményt, hogy megismételhetik a négy év előtti ragyogó szereplést.

Mint az várható volt, a versenyt a Szovjetunió csapata óriási fölénnyel nyerte, a szintén jól felkészült NDK előtt. A csonka magyar csapat csak azzal vigasztalódhatott, hogy a szorítóba lépő versenyzői — a verseny során újabb sérülést szenvedett öklözője kivételével — pontot érő helyezést értek el. A győzteseknek és helyezetteknek járó érmeket, tiszteletdíjakat *Otto Ködel*, az USIC képviselője adta át, megköszönve a sportszerű magatartást, a sportolói fegyelmet.

Csapatban: 1. Szovjetunió 69,5 pont, 2. NDK 36 pont, 3. Koreai NDK 33 pont.

Az egyéni versenyek során a Szovjetunió 7, a koreai NDK 3, Bulgária és az NDK 1-1 aranyérmet szerzett.

A magyar versenyzők közül Zámbó József, Csabán Árpád és Sándor Zoltán bronzérmes lett.

HÍREK

Kezdődnek a vasutas bérleti előadások

Hamarosan megkezdődnek az Erkel Színház és a József Attila Színház vasutas bérleti előadásai. A 18. évadban a József Attila Színház előadásaira 600 bérletet vásároltak a vasutasok. Az első vasutas bérleti előadásra október 7-én, vasárnap délelőtt 11 órakor kerül sor.

A műsoron Heltai Jenő: A tündérlaki lányok című színjátéka szerepel.

Az Erkel Színház 24. évadjának vasutas operabérleti előadása október 21-én, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz. Bemutatják Verdi: Rigoletto című operáját.

— Oklevél a komplexbrigádnak. A Szerencs állomáson dolgozó MÁV-Volán komplex-brigádot — az elmúlt évi teljesítmény alapján — a MÁV Vezérigazgatósága és a Volán-vállalatok központja oklevél elismerésben részesítette. A szeptember 7-én rendezett ünnepségen 27 vasutas és 21 Volán-dolgozó kapott pénzjutalmat.

— Ifjúsági parlament. Szeptember 6-án a hatvani szertárfőnökség vezetői a kisterenyei szertár oktatótermében rendezték az ifjúsági parlamentet, amelyen jelen voltak a salgótarjáni és a kisterenyei szertár fiataljai is. Gömöri Péter szertárfőnök beszámolója után megválasztották a miskolci igazgatóságon sorra kerülő ifjúsági parlament küldötteit.

— Brigádok társadalmi munkája. A tanévkezdés előtt a tapolcai általános iskolákban vasutas szocialista brigádok végezték el a festés utáni nagytakarítást. A tapolcai körzeti üzemfőnökség Helikon, Zsukov és a szertárfőnökség brigádja társadalmi munkában takarította ki a tantermeket.

— Szakszervezeti aktivisták Csehszlovákiában. A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága augusztus 29-én tapasztalatcserét szervezett Iglón. A huszonkét tagú delegáció megismerkedett többek között a csehszlovák vasutasszakszervezet és az iglói vontatási főnökség szakszervezeti aktivistáinak munkájával. Jövőre a csehszlovák vasutasok látogatnak Miskolcra.

— Kirándulás. A gödöllői VI. gépesített mozgó pályamesteri szakasz szocialista brigádjai a közelmúltban kirándulást szerveztek a Mátrába. A családtagokkal együtt felkeresték a Mátra legszebb helyeit. Az adácsi vasutasok nyugdíjascsoportjának negyven tagja Budapestre látogatott, megnézték többek között a Parlamentet.

— Nyugdíjasok taggyűlése. A salgótarjáni vasutasok önálló nyugdíjascsoportja a közelmúltban rendezte meg második félévi taggyűlését, amelyen Fazekas József elnök számolt be az eredményekről és a gondokról.

— Találkozó negyven év után. A Péceli úti MÁV-segédtiszti tanfolyam 1944-ben végzett hallgatói részére találkozót rendeznek október 20-án, szombaton 10 órakor Budapest Ferencvárosban, a tanfolyam helyén. Felvilágosítást ad: Kecskés László, 1172 Budapest XVII., Újtelepi út 20. Telefon: a budapesti igazgatóság közgazdasági osztálya, 17-56.

— Vasutasnap Kassán. Szeptember 14-én az állomás kultúrtermében rendezték idei vasutasnapi ünnepségüket a kassai vasutasok. A hatvani körzeti üzemfőnökségtől delegáció utazott Kassára. A háromnapos ünnepségsorozatra a vendéglátók gazdag programot állítottak össze. A magyar vasutasok megnézték Kassa nevezetességeit, kirándultak a Tátrába, és ellátogattak a Csorbatóhoz.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A vasúti oktatás feladata. 12. A leghíresebb Vénusz. 13. Illatszermárka. 14. Igekötő. 16. Hangszer. 18. Éneklő hang! 19. A molibdén vegyjele. 20. Világos angol sör. 22. Somogy megyei község. 25. Hajó része. 26. Rokon nép. 28. A helikopter forgószárnya. 29. Cigány. 30. Európai határfolyó. 32. NB I-es labdarúgó. 33. Több, mint ismerős. 34. Biztató szó. 35. Női hang. 37. Újság. 38. Káté! 39. A terbium vegyjele. 41. Jelek vagy szimbólumok rendszere. 42. Hüvelyes növény. 43. Szovjet folyó. 44. Kozák katonai parancsnok. 47. Meghatározott időben. 49. Talál. 50. Kevert ige. 52. Német betű. 53. Utak széle. 55. Álmodozás, kalandvágy. 58. M. Á. 59. Fordítva van. 61. Kövér (francia). 62. Postás fele. 63. Kevert teke. 65. Olcsó szálló. 66. Hosszú nyelű lándzsa. 67. Verőér. 69. Toll angolul. 70. Villanófényforrás.

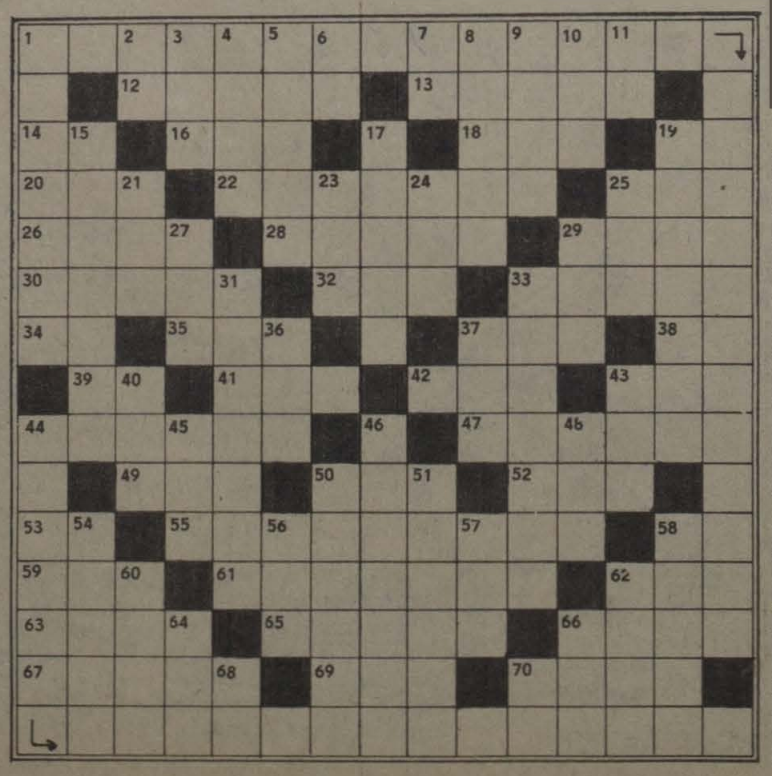
Függőleges: 1. Szigetcsoport Melanéziában. 2. Német viszonyszó. 3. Nagy ellentéte. 4. Végtelen Kiliti. 5. Öntudatlan kábultság (latin). 6. Személyes névmás. 7. A rénium vegyjele. 8. Elintéz valamit. 9. Állat németül. 10. Férfi név. 11. Kicsinyítőképző. 15. Smetana menyasszonya. 17. Kínai tiszteletadás. 19. Afrikai állam. 21. A falevélnek is van. 23. Apró szemcse. 24. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 25. Tartó. 27. Ír terrorszervezet. 29. Híres bortermelő község. 31. Ez szüli a tolvajt. 33. Fürtös, bogyós gyümölcs. 36. Halfajta. 37. Kerek szám. 40. Az egyik oldal. 43. Hónaprövidítés. 44. Ilyen intézkedés a túlóracsökkentés. 45. Bátor. 46. Nagy gyaloglások. 48. Kukorica (latin). 50. A ló egyik futásmódja. 51. Helybeli. 54. Negatív elektród. 56. Magyar Optikai Művek. 57. Semmitlenben van. 58. Kis erdei állat. 60. Ütő. 62. Selyem vagy pamutszövet. 64. Becézett női név. 66. . . . mer, csavaros mikrométer. 68. Rangjelző. 70. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 44.

Beküldési határidő: 1984. október 14. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A nemzetközi munkaverseny. A szocialista brigádmozgalom.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Zoltán, Nagybajom, Fő u. 7/a. Kheim Pál, Sopron, GYSEV Igazgatósága Keresk. oszt.: dr. Kósa Sándor, Csongrád, Hársfa u. 146.: Koplányi József, Ipolytarnóc, Felszabadulás u. 16.: Saska Ferencné, Érdparkváros Pf. 34.



MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—4754. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Pályázat állomásfőnöki állásra

A debreceni igazgatóság és a debreceni körzeti üzemfőnökség pályázatot hirdet állomásfőnöki munkakör betöltésére Nagykereki állomáson.

Feltétel:
felsőfokú vasúti szakképesítés,
vasútorvosi alkalmasság, 5 éves szakmai gyakorlat. Személyi alapbér: a FEOR—MÁV bértétel határain belül a képzettségnek megfelelően.

Nagykereki állomáson azonnal beköltözhető *kétszobás szolgálati lakást biztosítunk.*

A részletes önéletrajzban szerepeljen a jelenlegi munkahely és a munkakör.

A pályázatot a debreceni *körzeti üzemfőnökség* személyzeti és oktatási csoportjához kell eljuttatni október hónap végéig. A pályázatok elbírálása után minden pályázót írásban értesítünk.

Cím: **4025 Debrecen, Petőfi tér 12.**

LAKÁSCSERE

Elcserélném százhalombattai két szoba összkomfortos első emeleti lakásomat budapesti kétszobás komfortos vagy összkomfortosra. Cím: Kőrösi Ferenc, 2440 Százhalombatta, Tóth L. u. 6., I. 4.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő VIII. házban földszinti, 96 négyzetméteres két szoba komfortos, gázfűtéses MÁV-lakásomat budapesti 1—3 szobás személyi tulajdonú vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon 11 és 13 óra között a 340-495 számon. Levélcím: Vas Nándorné 1081 Budapest, Rákóczi út 73., II. 2/a.

Elcserélném Szegeden, játszótér mellett levő felújított kétszobás, komfortos, 62 négyzetméteres, második emeleti MÁV-bérlakásomat budapesti vagy Pest környéki hasonló szövetkezeti, tanácsi vagy kertes MÁV-bérlakásra. Balogh Sándor, Szeged, Oldal u. 2. sz., II. 2.

Elcserélném debreceni 2,5 szobás, 126 négyzetméteres, kertes, gázfűtéses, nagy pincés, MÁV-szolgálati lakás budapesti 2,5 szobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Garázst is adhatok. Érdeklődni a 06-52-20841 telefonszámon 19 óra után, Rezes.

Elcserélnénk budapesti két és fél szobás, I. emeleti, utcai, napos, gázfűtésű, 60 négyzetméteres, kertes házban levő MÁV-bérlakásunkat hasonló adottságú, nagyméretű, külön bejáratú, legalább négyszobás bérlakásra, MÁV-dolgozóval. (Szétköltözőknek még adhatunk 30 négyzetméteres, nem lakótelepi, modern örökgarzont a Nagyvárad térnél.) Érdeklődni a 350-085-ös telefonszámon.

Elcserélném Püspökmolnári vasútállomáson levő két szoba manzárdos, félkomfortos szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval. Balatonon, Velencén és Budapesten kis lakás is megfelel. Érdeklődni a 142-917-es telefonszámon.

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

Elcserélnénk Budapesten külön álló, családi ház jellegű, két db másfél szobás, kertes, telefonos MÁV-szolgálati lakást, amely négyszobássá alakítható, területe 110 négyzetméter. Kérünk egy szoba komfortos és egy szoba garzon tanácsi, telefonos, budapesti lakást. Minden megoldás érdekel. Horváth B. Budapest, Pf. 32. 1387.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. OKTÓBER 11.

Egy évvel a határidő előtt

Elkészült a BAM

Szeptember 29-én elkészült a BAM, a Bajkál—Amur vasút, az évszázad építkezése, pontosabban: a keleti és nyugati irányból érkező sínlerakók egyesítették a 3150 kilométeres vonal két részét.

Nemcsak a szovjet sajtó ír „hősi teljesítményről", hanem például a nyugatnémet Unsere Zeit is ezt a címet adta beszámolójának: *„Hatalmas munkahőstett"*. Ezt a teljesítményt az értékelheti igazán, aki figyelembe veszi, hogy milyen nehézségeket győztek le az építők. Síneket fektettek nyáron több mint 30 fokos hőségben, télen gyakran 60 fokos fagyban. Ilyen hidegben a közönséges acél törik, mint az ablaküveg, az autók karosszériája széjjelválik, mint a banánhéj. A vonal háromnegyed része az örök fagy birodalmán megy át.

Több mint háromezer hidat kellett építeni, teljes hosszúságuk a vasútvonal egy százalékát alkotja. Le kellett győzni négy hatalmas hegységet, s a sziklákba több tucat alagutat vájni. A BAM teljes hosszúságában egy évvel a határidő előtt készült el. Megindult a vasúti közlekedés három időzónán keresztül, olyan területeken, amelyek erdőkben, ásványi kincsekben, fémekben, szénben, olajban gazdagok. A BAM-ot azonban még tovább építik észak felé, Jakutföldre. A lefektetett sínpár mellé egy másikat is el kell helyezni. Mindez a következő másfél évtizedben valósulhat meg, az eddigihez hasonló, hősies munkával.

Kommunista műszak

Kommunista műszakot tartott szeptember 15-én a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség három szocialista brigádja. Hatvan állomáson. A brigádokhoz csatlakozott a küf. 21 adminisztratív dolgozója is.

A negyvennégy vasutas összetakarította a rendező vágányai közötti szemetet és vasúti kocsiba rakta. A munkáért járó bért szociális célokra fordítják.

Tanácskozás a fuvaroztatókkal

Rákospalota—Újpest állomáson szeptember 20-án fuvaroztatói értekezletet tartottak. A megbeszélésen részt vettek az állomás szállíttatóinak képviselői (a Növényolajgyár, az Általános Terménygazdálkodási Vállalat, a PIÉRT, a Dunakeszi Konzervgyár, a Budapesti Porcelángyár stb.).

Molnár József az állomásfőnök kereskedelmi helyettese beszámolójában elmondotta, hogy augusztusban a tervezett 9 ezer tonna helyett 17 ezer tonna árut adtak fel a partnerek. Ehhez hasonlóan a leadás is több volt, mint amit a terv előírt. Az állomás eddig minden felkínált küldeményt elfuvarozott, a kért kocsikat tehát rendre kiállították.

A vállalatok képviselői megelégedettségüknek adtak hangot. Elismerő szavakkal méltatták az állomás munkáját.

S. R.

Köszönősorok a pártbizottságtól

Az MSZMP Heves megyei Bizottságának első titkára, *Barta Alajos* köszönőlevelet küldött *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgatónak abból az alkalomból, hogy a vasutasok is hozzájárultak a VII. fogathajtó világbajnokság sikeréhez.

A Szilvásváradon rendezett sporteseményre vasúton érkezett a legtöbb eszköz. Azok ki- és berakásánál a vasutasok különösen ügyeltek arra, hogy ne sérüljön meg a küldemény, és mielőbb a rendeltetési helyére jusson.

A felszabadulási munkaverseny keretében

Együttműködési szerződés a vasútvillamosítás gyorsítására

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója és az MSZMP XIII. kongresszusa tiszteletére indult munkaverseny-mozgalom keretében, a VI. ötéves terv vasútvillamosítási feladatainak gerincét képező *Budapest—Pécs* közötti vasútvonal villamosításában közreműködő vállalatok és intézmények együttműködési szerződésben vállalták, hogy a munkálatokat 1985. december 15-ig befejezik.

A szerződésben a főbizottság javaslata alapján vállalták, hogy a teljes vonalon lehetővé teszik a villamos vontatást, és kifogástalan munkát végeznek.

A szerződés részeként — Dombóvár felszabadulásának 40. évfordulójára — *felajánlották, hogy 1984. december 1-re* a Sárbogárd és Dombóvár közötti vonalszakaszon közlekedhetnek a villanymozdony vontatta szerelvények.

A kivitelezési határidők közel egy hónappal való rövidítése a MÁV-nak 6,5 millió forint önköltség-megtakarítást jelent, a népgazdaságnak pedig ezer tonna dízelolaj villamos energiával való kiváltását teszi lehetővé.

A szerződés résztvevői vállalták, hogy a rájuk háruló feladatokat maradéktalanul teljesítik, és a másik fél számára szükséges előfeltételeket időben biztosítják. A szerződő felek felkérték a MÁV Vezérigazgatóságot és a Postavezérigazgatóságot, hogy az együttműködési szerződést aláíró kivitelező és közreműködő szervezeteket támogassák vállalásaik teljesítésében, és a december 1-i villamos üzemeltetés megindításához szükséges intézkedéseket tegyék meg.

Az együttműködési szerződést tizennégy vállalat, főnökség, illetve intézmény vezetője írta alá, köztük a MÁV Beruházási Iroda, a MÁV Tervező Intézet, a pécsi biztosítóberendezési fenntartási főnökség, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, a Villamos Erőmű Tervező és Szerelő Vállalat, a Villanyszerelőipari Vállalat, a pécsi postaigazgatóság, a Budapest vidéki Postaigazgatóság, a Dél-Dunántúli Áramszolgáltató Vállalat, a Tolna megyei Tanácsi Építőipari Vállalat, a MÁV Északi Járműjavító Üzem, a pécsi vasútigazgatóság, a villamos főbizottság és a Magyar Posta központja.

Szeptemberben sem javult a vasút belföldi áruszállítása

Az őszi forgalmi időszak első hónapjában, szeptemberben, *a vasút 10 millió 260 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 99,9, a tervet alapul véve 98,1 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értéke 6, illetve 204 ezer tonna. A árutonnakilométer-teljesítmény várhatóan 99,9, illetve 98,5 százalékosan alakul.

Az összes áruszállításon belül — az elmúlt év szeptemberi, illetve a tervezett értékeket alapul véve — a belföldi áruszállítás igen kedvezőtlenül alakult. Ugyanakkor jelentős élénkülés volt tapasztalható a nemzetközi áruszállításokban. Ez a forgalomnövekedés azonban nem tudta a belföldi szállítás okozta lemaradásokat pótolni.

Exportra 1 millió 124 ezer tonna áru került vasúton feladásra. Az előző hónapokhoz képest emelkedett az import-áru-forgalom. A behozatali áruk mennyisége szeptemberben 104,7, illetve 105,9 százalékos teljesítést jelentett. Viszonylag kedvező volt a tranzit áruforgalom is.

A kocsiigényes áruszállításban *a bázishoz viszonyítva 3,6, a tervet alapul véve 5,8 százalékos volt a lemaradás.* A gyorsan romló áruk mennyisége 15 százalékkal, a vasúton fuvarozott élő állatoké pedig 40 százalékkal maradt a bázisszint alatt.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma sem érte el az elmúlt év szeptemberi mennyiségét. A rakottan belépett széles nyomtávú teherkocsik mennyisége 3,3, a kirakott kocsik mennyisége pedig 10,6 százalékkal volt alacsonyabb. Ennek következtében a megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma, valamint az ezekbe berakott árusúly átlagosan 15 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás minőségi mutatói összességében kedvezően alakultak. Az elmúlt év szeptemberét alapul véve, a teherkocsik időbeli kihasználása — a kocsiforduló-idő — 3,9 százalékkal javult. A térbeli kihasználás — a statikus terhelés — közel a bázisszinten alakult.

Kedvező volt a kocsiigényes áruszállításhoz szükséges üreskocsi-ellátás. Ezt tükrözi a ki nem állított teherkocsik mennyiségének 85 százalékos csökkenése.

A teherkocsik áru-tonnakilométerben kifejezett termelékenysége a bázishoz viszonyítva 4,2, a tervhez képest 1 százalékkal nőtt. Megfelelő volt a korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása.

Becsült adatok szerint szeptemberben *20 millió utast szállított a vasút.* Ezzel 100,8, illetve 103,6 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény várhatóan 100, illetve 103,8 százalékosan alakul.

A személyszállítás minősége a menetrendszerűséget alapul véve 0,7 százalékkal javult. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő viszont 3,2 százalékkal nőtt.

Miskolc északi részén

Gyalogos-felüljáró épül társadalmi összefogással

Miskolc északi részén az ipari üzemeket és a szentpéteri-kapui települést egy vasútvonal, és a mellette futó közút választja el egymástól. Műszakváltáskor az emberek százai bukdácsolnak át a síneken, hogy mielőbb a lakásukon legyenek. A szerencsének köszönhető, hogy eddig még nem történt baleset. Sok panasz érkezett ebben az ügyben a városi tanácshoz is. Az idén végre megszűnik a balesetveszély.

A városi tanács és az üzemek segítségével a vasutat és a közutat átívelő gyalogos-felüljáró épül. A dolgozók százai, köztük vasutasok is, kommunista műszakokat tartottak, s azok bevételéből több százezer forintot áldoztak a felüljáró építésére.

— A felüljáró kivitelezését az Észak-magyarországi Tervező Vállalat tervei alapján végezzük — tájékoztat *Karácsony Tamás*, a miskolci vasútigazgatóság műszaki osztályának csoportvezetője. — *A mintegy hat és fél millió forint értékű munkát a Közúti Építő Vállalat cölöpözéssel kezdte, s a miskolci Mélyépítő Vállalat alapozással folytatta.* A MEZŐGÉP gyártotta az alátámasztó oszlopokat és egyes alkatrészeket. A drótgyárban készül a vasúti pálya két oldalát védő 200-200 méter hosszú kerítés. Ezeken kívül még több üzem is felajánlotta segítségét.

— Hogyan halad a munka?

— Az alátámasztó oszlopok és a lépcsők vázai már a helyükön állnak. Mi, a tervet készítő *Simonffy Györggyel* együtt összehangoljuk, irányítjuk a vállalatok munkáját. A két méter széles és 86 méter hosszú híd a December 4. Drótművektől indulva áthidalja a Besenyői utat és a vasúti pályát. Feljárólépcsők lesznek a drótgyárnál, a közút másik oldalán és a szentpéteri-kapui lakónegyedhez vezető járdánál.

A szakembereknek a vasút fölött átívelő, 24 méter hosszú, korláttal felszerelt hidat egy óra alatt kell a tartóoszlopokra helyezni. A vasúti forgalom tovább nem szünetelhet. A közút fölött átnyúló 18 méter hosszú hídelem beemelésére még ennyi idő sem jut. A felüljáró átadására a tervek szerint december 3-án, Miskolc felszabadulásának 40. évfordulóján kerül sor.

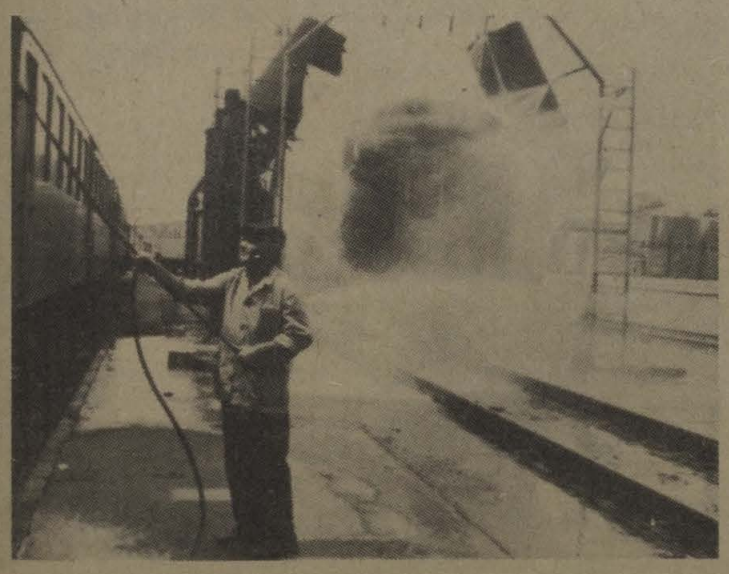
Csorba Barnabás

Operatív bizottság — a jobb kocsiellátásért

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen szeptember 27-én őszi szállítási értekezletet tartottak, amelyen jelen voltak a főnökség legnagyobb fuvaroztató vállalatainak képviselői is.

Csiki Géza kereskedelmi üzemfőnök-helyettes tájékoztatta a jelenlevőket az eddigi szállítási teljesítményekről és a legfontosabb teendőkről. Elmondotta többek között, hogy az őszi forgalom idejére *operatív bizottságot hoztak létre a kocsiellátás javítása érdekében.* A szállítási csúcs októberben és novemberben várható. Ezért a vasutasoknak és a fuvaroztatóknak az eddiginél lényegesen szorosabb kapcsolatot kell teremteni. Nagyon lényeges szempont a kocsiforduló-idő csökkentése. Székesfehérváron a megszabott három és fél nap helyett 4,7 nap az átlagos kocsiforduló-idő. Sajnos műszaki hiba miatt is sok vagont kell kisorolni. A vállalatoknak figyelmesebben, kíméletesebben kell végezni a gépi rakodást, hogy ezentúl kevesebb kocsi sérüljön meg.

A fuvaroztatók képviselői hozzászólásaikban együttműködésükről biztosították a vasutat.

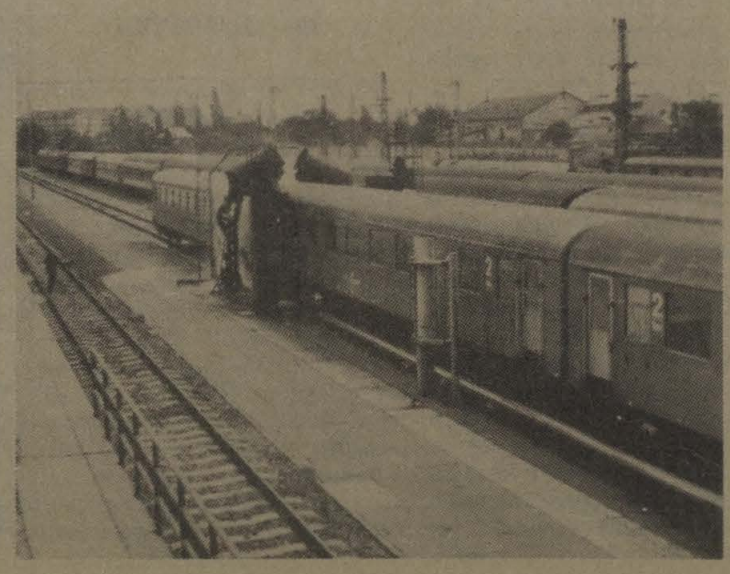


Fürdetik a kocsikat

Debrecen állomáson a kocsimosó berendezés szinte újjávarázsolja a szerelvényeket. Az alapos mosás, fürdetés után a kocsik belsejét takarító brigádok teszik széppé. A debreceni pályaudvarról tisztán gördülnek ki a szerelvények, de mire a fővárosba érnek, már nyoma sincs a tisztaságnak, higiéniának. A folyosókon eltaposott cigarettavégek, eldobált papírok árulkodnak a mások munkáját nem becsülő emberek közönyéről, kulturálatlanságáról.

Az utasok segítő közreműködése nélkül nem közlekedhetnek tisztán a vonatok.

(Zelman Ferenc felvételei)



Száz éve született Pintér János

A magyar szakszervezeti mozgalom második nemzedékének tagjai a századelőn szinte egyidejűleg váltak szakmunkássá és a szakszervezeti mozgalom harcosaivá. Életük már az első világháború előtt eggyé forrt a kenyérért és jogért, a politikai és társadalmi emancipációért küzdő szocialista mozgalommal. Ez a nemzedék adta a háborúellenes tömegmozgalmak fő erejét, s vitte győzelemre az 1918/19-es forradalmakat. Az ellenforradalom azonban megtizedelte őket. Sokan kényszerültek emigrációba. Az itthon maradottak akár az illegális KMP-hez tartoztak, akár a legális MSZDP soraiban maradtak, a szakszervezetek védelmében együtt léptek fel, és együtt gyarapították azt a politikai, eszmei és morális örökséget, amely nélkül elképzelhetetlen az új munkásgeneráció szocialista nevelése. Ehhez a nemzedékhez tartozott a száz éve, 1884. október 12-én, Angyalföldön született *Pintér János.*



Vasesztergályos a főműhelyben

A festészet iránti korai vonzódása életre szólónak bizonyult ugyan, de csupán hobbi maradt. 1899-ben tanonc lett, *s 1903. augusztus 26-án már vasesztergályosként került a MÁV Nyugati Főműhelyébe,* melyet a Nyugati pályaudvar területéről 1905-ben telepítettek Rákospalota és Újpest határára, ahol mint a MÁV Istvántelki Főműhelye (ma: Landler Jenő Járműjavító) üzemelt. 1905. május 1-én 1150 munkás érkezett felvirágozott különvonattal az új műhelybe, mely öt év múlva már közel 2000 dolgozót foglalkoztatott. A főműhely munkásai 1896 óta kezdeményező szerepet játszottak az önálló vasutas-szakszervezet megalakításának szorgalmazásában. Pintér János 1904 tavaszán csatlakozott a vasutas-szabadszervezethez, és tagja lett a Szociáldemokrata Pártnak. Hamarosan bizalmi, majd főbizalmi. 1908-ban vezetőségi tagja a Vasúti Munkások Országos Szövetsége főműhelyi szervezetének. *Dr. Landler* és *dr. Bánóczy* szemináriumaira járt, retorikát *Bokányitól* tanult. Évekig látogatta a Társadalomtudományok Szabadiskolájának tanfolyamait. A VMOSZ feloszlatása után az illegális vasutasmozgalom Landler Jenő által irányított országos vezetőségében dolgozott. Az életútját meghatározó évtized volt ez.

Egyik szervezője a vasúti munkások 1917. május—júniusi sztrájkjának. Ez volt a háború alatti első országos munkabeszüntetés. Az Istvántelki Főműhely munkásait csak katonai karhatalommal tudták a munka felvételére kényszeríteni. A sztrájk 26 vezetőjét — köztük Pintért — *rögtönítélő bíróság elé állították ugyan, de elítélni nem merték.* Egyik élharcosa a legális vasutas-szakszervezet megteremtéséért folytatott küzdelemnek. A régi országházban tartott, 1917. október 31-i nagygyűlés napirendjén az országos vasutasszövetség alapszabályainak elfogadása szerepelt. Elnöki megnyitójában Pintér János emlékeztette a résztvevőket, hogy már kérték a legális szervezet engedélyezését hasonló lelkesedéssel, de *„most a lelkesedésen kívül elhoztuk ide a mi szocialista öntudatunkat, a mi forradalmi szocialista akaratunkat".* Az elfogadott alapszabályok benyújtásával őt, a megválasztott ideiglenes elnököt bízták meg. 1917. december 14-én 16 ezer vasúti munkás vonult a MÁV Igazgatóság Andrássy úti palotája elé, hogy kényszerítse a MÁV vezetőit a szocialista vasutasszervezet elismerésére, s azonnal kezdjen tárgyalásokat követeléseikről. A megmozdulás eredménnyel járt. Pintér tagja volt a munkások öttagú tárgyalóbizottságának. A vasutasszervezet képviseletében részt vett az 1918. májusi rendkívüli szakszervezeti kongresszuson.

A munkáshatalom szolgálatában

Az őszirózsás forradalom győzelme után a legálissá váló vasutas-szakszervezet, a Landler elnökletével 1918. november 24-én megalakult *Magyarországi Vasutasok Szövetségének egyik központi titkára lett.* Az MVSZ tevékenysége hozzájárult a két munkáspárt egyesüléséhez, s ezzel a Tanácsköztársaság megteremtéséhez. A 35 éves Pintér Jánost azonnal új feladatokkal bízta meg a munkáshatalom: a Forradalmi Kormányzótanács első, 1919. március 22-i ülésén megválasztották a Budapesti Forradalmi Törvényszék tagjává, március 26-ától pedig Landler népbiztos rendeletére a háromtagú Vasúti Direktórium tagja lett.

A Tanácsköztársaság megdöntése után *Friedrich István* miniszterelnök meg akarta nyerni Pintért, de ő az árulásért felajánlott miniszteri bársonyszék helyett a munkáshatalom szolgálatáért járó börtönt választotta. *1919 végén és 1920 elején két perben ítélték el, összesen háromévi és hathónapi fegyházbüntetésre.* A MÁV 1920. február 7-én törölte a létszámból, feleségét és négy gyermekét pedig kilakoltatta a Rákospalota-Újfalu MÁV-telep 28. sz. alatti lakásból. 28 hónapot töltött a váci fegyházban. Szabadulása után Sződre költözött a család, és ő onnan járt be újpesti munkahelyére.

Mint kitűnő szakmunkás és tekintélyes szakszervezeti vezető, Európa egyik legjelentősebb villamossági gyárába, az Egyesült Izzóba került, ahol *a vasasszakszervezet aktivistája s csakhamar főbizalmi lett.* Az izzólámpagyártás, a rádiótechnika, a telefongyártás nemzetközi színvonalával lépést tartó üzem munkásainak bére jóval a világszínvonal alatt maradt, ezért a húszas évek nagy vasassztrájkjaiban részt vettek az Izzó munkásai is. S esetenként, mint 1923-ban és 1927-ben, a sztrájkharc élvonalába kerültek. A szervezett esztergályosok népszerű vezetőjeként Pintér a vasasszakszervezet 1933. évi közgyűlésétől a Magyarországi Vas- és Fémmunkások Központi Szövetségének egyik alelnöke, 1938-tól ügyvezető alelnöke, s 1941-től elnöke.

Fiatalos lendülettel

1944. november 3-án a nyilasok el akarták hurcolni az Izzóból, de egy légitámadás módot adott a menekülésre. Egyik munkatársa rejtette el Vác-Sejcén, amely december 7-én felszabadult. *Január 18-án már Pesten volt, és fiatalos lendülettel kezdett az új élet építéséhez.* Az Egyesült Izzó bizalmitestülete 1945 januárjában az üzemi tanács elnökévé választotta, de szakszervezeti elnöki teendői elszólították onnan. A minisztertanács 1945. június 8-án rehabilitálta, s kinevezte államvasúti igazgatóvá. A MÁV, 60. életévének betöltésére való tekintettel október 1-től nyugállományba helyezte. Párizsban 1945 őszén részt vett a Szakszervezeti Világszövetség megalakításában. Tagja az Ideiglenes Nemzetgyűlésnek, majd 1949-ig országgyűlési képviselő.

A testvérharcot mindig kerülni igyekvő Pintér János, miután nem értett egyet azzal, hogy a munkáspártok megsértik a szakszervezet autonómiáját, s azzal sem, hogy általa becsült szociáldemokrata vezetőknek távozniuk kell a vasasszakszervezet éléről, *1948. március 24-én önként lemondott szakszervezeti elnöki tisztéről.* Őt nagy tisztelettel, életútjához méltóan búcsúztatta a szövetség kommunista főtitkára.

Szerencséje volt, hogy megérhette törvénytelenül meghurcolt harcostársainak rehabilitálását, a párt és a szakszervezet kívánatos viszonyának elvi tisztázását, s annak felismerését, hogyha nem tették volna félre mint idejét múltat a régi *„Vasas, ne hagyd magad!"* jelszót, sok hibát megelőzhettek volna az ötvenes években.

Az ellenforradalom után ismét igényt tartottak a mozgalom régi harcosainak segítségére. *Pintér János 1957 novemberétől újra a vasasszakszervezet elnöke.* 1960-ban Munkaérdemrenddel tüntették ki. 1962. május 13-án hunyt el. Nagy részvét mellett búcsúztatták a Kerepesi temetőben. Hamvai ma a Megyeri úti temetőben nyugszanak *Szabó Idának,* annak a feleségnek a hamvaival együtt, aki 55 éven át mint öntudatos munkásasszony megértette, hogy férje számára *„az első a mozgalom, a második és a harmadik is a mozgalom"* — és emberré nevelte nyolc gyermeküket.

Pintér János olyan szakszervezeti vezető volt, aki maradandóan beírta nevét mind a vasutas-, mind a vasasszakszervezeti mozgalom történetébe.

Gadanecz Béla

Nemzetközi kapcsolataink

Nyugatnémet ifjúsági delegáció tanulmányozta a fiatalok helyzetét



Szakszervezetünk meghívására szeptember 24-től 29-ig nyolctagú nyugatnémet szakszervezeti ifjúsági delegáció tartózkodott hazánkban.

A vendégek tanulmányozták szakszervezetünk ifjúsági munkáját, a szakmunkásképzést, valamint a vasutasfiatalok élet- és munkakörülményeit. A delegáció tagjai látogatást tettek a pécsi körzeti üzemfőnökségen, a dombóvári szakmunkásképzőben, a Mechwart András Ipari Szakközépiskolában és a MÁV oktatási központjában Kelenföldön. A delegációt szakszervezetünk központjában fogadta Koszorus Ferenc főtitkár is. (Felvételünkön a delegáció tagjai, Skoda László fotója.)

HAJRÁ A BAM-ON

Bonyolult műveletek az utolsó szakasz építésén

A BAM-ot az építkezés tíz esztendeje alatt sokféle jelzővel illették. Elnevezték *„a század építkezésének", „a jövőbe vezető útnak", „az élet és a szakmai mesterség iskolájának",* végezetül olyan kísérleti terepnek, amelyen az ország műszaki és tudományos potenciája kerül kipróbálásra.

E megállapításokban nyoma sincs túlzásnak. A történelemben példa nélkül álló, 3500 kilométer hosszúságú pálya létrehozására a legnehezebb természeti, klimatikus és geológiai viszonyok között került sor. Képzeljék el a messzi, ritkán lakott tajgát a rengeteg folyóval és patakkal, nehezen megközelíthető hegygerincekkel, ingoványal, mocsarakkal. Képzeljék el az örök fagy birodalmát, ahol az évi hőmérséklet-ingadozás 100 °C. s akkor megértik, hogy fizikailag és műszakilag milyen nehéz feladatot kell megoldani a Bajkál—Amur vasútvonal építőinek.

Megtette útját az első vonat

1984. április 28-án, a tajga egy, térképen nem jelzett részén, melyet *Viktor Mirosnyicsenkóról,* a Szovjetunió hőséről, a vasutascsapatok hadnagyáról — aki a Nagy Honvédő Háború idején halhatatlan hőstettet hajtott végre — neveztek el, ünnepélyes körülmények között megtörtént a BAM keleti része sínpárjainak összekapcsolása. Megtette útját az első szerelvény *Komszomolszk-na-Amure-tól Tindáig.* Ez az út 1470 km volt.

A tervezett 3500 kilométerből (a Bamovszkaja—Tinda—Berkakit vonallal együtt) átadásra került 1173 km. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 67. évfordulójára állandó használatba kerül a Besztuzsevo—Dipkun 134 km-es vonala, s 1985-ben még 705 kilométer.

A BAM vonala Tindától a csodálatosan szép Kodar hegygerinc mögött fut, melyen az utolsó, a kilencedik alagút vezet keresztül. Innen, a Kodar-alagúttól a Vityim folyóig 100 kilométer a távolság.

A nagy iramot diktáló építőket nem zavarta az a körülmény sem, hogy műszaki okokból késett a Kodar-alagút átadása. Annak érdekében, hogy a sínfektető gép ne álljon, hanem tovább haladjon nyugati irányba a másik sínfektető géppel szemben, az építők a sínfektetés úgynevezett „szigetépítő" módszerét alkalmazták. A BAM viszonyai között ez rendkívül bonyolult művelet. *A Kodar-hágón átkelt a lánctalpas sínfektető gép, maga mögött hagyva a befejezetlen alagutat.* Annak érdekében, hogy a pályafektető rácsozatot átszállítsák a keleti alagútbejárathoz, ahonnan továbbhaladt a sínfektetés, hatalmas autókat használtak, amelyekre különleges fémplatót készítettek. A hágón keresztülvezető autóutat pedig kiszélesítették, több parkolót építettek, hogy megoldott legyen a szembejövő forgalom előli kitérés. S az acélszalag, amely újrakezdődött a Kodar-alagút keleti bejáratánál, lendületesen elindult nyugat felé.

A BAM, miközben az utolsó kilométereken még dolgoztak, már üzemelt. A személy- és teherszállítás nemcsak a véglegesen, hanem az ideiglenesen átadott 700 kilométeren is megindult. Ötödik éve sikeresen működik a Kis-BAM (a Bamovszkaja—Tinda—Berkakit vonal), amely a Transzszibet köti össze Dél-Jakutiával. 1981. január 1. óta működik a Bajkál—Amur vasútvonal. A felhasználóknak a vonalon sok millió tonna szenet, fát, építőanyagot és más teherárut továbbítottak.

Ötven település a vasút mentén

Nagy népgazdasági jelentőséggel bír a BAM építőinek az SZKP KB Politikai Bizottsága által is jóváhagyott kezdeményezése, miszerint a fővonal lefektetésének a Nagy Októberi Forradalom 67. évfordulójára *be kell fejeződnie, s egy évvel a kitűzött időpont előtt meg kell nyitni a szembejövő vonatforgalmat.* A vasúti forgalom idő előtti megkezdése a vonalon meggyorsítja Szibéria és a Távol-Kelet termelőerőinek fejlesztését, lehetővé teszi az ott található természeti erőforrások bevonását a gazdasági vérkeringésbe. S ez az, amiért alapvetően a BAM épül.

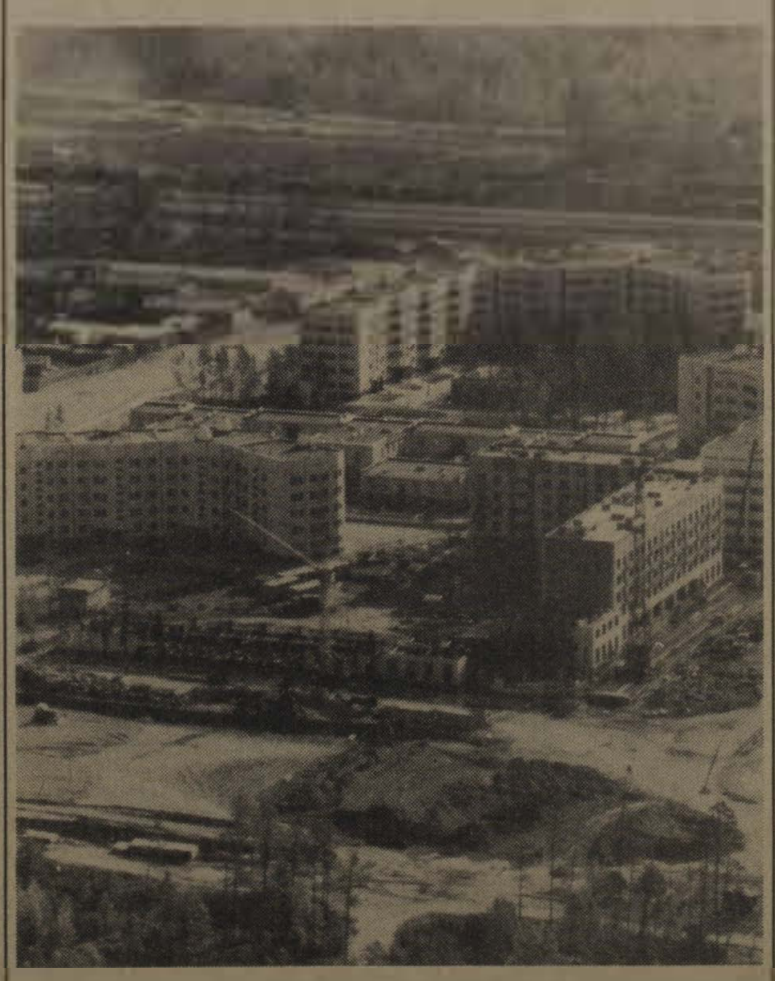
A fővonal ipari és gazdasági területe mintegy másfél millió négyzetkilométer, ami másfélszer nagyobb Franciaország, Spanyolország és Anglia együttes területénél. A pálya mentén az építkezés ideje alatt ötven település nőtt ki a földből, sokemeletes házakkal, kórházakkal, rendelőintézetekkel, klubokkal, iskolákkal és üzletekkel.

R. Minaszov

Gondoskodás a BAM építőiről

A Kis BAM végállomásán, *Berkakit* településen, új kórház kezdte meg működését. A szokásos épülettömbök mellett helyezkednek el a szülészeti és a gyermekgyógyászati osztályok, a rendelőintézet, a kisegítő szolgálatok. Az új gyógyászati intézmény, amelyben kvalifikált szakemberek dolgoznak, hivatott ellátni a vasutasokat, *továbbá Berkakit, Zolotyinka és Nagornij* települések építőit.

Az új egészségügyi intézményt a vasút övezetére kidolgozott, az orvostudomány és az egészségvédelem fejlesztésére vonatkozó széles körű programmal összhangban építették fel. A kórház és a rendelőintézet megépítésén túlmenően ez a program olyan kutatásokat is előirányoz, amelyek célja: az útvonal övezetében a vállalatok, a városok és a települések elhelyezésének orvosi szempontból történő megalapozása, a helyi természeti-éghajlati körülmények hasznosítása a BAM-ot építők, a BAM-nál dolgozók pihenésére és egészségének a megerősítésére.



A BAM építői ilyen kényelmes lakótelepeken élnek (APN-fotó)

Alagutak a Bajkál-tó partján

Befejezték annak az alagútnak a fúrását, amely a Bajkál-tó partvidékén elterülő hegyvonulatok között épülő alagutak közül az utolsó, a leghosszabb. A Bajkál—Amur vasútvonal alagútjain általában egy sínpár vezet keresztül, a part menti alagutakon azonban két sínpárt fektettek le.

Ezeknek az alagutaknak a keresztmetszete ötször nagyobb, mint a szokásos metróalagutaké. Ilyen alagutakat (összesen 5,2 km hosszúságban) először építenek a Szovjetunióban. Az alagútfúrást igen nehéz körülmények között végezték.

Számítástechnika a közlekedésben

Kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban

- A népgazdaság növekvő szállítási igényei, a mennyiségi és a minőségi előírások, az energiatakarékosságra, a környezetvédelemre való törekvés megkövetelik, hogy a korszerű informatikai technológiákat alkalmazzuk az üzem- és munkaszervezési, a termelésirányítási, a minőségellenőrzési, a folyamatszabályozási, a tervezési feladatok megoldásában.

Az alkalmazott módszerekkel szerzett tapasztalatok rendszeres cseréje, a kapcsolatos ismeretanyag szervezett átadása az egyik feltétele a hatékonyság növelésének és általában az informatikai kultúra terjesztésének.

A Közlekedési Múzeum a Neumann János Számítógéptudományi Társasággal és a Közlekedéstudományi Egyesülettel karöltve, a közlekedési, ipari, építőipari vállalatokkal, intézményekkel együttműködve *„Számítástechnika és informatika a közlekedésben"* címmel időszaki kiállítást rendezett a múzeum épületében. A kiállítás célja az, hogy a feladatorientált bemutatással segítse az alágazatok közötti koncentrált információátadást, a szervezeti korlátoktól független tapasztalatcserét. Emellett azonban az érdeklődő közönség átfogó tájékoztatását, a múzeum közművelődési céljait is kell szolgálnia.

A kiállítás vázlatosan bemutatja a szállítási feladatokat szolgáló irányítási struktúrákat, az egyes közlekedési alágazatok belső felépítését, funkcionális kapcsolatrendszerét. Áttekintést ad az információfeldolgozás és a közlekedés fejlődéséről, megemlítve néhány fontosabb állomást. Ismerteti az egyes számítástechnikai és informatikai feladattípusok és eszközök fejlődését.

A részt vevő vállalatoktól kapott mintegy 100 témát feladattípusokra bontva ismerteti a jelentősebb munkákat.

A kiállítást szeptember 27-én *Katona András*, a Közlekedési Minisztérium műszaki fejlesztési főosztályának vezetője nyitotta meg. A megnyitón jelen volt *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes.



A megnyitó után a résztvevők megtekintik a kiállítást
(Tüttő Tibor felvétele)

Vasútmodell-kiállítás a Keleti pályaudvaron

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete (MAVOE) rendezésében szeptember 28-án vasútmodell-kiállítás nyílt a Keleti pályaudvar kultúrtermében. A kiállítást *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg.

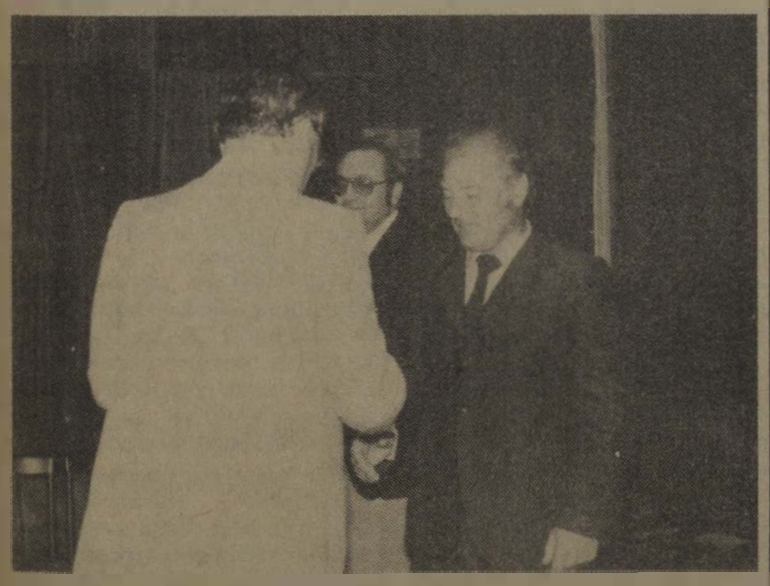
A most bemutatott újdonságok között látható a százéves Keletit ábrázoló makett, amelyet *Szerovay Antal* készített 30 ezer legó játékkockából, egy a nyolcvanhetes kicsinyítésben. Újdonságnak számítanak az úgynevezett Mallet rendszerű, dupla gépezetű gőzmozdonymodellek, amelyeknek elkészítése rendkívül nagy kézügyességet és elméleti szakmai tudást követel. Ezzel a géppel *Fekete Lajos* első díjat is nyert.

Újabban nem csupán rézlemezből, de itatott papírból, konzerves dobozból, műanyagból is készítenek modelleket. Ilyeneket ezen a kiállításon is láthattak az érdeklődők.

A bemutató-lebonyolításba a MÁV központi munkaerő-felvételi irodája is bekapcsolódott; a vasutat ismertető propagandaanyagot adtak a látogatóknak és filmet is vetítettek a kultúrváróteremben.

(séra)

JUTALMAZÁS



Szeptember 19-én a MÁV Vezérigazgatóságon megjutalmazták a legeredményesebb vasutasújítókat, -kutatókat. Maráz Béla (képünkön) a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály vezetője átadja a jutalmat Baranyi Lászlónak, a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem dolgozójának, a geó-lemezek darabolásának újszerű megoldásáért
(Laczkó Ildikó felvétele)

Interjú dr. Bajusz Rezső vezérigazgatóval

A vasút belső mechanizmusának és szervezeti rendszerének változásairól

Az embereket mindig érzékenyen érinti, ha a munkahelyen profilváltás, esetleg átszervezés miatt változnak a körülmények. Saját házunk táján is találunk erre példát. A vasutasokat ma is élénken foglalkoztatják azok a szervezeti változások, amelyek hat évvel ezelőtt az üzemfőnökségek létrehozásával kezdődtek és a vasútigazgatóságok osztályainak összevonásával folytatódtak. Sokan még ma is vitatják ezeknek az intézkedéseknek a helyességét. Egyesek azzal érvelnek, hogy a vasút munkája semmivel sem lett jobb, mint a korábbi külszolgálati szervezetben volt. Mi erről a MÁV Vezérigazgatóság véleménye? Erről, pontosabban fogalmazva az eddig végrehajtott szervezeti változások tapasztalatairól beszélgettünk dr. Bajusz Rezsővel, a MÁV vezérigazgatójával.



— Induljunk ki abból: voltaképpen mi indokolta a szervezeti változásokat, nevezetesen az üzemfőnökségek létrehozását és az igazgatósági osztályok összevonását?

— Köztudott, hogy gazdaságirányítási rendszerünk extenzív fejlődésének tartalékai már kimerültek. Ezért létkérdéssé váltak a mai követelményekhez jobban igazodó tartalmi változások. Ehhez kellett minden vállalatnak, így a vasútnak is igazítania a szervezeti kereteket. Azon most ne meditáljunk, hogy jók vagy rosszak voltak-e a vasút korábbi szervezeti keretei. Nyilván az eltelt évtizedekben megfeleltek a követelményeknek. Ma azonban már nem.

— Miért?

— Egyrészt azért, mert nagymértékben változott a vasút arculata. Ez a vonó és vontatott járműparkon éppúgy lemérhető, mint a káderállomány összetételén. Másrészt, *indokolta a szervezeti változásokat az is, hogy a MÁV megszűnt minisztériumi főhatóság lenni.* Mint vállalatnak alapvetően a végzett munkából, az áru- és a személyszállításból kell megélnie. *Éppen ezért a jövőnket és szociális helyzetünket is az határozza meg, hogyan, milyen hatékonysággal dolgozunk.* Nyilvánvaló, hogy a vasút belső mechanizmusát is ezekhez a követelményekhez kellett, illetve kell a jövőben is igazítani.

— Ebben a mechanizmusban milyen szerepet szántak az üzemfőnökségeknek?

— Már a szervezés időszakában az volt a cél, hogy az üzemvitel ellátásával szorosan összefüggő tevékenységek egy szervezetbe kerüljenek. A végrehajtó munka koordinált irányítása érdekében pedig olyan rendszer alakuljon ki, amely lehetővé teszi a szállítási folyamatok szervezettebb, gazdaságosabb lebonyolítását. Mivel ez a rendszer számos munkaszervezési változtatás lehetőségét is megteremtette, természetesnek tűnt, hogy az üzemfőnökségek és a vasútigazgatóságok, élve a lehetőségekkel, ezeket folyamatosan megvalósítják.

— Nem így történt?

— A kérdésre nem ilyen egyszerű a válasz. *Az üzemfőnökségek létrehozását a vezetők körében nagy várakozás előzte meg.* Ezt csak erősítette, hogy a kezdeti időben elsősorban a munkaerő-átcsoportosítás, egyes frekventált munkakörök létszámhiányainak enyhítését illetően, jelentős tartalékokat tártak fel. Az sem hallgatható el, hogy a forgalmi és a vontatási dolgozók együttműködése is erősödött. *Az, hogy ez a kedvező folyamat megszakadt, az okokat nem a szervezeti változásokban kell keresni, hanem a végrehajtásban.* Ezzel kapcsolatban példákkal is szolgálhatok. Az idén kétszer is napirendre tűztük a 38 körzeti üzemfőnökség munkáját. A felmérések tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a várakozással ellentétben nem rövidült, ellenkezőleg, még bonyolultabb lett a rendelkezések végrehajtásának az útja. Nem vált meghatározóvá a gyakorlatban annak érvényesítése sem, hogy az üzemfőnökségek integrált, végrehajtó szolgálati egységek. *Nem egy esetben abban merül ki a tevékenységük, hogy a végrehajtás szervezése helyett az egyes rendelkezéseket csak továbbítják.*

Nehezíti a végrehajtó munka eredményesebb elvégzését az is, hogy az üzemfőnökségi központok — helyenként az indokoltnál nagyobb irányító apparátusa — a tapasztalt, a munkában jártas káderek többségét vonta el a végrehajtó szolgálat vezetőposztjairól. Számos térfőnök, állomásfőnök és helyettes, vontatási főnök és reszortos került így magasabb beosztásba. Ez jó dolog, ugyanakkor azok, akik a helyükre kerültek, még nem rendelkeztek olyan szakmai tudással, annyi tapasztalattal, mint ők és némelyiknél még a hivatástudat is hiányzik.

Egyszóval az üzemfőnökségek szervezése — kisebb módosításoktól eltekintve — *nem változtatta meg az üzemvitel operatív irányításának a rendszerét.* Változatlan maradt a menetirányítás, a kocsielosztás, s az utazószemélyzet irányítása. Jóllehet néhány kérdésben az érdekeltség erősítése is indokolná a változtatást. Információs rendszerünk is felemás. Az üzemfőnökségek munkájának mérését és ehhez az ösztönzők hozzárendelését még alig néhány területen teszi csak lehetővé. *Sok kívánnivalót hagy maga után az üzemviteli adatszolgáltatás és a bizonylati fegyelem.* Felülvizsgálatra szorul munkavédelmi szervezetük és annak működése. Indokolt tüzetesebben vizsgálni a személyzeti és munkaügyi tevékenység egy szervezeti egységben történő végzésének lehetőségeit és feltételeit. Újból át kellene tekinteni a szakmai oktatások központi, területi és helyi arányait. Megítélésem szerint elsősorban az utóbbi erősítésére kell nagyobb figyelmet fordítani. Ezek időszerűségét nem kisebbítve, a feszültségekkel terhes vasútüzemi munka most mégis azt kívánja, hogy a vezetői tevékenység középpontjába a technológiai folyamatok jobbátétele és ehhez az érdekeltségi viszonyok erősítése, döntési felelősségi rendszer behatárolása kerüljön.

— A vasút szervezeti felépítését tekintve az üzemfőnökségek — erről már eddig is több szó esett — végrehajtó szolgálati helyek. Éppen ezért jó vagy rossz munkájukért a közvetlenül irányító igazgatóságok, de még a vezérigazgatóság egyes szakosztályai is felelősek.

— Így igaz. A nem kielégítő közvetlen felügyeletre, a felsőbb irányításra is visszavezethetők az üzemfőnökségek tevékenységét kedvezőtlenül befolyásoló tényezők, a felső- és területi irányítás szintjén jelentkező nehézségek. Ilyenek:

— *a vezérigazgatóság szakmai szakosztályainak a gazdálkodásért érzett felelőssége;*

— *az operatív feladatok felesleges centralizációja;*

— *az irányítási lépcsők, a döntési láncok kívánatosnál nagyobb száma;*

— *a gazdaságtervezési és az információs rendszer korszerűtlensége;*

— *a belső mechanizmus szabályozatlanságai;*

— *a szakszolgálati intézkedések és utasítások összehangoltságának hiánya;*

— *az igazgatóságok és az üzemfőnökségek kapcsolatrendszerének, egyes területeken tapasztalható hiányossága;*

— *a megfelelő érdekeltségi rendszer kialakításának hiánya* — hogy csak néhányat említsek.

— Sokan úgy vélekednek: az üzemfőnökségi rendszer létrejöttével, működésének első éveivel egybeesik a vasúti szállítások csökkenése, a vállalati eredmények romlása. Véleménye szerint a szervezeti változások is közrejátszottak ebben?

— Bizonyos mértékig igen, bár a külső tényezők hatását nem lehet figyelmen kívül hagyni. Kétségtelen, hogy a már ismertetett hiányosságok alapján sokkal kisebb gondok terhelnék a vasutat, ha az üzemfőnökségi rendszer létrehozásakor elhatározott munkaszervezési célok több figyelmet, nagyobb cselekvési egységet élveztek volna. *Nekem az a véleményem, hogy az üzemfőnökségi rendszert meg kell erősíteni, tartalmi munkáján gyökeresen változtatni kell.* Mivel a MÁV a jövőben közüzemi jellegű normatív szabályozók szerint, nyereségérdekeltségi vállalatként működik, ez megköveteli a kereskedelmi, üzemviteli és műszaki feladatok eddiginél hatékonyabb megoldását, a vállalati bevételek növelését. Ezért a technológiai, valamint az egyéb munkafolyamatok korszerűsítésére, az érdekeltségi viszonyok erősítésére is nagyobb gondot kell fordítani. *Az üzemfőnökségeket közvetlenül is érdekeltté kell tenni a munkafolyamatok gazdaságos végrehajtásában, a hatékonyabb gazdálkodásban.* E cél érdekében kell fejleszteni az üzemfőnökségek és azok szolgálati helyeinek munkaversenyét s természetesen annak elismerési rendszerét is.

— A vezérigazgatóság végül is milyen feladatokat szán az üzemfőnökségeknek, illetve mit vár tőlük?

— *Mindenekelőtt a hozzájuk tartozó egységek összefogását, irányítását, az odatelepíthető munkaerővel történő jobb gazdálkodást.* Alapvető feladatuk a szakmai sovinizmus felszámolása, a munkafegyelem javítása, s a gazdasági érdekeltség növelése úgy, hogy ennek az összhálózaton is jelentkezzen a haszna. Ehhez hatásköröket, döntési lehetőségeket kaptak. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy ezek eszközök és nem cél. Miként a vállalati belső mechanizmus és a szervezet korszerűsítése sem cél, hanem a munka hatékonyságának eszköze.

Az üzemfőnökségeknél és az igazgatóságoknál további szervezeti változásokat nem tervezünk, de azt ezután is vizsgáljuk, hogy a tartalékokat hogyan lehetne gyorsabban feltárni.

— Más területeken várhatóe tartalmi és szervezeti változtatás?

— Igen. Ez a folyamat még nem fejeződött be. Úgy is mondhatom, hogy az ezekkel kapcsolatos változtatások jelzője még félállásban van. Amikor kineveztek a MÁV élére, sokan azt várták tőlem, hogy a vezérigazgatóság átszervezésével kezdem a tényked esemet. *Nem ezzel kezdtem.* Hogy miért? Azért, mert úgy ítéltem meg, hogy elhamarkodottan nem szabad lépni. A másik ok: *meg kellett várni a kormány döntését.* Hiszen a vasutat nem lehet a népgazdaság egészéből kiszakítani.

Elhatároztuk, hogy másfél, két éven belül kidolgozzuk a vasút vállalatpolitikai koncepcióját. A cél az, *hogy hatékonyabban, jobban tudjuk eladni szolgáltatásainkat.* Ennek érdekében korszerűsíteni kell tervezési rendszerünket, az információt. Gondosan meg kell vizsgálni, hogy miben kell centralizálni, s mit lehet decentralizálni. S ha ez megtörténik, a döntési pontokhoz jogokat, felelősséget kell adni, ezekhez megfelelő érdekeltséget kell hozzárendelni. *A vezérigazgatóság esetében is meg kell vizsgálni, hogy milyen operatív feladatokat, hová telepítsünk.* Hangsúlyozni szeretném, hogy nem a létszámcsökkentés a cél, hanem a feladatok megosztása.

Ami a vállalat belső mechanizmusának korszerűsítését illeti, már ebben az évben, tapasztalatszerzés céljából, különböző kísérleteket végzünk. A záhonyi üzemigazgatóságnál és hat üzemfőnökségnél például kísérleti jelleggel, *teljesítményorientált érdekeltségi rendszert vezettük be.* A gazdasági hatékonyság növelése érdekében, 1985. január 1-től, a járműjavítók és az építési főnökségek nagyobb önállóságot kapnak, s alapvetően megváltoztatjuk érdekeltségi rendszerüket. Ugyancsak január 1-től jelentősen növeljük a MÁV Tervező Intézet és a Vasúti Tudományos Kutató Intézet önállóságát, valamint érdekeltségi rendszerét.

A vállalat belső mechanizmusának korszerűsítésén több mint 70 főfoglalkozású munkatársam dolgozik. Külön öröm számomra, hogy törekvéseinket a Vezérigazgatóság párt- és KISZ-bizottsága, s a vasutasszakszervezet MÁV-bizottsága is támogatja. Miként eddig, ezután sem hozunk olyan döntést, amellyel az érdekeltek nem értenek egyet. Elmondhatom, hogy a vezetés e tekintetben egységes, hogy csak megalapozott, a céljainkat jól szolgáló lépéseket tesz és nem hagyja magát belekényszeríteni látványosnak tűnő, de megalapozatlan tartalmi és szervezeti változásokba.

Végezetül, a félreértések elkerülése végett szeretném leszögezni, hogy nem személyekre szervezünk. Ám, ha szükséges, kádercserét is eszközlünk. Látványos dolgokra persze senki se számítson. *Csak olyan lépéseket teszünk, amelyekhez a feltételek megvannak vagy megteremthetők.*

Visi Ferenc

Meghalt a mozdonyvezető

Vétkes-e vagy áldozat?

Egy üzemi baleset tanulságai

Augusztus 13-án *Kelebia* állomáson halálos üzemi balesetet szenvedett F. László 54 éves mozdonyvezető. E tragikus esemény tanulságairól szól írásunk.

F. László szolgálata közben az állomás III-as számú vágányán álló vonat végéhez ment azzal a céllal, hogy a vonat végéről levegye a zárlámpát. Eközben egy. a III-as számú vágányra szalasztott, üres fedett kocsi bal első ütközője F. László törzsét a vonat utolsó kocsijának bal oldali ütközőtányérjához nyomta. Olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy kórházba szállítás után életét vesztette.

A balesetnek szemtanúja nem volt. A balesetvizsgáló bizottság megközelítő valószínűséggel rekonstruálta a baleset körülményeit. Az eset kivizsgálásában részt vett a *vasutas-szakszervezet* képviselője is, aki a bizottságnak az elhaltat terhelő megállapításaival *nem értett egyet.* Ezért a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi osztályával történt előzetes egyeztetés alapján írásba foglalta eltérő véleményét.

Tények és előírások

A szegedi igazgatóság balesetvizsgáló bizottsága megállapította, hogy a halálos kimenetelű üzemi balesetet elsődlegesen a mozdonyvezető magatartása okozta. F. László nem kellő körültekintéssel lépett az űrszelvénybe, s a zárlámpa levételének *legveszélyesebb* módját választotta. Testével az ütközőtányér elé került, s *a szalasztott kocsi ütközője összenyomta.* Ezzel a magatartásával megsértette az F. 3-as számú utasítás 138. pontját és a Munkavédelmi Szabályzat VI. fejezete 1.1.3. pontjában foglalt előírásokat.

Az F. 3-as számú Forgalmi Utasítás 138. pontja a vonatszemélyzet részére előírja: *„A vágányok mellett, fölött, illetve a vágányok között szolgálatot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy tolatás, illetve vonatmozgás, továbbá behavazott, jeges vagy fel nem töltött terep és le nem fedett mélyedés ne veszélyeztesse testi épségüket. Nem szabad a sínszálra lépni, ülni. Szolgálati ténykedések elvégzésén kívül sohasem szabad a járművek alatt, továbbá a járművek közelében űrszelvényen belül tartózkodni."*

A fentiekhez hasonló követelményeket támaszt a Munkavédelmi Szabályzat idézett pontja is. Eszerint: *„A dolgozónak munkatársaival együtt kell működnie, és munkáját úgy kell végeznie . . ., hogy az sem a saját, sem más egészségét és testi épségét ne veszélyeztesse."*

Kétségtelen, hogy az idézett utasítások olyan magatartási normákat írnak elő, amelyek megtartása a baleseti veszélyeztetettséget nagymértékben csökkenthetik. Vizsgáljuk azonban meg, hogy a mozdonyvezető *milyen mértékben és miért vétett az utasítások előírásai ellen?*

Szakszervezetünk képviselője szerint a bizottság jelentésében a baleseti ok meghatározása feltevéseken alapszik. Szemtanú nem volt. A baleset 13.46 és 14.09 óra közötti időpontban következett be. Ennek ellenére *tényként* állapította meg, hogy F. László körültekintés nélkül lépett az űrszelvénybe. A bizottság jelentése szerint a dolgozó nagy valószínűséggel akkor lépett a vágány űrszelvényébe, amikor a beszalasztott kocsi attól a helytől kb. 80-100 méterre lehetett.

Miért lépett F. László az űrszelvénybe? Azért, hogy levegye a vonat végéről a zárlámpát. A bizottság a mozdonyvezetőnek ezt a ténykedését is kifogásolja, mert az F. 1-es utasítás 299. pontja szerint a zárlámpa felrakása és eltávolítása a vontatási vonatkísérő feladata.

K. Sándor vontatási vonatkísérő erről a következőket mondotta:

— A vonat megállása után a számadással és a másik zárlámpával bejöttem a forgalmi irodába, ahogy máskor is csinálni szoktuk. *Az a gyakorlat, hogy a vonat végén levő zárjelzőt a mozdonyvezető veszi le.* A zárlámpa eltávolításának ez a gyakorlata azért alakult így ki, hogy a tranzitáló mozdonyok felhasználását *gyorsítsuk.* Előfordul ugyanis, hogy a belépő vonat mozdonyát 15-20 percen belül kilépő vonaton indítják tovább.

Rosszul szervezték

Feladatuknak tehát idő hiányában úgy tudnak eleget tenni, hogy *megosztják egymás közt a munkát.* Joggal merül fel a kérdés, hogy *a vezetők által ismert gyakorlatot miért varrják most a mozdonyvezető nyakába?*

A bizottság a balesetvizsgálat során megállapította, hogy Kelebia állomáson az *állomási végrehajtási utasítás* szerint egy tolatómozdonyt 1+2 vasutas szolgál ki. A kedvezőtlen munkaerőhelyzet miatt azonban *évek óta ezt a szolgálatot 1+1 fő látja el.* Ezért a csökkentett létszámmal való tolatást *csak bejárásos tolatással szabad végezni!* Ezt az utasítást azonban a sok munka miatt nem tudják betartani. Ezért 1+1 fővel is *szalasztással tolatnak.* Ezzel a módszerrel a kocsit vagy kocsicsoportot az irányvágányra vagy egyéb rendeltetési helyre a tolatómozdonnyal *betolják és ott lekapcsolják.* A tolatásnak ez a módja kétségtelenül lassú, de *biztonságos.* A szalasztásos módszerrel végzett tolatásnál viszont a kihúzott kocsisor megállása után a rendezés irányába eső első kocsit vagy kocsicsoportot lekapcsolják, majd a tolatómozdony megindul, és hirtelen felgyorsulva mozgásba hozza a kocsikat, akkor lefékez és megáll. *A lekapcsolt kocsik elválnak, és a megadott sebességgel gördülnek a kijelölt vágányok felé.*

A két tolatási módszert összehasonlítva a kívülállók is megállapíthatják, hogy az utóbbi módszer a veszélyesebb. A bizottság nem így vélekedett.

Szerintük a szalasztási művelet a balesettel nincs okozati összefüggésben! (?) Pedig tény, hogy *a szalasztással mozgatott kocsi nyomta össze F. Lászlót.* A bizottság azt állítja, hogy a csökkentett létszámmal végzett tolatási műveletek *helyi* szabályozása ellentétes az F. 2-es számú utasítás 340., valamint az F. 5-ös 228. számú pontjaival, amelyek *megengedik* az 1+1 fővel történő szalasztásos tolatást. Ezt az előírást túlszabályozottnak tartják, ezért *azt javasolják, hogy a túlszabályozás miatt felelősségre kell vonni az állomásfőnököt és helyettesét, mert „mit ér az az utasítás, amit úgy sem tartanak be".*

Ez a következtetés helyes volna, amennyiben a miértre is választ adna. Ezért Kelebia állomás végrehajtási utasítását az F. 2-es, F. 5-ös számú utasításokkal összhangban módosítani kell. *A vizsgálat szerint* egyébként a tolatócsoportot utasításellenes munka miatt felelősség nem terheli, de felelősség terheli az elhaltat, aki már nem tud védekezni.

A megtűrt, szabálytalan munkáról azonban tudtak az állomás vezetői. Erről a kihallgatási jegyzőkönyvben így vall S. István állomásvezető-helyettes:

— *Tudtam arról, hogy az Állomási Végrehajtási Utasítás az állomásnak azon az oldalán tiltja a szalasztást, ha a tolatócsapat 1+1 főből áll.* Az új végrehajtási utasítás szerkesztésénél azért hagytuk benne ezt a szabályt, mert *a régi végrehajtási utasításban is benne volt,* ugyanakkor nem gondoltam arra, hogy az igazgatóság vagy a körzeti üzemfőnökség illetékesei ennek a szabálynak elhagyását engedélyezik. Ez abból a megfontolásból alakult ki bennem, hogy *ennél lényegesebb, enyhébb szabályt, nevezetesen azt, hogy az I., II., III. sz. vágányon való gépkörüljárásnál ne legyen kísérő dolgozó, nem engedélyezték feloldani.*

Logikus következtetés. Az állomás vezetői kihallgatásuk során nem tagadták, hogy ellenőrzéseik során tapasztalták a szabálytalan tolatást, a zárlámpák utasítástól eltérő levételét, de ezeket *hallgatólagosan tudomásul vették,* mert az állomás létszámhelyzete nem tette lehetővé 1+2 vagy annál több létszámú tolatócsapat kiállítását.

A balesetvizsgálat megállapításaitól eltérő szakszervezeti vélemény tehát alapos, mert a munkáltató részéről *megtűrt,* és ennek következtében *elvárt* két olyan helytelen gyakorlat együttes hatása játszott szerepet, amely a zárlámpák kezelésében, a tolatási technológiában nyilvánult meg. Ennek megfelelően *a baleset elsődleges oka szervezési hiba.* Kelebia állomáson a Szabadka felől beérkező vonatoknál a vontató jármű lekapcsolása, az okmányok, zárlámpák kezelése, illetve a tolatócsapat részére a vonat átadása: *munkaszervezési hiányosság.*

A balesetnél szerepet játszott az a körülmény is, hogy az elhalt a zárlámpán talált egy feliratot, aminek szövege megdöbbentette, illetve a figyelmét elvonta. A vizsgálat kiderítette, hogy valaki magánvéleményét jegyezte a zárlámpára. Ezenkívül a zárlámpa *a tartóhüvelybe beszorult.* Az sem elhanyagolható körülmény, hogy a gördülő üres kocsi közeledésének észlelését *egy M62-es mozdony és egy rakodógép zaja erősen korlátozta.* Ezek után feltesszük a kérdést: F. László *vétkes-e vagy áldozat?* A válasz a leírtakból egyértelmű.

Nem lehet alkudozni

A nyugdíj előtt álló mozdonyvezető *több mint 30 évig becsületesen szolgálta a vasutat. Munkáját a legmagasabb állami kitüntetésekkel ismerték el,* többek között a Szocialista Magyarországért érdemrenddel is.

A balesetvizsgálat célja nem az, hogy felelősöket, bűnbakot keressen, hanem az, hogy *reálisan tárja fel a baleseti okokat, összefüggéseket.* A kockázatnak megvannak az objektív határai, amit túllépni nem szabad. Több súlyos baleset igazolja, hogy a munka tárgyi és személyi biztonsága csak akkor szavatolható, ha a végrehajtásban részt vevőket nem kényszerítik arra, hogy megszegjék azokat az utasításokat, amelyek betartása garantálja személyi biztonságukat. *Az emberi élet nem lehet alku tárgya.* Idejétmúlt az a szemlélet, hogy egy balesetnél csak a sértett hibáztatható. Mert *a biztonságos munkafeltételek megteremtéséért a munkáltató felelős.*

Pásku Jenő

A HÉT VÉGI RAKODÁSOK ÉRDEKÉBEN

Miskolcon szót értenek a fuvaroztató felekkel

A tervek szerint a miskolci igazgatóságnak az év végéig még több mint 11 millió tonna árut kell elszállítani. Ebből 9,8 millió helyi be- és kirakás. Az őszi forgalom sikeres lebonyolításának egyik alapfeltétele a tehervagonokkal való ésszerű gazdálkodás.

Borsod megye hazánk iparának egyik fellegvára, jelentős szén- és ásványbányákkal. Ezekben a hónapokban az eddiginél lényegesen több ipari és mezőgazdasági termék kerül vagonokba.

— Gondosan felkészültünk az őszi forgalomra — mondja *Szárnyasi Gyula,* az igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának helyettes vezetője. — Az üzemfőnökségek megbeszéléseket tartottak a legnagyobb fuvaroztató vállalatok vezetőivel és meghatározták a legfontosabb teendőket.

A szabadnapokat is feláldozzák

Miskolc-Gömöri pályaudvarhoz húsz nagy ipartelep kiszolgálása tartozik, ahol 24 vállalat rakodik. *Sipkó Pál,* a pályaudvar kereskedelmi főnöke 130 dolgozó munkáját irányítja.

— *Mi is létszámhiánnyal küzdünk* — tájékoztat irodájában. — *De ezt nem panaszként mondom, hiszen a létszámhiány sajnos nem újság már a vasúton. Igyekszünk megértetni a dolgozókkal, hogy a siker érdekében a szabadnapokat is fel kell áldozni.*

— *És feláldozzák?*

— *Megértették a „szükségállapotot". A legnagyobb fuvaroztatók is szót értettek saját embereikkel, a hét végi rakodóbrigádokkal. A szombat-vasárnapok így is a legkritikusabbak.*

— *Hiába szervezi meg például a Volán a hét végi rakodást, ha a szállítandó árut a kereskedelem és más cégek nem fogadják.*

— *A gyorsabb szállítási láncba a kereskedelem is bekapcsolódott.* Harminc cég tett írásban ígéretet arra, hogy embereket ad a hét végén, és az éjszaka érkező szállítmányok átvételére. A fuvaroztatók viszont a MÁV-tól kértek garanciát arra, hogy a hétvégeken is folyamatos legyen a szolgáltatás, vagyis időben a rakodón álljanak a kocsik. Ha szükséges, még egy tartalék mozdonyt kell üzembe állítani.

A Borsodi Szénbányák napi szállítási igénye 15-20 ezer tonna. A Borsodi Ércműnek 250 fordakocsija van. Ezeket nemcsak ürítik, hanem 100-120 kocsit meg is raknak. Itt természetesen gépesített az ürítés és a rakodás. A konténerszállításhoz speciális konténerszállító kocsik állnak rendelkezésre, amelyek a Volán tulajdonában vannak. A vasutasokat azonban bosszantja az, hogy a drága pénzen vásárolt 40 tonnás, ötemeletnyi magas emelődaru műszaki hiba miatt többet áll, mint üzemel, pedig most különösen nagy szükség lenne rá.

Zöld utat az exportnak

A nagy forgalmú állomáson most elsősorban az exportra menő áruknak, köztük a mezőgazdasági terményeknek igyekeznek zöld utat biztosítani.

— A miskolci körzeti üzemfőnökség területén közel négyezer vasutas dolgozik — mondta a szakszervezeti bizottság egyik munkatársa. — Ebből évente 150-160 ember vonul nyugdíjba, 50-60 katonának megy, 170-en pedig gyesen vannak. A „vándormadarak" száma is meghaladja a háromszázat. Ezért a szakszervezet is nehéz helyzetben van.

Valóban nem lehet könnyű kevesebb létszámmal a több termelést, a megnövekedett szállítási feladatokat a dolgozók érdekeinek védelmével összehangolni. A kollektív szerződésben rögzített szabadnapok kiadásától ezért — népgazdasági érdekből — kölcsönösen eltekintenek.

A brigádok vállalásai

Az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága — a bizalmiakkal közösen — meghatározta, hogy mit tehetnek az őszi forgalom sikere érdekében. A szocialista brigádok vállalásai teremtették meg a biztos alapját a zavartalan szállításnak. A mozdonyjavító műhely kollektívái például azt ígérték, hogy az ő hibájukból egyetlen vontatójármű sem válik szolgálatképtelenné a nyílt pályán, az őszi forgalom alatt.

A mozdonyvezetők energiatakarékosabb és pontosabb közlekedéssel segítik a forgalmat. A teherkocsi-javító műhely brigádjai tovább csökkentik a kocsik műhelyben való tartózkodásának idejét. Az exportra menő kocsikat soron kívül javítják.

Pályaudvari látogatásom során beszéltem *Balogh Ferenc* darukezelővel, *Mile Józseffel,* az egyik tartalék mozdony vezetőjével, *Szakolcay Gábor* motoros targoncavezetővel, *Metz János* forgalmi szolgálattevővel és a Volán néhány gépkocsivezetőjével. Valamennyien bizakodva nyilatkoztak arról, hogy az őszi forgalom idején munkaterületükön nem lesz fennakadás, hiszen a munka szervezése mindenre kiterjed. Az emberek tisztában vannak a feladatokkal, a gondokkal, s ki-ki megteszi a tőle telhetőt az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében.

Dávid József

Negyven éve történt

Battonyánál kezdődött

1944. augusztus 23-án Románia kilépett a háborúból. A magyar hadvezetés hosszú napokig nem tudott dönteni, mit tegyen a számára is váratlan fordulat után. Végül 1944. augusztus 31-én a honvéd vezérkari főnök a magyar—román határszakaszon elrendelte a határvédelmet, s egyidejűleg mozgósított. A II. magyar hadsereg szeptember 5-én Kolozsvár—Marosvásárhely térségéből támadást indított Dél-Erdély területei ellen. Románia válaszul szeptember 7-én hadat üzent Magyarországnak.

A mozgósítás során *több vasúti rakodó-építő és üzemszázadot is felállítottak,* ezeknek a személyzetét nagyrészt vasutasokból hívták be. A román határra vezényelt mozgósított csapatok szállítása szeptember 10-én indult meg. A szállítás egyik útvonala Békéscsabán keresztül vezetett, így ehhez a szállításhoz a békéscsabai fűtőház mozdonyait vették elsősorban igénybe.

Menekülés a Viharsarokból

A határkörzetbe Makó felől, a Szeged—Csanád vasútvonalon is érkeztek csapatok. A IV. és a VIII. hadtest szeptember 13-án kapott parancsot, hogy vonuljon be román területre, s foglalja el Aradot. A csapatok elfoglalták a várost, majd továbbvonultak Temesvár felé. A támadás során a Lökösháza—Kürtös közötti vasútvonalon elsőként egy páncélvonat haladt előre, majd azt 30 kocsiból álló vonat követte, mely az elfoglalt terület megszállására csendőregységeket szállított.

A szovjet csapatok szeptember 21-én visszafoglalták Aradot. A gyengén felszerelt magyar alakulatok súlyos veréseget szenvedtek, és rendezetlenül özönlöttek visszafelé. A harcokban részt vett páncélvonat is találatot kapott. Parancsnoka meghalt, s a vonat vezetését forgalmi kísérője vette át. Sikerült neki is, meg a pécsi üzemszázadnak is kicsúsznia a szovjet gyűrűből.

Szeptember 20-ról 21-re virradó éjjelen Békéscsaba még vagy 20-22 áruval megrakott, menekített vonatot indított Szolnok felé. Erdélyből 56-os sorozatú mozdonyokkal hozták a vonatokat, Csabán Uzsokról odarendelt 601-es sorozatú mozdonyok várták az elegyet. Ezeknek a gépeknek átlag 200 tengelyes vonatokat raktak össze.

Mivel ebben a térségben a szállítások zöme a 600-as vonalon bonyolódott le, *nem véletlen, hogy szeptember 21-én az amerikai légi kötelékek támadást intéztek Békéscsaba állomása és fűtőháza ellen.* Jóllehet az idejében történt riasztás után sikerült a vonatok nagy részét a nyílt vonalra kimenteni, a többit bombatalálatok érték. A bombák felszaggatták a vágányokat, s a városnak az állomáshoz közeli házsorai is romba dőltek.

A Mezőhegyes—Battonya vonal folytatását képező Pécska—Arad vonalat a Szeged—Csanád vasút személyzetével népesítették be. A pályán elsőként egy pályafenntartási anyaggal megrakott tolt vonat haladt, melyet a benépesítésre kijelölt személyzet egy motorkocsiban követett. A benépesítés megtörténte után ezen a vonalszakaszon is megindult Aradra a csapatok szállítása.

A robbantásra nem került sor

Ám a szovjet ellentámadás után ezen a vonalon is egymást érték a menekülőket szállító vonatok. A szovjet csapatok felderítői, követve a visszavonulókat, már szeptember 23-án hajnalban átlépték a határt és elfoglalták Eleket.

Arad felől az utolsó vonat szeptember 24-én érkezett Battonyára, majd a reggel 7 óra körül indult menetrendszerű személyvonat után elindult Mezőhegyes velé. Ekkor magyar műszaki alakulat érkezett az állomásra, hogy felrobbantsa a berendezéseket. Parancsnokuk MÁV-tiszt volt. Vasutas egyenruhában, karján nemzetiszínű karszalaggal, zászlós rangjelzéssel. Az állomásszemélyzet azonban meggyőzte, hogy értelmetlen lenne a robbantás. Így maradtak épségben az állomás berendezései.

Állásfoglalás a lejtésjelzők ügyében

Népgazdaságunkban általános az a törekvés, hogy a vállalatok üzemelési költségeiket csökkentsék és gazdaságos munkával tartsák fenn az üzemet, megszüntessék a kevésbé fontos vagy felesleges eszközöket. Természetesen érvényesül ez a cél a vasútnál is, mely köztudottan az egyik legeszközigényesebb vállalat.

Ilyen elgondolások alapján vizsgálták felül a jelzőeszközöket, és tettek javaslatot a lejtésjelzők megszüntetésére. A javaslat indokolásaként szerepelt, hogy a lejtésjelzők nem adnak megfelelő információt, fenntartásuk nagyon költséges, mázolásukhoz nincs munkaerő.

A javaslatot a MÁV illetékes szervei több ízben tárgyalták és a *„Lejtésjelzők"* megszüntetésére 1981. évben az *„Utasításszerkesztő Főbizottság"* hozott döntést az új F. 1. sz. Utasítás kidolgozásával kapcsolatos megbeszélések során, és a rendelkezés 1984. március 1-én lépett életbe.

1983 őszén részben a *Magyar Vasutasban*, részben egyéb értekezleteken felmerült panaszok után a 6., 7., 8. szakosztály és a VBÖO megbízottaiból alakult bizottság az ügyet újra megtárgyalta és az eredeti döntés jóváhagyását javasolta.

A döntésnél a következő szempontok játszottak szerepet:

— *sötétben a lejtmutató táblák eddig sem voltak olvashatók;*

— *az általános munkáshiány következtében nincs elegendő munkaerő a jelzők fenntartására (mázolására), így az olvashatatlan táblák gyakorlatilag semmi útmutatást nem adnak;*

— *a táblák fenntartási költsége évente 2-3 millió Ft-ot tesz ki;*

— *a tábla mérete, a táblán levő számok nagysága nem volt alkalmas arra, hogy nagyobb távolságról információt adjon a mozdonyvezetőnek;*

— *a jelzők fényvisszaverő fóliás megoldásához több millió forint költségre lenne szükség, aminek elköltését a jelenlegi körülmények között a bizottság nem tartotta indokoltnak, mivel kb. 60 ezer tábla van a hálózaton és egy tábla fóliás megoldása 1500 Ft-ba kerülne;*

— *a hazai terepadottságok miatt a lejtmutató tábláknak nem olyan a jelentőségük, mint a környező országokban, ahol nagy hosszúságban vannak hegyvidéki vasutak.*

A MÁV 8520 km-es nyíltvonali hálózatát figyelembe véve 6038 km (70,8%) 3 ezrelék alatti emelkedésű pálya, 856 km (10,1%) esik 3 és 5 ezrelék közé, 1244 km (14,6%) 5 és 10 ezrelék közé, és csak 382 km (4,5%) hosszan nagyobb az emelkedő, mint 10 ezrelék. A MÁV-vonalakon 25 ezrelék feletti emelkedésű pálya nincs.

A gőzvontatás megszűnésével erősen csökkent a lejtésjelzők jelentősége. A nagyobb teljesítményű villamos és dízelvontatók nem érzékenyek annyira a lejtésváltozásra, mint a gőzgép.

Energiagazdálkodás szempontjából sincs nagyobb jelentőségük a lejtmutató tábláknak, mert a táblán levő számokat csak oly kis távolságról lehet észlelni, amikor a motorteljesítményt szabályozni már késő.

A motor- és mozdonyvezetők kötelező vonalismerettel rendelkeznek, így a pálya lejtviszonyait közelítőleg ismerik.

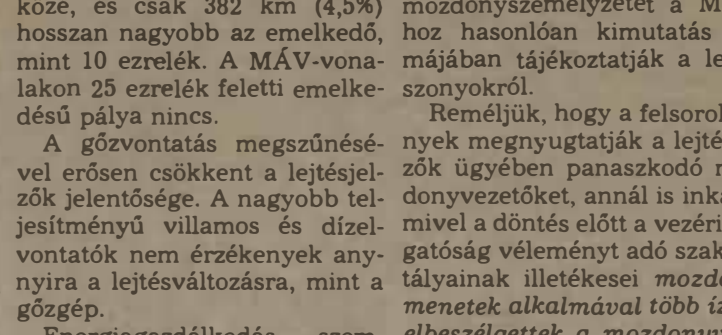
A jelzők adta információ helyett a lejtviszonyokat a szolgálati menetrendkönyv mellékleteként kezelt kimutatásban adta ki a 8. szakosztály a mozdonyszemélyzetnek. Ez időjárástól és látási viszonyoktól függetlenül megbízható tájékoztatást ad.

A fenti indokoktól eltekintve a MÁV Vezérigazgatóság tájékoztatást kért a lejtésjelzők alkalmazásáról a szomszédos csehszlovák és osztrák vasutaktól.

A CSD a jelzőket jelenleg is alkalmazza, de helyzetük hasonló a MÁV-éhoz, a táblák elhasználódtak, fenntartásukat nem tudják megoldani. Az ÖBB-nél a táblákat csak a hegyi (20 ezrelék vagy nagyobb emelkedésű) pályák mentén helyezik el, a többi vonalakon a mozdonyszemélyzetet a MÁV-hoz hasonlóan kimutatás formájában tájékoztatják a lejtviszonyokról.

Reméljük, hogy a felsorolt tények megnyugtatják a lejtésjelzők ügyében panaszkodó mozdonyvezetőket, annál is inkább, mivel a döntés előtt a vezérigazgatóság véleményt adó szakosztályainak illetékesei *mozdonymenetek alkalmával több ízben elbeszélgettek a mozdonyvezetőkkel, kikérték véleményüket.* A többség álláspontja az volt, hogy a lejtmutató tábláknak nincs olyan jelentőségük, mint ahogy ezt egyesek feltételezik. A jelzők megszüntetése gazdasági okokból indokolt. Ezekkel az érvekkel egyetértett a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági és munkavédelmi osztálya is, és elfogadta a vezérigazgatóság álláspontját.

Pál József,
a 6. szakosztály vezetője



Megint késtem . . . (Kesztyűs Ferenc grafikája)

Szolnokon ígérik

A munkában nem lesz fennakadás

Szolnokon, az ország egyik legnagyobb vasúti csomópontján az őszi forgalomra való felkészülésben nem volt hiba, hiszen már szeptember 6-án közös megbeszélésen egyeztették terveiket a debreceni vasútigazgatóság, a szolnoki körzeti üzemfőnökség, valamint a helyi cukorgyár, a betonelemgyár, a ZÖLDÉRT, a Tiszamenti Vegyiművek és a szajoli ÁFOR vezetői. Első ízben történt, hogy meghívták a tanácskozásra a vállalatok párttitkárait és szakszervezeti titkárait is. Arra kérték őket, hogy kísérjék figyelemmel az őszi forgalom alakulását, s ha szükséges, segítsenek. A cél az, hogy a szállítók és a vasút között összhang legyen.



Géppel rakják a répát a vagonokba

Kevés az ember

Az üzemfőnökség az év első nyolc hónapjában nem szállította el a tervben előirányzott árumennyiséget. Ennek egyik oka az áruhiány volt. Az elkövetkezendő hónapokban a vasút csak szervezettebb, hatékonyabb munkával tudja teljesíteni a fuvaroztatók igényeit.

— *Sajnos kevés a forgalmi szolgálattevő, a tolatásvezető, a váltókezelő, a saruzó* — tájékoztat *Szép Ferenc*, a KÚF szakszervezeti bizottságának titkárhelyettese. — Ahhoz, hogy az üzemfőnökség 2100 tagú kollektívája túlóra nélkül dolgozzon, *még 500 emberre lenne szükség.* Ilyen nagy a létszámhiány. Gyakoriak a huszonnégy órás szolgálatok egyes munkakörökben. Tudjuk, hogy ez törvényellenes, de nem tehetünk mást, a forgalom nem állhat meg. *A létszámhiányt tetézi a növekvő táppénzes napok száma.* Ez összefüggésbe hozható a nagy igénybevétellel.

E gondok felsorolása után azt vártam, hogy sirámokat hallok majd a gazdasági vezetőktől is az őszi csúcsról. De nem. *Bató Sándor* körzeti üzemfőnök-helyettes kijelentette:

— *Szolnokon még nem érezni igazán az őszi forgalmat.* A legtöbb feladatot most a répa szállítása adja. Tavaly szeptember 14-én kezdődött a répaszezon, s szeptember 26-ig 630 kocsival 29 ezer tonna répát szállítottunk a gyárba. Most szeptember 9-én indult a szezon, de 26-ig 645 kocsival csupán 27 808 tonna répa érkezett. Ennek oka az, hogy az esőzések miatt nem tudják szedni a répát, s annak minősége is roszszabb, mint tavaly volt.

A cukorgyárral jó a kapcsolat

A Szolnoki Cukorgyárral jó az üzemfőnökség kapcsolata. Naponta megbeszélnek minden aktuális kérdést. A vagonok kiürítéséről, kihúzásáról is folyamatosan gondoskodnak, hogy azok mielőbb visszajussanak a feladási helyre. *A cukorrépa nagy részét várhatóan októberben kell majd szállítani.* Csongrád és Békés megyéből csaknem 263 ezer tonna érkezik a gyárba, a debreceni igazgatóság területéről pedig ennek 15-20 százaléka.

— Ennél nehezebb kezdet is volt már — folytatja az üzemfőnök-helyettes. — *Az előzetes felmérések szerint a szállításban nem lesz fennakadás.* Októberben kevés olajat várunk a szajoli ÁFOR-tól, de novemberdecemberre sem növekszik olyan mértékben a feladás, ami különösebb gondot okozhatna. A Tiszamenti Vegyiművek is egyenletesen termel. Évente körülbelül félmillió tonna műtrágyát fuvarozunk el, s ebből az év utolsó négy hónapjára 200 ezer tonna jut. Az idén minimális a lemaradás. A betonelemgyár sem okoz gondot. Nekünk a kisebb és közepes fuvarozta-tókkal kell többet foglalkoznunk, mert visszaesett a feladásuk. Elszoktak a vasúttól. A kisebb állomásokon is többet kell foglalkozni a fuvarszerzéssel, érdemes bővíteni szolgáltatásainkat.

Embert próbáló, nehéz munka vasutasnak lenni. Hivatástudat kell hozzá. Az üzemfőnökhelyettest a virradat mindig itt találja. Hajnali négy órakor szokott bejárni. Hosszasan beszélgetünk az irodában. Adatokat, számokat sorol. Együtt él a vasúttal.

A fűtésről is gondoskodni kell

— Hétfőn-kedden minimális az árufeladás — mondja. — Ilyenkor ki lehet adni a pihenőnapokat. Csütörtökön kezdődik a kiegyenlítődés, legerősebb a szombat, aztán a vasárnap ismét gyengül. Az éjszakai műszakban kétszer annyi kocsit rendeznek, mint a nappaliban. A vasút kénytelen alkalmazkodni a szállítatókhoz.

De a dolgozókról sem szabad megfeledkeznie, mert közeleg a hideg idő, s a pályaudvaron egyik kazán sem működik. Nincs fűtés, melegvíz-szolgáltatás sem a munkahelyeken, sem a laktanyában. Ottjártamkor *Csapó János*, a szakszervezeti bizottság titkára, *Bató Sándor* üzemfőnök-helyettes és *Cserháti József* vezető mérnök éppen rögtönzött megbeszélést tartott ebben az ügyben. Sajnos elhasználódott a fűtési rendszer, de ez télen nem vigasztalja majd a vasutasokat. Ha jön a hideg, melegíteni, fűteni kell a szolgálati helyiségeket.

Paládi József

A hatvani pályaudvaron

Nagygyűlés, emléktábla-avatás

A hatvani vasútállomás előcsarnokában szeptember 20-án, tizenkét órakor felcsendült Mozart Requiemjének dallama a negyven esztendeje történt bombatámadás 614 áldozatának emlékére. A csarnokban gyülekeztek a hozzátartozók, a város és környéke szervezeteinek, üzemeinek, iskoláinak küldöttségei. Megjelentek az egykori szemtanúk is, köztük Pálhidy Mihály, az akkori állomásfőnök-helyettes is.

Dr. Novák Pálné országgyűlési képviselő beszédében emlékeztetett a negyven esztendeje történt katasztrófára, majd leleplezték az áldozatok emlékére készített márványtáblát. Utána a Hazafias Népfront városi bizottsága, a különböző szervezetek képviselői és a hozzátartozók elhelyezték a kegyelet koszorúit.

Ugyanezen a napon a hatvani pft. főnökség vasutasai is megemlékezést tartottak a szolgálati főnökség épülete előtti emlékműnél, amelyet a bombázáskor elpusztult tizenkét pályamunkás emlékére állítottak.



A mezőhegyesi vasutasok egy csoportját katonai feladatra is igénybe vették. Felfegyverezték, s a felderítők mellé osztották be őket. Egy S kocsira rakva, toltmenetben vitték ki az embereket Csanádpalota felé, ahol az első őrháznál egy főhadnagy meg egy őrmester várta őket. A vasutasoknak tűzfedezetet kellett volna adni szükség esetén az őrháztól felderítésre induló katonáknak, de erre végül is nem lett szükség. A szovjet csapatok benyomultak Battonyára.

Battonyáról az állomásfőnökkel együtt a személyzet egy része elmenekült. *Csak Varga pályamester, Gróf forgalmi szolgálattevő s Bernát István váltóőr maradtak a helyükön.* Amikor feljöttek az óvóhelyről, látták, hogy a váltókon kívül a töltés, a pálya fel van robbantva, a sínek felgörbültek. Pécska felől 10-12 orosz katona ballagott feléjük a sínek mellett. Mikor hozzájuk értek, Varga pályamester kézzel-lábbal magyarázta a katonáknak, hogy ők kicsodák. A forgalmista, aki a csehszlovák köteléki díjszabásból már ismerte, mit jelent a „vasút", egyre hajtogatta: zselezni daroga, zselezni daroga! A katonák megveregették a vállát, s mentek tovább.

A makói vonat otthon maradt

A szovjet csapatok támadásának egyik fő iránya Makó és Szeged volt. A szegedi vonalparancsnokság elrendelte a makói műhely, valamint a Szeged—Csanád vasútállomásainak a kiürítését is. A makói üzletvezetőség vezetője igyekezett lebeszélni az embereket a menekülésről, de a műhely berakását, felszereléseinek leszerelését el kellett kezdeni. Voltak olyanok is, akik Makón is sürgették a gépek leszerelését és elszállítását, de *Rózsa* művezető, a műhelyi munkásság egyik hangadója azt hangoztatta, hogy onnan nem visznek el egyetlen gépet sem. *Kiss Mihály* művezető is lassította a berakodást.

Szeptember 24-én, vasárnap délután két óra körül már odáig jutottak, hogy rövidesen indul a menekítővonat. A motorkocsik, pótkocsik, a személyzettel és családokkal elfoglalt kocsik, a gépekkel rakott szerelvényrész egy vonatba volt sorozva. A szegedi üzletvezetőség katonai parancsnoka, Debreceni ezredes az állomásfőnöknek telefonon ígéretet tett, hogy a vonat útját biztosítják Vásárhelyen—Szentesen keresztül. Besesek Károly főművezető délután három órakor egy üres motorral előrement, hogy felderítse a vonalat, de Földeáknál már lőtték a szovjet csapatok. Szeged felé sem mehettek, mert a Tisza-hidat szeptember 3-án amerikai légitámadás elpusztította: *az egyik hídtest a folyóba zuhant. Így a makói vonat otthon maradt.* A műhelyi gépeket visszaszerelték, az utasok pedig szétszéledtek.

Szeptember 27-én a szovjet csapatok felszabadították Makót és Földeákot, a román csapatok elfoglalták Kötegyánt. Ebben a térségben még német csapatok is voltak, akik Vésztő állomáson a forgalmi szolgálattevőtől vonatot követeltek, hogy a már-már nyomukba érő szovjet ékek elől gyorsabban menekülhessenek. *Vitéz Takács Mihály* segédtiszt nem tudott vonatot adni. A németek fenyegetőzésére menekülni próbált, de az állomásépület sarkán lelőtték.

Az utolsó menetrendszerű személyvonattal Makóra érkezett az a fiatal zászlós is, aki a battonyai állomás berendezéseit nem robbantotta fel. Aznap csupán a környékkel ismerkedett, de másnap megjelent a vasúti pályák feltépésére használt ekével. Ezt ugyan Makó térségében nem alkalmazták a pálya elpusztítására, *de felrobbantották a város előtti csatorna, a Csorgó hídját, majd a nagy vasúti-közúti Maros-hidat is.* A mederhidat a kiszombori oldalon robbantották fel.

Mezőhegyesről a szovjet csapatok a környékbeli majorokba kitelepítették a lakosságot. Harcokra számítottak itt. Csak október elején költözhetett vissza a lakosság. Október 11-én Battonyáról hajtányon egy szovjet őrnagy, Varga pályamester, meg egy tolmács érkezett Mezőhegyesre. Az őrnagy rendelkezett: *a mezőhegyesi vasutasok készüljenek fel a forgalom felvételére.* A hajtányt már vonatok követik, de azok addig nem mehetnek tovább, míg ők a hajtánnyal vissza nem térnek. Az őrnagy utasította a forgalmistát, hogy öltözzön egyenruhába s vegye fel a szolgálatot.

Benépesültek az állomások

Szügyi, Kocsis, Szöllősi, Bakó kocsirendezők álltak a forgalmista mellé elsőként szolgálatba. Hamarosan megérkezett az első három szerelvény Battonya felől. Az egyenként 20 kocsiból álló vonatokat román személyzet és román mozdonyok hozták. A forgalmista nehezen magyarázta meg, hogy miért nem mehetnek tovább, végre a harmadik szerelvényből egy tiszt megértette, s lecsillapodtak a kedélyek. A szomszéd állomást, Tótkomlóst légitámadás érte, s annak a mezőhegyesi oldalán még dolgoztak a helyreállításon. Aztán visszaérkezett a hajtvány, s megadták az engedélyt a vonatok továbbindulására. Tótkomlóssal azonban a mezőhegyesiek még napokig nem tudtak telefonon beszélni.

A szolgálatba állt magyar vasutasok mellett az állomásokat szovjet vasutasokkal is benépesítették. Ők már kiépítették a maguk telefonját, de még ezek sem voltak megbízhatóak. A forgalom vitelének terhéből a nagyobb rész a magyar vasutasokra nehezedett. *Mezőhegyes forgalmi szolgálattevője egy hétig szolgált egyvégtében*, s csak a vonatok közti szünetekben alhatott valamicskét, míg nem leváltó társa érkezett.

Mezőhegyesre román személyzet is érkezett: *egy pályamester és egy fűtőházfőnök.* Ez utóbbinak volt a legfontosabb szerepe, hisz sokáig csak román mozdonyok közlekedtek a hadi forgalomban. A román vasúti személyzet nagyobb része tudott magyarul, így nagyobb nehézség nélkül szolgált együtt magyar, szovjet és román vasutas.

Lovas Gyula

(Folytatjuk)

Száz év fegyelmezési krónikája (11.)

Kétfokú jogorvoslat

A fegyelmi bíróságok 44 éven át tartó működését megszüntető 1951. évi fegyelmi szabályzat rendelkezése vonatkozásában gyökeres intézkedésnek tekinthető. Ehhez hasonló, mélyreható változást jelentett — főként jogorvoslati vonatkozásban — a *Munka Törvénykönyvéről* szóló 1967. évi II. sz. törvény, a módosításról szóló 1979. évi 29. sz. törvényerejű rendelet, s ennek végrehajtására kiadott 48/1979. (XII. 1.) MT számú rendelet fegyelmi felelősségre vonatkozó rendelkezései.

E jogszabályok figyelembevételével, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben, a korábbi fegyelmi szabályzat helyett került kiadásra a *Fegyelmi Utasítás.*

Lényeges, új szabályozások

Az említett jogforrások rendelkezéseivel összhangban készült fegyelmi utasításból — a jogorvoslatot érintő — két teljesen új és következményei miatt igen lényeges szabályozást ki kell emelni.

Az első: a fegyelmi utasítás feloldotta az 1951. év óta alkotott fegyelmi szabályzatok amatilalmát, *amely szerint a miniszter által hozott fegyelmi határozat ellen nem lehetett fellebbezéssel élni.*

A második: *valamennyi vasutas dolgozó részére megnyitotta a kétfokú jogorvoslati rendszer igénybevétele lehetőségének útját.* Természetesen e két igen lényeges intézkedés mellett említést érdemel, hogy korábban a fegyelmi jogkör gyakorlójával szemben a fegyelmi eljárás alá vont dolgozó részéről tett kizárási okot jelentő érdekeltségre vagy elfogultságra vonatkozó bejelentés megalapozottságát az bírálta el, aki ellen éppen a bejelentés irányult. 1980-tól ez úgy módosult, hogy a dolgozó ilyen irányú bejelentésének megalapozottságát az érintett fegyelmi jogkör gyakorlója helyett *a felette fegyelmi jogkört gyakorló bírálja el.*

Meg kell állapítani, hogy 1884 óta ez az első olyan szabályozás, amely biztosítja minden fegyelmi ügyben a kétfokú jogorvoslatot, amelyet e módosításig eltelt 96 év alatt az előzőekben ismertetett fegyelmi intézmények egyike sem tett lehetővé.

Ezzel kapcsolatban természetesnek tartható, hogy régen idejét múlta az az 1907. évben elhangzott indokolás, amely szerint az egész fegyelmi eljárás a vasút belső ügye, mivel az a vasútnak belső szolgálati viszonyait tárja fel. Ezen az álláspontón hosszú évtizedeken át nem változtatott az sem, hogy a vasút szerepét már 1914-ben félreérthetetlenül meghatározta *Tolnay Kornél,* az igazgatóság újonnan kinevezett elnöke, amikor beiktatása alkalmával mondott beszédében kijelentette: . . . *„mi az államnak vállalata vagyunk uraim, nem pedig állami hatóság".* A vasútnak ez a minősítése, s ezen belül alaptevékenysége — a személy- és áruszállítás, valamint ezzel kapcsolatos szolgáltatói feladatok ellátása — azóta sem változott.

Abban, hogy annyi évtized eltelte után mégis sor került a kétfokú jogorvoslati rendszer — fegyelmi határozattal kapcsolatos — MÁV-ot is érintő kiszélesítésére, nyilván elsődleges szerepe volt a Magyar Szocialista Munkáspárt XI. kongresszusán, a demokrácia kérdésében elhangzott megállapításoknak. A kongresszus határozata szerint . . . *„társadalmi rendszerünk kiteljesedésének egyik legfőbb feltétele a szocialista demokrácia növelése a társadalmi élet minden területén".* Ebből következik, hogy jobban kell támaszkodni az üzemi demokrácia meglevő fórumaira, s ezek fejlesztését fontos feladatnak kell tekinteni.

A szocialista demokrácia, s ezen belül az üzemi demokrácia egyik fontos jogintézménye a munkaügyi döntőbizottsági eljárás, majd annak folytatását jelentő munkaügyi bírósági eljárás is, mert ebben a szakban is biztosított a dolgozók képviselete a népi ülnökök útján.

Köztudott az, hogy a MÁV mint vállalat, valamint a dolgozói között számos esetben merülhet fel a munkaviszonnyal kapcsolatos vita. Ennek egyik fajtáját képezi az olyan eset, amikor a dolgozó, munkaviszonyával kapcsolatos kötelezettségeinek megszegése miatt fegyelmi felelősségre vonásban részesül.

Az elmarasztaló fegyelmi határozat súlyosan érinti a dolgozónak a munkahelyi kollektívában elfoglalt helyét, anyagi helyzetét, előmenetelét, minősítését, esetleg önérzetét, családi körülményeit. *Indokolt volt tehát az üzemi demokrácia fórumainak fejlesztését, kiszélesítését célzó igény teljesítése, egyebek mellett azért is, hogy a fegyelmi határozattal érintett dolgozónak már a vasúton belül is megfelelő demokratikus fórum álljon rendelkezésére,* abban az esetben, ha úgy érzi, hogy a fegyelmi eljárás lefolytatása vagy az ellene hozott fegyelmi határozat nem felel meg a vonatkozó rendelkezéseknek.

Munkaügyi döntőbizottságok

Az államvasutaknál létesített munkaügyi döntőbizottságok többsége a létrehozásuk óta eltelt több mint három évtized alatt bebizonyította a munkaügyi viták eldöntésére való alkalmasságát.

Vasúti fegyelmi ügyek kétfokú jogorvoslati rendszerben való elbírálásának időszerűségét a következő tényadatok bizonyítják:

a Fővárosi Munkajogi Bizottság — munkatervének megfelelően — felülvizsgálta, hogy a MÁV Budapesti Igazgatóságánál a fegyelmi ügyekre is kiterjesztett kétfokú jogorvoslati rendszer bevezetése után hogyan alakult a kérelemmel, illetve keresettel támadott fegyelmi határozatok sorsa.

A vizsgálat megállapította, hogy a módosító jogszabály hatályba lépését megelőző évben, vagyis 1979-ben megfellebbezett fegyelmi határozatok 71 százalékát helyben hagyták a fegyelmi jogkör másodfokú gyakorlói.

A módosító jogszabály hatálybalépését követő másfél év alatt a munkaügyi döntőbizottságokhoz benyújtott kérelmek alapján a fegyelmi határozatok 73 százaléka került megváltoztatásra, illetve hatályon kívül helyezésre. Ezzel kapcsolatban a leggyakrabban előforduló indokolások: *a bizonyítási eljárás hiányosságai, a cselekményhez mérten aránytalanul súlyos büntetés, valamint a következetességet mellőző büntetés kiszabása.*

A munkaügyi bíróság akár a dolgozó, akár a munkáltató által keresettel támadott MDB-határozatok 77 százalékát helyben hagyta.

A vizsgált munkaügyi döntőbizottságok többsége kielégítően, a vasútigazgatóság központjában szervezett munkaügyi döntőbizottság, valamint a Bp. Keleti és Bp. Nyugati pályaudvaron működő munkaügyi döntőbizottság pedig kiemelkedően látta el feladatát. Ezt az bizonyítja, hogy az általuk hozott határozatok 90 százalékát hagyta helyben a munkaügyi bíróság. A munkaügyi döntőbizottságok határozataiból félreérthetetlenül megállapítható az is, hogy következetes szigorúsággal bírálják el a vasút alaptevékenységének maradéktalan ellátását akadályozó fegyelmezetlenkedők, főként a kárt okozók, igazolatlanul mulasztók, italozók magatartását.

De szép is lenne!

Az említett számadatok olyan következtetés levonására is alkalmasak, hogy ahol gyakran kerül sor a fegyelmi határozat megváltoztatására, akár MDB, akár munkaügyi bírósági szinten, ott nem biztos, hogy — s egyszer merni kell ezt is kimondani — minden szempontból alkalmas kézben van a fegyelmi jogkör gyakorlására szóló felhatalmazás, amelynek — nem vitathatóan — *elsődleges feltétele a feddhetetlenség és példamutató magatartás.*

Epilógus: Az eltelt száz év ismertetett fegyelmi intézményei a szükség szülöttei. E kényszerintézkedéseket egyes munkavállalók magatartása váltotta ki. A fegyelmezetlen magatartás nem szükségszerű, *de ha előfordul, az minden esetben káros az elkövetőre, a munkaadóra, s végső soron, ha közvetetten is, a népgazdaságra.*

A Munka Törvénykönyve 34. §-ának (1) bekezdése oly tömören és félreérthetetlenül fogalmazta meg a dolgozó egyetlen kötelezettségét, amikor kimondta, hogy *„A dolgozó köteles a kijelölt időben és helyen munkára képes állapotban megjelenni és a munkaidőt a részére kijelölt helyen munkában tölteni."*

Milyen szép lenne, ha egyszer a Munka Törvénykönyvéből a fegyelmi felelősségre vonatkozó fejezet törlésére kerülhetne sor azért, mert minden munkavállaló magáévá tenné a költő szavait:

„Dolgozni csak pontosan, szépen,
ahogy a csillag megy az égen, úgy érdemes."

Dr. Konkoly Gyula

Vége

Partnerünk a MÁV

A vasút gondjai közvetve vagy közvetlenül, de nagymértékben érintik a Chemolimpex export-import áruforgalmát is. A vállalat évi forgalma megközelíti a 6 millió tonnát, ebből körülbelül 2 millió tonna az export. A viszonylag nagy mennyiségű áru és a heterogén áruösszetétel, illetve sok esetben a speciális fuvarozási igények miatt számunkra igen fontos a fuvarozókkal való megfelelő együttműködés. *A forgalmunk lebonyolításában részt vevő fuvarozók közül egyértelműen első helyen áll a MÁV.*

A Chemolimpex messzemenően egyetért a vasút vezetőinek azon véleményével, hogy a vasút és a fuvaroztatók együttműködésének fokozott jelentősége van. Csak helyeselni lehet azt is, hogy a helyzet javítása érdekében a MÁV megfelelő intézkedéseket tart szükségesnek. Ezek részben MÁV-on belüli szervezési, részben határforgalmi intézkedések, részben pedig a fuvaroztatókkal való hatékonyabb együttműködést célozzák. Ez utóbbiakat Mészáros András, a MÁV vezérigazgató-helyettese foglalta össze nagyon világosan, tömören az őszi forgalmi értekezleten. Az ipari és a külkereskedelmi vállalatokra vonatkozó kérdéseket ezért az ott elhangzottak szerint a következő néhány rövid megjegyzéssel szükséges kiegészíteni:

— a fuvaroztatók reális kocsiigényeket határozzanak meg, és egyenletes rakodást biztosítsanak — ez jogos, közös érdekeket szolgáló kérés;

— havi fuvarozási ütemterveket bocsássanak a MÁV rendelkezésére.

A Chemolimpex hosszabb ideje tudatosan törekszik arra, hogy a vasutat több csatornán rendszeresen ellássa a szükséges információkkal. Ami az év végi forgalmat illeti, már szeptember első hetében átadták a MÁV Vezérigazgatóságnak a december 31-ig szóló exportprogramot, amit lehetőség szerint folyamatosan pontosítanak majd.

A MÁV jogos kérése az is, hogy nagyobb számban fogadjanak a vállalatok átszerelt tengelyű kocsikat. Ehhez nyilvánvalóan igen fontos érdekek fűződnek, de ennek elismerése mellett fel kell hívni a figyelmet az iparvállalatok néhány jogos észrevételére. *A szovjet kocsik ugyanis más követelmények szerint üzemelnek.* A téli időszakban az áru összefagy, összeáll, a kirakáshoz szükséges technikai eszközök, tapasztalatok pedig nálunk nem állnak olyan mértékben rendelkezésre, mint Záhonyban. E tényezőkhöz járul az a gyakorlat, hogy Záhony egyszerre nagyobb mennyiséget — gyakran irányvonatokat — továbbít. Az iparvállalatok így nem képesek a rendelkezésre álló időn belül a vagonokat kirakni. Amikor tehát a vasúti vezetők differenciált kedvezményeket említenek, *mi megfontolásra ajánljuk a tengelycserés vagonoknál a kocsiálláspénz-mentes idő felemelését.*

Ami pedig a konténeres szállítást illeti, a MÁV számos esetben nem tudja az igényelt fuvareszközt biztosítani.

A MÁV-nak az is jogos igénye, hogy az idegen vagonokat a lehető leggyorsabban rakják ki. Különböző tárgyalásokon, fórumokon már többször esett szó az 1984. január—februári időszakról, amikor elsősorban a Peremartoni Vegyipari Vállalatnál nagy mennyiségű import műtrágya-alapanyag torlódott össze. A vasutat nyilvánvalóan súlyosan érintette az így kialakult helyzet, és a fuvarozó oldaláról nézve joggal kifogásolta az ütemtelen szállítási igényt. A probléma azonban sokkal összetettebb annál, semhogy néhány szóban vázolni lehessen.

A Peremartoni Vegyipari Vállalat például évente több százezer tonna műtrágya-alapanyagot fogad 5-6 irányból. Az áru jelentős része a Szovjetunióból érkezik vasúton. Ezenkívül nagy mennyiségek jönnek be az NDK-ból; vízi úton Hamburgon és lengyel kikötőkön át; Jugoszláviából vasúton és uszállyal. *Ezeket a szállításokat kellene úgy összehangolni, hogy a PVV-hez ne egyszerre érkezzenek be,* mert Peremarton számára ez a fontos, nem pedig az áru feladási időpontja.

Gondolom, a szakemberek számára nem kell különösebben magyarázni, hogy a Kola-félszigetről indított vagonoknál elég bizonytalan, hogy azok mikor érkeznek meg Papkeszi állomásra, vagy hogy milyen infrastrukturális gondokkal kerülünk szembe a lengyel útvonalnál, a jugoszláv vasutaknál, vagy akár a budapesti szabad kikötőben. A szállítások alakulása nagyon sok esetben nem a fuvarozással vagy szállítmányozással kapcsolatos kérdésektől függ. A Chemolimpex mindent elkövet az ütemes szállítások érdekében. S nagyon jó, hogy az elmúlt hónapokban velünk egyeztetve, a MÁV is számos konkrét intézkedést tett, amelyek talán nem is csak az év végi forgalomra értelmezhetők.

A hatékonyabb együttműködés természetesen számos más területen is elképzelhető. *Példaként külön megemlítjük a Záhonyi MÁV Üzemigazgatósággal kialakult jó kapcsolatainkat.* A sok szolgáltatási elemet tartalmazó együttműködés igen fontos számunkra, hiszen a több mint 2 millió tonnás szovjet forgalmunk meghatározó jelentőségű.

Fontosnak tartjuk azt a javaslatunkat is, amelyet a közelmúltban tettünk a MÁV Vezérigazgatóságnak: *kössön a MÁV, a Péti Nitrogénművek és a Chemolimpex együttműködési szerződést a műtrágyaexportra.* A péti exporttal kapcsolatosan a szombathelyi vasútigazgatóság konkrétan azt kérte, hogy egy héttel a feladás tervezett kezdete előtt a külkereskedelmi vállalat ne változtasson relációt. Tehát például Jugoszlávia helyett ne jelölje meg utólag az NSZK-t rendeltetési helyként. A vasútigazgatóságnak ebben igaza van. Tudjuk, hogy az ilyen jellegű módosítás a vasútnak rendkívüli problémát okoz, ezért igyekszünk is minden lehetséges esetben a változtatásokat elkerülni. Arra azonban nem tudunk ígéretet tenni, hogy az ilyen változtatások teljesen megszűnnek, mert az üzleti körülmények sokszor rákényszerítenek erre bennünket.

Befejezésül szeretnénk ismét aláhúzni: *a Chemolimpex is nagyon érdekelt a vasúttal való hatékonyabb együttműködésben.* Készek vagyunk ennek érdekében minden lehetséges intézkedést megtenni.

(x)

Emlékeim a Keletiről

A *Keleti pályaudvar* az idén 100 éves. Erről a centenáriumról több cikket olvashatunk mostanában. De hadd mondjam el, hogy én már a Keleti *ötvenedik* évfordulójára rendezett ünnepségen is ott voltam. Bizony, más világ járt akkoriban . . .

Mi, tapolcai vonatkísérők 1932-ig nem a Déli, hanem a Keleti pályaudvarra hordtuk a vonatokat, hiszen a MÁV csak ezt követően vette át a *Déli Vasutat.*

Sokszor csöppentünk bele a Keletiben rendezett, országvilágra szóló „nagy esemény"-be. Láttam például államfők és miniszterek fogadását vagy búcsúztatását. Ott voltam például, amikor Budapest vendége volt *Benes,* máskor *Titulescu,* vagy amikor begördült a csarnok alá a *Bem apó* hamvait hazaszállító vonat, rajta a megható felirattal: *„Lengyelország szülötte, Magyarország hőse, Törökország halottja!"* Emlékszem egy belgrádi dalárda érkezésére is: a mi himnuszunkat énekelték el a maguk módján — *„Iszten áldd meg a magyart, jó kedvvel, bőszéggel"* — hiszen náluk az s betűt sz-nek ejtik. Ismét más alkalommal osztrák katonai küldöttség érkezett eredeti — Ferenc József-i — k.u.k.-uniformisban, és szemtanúja lehettem egy egész szerelvényt megtöltő „balilla" érkezésének. Az olasz fiatalokat Mussolini küldte budapesti kirándulásra, de úgy válogatták össze őket, hogy minden fiú fekete és göndör hajú legyen.

A Keletiből jártak a tapolcaiak Bicskére és Kunszentmiklósra is — *munkásvonatokkal.* Ezeket szívesen átengedték részünkre a fővárosiak. Nekünk egyébként gyorsvonataink nem voltak, de nyáron nappal étkező-, éjjel hálókocsit is vittünk személyvonattal Balatonfüredig.

Szerették a vidéki vasutasok a Keletit azért is, mert közelében találtuk a Márer Adolf-féle egyenruházati boltot, ahol ez irányú szükségleteinket — köztük a sok „kravátlit", a zubbonyok fehér nyakszegélyét — beszerezhettük. Attól nem látszott, ha elpiszkolódott az úton az ing nyaka. No és a Teleki téri ócskapiac sem volt messze. Oda jártunk mindannyian használt, de jó állapotban levő, „uraságoktól levetett" fekete kamgarn tiszti nadrágot, kék vagy nyári fehér zubbonyt vásárolni. Otthon a tapolcai szabóval kivetettük a nadrágból a külső oldalon végigfutó piros csíkot, így jártunk csinosan szolgálatba, nemritkán fehér kesztyűvel a pesti vonaton. Bizony, sok pénzt áldoztunk az egyenruha beszerzésére és adjusztálására, mivel a vasúttól kapott nyári öltöny kapcarongynak sem felelt meg. Aki sajnálta rá a pénzt, az a Ruha Gyuri becenevet kapta kollégáitól.

A Keleti pályaudvar centenáriumán nekem ez jutott eszembe, látva, tapasztalva az utóbbi négy évtizedben bekövetkezett óriási fejlődést, a most szolgálatot teljesítő vasutasok ruházatát, nyakkendős, méret szerinti öltözetét, erkölcsi és anyagi megbecsülését.

Bognár Károly

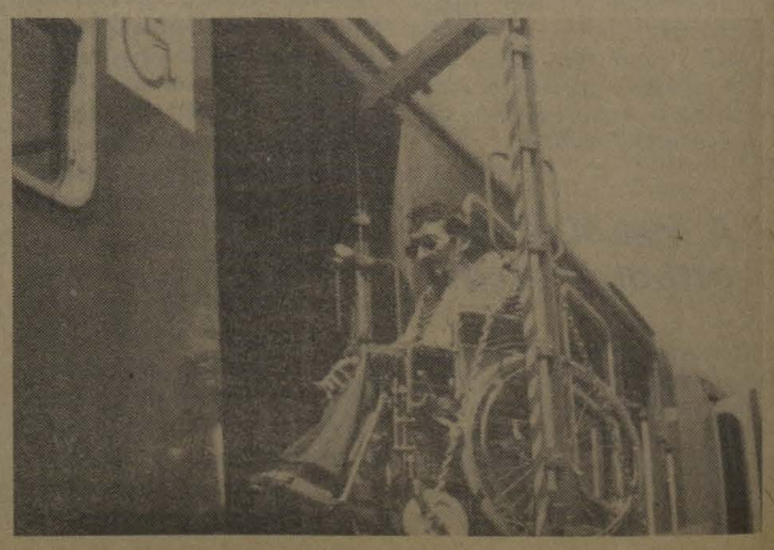
A ROKKANTAKÉRT

Vonaton, tolókocsival

A dunakeszi járműjavítóban dicséretes ötlet valósult meg a közelmúltban. A mozgássérültek utazása, a fel-, illetve leszállás megkönnyítése érdekében átalakítottak néhány személykocsit, és készítettek egy szerkezetet (1. kép), amely lehetővé teszi, hogy a rokkant a tolókocsival együtt könnyedén feljusson a vonatra. A másik konstrukció a MÁV Tervező Intézet mérnökeinek tervei alapján készült (2. kép). A két emelőszerkezet műszaki próbája még tart. Ha megfelelnek a követelményeknek, hamarosan alkalmazzák majd a gyakorlatban is.

(Zelman Ferenc felvételei)





Generációk találkozása

NÉPEK ZENÉJE A PESTI VIGADÓBAN

A MÁV Szimfonikus Zenekar és a Pesti Vigadó október 1-én *ajándékhangversenyt* adott a Pesti Vigadó nagytermében. Ez, a már hagyományosnak tekinthető színvonalas koncert — a két intézmény immár több éves jó együttműködése jegyében — a Pesti Vigadó és a MÁV-munkában kitűnt nyugdíjas dolgozói számára hangzott el, aktív tevékenységük elismerésére, nyugdíjasnapjaik szórakoztatására.

A hangverseny kedves színfoltja volt, hogy most első ízben résztvevői voltak a MÁV különböző iskoláinak és nevelőotthonjainak tanulásban kitűnt tanulói is, tanáraik vezetésével. Így ez a hangverseny tulajdonképpen a *„vasutasgenerációk”*, a legfiatalabbak és a legidősebbek találkozója is volt, melynek egyik összekötő láncszeme a muzsika lett ezzel a hangversennyel.

A hazai zenei életben elismert és a nemzetközi kapcsolatokban is teret hódító MÁV Szimfonikus Zenekar — *Mondvay György* igazgató irányításával — nemcsak a hivatásos zenei intézménytől elvárható művészi programokra, hanem a vasutasok nagy családjának igényes szórakoztatására, ha kell, zenei közművelésre, ismeretterjesztésre is gondot fordít. Ennek jegyében nemcsak nagyzenekari, hanem kamarazenekari koncertekkel is gyakran meglátogatják a különböző MÁV-intézményeket. A zenekar tagjainak egy része — lelkes társadalmi munkában felvállalva e tevékenységet — *sorra járja a MÁV vidéki nevelőotthonait, egészségügyi intézményeit*, ahol a helyi technikai adottságok miatt nem nagyon juthatnának „élő” zenei műsorokhoz. A fiataloknak, a gyógyulást váróknak nagy élményt jelent, hogy a muzsika „házhoz megy”, és ezeken a kedves kis házi koncerteken találkozhatnak a zeneirodalom akár legnagyobbjaival is, Mozarttól Kodályig. E kamarazenekari tevékenységben különösen említésre érdemes a *Kerényi Sándor* vezette fúvósötös, valamint a *Kovács Árpád* vezette vonósnégyes, akik e szép és nemes feladatokból az oroszlánrészt vállalták.

Az október 1-i hangverseny eredeti célkitűzése mellett azt a célt is szolgálta, hogy a vidéki MÁV-nevelőotthonok diákjai „igazi” nagyzenekart is hallhassanak, és mindezt egy olyan csodálatos miliőben, mint a Pesti Vigadó hangversenyterme, ahol a hangverseny előtt *Rigó László*, a Pesti Vigadó igazgatója adott tájékoztatást a diákoknak a neves épület történetéről, viszontagságairól, újjáépítéséről és napjainkban betöltött funkciójáról.

A hangverseny műsorának alapgondolata a *„népek zenéje”* volt. Ezzel a műsorszerkezettel nemcsak az igényes zenei ismeretterjesztést, hanem a muzsika minden országhatárt átlépő nemzetköziségét is szolgálni lehetett. A műsorban elhangzó *Bizet-, Csajkovszkij-, Kreisler-, Brahms-* stb. művek hangszerszólóit részben a zenekar kiváló szólistái — *Lubik Ilona*, a zenekar kiváló fiatal hangversenymestere, *Monoki Attila*, a zenekar kiváló csellistája —, valamint *Varsányi László* zongoraművész szólaltatták meg. A zenekart *Nagy Ferenc* vezényelte.

A kedves, bensőséges, de magas művészi színvonalú előadás nagy tetszést aratott mind a felnőtt, mind az ifjú hallgatók körében. A hangversenyen megjelentek tapasztalhatták, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar nemcsak a hazai zenei életben áll helyt, nemcsak a nyári olaszországi és a jelenleg is tartó NSZK-turnéján szerez becsületet a magyar művészetnek és a Magyar Államvasutaknak, hanem gondosan ápolja a vasutasok nagy családjával is kapcsolatát, lehetőségei szerint törekszik elősegíteni sok-sok fiatal zenei műveltségének, kultúrájának fejlesztését is.

Menyhért Mariann

Tatabánya-Alsón

újból hallat magáról a Komarov brigád

Németh Gézával, Tatabánya-Alsó állomás Komarov brigádjának vezetőjével a forgalmi irodában beszéltem meg találkozót. Ott azonban mégsem találkozhattunk, mert a reggeli szolgálatkezdésre egy váltókezelő „elfelejtett” bejönni. Ilyenkor gyors átcsoportosításra van szükség. Németh Géza kiment a toronyba leváltani az éjszakás váltóőrt.

— A vasúton nagyon nehéz összehangolni a brigádmunkát — mondja. — Nappal szolgálattevő lettem volna, de most ki kellett jönnöm váltókezelőnek. A brigád tagjai különböző túrokban dolgoznak. Csak *Morovitz Jóska* kocsirendező van velünk. Az emberhiány gyakran áthúzza a terveinket. Huszonnégy órás szolgálat után pedig nehéz társadalmi munkát végezni.

A Komarov brigád tizenkét évvel ezelőtt alakult. Sokáig belső gondok bomlasztották a brigádszellemet. *Németh Gézát 1980-ban választották meg brigádvezetőnek.* Azóta a tizennégy tagú kollektíva eredményesen dolgozik. Tavaly már aranyjelvényt kaptak kiváló teljesítményükért. Gyakran végeznek társadalmi munkát.

— Rendszeresen részt veszünk a különböző önművelődési vetélkedőkön — folytatja a brigádvezető. — Felszabadulásunk negyvenedik évfordulója és a közelgő pártkongresszus tiszteletére mi is tettünk felajánlásokat. Többek között a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetését, a kocsitartózkodási idő csökkentését szorgalmazzuk. Az eddigi eredmények már biztatóak. 7,8 óráról 7,6 órára csökkent például az egy kocsira eső tartózkodási idő, és javult a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedése. Ez természetesen nemcsak nekünk köszönhető. Ha a menetirányító egy kész tehervonatra rögtön gépet ad, mi biztosítjuk, hogy a szerelvény egy órán belül elhagyja az állomást.

Gerecsei Zoltán

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

NÓGRÁD

A salgótarjáni MÁV épületfenntartó 13. sz. építésvezetőségén két szocialista brigád, a *Kossuth* és a *József Attila* ifjúsági brigád működik. A Kossuth brigád már nagyon hosszú múltra tekinthet vissza. Jó munkájukért több ízben elnyerték a bronz, ezüst, és arany fokozatú kitüntetést. Sőt kétszer egymás után a MÁV Kiváló Brigádja kitüntető címet is megkapták.

Mint *Telek László* építésvezető elmondotta, az utóbbi években mindkét brigád balesetmentesen teljesítette túl terveit.

A közelmúltban mindkét brigád Salgótarján város Tanácsa és a Hazafias Népfront városi bizottsága által oklevél kitüntetésben részesült, a településfejlesztést segítő társadalmi munkában elért kimagasló eredményükért. Az oklevél mellé felsőbb szervük pénzjutalmat is biztosított a brigádoknak.

VAS NÉPE

A szombathelyi körzeti üzemfőnökséghez tartozó szocialista brigádvezetők tanácskozásán értékelték a felszabadulás 40. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny eddigi tapasztalatait. *Müller László* körzeti üzemfőnök ismertette az elért eredményeket. Tavaly augusztus óta, amikor meghirdették a versenyt, 28 szocialista brigád 2433 óra társadalmi munkát végzett. Ennek során 176 személyszállító kocsi nagytisztítását végezték el, 220 teherkocsin pedig futójavítást végeztek.

Az elért eredmények alapján a szocialista brigádok között 50 ezer forint jutalmat osztottak ki. Az önköltség és az energiafelhasználás csökkentésével jelentős összegeket takarítottak meg. Javult a személyszállítás kulturáltsága.

A tanácskozáson a szocialista brigádvezetők további felajánlásokat tettek. Az újabb felajánlások szerint az irány és közvetlen tehervonatok átlagos terhelését 10 tonnával növelik, a vontatójárművek fajlagos üzemagyag-felhasználását és az önköltséget a tervhez viszonyítva egy százalékkal csökkentik. Több más gazdasági feladatra, kommunista műszakra és társadalmi munkára is kiterjed a vállalásuk.

LENINVÁROSI KRÓNIKA

A sikeres első félévi szállításokat követően közös tanácskozás keretében értékelték az eltelt időszak eredményeit, gondjait a Tiszai Vegyi Kombinát és a MÁV Miskolci Igazgatóságának vezetői.

— Az első hat hónapban teljesítettük, illetve túlteljesítettük szállítási célkitűzéseinket — mondotta a tanácskozás után *Szokolóczi László*, a raktározási és szállítási főosztály vezetője. — Többek között közel 57 ezer tonna műtrágyát, 15 ezer tonna polipropilént, 4600 tonna zománcfestéket, valamint 3971 tartálykocsiban olefintermékeket és ammóniát juttattunk el megrendelőinkhez. Ezek voltak a jelentősebb szállítások. Az elért eredmény a jó együttműködésnek köszönhető.

— Mi várható a második félévben?

— *Valamivel nehezebb lesz megoldani feladatainkat, de a MÁV-tól ígéretet kaptunk, hogy segítségünkre lesznek, kielégítik igényeinket.* Várhatóan problémák lesznek a konténerekhez szükséges pőrekocsi-ellátással.

— Milyen problémák kerültek még terítékre?

— A megbeszélésen szó volt arról is, hogy a TVK területén levő, a MÁV tulajdonát képező iparvágány állapota nem megfelelő. Felújítása időszerűvé vált. De foglalkoztunk a dolgozóinkat igen kellemetlenül érintő és ellenszenvet keltő, műszakváltásokra időzített tolatások megszüntetésével is. Ezt a problémát ugyan már többször szóvá tettük, az eredmény azonban sajnos csak átmeneti volt.

SOMOGYI NÉPLAP

A szentbalázsi *Tóth Mihály* gyermekkorától a vasútnál dolgozik. Most negyvenöt éves. Huszonegy esztendeje annak, hogy gépjárműlakatos tanulónak fölvették Szolnokon. 1960 óta mozdonyvezető. Akkoriban nősült, így került Somogyba.

— *Jártam szolgálatba, vittem az utasokat, ha vége volt a napnak, otthon a könyvek vártak.* Itt érettségiztem Kaposváron, aztán elvégeztem a marxista egyetemet és a szakosítót. Azt tartom, a politikai képzettség mellett elengedhetetlen a szakma mély ismerete: tavaly villamosmozdony-vezetői vizsgát tettem. A vasút villamosítási programja most már eléri a megyét is.

— Most milyen a vasutasélet?

— *A gőzösök világában nehezen éltünk, de őszintébbek voltak az emberi kapcsolatok.* Beszélgetésekből, könyvekből tudom azt is, hogy milyen rangja, becsülete volt a vasútnak. Mai társadalmi megítélésünk ellentmondásos, de azért túlzott panasznak nincs helye. Vezetőink azon vannak, hogy a vasút rangját visszaszerezzék, a keresetek közelítsenek a bányászokéhoz. Mi pedig becsületes vasutasszívvel igyekszünk szállítási feladatainkat megoldani.

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

Építkezők figyelmébe!

Akarja házát mielőbb új köntösben látni?

Használjon Terranova nemes- és hőszigetelő alapvakolatot!

Időt, pénzt takarít meg vele, mert jó hőszigetelő és külön színezni sem kell. Arról már nem is beszélve, hogy legalább 50 esztendeig ellenáll az időjárás viszontagságainak.

GYÁRTJA:
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója, az Országos Érc és Ásványbányák, pilisvörösvári üzeme.

KAPHATÓK:
a helyszínen és Budapesten a XIII. kerület, Meder u. 8. szám, a XV. kerület, Mezőhegyesi u. 7—15. szám alatt, ezenkívül az ország valamennyi megyeszékhelyi TÜZÉP-telepén.

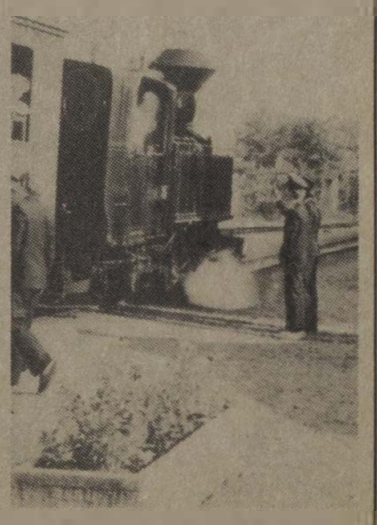
Nagycenk varázsa



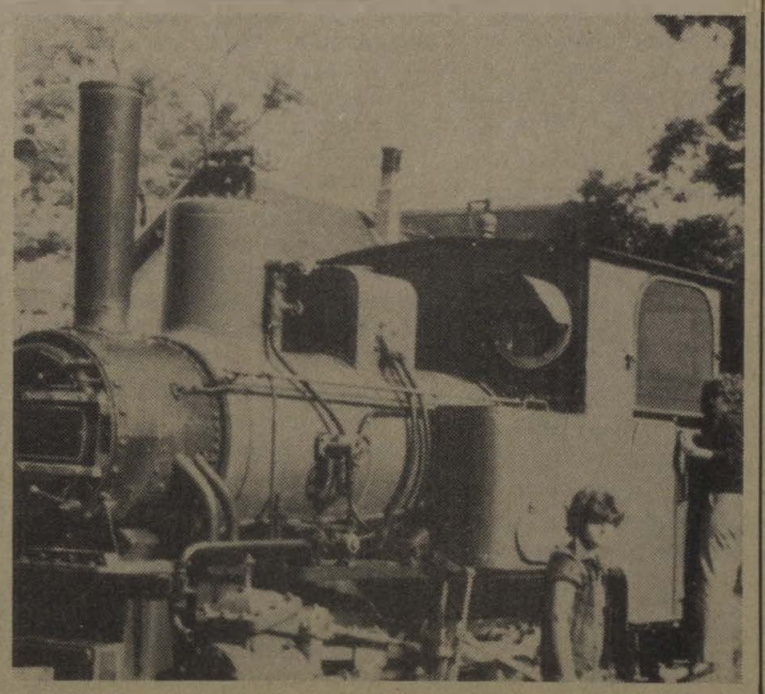
Nagycenk azok közé az idegenforgalmi nevezetességek közé tartozik, amelyeket szívesen keresnek fel a külföldi és a hazai turisták. A Széchenyi-kastélyban berendezett múzeum, a kisvasúti mozdonyokat és kocsikat magába foglaló szabadtéri múzeum és a működő kisvasút, amelyen Fertőboz állomásig és vissza lehet utazni, sok élményt, érdekességet kínál az odalátogatóknak. A vonaton és az állomáson úttörővasutasok teljesítenek szolgálatot a GYSEV-hez tartozó felnőtt személyzet irányítása mellett.

Képriportunk egy verőfényes őszi hétvégén készült. Ezen a szombat délelőttön osztrák és NSZK-beli turisták és középiskolás diákok élvezték a látnivalókat.

Visi Ferenc képriportja







Két igazgatóságon

Ünnepi megemlékezés a fegyveres erők napján

A szegedi igazgatóság MHSZ-klubjai szeptember 29-én Szegeden, a vasutas művelődési házban tartott ünnepségen emlékeztek meg a fegyveres erők napjáról. *Zákány István,* a vasúti pártbizottság titkára ünnepi beszédében méltatta a történelmi múltat, majd elismeréssel szólt a vasutasoknak arról a tevékenységéről, amelyet a honvédelmi, a polgárvédelmi munkában, továbbá az MHSZ-ben és a munkásőrségben kifejtenek.

Ezt követően *Tóth Imre* igazgatóhelyettes kitüntetéseket, jutalmakat adott át. A Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozatát kapta *Ádám József* (igazgatóság), bronz fokozatát *Harmath József* és *Tasi Gábor* (igazgatóság). A Honvédelmi Érdemérem 30 év után kitüntetést *Törökgyörgy Ernő* (Hódmezővásárhely), 20 év után *Udvari Sándor* (Békéscsaba), *dr. Simándi István* (igazgatóság), 15 év után *Gellért József* (igazgatóság), *Hazafi Márton* (Baja) és *Csüllög Bálint* (Vésztő). Vezérigazgatói dicséretben *Hegyközi Pál* (igazgatóság) részesült. Tizenegyen előléptetést, negyvenen pénzjutalmat vettek át.

Az ünnepség második részében a Szegedi Nemzeti Színház művészei és a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola II. sz. gyakorló általános iskolájának úttörői adtak színvonalas kultúrműsort.

A budapesti vasút-igazgatóságon szeptember 27-én ünnepélyes külsőségek között emlékeztek meg a fegyveres erők napjáról. *Móricz Dezső,* az igazgatósági honvédelmi klub titkárának megnyitó szavai után *Nagy Lajos* vasútigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. Elismeréssel szólt az igazgatóság tizenegyszeresen kitüntetett munkásőrszakaszáról, a honvédelmi klubról, amely nem kis munkával járul hozzá a fiatalok honvédelmi neveléséhez, a katonaéletre való felkészítéshez. Bizonyítják ezt a harcászati gyakorlatokon, lövészversenyeken elért eredmények, amelyekről az igazgatóságiak szinte minden alkalommal dobogós hellyel tértek haza.

Az ünnepi megemlékezés után *Vass János,* az MHSZ VIII. kerületi titkára, *Pady Géza,* az igazgatóság pb-titkára és *Nagy Lajos* igazgatóhelyettes a honvédelmi klubokban, a munkásőrségben [illegible] végzett aktivista kitüntetéseket, tárgy- és pénzjutalmakat adott át.

Egyebek között *Móricz Dezső, Kovács László, Zádrovits Vince, Mikulásik Ferenc* a Honvédelmi Érdemérem 10 éves fokozatát kapták. *Pady Gézát* a Közbiztonsági Érem arany fokozatával tüntették ki. A kitüntetést a Közlekedési Minisztériumban adták át.

Magyar atlétasiker a tokiói stadionban

Tokióban rendezték szeptember 14-én nyolc nemzet férfi-női atlétaválogatottjának csapatversenyét. A küzdelmekben a vendéglátókon kívül az Egyesült Államok, Nagy-Britannia, Olaszország, Szovjetunió, az NDK, Magyarország és Ázsia válogatottja vett részt.

A magyar válogatottal utazott Japánba *Szalai József,* a Szolnoki MÁV—MTE 400 méteres gátfutója is. A világ legjobb atlétáinak parádéját a tokiói stadionban rendezték. A 400 méteres gátfutásban a sérüléseiből nemrég felépült *Szalai József nagy küzdelemben szorult a második helyre a győztes amerikai Williams mögé.*



Gyöngyösi lövészek sikere az országos bajnokságon

A Magyar Sportlövő Szövetség szeptember 14—16 között Budapesten rendezte az idei országos bajnokságot. A legjobbak között szerepeltek a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem lövészklubjának puskásai is.

Az ifjúságiaknál a standard puska 60 lövéses fekvő számában *Rácz Györgyi* országos bajnok lett, 597 körös új országos csúccsal. *Tóth József* edző tanítványa a 3×20 lövéses összetettben 558 körrel negyedik lett. A férficsapat ezüstérmet szerzett. Tagjai: *Édes János, Molnár Sándor* és *Lenkei László.* Ez a csapat a légpuska 60 lövéses számában a hatodik helyet szerezte meg.

KORRÓZIÓVÉDELEM

Homokfúvó a rozsda ellen

A MÁV budapesti hídfenntartási főnökség szakemberei szeptember 27-én új, nagy teljesítményű, homokfúvó berendezést próbáltak ki a Déli összekötő vasúti Duna-hídon. A gépet a híd korrózióvédelmi munkálatainál használják.

Budai József, a főnökség vezetője elmondta, hogy a Déli összekötő vasúti hidat 1964-ben festették utoljára. Azóta az időjárás kikezdte a védőréteget. 1980-ban hozzákezdtek a híd elhasznált festékbevonatának eltávolításához, de a hagyományos eszközökkel eddig csak a felét voltak képesek eltávolítani. A homokfúvó berendezéssel a korábbinál feleannyi idő elég egységnyi festékréteg és a rozsda eltávolításához.

A Déli összekötő vasúti Duna-hídon csaknem 35 ezer négyzetméternyi felületet kell megtisztítani, illetve lefesteni.

(s)

Ha van lakásbiztosítás, az üvegkárért fizet az ÁB

Az elmúlt évben a lakásbiztosítások alapján 300 ezer üvegkárra 85 millió forintot fizetett ki az *Állami Biztosító.*

Közeledik a tél, a nyáron betört ajtó- és ablaküvegek hiánya lassan kezd kellemetlenné válni, hiszen az éjszakák már elég hűvösek.

— Mi a leggyorsabb megoldás, ha valaki üvegeztetni szeretne? — Erre kértünk választ a biztosítótól.

— A tájékoztatás szerint Budapesten az üvegkárok helyreállítását az Állami Biztosítóval kötött megállapodások alapján *négy szövetkezet végzi.* A károsultaknak a bejelentésre többféle lehetőségük is van: *felkereshetik személyesen az Állami Biztosító illetékes egységeit, vagy — és ez a gyorsabb — a biztosító által rendszeresített üvegkárjelentő lapon közvetlenül a szövetkezeteknek jelentik be a kárt.* A levelezőlapon fel kell tüntetni a betört üveg méretét, darabszámát, az ügyfél nevét, lakcímét és azt, hogy mikor tartózkodik otthon. Az említett szövetkezetek mellett kisiparosok is foglalkoznak üvegezéssel. Ha a károsultak kisiparosokkal végeztetik el a kitört üvegek pótlását, a kiállított számla alapján fizet az Állami Biztosító.

ROKKANT MOZDONYVEZETŐ

Megtalálta az élet értelmét

Építkezik egy rokkant, nyugdíjas vasutas. Ha nem tudnám, észre sem venném, hogy az egyik lábát térden alul amputálták. Ötvenöt százalékos rokkant lett, ma már nyugdíjas.

— Miért építkezik? — kérdeztem tőle családi házában, Szombathelyen.

— Közművesítik az utcánkat. Csatornahálózat is lesz. Gondoltuk, egyúttal építünk még egy szobát és mellékhelyiséget. Én úgyis ráérek itt tennivenni . . .

Szele Lajos nyugdíjas mozdonyvezető rövid időre abbahagyja a munkáját. Életéről beszélgetünk.

— 1926-ban születtem. Géplakatosnak tanultam. 1953-tól dolgoztam a vasúton. Tapolcán kezdtem. Egy évvel később mozdonyvezető-gyakornok lettem. 1955-től vezettem gőzösöket. a dízelvezetői vizsgát 1968-ban tettem le. Időközben áthelyeztek Szombathelyre.

— Hogyan szenvedett balesetet?

— Celldömölkön készülődtem, hogy egy M62-sel Ferencvárosba megyek. 1969. augusztus 19-ét mutatott a naptár. *Tolatás közben egy vagonból kiálló vasdarab a szerelvény alá rántott, és vonszolt vagy 150 métert . . .*

— Pontosan emlékezik mindenre?

— Igen. Nem veszítettem el az eszméletemet. Talán ennek — no meg a vasutasedzettségemnek, találékonyságomnak — köszönhettem, hogy tudtam segíteni magamon. *Látva a megroncsolt lábamat, a zsebemben levő gyapottal magam kötöttem el az ereimet.*

Nehéz napok, évek következtek Szele Lajos életében. *Kiderült, hogy a lábát térden alul amputálni kell.* Mellette állt felesége, a baleseti sebészet akkori főorvosa is biztatta. Igaz, ő sem hagyta el magát. 55 százalékos rokkantként újra munkára jelentkezett . . .

— Hova ment?

— Hát a vasúthoz. Előbb kompresszorkezelő és újítólakatos voltam a vontatásnál. Sajnos a kompresszorház zöreje, az álló munka újból betegállományba kényszerített. Gyógyulásom után az anyaggazdálkodásra kerültem és fizető lettem a főnökségen.

Szele Lajost itt a *November 7.* szocialista brigád vezetőjének választották. Kilenctagú kis kollektívájával egy arany-, két ezüst- és öt bronzérmet szerzett. Később pénztáros lett a mozgássérültek Vas megyei egyesületében.

— 1975-ben Szombathelyen az utcán szólított meg egy rokkant, *Solymos Endre,* aki ma a Mozgássérültek Vas megyei Vasakarat Sportklubjának az elnöke — folytatja. — Akkori klubjukba hívott. Igent mondtam a hívó szóra. Az 1977. április 1-én alakult *Mozgássérültek Országos Ellenőrző Bizottságának* a tagjává választották. Így a helyi gazdasági és pénzügyek intézése már összeférhetetlen jelenlegi funkciójával. Az országos vezetőség és ellenőrzési bizottság egyetlen vasutastagja Szele Lajos.

— Ott mivel foglalkozik?

— Évente két alkalommal van Budapesten értekezletünk. Ezeken gazdasági és pénzügyi kérdésekkel foglalkozunk. Két-három havonta más-más megyében tartok ellenőrzéseket az egyesületeknél.



— Sok vasutas van az egyesületben?

— *Itt, Vas megyében a 300 mozgássérült között 12 vasutas van.*

Szele Lajost balesete lelkileg is megviselte. Hite és munkakedve újra talpra állította. Felépülése után dolgozott és sportolt. Nyert díjakat a mozgássérültek nemzetközi autós ügyességi versenyén Pozsonyban és Szombathelyen. Részt vett a nemzetközi mozgássérültek találkozóján Grazban. Balesete után munkahelyén 1977-ben kiváló dolgozó lett. A Hazafias Népfront 1982-ben Érdemes Társadalmi Munkás, 1983-ban Kiváló Társadalmi Munkás kitüntetést adományozott részére.

Sz. Jakab István

HÍREK

— **Előadás.** Diavetítéssel egybekötött előadást tartott a közelmúltban Lovas Gyula, a GYSEV igazgatóság üzemtörténésze Hatvan állomás tanácstermében, A magyar vasút a II. világháború időszakában, címmel. Az érdekes előadáson több szocialista brigád vett részt.

— **Nyugdíjasok a cukorgyárban.** Szeptember 9-én a szolnoki cukorgyár is megkezdte a termelést. Több mint száz vasutas nyugdíjas segíti a gyár munkáját a különböző munkaterületeken. Az érkező répavonatok átvételét is nyugdíjasok végzik. Mérlegelő raktárnok, segédraktárnok és fuvardíjszámfejtő munkakörökben tevékenykednek.

— **Kirándulás.** Aktivistáit vitte kirándulni szeptember 21-én a celldömölki vasutasok nyugdíjas csoportjának vezetősége. A 45 tisztségviselő és családtagja megtekintette többek között, a Herendi Porcelángyár múzeumát, és a honvédség várpalotai tüzérségi kiállítását.

— **Szállítási ankét.** A mátészalkai körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban szállítási ankétot rendeztek, amelyen részt vett a tizennégy legnagyobb fuvaroztató vállalat, üzemvezetője is. Puskás István üzemfőnökhelyettes adott tájékoztatást a szállítási tervekről, a gondokról, majd a résztvevők az őszi forgalomban való együttműködés lehetőségeiről beszéltek.

— **Törzsparancsnokok továbbképzése.** A MÁV Vezérigazgatóság katonai szakosztálya továbbképzést szervezett Szombathelyen a budapesti igazgatóság területén dolgozó polgári védelmi törzsparancsnokok részére. A háromnapos elméleti továbbképzőn katonapolitikával, pénzügyi tervezéssel és a dolgozók kiképzésével kapcsolatos legfontosabb teendőkkel foglalkoztak.

— **KTE konferencia.** A Közlekedéstudományi Egyesület járműjavítási szakcsoportja szeptember 26-án konferenciát rendezett a debreceni járműjavítóban. A téma a forgóvázak javításának technológiája volt. Az ország tizenkét szolgálati helyéről érkezett szakemberek az üzemben megtekintették a forgóvázak javítását, szerelését.

— **Társadalmi munka.** Mátészalka állomás forgalmi KISZ-alapszervezetének tagjai a közelmúltban elvállalták a helyi IV-es számú általános iskola kerítésének a festését. A több száz méter hosszú vaskerítést egy kisiparos 70 ezer forintért festette volna le.

— **Tanácskozás.** A miskolci területi szakszervezeti bizottság művelődési bizottsága a közelmúltban kihelyezett ülést tartott Hatvanban, amelyen Kovács Kálmán körzeti üzemfőnök adott tájékoztatást arról, hogyan foglalkoznak a pályakezdő fiatalokkal a körzetben. Kiemelte többek között a szocialista brigádok önzetlen segítségét, valamint az iskolákkal, szakmunkásképző intézetekkel való gyümölcsöző kapcsolatot. Megemlítette azt is, hogy az üzemfőnökség területén 640 vasutas nem végezte el az általános iskolát.

— **Több kocsi a forgalomnak.** A miskolci járműjavítóban az év elejétől szeptember 1-ig terven felül 27 kéttengelyes és 35 forgóvázas teherkocsit javítottak ki és adtak át a forgalomnak. A negyedik negyedévben előreláthatóan több mint ezer vagont javítanak majd ki a kollektívák.

LAKÁSCSERE

Elcserélnék kisvárdai két és fél szobás, 64 négyzetméteres, komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakást budapesti kétszobásra. Kétszáz négyszögöl víkendtelket is adhatok. Telefon: 423-892 egész nap.

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

Elcserélném Budapest XI. ker., Kelenföldi u. 20-28. I. emeleti, kétszobás összkomfortos, utcai, gázfűtéses, 54 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos út 102. X. 63. alatt levő 1 plusz két félszobás, összkomfortos MÁV-bérlakást: egy garzon és egy 1,5 szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi lakás is lehet. Minden megoldás érdekel. Szabó Béláné.

Elcserélném két szoba plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat két- vagy háromszobás tanácsi bérlakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Telefon: 133-155, este 18 óra után.

Elcserélném százhalombattai kétszobás, összkomfortos, első emeleti lakásomat budapesti kétszobás, komfortos vagy összkomfortosra. Cím: Kőrösi Ferenc, 2440 Százhalombatta, Tóth L. u. 6. I. 4.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő VIII. házban földszinti, 96 négyzetméteres kétszobás, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti 1-3 szobás személyi tulajdonú vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon 11 és 13 óra között a 340-495 számon. Levélcím: Vas Nándorné 1081 Budapest, Rákóczi út 73. II. 2/a

Elcserélném Szegeden, játszótér mellett levő felújított, kétszobás, komfortos, 62 négyzetméteres, második emeleti MÁV-bérlakásomat budapesti vagy környéki hasonló szövetkezeti, tanácsi vagy kertes MÁV-bérlakásra. Balogh Sándor, Szeged, Oldal u. 2. sz. II. 2.

Elcserélnék debreceni 2,5 szobás, 126 négyzetméteres, kertes, gázfűtéses, nagy pincés, MÁV-szolgálati lakást budapesti 2,5 szobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Garázst is adhatok. Érdeklődni a 06-52-20841 telefonszámon 19 óra után. Rezes.

Elcserélnénk budapesti két és fél szobás, I. emeleti, utcai, napos, gázfűtésű, 60 négyzetméteres, kertes házban levő MÁV-bérlakásunkat hasonló adottságú, nagyméretű, külön bejáratú, legalább négyszobás bérlakásra, MÁV-dolgozóval. (Szétköltözőknek még adhatunk 30 négyzetméteres, nem lakótelepi, modern örökgarzont a Nagyvárad térnél.) Érdeklődni a 350-085-ös telefonszámon.

Elcserélnénk Budapesten különálló, családi ház jellegű, két-másfél szobás, kertes, telefonos MÁV-szolgálati lakást, amely négyszobássá alakítható, területe 110 négyzetméter. Kérünk egyszobás, komfortos, és egyszobás garzon, tanácsi, telefonos, budapesti lakást. Minden megoldás érdekel. Horváth B. Budapest, Pf. 32. 1387.

Lövészverseny a Honvédelmi Kupáért

A fegyveres erők napja alkalmából Hatvanban, a vasutaslőtéren rendezték a Honvédelmi Kupa lövészverseny városi döntőjét, amelyen Lőrinci, a hatvani 213-as Szakmunkásképző Intézet, valamint a helyi MÁV-lövészklub csapatai vettek részt.

A csapatversenyt a vasutasok nyerték.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó.
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—4982 Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1984. OKTÓBER 25.

Tanácskoztak a MÁV és szakszervezetünk vezetői

A vasutas-szakszervezet titkársága és a MÁV Vezérigazgatóság vezetői október 10-én, Koszorus Ferenc főtitkár és dr. Bajusz Rezső vezérigazgató elnökletével együttes értekezletet tartottak.

A résztvevők áttekintették többek között az együttműködés eredményeit, a kapcsolat erősítésének további lehetőségeit, valamint a vasutasok élet- és munkakörülményeivel, a munkaerőhelyzettel, a szociálpolitikával és az üzemviteli munkával kapcsolatos aktuális kérdésekkel foglalkoztak.

BARÁTI TALÁLKOZÓ UNGVÁRON

Húszéves Csap és Záhony határforgalmi versenye

Jubileumi ünnepségen vették számba az eredményeket

A csapi és a záhonyi vasutasok között húsz évvel ezelőtt kezdődött a *nemzetközi szocialista munkaverseny.* Ebből az alkalomból jubileumi ünnepséget tartottak október 5-én *Ungvárott* a járási művelődési házban.

A találkozón részt vettek a lvovi vasutak ungvári aligazgatóságának, valamint a záhonyi üzemigazgatóság gazdasági és társadalmi vezetői, élenjáró dolgozói. Megjelent az ünnepségen és az elnökségben foglalt helyet *Szemők Béla,* a MÁV vezérigazgató-helyettese és *Kajcsa József,* a vasutas-szakszervezet alelnöke is.

Az ünnepség jó alkalmat teremtett a két ország közötti baráti kapcsolatok ápolására, a munkaverseny megerősítésére. Ezt hangsúlyozta egyebek között ünnepi beszédében *Grigorenko Nyikolaj Ivanovics,* a Szovjet Vasútügyi Minisztérium forgalmi főigazgató-helyettese. Méltatta a húsz esztendő alatt elért eredményeket, és rámutatott arra, hogy *a határtérségben a magyar és a szovjet vasutasok nagy erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy a két ország között gyors, pontos, zavartalan legyen a vasúti forgalom, az áruszállítás.*

A magyar közlekedési miniszter megbízásából, a MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Szemők Béla vezérigazgató-helyettes köszöntötte az ünnepség résztvevőit, a lvovi vasútigazgatóság és az uzsgorodi aligazgatóság gazdasági és társadalmi vezetőit.

Beszédében hangsúlyozta, hogy a szovjet és a magyar nép barátsága már több évtizedes történelmi múltra tekint vissza. A felszabadulás után *évről évre fejlődött a szovjet—magyar vasúti forgalom, amely minden időszakban tükrözte a két nép közötti szoros együttműködést, az árucsere mértékét.* A határkörzetek vezetői, vasutasai mindig keresték annak a lehetőségét, hogy a meglévő kapacitást hogyan lehetne jobban kihasználni, egymás munkáját jobban segíteni. *Húsz évvel ezelőtt így született meg a nemzetközi szocialista munkaverseny-megállapodás Csap és Záhony határállomások dolgozói között.*

— A két évtized alatt bebizonyosodott — folytatta a vezérigazgató-helyettes —, hogy közös összefogással milyen jelentős munkasikereket lehet elérni. Záhony és körzete napjainkra fejlett vasúti nagyüzem lett,



Az ungvári aligazgatóság és a záhonyi üzemigazgatóság vezetői kölcsönösen gratulálnak egymásnak a munkaversenyben elért eredményekért

(Darvai Béláné felvétele)

amely képes a növekvő szállítási igényeket is kielégíteni.

— *A szocialista munkaverseny-mozgalom nagy erő. Ma már a záhonyi üzemigazgatóság teljes kollektívája, több mint hatezer vasutas küzd az uzsgorodi aligazgatóság csapi körzetének dolgozóival együtt a jobb szállítási eredményekért.* A magyar nép számára a jövő esztendő jelentős társadalmi és politikai események éve lesz. *Április 4-én ünnepeljük majd felszabadulásunk 40. évfordulóját, és az év első felében kerül sor pártunk XIII. kongresszusára. Ezekre az eseményekre a vasutasok munkaverseny-felajánlásokkal készülnek. Az internacionalizmus szép példája, hogy a záhonyi vasutasokkal közösen a csapi vasutasok is újabb munkaverseny-vállalást tettek, amelynek célja elsősorban az őszi szállítások sikeres lebonyolítása. Az egymás segítése érdekében eddig tett erőfeszítések és eredmények bizonyítják az együttműködés sikerét, gazdasági és politikai tartalmát.*

Az ünnepségen magyar és szovjet vasutasok, kétkezi munkások is emlékeztek a húsz év alatt történt eseményekre, sikerekre, a baráti kapcsolatokra. A munkaversenyben élenjáró vasutasoknak a szovjet és a magyar kitüntetéseket *Grigorenko Nyikolaj Ivanovics és Szemők Béla adta át.*

Az ünnepség résztvevői megtekintették a művelődési házban az ebből az alkalomból rendezett *kiállítást* is, ahol fotókon mutatták be a záhonyi és a csapi vasutasok jól szervezett munkáját. A dokumentum értékű fotókon nyomon követhető az átrakó pályaudvarok korszerűsödése, és felvillantak a közös rendezvények meghitt pillanatai is. A kiállítóteremben több szovjet és magyar vasutas ismerősként, barátként rázott kezet.

A határforgalmi munkaverseny élenjárói és a vendégek tiszteletére kultúrműsort rendeztek, amelyen nagy sikerrel lépett fel a *Bocskai néptánc-együttes* és a záhonyi vasutasok művelődési házának *citerazenekara* is.

K. S.

Az elnökség napirendjén

Az egészségügyi ellátás helyzete

Szakszervezetünk elnöksége október 11-én ülést tartott. A testület elsőnek a vasútegészségügyi ellátás helyzetének értékeléséről, az egészségügyi szolgálat munkájának hatásáról készült előterjesztést vitatta meg. Ritkán fordul elő, hogy az előterjesztőt a kérdések özönével árasztják el az elnökség tagjai. Ezúttal így történt. *Tari Endre,* a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője alig győzte a jegyzetelést, s bizony több mint egy órába telt, amíg a kérdésekre megválaszolt.

Mi váltotta ki ezt a szokatlanul nagy érdeklődést? Mindenekelőtt a táppénzes helyzet alakulása, az alkalmasságot eldöntő orvosi vizsgálatok és a foglalkozási ártalmak kategóriájába tartozó, elsősorban szív-, keringési, mozgásszervi, ideg- és emésztőrendszeri krónikus betegségek gyakorisága.

Mint az az előterjesztésből is kitűnik, *a vasutasok 24,7 százaléka, 36 368 dolgozó áll krónikus betegségek miatt folyamatos orvosi kezelés alatt.* Ha a megbetegedések arányát vizsgáljuk, a statisztika szerint 1972—83-ig a vasútnál 0,3, míg országosan 0,4 százalékkal nőtt a táppénzes állomány.

Mondani sem kell, erre az előterjesztés is utal, hogy a táppénzes helyzet alakulása nemcsak a számszerű növekedés miatt, hanem mint munkaerőt befolyásoló tényező, önmagában is nagy feladatot ró a vasút-egészségügyi szolgálatra.

Mint ismeretes, a táppénzes helyzet realitása érdekében, a vasút-egészségügyi szolgálatnál, *kizárólag a vasútüzem-orvos vehet táppénzbe,* ugyanakkor szakmai, felülbírálati segítséget biztosítottak részére munkája végzéséhez. Ezt egyrészt a területi egészségügyi központok főorvosai útján, másrészt — országosan — egy-egy szakma irányításáért felelős kórházi osztályvezető főorvosok, úgynevezett szakfőorvosok segítségével látják el. A táppénzes felülvizsgálati rendszer ugyancsak tükrözi a szakmai és felügyeleti egységet. miután a „táppénzes felülvizsgálatokon" bevezették a szakorvosok jelenlétét. Táppénzes felülvizsgálat előre meghatározott időpontban, de váratlanul is történik. *A táppénzes állományban tartó üzemorvosnak lehetősége van betegét a lakásán is meglátogatni.*

A táppénzes helyzet alakulását az egészségügyi igazgatóságon is folyamatosan értékelik és ha szükséges, intézkednek. Ilyen intézkedés volt többek között, hogy a rendelőintézetekben soron kívüli vizsgálatot biztosítanak a zöld lappal ellátott táppénzes állományban levő betegek számára, de az is, hogy bizonyos esetekben az üzemorvos, meghatározott idő eltelte után, függetlenül a beteg állapotától, köteles — felülvizsgálat céljából — szakorvosi vizsgálatra is küldeni a beteget.

Az elnökség az előterjesztést elfogadta. Ugyancsak elfogadta a vasutas szakszervezeti szervek társadalombiztosítási és egészségügyi feladataira, hatáskörére készült javaslatot, az MSZMP KB 1983. október 12-i állásfoglalása feldolgozásáról, a végrehajtás kezdeti tapasztalatairól, továbbá a könyvtárak anyagi támogatásának tapasztalatairól készült jelentést.

A TRANZITFORGALOM GYORSÍTÁSÁT SZOLGÁLJA

Ünnepélyesen megnyitották Murakeresztúron a magyar—jugoszláv közös határállomást

Ünnepélyes külsőségek között nyitották meg október 12-én Murakeresztúron a *magyar—jugoszláv* közös határállomást. *Halmay Árpád,* a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára üdvözölte a külföldi és hazai vendégeket, a megyék és a városok gazdasági, politikai, társadalmi vezetőit. A MÁV Vezérigazgatóságot *Egri István,* az üzemviteli szakosztály vezetője képviselte.

Zámbó Tibor körzeti üzemfőnök jelentésében emlékeztetett arra, hogy a *magyar—jugoszláv közlekedési és hírközlési albizottság* XV. ülésén hozott határozata alapján létesült a közös határállomás, amelynek

beruházási költsége több mint 232 millió forint volt.

A munkálatok keretében a korábbi, kétvágányos, korszerűtlen személyvonati vágánycsoport helyett közel tíz kilométer hosszúságban kilencet építettek, 54 kg-os felépítmény alkalmazásával. Két emelt peronos személyvonati vágány van, hét pedig a belföldi és nemzetközi teherforgalom lebonyolítására szolgál.

Elkészült a magyar és jugoszláv vasúti és hatósági szervek elhelyezését biztosító felvételi épület a szükséges hírközlési kapcsolatokkal.

A szociális épületben étterem és több vendégszoba található.

A pécsi vasútigazgatóság vezetője, *Fényes József* ünnepi beszédében megemlítette, hogy a vasutasok eleget tettek az államközi szerződés előírásainak, biztosították a szállítás egyik minőségi mutatójának, a gyors fuvarozás technikai és üzemeltetési lehetőségét.

A kontinens áruforgalmában jelentős helyet foglal el Murakeresztúr,

hiszen az itt kilépő küldemények döntő többsége a jugoszláv tengeri kikötőkbe, Olaszországba vagy azon túli területre irányul. Az ide érkező áruk nagy hányada mindkét vasút számára tranzitforgalmat jelent, amely a bevételek szempontjából nem jelentéktelen.

Ismeretes, hogy a magyar közlekedés devizaszerző és -kímélő tevékenységének bruttó összege évenként megközelíti a húszmilliárd forintot, amelyből a vasút részaránya a legjelentősebb. Ehhez az eredményhez alapvetően hozzájárulnak a határállomások, különösen a tranzitforgalom gördülékeny bonyolításával.

Érdekeink azonosak a jugoszláv vasutakkal,

és ez is biztosítéka a közös munkavégzés minőségének. Eddig a magyar—jugoszláv vasutasbarátságot a határt áthidaló sínek jelképezték, a jövő kapcsolata várhatóan közvetlenebb lesz. A beruházás megvalósításában fontos szerepet töltött be az Országos Tervhivatal, a Közlekedési Minisztérium és a Pénzügyminisztérium, valamint az Állami Fejlesztési Bank.



Zámbó Tibor üzemfőnök jelentést tesz Fényes József vasútigazgatónak

Nem közömbös, hogy a 232 millió forint mennyi idő alatt térül meg. Feladatunk, hogy a határállomás kapacitását a lehetőségekhez mérten maximálisan kihasználjuk.

A közös üzem lebonyolításáért a helyi vasutasok lesznek felelősek, akik munkájukkal az állomás vezetőjének tartoznak felelősséggel. Fényes József vasútigazgató a közös üzemeltetésre *Börczi Jenő* állomásfőnöknek ezekkel a gondolatokkal adta meg az engedélyt.

A zágrábi vasútigazgatóság ügyvezető bizottságának elnöke, *Ivan Novacic* beszédében szólt arról, hogy a közös határállomás létesítésével hosszú út fejeződött be. *A munkálatokat a MÁV kezdeményezte* — jegyezte meg, nagyra értékelve a Magyar Népköztársaság erőfeszítéseit. Megemlítette azt is, hogy a forgalom intenzitását nagymértékben emelheti a még csak előkészületi stádiumban levő *szabadkai közös határállomás* üzembe helyezése.

Murakeresztúr a vasúttörténelemben is előkelő helyet foglal el. A Nagykanizsával összekötő vonalát 1860. április 24-én létesítette a *Déli Vasút.* A közel ötnegyed százados múlt kötelezi Murakeresztúrt, hogy feladatait a vasúti érdekek messzemenő figyelembevételével lássa el a jövőben is.

H. K.

Vendégek Szíriából

A Szíriai Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének kéttagú delegációja tett látogatást hazánkban. szakszervezetünk vendégeként. *Omar Zarzuri* és *Ahmed Hasszun* szakszervezeti aktivisták tíznapos. magyarországi tartózkodásuk során látogatást tettek a gárdonyi és a balatonkenesei oktatási központban. a budapesti területi szakszervezeti bizottságnál. a székesfehérvári járműjavító üzemben és a miskolci körzeti üzemfőnökségnél.

A program során a delegáció találkozott *Koszorús Ferenc* főtitkárral és *Tolnai Ildikó* titkárral.



A delegáció tagjai szakszervezetünk központjában (Skoda László felvétele)

JUBILEUMI VETÉLKEDŐ

Baráti szövetségben

A Magyar—Szovjet Baráti Társaság kezdeményezésére. hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére *Baráti szövetségben* címmel országos vetélkedősorozat indult. A nagyszabású szellemi versenyre neveztek a budapesti vasútigazgatóság szocialista brigádjai is.

Október 4-én rendezték az első fordulót. A zsűri tagja volt többek között *Vasziljev Valerij Nyikolájevics,* a Szovjet Kultúra és Tudomány Házának igazgatóhelyettese. A kilenc csoport huszonhét versenyzőjének öt témakörben 37 kérdésre kellett válaszolnia. A többnyire fiatal versenyzők alapos felkészülésről tettek tanúbizonyságot.

A győztes a kereskedelmi és szállítási osztály Zalka Máté szocialista brigádjának csapata lett. Jutalmul 1500 Ft-ot kaptak. A második helyen a közgazdasági osztály *Landler Jenő* brigádja végzett, a harmadik helyezett pedig a VBO *Tyereskova* brigádja lett. Ők 1200, illetve 900 forintot és könyvjutalmat kaptak.

A decemberben sorra kerülő, VIII. kerületi vetélkedőn az első helyezett Zalka Máté brigád tagjai — *dr. Szilárd Ferenc, Bayer Judit és Rózsai Györgyné* — vesznek részt.

VETÉLKEDŐ SZEGEDEN

A szegedi vasutas MSZBT-tagcsoport október 1-én Szegeden. a vasutas művelődési házban rendezte meg vetélkedőjét 13 brigád részvételével. A 3—3 tagú brigádok jó felkészülésről adtak tanúbizonyságot. A több órás versengésből végül is az igazgatóság közgazdasági osztályán működő Gera Sándor szocialista brigád tagjai *(Hegyközi Pál, Balog József* és *Futó Géza)* kerültek ki győztesen. Ők képviselik majd a szegedi vasutasokat a megyei döntőben. Második helyen végzett az üzemfőnökség *Hunyadi* (vontatási) és *Petőfi Sándor* (Kiskundorozsma állomás) brigádja. míg harmadik lett a *Gagarin* (Szeged—Rókus állomás) szocialista brigád. A helyezettek pénzjutalomban részesültek.

(gellért)

Találkozó Kecskeméten

Szinte hagyomány már. hogy a vasutas-szakszervezet szegedi nyugdíjascsoportja az ősz elején minden évben más-más helyre hívja meg baráti találkozóra a bizalmiakat. Ezúttal Kecskeméten. Kodály városában került sor a találkozóra, amelyre a Duna—Tisza közéről és a Tiszántúlról több mint ötvenen érkeztek.

Délelőtt megtekintették a hírös város nevezetességeit. Elsőként Kodály emlékének adóztak. Büszkeség töltheti el a vasutasokat. hogy a világ egyik legnagyobb zenetudósa vasutas szülők gyermeke. s akinek emléktábláján. az „indóház" falán mindig friss virág látható. A vendégek megcsodálták a városi tanács dísztermében Székely Bertalan *Vérszerződés* című festményét. majd a 121 éves evangélikus templomot. melyet Ybl Miklós tervezett. Délután a Tőserdőbe látogattak el a találkozó résztvevői. és a Kiskunsági Nemzeti Park természeti szépségeit is megcsodálták.

Ez a találkozó tovább erősítette a szakszervezeti tisztségviselők kapcsolatát.

Bálint

Mihail Taratkovics:

Háború a síneken

A szerző a filozófiai tudományok doktora, a Belorusz Kommunista Párt Központi Bizottsága mellett működő pártfőiskola professzora. A Nagy Honvédő Háború idején egyike volt az egész Belorussziát átfogó partizánmozgalom résztvevőinek.

Valahányszor az elmúlt háborúról esik szó, emlékezetem akarva-akaratlanul 1943. augusztus 3-ról 4-ére virradó éjszakáját idézi fel. Partizánegységünk Vlagyimir Lobanek, a Szovjetunió Hőse parancsnoksága alatt a többi egységekkel együtt áttörést hajtott végre a Polock-Molodecsno vasútvonal irányába. A sötétség leple alatt észrevétlenül haladtunk át az ellenséges helyőrségek között, és hajnalra elfoglaltuk kijelölt állásainkat. Robbanóanyagot helyeztünk a sínek alá. majd vezényszóra működésbe hoztuk a gyújtózsinórokat. Néhány másodperc múlva több száz robbanás rázta meg a környéket.

Így kezdődött a Nagy Honvédő Háború történetének legnagyobb szabású partizán hadművelete. az ellenséges közlekedési vonalak megbénítása céljából. Az akciót „sínháborúnak" neveztük. Két óra leforgása alatt Belorusszia vasúthálózatát 26 ezer helyen robbantottuk fel. augusztus végére pedig ez a szám elérte a 121 ezret. A Bobrujszk-Sztaruski. a Zslobin-Kalinkovicsi és a Timkovicsi-Oszipovicsi vasútvonalak teljesen megbénultak. Jellemző. hogy Polock és Molodecsno között a robbantások után a fasiszták 15 napig nem tudták helyreállítani a forgalmat.

A belorusz partizánok a „sínháborút" megelőző három hónapban is 1658 szerelvényt siklattak ki. A Minszk-Orsa, a Polock-Dvinszk és a Polock-Vityebszk vasútvonalakon 1943 júliusában a vasút átbocsátóképessége — 1942 júliusához hasonlítva — csupán 16 százalékos volt.

Az ellenség hátországában tevékenykedő partizánok segítése érdekében a Belorusz Kommunista Párt Központi Bizottsága képviselőket és szakképzett aknászokat küldött a helyszínre, akik rövid idő alatt megtanították a partizánokat a vasúti aknák alkalmazására. Az első tömeges akció következtében augusztus 3-a és 15-e között Belorusszia csaknem valamennyi fontos vasútvonala megbénult. Ez az akció. amelyet a leningrádi, a kalinyini. a szmolenszki és az orlovi partizánokkal közösen 750 kilométeres mélységben hajtottunk végre, nagymértékben lassította az ellenség szállításait. A kurszki csata legforróbb napjaiban 836 ellenséges szerelvényt siklattunk ki. 184 vasúti hidat és 556 közúti hidat robbantottunk fel.

A legfelsőbb fasiszta hadvezetés azt követelte. hogy minden lehetséges módon akadályozzák meg a partizánok tevékenységét. A vasútvonalak mentén megerősítették a helyőrségeket. betonerődöket építettek. az erdőkben csapdákat létesítettek. a vasútvonalak nyílt szakaszát aknamezőkkel és szögesdrótakadályokkal védték. De minden hiába . . .

A „sínháború", amely együtt járt a szovjet hadsereg győzelmes előrenyomulásával. hazafias lelkesedést váltott ki a helyi lakosok között. Csupán 1943 augusztusában 17 600-an csatlakoztak a partizán mozgalomhoz.

A „sínháború" második szakaszának előkészítése 1943 szeptemberében kezdődött. A frontnak nyújtott segítség erre az időre még jelentősebbé vált: a harcok színtere Belorussziába tevődött át. Ez alkalommal a partizánoknak meg kellett akadályozniuk az ellenséges szállításokat Gomel. Mogiljovszk és Vityebszk irányában. ezenkívül segíteniük kellett a támadó szovjet csapatoknak a köztársaság felszabadításában.

Az akció második szakasza 1943. szeptember 25-étől november 1-ig tartott. A hitleristák kemény ellenállást tanúsítottak. A küzdelembe bevetették reguláris egységeiket is. A nép bosszúállói azonban ennek ellenére teljesítették feladatukat. Így például a „Szovjet Belorussziáért" partizán dandár a vityebszki területen egyetlen éjszaka 2543 helyen robbantotta fel a síneket.

A sínek robbantásában. az utak és földutak elfoglalásában a partizánokkal együtt harcolt a lakosság is. Az ellenség hátországában folyó küzdelem *össznépi jellegű volt.* A fasiszta hadvezetés jelentéseiben elismerte. hogy „a központi hadseregcsoport szétzúzásához hozzájárult 240 ezer belorussziai partizán tevékenysége is. akik június 19-éről 20-ára virradó éjjel 10 500 helyen robbantották fel a síneket. ezzel lényegében megbénították a közlekedési rendszert".

A sínháború a belorusz partizánmozgalom történetének nagyszerű fejezete. Az ellenséges közlekedési rendszerre mért tömeges csapásoknak nagy hadászati jelentősége volt.

NEMZETKÖZI SZEMLE

Jubiláló szakszervezeti szövetségek

Akcióegységben a békéért 107 ország 218 millió dolgozója

Ebben az évben több nemzetközi szakszervezeti szövetség ünnepli megalakulásának 35. évfordulóját. Jelentős eseménye ez a *szakszervezeti akcióegység* fejlődésének. a dolgozók és szakszervezeteik szakmai és ágazati szintű. egyre szélesebb körű szolidaritásának.

A mintegy 190 szakmai és ágazati szövetség 1949-ben határozta el. hogy *nemzetközi szakszervezeti szövetségekbe* tömörül. Ma már 107 országban 900 tagszervezet működik és ezek több mint 218 millió tagot számlálnak.

A munkanélküliség ellen

A korábban megalakult nemzetközi szakmai titkárságoktól eltérően a nemzetközi szakszervezeti szövetségek mindig a dolgozók jogai egyetemességének az elvét védték. Éppen úgy. mint az SZVSZ. a nemzetközi szövetségek is *a fejlett tőkés, a fejlődő és a szocialista országok dolgozóit, azok szakszervezeteit egyesítik soraikban.*

A közös elvek. mind a mai napig. egyértelműen tükröződtek a nemzetközi szakszervezeti szövetségek által szervezett *konferenciákon.* Az is megállapítható. hogy a konferenciák a nemzetközi párbeszéd igazi fórumaivá váltak a különböző iparágakhoz és szakmákhoz tartozó dolgozók. illetve szakszervezetek között. függetlenül szervezeti hovatartozásuktól és orientációjuktól.

A nemzetközi szövetségek taglétszámának. befolyásának és tevékenységének fejlődése annak az igénynek felel meg. hogy a dolgozók tömegei szervezetten lépjenek fel a transznacionális társaságok globalis stratégiája ellen. A munkanélküliség szomorú statisztikái. a reálbérek és az életszínvonal csökkenése jól tükrözi az említett társaságok által folytatott általános termelési szerkezetváltási és visszafejlesztési stratégia társadalmi és gazdasági következményeit.

A maximális rentabilitás elvéből kiindulva. a transznacionális társaságok az ipar különböző szektorait „a múlt ipara" és a „jövő ipara" kategóriákba sorolták. Ezzel az a szándékuk. hogy megszabaduljanak az előbbiektől — amelybe olyan hagyományos iparágak tartoznak. mint az acélipar, a szénbányászat. a fém-. feldolgozó ipar. a textilipar. Közben ezek termékei alapvető emberi szükségleteket elégítenek ki. és továbbra is keresettek az olyan országok részéről. amelyek hosszú távú gazdasági és szociális tervei világosan megfogalmazottak.

Vegyük például az *acélipart.* Az Egyesült Államokban az acélipart súlyosan érintette a magánmonopóliumok termelési szerkezetváltási politikája. Az acéltermelés 1973 és 1983 között 137 millió tonnáról *78 millió tonnára esett vissza.* Ugyanakkor a Szovjetunióban. ugyanezen idő alatt az acéltermelés 132 millió tonnáról 153 millió tonnára növekedett. Nyilvánvaló tehát. hogy *az acélipar „válsága" nem elkerülhetetlen, és nem is általános.*

Ilyen értelemben ki kell emelni az iparpolitika és a társadalompolitika között fennálló szoros kapcsolatot. többek között a *bérpolitika* tükrében. Amíg az Egyesült Államokban a reálbérek 1973 és 1983 között 14 százalékkal csökkentek. ugyanezen időszak alatt *a Szovjetunióban a reálbérek 23 százalékkal emelkedtek.*

Természetesen a reálbérek emelkedése a *vásárlóerő* növekedésében, az életszínvonal emelkedésében és a lakosság számára szükséges iparcikkeket termelő ipar piacának a bővülésében nyilvánul meg. Ezek tehát azok az okok. amelyek miatt *a Szovjetunió ipara nem ismeri a válságot.*

A szakszervezetek nemzetközi szövetségei több alkalommal is jogosan követelték az *integrált iparpolitika* kidolgozását. Ennek megfelelően az általános társadalmi érdeket mint alapkövetelményt helyezték előtérbe. Néhány példa az elmondottakra.

Ne zsaroljanak!

Az *építőipari szakszervezetek nemzetközi szövetsége* szociálpolitikai kampányt indított a *lakásgondok* megoldására. A *mezőgazdasági szakszervezetek nemzetközi szövetsége* azon demokratikus erők első soraiban található, amelyek alapvetően *agrárreformot* akarnak megvalósítani. *A közlekedési szakszervezetek nemzetközi szövetsége az integrált szállítási politika kidolgozására szólított fel,* előtérbe helyezve a közüzemi szolgáltatást. A *bányászati és energiaipari szakszervezetek nemzetközi szövetsége* az energiafogyasztók érdekvédelmének a szószólója. A gyógyszeripari transznacionális társaságok ellen, amelyek a közegészségügynek okoznak kárt, a *vegyipari és a közalkalmazottak nemzetközi szövetsége* indított kampányt. Az élelmezésiek általános akciót indítottak az *éhínség* és az imperialistáknak azon kísérlete ellen, hogy az „élelmiszerfegyvert" zsarolásra használják fel. A textilesek nyilatkozatban követelték olyan szociálpolitika alkalmazását. amely biztosítja a lakosság alapvető szükségleteinek kielégítését *ruházatban és lábbelikben.* A tanítók szövetsége. a kereskedelmi, a fémipari és a többi nemzetközi szövetség azt követelte, hogy *a nevelés, a kultúra és az életszínvonal* területén a közérdeknek megfelelő politikát folytassanak.

Valamennyi nemzetközi szövetség kitart amellett, hogy hozzanak létre olyan tervezési rendszert, amelyben az iparpolitika a társadalompolitika érdekeinek a szolgálatában áll, s nem a monopóliumok és transznacionális társaságok maximális profitját segíti elő.

A nemzetközi szövetségek mindig hangsúlyozták annak szükségességét, hogy véget kell vetni az anyagi erőforrások elpocsékolásának és a fegyverkezési versenynek. A szövetségek aktívan részt vettek *a nukleáris fegyverzetek csokkentéséért és a vegyi- bakteriológiai és más tömegpusztító fegyverek betiltásáért* folyó kampányban. Ezek a béke és leszerelés érdekében kezdeményezett javaslatok és akciók *hozzájárultak a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységéhez.*

A béke és leszerelési konferencia. amelyet a bánya és energiaipari dolgozók a múlt évben szerveztek Moszkvában. továbbá a vegyi és bakteriológiai fegyverek betiltása érdekében az 1983 májusában Ho-Si-Minh városban megtartott konferencia széles körű részvétellel zajlott le. A szakszervezetek a világ minden kontinenséről. függetlenül a küldöttek szervezeti hovatartozásától. vagy politikai beállítottságától. képviseltették magukat.

Pozitív szerepben

Az SZVSZ Végrehajtó Irodájának 31. ülése. amely 1984 áprilisában. *Montrealban* zajlott le. üdvözölte a nemzetközi szövetségek pozitív szerepét a különböző szakmai ágazatok szintjén létrejött szakszervezeti egység kialakításában és a transznacionális társaságok elleni egységakciók kibontakoztatásában. Hangsúlyozta azt is. hogy a nemzetközi szövetségek *nagyszabású szolidaritási akcióra kötelezték el magukat* a különböző ágazatok dolgozóival. amelyek harcban állnak munkahelyük. bérük. valamint az eddig elért eredmények védelméért.

A nemzetközi szövetségek hatékonyan járultak hozzá a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* és ipari bizottságainak szintjén a különböző szakszervezeti szervezetek egységakcióinak kibontakoztatásához. A nemzetközi szövetségeknek feladata ennek a folyamatnak az erősítése és megszilárdítása.

A nemzetközi szövetségek által szervezett szemináriumok és konferenciák is bebizonyították. hogy a fejlődő. az iparilag fejlett tőkés és a szocialista országok szakszervezetei messzemenőkig egyetértenek kapcsolataik fejlesztésével. az eszmecserék bővítésével és a tapasztalatcserével. *Fokozódó együttműködésük gazdasági és társadalmi téren csak kedvezhet a különböző iparágak fejlődésének,* megvédve a dolgozók munkahelyeit, és hozzájárul az életszínvonal javításához.

Az eltérő gazdasági rendszerű országok közötti együttműködés fejlődése a dolgozóknak és a világ különböző szakszervezeteinek csak hasznot hozhat. Ennek az együttműködésnek egy igazságosabb. új nemzetközi gazdasági renden kell alapulnia. amely *feltételezi a gazdasági erőforrások hadi célokra történő fordításának megakadályozását,* és a világ anyagi erőforrásainak ésszerűbb felhasználását.

Baranyai Zoltán

Az üzem krónikása

Verses búcsúztató nevettette meg a miskolci járműjavító üzemben az ünnepségen összegyűlt nyugdíjasokat ez év szeptemberében. Az erre az alkalomra írt rigmusokat Németh Sándor mondta el — most már maga is nyugdíjasként. Alig két hónapja még az itt vendégszereplő városi kórus előtt adta elő a maga írta köszöntőt. melyet nyomban lefordítottak bolgár nyelvre is. Németh Sándor egyébként a munkásdalárdának is aktív tagja.

Anyagkönyvelőként kezdte pályafutását, aztán volt műszaki rajzoló, bérelszámoló, időutalványozó, raktárkezelő, betűíró. Ezelőtt tíz évvel kapott állandó munkát dekorációsként. Tevékenységét az üzemi események, ünnepségek dekorációi, az alkalomhoz illő feliratok készítése tette emlékezetessé. Közben az üzem életének, a munkások körében előfordult tréfás történetek rajzos krónikása lett. Megörökítette például az utolsó személykocsi javításának befejező aktusát is. Ezekből a karikatúrákból aztán a szakszervezeti klubban *grafikai kiállítás* nyílt, melyet sokan látogattak.

1956-ban a Pöröly című üzemi újság rajzait készítette, 1957-ben pedig az üzemi szakszervezet *Verda Vojo* című, eszperantó nyelvű lapjához adta az illusztrációkat. Az *üzemi krónikák* kiadványait nyugdíjba vonulásáig illusztrálta. Legnagyobb sikerét a 400 oldalas üzemtörténeti kiadványban a borítólap megrajzolásával és a történelmi események jól sikerült megörökítésével érte el.

Üzemi kapcsolata nem szűnt meg. Továbbra is együtt énekel a férfikórus tagjaival, s most készítette el a 100. évfordulóra tervezett embléma rajzát.

Pál István

Békenagygyűlés Dunakeszin



A nagygyűlés résztvevői Sebestyén Nándorné beszédét hallgatják

A Dunakeszi Járműjavító Üzem nagycsarnokában október 12-én. (a közelgő országos békekonferencia előkészületeként) békenagygyűlést rendeztek, amelyen megjelentek a megye és a város politikai, állami és társadalmi életének vezető személyiségei, köztük *Nagy Sándorné*, a Pest megyei pártbizottság titkára, *Rabóczi László*, a Hazafias Népfront Pest megyei bizottságának titkára és *Rónai Árpád*, Dunakeszi városi pártbizottságának első titkára.

A békedemonstráció közel háromezer résztvevőjét — ott voltak Fót és Göd intézményeinek, gazdasági egységeinek képviselői is — *Antal János*, a Hazafias Népfront városi bizottságának titkára köszöntötte, majd *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács elnöke mondott beszédet. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a X. Országos Békekonferenciát olyan időszakban rendezik, amikor hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára készülünk. Népünk nyugodt, békés, eredményekben gazdag négy évtizedet mondhat magáénak, hasonlóképpen az európai országokhoz. *Tudjuk, hogy mit jelent békében élni, dolgozni. Ezért mindent meg kell tennünk a jelenlegi feszült nemzetközi helyzet enyhítéséért, a béke megvédéséért.*

— Ezzel a békenagygyűléssel — folytatta a szónok — tiltakozásunkat fejezzük ki, az Egyesült Államok és a NATO szövetségeseinek a szocialista országok és a szabadságukért harcoló latin-amerikai hazafiak ellen irányuló politikája miatt. Az imperialista körök a végsőkig fokozták a fegyverkezést, olyannyira, hogy már a világűrt is hadászati célokra szeretnék használni. *A Szovjetunió és a szocialista országok a két politikai tömb közötti vitás kérdéseket tárgyalások útján akarják rendezni.* A másik fél, főleg az amerikai elnök a Szovjetunióval szemben olyan tárgyalási feltételeket szab, ami eleve teljesíthetetlen. Reagan propagandajelszavakkal igyekszik magát a béke védelmezőjeként feltüntetni, ami nem egyéb, mint választási fogás.

Sebestyén Nándorné ezután rámutatott, hogy ebben a hidegháborús politikai légkörben is van, ami bizakodást adhat. *Embermilliók és a békepárti kormányok sokasága tudja, hogy közös a felelősségünk. Csak együttes összefogással tudjuk megvédeni a békét.* A magyar békemozgalom és a magyar kormány arra törekszik, hogy a föld országaival tovább erősítse kulturális és gazdasági kapcsolatait. A népek közötti együttműködés, a barátság és a kulturális kapcsolatok lehetnek zálogai a béke megóvásának.

Ezután *Bencsics Ferenc*, a járműjavító üzem Ságvári Endre MÁV kiváló szocialista brigádjának vezetője felolvasta Dunakeszi városának és körzete dolgozóinak nevében az országos békekonferenciához küldött táviratot, majd a fóti gyermekváros tanulói zenés, verses összeállítással tettek hitet a béke mellett.

Vetési Imre

Fiatalok tiltakozása Egerben

A béke és barátsági hónap rendezvényeinek sorában a MÁV Körzeti Üzemfőnökség *Füzesabony* és *Eger* állomásának KISZ-alapszervezete békenagygyűlést szervezett, melyen részt vettek a főnökséghez tartozó állomások képviselői, a jászapáti, a kál-kápolnai, a vámosgyörki, a füzesabonyi és az egri vasutas fiatalok.

Lázár János a körzeti üzemfőnökség szb-titkára megnyitóbeszédét követően *Fülöp Frigyes*, az egri állomásfőnök, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának ifjúsági felelőse szólt a jelenlévőkhöz. Többek között a következőket mondotta:

— A szocialista országok az egyensúly fenntartását alacsonyabb szinten, vagyis minél kevesebb fegyverrel, költséggel, veszélytényezővel szeretnék megvalósítani.

— *A vitás kérdéseket tárgyalások útján kell rendezni. Meggyőződésünk, hogy ma is fennáll a lehetőség a megegyezésre, a háborús veszély elhárítására.*

A békenagygyűlés végén a jelenlévők aláírták azt a *memorandumot*, amelyet eljuttatnak a KISZ Heves megyei Bizottságán át az Országos Béketanácshoz.

(budai)

Békenagygyűlést tartottak a ferencvárosi csomóponton

A fegyveres erők napja alkalmából békenagygyűlést tartottak a ferencvárosi csomóponton. A mintegy négyszáz résztvevő előtt *Dömötör László* állomásfőnök tartott ünnepi beszédet, majd kitüntetéseket adtak át.

Az MHSZ-ben végzett több éves, kiemelkedő munkássága elismeréseként *Hajnal Lajos* klubtitkár megkapta a Honvédelmi Érdemérem 25 éves fokozatát; *Tongori Imre*, a MÁV Budapesti Igazgatóságának vezetője és *dr. Mészöly Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottságának titkára pedig a Honvédelmi Érdemérem tízéves fokozatát vette át. Mindketten a ferencvárosi I. honvédelmi klub tiszteletbeli tagjai.

Rajtuk kívül többen részesültek különböző kitüntetésben és elismerésben. A kitüntetések átadása után fegyverbaráti találkozóra került sor.

A VASUTAS IFJÚSÁGI PARLAMENTEKRŐL

CELLDÖMÖLKÖN:

Tanulnak, jól dolgoznak

Hét munkahely küldötteinek részvételével tartották meg ifjúsági parlamentjüket a *celldömölki építési főnökség* fiataljai. Az összlétszám egyharmadát kitevő 211 fiatal képviseletében csaknem nyolcvan, 30 éven aluli vasutas találkozott a celldömölki gépállomás kultúrtermében — szeptember 22-én, szombaton. A tanácskozás elnökségében foglalt helyet a vasútüzemi párt-, KISZ- és szakszervezeti bizottságok titkárain, gazdasági vezetőkön kívül *Gyurics József*, a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője. Meghívták a parlamentre a szakszervezeti főbizalmiakat is.

Szigeti Sándor igazgató előadói beszédének az elején ismertette azokat az intézkedéseket, amelyeket a helyi és a központi vezetés tett az előző — az 1981-es — parlament óta, az ott elhangzott javaslatok, vélemények alapján.

— Létszámarányuk következtében *meghatározó szerepet tölt be az ifjúság a szolgálati főnökség elismert, jó munkájában* — hangsúlyozta Szigeti Sándor, majd dicsérte őket azért is, mert a fiatalok közül csupán nyolcan nem végezték el az általános iskola nyolc osztályát. Ötvenheten középiskolában érettségiztek, heten főiskolán és ketten egyetemen szerezték diplomájukat. *Jelenleg is több mint 10 fiatal tanul valamilyen középfokú vagy felsőfokú intézményben.* Szükség is van a jól képzett szakemberekre, mert a nagy értékű és egyre korszerűbb gépek magasabb általános és szakmai műveltségű kezelőket, irányítókat igényelnek. A főnökség káderutánpótlási tervében jelenleg szereplő 7 dolgozó közül három fiatal.

A celldömölki építési főnökség 18 szocialista brigádjába tömörült 196 brigádtag közül 43-an a fiatal korosztályhoz tartoznak. Ezen a fórumon *elsősorban tőlük kért támogatást, fiatalos lendületet, példamutatást az igazgató ahhoz a többletmunkához, amelyet a felszabadulás 40. évfordulója és a párt XIII. kongresszusa tiszteletére vállaltak a főnökség dolgozói.*

Szigeti Sándor kiemelte, hogy 1982-ben öt, tavaly kettő, ebben az esztendőben már hat 30 éven aluli lakásgondját segítették megoldani. Szólt azonban arról is, hogy mind a főnökség, mind a fiatalok valamivel *többet várnak a gépállomáson működő 28 tagú KISZ-alapszervezettől.* Igaz, hogy a vasútüzemi KISZ-bizottságnak ez az egyik legjobb alapszervezete, de régebben itt *magasabb volt a mérce*, és az építési főnökségen ehhez viszonyítanak. *A pártba felvett négy dolgozó közül az ifjúsági szervezet hármat ajánlott.*

Az igazgató beszámolója után *Szi Kálmán* ismertette az intézkedési tervjavaslatot.

A felszólalók közül elsőnek *Páli Attila* gépkezelő az üdülőjegyekkel és a sportrendezvényekkel kapcsolatos kérdését, kívánságát vetette fel. Nagy tetszést aratott *Söptei Jánosnak*, a KISZ-alapszervezet titkárának energikus felszólalása. Kevesellte a káderutánpótlási tervben szereplő fiatalok számát. Véleménye szerint a brigádmozgalmat is vonzóbbá kellene tenni *ifjúsági brigádok* alakításával. Igaz viszont, hogy az életszínvonal tartása miatt *mindenki valamilyen keresetkiegészítés után néz*, ezért nehéz az egyéb irányú mozgósítás. Célszerű volna gazdasági munkaközösség megalakítása helyben is, így a külön munkát legalább a főnökség hasznára végeznék.

Horváth László karbantartó kőműves anyagellátási, -elosztási problémákat feszegetett. *Verrasztó András* a kezdő és a már néhány éve dolgozó diplomások között kialakult bérfeszültség okait kereste.

Szólt a fiatalokhoz *Töllyné Pogács Rózsa*, az építési főnökség központi szakszervezeti bizottságának titkára és a vezérigazgatóság képviselője is. Szigeti Sándor igazgató részletes válaszadása után a fiatalok egyhangúlag *elfogadták a beszámolót*, a felvetésekre adott válaszokat, és *jóváhagyták az ifjúságpolitikai intézkedési tervet.*

MÁTÉSZALKÁN:

Háromszáz nap társadalmi munkában

A *mátészalkai* körzeti üzemfőnökség fiataljai szeptember 28-án tartották tanácskozásukat. Az ifjúsági parlament elnökségében helyet foglaltak a MÁV debreceni igazgatóság képviselői is.

Kovács Gyula körzeti üzemfőnök beszámolójában elmondta, hogy a többlépcsős rendszerben megrendezett tanácskozásokon *a fiatalok nyolcvan százaléka vett részt, és a jelenlevők harminckét százaléka nyilvánított véleményt, majd összesen hatvan küldöttet delegáltak.*

Az üzemfőnöki beszámolóból kitűnt, hogy napjainkban a legjelentősebb feladat az utazóközönség elvárásaihoz és a MÁV üzletpolitikai érdekeihez jobban igazodó magatartás. A fuvarigények ismeretében biztosítottnak látszik az éves áruszállítási terv teljesítése. Legnagyobb a teljesítmény növekedése a Nyírbátor—Nyíregyháza és a Nagykálló—Nyíradony közötti vonalakon.

A létszámgazdálkodásra a viszonylagos kiegyensúlyozottság a jellemző. A kilencszáz főből fizikai területen több mint 670-en dolgoznak. A *„fiatalokról fiataloknak"* szóló jelentésből kiderült, hogy a vasutas fiatalok az eddig eltelt időszakban *300 társadalmi munkanapot dolgoztak*, és kiválóan helytállnak a kulcsfontosságú munkakörökben is, *megfelelő szakmai és politikai felkészültséggel.*

Az elkövetkező két évre készített intézkedési terv kiemelten foglalkozik a fiatalok lakáshelyzetének javításával, ezért *tervezik, hogy a kiutalható lakások 50 százalékát fiatalok kapják*, illetve, ilyen arányban segítsék a fiatalokat kamatmentes kölcsönnel.

SZÉKESFEHÉRVÁRON:

Gondot okoz a fluktuáció

A *székesfehérvári* körzeti üzemfőnökség tanácstermében szeptember 25-én lezajlott ifjúsági parlamenten *Dian László*, a kocsirészleg vezetője töltötte be az elnöki tisztet. Megnyitó szavai után *Rácz Alpár* üzemfőnök számolt be az eltelt időszak ifjúságpolitikai eredményeiről.

Megemlítette, hogy az üzemfőnökség területén a fiatalok száma 604, arányuk az összes létszámhoz viszonyítva 31 százalék. A fiatalok munkahelyi stabilitása nem nevezhető kedvezőnek. Nem csupán a krónikus fluktuáció miatt, hanem azért is, mert *a létszámnak mintegy 60 százaléka legfeljebb féléves munkaviszonnyal rendelkezik.* A szakmai képzést tekintve a felsőfokú végzettségű fiatalok száma megegyezik az 1981. évi adattal. A középiskolába járó fiatalok száma két százalékkal nőtt. Az erőfeszítések ellenére sem sikerült előbbre jutni az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők számának csökkentésében. *Szakmai tanfolyamokon viszont a beszámoltatási időszakban 420 fiatal vett részt.* A MÁV-tisztképzőt 14 fiatal végezte le. Az 1981 óta eltelt időszakban ezidáig 17 harminc éven aluli kapott *vezetői megbízást* a KÜF területén, valamennyien irányítói munkakör ellátására.

A szocialista brigádmozgalomban 179 fiatal tevékenykedik. Aktív részesei a fiatalok az újítómozgalomnak is, amit bizonyít, hogy az elmúlt időszakban *az általuk beadott 139 újításból 87 került bevezetésre, ami csaknem 1 millió forint megtakarítással járt.*

Vezérigazgatói, illetve igazgatói dicséretet 5, Kiváló Dolgozó kitüntetést 46 fiatal kapott. A Szakma Ifjú Mestere kitüntetést 45-en szerezték meg. Az üzemfőnök viszont három év alatt *csak 3 fiatalt részesített dicséretben.*

A KISZ szervezettsége a KÜF területén 35 százalékos. Az ifjúsági alapszervezetek működési feltételei valamennyi szolgálati főnökségnél biztosítottak.

Az üzemfőnöki beszámolóhoz *21 küldött mondta el véleményét, javaslatát.* A legtöbben a lakásgondokkal foglalkoztak, ezenkívül a beilleszkedésről, a szociális körülmények hiányosságairól, a víz és csatornázás hiányáról is többen beszéltek. A közel 3 órás tanácskozáson végig érezni lehetett, hogy *a fiatalok érzik felelősségüket a MÁV székesfehérvári körzeti üzemfőnökségére háruló munkában.*

NAGYKANIZSÁN:

Reálisan látják a helyi problémákat

A nagykanizsai üzemfőnökség ifjúsági parlamentjén *Szentes László* üzemfőnök tartott beszámolót az ifjúságpolitikai intézkedési terv végrehajtásáról. Kiemelte, hogy a pályakezdő fiatalok beilleszkedését segítő intézkedésként *a KÜF vezetői elbeszélgetnek a fiatalokkal*, hogy a jelenlegi nagy fluktuáció, ami a fiatalok körében tapasztalható, a jövőben csökkenjen.

Tóth János szb-titkár a szakszervezeti bizottság és KISZ-bizottság állásfoglalását mondta el. Ehhez és a beszámolóhoz fűzött húsz hozzászólásból kitűnt, hogy a fiatalok *reálisan látják a helyi problémákat*, melyeket a parlament elé tártak. Zömében a munkahelyi körülményekről, a lakásproblémákról, az egyenruha rossz minőségéről, a bérproblémákról szóltak. Több fiatal foglalkozott a vezényléssel, a pénztárosoknál a meleg víz hiányáról.

A szóbeli válaszadások után a küldöttek megszavazták az intézkedési tervet, és *megválasztották küldötteiket a területi parlamentre.*

A DÉLI PÁLYAUDVARON:

Lassú az ügyintézés

A *Budapest—Déli pályaudvar* fiataljainak szeptember 13-án megtartott ifjúsági parlamentjén öt szolgálati hely fiataljai vettek részt. *Szabó János* állomásfőnök beszámolt az Ifjúsági Törvény helyi végrehajtásáról, a legutóbbi parlamenten a fiatalok által felvetett, akkor megvalósíthatónak ítélt javaslataik végrehajtásáról.

Az állomásfőnök beszámolóját követő vitában 16 fiatal kért szót.

Gonda Jenő a fiatalok továbbtanulásával kapcsolatban elmondta, hogy *a fiatalok továbbtanulási lehetősége nem mindig találkozik a gazdasági vezetés igényével.* Véleménye szerint a gazdasági vezetésnek azokat a fiatalokat is kellene támogatni a tanulásban, akik nem vasúti szakképzettségük fejlesztésére, hanem általános műveltségük gyarapítására törekszenek. A szociális helyzettel kapcsolatban elmondta, hogy az I-es és a II-es számú váltóállító központban nem megoldott a téli fűtés.

Gyuricza Jánosné az utazószemélyzet problémáit ecsetelte. *A 4 órán túli várakozást miért nem fizetik szolgálati óránként* — kérdezte —, *hiszen a dolgozó nem jószántából van ott, hanem a fordulószolgálat kényszeríti erre.* Kérdései között szerepelt, hogy a túlórák elszámolása miért kedvezőtlenebb, mint más vállalatoknál. *Ivánfi Józsefné* azt sérelmezte, hogy *a lakástatarozási, korszerűsítési kölcsön elbírálása sokáig tart.* Mire a dolgozó megkapja a kért összeget, egyéb megoldásokat kénytelen keresni.

A fiatalok által említett kérdések, javaslatok megválaszolása után a küldöttek elfogadták a javasolt ifjúságpolitikai intézkedési tervet az 1984—1987. évre, és *22 küldöttet választottak* a Budapest-Kelenföldi körzeti üzemfőnökség ifjúsági parlamentjére.

BÉKÉSCSABÁN:

Bevált a többlépcsős tanácskozási forma

Békéscsaba körzeti üzemfőnökségen szeptember 1-től kezdődően nyolc munkaterületen tartottak munkahelyi, vagyis „első lépcsős" ifjúsági parlamenteket, majd szeptember 29-én került sor küldötteik részvételével a második lépcsőre. A Vasutas Művelődési Házban délelőtt 9 órakor elkezdett tanácskozáson *Takács Imre*, az üzemfőnökség ifjúsági felelőse köszöntötte a fiatalokat és a meghívott vendégeket. Ezt követően *Valkó Pál* üzemfőnök szóbeli tájékoztatóval egészítette ki az írásos beszámolót. Kiemelten szólt a jelenlegi gazdasági helyzetről, a szállítási feladatokról, a fiatalok jogairól és kötelezettségeiről.

Az üzemfőnökség 765 fiatalját 60 küldött képviselte a parlamenten. A beszámolót a fiatalok hozzászólása és a beszámoló, valamint az 1984—86-ig szóló *ifjúságpolitikai intézkedési terv* fölötti vita követte.

A küldöttek érzékenyen reagáltak a mindennapok változásaira, munkahelyi környezetükre, a csökkent szabadidőre.

Több fiatal foglalkozott a munkaerőhiánnyal, a jegyvizsgálók túlzott igénybevételével, a továbbtanulás és a kevés szabad idő összefüggésével, a kocsigazdálkodással. Hozzászólt *Mári Gábor* a szegedi területi szakszervezeti bizottság képviselője is, aki elmondta, hogy *a jelenlegi gazdasági helyzeten csak jó munkával, több tudással és tenniakarással lehet javítani.* Mindez megvan a csabai fiatalokban, hiszen eddig is erről adtak tanúságot.

Az ifjúsági parlament vitája a beszámoló és az intézkedési terv elfogadásával, valamint az igazgatósági ifjúsági parlamentre a küldöttek megválasztásával ért véget.

Negyven éve szabad Miskolc

Történelmi vetélkedő a miskolci járműjavítóban

A miskolci járműjavítóban a fiatal műszakiak és közgazdászok tanácsa határozta el egy olyan üzemi történelmi vetélkedő megszervezését, amelynek témaköre kiterjed hazánk, illetve Miskolc felszabadulása, a borsodi megyeszékhely és az üzem általános történelmi eseményeire. A vetélkedő a szocialista brigádok és a KISZ-alapszervezetek részvételével jelenleg második fordulónál tart. Az első forduló értékelését már nyilvánosságra hozták, amely 23 szocialista brigád, illetve KISZ-alapszervezet helyezését tartalmazza. A résztvevők 40 százaléka elérte a maximális pontszámot az irodalmi, hadtörténeti, helytörténeti kérdések megválaszolásával.

Könyvtári és levéltári anyagok ismeretét és búvárkodását kívánja a második forduló tíz pontból álló feladata is, amely többek között Miskolc város felszabadításának mozzanatait, az ellenálló szervezetek adatait, Miskolc irodalomtörténeti és ipartörténeti kérdéseit tartalmazza. Itt szerepel az a kérdés is, amelynek megválaszolásában *segítségül kell hívni azokat, akik 1944. novemberében a járműjavító üzem épületeinek, berendezéseinek felrobbantását, felégetését átélték, és akik ma is az üzemben dolgoznak.* Ők valamennyien részt vettek nemcsak az üzem, hanem a Miskolc környéki vasútvonalak újjáépítésében is. A személyes élményeken kívül a vasúti üzemtörténeti munkák is megfelelő visszaemlékezést adnak.

A vetélkedő döntője még a város felszabadulásának 40. évfordulója, december 3-a előtt lesz. *A döntő 6 csapatának első három helyezettje 4500 Ft jutalomban részesül.* A szocialista brigádok részvétele az ismeretanyag feldolgozásával jó előkészítése lesz a MÁV járműjavító üzemek közötti vetélkedőre, amelynek célkitűzései egybeesnek az üzem munkaversenyének és termelési, gazdasági érdekeltségű feladatainak teljesítésével. Ezeknél ugyanis a verseny feltétele, a szocialista brigádmozgalom szervezettségén kívül, a brigádok részvétele a vetélkedőkön.

Fuvarozási ankét Nagykanizsán

A nagykanizsai üzemfőnökségen a közelmúltban megtartották a szokásos fuvarozási ankétot, amelyen a hatvan legnagyobb fuvaroztató képviselői jelentek meg. Szentes László üzemfőnök elmondta, hogy korábban sosem okozott ekkora feszültséget a szállításban az időjárás. A mezőgazdaság szezonális termékeit ezúttal csak több hetes késéssel tudják betakarítani, s az idén is várható az ipari üzemek év végi hajrája. Így az őszi szállítási csúcs most egy hónappal eltolódik és ennyivel rövidül.

Máskor már szeptember első felében kezdődött például a cukorrépaszezon, most viszont csak szeptember végén indíthatták az első irányvonatot Nagykanizsáról. *Ugrásszerűen növelik téli tüzelőszállításaikat a TŰZÉP-ek és az olajipari vállalatok,* valamint a gyümölcsexportban érdekelt gazdaságok is. Mindez az átlagosnál másfélszer nagyobb forgalmat jelent az üzemfőnökségnek. Ezért *belső szervezéssel* gyorsítják az iparvágányok és a rakodóhelyek vagonnal való kiszolgálását, az üzemek pedig a hétvégi rakodások jobb megszervezésével segítenek.

Várfalvi Mária

ÁCS A RÉPASZEZONBAN

Állomás a körzet perifériáján?

Fordavonatokkal gyorsítják a termés beszállítását

Az ácsi vasutasok azt állítják, hogy nekik nemcsak ősszel, a cukorrépaszezonban van sok munkájuk, hanem egész évben. Ezt bizonyítják az eltelt háromnegyed év adatai is.

— A kocsikihasználást 125,54 százalékra teljesítettük — mondja *Varga Sándor* állomásfőnök. — Ez részben a bábolnai kombinátnak, részben pedig a cukorgyárnak köszönhető. Hat mészisazpvonatot indítottunk például Hódmezővásárhelyre, egyet pedig Beledre. Ez lényegesen növelte a teljesítményünket. Sajnos, a kocsitartózkodási idővel már nem dicsekedhetünk. A normaidő tizennyolc óra. Ezzel szemben 23,47 órát ácsorognak a vonatok. Ennek egyik oka a ránk kényszerített *állvakapcsolásos* munkamódszer, amely biztonságtechnikai szempontból kifogástalan, de a vonatok, illetve a kocsik állomási tartózkodását meghosszabbítja.

— Milyen volt a személyforgalom?

— Díjbevételi tervünket 110 százalékra teljesítettük. Ez azt jelenti, hogy a tervezett 1 millió 346 ezer forint helyett csaknem másfélmilliós bevételt értünk el. Ács forgalmas állomás. Sokan utaznak Győrbe, Komáromba és Tatabányára, a nyári szezonban pedig még messzebbre.

— Milyen a kapcsolat a fuvaroztatókkal?

— Jónak mondható. Sajnos a helyi Egyetértés Tsz a tömegáruit gépkocsival fuvarozza el, mert nekik az jobban megéri: *gyorsabban kerül rendeltetési helyére az áru.* A legnagyobb fuvaroztatónk eddig Bábolna volt, de átszervezés miatt az idén kevesebb árut adtak fel. Az ácsi cukorgyár — főleg kampányban — nagy mennyiségű répaszeletet és készterméket szállíttat vasúton, és ez pótolja a kiesést. A nagyigmándi iparvágány-hálózat megépítése után *a bábolnai fuvarok hatvan százalékkal csökkentek,* mert az összes tápalapanyagot onnan szállítják vasúton. A néhány évvel ezelőtt nálunk létesített iparvágánnyal is rendelkező helyi fatelep nagy mennyiségű istállószerkezetet küld a Szovjetunióba. *A legnagyobb gondot a kocsihiány okozza.* Előfordult, hogy a szükséges tizennyolc helyett csak két vagont tudtunk adni. Ez gyakran hátráltatja a rakodást, *még az exportáru is később indul útnak.*

— Mennyi répát kell szállítani az idén?

— *Hozzávetőleg tizenöt százalékkal több cukorrépa érkezik az idén, mint tavaly.* A közutak tehermentesítése érdekében a vasút több répát szállít. A szomszédos megye körzeteiből a Volán fuvarozott eddig. Most Győr-rendezőben a cukorgyár bérelt egy répavágányt. Nagyszentjánosból a hónap végétől szintén fordavonatok közlekednek, amelyeket rögtön kirakásra lehet állítani. *Fordarépavonatok közlekednek ezenkívül Lepsény, Szabadbattyán, Enying, Enese, Herceghalom és Ács között.* Egy-egy szerelvényre kilencórás rakodási időt szabtak.

— Hogyan bírják a megterhelést a vasutasok?

— *Fáradtak az emberek. Van olyan állomási dolgozó, akinek nemrégen adtam ki a tavalyi szabadságát.* Rendszeresek a huszonnégy órás szolgálatok, ez alól még én sem vagyok kivétel. Ács az üzemfőnökség „perifériáján" van. Ez érződik a bérfejlesztéseken is. A szomszédos, négyvágányos kis állomáson például magasabbak a munkaköri bérek, mint Ácson, ahol az emberek igénybevétele lényegesen nagyobb. Utánpótlásra így a közeljövőben sem számíthatunk . . .

Gerecsei Zoltán

A körmendi „főzőmester"

Főzőmesternek titulálják Körmenden Kupi Károlyt, a vasútállomás Utasellátó vendéglőjének vezetőjét.

— Ez azért túlzás — mondja mosolyogva. — Az igaz, hogy szeretek a konyhában tenni-venni. A szakmám vendéglátóipari felszolgáló. Húsz éve gyakorlom, óhatatlanul megtanultam néhány dolgot a szakácsmesterségből is. A jelzőt most ragasztották rám a kollégák.

Kupi Károly a közelmúltban Csepelen az Utasellátó Vállalat ifjúsági sportnapján — a szombathelyi területi igazgatóság csapatát képviselve — megnyerte a főzőversenyt. Teljesítményével több neves szakácsot győzött le.

— Tíz területi igazgatóság dolgozói mérték össze képességeiket a konyhaművészetben — folytatja. — Az őrségi kaszás gulyáslevessel nyertem meg a szakmai zsüri díját.

— Úgy hallottam, a közönség elismerését is.

— Ezt is el lehet mondani, hiszen a harminc adag ételt szinte pillanatok alatt elfogyott.

— Miből készül ez a tájjellegű gulyás?

— Számos más alapanyagon kívül füstölt sonkából, perzselt szalonnabőrkéből, zöldségekből, hagymából. Én galuskát és egy kis tejfelt is adok hozzá.

— Honnan a recept? — érdeklődöm tovább.

— Egy idősebb őrségi falusi tanítótól hallottam.

— Kapható-e a körmendi üzletben is ez a különlegesség?

— Természetesen. Ám őszintén szólva: az őrségi kaszás gulyáslevest már a csepeli siker óta megtalálhatják az utasok, a vasutasok a vendéglőnk étlapján.

Sz. Jakab

Kongresszusi munkaverseny a miskolci járműjavítóban

Kocsinként egy nappal csökkent a javítási idő

A *miskolci járműjavító* szeptemberben azt a feladatot kapta, hogy 343 meghibásodott vasúti kocsit javítson ki, és adjon át a forgalomnak. A kongresszusi verseny résztvevői az előirányzottnál 36 darabbal több kocsit adtak át időre, úgy, hogy a javítási időt *kocsinként egy nappal* csökkentették.

Két javító üzemrész végezte ezt a munkát. A régi csarnokban élen járt a *Gorkij* szocialista brigád, *Mogyorósi János* brigádvezető irányításával. A tíztagú brigád 107 százalékra növelte teljesítményét. Az új kocsijavító csarnokban a *Stromfeld Aurél* brigád *Kovács Lajos* irányításával főként a forgóvázas teherkocsik nagyjavításában ért el sikereket: *terven felül elvégezték öt súlyosan sérült, forgóvázas kocsi helyreállítását is.* Teljesítményük meghaladta a 108 százalékot.

Tudvalevő, hogy az alkatrészek biztosítása a javítás alapfeltételei közé tartozik. A gépi megmunkáló osztály *Petőfi* szocialista brigádja — jó munkaszervezéssel — teljesítette a sok nehézséggel járó alkatrészgyártás feladatait. Jól megoldották az új, modern ütközők összeszerelését, így mód nyílik az ütközőberendezések folyamatos kicserélésére is. Teljesítményük megközelíti a 109 százalékot. A kocsijavító szocialista brigádok több mint ezer, üzemképessé tett vasúti teherkocsival járulnak hozzá az őszi forgalom sikeréhez.

Pál István

HIÁBA SÉRTETLEN A KOCSIZÁR

Önkéntes vagyonőrök

Vagonfosztogatókat lepleztek le Záhonyban



A lefoglalt bűnjelek

Záhony körzetében másfél éve alakult meg az önkéntes vagyonvédelmi szervezet. Ennek feladatairól, eddigi eredményeiről *Kállai Zoltán* áruvédelmi ügyintéző elmondta:

— A körzetben elég nagy a lopásból, dézsmálásból eredő károsszeg. Az első félévben például 426 ezer forint volt. A tavalyihoz képest ugyan csökkent, de további erőfeszítésre van szükség a megelőzés érdekében. A szervezet feladata — egyebek között — az átrakási technológia megsértésének jelzése, a lopást és dézsmálást elősegítő körülmények — az ólomzár hiánya stb. — feltárása, a kíméletlen tolatásból eredő kocsi-, illetve árusérülések felfedezése; a sorompók, vasúti járművek és berendezések rongálóinak leleplezése és így tovább.

— A szervezet eddigi működését eredményesnek tartjuk. Tagjai több, kisebb-nagyobb lopás felderítésében segítettek. *A közelmúltban egy 14 tagú bűnszövetkezetet lepleztek le,* amely Záhony állomáson mintegy 400 ezer forint kárt okozott. Nehéz volt a felderítés, mivel a fosztogatók *új, sértetlen zárral látták el a megdézsmált kocsikat! Most persze, már tudjuk, honnan kerültek hozzájuk a kocsizárak . .*

— Régi, megbízható, a szakterületüket jól ismerő vasutasokból áll az önkéntes vagyonvédelmi szervezet, amelynek tagjai önkéntes vagyonőri *megbízólevéllel* rendelkeznek. Időnként a rendőrség körzeti megbízottja tart számunkra eligazítást. A megelőzés fokozása érdekében tervezzük, hogy létrehozzuk a *tanácsadói testületet* is, amelyben az üzemigazgatóságon működő csoportokból lenne egy-egy képviselő.

Szőgyényi Bertalan

Negyven éve történt

Békéscsabától a Tiszáig

Amikor Arad elfoglalása után a szovjet csapatok elérték a magyar határterületeket, Békéscsaba állomás személyzetét is felkészítették a kiürítésre. A dohánybeváltó vágányára állították össze a személy- és teherkocsikból álló vonatot. Abba leginkább a tisztviselők, segédtisztek pakoltak be családtagjaikkal.

A szertári tárolóvágányon is állt egy motorvonat előkészítve a menekülés céljaira. Abba is beköltöztek néhányan a személyzetből. Ezekben a napokban már nem volt szervezett forgalom, csak néhányan lézengtek az állomáson a vasutasok közül. Október 5-ről 6-ra virradó éjjel még elment Csabán keresztül egy visszavonuló németeket szállító vonat. Éjjel beérkezett a debreceni üzletvezetőség vasútirakodó-építő századának vonatja is. Ők már menekülésük közben is szovjet támadást kaptak, sebesültjeik is voltak.

Menekítő vonatok

Hajnalban német felségjelű gépek lőtték az állomást, ez a támadás gyors menekülésre késztette a századot. Szolnok felé el volt zárva az út, a vonalon két mozdony állt, úgy, ahogy személyzetük elhagyta őket. Mentek tovább Csorvás felé, amerre az állomás menekítővonata már korábban elment. Telekgerendásnál szovjet támadás érte a vonatot, utasai szétfutottak.

A rakodószázad vonata se jutott messzire. Csorvás és Telekgerendás között a vasúttal párhuzamos országúton megelőzték a szovjet páncélosok és lőni kezdték.

Október 6-án reggel már csak katonák rendelkeztek a csabai állomáson. Ők fedezték fel, hogy az osztálymérnökség 8-9 kocsiból álló vonata még gép nélkül áll a pályafenntartási telepen. Katonai parancsra *Jekkel* mérnök *Fekete József* fűtővel egy 325 sorozatú gépet hozott ki a fűtőházból, ráállt a kocsisorra és indult vele a szabadnak vélt szegedi vonalra.

Békéscsabán ekkor még egy vasúti kerekekre szerelt teherautó maradt, a vasúti berendezések robbantását végző alakulattal. Lökösházán is ők robbantották fel a váltóállító központokat. Csabán csak a kettős kitérőket robbantották fel; a bombázás óta a váltók kézi állításúak voltak, s így ezzel is jó időre megbénítani vélték az állomás munkáját. A pályafenntartási vonat megállt a nyílt pályán, mert előtte volt a rakodószázad vonata. Utasai szétszéledtek, ki a környező tanyákon, ki az őrházakban talált menedéket. Az átviharzott front után néhányan ismét befűtötték a „kappant", s visszatoltak Csabára.

A Szeged irányában előretört szovjet csapatokat Makónál néhány napig feltartóztatták, de a támadás főirányában, az Arad—Békéscsaba vasútvonal mentén áttörték a magyar védelmi vonalat. A szovjet csapatok *október 6-án felszabadították Békéscsabát,* s a Szajol—Arad vasútvonal mentén mintegy 70 kilométert nyomultak előre. Október 7-én *Erdőd, Gyoma, Dévaványa* került szovjet kézbe.

Két-három nap múlva megjelentek az állomáson az itthon maradt, és a környékről visszatért vasutasok. A szovjet csapatok parancsnokai természetesen a károk mielőbbi helyreállítását követelték, sürgették, s így a pályafenntartásiakat keresték legelőbb. *Lőrincz Gyula* osztálymérnök akkorra már visszaérkezett a „kappannal", de *Bertalan Sándor* pályamester még valamelyik tanyán kukoricát tört a gazdának a kosztért-kvártélyért. A szovjet parancsnok katonákat küldött érte. Egy Délvidékről Csabára menekült pályamester volt a tolmács. Előkerült az állomási helyszínrajz, közösen berajzolták a robbantásokat, s megkezdődött a helyreállítás.

Csabai diszpécserek

Szabó József váltógondozó, meg egy Acél nevezetű kollégája addigra már a váltók helyreállításán dolgoztak, s ahol nem lehetett pótolni a robbantott részt, jobb megoldás híján, kiiktatták a váltót. Így például a II. vágányra sokáig nem lehetett bejárni.

A szovjet katonavasutasok elfoglalták a szolgálati helyeket, de maguk mellett szolgálatba állították a magyar vasutasokat is. A szovjet tisztek a magyarokkal való érintkezéshez Csabán is igénybe vették az oroszul tudókat. Így például *Liliom Györgyöt,* ki szlovák anyanyelvű volt.

Ő vitte magával a szovjet parancsnokhoz *Mák Lászlót,* s javaslatára tették meg menetirányítónak. Az állomásparancsnok a zubbonya nyakán csak rangjelzése maradékaival jelentkező vasúti tisztet kérdéssel fogadta: — *Mi a rangja?* — Liliom György magyarázta meg a helyzetet, hogy a szovjet csapatok megérkezése előtt a csabai vasutasok is leszedték rangjelzéseiket, mert a nyilas propaganda nyomán az a rémhír járta, hogy az oroszok agyonlövik a tiszteket. Azonnal elő kellett teremteni egy takarítónőt, aki felvarrta a csillagokat. Így Mák László *"Starsi-Dispetscher"* lett, de maga sem tudta még, mi is a feladata. Hamarosan elmagyarázták neki, hogy ő fog rendelkezni Aradtól Szolnokig, meg Nagyváradig a vasúti forgalom felett. Megmutatták neki a grafikont is. Rövid időn belül kialakult a diszpécsergárda: *Boreczky Gyula, Farkas Ferenc, Késmárki Gyula* kerültek még ebbe a beosztásba.

Benépesülnek az állomások

A békéscsabai diszpécseri hivatalt Aradról irányították. A diszpécserek a forgalom alakulásáról Aradra továbbították jelentéseiket, s onnan kapták a forgalomra vonatkozó rendelkezéseket, irányításokat. Amikor a szolnoki diszpécserhivatalt is megszervezték, az aradihoz hasonló szerepet vitt. A vezetés azonban még ezután is jó ideig Aradon maradt, még ak-

Még dacol az idővel

Az almamelléki kisvasút

„Házilag" készült kitérők + Egyszerre csak egy vonat + Fő erénye a pontosság

A Bodrogközi Kisvasút felszámolásával értelmetlenné vált a hazai viszonylatban páratlan fekvésű, görpályás Pálházai Kisvasút további üzemeltetése. A Somogy megyei Simongát állomásról egykor közlekedő apró vonatot is hiába keresik az erdei turisztika kedvelői. Baranya megye északi szélén azonban, dacolva az idővel és a megváltoztathatatlan körülményekkel vegetál egy keskeny-nyomközű hálózat, amely a kaposvár—szigetvári vonal megszüntetésével elszakadt a külvilágtól. Ez az *Almamelléki Állami Erdei Vasút.*

Néhány évvel a Kaposvárt Zrínyi városával összekötő helyiérdekű vonal megépülése után a vidéki erdőségek tulajdonosa a nagymennyiségű értékes faanyag kitermelésére és elszállítására 600 mm-es nyomközű hálózatot építtetett Lukafa. Sasrét és az almamelléki vasútállomás között.

— *Gyermekkoromban gyakran utaztam a lóvonatokon* — idézi a múltat a mai kisvasút egyik idős pályamunkása. — *A báró Sasréten alapított iskolát, s kommencióban szerepelt a mi oda- és hazaszállításunk is. A fából készült kocsik oldalán körbe korlát volt, szemben pedig padok. Harmincan fértünk föl rá. Mindegyik kocsihoz tartozott egy hajtó. Ő volt a vonat személyzete. Az eredeti hálózat nagyjából megegyezett a mostanival, legfeljebb a lukafai szárny volt hosszabb.*

A kisvasút 1955-ig lóvontatással üzemelt. Ekkor került Almamellékre egy 35-ös Hoffer traktorból barkácsolt vontatóeszköz. 1960-ban egy bányamozdonnyal folytatódtak a gépi szállítások. Almamelléken ugyanis nem tértek át a 760 mm-es szabványra, így nehezebb volt mozdonyt beszerezni. Szerencsére 1955-ben két C 50-es dízelmozdonyt kapott az erdőgazdaság, amelyet az Északi Főműhely alakított át a megfelelő nyomtávra.

A személyszállítás 1960-ban kezdődött. Először nyitott kocsikban szállították a munkásokat, majd platókocsira házilag emeltek zárt utasteret, mígnem egy, a Dunakeszin gyártott négytengelyes, kályhafűtéses, villanyvilágítással ellátott személykocsival végleg befejeződött a személyforgalom korszerűsítése.

A hálózat ma egy fővonalból és négy szárnyvonalból tevődik össze, amelyek egykor átrakóvágánnyal csatlakoztak Almamellék MÁV-állomásához. Az I. számú vonal (ez a fővonal végpontja *Sasrét-fűrésztelep.*

Az I. számú fővonal 86-os szelvényéből jobb irányú kitérővel ágazik el a *terecsenyi szárnyvonal.* Az ebből kinyúló *koltzgödöri* és *kisterecsenyi* szárnyakat már csak mindössze néhány méteres vágánydarab jelöli.

Az I. számú fővonal 16-os szelvényére esik *Szentmártonpuszta* megállóhely. A 45-ös szelvényből ágazik ki a III-as számú *lukafai* szárnyvonal, amely egy kilométer hosszú.

A hálózat sínrendszere 7.9 kg-os, 2.6 tonna tengelynyomással. Engedélyezett sebesség a fővonalon és a lukafai szárnyvonalon 12 km/óra. A II. számú terecsenyi szárnyon 8 km/óra. A kitérők házilag készültek, kézi állításúak, váltózárral nincsenek felszerelve. Biztosítóberendezést a hálózatra egyáltalán nem telepítettek, a végpontokat telefon sem köti össze. Az esetleges késésekről, vonatelmaradásokról postai úton értesítik Sasrétet. Ilyenre egyébként a kisvasút történetében *csak egyszer volt példa,* amikor a téli zimankóban nem indultak be a motorok.

Az erdei vasúton forgalomszabályozó nem teljesít szolgálatot, mert az engedélyezés értelmében a hálózaton *egyidejűleg csak egy vonat közlekedhet.*

A megszüntetés évében a kisvasút mintegy 20 ezer köbméter fát fuvarozott a MÁV-vonalra, de az azt megelőző években nem volt ritkaság az évi 30 ezer köbméter sem. Ma teherszállítás egyáltalán nincs, a személyszállításból adódó havi bevétel kb. 100—150 Ft. Az erdőgazdaság évi ráfordítása viszont eléri a 300 ezer forintot. Emiatt napirenden van a teljes felszámolás kérdése.

A kisvasút mellett szól, hogy a vidék földútjai esős időben járhatatlanokká válnak. *Az egyetlen közlekedési lehetőség a vonat.* Némi bizakodásra adhat okot a fellendülő turizmus, amelyből talán az erdei vasútnak is jut szerep. Az erdőgazdaság előzetes bejelentés esetén már most is indít különvonatot.

G. Z.

Vasúti múzeum Pakson

Pakson, a régi állomás épületében a jövő év első felében a Magyar Államvasutak, a Közlekedési Múzeum és Paks város tanácsa közreműködésével vasúti múzeumot és skanzent létesít. A kiállításon a vasút történetén kívül bemutatják a vasútépítés múltját is.

A múzeumot a korabeli állomásra jellemző bútorokkal és tárgyakkal rendezik be, az épületben századeleji „resti" is fog üzemelni. Kiállításra kerülnek eredeti mozdonyok, vasúti kocsik és vasútépítő gépek.

Az állomás épületeit a MÁV Pécsi Igazgatóság üzemei, főnökségei felújították. Ennek keretében *a vasutas szocialista brigádok mintegy 50 ezer óra társadalmi munkát végeztek.*

Következik a finomítás

Jobb munkáért több kereset

Bevált anyagi ösztönzés a gurítódombos állomásokon

A budapesti vasútigazgatóság normacsoportja ez év elején feladatul kapta, hogy dolgozzon ki — a tehervonatok gyorsabb rendezése érdekében — olyan ösztönző normarendszert, amely enyhítheti egyes szolgálati helyeken a már-már kritikusnak mondható létszámgondot. A tervezet elkészült, s az illetékesek jóváhagyták. Az ezzel kapcsolatos igazgatói rendeletet elsőként április 18-án adták ki kísérleti jelleggel Székesfehérvár állomás vezetőinek. A teljesítménybérezést gurítódombos pályaudvaron elegyrendezői munkakörben alkalmazzák.

A helyi adottságokhoz mérten

— Mi ennek az új teljesítménybérezésnek a lényege? — kérdezem *Máté Jenőtől,* a budapesti igazgatóság normacsoportjának vezetőjétől.

— Közismert, hogy a budapesti igazgatóság területén — ezen belül is Székesfehérvárott és Komáromban — a legkritikusabb a létszámhelyzet. Ezért az általunk kidolgozott, a MÁV-nál eddig még nem alkalmazott normarendszer többletjövedelmet eredményezhet az egyes munkakörökben jól dolgozó vasutasoknak. Székesfehérvár állomáson például a túronként kötelező 330 gurított kocsin kívül *minden egyes vagonért 9 forintot kap az elegyrendező kollektíva.*

— Kik tartoznak ebbe a csoportba?

— A gurítódomb elegyrendezői: gurításvezető, váltókezelő, elősaruzó, saruzó, vonatösszerakó, csavarkapocs-lazító és kocsiaggató. Ezekben a munkakörökben szolgálatot teljesítő vasutasok kaphatnak többletteljesítmény-bért a végzett munka arányában.

— Komáromban is ezek az előírások érvényesek?

— Igen. Azzal a különbséggel, hogy a határmenti állomáson nem május 1-től, hanem július 1-től vezettük be az új normarendszert. Komáromban egy 12 órás szolgálatban 420 kocsi az alapnorma, s azon felül minden vagonért 8 forintot kapnak a már említett munkakörben dolgozók. Ezt az egy forint különbséget és a gurított kocsik számában mutatkozó eltérést állítólag a helyi adottságok indokolják.

— Mit tartalmaz még a rendelkezés?

— Elsődleges szempont az utasítás szerinti *balesetmentes,* minőségi munka. Az elegyrendezés során bekövetkezett baleset, anyagi kár miatt a teljesítménybér 10—15 százalékkal is csökkenthető.

Székesfehérváron *Pázmány Sándorral,* a KÜF gazdasági üzemfőnök-helyettesével beszélgettünk az eddigi tapasztalatokról.

Az állomás rendező pályaudvarán szerelvények sorakoznak. A tartalékok viszont látszólag eléggé ráérősen tolatnak: sok a kihasználatlan vágány. Első utunk az I-es számú váltótoronyba vezet, ahol *Molnár József* tolatásvezető éppen a teljesítménynaplót forgatja.

Egyszer hopp, máskor kopp

— Hogyan vált be a májusban bevezetett teljesítménybérezési rendszer? — kérdezem.

— Ha a mai napot veszem alapul, akkor azt kell mondani, hogy rosszul. Ma délig például még csak 74 kocsit gurítottunk. A teljesítménybért havi átlag alapján számolják el. Ha például az egyik fordában száz kocsival többet gurítottunk a normánál, a másik napon viszont ötvennel kevesebbet, akkor csak ötvenszer 9 forintot számolnak el. *Sajnos, nem tudunk folyamatosan gurítani.* Ebben a hónapban három szolgálatban nem is tudtuk teljesíteni a normát.

A forda másik tagja, *Erdélyi József* váltókezelő derűlátóban nyilatkozik.

— Én eddig jobban jártam, mintha prémiumot kaptam volna. Az első hónapban 870 forint teljesítménybért kaptam, de előfordult már az is, hogy csak százat. *Nem rossz ez az ösztönzés, csak az a baj, hogy nem mindig tudunk folyamatosan dolgozni.*

— A tolatómozdony-vezetőknek sem kis részük van abban, hogy minél több kocsi kerüljön idejében a helyére. Ők miért nem kapnak teljesítménybért? — kérdezem Máté Jenőtől.

Legyen igazságosabb!

— Igaz, hogy sok múlik a tolatószemélyzeten, de *ők más címen részesednek a többletből.* Ők például prémiumot kapnak a megtakarított üzemanyag arányában. Ennek ellenére szóba került az ő részesedésük is. Amióta bevezették az új rendszert, a gurítószemélyzet jobban hajtja őket. Nem egy példa volt már rá, hogy egyik-másik túr vezetője még a munkaidő letelte után is arra kérte a masinisztát, hogy néhány kocsit lökjön a helyére. Tagadhatatlan — ezt az eddigi tapasztalatok is igazolják —, hogy a kísérletképpen bevezetett teljesítménybérezési rendszer további finomításánál *figyelembe kell majd venni a mozdonyszemélyzetet is.*

— Mit szól ehhez a mozdonyvezető? — kérdezem Pétervári Istvánt, az egyik M 44-es vezetőjét.

— Annak ellenére, hogy mi így is megtesszük a tőlünk telhetőt, *az lenne az igazságos, ha mi is kaphatnánk teljesítménybért.*

Orosházy Ferenc, a *komáromi* körzeti üzemfőnökség vezetője örömmel újságolja, hogy július elseje óta megszűnt a torlódás az állomáson, és a vasutasok is elégedettek a kiérdemelt többletjövedelemmel.

Séra Sándor

kor is, amikor a szolnoki központ már áttelepült Budapestre.

A csabai szovjet vasúti parancsnok népesítette be Lökösházát és Kétegyházát is magyar vasutasokkal. Így elhárította, hogy az Aradon már indulásra kész román üzemszázad vegye át azokon a szolgálatot. Újra szerveztette a szolgálatot a Békéscsaba—Orosháza vonalon. *Mivel Orosháza állomásnak még nem került elő saját személyzete, Csabáról vezényeltetett oda vasutasokat.* A forgalomnak mennie kellett. A forgalom nem volt erős, Arad felől egy-egy szolgálatban 3-4 vonat közlekedett. Sajátosan, három nyelven: magyarul, oroszul, románul beszélték meg egymással a teendőket. Az érkező vonatokat jórészt román vonatszemélyzet hozta. Szerencsére a csabai személyzetben is akadt, aki tudott románul, s a románok nagyobb része értette, vagy beszélte is a magyart. Ugyanakkor a magyar vasutasokat megtanították a legszükségesebb román szavakra. A jelzések pedig a CFR-nél és a MÁV-nál azonosak voltak.

Néhány nappal Békéscsaba felszabadulása után *Szentes kiürítését is elrendelték.* A kormánybiztosság az osztálymérnökség számára a Vas megyei Jánosházát jelölte ki menekülés esetére, s, oda kellett parancs szerint mozgatható anyagkészletét is elküldenie. *Solymoss János* osztálymérnök azonban anyagkészletét vonalainak különböző állomásaira osztotta szét. A motorkocsik egy részét már előre Kiskunhalasra irányították. A menekülésre kényszerített vasutasság kétségbeesett izgalommal rakodott be családjaival a szerelvénybe. Indulás előtt egy órával azonban alacsonyan támadó repülők gépfegyverrel lőtték a rakodót. Az egyik motorvezető a helyszínen meghalt, a kisfia is súlyosan megsebesült.

A menekülőket szállító vonat keservesen haladt át a csongrádi hídon. Még nehezebb volt a két katonai anyaggal rakott kocsit vontató motornak átjutni.

Solymoss János osztálymérnök egy beosztott mérnökkel, egy pályamesterrel meg egy irodatiszttel elszakadt a menekítővonattól, s Félegyházától visszafordulva még átjutott a Tisza-hídon és titokban hazaérkezett Szentesre.

A városon nagyobb harcok nélkül vonult át a front. Így az élet is gyorsan megindult. A szovjet vasúti parancsnok magához hívatta Solymoss Jánost és utasította: *járja be vonalait, mérje fel azok állapotát.* Az osztálymérnök egy szovjet tizedessel s a pályamesterrel nagy kerekű hajtányon beutazták a vonalakat. A hajtányt négy pályamunkás húzta.

Hadihíd a vízszint alatt

A szentesi osztálymérnökség területén három fontos híd pusztult el: *a csongrádi Tisza-, a kunszentmártoni és szarvasi Körös-híd.* A felrobbantott Tisza-hidat saját erőből nem tudták pótolni, a másik két híd helyreállításához azonban szakmunkások igénybevételével a vasút hozzákezdett. A parancsnok rendelkezett: utasította az osztálymérnököt a vonalak forgalomképes állapotba helyezésére, s közölte, hogy a csongrádi híd állapotáról jelentést tesz felsőbb parancsnokságának azzal, hogy ahhoz utászok, hidászok munkája szükséges.

A szovjet hidászok hamarosan meg is érkeztek a csongrádi hídhoz. Az osztálymérnökség is felajánlotta segítségét a munkához, s egy mérnök valóban szintezési feladatokban a szovjet műszakiak segítségére volt. A magyar vasutasok azonban nem értették, mit csinálnak a szovjet hídépítők. A felrobbantott híd annak idején ugyanis a Tisza magas árszintjéhez igazítva épült, s ahhoz meglehetősen magas töltések vezettek. A szovjet utászok azonban a töltésekről nagy ívben levezették a pályát a vízhez. Solymoss János igyekezett a tiszai árvizek veszélyeit magyarázni, de a hidászok minderre csak legyintettek. *Nekik az volt a feladatuk, hogy a hidat 30 cm-rel a meglevő vízszint alá építsék meg, hogy így a hídpályát ne lássa a légifelderítés!* Az osztálymérnök azzal érvelt, hogy a felderítés a csatlakozó pályarészeket így is látja, majd a jeges árvízről beszélt, mely tavasszal oly sok vizet hoz le, hogy veszélyezteti a hidat. De akinek magyarázott, az csak legyintett: — *Nicsevo!*

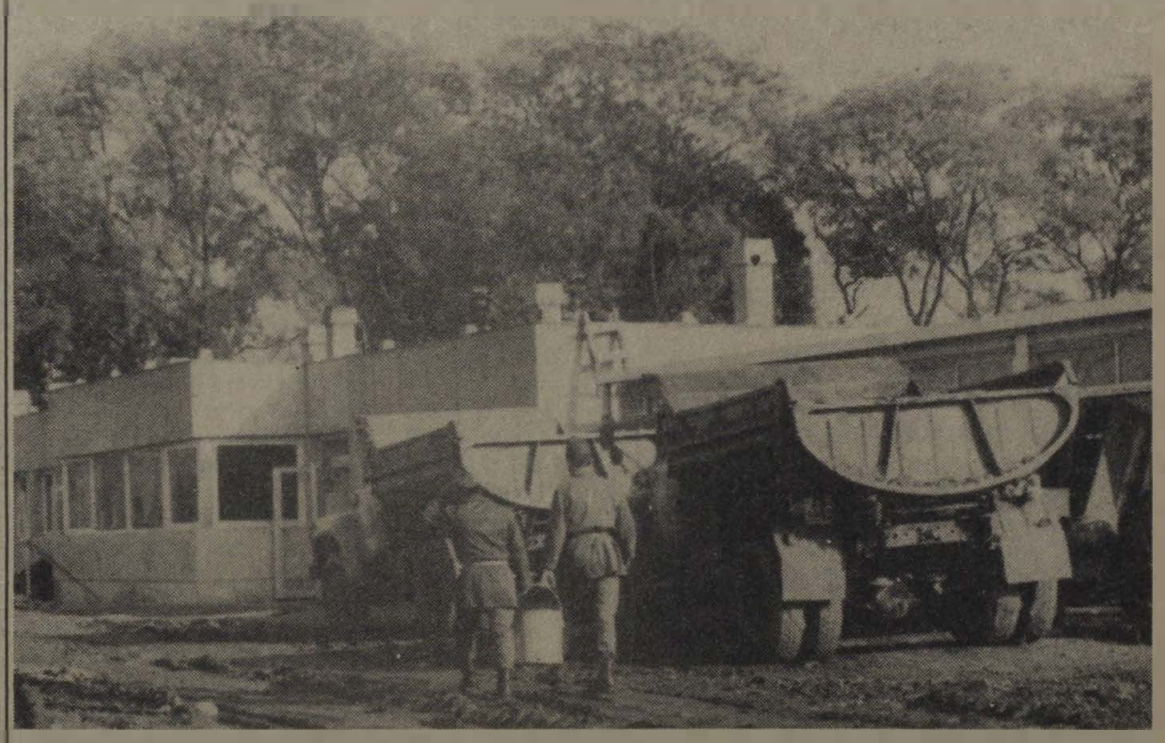
A hídon megindult a hadiforgalom. Tengelyig haladtak a vonatok a Tiszában. Ezt a forgalmat jól kiszolgálta a híd, a töltésre azonban keserves feladat volt felvontatni a vonatokat.

A jeges ár 1945 kora tavaszán sem maradt el. A híd a víz növekvő nyomására megmozdult. Először kövekkel igyekeztek megterhelni, de már ez sem segített. A híd nagy robajjal szakadt szét, s anyagát elvitte a Tisza. A fahidat már nem építették meg újra.

Lovas Gyula

Folytatjuk

ÉPÜL A VASÚTÁLLOMÁS



Félidejéhez közeledik a Tatabánya Felső tehermentesítése szempontjából jelentős funkciót betöltő szárligeti vasútállomás rekonstrukciója. A tavaly elkezdett munkálatok során bővítik a vágányhálózatot, korszerűsítik a biztosítóberendezéseket és a régi helyett (a képen is látható) tetszetős felvételi épületet építenek.

(Gerecsei Zoltán felvétele)

FÉLSZÁZ BALESET AZ IDÉN

Mi az ára „egy üveg sör”-nek?

Munkavédelmi őrjárat a komáromi üzemfőnökség szolgálati helyein

A komáromi üzemfőnökség területén az idén 49 munkahelyi baleset történt. Ebből egy dolgozó csonkulásos, 7 pedig töréses sérüléseket szenvedett. A többi sérült általában tíz napig nem dolgozhatott. A balesetek többsége figyelmetlenség, fegyelmezetlenség, ittasság, a szabályok, az utasítások mellőzése miatt következett be.

Sorban elszíneződnek a szondák

Október 4-én 18 óra 30 perckor munkavédelmi ellenőrzésre indulunk *Komáromban*. A rendező pályaudvaron *Szeiler László* térfőnök tart munkakezdés előtti felolvasást. Ismerteti a fontosabb teendőket, felhívja a figyelmet a balesetmentes szolgálat jelentőségére, majd megkezdődik az *alkoholszondázás*.

Kovács Mihály munkavédelmi ellenőr maga elé készíti a „műszereket”. Bár a szolgálat hivatalosan is fél hétkor kezdődik, többen még civilben ácsorognak a kicsiny helyiségben.

— Maguk ebben a ruhában fognak dolgozni? — néz rájuk Kovács. Az emberek csendesen mosolyognak. Ezzel az ügyet elintézettnek tekintik.

Az első szonda elbarnul. Azután a második, a harmadik is. 0,2 ezrelék a vér alkoholtartalma. Az egyik vasutas délelőtt ivott, a második délben, a harmadik délután. De mindegyik „csak” egyetlen üveggel. Beosztásuk a forgalommal nincs közvetlenül kapcsolatban, ezért a munkavédelmi szabályok szerint szolgálatba állhatnak. Nem így az a váltókezelő, akinek a szondája zöldre változik.

— Mennyit ivott?

— Délben három üveg sört. De az nem létezik, hogy ennyi idő múlva is kimutatható!

Kap egy másik üvegcsövet, az eredmény nem változik. Ittassági jegyzőkönyv készül, a váltókezelőt hazaküldik. Emiatt az állomás munkahelyein belső átcsoportosítást kell végrehajtani.

— Mibe kerül a dolgozónak az ittasság? — fordulok Szeiler Lászlóhoz.

— Ez a napja igazolatlan, ami eleve négy-ötszáz forinttal csökkenti a keresetét. Azután az üzemfőnöki gyakorlat szerint elvonják az évi nyereséget is. *A végösszeg tehát kétezer forint körül lehet. Sok ez három üveg sörért . . .*

— Gyakori az ittasság?

— Megtörtént már, hogy négy, sőt öt embert is haza kellett küldeni, de *nem lehetünk jóindulatúak*. A vágányokon milliárdos értékek mozognak, nem beszélve az életekről. *A legkisebb mértékben sem kockáztathatunk.*

„Amennyi jólesik”

Az ellenőrzés következő színhelye a kocsivizsgálók helyisége. Lassan összegyűlik a csoport, de előzőleg már láttuk, hogy a védősisakot senki sem viselte.

— Ha bebújunk a kocsik közé, folyton leesik a fejünkről — érvel az egyik fiatal, szőke hajú kocsivizsgáló.

— Húzzák rövidebbre a szíjat, akkor majd nem esik le!

— Meg kényelmetlen is . . .

— Miért kényelmetlen? — szólok közbe.

— *Vegye fel, majd megtudja!*

Előkerül a szondásdoboz. Sovány, kopaszodó lakatos lehel először. A színeződésből 0,8 ezrelék alkoholra lehet következtetni. Itt is elhangzik a szokásos kérdés:

— Mennyit ivott?

— *Amennyi jólesett . . . Vigyenek el véralkohol-vizsgálatra!* — berzenkedik. A munkavédelmis teljesítené a kérését, de a társai leintik okvetetlenkedő kollégájukat:

— *Fölöslegesen mennél. Ott még azt is kimutatják, amit csak a jövő héten akarsz meginni.*

— Akkor ne menjek? — tétovázik.

— De igen. *Haza!* — dörren Kovács Mihály ítélete.

És bár ennél az ittasságfokozatnál már csak kísérővel szabad a vágányok között közlekedni, a kocsivizsgáló minden tiltó rendelkezés ellenére *biciklire pattan*, és eltűnik a sötétben. Az ittmaradottak kapnak egy-egy írásbeli figyelmeztetést.

Ács és Nagyigmánd

Kovács Mihállyal és *Kedves Ferenc* gazdasági üzemfőnökhelyettessel kocsiba ülünk. Irány *Ács*. Az állomás „páros” végén idősebb, rutinos váltókezelő szolgál, nincs vele gond. A túlsó toronyban már akad kifogásolható dolog. A szeneskamrában egymásra halmozva 12 húszliteres marmonkannát találunk.(?) A szekrényben literes üveg, háromnegyed részéig borral. Az előző kolléga felejthette el meginni.

Forgalmi iroda. *A szondázásokat bizonyító füzet hosszas keresgélés után sem kerül elő.* A parancskönyv a múlt hónap huszonkilencedike óta nincs aláírva. A dolgozók szerint *a vezénylés legalább egy éve nem volt kifüggesztve*. De van ennél súlyosabb fegyelemsértés is. Még a váltókezelői helyiségből láttuk, hogy a Komárom felé elhaladó vonatnak sötét a vége. Ezt a forgalmi naplóban nem rögzítették, sőt a fiatal szolgálattevő nő néhány perccel utána egy másik vonatot is kiengedett.

Húszperces az út *Nagyigmándig*. Itt is a váltókezelőnél kezdünk. Az ajtó zárva, „bakterünk” *az asztalon alszik*. Csak akkor ijed meg, amikor egyikőnk felmászik a szűk erkélyre.

— *Egész nyáron huszonnégybe jártunk* — hangzik a védekezés. — *Most is csak reggel mentem haza szolgálatból, de este már újból kezdtem. Szombaton, vasárnap nappalra jövök. Otthon is akad munka, meg családom is van, azokkal is kellene foglalkozni. Ilyen körülmények között képtelenség kipihent állapotban szolgálatra jelentkezni.*

A munkavédelmi őröket nem hatják meg az újságíró szemszögéből tekintve jogosnak tűnő ellenvetések, megírják a figyelmeztetést. Búcsúzóul Kovács Mihály még megjegyzi:

— *Ott a sarokban azt a zsák búzát pedig nyilván a csúszós utak felszórására használják . . .*

A forgalmi iroda mellett állunk meg. Az első megállapítás: *a vasutasok „bibliája”, a F2-es utasítás nincs módosítva*. A munkavédelmi szabályzat ki tudja merre hever, de a szolgálattevő „egyszer már találkozott vele”. Odakint, a harmadik vágányon álló kocsisor *nincs biztosítva megfutamodás ellen*. Minden belekerül a kis noteszba, és máris indulunk *Kisbérre*.

Kisbér, Oroszlány

A „torony” ajtaja zárva. Zörgetésünkre kidugja fejét a váltókezelő.

— Mi a probléma?

A munkavédelmi őrök nem mondják, de látom rajtuk, csak jussanak be, majd sorolják ők. A belső berendezést mostanában újíthatták föl, a falakat műanyag lambéria burkolja. *Rend, tisztaság mindenütt. Az ablakokban virágok.* Pozitív ellentéte mindez a két ácsi toronynak. Gond azért tényleg van. A kocsik megfutamodásának ellenszereként használatos alátétfák közül az egyik törött, a másikat görcsös-göcsörtös husáng fogja össze. *Ki kell cseréltetni!*

Oroszlányba érkezésünkkor azonnal előkerülnek a védősisakok. Igaz, egynéhánynak már lejárt a szavatossága.

A szondák negatív eredményeket hoznak. Minden rendben, ha ugyan rendben lévőnek tekinthető, hogy a kocsirendezők, váltókezelők ebben a roskadozó, koszlott kulipintyóban töltik pihenőidejüket. *Itt étkeznek.*

A felvételi épület melletti oktatóhelyiségben 0,5—0,8 ezrelékes alkoholmámor hatása alatt szunyókál a *nyugdíjas málházó*. A fiatal kocsivizsgáló véralkoholszintje 0,2 ezrelék.

— Csak azt tudnám, ha most éjjel egy óra húsz perckor enynyi, akkor *este hatkor mennyi lehetett?* — tűnődik Kovács Mihály. Elkészül a jegyzőkönyv. *A málházót hazaküldik*, a kocsivizsgáló kimegy a vágányok közé dolgozni.

— *Rá vagyunk utalva a nyugdíjasok munkájára, de arra nincs szükségünk, hogy állandóan igyanak. Egy málházó részegen eltörte a lábát, a vasút meg fizette a 90 nap kártérítést.*

Lámpájuk sincs!

Az éjszakai ellenőrző körút utolsó állomása, *Tatabánya-Alsó következik*. Túláradó örömmel eddig sehol sem fogadtak, itt sem kedveskednek velünk. A szolgálattevő nő éppen a hazulról hozott villanymelegítőt kísérli üzembe helyezni. Kovács Mihály rögtön elrakatja vele: *nem felel meg a szabványnak, balesetveszélyes.*

— Mit csináljak? — méltatlankodik a forgalmista. — Ha begyújtjuk az olajkályhát, a rendelkezőnek elég a háta. Ha nem, hát én fagyok meg. *Csinálnák meg az ajtót, az ablakokat, hogy legalább huzat ne legyen!*

A kézi vonatmenesztő lámpák szemrevételezésekor kiderül: *a három közül egyik sem világít*. A fehér fényű lámpát meg kölcsön adták valakinek.

— *Tessék nekem megmondani, ha most egy behaladó vonat felé „lassan” jelzést kellene adni, mivel tenné?*

A válasz csupán vállrándítás, amitől Kovács Mihály türelme elillanni látszik.

— *Hogyan is lehetne rendet tartani a munkahelyeken* — mondja később —, amikor két ember azon nem képes megegyezni, hogy fűtsenek-e vagy sem. Ráadásul a kérdésekre legfeljebb cinikus válaszokat adnak.

Leballagunk a felüljáróhíd alá. Az itt szolgálatot teljesítő váltókezelő nem illetődik meg: *határozott hangon az ellenőrzésre jogosító igazolványokat kéri*. Persze a munkavédelmis is ember, követhet el hibát. *Igazolványa nincs kéznél*. Amíg a kocsiból lehozzák, van idő körbenézni.

Nos, láttam már a vasúton elhanyagolt szolgálati helyiségeket, de *ez valamennyit felülmúl*. Azonkívül hogy ósdi, elavult, a falakra hihetetlen mennyiségű kosz rakódott, és *beázások rajzolták meg a világ valamennyi tájának térképét*. Az asztali lámpa szórt sugarai mintha undorodva peregnének vissza a vakolatról, a félhomály még nyomasztóbbá teszi a hangulatot. Mellékhelyiség ide harminc méterre, a laktanyában található. *A sűrű vonatforgalom nem nagyon enged meg ekkora távolságot*. Az ajtót meg amúgy is bezárják éjszakára. Dörömbölni persze lehet, de amíg a laktanyás előkerül, a váltókezelő vagy vár türelemmel, vagy elszalad a folyópartra . . .

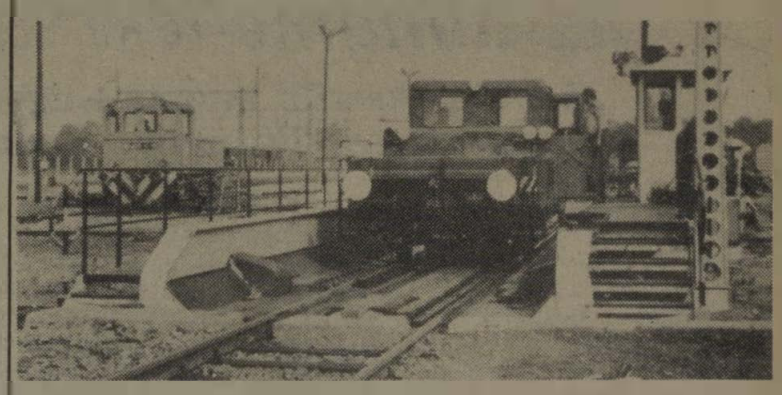
Megérkeznek az igazolványok. A váltókezelő megnézi, majd *illendően jelentkezik*. Hiányosság nincs, kisebb bonyodalom csupán az úgynevezett forgalomadásnál támad. A vasutas azonban bravúrosan kivágja magát.

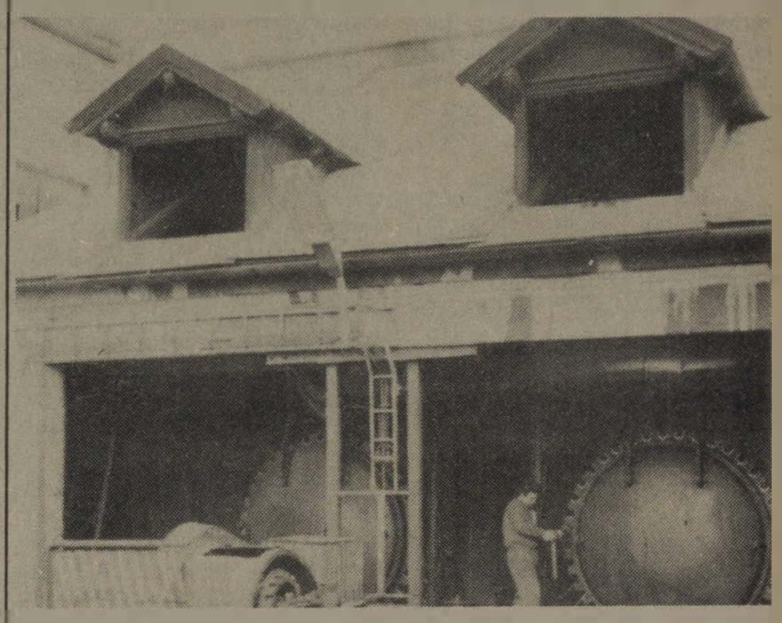
Javítani kell a körülményeket!

— *Hogy milyen gondokkal küzdünk, az látható* — összegzi a tapasztalatokat Kedves Ferenc gazdasági üzemfőnökhelyettes. — *Sajnos műszakilag nagyon le vagyunk maradva. Az emberek gyakran dolgoznak mostoha körülmények között, minden komfortot nélkülöző szociális ellátottsággal. Márpedig ezek a rossz körülmények hatással vannak a munkára és a munkavédelemre is.*

Gerecsei Zoltán

TELÍTŐ TELEPEN





A püspökladányi fatelítő telepen a vagonokat TVG-vel mozgatják. (Fenti kép.) Ilyen óriás hengerekben (lenti kép) telítik a talpfákat a telepen

(Laczkó Ildikó felvételei)

Pécsi rejtvényfejtők

Háromnegyed éve működik a tizenkilenc lelkes tagot számláló rejtvényfejtő klub Pécsett, a Vasutasok Művelődési Házában. Ebben az esztendőben hat versenyen vettek részt sikerrel. Legutóbb Ózdon, a rejtvényfejtők országos bajnokságán is részt vettek, amit a Füles szerkesztősége rendezett. Jó szereplésükkel el is nyerték a Füles vándorserlegét.

Októberben sem tétlenkednek a klubtagok. A Rejtvényújság szerkesztősége őket kérte fel az 1984. évi országos egyéni rejtvényfejtőverseny rendezésére. Saját lapjukat még ebben a hónapban „Szellemvasút” címmel tervezik kiadni.

A FERROGLOBUS

Megbízható partner

A budapesti igazgatóság és a Ferroglobus Vas és Acél Termelőeszköz Kereskedelmi Vállalat tíz éve kötött szocialista együttműködési megállapodást. Azóta minden esztendőben legalább egyszer igazgatói, illetve vezérigazgatói szinten beszélik meg a szállítások részleteit.

A Ferroglobus évente átlagban 1 millió tonna árut szállíttat a budapesti vasútigazgatósággal. A vasút igyekszik gyorsan, pontosan kiszolgálni a Ferroglobus ipartelepét. Hogy ez zökkenőmentes legyen — ha a szükség úgy kívánja — a MÁV menetrendváltozáskor módosítja a kiszolgálási rendet, sőt adott esetben rendkívüli meneteket is közlekedtet.

A Ferroglobus vállalta, hogy az áruberakásnál vigyáz a kocsik épségére.

Az évek során a Ferroglobus az egyik legmegbízhatóbb partnerévé vált az igazgatóságnak.

(séra)

ÍGY LÁTJA A HUNGAROFRUCT:

Nem kérünk lehetetlent

Nem hat a felfedezés újdonságával, de annyi más külkereskedelmi vállalathoz hasonlóan a HUNGAROFRUCT sem tud meglenni a vasút szolgáltatásai nélkül. Évente mintegy 100 ezer vagonnyi árut kell elszállítatnia, aminek a fele vasúton hagyja el az országot.

A vasútra való ilyenfokú ráutaltság természetesen nem jelenti azt, hogy a HUNGAROFRUCT mindig és mindennel elégedett. Ismerve a MÁV anyagi, műszaki lehetőségeit, nem kíván lehetetlent, de van néhány javaslata, észrevétele, amit ésszerű szervezéssel talán meg lehetne oldani.

A zöldséggel, gyümölccsel és az ebből készült konzervekkel foglalkozó vállalatnak a friss áruval van nagyobb gondja. Érthető, hiszen a ma leszedett termés — még ha hűtve is szállítják — néhány nap alatt tönkremegy. Gyorsan kell tehát kiszolgálni a megrendelőket.

Sajátságos módon itt és éppen a MAV fejlesztésének eredményeként (következményeként?) kerül gondba a vállalat. A MÁV ugyanis a nagy teljesítményű, 40 tonnás vagonokkal bővíti kocsiparkját. De friss termékből ennyit nem lehet szállítani, hiszen a kereskedők viszonylag kis tételeket rendelnek.

Persze, a szükség törvényt bont, és a HUNGAROFRUCT időnként kisebb vagon híján, félig megrakva indítja a szupervagonokat.

Ami a friss árunál baj, az a szárítottnál fordított előjellel okoz gondot. Ez a terjedelmes, de könnyű áru nagyméretű vagonokat kíván. De amikor kellene, akkor éppen nincs kéznél belőle. Emiatt 1-2 hétig is várakozni kell a rakodással.

A rakodásoknál maradva: gondok vannak a vagonok műszaki állapotával. A szovjet fél például csak kifogástalan vagonokban veszi át az árut. Ha hibás, törött a vagon homlokvagy oldalfala, még a határ másik oldaláról is visszaküldik. Ez elkerülendő, a konzervgyárak csak hibátlan kocsiba rakodhatnak. Ha ilyen nincs, ki kell javítaniok a kocsit. Ennek ellenére jönnek vissza a teli és hibás vagonok. Ilyenkor mindenki — a MÁV és a HUNGAROFRUCT is — a maga igazát védi. A megoldás pedig igazán egyszerű lenne: *a MÁV-nak kellene ellenőrizni, hogy a konzervgyárakból valóban kifogástalan vagonok gördülnek-e ki.* Ha a gyár hibás kocsiba rakodik, vissza kell tartani. Ez még mindig olcsóbb lenne, mint a fölösleges fuvar.

Nemcsak a felesleges munkával, hanem a szállítással, pontosabban annak időtartamával is gondok vannak. Az áru továbbítását gyorsítják például a TEEM-vonatok, amelyeknek állandóan szabad pályát kell biztosítani, mert gyorsan romló árut szállítanak. Ezekhez a szerelvényekhez azonban olyan vagonok kellenek, amelyek fékrendszere megfelel a 100-200 km-es sebességnek. Csakhogy sokszor a rendező-pályaudvaron, rosszabb esetben külföldön derül ki, hogy a vagonok között vannak alkalmatlanok is. És amíg ezeket a problémákat megszüntetik, romlik az áru minősége.

A belföldi gyorstehervonatok sem mindig gyorsak. Előfordul gyakran, hogy Nyíregyházától Sopronig 10 napig tart az út. A bécsi vevő úgy számol, hogy 3-4 nap alatt megkapja az árut. Azért is érdekes az időpont, mert sok esetben hajóra kell rakni az árut, és *a hajó* — akár odaérkezik a magyar konzerv, akár nem — *indul.*

***Gyakori eset még a vasúton, hogy elkallódnak a vagon szállítási okmányai. És ha nincs „bárca”, akkor is kisorozzák a vagont a szerelvényből, és vár a sorsára, illetve kísérő iratára. A MÁV az ilyen esetek többségében nem értesíti a feladót vagy a HUNGAROFRUCTOT.* Az így elakadt vagonokért valóságos nyomozást kell folytatni. Egy telefon vagy egy telex révén órákon belül pótolható lenne a hiány, bontatlanul mehetne tovább a szerelvény.**

Nem tudni, hol a hiba, de való igaz, hogy *az exportszállításokat a kikötői vagonhiány is gátolja.* A csepeli szabadkikötőbe leadott külföldi üres konténereket emiatt sokszor nem tudják elszállítani. A kikötő a MÁV-ot okolja, a MÁV a kikötőt. A konzervgyárak azonban *konténer híján nem tudnak rakodni.*

A fuvaroztatók tudják, hogy a szállítmányozás rendkívül körültekintő munkát kívánó feladat, de a HUNGAROFRUCT éppen az említett hibák, zavaró körülmények leküzdéséhez kéri a vasút vezetőit, a szocialista brigádok és valamennyi vasutas dolgozó segítő közreműködését.

(x)

Lente Lajos énekel

Avatott művésze a dalnak

Zápor veri az utat, a fák fölött őszi ködök örvénylenek. Jólesik a szoba melege. Messzire röpíti a gondolatot, nyári emléket villant egy ismert nóta, egy ismerős hang. *„Valahol egy kis faluban, nem nyílnak már a pünkösdi rózsák, / Valahol egy ablak alatt elnémultak a szerelmes nóták . . .”*



A rádióban *Lente Lajos* énekel. Ábrándozva hallgatom a tiszta, zengő hangot, a kísérő muzsikát, s gondolataimban verssorokat görget a zene: *„Itt van az ősz, a bús nóták bolondos, kóbor zenéje, parázslik a szőlők fürtje . . .”*

A magyar nóta mindig meghatott, áthangolt, lenyűgözött. Akárcsak a hegedűszó vagy a rigófütty az erdőben. Irigylem a nóta avatott tolmácsolóit, azokat az előadóművészeket, akik orgánumukkal, egyéniségükkel lebilincselik, megfogják a közönséget. Ilyen avatott művésze a dalnak, a magyar nótának *Lente Lajos* is. A Balaton partján találkoztam vele először, amikor Boglárlellén üdült a feleségével. Esténként a környező üdülők vendégei tapsolhattak tehetségének, nótaműsorának. Már gyerekként megsejtette, hogy hálás szerep a felnőttek szórakoztatása.

Az emlékeket felhorzsolja a dal. Szárnyain mesés utazásokat lehet tenni, s ilyenkor nemcsak a muzsikusnak van dalból a lelke. A nótában minden teljesülhet, s veled tart örömben, bánatban. Soraiban az érzelmek végletei vibrálnak. Egyszer a vidámság, a kirobbanó életkedv sikong a húrokon, máskor a lemondás, a bánat, az elmúlás miatt busong a vonó.

Öröklött muzikalitását, tehetségét (az apja és testvérei dalárdákban énekeltek) a tanárai is felfedezték. Tagja volt a hajdúnánási általános iskola énekkarának. Tudta, hogy sokat kell tanulnia, gyakorolnia, mert a tehetség önmagában nem elegendő. Tanulmányait ezért a debreceni Kodály Zoltán Zeneművészeti Szakközépiskola ének tanszakán folytatta. Már ott megérlelődött benne az elhatározás, hogy hivatásszerűen foglalkozik a zenével.

Múltak az évek. Katona lett. Leszerelése után, 1959-ben a MÁV autófuvarozási főnökségen vállalt munkát. Esténként azonban szorgalmasan gyakorolt, képezte hangját. Beiratkozott az Országos Zenei Szórakoztató Központ iskolájába, és 1962-ben sikeresen vizsgázott. Az autófuvarozási főnökség megszüntetése után a debreceni építési főnökségen dolgozott, majd 1977-ben a debreceni igazgatóság műszaki osztályának diszpécsere lett. Azóta is ez a munkahelye.

Lente Lajosnak két élete van. A kenyérkereső foglalkozása és az előadóművészet. Hivatásos működési engedélyt szerzett A kategóriában operett-, magyardal- és népdaléneklésre 1968-ban.

„Valahol egy csöndes utcán szomorúan, álmodozva járok, / Ne tudja meg soha senki, hogy még mindig valakire várok . . .” — ránt vissza a jelenbe az ismert dal, s töprengésre késztet az akaraterő, a szorgalom. Mert *Lente Lajos* nemcsak kiváló énekes, hanem kiváló vasutas is. Helytáll a munkahelyén, jól érzi magát kollégái körében. Szolgálati vezetői lehetővé teszik számára a fellépéseket, a turnékat. Rádió- és tv-felvételek, valamint két hanglemeze bizonyítja, hogy az élvonalban van.

Esténként a debreceni tiszti klubban, nyaranta pedig a szakszervezeti üdülőkben szerez örömet hangjával a nótakedvelő közönségnek. *A közelmúltban Szicíliában és Palermóban lépett fel sikerrel a magyar hetek alkalmából rendezett kultúrműsorban.* Az olasz tv is megörökítette műsorát.

Gyakori vendége a debreceni szociális otthonoknak, brigádrendezvényeknek. Ilyenkor mindig társadalmi munkában szórakoztatja közönségét. Nem múlik el nap, hogy otthon, a vasúti munka után ne gyakorolna legalább egy órát a meghitt családi környezetben. Nem pihenhet a babérokon, hiszen igényes a közönség, és nem lebecsülendő a konkurrencia.

Átadom magam a zenének: *„Valamikor boldog voltam, ha pünkösdi rózsát láttam nyílni, / Valamikor örömkönnyet tudtam én a rózsák között sírni, / Valamikor nem gondoltam, hogy én egyszer így maradok árván, / Hogy én nékem nem nyílik már soha virág a pünkösdi rózsán.”*

Kaszala Sándor

SZEGEDEN

Hol lakik a tanfolyamista?

Ötszintes lakóotthon, teljes komforttal

Tíz évvel ezelőtt, 1974. augusztus 1-én kezdte meg működését Szegeden az *oktatási főnökség.* Az eltelt évtized alatt 30-féle tanfolyamon 4200-an szereztek alap- vagy középfokú szakvégzettséget. Az egyes tanfolyamtípusok közül folyamatosnak tekinthetők a dízelmozdony-vezetői, a vontatási vonatkísérő-kocsirendezői, a vasútüzemvitelt ellátó szakmunkástanfolyamok. Évente megrendezik a „C” kategóriás munkahelyi vezetőképző, a vasútépítő és -karbantartó szakmunkás, a darukezelői, -kötözői, a targoncavezetői tanfolyamokat, és itt találnak otthonra a KTMF felvételi vizsgára készülők is.

Az említetteken kívül természetesen az egyes szakszolgálatok igényei alapján még jó néhány más tanfolyamot is indítanak. Az idén a tervekben 9 bentlakásos és 7 levelező tanfolyamon 645 vasutas kiképzése szerepel. Legutóbb, szeptember 24-én kezdődött egy-egy újabb dízelmozdony-vezetői, vontatási vonatkísérői-kocsirendezői és féklakatosi tanfolyam.

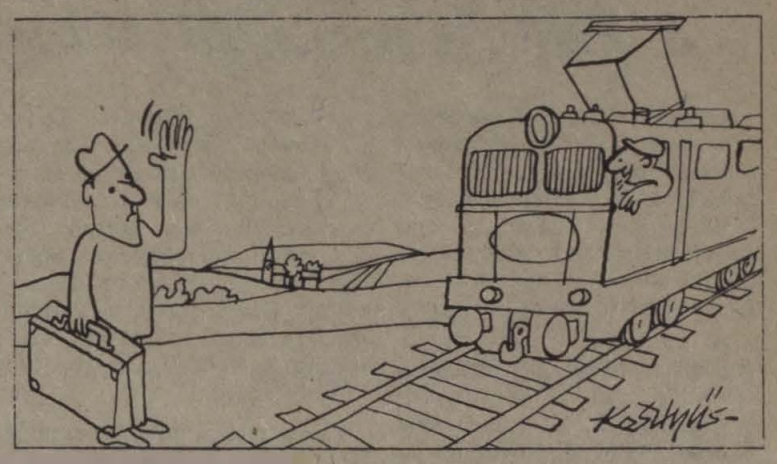
A hallgatók felkészítését, kiképzését nagy szakmai gyakorlattal rendelkező előadók végzik. Az oktatás színvonalának növelését, az elsajátítandó anyagok könnyebb megértését jól szolgálják a különböző oktatástechnikai eszközök, a filmvetítők, a diavetítők, írásvetítők, a gazdag filmtár és a főnökség műszaki könyvtára.

Az oktatási főnökség — más szervek bevonásával — arról is gondoskodik, hogy *a tantermeken kívüli idő is nyugodt körülmények között teljen el.* Gazsi Lajos, a főnökség vezetője nem titkolt büszkeséggel vezet végig *a nyáron elkészült új, ötszintes lakóotthonon,* amely egycsapásra megoldotta számtalan gondjukat.

A 120 személyes lakóotthon 300 adagos konyhájával, éttermével, a mai igényeknek megfelelő szobáival, szociális és kulturális ellátottságával meghitt, kényelmes szállást, mondhatni családi otthont biztosít a tanfolyamok hallgatóinak. *A 30 millió forintos költséggel épült létesítményt a DÉLÉP építette.*

Az épület földszintjén kapott helyet a konyha, a hőközpont, a kiszolgáló létesítmények és egy szépen berendezett várakozó. Az első emeleten önkiszolgáló étterem, ruhatár, társalgó, két betegszoba és szociális helyiségek találhatók. A második emeleten 40 női, a harmadik és negyedik emeleten 40-40 férfi hallgató talált otthonra a szépen berendezett négyágyas szobákban. Mindegyik emeleten ételmelegítő helyiséget, tanulószobát alakítottak ki. A klubszobákban pedig rádió, színes és fekete-fehér televízió járul hozzá a szabad idő hasznos eltöltéséhez.

Gellért József



— Álljunk meg, Pista, és vegyük fel, hadd legyen egy elégedett utasunk is!

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Könyvismertetés

Mezei István: Mozdonyok

„Az alig több mint másfél évszázada megnyitott vasutak forradalmi változás kezdetét jelezték a szárazföldi közlekedésben. A XIX. század elején főleg a tengereken, a nagyobb folyókon és néhány jól kiépített közúton utaztak az emberek, szállították az árucikkeket. A szárazföldi közlekedés elmaradottsága akadályozta az ipar és a kereskedelem fejlődését. A XVIII. század végén ugyanis az Angliából kiindult ipari forradalom következtében gyors ütemben növekedett a termelés, ami viszont szükségessé tette a szállítás fejlődését is, hiszen a gyárak falták a különféle nyersanyagokat, tüzelőanyagokat és a kész árucikkeket el kellett juttatni a fogyasztókhoz. Ezek az igények vezettek a vasút megszületéséhez.”

Ezeket írja most megjelent „Mozdonyok” című könyvében Mezei István, a járművek alapos ismerője. A jól szerkesztett munka elsőként Stephenson *Rocket* (Rakéta) nevű, 1829-ben a rainhilli verseny győztes mozdonyát mutatja be. A gőzös a vonatot 21 km/óra átlag- és 34,4 km/óra maximális sebességgel vontatta. A sorozat a világ jelenlegi leggyorsabb, a francia TGV villamos motorvonat adatainak feltüntetésével zárul. Ez a vonat a Párizs—Lyon között tartott próbamenetén 1981-ben közel 380 km-es sebességet ért el. A menetrend szerinti közlekedésben most 260 km/óra átlagos sebességgel teszi meg az utat.

A kötet a kezdet és a csúcs közötti időszakból *tíz ország* — Anglia, Csehszlovákia, Franciaország, Olaszország, Ausztria, az NSZK, a Szovjetunió, az USA és hazánk — további 56 típusú konstrukciójának jellemző műszaki adatait ismerteti. Különös érdeklődésre tarthat számot ezek közül magyar vonatkozásban az első hazai gyártmányú 335-ös tehervonati gőzmozdony (1873), az 1900. évi párizsi világkiállítás nagydíját elnyert 202-es gőzmozdony, amely *a MÁV első, 100 km-es sebességgel robogó járműve volt.* Meg kell említeni a MÁV leghíresebb gőzmozdonytípusát, a 424-est, amelynek első példánya 1924-ben készült a MÁVAG-ban, és 34 év alatt további, mintegy 700 darab került forgalomba. Szó esik a könyvben a motorkocsikról, az Árpád-sínautóbuszról, dízel- és villamos mozdonyokról is.

A külföldi gyártmányok közül kiemeljük az 1857-ben készült amerikai *Fantom*-ot, amely *fatüzelésű,* személyvonati mozdony volt, és 60 km-es sebességgel közlekedett. A gőzsípot még harang helyettesítette. A Szovjetunió első dízelmozdonya 1924-ben készült német gyárban: legnagyobb sebessége 50 km volt.

Említésre érdemes a műszaki érdekességnek számító sínzeppelin, amely sínen közlekedő, *csavar hajtású* jármű volt. Német mérnök tervezte 1931-ben. A japán Tokaidó vasút villamos motorvonata 1964-ben indult első útjára. A Tokió—Osaka közötti 515 km-es távolságot három óra tíz perc alatt győzte le.

A felsorolás csak érzékeltetni kívánja azt a sok technikatörténeti adatot, amelyet a Móra Könyvkiadó gondozásában, Erős István színes rajzaival (közel 90 ezer példányban) megjelent kötet tartalmaz.

H. K.

A brjanszki erdőben

Zengenek az úttörők harsonái

A brjanszki megye festői részén, százados fenyők között található a *Szinyezorki* nevű úttörőtábor. A tábort harminc évvel ezelőtt a brjanszki vasúti csomópont dolgozói építették gyermekeik számára. Felszereléséhez időt és energiájukat nem kímélve dolgoztak a kommunista műszakokon, illetve szabad idejükben. Segített természetesen az állam is.

A Szinyezorki közösségében vidáman élnek a gyerekek. A jól felszerelt házak kényelmesek. Különös szerencsében részesül az a pajtás, akinek csapata a népi fafaragásokkal díszített kis faházakban kap elhelyezést.

Sétáljunk egy kicsit a tábor területén! A tábor alapterülete meglehetősen nagy. A házak között sövénnyel, virágokkal övezett aszfaltutak futnak. Itt a „Barátság” mozi, ott a klub és a nyári színpad, amott az úttörőmúzeum, s benne a különböző országokból származó kiállítási tárgyak, az úttörők alkotásai és más emléktárgyak. Sportpályák, strand, medencék nyújtanak lehetőséget a felüdülésre. Az étterem nyolcszáz személyes. Az alakulótéren 24 csapat tud felállni. A tábornak ez a része Valentyina Szafronovának, a Szovjetunió Hősének, a félelmet nem ismerő partizánfelderítőnek a nevét viseli.

Az úttörőtábor kiterjedt nemzetközi kapcsolatokat ápol. Tizenöt éve vált nemzetközi táborrá, ahova Bulgáriából, az NDK-ból, Magyarországról, Mongóliából és Lengyelországból érkeznek általános iskolások.

A „Szinyezorki” gyermekcsapat legkedvesebb ünnepei a táborban tartott *nemzeti napok.* Ezekre eljönnek vendégségbe a brjanszki vasutasok, a veteránok, a munka hősei és a csomópont ott tartózkodó külföldi vendégei. Az ünnepélyes zászlófelvonáson a szovjet pajtások mellett felsorakoznak külföldi barátaik is. Lobog a barátság fáklyája. A zászlórudakon a nemzeti lobogók, s felcsendülnek a nemzeti himnuszok. Az étteremben a különböző nemzeti ételekből összeállított ünnepi ebéd fogadja a betérőt, az ember az ujját is megnyalja utána. Aztán dalok, táncok, tűzijáték, a barátság tábortüze következik.

A gyermekek gyakran túrákra indulnak a Honvédő Háború harcainak emlékhelyeire, volt partizánok elbeszéléseit hallgatják. Jó nézni őket ezekben a pillanatokban. A friss levegőn tett hosszú sétától kipirulva, az út porától lepett felszerelésben, a partizánok egykori apró segítőtársaira emlékeztetnek.

A Szovjetunió vasúti közlekedési ágazatának 337 vidéki tábora van. Valamennyi egységes elv szerint szerveződik: a beutalók nagyrészt ingyenesek, vagyis a szülők csak jelentéktelen, jelképes összeget fizetnek. A táborokban évente több mint 400 ezer városi pajtás pihen. E táborokon kívül mintegy harminc, szanatóriumi jellegű iskolástábor működik azok számára, akik valamilyen betegségben szenvedtek.

A vidéki táborok általában a legszebb helyeken találhatók: erdőkben, a folyók vagy a tavak mentén. Számos úttörőtábor fekszik a Krímben, a Kaukázusban, az Azovi- és a Baltitenger partján.

Minden tábornak van kijelölt gazdája. S a gazda tevékeny, gondos. Gyakorlatilag egész évben foglalkozik a gyermeküdülő ügyeivel: biztosítja a nevelői és a kiszolgáló állomány feltöltését, szervezi a szükséges javításokat, gondoskodik a bútorzat pótlásáról, a szociális létesítmények karbantartásáról, felügyeli az ideológiai nevelőmunkát stb.

A szünidő alatt a gyerekek nem csupán kellemesen pihennek, hanem *sok mindent meg is tanulnak.* A városi gyerekek, akik erejükhöz mérten segítik a közelben fekvő kolhozok és szovhozok munkáját — gazolással, a gyümölcs- vagy zöldségszüretben való részvételükkel —, közelebbről megismerkednek a mezőgazdasági munkával. A vidék szépsége mély benyomást kelt a gyerekekben, és hosszú ideig szép emlék marad. Nem hiába szokták mondani, hogy a haza a szülőház nyírfájánál kezdődik.

Az úttörőtáborban a pajtások megtanulják még jobban szeretni hazájukat, a végtelen erdőket és mezőket, a folyók, tengerek és hegyek szépségét, dicső múltját és jelenét. Tanulják, hogyan kell dolgozniuk a jövőért, hogyan kell barátnak lenni, és hogyan engesztelhetetlennek bizonyulni az esetleges nemzeti ellenségeskedés megnyilvánulásaival szemben.

Egész nyáron zengenek reggelenként az úttörőharsonák, jelzik a beköszöntő új napot.

L. Patronova

HÉZAGPÓTLÓ KIADVÁNY

Egyéni védőfelszerelések kézikönyve

Amint egy régi mondás tartja: a könyveknek megvan a maguk sorsa. Az olvasó örömmel állapíthatja meg, hogy az Egyéni védőfelszerelések kézikönyve című összeállításnak már eleve a legjobb sorsot szánták, hiszen többévi késedelem után a kötet végül is megjelent.

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* gondozásában a közel 500 oldalnyi szakanyag valóban hézagpótló kötetként került könyvpiacra. A kiadvány szerkesztője a mű előszavában joggal állapítja meg: *„A tudomány és a technika fejlődésének eredményeként szüntelenül változnak a termelési eszközök, a munkakörülmények. Olyan új munkakörök, anyagok, energiaforrások és technológiák felhasználására kerül sor, amelyek nemcsak hatásfokukban, méreteikben, hanem a munkakörnyezetre gyakorolt pozitív vagy negatív hatásaikban is különböznek . . .”*

A Népszava legújabb munkavédelmi szakkiadványa átfogó ismereteket közöl a könyv címében megjelölt témáról. Az összeállítás — többek között — ismerteti az egyéni védőfelszerelések általános követelményeit és csoportosítását, bemutatja az egyéni védőfelszerelésekkel kapcsolatos jogi szabályozást, szemlélteti a fejvédelmet, az arc- és légzésvédelmet, kitér a zajártalom elhárításának egyéni módozataira. Megfelelő fejezet foglalkozik a testvédelemmel, megfelelő ismereteket meríthet a műből a szakember a kéz- és lábvédelem témaköréből is. A kiadvány ismerteti a leesés elleni védőeszközöket, valamint a bőrvédő kozmetikumokat egyaránt.

Az Egyéni védőfelszerelések kézikönyve a munkavédelemmel foglalkozók nélkülözhetetlen szakkönyve, hiszen a kötet végén található tárgymutató segítségével felüthetik az összeállítást bármikor azokon a helyeken, amelyek problémáikra a megfelelő eligazítást közlik.

Mivel a könyv csak korlátozott példányban kerül forgalomba, ezért ajánlatos a szükséges mennyiségben a Népszava Lap- és Könyvkiadó szakboltjaiban a köteteket mielőbb beszerezni.

S. D.

EZ MISKOLC CSAPATA:

Tíz gólt rúgott, egyet sem kapott

Izgalmas labdarúgó-mérkőzések színhelye volt október 7-én a BVSC futballpályája. Ekkor rendezték az igazgatóságok közötti 8. kispályás labdarúgó-bajnokságot.

A mérkőzéssorozaton a hat igazgatóság, valamint a záhonyi üzemigazgatóság együttesei küzdöttek egymással. Ez alkalommal is *a miskolciak bizonyultak a legjobbnak.* Tíz-nullás gólaránnyal fölényesen utasították maguk mögé a mezőnyt. A debreceniek ugyancsak megtartották a tavalyi második helyüket, harmadikként pedig — nagy meglepetésre — a záhonyiak végeztek.

Az erre a célra alapított *vándorkupa* tehát a miskolci vasútigazgatóság csapatánál maradt. A legjobb csatárnak járó díjat *Sáfrán Sándor* debreceni játékos kapta meg, aki hat gólt rúgott. A kapusok közül a szegedi *Budavári Lászlót* minősítették a legeredményesebbnek. A legsportszerűbb csapatnak járó elismerést pedig a *pécsi* együttes kapta.

Az igazgatóságok közötti kispályás labdarúgó-bajnokságot jövő októberben Szombathelyen rendezik. (s)

Munkahelyi olimpia

A GYSEV csapata nyerte a labdarúgótornát

Az ez évi vasutas *munkahelyi olimpia* eseménysorozataiból a zárófelvonáshoz érkezett a kispályás labdarúgóidény. Szeptember közepén Szegeden, a Szegedi VSE sporttelepén mintaszerűen előkészített pályák várták a csapatokat.

A Vasutasok Szakszervezete tizenkét középirányító szervének képviseletében megjelent csapatokat *dr. Lugosi József* tszb-titkár köszöntötte, sportszerű versenyzést és kellemes tartózkodást kívánva valamennyi résztvevőnek.

A szervező bizottság a csapatokat két csoportba osztotta, s *„mindenki mindenki ellen"* játszva, körmérkőzéssel döntötték el a helyezéseket. A csoportokon belül kialakult végső eredmény után helyosztókra került sor a bajnoki cím és a helyezések eldöntésére. A sorsolás szeszélye most kegyes volt, mert a két legjobban felkészült, kimagasló teljesítményt nyújtó együttes külön csoportba került, de a csoportok más csapatai is közel egyforma erőt képviseltek.

Az „A" csoportban valamennyi ellenfelét legyőzve, *a GYSEV végzett az első helyen,* míg a „B" csoportban, szintén veretlenül, *a záhonyiak csapata* — egy pontot veszítve — *lett csoportgyőztes.* A csoportokon belüli további helyezéseket minimális gól- és pontkülönbségek döntötték el.

A helyezésekért járó okleveleken kívül a szervező bizottság *három különdíjat* is odaítélt. Döntésük értelmében a legeredményesebb játékos címet *Huber Ferenc,* a GYSEV játékosa, a legjobb kapus címet *Szücs György,* az építési főnökségek csapatának kapusa, a legsportszerűbb csapat címet a *GYSEV csapata nyerte el.*

A torna győztese a GYSEV csapata. További sorrend: 2. Záhony, 3. MÁV Építési Főnökségek, 4. MÁV Járműjavító Üzemek, 5. Szeged, 6. Szombathely, 7. Központi Hivatalok és Intézmények, 8. Vasútegészségügyi Szakszolgálat, 9. Debrecen, 10. Pécs, 11. Miskolc, 12. Budapest csapata.

Székely György

HÍREK

— **Kórustalálkozó.** A X. nemzetközi zenei világnap alkalmából a József Attila Tudományegyetem közművelődési bizottsága szeptember 30-án Szegeden, az egyetem központi épületének aulájában kórustalálkozót rendezett. A találkozón sikeresen szerepelt a MÁV szegedi Hazánk Munkáskórusa is, Illés Mihály vezetésével.

— **Mozdonyvezetők a gyárban.** A nagykanizsai mozdonyvezetők Kandó Kálmán KISZ-alapszervezete tanulmányi kirándulást szervezett a közelmúltban a Ganz-MÁVAG mozdonygyárába. A huszonöt fiatal mozdonyvezető megtekinthette többek között a szerelőcsarnokban készülő új típusú mozdonyokat, köztük a legújabb Bzmotort is.

— **Kommunista műszak.** A Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség szocialista brigádjai a jubileumi munkaverseny keretében szeptemberben kommunista műszakot tartottak, amelyen 230-an vettek részt. A műszakért járó több mint 29 ezer forintot segélyezésre és közművelődési célokra fordítják.

— **Író—olvasó találkozó.** A miskolci Körzeti Üzemfőnökség vontatási üzemegysége utazó főbizalmi csoportjának vendége volt október 2-án Vadász Ferenc SZOT-díjas író. A beszélgetés témája — amelyet Szabóné Nagy Júlia, a Vörösmarty Művelődési Ház népművelője vezetett — az író 1982-ben megjelent műveinek elemzése volt.

— **Kiállítás.** Október 1-én népi hímzéseket bemutató kiállítás nyílt Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában. A kiállítás anyagát a népi hímző szakkör alkotásaiból választották ki.

— **Békegyűlés.** A MÁV központi szervek MSZBT tagcsoportja és a Magyar Eszperantó Szövetség központi vasutasszakcsoportja a közelmúltban békegyűlést rendezett a MÁV Nyugdíj Hivatalban. A gyűlés szónoka dr. Tari Endre, a MÁV Vezérigazgatóság békecsoportjának elnöke, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője volt.

— **Kiránduló nyugdíjasok.** A Veszprémi Körzeti Üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szeptember végén negyven nyugdíjas részére autóbuszkirándulást szervezett. A nyugdíjasok megismerkedhettek Mór, Tata és Komárom nevezetességeivel.

— **Karbantaró brigád.** A Tapolcai Körzeti Üzemfőnökség vontatási üzemegységének Kandó Kálmán szocialista brigádja társadalmi munkában tartja karban a Zánka-Úttörőváros vasúti megállóhelyen lévő múzeumi értékű mozdonyokat, vagonokat. Közöttük van az a páncélvonat is, amelyet 1919-ben vetettek be a Tanácsköztársaság védői. A brigád, Forrai András mozdonyfelvigyázó vezetésével már az idén is lefestette, leolajozta, zsírozta a szabadban álló értékes járműveket.

Az USIC nyolcadik bajnokságán

Harmadik lett Bulgáriában a vasutas súlyemelő-válogatott

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) nyolcadszor rendezte meg a súlyemelő bajnokságot. A versenyre közvetlenül a várnai barátsági súlyemelőverseny után, szeptember 24. és október 1. között *Gorna Orjachovitza*-ban került sor.

A résztvevő országok — Ausztria, Belgium, Bulgária, Csehszlovákia, Franciaország, Finnország, India, Jugoszlávia, Koreai NDK, Lengyelország, NSZK, Magyarország és Szovjetunió — vasutas-válogatottjait *Leonit Konyisev,* a Bolgár Vasutas Sport elnöke köszöntötte.

Az ünnepélyes megnyitó után a technikai értekezletre került sor. Az ülés három bizottságot választott. A rendezvény védnökévé *Jugomir Csenkovot,* a Bolgár Vasutak vezérigazgató-helyettesét választotta. A zsüribe *Apáti Mártont* — a Szolnoki MÁV MTE edzőjét, a szövegező bizottságba *Németh Gyulát,* a magyar csapat vezetőjét, a szombathelyi tszb munkatársát választotta. A magyar vasutas-válogatott csapat edzője *Tóth Géza,* a Haladás VSE edzője, többszörös Európa- és világbajnok volt.

A versenyt tíz súlycsoportban bonyolították le. A magyar csapat részére csak a második napon kezdődött a verseny, mivel 52 és 56 kg-ban nem indult versenyzőnk. A 60 kg-osok versenyében *Ireczki László,* a Haladás VSE versenyzője harmadik lett. Szakításban 105, lökésben 135 kg-ot teljesített. Teljesítményére 23 pontot kapott. Még aznap délután került sor a 67,5 kg-osok versenyére. Ebben a súlycsoportban *Császár Tibor,* szintén a Haladás versenyzője indult. Szakításban 120, lökésben 157,5 kg-ot teljesített, ami a negyedik helyet jelentette számára. Teljesítményére 22 pontot kapott.

A harmadik versenynapon a 75 kg-osok versenyére került sor. *Tóth Róbert,* a Szolnoki MÁV MTE versenyzője szakításban 130, lökésben 167,5 kg-ot teljesített, s a negyedik helyen végzett. A 82,5 kg-os súlycsoportban *Rozanics Péter* és *Oszkó István* indult, mindketten a Haladás versenyzői. Rozanics szakításban 147,5, lökésben 190 kg-ot teljesített, s 337,5 kg-os összteljesítményével a harmadik helyen végzett. Oszkó István szakításban 140, lökésben 170 kg-ot teljesített, s a 310 kg-os összteljesítményével negyedik lett.

A negyedik versenynapon került sor a 90 kg-os súlycsoport versenyeire. Ebben *Rehus Uzor György* és *Galambos József* indult, mindketten a Haladás VSE versenyzői. Rehus Uzor György szakításban 160, lökésben 190 kg-ot teljesített és 350 kg-os teljesítményével a második helyen végzett. Galambos József szakításban 162,5, lökésben 172,5 kg-ot ért el, 335 kg-os összteljesítményével az ötödik lett.

A 100 kg-os súlycsoportban *Wöller Tamás,* a Haladás VSE versenyzője indult. Szakításban 155, lökésben 185 kg-ot ért el. 340 kg-os összteljesítményével a harmadik helyen végzett.

Az utolsó versenynap délutánján került sor a 110 kg-os súlycsoport versenyeire. Ebben a kategóriában *Weghi Imre,* a Testvériség versenyzője indult. Szakításban 165, lökésben 185 kg-ot ért el, 350 kg-os összteljesítményével a harmadik helyen végzett.

A 110 kg-on felüli kategóriában a Nyíregyházi Vasutas Spartacus Sportegyesület versenyzője, *Molnár Miklós* indult. Szakításban 150, lökésben 185 kg-ot teljesített, s 335 kg-os összteljesítményt ért el. A négy nappal korábban Bécsben, az Ifjúsági VB-n elért eredményét megismételte ugyan, de ez csak a negyedik helyet jelentette számára.

Az összesített eredmény alapján csapatversenyben: *1. Bulgária 295 ponttal, 2. Szovjetunió 258 ponttal, 3. Magyarország 222 ponttal.*

A versenyek befejeztével került sor az ünnepélyes eredményhirdetésre. A győzteseknek — a csapatban és egyéniben legjobb eredményt elért versenyzőknek *Kazimiercz Zurowszky,* az USIC képviselője adta át a díjakat és plaketteket, megköszönve a sportszerű magatartást, a rendezőszervek tevékenységét.

Az EBSE ajánlata

A *Magyar Államvasutak Első Biztosító és Segélyegyesülete* parádfürdői üdülőiben évente több, mint ezer vasutas és családtagja pihenhet a főszezonban. A többi hónapban sem kihasználatlan a nagyépület: az Állami Gyógyintézet veszi bérbe az egyesülettől. Az ellátást ekkor is a törzsszemélyzet biztosítja, míg a betegek orvosi kezelése, ápolása a kórház feladata.

A Mátra vidéke minden évszakban látogatott: szanatóriumok, kórházak, üdülők helyezkednek itt el, és bőven adódik alkalom sportolásra is. Közismert idegenforgalmi centrumai: *Kékestető, Mátraháza, Bükkszék, Mátraderecske, a Közlekedési Múzeum parádi kocsimúzeuma, a parádsasvári üveggyár, a gyógyvízpalackozó üzem és a SZOT gyermeküdülője a volt Károlyi-kastélyban.*

A kevésbé ismert, de felkeresésre feltétlenül ajánlott Parád község 1963-ban megnyitott *Palóc Múzeuma,* amely falusi műemléképületekben mutatja be az egykor jellegzetes portákat, a népi építészet alkotásait.

A táj régi települési rendjének megfelelően a telek elülső, a Tarnához közelebb eső része az udvar a lakóházzal, csűrrel, óllal és gémeskúttal. A hátsó rész gyümölcsös és veteményeskert. Az elrendezés a palóc módot követi. A ház magja 1770 körül épült. A csoportosan és egyénileg érkező látogatók néprajzi kiállítást is megtekinthetnek. *Érdemes élni a lehetőséggel!*

H. K.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1088 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—5228. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az utasok számának növelését szolgálják. 13. Diabetikus üdítőital. 14. Olajbogyó. 15. Férfinév. 16. Becézett női név. 18. A kínai filozófiában igazság, törvény, ész. 20. Rövidítés a menetrendben. 21. Újság. 23. Tánclépés, lépés (francia). 24. Lapos. 25. Papírmérték. 27. Horgászzsinór. 29. Finom szemcséjű üledékes kőzet. 30. Kettős betű. 32. Olasz dél-tiroli hegycsoport. 33. Kettős mássalhangzó. 34. Százezerben van. 36. . . . way, vasút (angol). 37. Íme. 38. Fél pamlag. 39. Betűpótlással csónak. 41. Attila legkisebb fia. 43. Szálkamentes halszelet. 44. Latin fény, világosság. 46. Német tizenegy. 47. Így kezdődik az elkényeztetés. 48. Növényi szénhidrátfajta. 50. Kevert sztory. 51. A csárdás is ez. 52. Igekötő. 54. Mint 33. vízszintes. 55. Rárepülés kezdete. 56. Ipari város. 57. Régi ezredes. 60. Tartó. 61. Állóvíz. 62. Szurkolók. 64. Halétel. 65. Ninive alapítója.

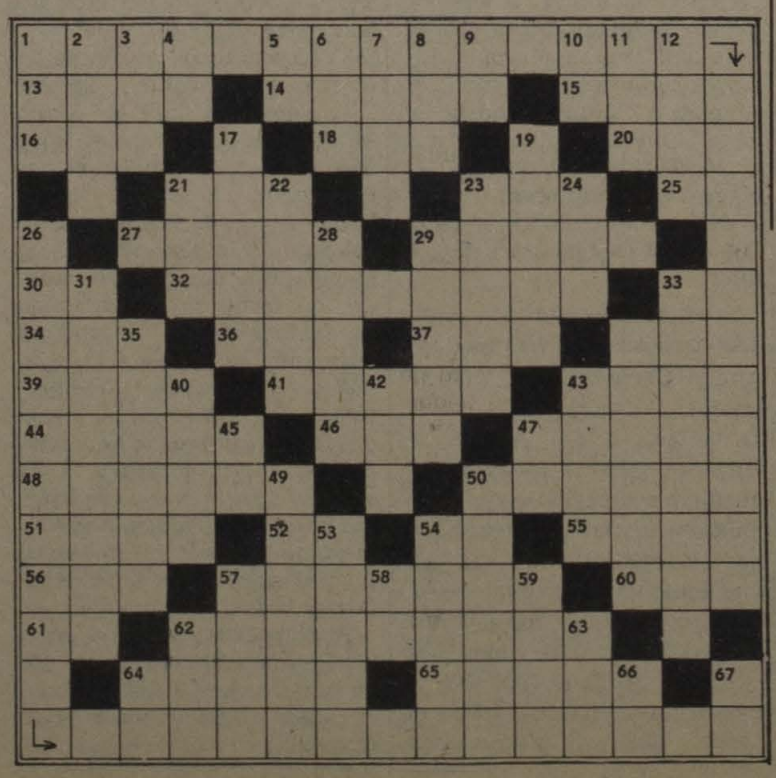
Függőleges: 1. Friss. 2. Görög betű. 3. Dá . . . virág. 4. Latin és. 5. Olasz folyó. 6. Erdélyi folyó. 7. Forró égövi kúszónövény. 8. Jugoszláv férfinév. 9. Kettőzve bányaváros. 10. Igekötő. 11. Fordított fohász. 12. Betűt vetni. 17. A Kis-Szunda szigetek tagja. 19. Gabonaőrlő üzem. 21. Sereg. 22. Híres bulgár kolostor. 23. Szláv ötkrajcáros. 24. Lapos. **26. Bővítése fontos teendő.** 28. Francia folyó. 29. Török étel. 31. Finn gőzfürdőben fürdőző. 33. Fehér, kristályos test. 35. . . . (841—870). Ostangeln királya. 38. A pikrinsav sója. 40. Lengyel vajdaság közepe. 42. Nálad, hangtalanul. 43. Cérnázott vékony pamutfonal. 45. A nikkel vegyjele. 47. Mutatószó. 49. Kisdiák, serdülő fiú. 50. Homokszemcse a Szaharából. 53. Visszza: héber súly- és pénzegység. 54. . . . cardia, szívgörcs. 57. Párizsi repülőtér. 58. Saját kezűleg. 59. Mozog a föld. 62. Nóta. 63. Kevert aku. 64. Kimondott betű. 66. Szél szélei. 67. Minisztérium rövidítése.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 26.

Beküldési határidő: 1984. november 15. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakismeretek szinten tartása. A munkaidőalap kímélése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Fórizs Sándor, Báránd, Nagy Lajos u. 31. sz., Szőllősi Ottó, Veszprém, Rózsa u. 4. sz., Kosztka Sándorné, Budapest, Ond vezér u. 31. sz., Horváth János, Miskolc III., Kőporos u. 2. sz., Papp Ferenc, Szob, Homokdűlő 1.



Pere József

Október 12-én, 55 éves korában meghalt Pere József, a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályának vezetője.

A hír megdöbbentette az ismerősöket, munkatársakat. Az utóbbi hónapokban már súlyos beteg volt. Ismét elment közülünk egy olyan ember, elvtárs, akinek életeleme volt a szakszervezeti munka, a mozgalom. Kiváló pénzügyi szakemberként is tisztelték, becsülték a szakmában.

Az édesapja is vasutas volt. Pere József 1949-ben került a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályára könyvelőnek. Később osztályvezető-helyettes lett, majd 1965-ben kinevezték osztályvezetőnek. Azóta ebben a beosztásban dolgozott. Gazdag szakmai tapasztalatait átadta a fiataloknak, sok kiváló szakembert nevelt. A közösségért, a vasutasok érdekeiért dolgozott. Üdülők, sportlétesítmények építése, korszerűsítése fűződik a nevéhez. Munkatársai szerették, hiszen állásfoglalásai mindig megalapozottak és humánusak voltak. Tizennégy éve tagja szakszervezetünk központi vezetőségének. 1948 óta párttag.

Több évtizedes függetlenített mozgalmi tevékenységét többek között a Szakszervezeti Munkáért arany fokozattal, Kiváló Vasutas kitüntetéssel és legutóbb a Munka Érdemrend arany fokozatával ismerték el. A vasutas-szakszervezet saját halottjának tekinti.

Hozzátartozói, kollégái, barátai, elvtársai október 29-én 12 órakor vesznek tőle végső búcsút a rákospalotai temető ravatalozójában.

Lakáscsere

Elcserélnék zamárdi állomáson lévő 2 szobás, komfortos, 60 négyzetméteres, kertes MÁV-bérlakást, kecskeméti egy- vagy kétszobásra, vagy garzonlakásra. Érdeklődni lehet: özv. Gáti Lajosné, Kecskemét, Nyíri u. 21. Telefonon: 76-24 964 az esti órákban.

Elcserélnék kisvárdai két és fél szobás, 64 négyzetméteres, komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakást budapesti kétszobásra. Kétszáz négyszögöl víkendtelket is adhatok. Telefon: 423-892 egész nap.

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

Elcserélném Budapest XI. ker., Kelenföldi u. 20—28. I. emeleti, kétszobás összkomfortos, utcai, gázfűtéses, 54 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841 telefonszámon.

Elcserélnék Budapest XV., Rákos út 102. X. 63. alatt levő 1 plusz két félszobás, összkomfortos MÁV-bérlakást: egy garzon és egy 1,5 szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi lakás is lehet. Minden megoldás érdekel. Szabó Béláné.

Elcserélném két szoba plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat két- vagy háromszobás tanácsi bérlakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Telefon: 133-155, este 18 óra után.

Elcserélném százhalombattai kétszobás, összkomfortos, első emeleti lakásomat budapesti kétszobás, komfortos vagy összkomfortosra. Cím: Kőrösi Ferenc, 2440 Százhalombatta, Tóth L. u. 6. I. 4.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő VIII. házban földszinti, 96 négyzetméteres kétszobás, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti 1-3 szobás személyi tulajdonú vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon 11 és 13 óra között a 340-495 számon. Levélcím: Vas Nándorné 1081 Budapest, Rákóczi út 73. II. 2/a.

Elcserélném Szegeden, játszótér mellett levő felújított, kétszobás, komfortos, 62 négyzetméteres, második emeleti MÁV-bérlakásomat budapesti vagy környéki hasonló szövetkezeti, tanácsi vagy kertes MÁV-bérlakásra. Balogh Sándor, Szeged, Oldal u. 2. sz. II. 2.

Elcserélnék debreceni 2,5 szobás, 126 négyzetméteres, kertes, gázfűtéses, nagy pincés, MÁV-szolgálati lakást budapesti 2,5 szobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Garázst is adhatok. Érdeklődni a 06-52-20 841 telefonszámon 19 óra után. Rezes.

Elcserélnénk Budapesten különálló, családi ház jellegű, két másfél szobás, kertes, telefonos MÁV-szolgálati lakást, amely négyszobássá alakítható, területe 110 négyzetméter. Kérünk egyszobás, komfortos, és egyszobás garzon, tanácsi, telefonos, budapesti lakást. Minden megoldás érdekel. Horváth B. Budapest, Pf. 32. 1387.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. NOVEMBER 15.

Éljen November 7.



Ülést tartott a központi vezetőség

A MÁV vezérigazgatójának tájékoztatója a vasút munkájáról

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége október 30-án ülést tartott, melyen részt vett *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára és *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója.

Gyócsi Jenő elnöki megnyitója után, az első napirend keretében dr. Bajusz Rezső tájékoztatta a testületet a vasút munkájáról, eredményeiről és az év végéig hátralevő két hónap kilátásairól. Mint mondotta: *a személyszállításban a vasút, csekély mértékben ugyan, de túlteljesítette időarányos tervét.* A számítások szerint a belföldi forgalomban a tervezettnél kevesebben vették igénybe a vonatokat, ezt azonban kiegyenlítette a nemzetközi utasforgalom kétszázalékos növekedése.

A teherforgalomban korántsem ilyen jók a kilátások. Az első félévben, elsősorban a belföldön jelentkező áruhiány miatt, a vasút közel hárommillió tonnával kevesebbet szállított. Mivel az őszi forgalom sem a régi, *így a vasút 124 millió tonna áruszállítási tervét valószínűleg nem tudja teljesíteni.*

A MÁV-nak a gazdálkodásban azonban nemcsak az elmaradt tonnák okoznak bevételkiesést, hanem egyéb tényezők is. Ezek elsősorban a vasutasok jó vagy rossz munkáján múlnak. Ilyenek: *a kocsiforduló-idő, a tervszerűtlen kocsigazdálkodás.* Az idén gyakran előfordult, hogy a MÁV egy-egy nap 1000—1500 kocsit nem tudott a fuvaroztatók rendelkezésére bocsátani. A vonóerő kihasználásával sem dicsekedhetünk. Gyakran fölöslegesen és sokat ácsorognak a gépek s a személyzet. A fuvaroztatók rakodási készsége sem javult. Jól szemlélteti ezt az is, hogy amíg tavaly a késve rakodók egész évben mintegy egymilliárd forint kocsiálláspénzt fizettek a MÁV-nak, addig ez az összeg az idén, *már most meghaladja az 1,1 milliárdot.*

Nehezíti a vasút munkáját a technikai eszközök elöregedése, a beruházási lehetőségek csökkenése és nem utolsósorban az alkatrészhiány, ami miatt sok jármű javítása késik és számos mozdony csak csökkentett sebességgel közlekedhet. De az is igaz — tette hozzá a vezérigazgató —, hogy maguk a vasutasok is sok kárt okoznak a munkaeszközökben.

Nagy gondokat okoz a létszámhiány: *mintegy 1400 ember hiányzik a vasútnál, akiknek többsége az úgynevezett frekventált munkakörökben — kocsirendező, sarus, váltókezelő stb. — lenne szükség.* Ezért hét-nyolcezer vasutas nagymértékű túlóráztatására kényszerülnek, közülük mintegy 1200-an havi 360 órát teljesítenek. Ezt az állapotot dr. Bajusz Rezső is tűrhetetlennek minősítette.

A vezérigazgató ezután elmondta, hogy a vasút három év alatt mintegy 8 százalékkal maradt el a népgazdasági szintű

(Folytatás a 3. oldalon.)

Modellvasút segít a pályaválasztásban

Az általános iskolák hetedikes, nyolcadikos tanulói és természetesen a szülők között is gyakori beszédtéma: *milyen pályát válasszon a gyerek.* Ehhez adott segítséget a KISZ Csongrád megyei Bizottsága, amikor kezdeményezésére a szegedi és a megyei üzemek, vállalatok október 18-án a szegedi Kárász utcában és a közeli Árpád téren alkalmi kirakatokban és pavilonokban mutatkoztak be. Prospektusokat osztogattak, a szakmát reprezentáló gépeket hoztak el és azokkal bemutatókat tartottak.

A szegedi igazgatóság ezúttal is kitett magáért. Igen ötletesen és lényegretörően mutatták be egy gyermekruházati üzlet kirakatában a vasutasok munkáját, a vasutasszakmát. A diákok és az érdeklődők nagy örömére működő modellvasút száguldott a síneken, élethűen utánozta az igazi vasutat. De nem hiányoztak a kirakatból a vasút mindennapi munkáját ábrázoló színes képek, a különböző makettek, szerszámok, eszközök, a tájékoztató kiadványok és prospektusok sem. *A MÁV pályaválasztási tanácsadója jó reklám volt,* és a legsikeresebb bemutatók között emlegették.

G. J.

Nagy feladat, jó megoldás

Kongresszusi versenyben a szentesi gépállomás dolgozói

Szentes és Hódmezővásárhely között úgynevezett „C" rendszerű sínekkel épített pályán zajlik a forgalom. A már korszerűtlenné vált szakasz nagyobb terhelésű kocsirakományok továbbítására nem alkalmas, így az áruszállítás mai igényeit nem képes kielégíteni. A műszaki felmérés a *Szentes—Berekhát—Szegvár* közötti pályarészt állapította meg a legkritikusabbnak.

A munka elvégzéséhez — a szűkös beruházási keretek ellenére — a szentesi építési főnökség rendelkezésére bocsátották a szükséges anyagi fedezetet, és elkezdődhetett a vonalszakasz korszerűsítése, amelyre ebben az évben mintegy 40 millió forintot költenek.

A pénz önmagában azonban nem minden, hiszen emberek és üzemképes gépek nélkül megoldhatatlanok a feladatok. Mindehhez hozzátartozik még az időtényező is, ami azt jelenti, nem mindegy, hogy mennyi idő alatt végzik el a munkát.

A vasúti pálya korszerűsítésénél elengedhetetlenül szükséges az ágyazat vízelvezető képességének biztosítása, amely igen sok előmunkát igényel. A víztelenítéshez a Szentes—Szegvár közötti 4,8 kilométeres szakaszon *30 pályamunkás kétheti munkájára lett volna szükség, ami 3260 munkaórát emésztett volna fel.* A szentesi építési főnökség gépállomása kapta a feladatot a munka gyors elvégzésére, éspedig úgy, hogy a vágányfektetés előtt kész legyen a vízelvezetéshez a padka levágása.

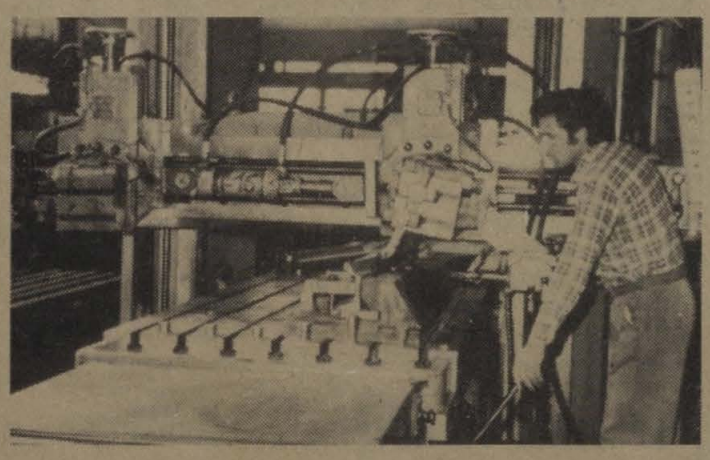
Most is bebizonyosodott, hogy a nagy feladatok mindig ösztönzik az embereket a jó megoldásra. A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretében a gépállomás műszaki vezetői a *Korvin*, a *Makarenko* és a *Ságvári* szocialista brigád tagjaival, a munkabrigádokba tartozó gépkezelőkkel jól átgondolták, megbeszélték: a kedvezőtlen adottságok ellenére hogyan oldható meg a fontos termelési feladat. Technológiai változtatások és a munka pontos megszervezése során munkába állítottak egy padkavágó gépet, amely kiváltotta az élőmunka jelentős részét, *így takarították meg a hagyományos, fizikai munkaidő 77 százalékát.*

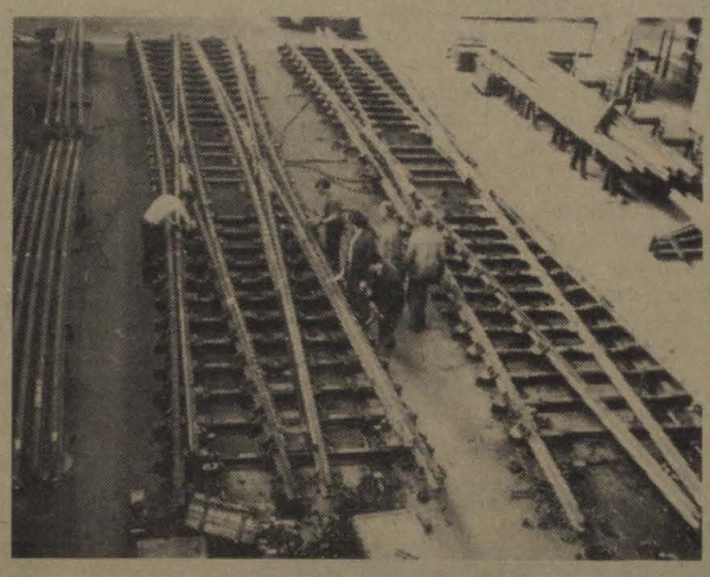
A feladat jó elvégzésére a főnökség nem kis összegű termelési célprémiumot tűzött ki, így a munka kifogástalan elvégzését nyomban követte az anyagi elismerés is, biztosítva ezzel a szocialista brigádok és a munkaversenyben részt vevők évközi elismerését. Mert ez is fontos eszköze a kongresszusi és felszabadulási munkaversenynek.

Takarékosan, gazdaságosan

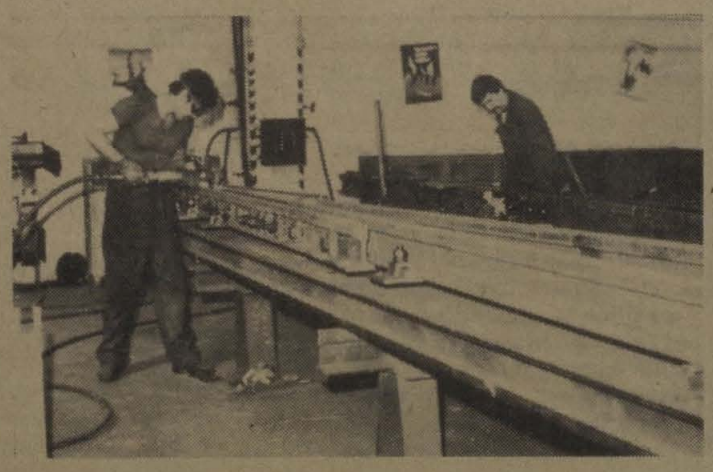
Az első három negyedévben három százalékkal túlteljesítette termelési tervét a miskolci járműjavító üzem. Az őszi csúcsforgalom segítésére két hónap alatt 164 nagy raksúlyú, forgóvázas kocsit adtak vissza a forgalomnak terven felül, a kéttengelyű kocsikból pedig 64 darabot. *Ez a többletteljesítmény 59 vasúti teherkocsi időszakos fővizsgájának felel meg, amelynek teljesítményértéke 15 ezer munkaóra.*

A gazdaságosság jegyében a harmadik negyedév végéig csaknem félmillió forint megtakarítást értek el. Az árbevételek és a ráfordítások különbözeteként 534 ezer forint nyereségtöbbletet hoztak azokon a munkákon, amelyek a költségvetésben mint a szolgáltatásokon felül nyereséget hozó teljesítmények szerepeltek.





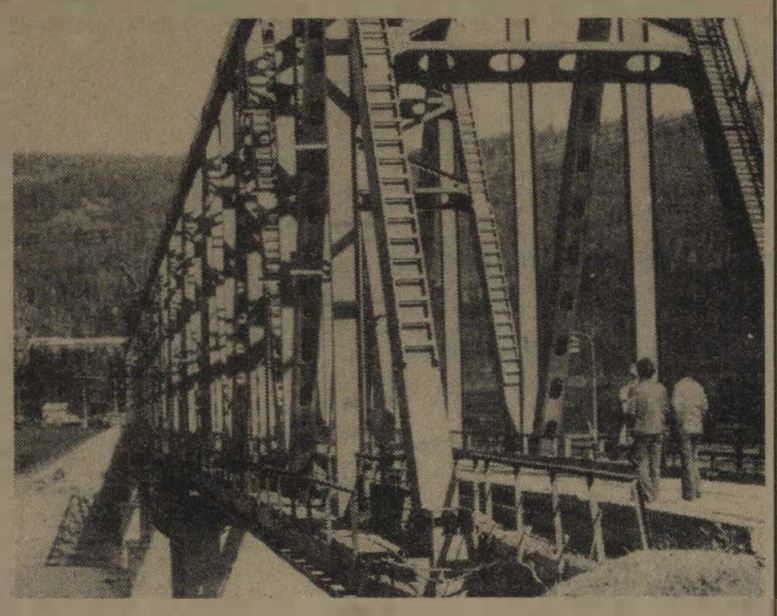




A gyöngyösi kitérőgyártó üzem szocialista brigádjai mindent megtesznek azért, hogy a kongresszusi munkaverseny-vállalásokat teljesítsék. Képeinken a Rakéta és a Rózsa Ferenc szocialista brigád tagjai geólemezeket szállítanak, kitérőket, vágánykapcsolásokat szerelnek, nagy teljesítményű gépekkel munkálják meg az acélt. Céljuk az, hogy műszakilag kifogástalan termékek hagyják el az üzemet.

(Laczkó Ildikó felvételei)

A BAM HÍDJAI



A Bajkál—Amur vasútvonalon a hidak építése mindig megelőzte a vasúti pályatest építését. Hogyan sikerült a hídépítőknek megelőzniük a vágányfektetőket? Hiszen összesen mintegy 2300, azaz átlagosan a nyomvonal minden másfél kilométeres szakaszán egy hidat vagy átereszt kellett építeniök. S kezdetben, mint ismeretes, olyan lassan haladtak, hogy a sínfektetést is akadályozták.

A kérdésre a választ *„A hídépítés új módszerei a BAM bonyolult feltételei között”* című munka adja meg. A tudományos munka egyik szerzőjét, *Leonyid Blinkovot,* „Mosztosztroj-10” tröszt vezetőjét kértük meg, hogy beszéljen a hídépítésről.

— A több mint háromezer kilométer hosszú Bajkál—Amur vasúti fővonal zord éghajlatú, hegyes terepdomborzatú, lakatlan tajgai területeken halad keresztül, ahol hiányoznak a közlekedési útvonalak. A nyomvonal melletti objektumok viszonylag nem nagy volumenű építésének egész évi megszervezése, az építő részlegek állandó áthelyezése teljesen más szemléletet kíván meg, mint a szokásos feltételek között.

A BAM különösen a hídépítőket állította nehéz feladatok elé. A gyors folyású, északi hegyi folyókon kellett átkelési helyeket építeniök, olyan körülmények között, amikor a tartós nyári áradások időszakában a víz szintje jelentősen ingadozik. A talajban az örök fagy alattomos tulajdonságainak a figyelembevételével biztosítaniuk kellett az alépítmények szerkezetének védelmét az örvénylés ereje ellen, amely száz tonnákban mérhető.

A szovjet szakemberek a kis és közepes hidak építésénél elvileg új szerkezeti-technológiai megoldásokat találtak,. az úgynevezett tartóoszlopos hidakat. Ez a támszerkezet több, 80 centiméter átmérőjű, előre gyártott vasbeton tartóoszlopból áll, amelyeket az előzetesen lefúrt, 1 méteres átmérőjű lyukakba ágyaznak. Ezekre szerelik az előre gyártott oszlopsisakokat és a szekrény alakú blokkot a boltozat szekrényteste részére. Ily módon teljesen lemondtak az építési gödör kiásásáról. Ebben van az újdonság lényege. Természetesen, hogy lemondjunk a hagyományos alapozásról, egész technikai arzenálunkat gyökeresen felül kellett vizsgálnunk. Például új fúróberendezéseket dolgoztunk ki, a régieket korszerűsítettük, létrehoztuk a megfelelő gépezeteket, berendezéseket és felszereléseket az egész munkához.

A teljesen előre gyártott tartóoszlopok meghonosítása lehetővé tette a földmunkák volumenének 10-20-szoros csökkentését, a kézi erővel végzett munka teljes kiküszöbölését, az anyagigényesség 3-4-szeres csökkentését, s végeredményben a hidak építésének csaknem kétszeres meggyorsítását. Emellett sikerült elérnünk a hidak magasfokú üzembiztonságát, megóvtuk a környezetet, s ami különösen fontos, az örökké fagyott talaj érintetlen maradt.

Ha a nagy hidakról beszélünk, ott természetesnek tűnhetett volna a süllyesztőszekrényes alapozás. Mi azonban lemondtunk erről. *A BAM számos nagy hídjának pilléreként sikeresen használtuk fel a 40 méteres mélységig lesüllyesztett 1,6 és 3 méter átmérőjű vasbeton cölöpszerkezeteket.* A vasbeton oszlopok lesüllyesztését a kavicshordalékos, durva törmelékes és fagyott talajon keresztül a sugárhajtású és réstúlnyomásos fúrás tette lehetővé, amelyet a hazai és a külföldi gyakorlatban elsőként alkalmaztunk, s amelyhez eredeti technikát dolgoztunk ki. Ezt a módszert a Komszomolszkna-Amure közelében épült hídnál próbálták ki, majd a Zeja, a Nyukzsa és a BAM körzetéhez tartozó más nagy folyókon tökéletesítették.

Maga a munkaszervezés szerkezete is figyelmet érdemel. Itt rögtön a kezdet kezdetén az építőbrigádok szakosításának az elvét választották: *önálló gépesítési igazgatóságot hoztak létre, gyártástechnikai készletezőket, mozgékony hídépítő részlegeket,* amelyek állandó ipari bázissal és lakóhellyel rendelkeztek.

A hidak üzemben tartása azt mutatja, hogy szilárdságuk megbízható, semmiféle deformálódás nem mutatkozott rajtuk. Emellett, a tudósok számításai szerint az állam a BAM építésének befejezéséig *mintegy 80 millió rubelt takarított meg.* A feladat, amelyet a szerzői kollektíva megoldott, túlnő a BAM építésének keretein.

Leonyid Blinkov (APN)

Szegedi kórus az NSZK-ban

A szegedi vasutasok Hazánk Munkáskórusa október 11-én az NSZK-beli Emmerichbe utazott, az ottani városi kórus meghívására. A 35 ezer lakosú német kisvárosban nagy szeretettel fogadták a szegedieket, még a város polgármestere is fogadást adott tiszteletükre. A 95 éves vasutas munkáskórus *Illés Mihály* karnagy vezetésével három alkalommal lépett közönség elé, kétszer Emmerichben, a városi kultúrpalotában, egyszer a közeli Eltenben vendégszerepeltek. Német kórusokkal közös hangversenyt is tartottak. *Műsorukkal méltán arattak nagy sikert.*

A vendéglátók lehetőséget teremtettek arra is, hogy a szegediek a már említett két város mellett megismerjék Essen városát is és ellátogassanak az emmerichi énekesek otthonaiba. Ez a találkozó ismét bizonyította, hogy a zene nem ismer határokat, szoros összekötőkapocs a különböző országok között. A szívélyes vendéglátást a szegediek viszonozni akarják: meghívták az emmerichi kórust, hogy jövőre látogassanak el a Tisza partjára.

KTE-tanácskozás

A Közlekedéstudományi Egyesület október 11-én kétnapos országos titkári tanácskozást rendezett Miskolcon, a MÁV szociális és oktatási központjában. *Gál Sándor,* a miskolci vasútigazgatóság helyettes vezetője köszöntötte a megjelent szakembereket, köztük *dr. Kerkápoly Endre* egyetemi tanárt, a KTE főtitkárát, *Mészáros András* MÁV-vezérigazgató-helyettest, és *dr. Majoros Lászlót,* a megyei tanács általános elnökhelyettesét.

Mészáros András vezérigazgató-helyettes a MÁV gazdálkodási koncepciójáról és VII. ötéves tervéről tartott vitaindító előadást. Ezután *dr. Majoros László* arról tájékoztatta a hallgatókat, hogy a közlekedés milyen szerepet tölt be Borsod megye iparának fejlődésében.

„DOKUMENTUM '84”

Amatőrfilmszemle Szolnokon

A szolnoki járműjavító művelődési központjában a közelmúltban hatodik alkalommal rendezték meg a SZOT, a KISZ KB, a Vasutasok Szakszervezete és a Magyar Amatőrfilm Szövetség által meghirdetett országos szakszervezeti amatőrfilmszemlét.

A korábbi években Munkásportrék elnevezéssel ismert szemle tematikai bővítése szerencsésnek bizonyult, ugyanis a korábbi, átlag 30 filmmel szemben most 46 alkotást neveztek be az ország különböző amatőrfilmes klubjai. Az öttagú zsüri elnöke *Bán Róbert* filmrendező volt, aki az eredményhirdetésen — a másfélszeres nevezési szám örvendetes volta mellett — kiemelte azt is, hogy a versenyprogramban most sem akadt olyan film, amely a „beleszólás” jeleit viselve közelítette, illetve tárta volna fel a „nagyítója alá vett” társadalmi jelenségeket. A bemutatott filmek színvonala ugyan jó volt, de sajnos nem láthattunk olyan kiemelkedő alkotásokat, amelyek újabb irányt mutathattak volna a dokumentumfilmezésnek, az amatőröknek.

A szemlén sok új arccal találkozhattunk, ami azt bizonyítja, hogy az amatőrfilmes mozgalomnak van utánpótlása. Újabb, fiatalabb generáció kezdte meg a munkát, mutatkozott be Szolnokon. A vetítéseket követő élénk szakmai konzultációkon az amatőrök sok segítséget, útmutatást kaptak a továbblépéshez, hiszen munkáikon még érződött a kezdeti bizonytalanság. A benevezéshez az alkotók első ízben jelentős anyagi segítséget is kaptak. Az előzetes témapályázatra beküldött és elfogadott 14 film alkotója használhatta a szolnoki járműjavító amatőrfilm-klubjának technikai felszerelését.

A zsüri döntése alapján az első díjat *dr. Kürthy Csaba* kapta Bakóczi—Kőszegi című filmjéért. A két ezüst diplomát *Stier Sándor,* Kimentem a hegyekbe, és *Szabó Gábor,* Vízimolnár című filmjeikért vehették át. A bronz diplomákat *dr. Kutas Ferenc* Hazamegyek vendégségbe, *Berényi Katona József,* Szentes T—IX, és *Igriczi Zsigmond,* Volt egyszer egy vadvízország című filmje kapta meg.

A zsüri öt különdíjat is kiosztott, ezek közül az egyiket a vendéglátó amatőrfilmklub tagjai: *Rónyai Balázs, Zérczi Imre* és *Zérczi István* Géplánc című filmjéért kapták. Ugyancsak ez a — pályaépítőkről szóló — film kapta meg a jogot, hogy a november végén Csehszlovákiában megrendezendő IX. nemzetközi szakszervezeti amatőrfilm-fesztiválon részt vegyen.



Az NDK fennállásának 35. évfordulója alkalmából kiállítást rendeztek az Északi Járműjavító Üzemben. A kiállítást Werner Warnecke, az NDK kulturális és tájékoztatási intézetének igazgatója nyitotta meg. A kiállítást több szocialista brigád is megtekintette.
(Tüttő Tibor felvétele)

A sínen — az ER-200

Ez év márciusától közlekedik a *Moszkva—Leningrád útvonalon az ER-200-as szuperexpressz.* A szakértők számításaiból és a próbaüzemeltetés során szerzett tapasztalatokból levonható a következtetés: 600—800 kilométeres távolságon az ilyen expresszvonatok sikerrel vehetik fel a versenyt a légi járatokkal.

Kiindultunk a főváros Leningrádi pályaudvaráról. Gyorsan növekszik a sebesség: *120, 140, 190 kilométer óránként.* Elsuhannak mellettünk a Moszkva környéki állomások.

Ám az utasok gyakorlatilag nem is érzékelik az utazás sebességét. Vonatunk simán, szinte hangtalanul robog. Csupán az ablakon túl elsuhanó táj érzékelteti a sebességet. A szem nem képes rögzíteni a vonat mellett felvillanó objektumokat.

A vagonok formája a repülőgépek törzsére emlékeztet, az első kocsi ferdén levágott, hegyes „orra” és a többi kocsi áramvonalas alakja mintegy kiemeli az expressz lendületét, amely óránként 240 kilométeres sebességre képes felgyorsulni.

Az ER-200-at közösen fejlesztette ki a rigai vagongyár, több vasúti közlekedési és vagongyártási kutatóintézet és az Október vasútvonal igazgatósága. A modelleket többször is ellenőrizték szélcsatornában, ahogy az a repülőgépek tervezésekor szokásos. Ezek a szélcsatornában végzett vizsgálatok segítettek megtalálni a kocsik optimális méreteit.

A nyolc kocsi mindegyikében *maximális kényelem fogadja az utasokat.* Süppedős, állítható háttámlájú forgófotelok, szőnyegpadló, lumineszkáló megvilágítás, légkondicionált levegő. Az utaskísérők újságokat, teát és kávét kínálnak az utasoknak, a speciális pihenőkocsikban pedig bár és étterem működik.

A kocsik utasterében valószínűleg az elektronikus tájékoztató tábla a legfigyelemreméltóbb. Az utasok erről tudhatják meg a vonat pillanatnyi sebességét.

— A mozgás dinamikája és a komfort tekintetében az ER-200 a hasonló típusú külföldi expresszek színvonalán áll — mondja *J. Dimant* konstruktőr. — Bár a külföldi, nagy sebességgel közlekedő vonatok speciális pályán járnak. Nekünk viszont sikerült „beiktatnunk” ezt az expresszt a normál vasútvonalak menetrendjébe.

De természetesen a vasúti pálya felújítását nem lehetett elkerülni. Az Október vasútvonal teljes hosszában — *Moszkvától Leningrádig — egyetlen, varrat nélküli szállá hegesztették össze a síneket,* ami biztosítja az expressz számára a nagy sebesség elérését. Harminc új típusú váltóberendezést szereltek fel ezen a vonalon. Ezeken áthaladva nem érik erős ütések vagy rezgések a kocsikat.

A nagy sebesség miatt a pályán megerősítették a diszpécserellenőrzést, az egész vonalon speciális védőkerítést helyeztek el. Az automatikus jelzőrendszer lehetővé teszi, hogy több kilométerre belássák a pályát.

— *Az automatikus vezérlőrendszert akkor kapcsoljuk be, ha a sebesség meghaladja az óránkénti ötven kilométert* — mondja *Alekszej Marin,* első osztályú mozdonyvezető.

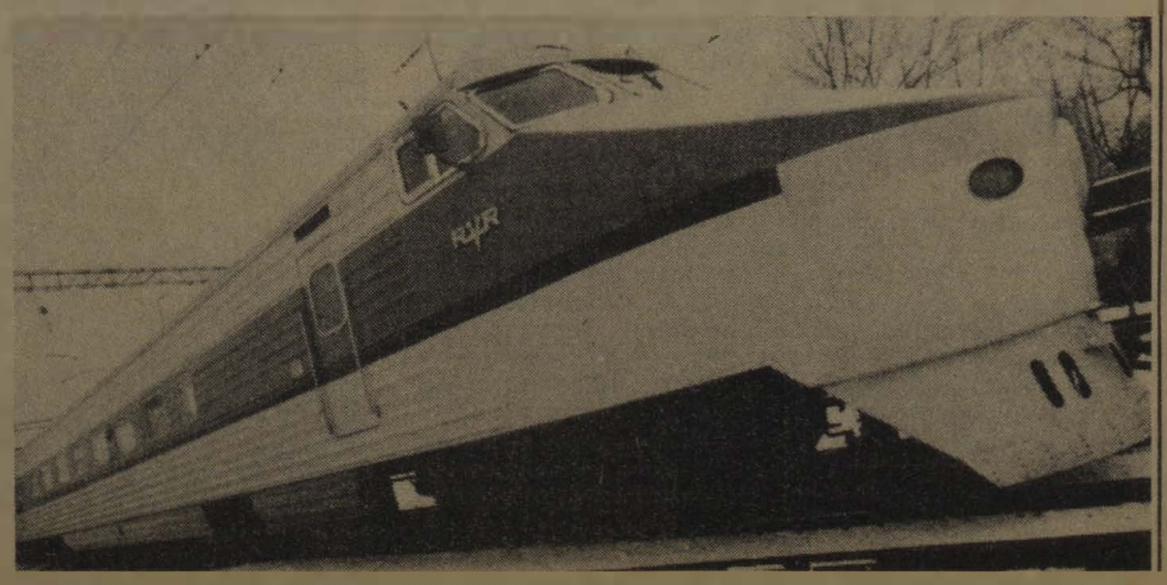
A vezetőfülke kényelmes. A műszerfal olyan, mint egy repülőgépen: kapcsolók, nyomógombok, műszerek, a menetszabályozó karja.

— Mi a feladata a mozdonyvezetőnek, amikor a mozdonyt az automatikus vezérlőrendszer irányítja?

— Ilyenkor a műszerek állását ellenőrizzük — magyarázza Marin — és biztosítjuk elektronikus „kollégánkat”.

Jelenleg az ER-200 öt óra alatt teszi meg a Moszkva—Leningrád utat. Ám ez nem a végső határ. Az év végére a menetidőt négy és fél órára csökkentik, 1985-ben pedig négy órára. Ehhez még tökéletesíteni kell a pályát és javítani a menetrendet.

— Meggyőződésem — mondja J. Dimant konstruktőr —, hogy az ER-200-hoz hasonló vonatokra szükség van a 600—800 kilométeres vasútvonalakon.



SZELLEMI VETÉLKEDŐ

A felszabadítókra emlékezve

Október 6-a nevezetes időpont Békés megye, így Orosháza történetében is. Negyven éve ez a nap hozta meg a felszabadulást a Viharsarok népének.

A négy évtizeddel ezelőtti eseményekre emlékeztek október 6-án Orosházán a helyi és a környékbeli állomások dolgozói, azok, akik csatlakoztak a kongresszusi és felszabadulási versenymozgalomhoz. A *„XIII. kongresszus”* nevű munkabrigád szellemi vetélkedőt hirdetett a felszabadítók tiszteletére, így már a kora reggeli órákban zsúfolásig megtelt a forgalmi oktatóterem. A játékos kedvet fokozta a vetélkedő *„Fele sem igaz”* formája. *Molnár Sándor* szakszervezeti főbizalmi kérdéseire az A vagy B csoport által szólított, meghívott vendégek válaszoltak.

A kérdések többsége Orosháza és a megye felszabadításának, az új élet megindításának eseményeire vonatkozott. Ám vidám, ötletes, hangulatot adó kérdések is szerepeltek. Végül, 35 versenyző közül *Trabach Sándorné,* Kondoros állomás raktárnoka szerezte meg a győzelmet. A második helyen *Szabó István* jegyvizsgáló, a harmadikon *Török István* árupénztáros, orosházi dolgozók végeztek.

Zacharidesz Jánosné

Műszaki és közgazdasági könyvnapok

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet könyvtára október 22-én — az előző évek hagyományaihoz híven — megrendezte könyvnapi ankétját. *Dr. Simonyi Alfréd,* az intézet igazgatója megnyitójában méltatta a műszaki és közgazdasági könyvek jelentőségét és felhívta a kutatók figyelmét a megjelent új kiadványok közül Farkas János: *„Az innováció társadalmi-gazdasági akadályai”* című könyvének arra a gondolatára, hogy „... A nyolcvanas évek magyar gazdaságának talán legfontosabb próbatétele: a technikai megújulás képessége... A műszaki innováció a társadalmi innovációtól, a társadalom megújulóképességétől függ.”

Az ankét előadója *Vajda Erik,* az Országos Műszaki Információs Központ és Könyvtár főosztályvezető-helyettese volt, aki „A műszaki-gazdasági szakemberek szakirodalmi információellátásának lehetőségei”-ről tartott vitaindító előadást.

Az ankéton az intézet dolgozóin kívül több vasúti szolgálati hely, valamint a társintézmények információs szakemberei is részt vettek. A hozzászólások után a jelenlevők megtekintették a könyvkiállítást.

Ülést tartott a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról.)

béremelkedéstől, s jövőre szeretnék megtenni az első lépést a lemaradás behozására és az elvándorlás megállítására. Ez azonban még nem elegendő. Tapasztalatai szerint sok helyen úgy bánnak az új dolgozókkal, hogy azok pár hónap alatt itthagyják a vasutat.

A vasút vezetése igyekszik megfelelni a kormány elvárásainak, hogy hatékonyabbá tegye a munkát, korszerűsítse belső szerkezetét, ösztönzési rendszerét. Sajnos, a vezetők egy része sok utasítást nem hajt végre. Nem állapot az — hangsúlyozta —, hogy ha egy váltókezelő kisiklat egy kocsit, rögtön fegyelmit kap, ha pedig egy vezető öt óra hosszat ácsorogtat egy vonatot, azt elnézően veszik tudomásul. Ezen a téren is változtatni kell, ami már azzal megkezdődött, hogy a vezérigazgató a múlt heti Keleti pályaudvari baleset fegyelmi vizsgálatát kiterjesztette két felsőbb vezetőre is. A baleset ugyanis évek óta eltűrt hiányosság miatt történt.

A vezérigazgató tájékoztatója után a testület személyi kérdésben döntött. A központi vezetőség titkári funkciójának betöltésére *Koszorús Ferenc* főtitkár, *dr. Juhász Zoltánt*, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának volt titkárát javasolta. Az elnökség javaslatával a MÁV-bizottság is egyetértett. A javaslatot a testület elfogadta, dr. Juhász Zoltánt kooptálta a központi vezetőség soraiba, és titkárrá választotta.

*

Dr. Juhász Zoltán 1930. augusztus 8-án Makón született.



Értelmiségi családból származik. Iskoláit Makón, Szegeden és Budapesten végezte. Az Eötvös Loránd Tudományegyetemen szerzett tanári diplomát. Különböző szegedi iskolákban tanított, illetve *töltött be vezetői beosztást.*

A szakszervezeti mozgalomba 1959-ben kapcsolódott be Szegeden. A pedagógus-szakszervezet városi titkári funkcióját három évig társadalmi munkában látta el. 1962-ben a szakszervezet központi vezetőségének apparátusába, 1970-ben a SZOT szervezési káderosztályára került politikai munkatársnak, később főmunkatárs lett.

1980-ban a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa titkárává választották. Ebben a beosztásban a szervezési és káderügyek, a kulturális és agitációs munka, a közművelődés és a fővárosi művelődési házak irányítása tartozott hozzá.

A pedagógusi és több évtizedes szakszervezeti munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. Tulajdonosa a Munka Érdemrend ezüst, a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatának és az Oktatásügy Kiváló Dolgozója.

Személyi kérdésekben döntött a Vasutas Társadalombiztosítási Tanács

A Vasutas Társadalombiztosítási Tanács október 12-i ülésén személyi kérdésekkel, a területi albizottságok és szakbizottságok munkájával foglalkozott.

A nyugállományba vonult *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettest felmentette a VTT tagsága és a VTT elnökhelyettesi tisztsége alól, s a MÁV vezérigazgatójának megbízása alapján *Szemők Bélát*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettesét a VTT tagjául elfogadta s megválasztotta a VTT elnökhelyettesének.

A VTT-ben a Vasutasok Szakszervezete képviseletében részt vevő *Varga Józsefnét*, az Utasellátó Vállalat szb-titkárát, a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének határozata alapján tagsága alól felmentette s *Marosi Bélát*, az Utasellátó Vállalat szb-titkárát a VTT tagjaként elfogadta.

Krieger Lászlót, a nyugdíjügyi szakbizottság tagját nyugállományba vonulása miatt felmentette szakbizottsági tagsága alól s *dr. Bakó Józsefnét*, az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság megbízottját tagjául elfogadta.

Megtárgyalta a VTT a szakbizottságok és a területi albizottságok eddigi munkáját, megállapítva, hogy folyamatosan és zavartalanul tevékenykednek. Alapvető feladatként most a területi társadalombiztosítási és egészségügyi ellátási munka áttekintését végzik s emellett a jogszabályokban biztosított méltányossági és jogorvoslati hatáskörükben járnak el. A kérelmek előterjesztése szabályszerű, a hozott határozatok jogszerűek voltak. Nagy munkát végeztek és végeznek a kivételes nyugellátás emelésére vonatkozó kérelmek megszűrésében, biztosítva, hogy a nagyon szerény anyagi lehetőségekből ténylegesen azok részesedjenek, akik rászorulnak.

Az egészségügyi és társadalombiztosítási ellátáshoz kapcsolódó segélyezési és a nyugellátás kivételes alapon való emelésének anyagi lehetősége nagyon korlátozott. A kérelmek száma ugyanakkor rendkívül magas, a teljesíthető kérelmeké éppen ezért alacsony.

A szakbizottság s az előkészítésben részt vevő munkatársak nagy körültekintéssel, minden tényező figyelembevételével járnak el a javaslattételnél és a döntésben.

Gépírók versenye

A MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal Törekvés szocialista brigádja tagjainak kezdeményezésére hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére október 16-án *„Felszabadulási, jubileumi gépíróversenyt"* rendeztek a MÁV Vezérigazgatóság gépírói részére.

A feladat 15 perces hibátlansági másolás volt. Egy hibára 100 leütést vontak le. A megmaradt eredmény alapján dőlt el a legjobb, illetve a leghibátlanabb gépírói eredmény. A versenyt *Kósa Antal* vezette le.

Az épületből 19 gépíró jelentkezett. A 19 dolgozat közül 11 sikerült. *Nagy Ferencné* első, *Borsai Lászlóné* második, *Bereczk Ferencné* harmadik helyezést ért el. Hibátlansági oklevelet kapott: *Vados Etelka, Kiss Tiborné, Babrányi Istvánné, Mester Józsefné. Mező Ilona* oklevelet, *Kanta Gyuláné* emléklapot kapott.

Kitüntetések

November 7. alkalmából

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 67. évfordulója alkalmából, eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként, kitüntetésben részesítette:

A MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATÁT

kapta: Kántor Sándor műszerész csop. vez., Budapest TBKF., Palencsár István utazó mozd. felvigy., Miskolc KÜF, Varga Zoltán igazgató, Miskolc Járműjav. Üzem.

A MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATÁT

kapta: Bárány Imre művezető, Dunakeszi Járműjav. Üzem, Boros Imre pft. főnök, Hódmezővásárhely Pft. Főn., Csörgi Mihály géplakatos, Budapest MÁV Építési Géptelep Főn., Erdélyi Lajos állomásfőnök, Nyíregyháza KÜF, Juhász Béláné vonatfelvevő, Bp. Ferencváros KÜF, Kovács Jánosné raktárkezelő, Celldömölk Osztószertárfőn., Lőkös Lajos vonalkezelő, Sopron Pft. Főn., Márfai Ottó üzemfőn. helyettes, Dombóvár KÜF, Pipicz Mihály mozdonyvezető, Szeged KÜF, Reich László főmunkatárs, MÁV Vezérigazgatóság, Szilágyi József mozdonyvez., Záhony Üzemig., Újházi István szakoktató, Bp. Balparti Ép. fent. Főn.

A MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATÁT

kapta: Ács Imre tolatásvezető, Békéscsaba KÜF, Bajnok László üzemvezető, Bp. MÁV Szak- és Szerelőipari Főn., Balázs Mihály vasútüzemi pb-titkár, Szolnok KÜF, Bíró István állomásfőnök, Pécs KÜF, Demeter János mozdonyvezető, Dunaújváros KÜF, Dobó Lajos műszerész, Szeged Bizt. ber. Fenntart. Főn., Duchony Gyula ügyintéző, MÁV Vezérigazgatóság, Fekete Géza lakatos, Püspökladány KÜF, Fenyvesi Károly villanyszerelő csop. vez., MÁV Északi Járműjav. Üzem, Füzesi Gusztáv programozó csop. vez., Landler Jenő Járműjav. Üzem, Hegedüs Ferenc futódaru-kezelő, Tokod Fatelítő Főn., Jándi József szertárfőnök, Bp. Déli Szertárfőn., Kedves Ferenc oszt. vez., Záhony Üzemig., Kovács József hegesztő csop. vez., Bp. Építési Főn., Papp József kocsirendező, Nagykanizsa KÜF, Parács Imre lakatos csop. vez., Szolnok KÜF, Polgár László raktárkezelő, Győr Szertárfőn., Seres István csop. vez., Miskolc Vasútigazgatóság, Tétényi Károly féklakatos, Székesfehérvár KÜF, Tombor András személyzeti vez., Tapolca KÜF, Tompa Sándor marós brigádvez., Dunakeszi Járműjav. Üzem.

A közlekedési miniszter a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 67. évfordulója alkalmából, eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Bárdos József motorvezetőt, Pécs KÜF, Botyánszki Károly ügyintézőt, Szeged Vasútigazgatóság, Deák Sándor vez. váltókezelőt, Debrecen KÜF, Erős Károly műszerészt, Bp. BBFF., dr. Hoffmann Ottó osztályvezetőt, Budapest Vasútegészségügyi Ig., Kárász József felépítményi munkavezetőt, Veszprém Pft. Főn., Korponai Lajos szb-titkárt, Debrecen Járműjav. Üzem, Király György rendelkező kezelőt, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Lévai Imre térfőnököt, Rákosrendező KÜF, Kövér László ügyintézőt, Budapest Vasútigazgatóság, Márki Róbert villanyszerelő csop. vezetőt, Budapest MÁV Magasép. Főn., Megyeri István osztályvezetőt, Debrecen Vasútigazgatóság, Mekes József személyzeti vezetőt, Budapest Szak- és Szerelőip. Főn., Pataki Kálmán osztályvezetőt, Székesfehérvár Járműjav. Üzem, Püspök György gyártáslakatos csop. vezetőt, Debrecen Járműjav. Üzem, Szekeres István villanyszerelő csop. vezetőt, Szolnok Járműjav. Üzem, Valkovszki András dízeljármű-szerelő csop. vezetőt, Békéscsaba KÜF, Virág Erzsébet személyzeti vezetőt, Sátoraljaújhely Pft. Főn.

A KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetést kapta: Árki József dízellakatos csop. vez., Veszprém KÜF, Bodnár Pál felsővezeték-szerelő, Miskolc Vill. Vonalfőn., Bodó János forgóvázjav. lakatos, Szolnok Járműjav. Üzem., Csapó János szb-titkár, Szolnok KÜF. SZB., Csesznok Józsefné csop. vez., Budapest MÁV Nyugdíj Hivatal, Deák Sándor állomásfőnök, Pécs KÜF, Erős Ferenc osztályvez. helyettes, Miskolc Vasútigazgatóság, Figlár Ferenc zenekari tag, Budapest MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn., Frank József munkavez. Győr Pft. Főn., Gelencsér Károly lakatos, Nagykanizsa Pft. Főn., Gyalog Sándor dízelmozdonyvez., Szentes KÜF, Gyurák Antal tolatásvez., Celldömölk KÜF, Havasi Ernő állomásfőn. helyettes, Zalaegerszeg KÜF, Horváth Béla főművezető, Miskolc Járműjav. Üzem, Jenei József mozdonyvez., Békéscsaba KÜF, Kacz Jánosné pályamunkás, Szekszárd Pft. Főn., Kerekes Istvánné személyzeti vez., Füzesabony KÜF, Komán János munkavezető, Debrecen Épület és Hídfent. Főn., Kovács Ottó hegesztő, Szentes Ép. Főn., dr. Kövér István osztályvez., Szombathely Vasútigazgatóság, Lakatos László ügyintéző, Szeged Vasútigazgatóság, Lelesz István személyzeti vez., Debrecen Ép. Főn., Lestyán György raktárvez., Debrecen Vasútig. Osztószertár Főn., Mandula József lakatos, Záhony Üzemig., Molnár István tehervágány-gépkocsivez., Miskolc Pft. Főn., Morauszki Andrásné takarítónő, Nyíregyháza Villamos Vonalfőn., dr. Nagy Tóth János ügyintéző, Pécs Vasútigazgatóság, Nemesi Jeromos lakatos csop. vez., Szombathely Járműjav. Üzem, Papp László lakatos, Bp. Hámán Kató Szertárfőn., Pánovics Alajos dízelmozdony-vez., Kaposvár Üzemfőn., Petró István gyártástechnológus csop. vez., Miskolc Járműjav. Üzem, Révész Béla ügyintéző, Záhony Üzemig., Rontó Béla Felépítményi vonalbiztos, Budapest Vasútigazgatóság, Sági Lajos személyzeti vez., Szombathely TBÉF., Sebestyén Béla munkavezető, Szombathely Ép. és Hídfent. Főn., Sindler István ügyintéző, Pécs Vasútigazgatóság, Szabó Béláné ügyintéző, Záhony Üzemig., Szabó István váltókezelő, Gyékényes Üzemfőn., Szelik Mihály vonatvez., Cegléd KÜF, Szécsényi József szállítmányozási munkás, Győr KÜF, Szilágyi István ügyintéző, Debrecen Vasútigazgatóság, Szpisják György vonalkezelő, Békéscsaba Pft. Főn., Tóth József vasesztergályos, Zalaegerszeg KÜF, Turi Károlyné ügyintéző, MÁV Vezérigazgatóság, Varga István lakatos, Miskolc Bizt. ber. Fenntart. Főn., Vincze Károly szb-titkár, Miskolc KÜF SZB.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesült: Balogh Mihály kocsimester, Szeged KÜF, Bauer Jánosné ügyviteli alkalm., Pécs Vasútigazgatóság, Benke József ügyintéző, MÁV Vezérigazgatóság, Czibere Gyula közp. áruirányító, Debrecen Vasútigazgatóság, Dávid Barna festő, Miskolc Épület- és Hídfenntart. Főn., Dörnyei István vonatvez. Nagykanizsa KÜF, Forgó László tervezőtechnikus, Budapest MÁV Tervező Int., Gergye Imre lakatos csop. vez., Szombathely Járműjav. Üzem, Gibba István ügyintéző, Szombathely Vasútigazgatóság, Győrfi Károlyné darukezelő, Záhony Üzemig. Jung Rezsőné iparvágányszámla-vez., Kaposvár Üzemfőn., Karádi László gazd. bizottság vez., Vasutasok Szakszervezete Területi Szaksz. Biz. Szombathely, Kecskés Imre rakodó gépkezelő, Dombóvár Osztószertárfőn., Kellner László vill. szerelő művez., Dunakeszi Járműjav. Üzem, Komláti István tűzvédelmi vez., Szombathely KÜF, Lukácsi Menyhért hídász munkavez., Budapest MÁV Hídép. Főn., Márton Zoltán műszerész, Szeged Bizt. ber. Fent. Főn., Nagy Ferenc vonatvez., Miskolc KÜF, Orbán József csop. vez., Záhony Üzemig., Papp Sándor vágánygondozó, Debrecen Pft. Főn., Pálfi János váltókezelő, Kazincbarcika KÜF, Pichokker János tolatásvez., Bp. Kelenföld KÜF, Podhorszki Zoltánné ügyintéző, Miskolc Vasútigazgatóság, Sebesi Gyula vizsgáló főkalauz, Celldömölk KÜF, Somfalvi József oktatótiszt, Dombóvár Üzemfőn., Sós Dezső főmozdonyirányító, Szeged Vasútigazgatóság, Szikszai István munkavezető, Budapest MÁV Hídép. Főn., dr. Tóth Tibor osztályvez., Budapest Vasúti Tud. Kut. Int.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Ancsin Károly vonalgondozót, Békéscsaba Pft. Főn., Balázs Józsefné takarítónőt, Bátaszék KÜF, Balázs Sándorné ügyintézőt, Záhony Üzemig., Balogh Béla öntő csop. vez., Budapest MÁV Gépjav. Üzem, Baranyi Dezső raktárkez., Celldömölk Osztószert. főn., Bartók Győző esztergályost, Budapest VFÉV, Bognár Lajos anyagcsop. vez., Győr KÜF, Borbély Lajos minőségi anyagátvevőt, Bp. MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn., Borsos Imre betanított munkást, Debrecen Ig. Osztószertár Főn., Bíró Józsefné asszisztenst, Debrecen MÁV TEK, Böröczki János telefonkez., Vasutasok Szakszervezete, Buneváez Endre gépáll. vez., Dombóvár MÁV Ép. Főn., Csatári István pályamunkást, Szentes MÁV Ép. Főn., Cserjési Géza kocsivizsg. lakatost, Miskolc KÜF, Csomor József gyáregységvez., Szolnok Járműjav. Üzem, Dakuné Fabu Mária rendelk. forg. szolg. tev., Záhony Üzemig., Dorogi Péterné könyvkötőt, Szeged MÁV Ép. és Hídfent. Főn., Drabik László vonatvez., Záhony Üzemig., Eklics Jánosné ügyint., Pécs KÜF, dr. Erdősi Lászlóné ügyint., Bp. MÁV Anyagellát. Ig., Erki László nehézgépkez., Miskolc MÁV Ép. Főn., Farkas István dízelmozd.-vez., Hatvan KÜF, Farkas Lajos áruirányítót, Kaposvár Üzemfőn., Fazekas Sándor szolg. vez., Mátészalka KÜF, Ferenczi János vonalgondozót, Dunaújváros Pft. Főn., Flender Mátyás körzeti üzemmérnököt, Szeged KÜF, Fóris Elemérné ügyint., MÁV Vezérigazgatóság, Urbán Szabó Béláné dr. Földes Erzsébet főorvost, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rendelőint., Frankó Lajos áll. főn., Kecskemét KÜF, Gács László oszt. vez., Dunakeszi Járműjav. Üzem, Gávay Pál üzemfőnököt, Miskolc KÜF, Gombos Zoltán csop. vez., MÁV Északi Járműjav. Üzem, Gyikó Lajosné anyagcsop. vez., Cegléd KÜF, Györei Béla műszerészt, Pécs BBFF, Hajdú Béla gépkez., Záhony Üzemig., Hegedűs István kovács, Dombóvár Ép. Főn., Hetesi Imréné raktárkez., Bp. Keleti Szertárfőn., Horváth I. János betan. lakatost, Székesfehérvár Járműjav. Üzem, Horváth József ügyint. Landler Jenő Járműjav. Üzem, Juhász László műszerészt, Bp. Távközl. Bizt. ber. Közp. Főn., Kántor József dízelmozd. vez. Sopron Vont. Főn., Keszthelyi Béláné konténerirányítót, Szerencs KÜF, Kiss Antal vonatvez., Szentes KÜF, Kiss István gépkez., Miskolc Osztószert. Főn., Kiss László ügyint., Miskolc Vasútigazgatóság, Kiss Zoltán áll. főn., Veszprém KÜF, Kristoff Ilona munkaügyi vez., Békéscsaba Szertárfőn., Kovács Ferencné adatrögzítőt, Budapest MÁV Számítástechn. Üzem, Kovács József raktárvez., Budapest MÁV Magasép. Főn., Kovács László főüzemirányítót, Szeged Vasútigazgatóság, László Béla forg. vizsgabiztost, Szeged Vasútigazgatóság, Magda Sándor szakmunkást, Budapest MÁV Épületfent. Főn., Nagy István csapatvez. előmunkást, Kiskunhalas Pft. Főn., Németi András ügyint. Budapest Vasútigazgatóság, Novák Árpád főenergetikust, Szombathely KÜF, Palotai István kövezőt, Hatvan—Salgótarján Pft. Főn., Pankhardt János raktárnokot, Kiskunhalas KÜF, Papp Bálint vágánygondozót, Szolnok Pft. Főn., Pálfi József dízelmozd. szerelő lakatost, Záhony Üzemig., Petényi János felsővez. szerelőt, Békéscsaba Vill. Vonalfőn., Racskó Lajos mozd. vez., Balassagyarmat KÜF, Regenyei Sándor ügyint., MÁV Vezérigazgatóság, Rédecsi Sándor forg. irányítót, MÁV Vezérigazgatóság Üzemir. Közp. Rusznyák József munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn., Sasvári Zoltán térfőn., Dunaújváros Üzemfőn., Sárkány Dénes vízvez. szerelőt, Budapest Jobbparti Ép. fent. Főn., Selei Ernő kirendeltségvez., Landler Jenő Vill. Vonalfőn., Simon Lászlóné fordítót, MÁV Vezérigazgatóság, Stangl Imre munkavez., Sopron Pft. Főn., Szabó Andrásné laborelőkészítőt, Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Üzem, Szabó Géza üzemeltetési reszortost, Szentes KÜF, Szalai Rudolfné bérelszámolót, Dombóvár Pft. Főn., Szalontai Zsuzsanna tanfolyamvez., Budapest MÁV Oktatási Főn., Szebeni Andrásné beruházót, Budapest MÁV Beruházó Iroda, Szekeres Lajos főn. vez., Szolnok BBFF, Szijártó Magdolna ügyint., MÁV Vezérigazgatóság, Szilágyi Jánosné ügyint., Budapest MÁV Közp. Számviteli Hiv., Szüle Sándorné ügyint. csop. vez., BVKH, Tóth Tibor mozd. vez., Bp. Ferencváros KÜF, Varga Andrásné ügyint., Miskolc Számvit. Főn., Vörös Tibor szolg. vez., Debrecen Ép. és Hídfent. Főn., Zelizi Gyula felsővez. szerelő csop. vez., Szajol Vill. Vonalfőn., Zsidi László mozd. vez., Komárom KÜF.



A MÁV Vezérigazgatóságon rendezett, kitüntetéssel egybekötött ünnepségen Szemők Béla vezérigazgató-helyettes mondott beszédet, utána Tóth László közlekedési minisztériumi államtitkár adta át a miniszteri kitüntetéseket, dr. Bajusz Rezső MÁV vezérigazgató pedig a vezérigazgatói elismeréseket.



Tóth László államtitkár átadja a Kiváló Munkáért kitüntetést Gyurók Antal, celldömölki tolatásvezetőnek.

(Laczkó Ildikó felvételei)

*

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 67. évfordulója alkalmából, eredményes szakszervezeti munkájuk elismeréseként

A Munka Érdemrend ezüst fokozatát

adományozta: Dézsi Ferenc mozdonyvez., Debrecen KÜF, a debreceni tszb elnöke; Tóth József fémcsiszoló és köszörűs, Dunakeszi Járműjav. Üzem, szakszervezeti bizalmi, Pungor Máté raktárvez., Szombathely KÜF, szb-tag.

A Munka Érdemrend bronz fokozatát

kapta: Szakolczai János vizsgáló főkalauz, Kecskemét KÜF, szakszervezeti főbizalmi, Szabó Jánosné ügyviteli alk., Szombathely Ép. és Hídfent. Főn., szakszervezeti bizalmi, Antal Béla raktárkez., Füzesabony Szertárfőn., szb-titkár.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát

adományozta: Tóth János nyugdíjasnak, a Vasutasok Szakszervezete Közp. Vez. műszaki és gazd. biz. vezetőjének.

Tudósítások a területi ifjúsági parlamentekről

SZOMBATHELY:

Kedvezményben részesítik a továbbtanuló fiatalokat

A szombathelyi vasútigazgatóság tanácstermében október 25-én tíz órakor kezdődött a vasutasok ifjúsági parlamentje. Megjelent a tanácskozáson többek között *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Lajos*, az SZMT-vezető titkára, *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője, és *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára.

Az írásos beszámolóhoz *Kaproncai János* igazgató fűzött szóbeli kiegészítőt. Elmondotta többek között, hogy a szolgálati helyeken tartott ifjúsági parlamenteken 2200 fiatal vett részt, és tizenhét százalékuk mondott véleményt. Az igazgató ezután beszélt a pályakezdés nehézségeiről, a munkahelyi beilleszkedés gondjairól, s arról is, hogy a munka mellett továbbtanulóknak minden olyan kedvezményt megadnak, amelyeket a jogszabályok előírnak.

A létszámhiány a szombathelyi igazgatóság területén is sok gondot okoz, a fiatalok helytállása azonban példamutató. Részt vesznek a kommunista műszakokban, és helytállnak a szakmai, politikai vetélkedőkön, az Alkotó ifjúság pályázatokon.

A szombathelyi vasutas fiatalok közül tavaly 155-en összesen 17 millió forint támogatást kaptak. Az idén eddig nyolcvanhárman több mint 9 millió forint lakásvásárlási, illetve lakásépítési kölcsönt vehettek fel.

A vitában tizennégyen szólaltak fel. Beszéltek a munkahelyi gondokról, eredményekről és sok hasznos javaslatot is tettek. *Horváth Csaba* szombathelyi mozdonyvezető például elmondotta, hogy a fiatalok többsége szereti és érti is a vasúti szakmát. Az üzemfőnökségen tizenöt jegyvizsgáló *„a munkádhoz add a neved"* mozgalmat indított. Céljuk az, hogy kulturáltabbá tegyék az utazást. Ezzel kapcsolatban javasolta, hogy a személyvonatokon helyezzenek el szórólapokat, amelyeken közölnék a közbenső állomásokon való megállási időpontokat és egyéb, az utazással kapcsolatos tudnivalókat.

A kérdésekre és javaslatokra *Kaproncai János* igazgató válaszolt.

SZEGED:

Sokat tettek a 30 éven aluliak szociális helyzetének javításáért

A Dél-Alföld fiataljait október 27-én Szegeden, a vasutas művelődési házban tartott igazgatósági szintű ifjúsági parlamenten kilencven küldött képviselte. *Németh György*, a vasúti KISZ-bizottság tagja — a parlament elnöke — köszöntötte a küldötteket, a megjelent vendégeket, köztük *Koszorus Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettest és *Tucza Klárát*, a városi KISZ-bizottság titkárát. Ezután *Lovász Lázár* igazgató mondott szóbeli kiegészítőt.

Bevezetőjében tájékoztatást adott arról, hogy az igazgatóság területén foglalkoztatott fiatalok létszáma 4128. Közülük 3026 a férfi és 1102 a nő. *Az elmúlt évben a területen több mint tíz százalékkal nőtt a fiatalok aránya.* Ez részben a pályaválasztási tanácsadásnak, a szervezett patronálásnak és a technikai fejlődésnek köszönhető. A patronáló mozgalomban különösen *Szentesen* és *Békéscsabán* értek el jó eredményeket. A pályakezdő fiatalok beilleszkedését segítették a szocialista brigádok és a KISZ-szervezetek.

Az utóbbi három évben az igazgatóság területén *34 egyetemi, főiskolai hallgatóval kötöttek társadalmi ösztöndíjszerződést.* Több szolgálati helyen — például a szegedi ÉHF-en, a BFF-en — rendszeresen értékelik a pályakezdő fiatalok helyzetét. A továbbtanulást különféle kedvezményekkel támogatják. Egyetemre, főiskolára jelenleg 42-en, középiskolába 137-en, általános iskolába 7-en, tisztképzőre 22-en járnak. A különböző szakmai tanfolyamokon 273-an gyarapítják ismereteiket.

Az igazgatóság területén hat KISZ-bizottság működik. A fiatalok élet- és munkakörülményeire vonatkozó jogszabályok, valamint a fiatalok védelmét biztosító rendeletek végrehajtásának ellenőrzését a KISZ-szervezetek a szakszervezeti szervekkel együttműködve látják el. Az 1980-as választások után a megválasztott szakszervezeti tisztségviselők mintegy 30 százaléka harminc éven aluli. Ők közvetlen módon látják el a fiatalok érdekvédelmét.

Az igazgatóságon folyó gazdasági munkában élenjárnak a fiatalok. Sokan szocialista brigádokban tevékenykednek, emellett 26 ifjúsági brigád is működik 277 taggal. A vasút előtt álló feladatok teljesítését eredményesen segítik a minden évben meghirdetett *Alkotó ifjúság* pályázatok. Ezen tavaly a legsikeresebben szerepeltek a szentesi KÜF fiataljai. Pályamunkájukkal a Moszkvában rendezett kiállításon elsők lettek. Az elmúlt évben benyújtott újítások alkotóinak 37 százaléka fiatal volt. Szentesen 97 százalék. Az igazgatóság területén a fiatalok *1983-ban 700 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek.*

Az igazgató ezután beszélt az anyagi-erkölcsi elismerésről is. Évente mintegy százan kapják meg a Szakma Ifjú Mestere, illetve a Kiváló Ifjú Szakember címet. A Kiváló Dolgozó kitüntetések több mint 11 százalékát is a fiatalok kapják. Az igazgatóság vezetői sokat tettek a 30 éven aluliak szociális helyzetének, művelődésének, sportolási lehetőségeinek megteremtéséért is. Tavaly 98 fiatal részesült kamatmentes kölcsönben, s a vállalati bérlakás- és bérlőkiválasztási jog alapján lakáshoz jutottak 66 százaléka szintén fiatal volt.

A parlamenten 19-en kértek szót. Felszólalt Koszorus Ferenc főtitkár is, aki a vasút helyzetéről és azokról az erőfeszítésekről beszélt, amelyeket a vasút vezetői a szakszervezettel közösen folytatnak azért, hogy a vasutasok helyzete javuljon.

A hozzászólások és a válaszadások után a küldöttek megválasztották az ifjúsági bizottság tagjait, majd az ifjúsági törvény előírásainak végrehajtására, az 1984–1986-os évekre intézkedési tervet hagytak jóvá, rögzítve ebben a szegedi igazgatóság ifjúságpolitikai feladatait.

DEBRECEN.

Figyelemre méltó kezdeményezések az utánpótlás biztosításáért

A debreceni igazgatóság ifjúsági parlamentjén száz küldött képviselte az igazgatóság fiataljait. A párt helyi, tömegszervezeti és a gazdasági vezetőkön kívül részt vett a parlamenten *dr. Halász Jenő*, a Közlekedési Minisztérium személyzeti főosztályának képviselője, *dr. Kurucsai László*, a MÁV-vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyettese és *Lovász Ferenc*, a vasutas-szakszervezet osztályvezetője is.

Az írásban kiadott beszámolóhoz és a következő időszak feladatait meghatározó intézkedési tervhez *Erdőhegyi György* igazgatóhelyettes fűzött szóbeli kiegészítést. Részletesen számot adott az 1981. évi parlamenten elfogadott intézkedési terv végrehajtásáról, és összegezte az elmúlt hetekben, a külszolgálati főnökségeken lezajlott tanácskozások tapasztalatait.

A legutóbbi parlament óta — az elmúlt három évben — 4415-ről 4874-re, azaz 459-cel növekedett a 30 éven aluli fiatalok száma. A pályakezdés és a beilleszkedés segítése kiemelt feladata a vasútigazgatóság és a szolgálati főnökségek vezetőinek. Az utánpótlás érdekében több helyes kezdeményezés, módszer született már a szolgálati főnökségeken. Szolnokon, a *Bebrits Lajos KISZ-alapszervezet* patronálásával az úttörők részére vasútbarát szakkört alakítottak, ahol többek között a szakszolgálatok tevékenységéről adnak tájékoztatást a tagoknak. Az oktatási főnökségen üzemlátogatásokat szerveznek az általános iskolások számára. Bemutatják a tanműhelyeket és pályaválasztási tanácsot adnak.

Az elmúlt években kedvező fogadtatásra talált az utazószemélyzet munkaidejének elszámolásával kapcsolatos módosítás, valamint a kollektív szerződésnek azok a pontjai, amelyek az utazószemélyzet foglalkoztatására vonatkoznak. Így többek között az az intézkedés, hogy havonta legalább egy alkalommal egy szombati és vasárnapi pihenőt egybefüggően kell kiadni.

Növekedett az igazgatóság területén a felső- és középfokú végzettséggel rendelkező fiatalok száma. A fizikai munkakörökben is egyre több a középiskolai végzettségű fiatal. Az igazgatóság fiataljai aktívan részt vesznek a párt- és tömegszervezetek munkájában. A területi szakszervezeti bizottságban és az alapszervezetek testületeiben a fiatalok részaránya 31 százalék. Minden negyedik szakszervezeti bizalmi fiatal vasutas. A káder-utánpótlási tervben szereplő dolgozók 24 százaléka harminc éven aluli.

A fiatalok nagymértékben járultak hozzá ahhoz, hogy az utóbbi három évben az igazgatóságok munkaversenyében kiemelkedő helyezést ért el a debreceni igazgatóság.

Anyagi és erkölcsi elismerésüket bizonyítja, hogy a különféle kitüntetések 31 százalékát kapták a fiatalok. A rendelkezésre álló lakásfejlesztési alapok 49,7 százalékát is a fiataloknak adták.

A vitában huszonegyen mondták el gondjaikat, észrevételeiket. Felszólalt dr. Halász Jenő, a Közlekedési Minisztérium, és dr. Kurucsai László, a vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyettese is. Az ifjúsági versenymozgalmak jelentőségéről, a MÁV helyzetéről, feladatairól és több, bevezetés előtt álló intézkedésről beszéltek.

PÉCS.

Hatékonyabban kell segíteni a fiatalok beilleszkedését

A négyezer pécsi vasutas fiatalt 95 küldött képviselte az október 26-án rendezett területi ifjúsági parlamenten. Megjelent a tanácskozáson és az elnökségben foglalt helyet többek között *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Halmay Árpád*, a területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a Baranya megyei és a városi társadalmi szervezetek vezetői.

Fényes József, a pécsi igazgatóság vezetője mondott vitaindító beszédet. Elöljáróban elemezte a vasút szállítási teljesítményeit és a munkával összefüggő gondokat, majd elmondotta, hogy az igazgatóság összlétszámának több mint egynegyede harminc éven aluli. Munkahelyi beilleszkedésüket, érvényesülésüket a társadalmi szervezeteknek és a szocialista brigádoknak az eddiginél hatékonyabban kell segíteni.

Az igazgatóság területén sajnos még mindig sok az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező fiatalok száma, különösen a pályafenntartási szakszolgálatnál. Az állami oktatási intézményekben tanuló dolgozókkal a vasút tanulmányi szerződést köt, átvállalja tanulmányi költségeiket, s a legjobb tanulókat jutalomban részesíti.

A fiatalok munkájáról szólva elmondotta, hogy többségük becsületesen helytáll a szolgálati helyeken és kiveszik részüket a társadalmi munkából is. Szorgalmasan dolgoztak például a pécsi gépkocsi-telephely, a dombóvári sportcsarnok, a gyékényesi szocialista brigádház építésénél, és különböző intézményeket is patronálnak.

A különféle szakmai versenyeken (Alkotó ifjúság, Ki minek szakértője?, Ki minek mestere?) való részvételük az utóbbi években csökkent. A versenyek adta lehetőségeket jobban kellene kihasználni.

Az igazgató ezután szólt a fiatalok erkölcsi-anyagi megbecsüléséről. *Tavaly 227 fiatal kapott különböző szintű kitüntetést.* Sokan pénzjutalomban és jutalomüdülésben részesültek. A területen lehetővé tették a gyerekek óvodai elhelyezését is. A vasút tanácsi óvodákban 7,8 millió forint értékben bérelt helyet. Sok szolgálati helyen lehetővé tették az üzemi étkeztetést, korszerűsítették a laktanyákat, szálláshelyeket. A szolgálati helyeken fokozatosan megteremtették a tisztálkodási (zuhanyozási) lehetőségeket. Erre a célra 1982-ben 10, tavaly pedig 15,5 millió forintot fordítottak. *Korszerűsítették a szociális létesítményeket,* többek között Dombóvár, Sellye, Murakeresztúr, Sárbogárd, Gyékényes, Siófok és Pécs telephelyeken.

A legnagyobb gondot a pécsi igazgatóság területén is a lakáshiány okozza. A vasút lakásállománya bővítésére Pécsett és Szentlőrincen az elmúlt három év alatt 150 lakást épített. Az önálló kezdeményezést vállalati kamatmentes kölcsönök kiutalásával segítik. Beruházási forrásból hetven lakást építettek.

A szabad idő hasznos eltöltését művelődési házak, sportegyesületek szolgálják a területen. Bevált kikapcsolódási forma a közös kirándulás, amelyhez legtöbbször autóbuszt is rendelkezésre bocsát a vasút. Az igazgatóság területén dolgozó fiatalok részére évente egyszer ifjúsági találkozót rendeznek, amelynek költségeit az ifjúsági alapból fedezik. A vitában 27-en szólaltak fel, köztük Szemők Béla vezérigazgató-helyettes, aki találóan ötletnapnak nevezte a tanácskozást.

BUDAPEST

A pályakezdők kapjanak átfogó képet a vasutaséletről

A budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó fiatalok küldöttei október 27-én tartották parlamentjüket. A központi szolgálat kultúrtermében rendezett tanácskozáson hetvenhat küldött képviselte a különböző szolgálati helyeken dolgozó fiatalokat. A tanácskozáson megjelent többek között *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes, *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője, az elnökség tagja, és *dr. Mészöly Ferenc*, a tszb titkára.

Tongori Imre vasútigazgató beszámolójában emlékeztetett az 1971. szeptember 23-án tartott országgyűlésre, amely akkor törvényt alkotott az ifjúság érdekvédelméről. Arra is utalt, hogy az igazgatóságon a mostanival együtt ötödször került sor az ifjúsági parlament megtartására.

Az igazgató a továbbiakban elmondotta, hogy a területen dolgozó fiatalok 47,7 százaléka pályakezdő. A vasúthoz belépő fiatalokat általában a közvetlen munkahelyi vezetők fogadják, akik ismertetik velük leendő feladatukat, jogaikat, kötelezettségeiket. Nagyon fontos, hogy ezek az ifjak minden esetben átfogó képet kapjanak a vasút speciális jellegéről, a munkakörülményekről, az előnyökről és a gondokról egyaránt. A beilleszkedés gondjait csökkenthetik a KISZ-szervezetek és a szocialista brigádok is.

A továbbtanulási lehetőségekkel kapcsolatban Tongori Imre elmondotta, hogy jelenleg 1802-en vesznek részt különböző képzésben (egyetemen, középiskolában és különféle oktatásban). Kevés viszont a nyelvet tanulók száma, mindössze huszonegy.

Az igazgató ezután részletesen szólt még a bérezésről, a lakástámogatásról, valamint a fiatalok munkában, tanulásban elért eredményeiről. Ezután *Szabó Miklós*, az igazgatóság KISZ-bizottságának titkára az ifjúsági törvényről, illetve az október 23-án megvitatott intézkedési tervről beszélt. Egyebek között hangsúlyozta, hogy a főiskolát és egyetemet végzettek részére a korábbi hároméves kiképzési időtartamot 1984-től másfél évben határozta meg a vezérigazgatóság. Ez az intézkedés sokak megelégedését váltotta ki, csakúgy mint az a kedvezmény, amely 1983-tól a *Ki minek szakértője?* és az *Alkotó ifjúság* című pályázatokon részt vevők eddigi 30 éves felső korhatárát 35 évre változtatta.

A vitában tizenheten szólaltak fel. Szót kért Mészáros András vezérigazgató-helyettes is. Tájékoztatta a fiatalokat az anyagi lehetőségekről, a takarékosság, a hatékonyság növelésének szükségességéről.

A vitában elhangzottakra Tongori Imre válaszolt.

MISKOLC:

Több felszólaló is bírálta a budapesti kirendeléseket

A miskolci igazgatóság területén az elmúlt hetekben 45 helyen tartottak munkahelyi szintű ifjúsági parlamenteket. A 4465 harminc éven aluli fiatalból a tanácskozásokon 70 százalékuk vett részt, és 14 százalékuk mondott véleményt. Az október 27-én, a Miskolc—Tiszai pályaudvar új szociális létesítményében rendezett igazgatósági szintű parlamenten száz küldött vett részt. Megjelent a tanácskozáson *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára, és *Urbán Sándor*, MÁV-vezérigazgató-helyettes is.

Hernádi István, a miskolci vasútigazgatóság vezetője szóbeli kiegészítőjében beszélt a vasút helyzetéről, az ifjúságpolitikai intézkedési terv megvalósításáról, a fiatalok munka- és szociális körülményeiről, közéleti tevékenységükről.

Ezután a küldöttek elmondották többek között, hogy az előző ifjúsági parlamentekben elfogadott intézkedési tervben meghatározott feladatokat többségében megvalósították, egyes kérdésekben azonban nem sikerült előrébb lépni.

Például sok gondot okoz, a fiatalok lakásszerzési lehetősége, a pályakezdők beilleszkedése és a kedvezőtlen munkakörülmények. Sokan bírálták a budapesti kirendeléseket is.

A tizennyolc hozzászólásra és a kérdésekre Hernádi István vasútigazgató válaszolt, majd a küldöttek egyhangúlag elfogadták a beszámolót, és az 1984—86. évi ifjúságpolitikai intézkedési tervet.

Halló, Tartsay-lakás?

Beszélgetés Takács Tibor íróval

Lapunk olvasói előtt nem ismeretlen *Takács Tibor* neve, az elmúlt években jó néhányszor megjelentek írásai, riportjai, tárcái a Magyar Vasutasban. Most hamarosan új könyve jelenik meg a Kossuth Könyvkiadó gondozásában. Címe: *„Halló, Tartsay-lakás?"*

— Mit takar ez a cím?

— 1944-et. A regény 1944. október 13-án kezdődik és 1945 január közepén ér véget. Tehát négy hónap történetét mesélem el, benne Budapest ostromát.

Történelmi regények

— Ez is történelem?

— Igen is, nem is. Eddig megjelent regényeim többsége valóban történelmi regény, a magyar múlt vérzivataros századaiból. Egy-két regénycímet mondanék, hogy az olvasókat emlékeztessem. Írtam két regényt Thököly Imre fejedelemről, máig nagyon szeretem *„A kaftános fejedelem"* című könyvemet. Azután kedves az *„Ezüstkard"*, amely Buda visszafoglalását eleveníti fel 1686-ban. S meg kell említenem a Mikes Kelemenről írott könyvemet, az *„Erdély köpönyegében"* című regényemet, s a legutóbb megjelent a *„Csalánruha"* című könyvemet, amely a korona történetéből mesél el négy esztendőt.

— És az édesapádról írott regényed?

— Valóban, 1979-ben jelent meg, a Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulójára az *„Apám, a vöröskatona"* című könyvem, amely nem regény, hanem apám emlékezése életére, ifjúságának hét esztendejére s vöröskatonáskodása történetére. Egyébként apám akarta, hogy vasutas legyek . . .

— És voltál?

— Voltam bizony. S ezt csak azért említem, mert a *„Halló, Tartsay-lakás?"* című könyvemben éppen ezt a kort elevenítem fel.

— Hol, s meddig szolgáltad a vasutat?

— *1944. május elsején indult Szegeden egy segédtiszti tanfolyam. Még nem voltam 17 éves, de apám elintézte, hogy felvegyenek engem is* — akkor ugyanis éppen ellenséges viszonyban álltam az iskolával, ahonnan kimaradtam —, viszont itt is tanulni kellett. És tanultam is, becsülettel. Ma már csak mosolygok azon, hogy annak idején tökéletesen tudtam morzézni, adni és venni. A tanfolyam vizsgaideje 1944. október 15-én lett volna, de október első hetének végén az egész tanfolyamot vonatra tették, s felhozták Üllőre, majd továbbvitték egy dunántúli kis faluba, illetve a társaság egy része Budapesten maradt. Mi persze később szidtuk magunkat, dühöngtünk, hogy miért jöttünk el Szegedről, de miért bolydult fel akkor az ország? Mindenki menekült, vagy nagyon sokan. S nekünk azt mondták, ha nem jövünk el, akkor kizárjuk magunkat a vasút szolgálatából. És ezt nagyon nem akartuk.

Vészterhes napok

— Mikor vizsgáztatok?

— Soha! Tengtünk-lengtünk. Aztán a társaság másik részét is felhozták Budapestre, *s itt laktunk az Andrássy út és a Szív utca sarkán álló bérház első emeleti lakásában,* amely előtte csataji Csatay Lajos honvédelmi miniszter lakása volt, majd öngyilkossága után megkapta a MÁV. Később, amikor Budapest ostroma kezdődött, akkor a mai vezérigazgatóság pincéjébe költöztünk, s ott éltük át az ostrom vészterhes idejét. Ebédelni, vacsorázni a Csengery utcába jártunk . . . de ez már a regényem története. És mert sokaknak történelem már 1944, tehát, ha akarom, történelmi regénynek is fel lehet fogni ezt az újabb könyvemet, azonban inkább azt mondanám, hogy regény 1944-ből.

— S miért kapta ezt a rejtélyes „Halló, Tartsay-lakás?" címet?

— A regényt öt szállal fontam össze. Az egyik szál a tanfolyamisták világa, az én világom, az én történetem. A másik egy ugyancsak élő ellenálló, *Schwarcz Bene Gyula* története, aki 1944-ben Beszkárt-kalauz volt, s mint ilyen, tagja és részese a *Kiss János* altábornagy vezette katonai ellenállási mozgalomnak. A vezérkart Tartsay Vilmos Andrássy út 29. szám alatti lakásában tartóztatták le 1944. november 22-én. Hát innen a könyv címe. Azután szerepel a történetemben egy zsidó fiatalember, egy ludovikás tiszt, és egy vidéki tanító, aki tartalékos hadnagyként szolgált a hadseregben. És persze még nagyon sokan . . .

Vissza Szegedre

— Most térjünk el a regénytől — amelyből következő számainkban három részletet közlünk —, és ismertessük az író rövid vasutas pályafutását. Hogy volt tovább?

— Felszabadultunk a vezérigazgatóság épületében 1945. január 16-án és 18-án már indultunk is haza Szegedre. Gyalog mentünk Monorig, onnan alkalmi szerelvénnyel Kecskemétig, ahonnan már naponta „menetrend szerint" indítottak vonatot a békés, boldog, felszabadult Szegedre. Hazaérkeztem, anyám libát vágott, sírtunk a boldogságtól. S az első jóllakás után azt kérdezte apám: Mi leszel fiam? Visszamégy vasutasnak, vagy inkább folytatod az iskolát? A könnyebb dolgot választottam, továbbtanultam a szegedi kereskedelmi középiskolában. Ha otthon vagyok, Szegeden, nem tudok úgy elmenni az Április 4. út végében álló MÁV-épület előtt, ahol majdnem hat hónapon át bentlakó növendék voltam, hogy erősebben ne verne a szívem.

— A „Halló, Tartsay-lakás?" megjelenése mikorra várható?

— Előreláthatólag 1985 első negyedében jelenik meg a könyv.

— ács —

Debreceni körzeti üzemfőnökség

Jubileumi munkaversenyben az őszi forgalom sikeréért

A debreceni körzeti üzemfőnökségnél ezekben a hetekben igazi őszi forgalom van. Az üzemfőnökséghez tartozó terület mezőgazdasági jellegéből adódóan számottevő a mezőgazdasági termények fuvarozása. Az év utolsó négy hónapjában 810 000 tonna áru, ezen belül 420 000 tonna cukorrépa elszállításáról kell gondoskodni. A feladat nagyságára jellemző, hogy az üzemfőnökség idei szállítási teljesítményének több mint 40 százalékát ebben az időszakban kell elfuvarozni. Erről beszélgetünk *Török Lászlóval,* az üzemviteli üzemfőnökhelyettessel.

— Az őszi forgalom kezdete az idén a szokásosnál későbbre tolódott, ebből és a meglévő súlyos létszámgondból következően a feladatok és a szállítási igények megsokszorozódtak, de a felkínált áruk továbbítását minden körülmények között biztosítanunk kell — mondja Török László.

— Számított-e a vasút, a főnökség szeptember elején az áruszállítás ilyen mértékű felfutására? — kérdezem.

— *Igen, számítottunk, bár a vállalatok előrejelzései bizonytalanok voltak erre vonatkozóan. Nem számítottunk viszont az exportforgalom — gabona, alma, élőszállítás — ilyen mértékű fellendülésére.* Továbbá arra sem gondoltunk, hogy a szállításhoz a szükséges kocsik megfelelő válogatása, műszaki vizsgálata és mosás utáni biztosítása az üzemfőnökségnek az átlagosnál nagyobb gondot jelent. Ez leköti Debrecen rendezőpályaudvar kapacitásának egy részét, és nehezíti a kocsiigények kielégítését is.

Ami az exportszállítást illeti: *a Szovjetunióba irányuló forgalomban várható a legnagyobb nehézség.* Az áruforgalmi korlátozás és a kontingentálás igen nagy volumenű, körülbelül 50—52 ezer tonna árut érint. A hálózati egyensúly fenntartása érdekében elengedhetetlen, hogy ne térjünk el a szigorú engedélyhez kötött szállítás ütemezésétől. Ez sajnos nehezíti és késlelteti a vállalatok exportszállításának határidős teljesítését.

A meglévő és várható gondok megoldása szempontjából jelentős volt a szeptember 20-án tartott fuvaroztatói értekezlet, amelyen sikerült egyeztetni a kölcsönös érdekeket és elvárásokat.

— Igen — helyesel az üzemfőnökhelyettes, de hozzáteszi: — A hátralévő időszak feladatainak zavartalan megoldása érdekében egy dolog van, amit feltétlenül megkövetelünk partnereinktől: *javuljon a hétvégi ki- és berakási készség.*

Az üzemfőnökség saját munkájában pedig alapvető feladat a kocsipark és a mozdonyok jó kihasználása, valamint a korlátozottan rendelkezésre álló munkaerő ésszerű felhasználása. Feladataink megoldásában számítunk a szocialista brigádok kezdeményezésére is. *Örvendetes, hogy a jubileumi munkaverseny keretében olyan vállalásokat tettek, amelyek teljesítése hozzájárul az őszi forgalom sikeréhez.* Az eddig eltelt időszak azt igazolja, hogy amit vállaltak, azt időarányosan teljesítették is.

A beszélgetés utolsó mondatából az tűnik ki, hogy az őszi forgalmi eredmények bázisa a szocialista brigádmozgalom:

— Üzemfőnökségünk közel 3000 dolgozójának több mint fele szocialista brigádban dolgozik, s külön is figyelemre méltó, hogy a brigádok 20 százaléka ifjúsági brigád.

Simon Ödön

A felszabadulás 40. évfordulója tiszteletére

Felhívások, kezdeményezések

Felszabadulásunk 40. évfordulójának méltó megünneplésére készülve, széles körű munkaverseny-mozgalom bontakozott ki a szegedi igazgatóság területén. A mozgalomhoz a szegedi területi szakszervezeti bizottság két kulturális jellegű felhívással is csatlakozott.

Az egyik felhívásban, a Dél-Alföld felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából, a vasútigazgatóság területére *vers- és prózamondó versenyt hirdettek,* amelyre eddig 22-en jelentkeztek. A versenyt november közepén tartják.

A másikban az olvasható, hogy összegyűjtik a vasutas dolgozók, nyugdíjasok birtokában lévő, a felszabadulással, a felszabadulást követő időszakkal, a munka, az új élet beindulásával kapcsolatos dokumentumokat, emlékeket és azokat közkinccsé teszik. E célból fordultak a tényleges és nyugdíjas vasutasokhoz. Arra kérik őket, hogy akinek birtokában van a felszabadulást követő közvetlen időszakról, a munkahelyre vonatkozó igazolvány, újságcikk, fotó, plakát, kitüntetés vagy más hasonló dokumentum, azt november 1-ig juttassák el a szakszervezeti bizottságokhoz. Ezeket az anyagokat a nagyobb csomópontokon, a jövő évi vasutasnapon megrendezendő kiállításokon mutatják be.

Ugyancsak a felszabadulásról és az azt követő időszakról *írásos pályázatot is hirdettek.* Ezzel az a cél, hogy a személyes élmények, a munkahelyre vonatkozó események, adatok, kiemelkedő helytállások bemutatásával megemlékezzenek a négy évtizeddel ezelőtti időszakról. A legsikeresebb öt pályázati anyagot külön jutalomban részesítik.

Negyven éve történt

Ideiglenes vasúti híd a Tiszán

Szeged a Dél-Alföld vasúti forgalmában a fordítókorong szerepét töltötte be a II. világháborúban. A szegedi vasúti csomóponton összefutó vonalak közül különösen fontos volt a *Budapest—Szeged—Temesvár* vonal, melyet Szegeden magasan az árvízszint fölé épített híd vezetett át a Tisza fölött. Ez a vonal előbb a balkáni felvonulások, majd a német utánpótlás, végül a háború utolsó szakaszában a német kiürítés vonatjai számára volt jelentős.

Nem véletlen, hogy a szövetségesek már 1944 nyarán megkezdték a hálózat legfontosabb csomópontjainak a bombázását. Amikor Szeged is sorra került, már közeledett a városhoz a balkáni front.

Sorozatos bombázások

A szegedi vasúti csomópont a német hadiszállítások számára kulcsszerepet játszott, ezt mutatják az ellene már rendszeressé vált légitámadások. Augusztus 24-én 49 gép támadta Szegedet. Egyéb hadifontosságú célpontok mellett a rendezőpályaudvar állt ismét a támadás középpontjában. A Tisza pályaudvaron álló német, főként lőszert és egyéb utánpótlást szállító vonatok súlyos károkat szenvedtek. Ezúttal találat érte a vasúti híd nyugati hídfőjét is.

Augusztus 29-én 42 gép repült Szeged fölé. Ezúttal a személy-, és a Tisza pályaudvart is támadták. A nagyállomáson több találatot kapott egy lőszerrel megrakott német szerelvény. A vonat kigyulladt, és a tűztől sorra robbantak a lövedékek, melyek százszámra repültek a városra és a külső területekre. A lövedékek a támadás után még órákkal is robbantak. Égett a teherpályaudvar felvételi épülete, a postaépület, a vámhivatal, a gyorsáruraktár és kb. 160 teherkocsi.

1944. szeptember 3-án ismét 42 gép érkezett Szeged fölé. Ez volt a szegedi vasúti célpontok elleni legsúlyosabb légitámadás. A szövetségesek számára talán a legeredményesebb, *mert eltalálták a vasúti Tisza-hidat,* s annak egyik nyílása a mederbe esett. Szeged ekkor elveszítette korábbi forgalmi jelentőségét, hiszen a Románia ellen készülő magyar és német felvonulás legfontosabb vonalát, a temesvári vonalat a híd elpusztításával kikapcsolták a forgalomból. Ráadásul még a Makón át a *Szeged—Csanád vasút* vonalán is lehetetlenné tették Szeged felől a mozgósított és már részben mozgásban lévő csapatok szállítását.

A szegediek Makó és Hódmezővásárhely irányából már szeptember közepe óta hallották az ágyúdörgést. A front csakhamar a város közelébe ért. Október 8-án jelentek meg a város határában az első szovjet felderítők. Ugyanakkor ragasztották ki a város kiürítését elrendelő plakátokat, délelőtt 10 óra körül már felbolygatott hangyabollyá vált a város.

Menekülés a front elől

Az üzletvezetőség tisztviselőit is hazaküldték, hogy csomagolják össze a legszükségesebbeket, készítsék fel családtagjaikat, meneküljenek. Fél 12-kor indult a vasutasok számára kijelölt első vonat, majd hamarosan a második is. Az üzletvezetőség vezetői közül többen már korábban előreküldték a biztonságosabbnak vélt városokba csomagjaikat.

Az üzletvezetőség anyagi és személyi kiürítésekor *Szilágyi Ferenc* üzletigazgató a gyűjtőpénztárban lévő 888 ezer pengőt mind elszállíttatta, s az önként visszamaradt alkalmazottaknak járó előre és egyben kifizetendő háromhavi illetményt sem fizettette ki, jóllehet, erre a MÁV-igazgatóság szeptember 29-én kelt rendeletében utasítást adott. *Megyeri Sándor* műszaki tanácsost, aki nem akart elmenekülni, fegyveres erőszakkal kényszerítette Szeged elhagyására.

Másnap, 9-én felrobbantották a közúti hidakat. 10-én este 7 óra tájban elhagyták Szegedet a visszavonuló magyar csapatok utóvédjei is. Október 11-én a város vezetői kimentek a Vörös Hadsereg közeledő egységei elé, s a város lakossága számára a felszabadítók jóindulatát kérték. Október 14-én Szegedre érkezett *Putyenko* alezredes, s átvette a város parancsnokságát.

A szovjet harcoló alakulatok után néhány napra a vasútépítők is megérkeztek Szegedre. Egyelőre a pálya helyreállítását jelölték meg a magyar vasutasság feladatául. *Százan meg százan dolgoztak a szovjet hidászok mellett a vasúti Tisza-híd bombatépte, majd robbantott nyílása helyén készülő hatalmas gerendaszerkezet megépítésén is.*

A makói műhely különmegbízatása

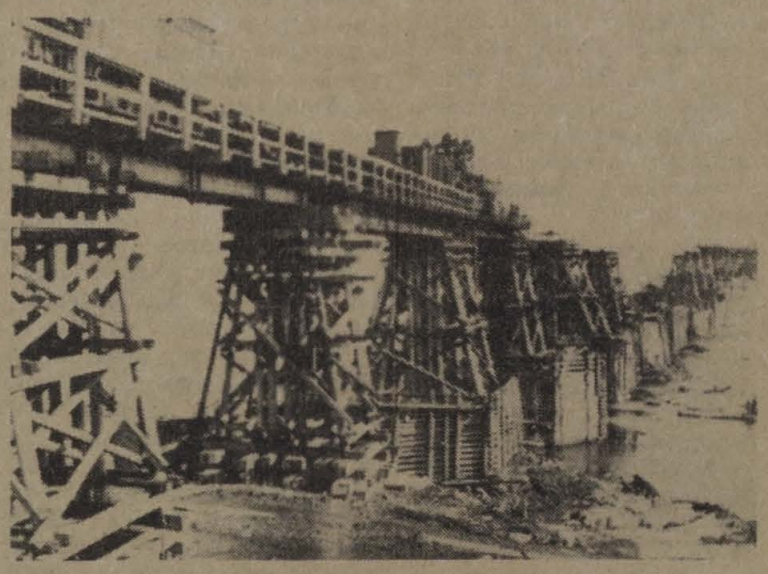
A híd helyreállításához építendő ideiglenes szerkezet gyors elkészítése döntő fontosságú volt a szovjet utánpótlás számára, hiszen a déli frontnak ez biztosíthatta az utánpótlás vasúti szállítását. A szegedi Tisza-híd provizóriumának megépítésében a Szeged—Csanád vasút makói műhelye fontos feladatot kapott. A szovjet műszakiak megszabták: *30 ezer ácskapcsot, 15 ezer bilincset, 10 ezer darab 220 mm hosszú vasszeget kell készíteniök a makóiaknak.* A szegedi, majd később a kunszentmártoni híd provizóriumához ezrével készítették a 25 cm-es kapcsosbilincseket.

A front előrehaladásával a szegedieknek Monorig kellett ideiglenesen benépesíteniök az állomásokat, míg azok saját személyzete nem jelentkezett szolgálatra. *Szomjas Károly* állomásfőnök és *Papp István,* — üzletvezetőségi személyzetis feladata volt a benépesítés, a szolgálatra jelentkezők beosztása. Amikor a Tisza-híd provizóriumának elkészültével a forgalom Temesvár irányából megindult, az első vonatokat szovjet személyzet hozta-vitte, de közlekedtek még román és jugoszláv vasutasok is. A forgalmat is szovjet vasutaskatonák irányították. A fűtőházba is szovjet parancsnok érkezett, vele együtt fűtőházi személyzet is. A fűtőházi szovjet katonákat a laktanyába szállásolták be. Szegeden csak két magyar mozdony maradt, egy öreg 377-es, tűzszekrénye oldalán hatalmas repedéssel, meg egy 324-es, ugyancsak használhatatlan állapotban. Így a szovjet vasúti parancsnokság irányított Szegedre is gépeket a forgalom viteléhez.

A német és magyar csapatok visszavonulásakor a műszaki alakulatok az algyői Tisza-hidat is felrobbantották, a hídtest a mederbe zuhant. A *Békéscsaba—Nagyvárad* vonal a szovjet utánpótlási forgalom számára nem volt jelentős, ezért a szovjet csapatok ide provizóriumot nem építettek. Amikor hónapokkal később a személyforgalom a Tiszán megindult, a hídroncsok mellett komppal szállították át az utasokat.

Lovas Gyula

(Folytatjuk)



Az épülő híd **(Archív fotó)**

HOZZÁSZÓLÁS

Vétkes volt-e az áldozat?

A Magyar Vasutas október 11-i számában a *Vétkes-e vagy áldozat?* címmel jelent meg *Pásku Jenő* cikke, amelyben *F. László* mozdonyvezető halálos kimenetelű üzemi balesetének okait elemzi. Egyetértek az írás utolsó bekezdésének azon mondatával, hogy *„az emberi élet nem lehet alku tárgya"*. F. László munkatársunk, barátunk fájdalmas tragédiáját semmilyen különvéleménnyel, vitával, alkuval nem tehetjük meg nem történtté. De a tények tények maradnak. Azokat pedig csak a vizsgálat teljes anyagának ismeretében lehet megítélni. Az önkényesen kiragadott részletek csoportosítása és kommentálása feltétlenül alkalmas arra, hogy a körülményt, az újságolvasókat érzelmileg a vizsgáló bizottság tevékenysége ellen hangolja.

De maradjunk a tényeknél. F. László, a 74021 sz. vonat mozdonyvezetője a III. sz. vágányra érkezés után azt az utasítást kapta, hogy járjon körül a IX. sz. vágányon a biztonsági határjelzőig. Ezt végrehajtotta, majd néhány perc múlva engedély nélkül visszatolt a IX. sz. vágányon mintegy 200 métert az érkező vonat jelzőkocsijának vonalába. *Az M.62—063 psz. mozdonyát nem állította le, nem zárta le és úgy ment el a zárjelzőért.* A cikk utal arra, hogy az üres kocsi közeledésének észlelését „egy M.62-es mozdony" zaja is akadályozta. Az nem általában egy mozdony volt, *hanem az utasítás ellenesen, járó motorral otthagyott saját járműve volt.*

A vizsgáló bizottság álláspontját valóban az F. 3. sz. utasítás hibátlanul idézett 138. sz. pontjára alapozta. Arra, hogy *„a vágányok között szolgálatot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy tolatás, illetve vonatmozgással ne veszélyeztessék testi épségüket."*

Azt nagy valószínűséggel lehetett megállapítani, hogy mégis körültekintés nélkül lépett be, hiszen erre a bizonyítékot a bekövetkezett esemény szolgáltatta. Ennél hihetőbb bizonyíték nem is lehetséges. A szándékosság esetét kizártnak tekintettük az ügyben eljáró rendőrhatósággal együtt.

A vizsgálat során a rekonstruált helyzet adatai — és a mozdonyvezető szemtanú vallomása is bizonyíték arra, hogy a III. sz. vágányra ellökött fedett kocsi már akkor is gördült befelé, amikor F. László a IX. sz. vágány biztonsági határjelzőjétől visszaindult mozdonyával. A vizsgálat szerint, *amikor belépett a zárlámpa levétele céljából a III. sz. vágány űrszelvényébe, még körülbelül 80 méterre lehetett a mintegy 5-6 km/óra sebességgel gördülő kocsi.* Sajnálatos, hogy az ismertetett okok miatt a mozdonyvezető ott tartózkodott addig, amíg az ütközés bekövetkezett.

Az is tény, hogy az 1984. március 1-től hatályos, *új ÁVH-utasítás egyik helyi szigorító szabályozását megszegték Kelebián.* E szigorításnak a korábbiakban is főleg áruvédelmi és a járművek kímélése szempontjából volt jelentősége, összhangban a korábbi F. 2 sz. utasítással.

Az 1+2 főnek az elszalasztott kocsik megfékezésében, főleg nagyobb kocsicsoport enyhe ütközéssel való csatlakoztatásában volt szerepe, nem pedig az űrszelvényben veszélyes helyen tartózkodók távoltartásában.

Ezt az egy kocsit — a munkavégzésben szerzett tapasztalat alapján — olyan sebességgel, körülbelül 11 km/óra szalasztották el, hogy annak megfékezésére nem volt szükség akkor sem, ha a tolatócsapat történetesen 1+3 fővel dolgozik.

A vizsgálati anyag szerint a zárlámpák levételénél kialakult „munkamegosztás" gyakorlatát nem kifogásolták. Ugyanakkor az is tény, hogy az esetek többségében vontatási vonatkísérőnek is mozdonyvezetőt vezényelnek, *s az csak a menetigazolvány adataiból ellenőrizhető, hogy az adott szolgálatban ki a mozdonyvezető, s ki a vontatási vonatkísérő.*

Az F. 1. sz. utasítás azért rendeli a vontatási vonatkísérő feladatául a zárlámpával kapcsolatos levételi, felrakási feladatot, hogy a mozdonyvezetőnek ne kelljen mozdonyát szabálytalanul elhagynia e célból. A határállomási technológia is olyan, hogy a fordulóidő elegendő annak a vontatási vonatkísérő általi levételére is. *Ennek a gyakorlatnak hallgatólagos megtűréséért kétségtelen azoknak a felelőssége, akik nem intézkedtek a megszüntetésére.* Éppen ezért fegyelmi felelősségre vonást kezdeményeztem az érdekelt vezetők ellen.

Ezek a körülmények nem közvetlenül kapcsolódnak ahhoz az elsődleges okhoz, hogy az elhalt mozdonyvezető figyelmetlen űrszelvénybe lépésével, testének törzsével a kocsi ütközőtányérja előtti tartózkodásával veszélyeztette saját testi épségét.

Mi is nagyra becsüljük F. László több mint 30 éves kiemelkedő szakmai és politikai munkásságát (felsorolt kitüntetései is ezt bizonyítják), s nem vagyunk közömbösek fájdalmas elvesztése láttán, hiszen szerettük és tiszteltük őt.

A bizottság az ismert körülmények alapján alakította ki álláspontját.

Szabó Gyula
a szegedi vasútigazgatóság
KSZO vezetője

Az ARTEX kérése:

Zavartalan kocsiellátást az exportszállításokhoz

A közúti áruforgalom fokozatos növekedése ellenére továbbra is a vasút játssza a főszerepet a külkereskedelmi árufuvarozásban. Az ARTEX egyike azoknak a vállalatoknak, melyeknél a vasúti fuvarozás tőkés és szocialista viszonylatban egyaránt változatlanul az első helyen áll a fuvarozási módozatok közül. Lévén, hogy a vállalat elsődlegesen exportjellegű — az import mindössze a teljes áruérték-volumennek csak 10 százaléka —, a MÁV fuvarozási szolgáltatásának minősége érzékenyen érinti e vállalat szállítási teljesítőképességét. Lényeges kérdés tehát, hogy az exportáru-szerződésekben foglalt szállítási határidőknek sikerül-e maradéktalanul eleget tenni. Ugyanilyen fontos viszont, hogy a fuvareszközigényüket a MÁV a kívánt időpontra teljesítse.

A másik lényeges kérdés, hogy a fuvareszköz műszakilag rendben legyen. Egyszóval megfeleljen az exportképesség kritériumának. A feladást követően az sem mellékes, hogy a MÁV mennyire tartja be vonalain a fuvarozási határidőt, azaz mikor lépi át az exportáruval rakott vagon a magyar határt.

Az ARTEX-nek a tőkés relációba irányuló exportjához — kevés kivételtől eltekintve — *a MÁV időben biztosít vagont.* Elcsúszás leginkább a fuvarozási csúcsidőszakokban fordul elő. A késedelmes vagonkiállítások minimálisra való szorítása érdekében a jelentős feladóállomásokkal szinte napi kapcsolatot tartanak, amely őszinte, egymás iránti megértés és segítőkész magatartáson alapul. Külön kiemelhetők a MÁV Szegedi Igazgatósághoz tartozó állomások, melyekkel példás a munkakapcsolat. Az igazgatóság illetékeseinek mindig jelzik: *milyen időpontban, mely állomásokon várható belátható időn belül jelentősebb vagonigény.*

A vagonok exportképes állapotát illetően különösen a fuvarozási csúcsidőszakban érezhető, hogy azok nem kielégítő állapota sok gondot okoz. A megfelelő vagonok kiválogatása tetemes többletmunkával, valamint külön költséggel jár. Ez a helyzet egyúttal hátrányosan érinti az előírt rakodási napra történő kiszállítást is.

A vagonok futási ideje az utóbbi két évben nem elégítette ki az ARTEX igényét. **Ipari árutermelőik jelentős része dél-magyarországi elhelyezkedésű, ezért a szállítmányok aránylag hosszabb távot tesznek meg a nyugati határátmenetig. Tapasztalataik szerint 6-8, esetleg ennél is több napot tesz ki a fuvarozási menetidő az országból való kilépésig.**

A vállalat vezetői jól tudják, hogy a MÁV nagy erőfeszítéseket tesz a fuvarozási szolgáltatásban meglévő negatív tapasztalatok felszámolására. Sok esetben műszaki fejlesztéssel lehetne segíteni a problémákon, ez azonban már beruházási kérdés, ami nem a fuvaroztató asztala.

Az ARTEX is, hasonlóan a többi ipari terméket exportáló külkereskedelmi vállalathoz, minden évben, különösen az év utolsó négy hónapjában nagy erőfeszítést tesz a szükséges fuvareszköz megszerzésére. Az eredmény mégsem kielégítő.

1984-ben még inkább érezni a fuvareszköz-ellátás nehézségeit, elsősorban az iparcikket exportáló külkereskedelmi vállalatok részéről, mivel augusztus óta a MÁV elsősorban az élelmiszeripari és a mezőgazdasági termékek fuvarozására biztosít vagonokat, illetve nagy szállító konténereket.

Az export késedelmes teljesítése miatt súlyos következményekkel kell számolni. Például a szállítási határidő túllépése miatt pönálét kell fizetni. (A szovjet külkereskedelmi partnerek például jogilag nem tekintik felmentő körülménynek a fuvarozási akadály miatti szállítási határidő-túllépést.)

Gondot jelent továbbá, hogy az ipari terméket gyártó üzemek az exportszállítási ütemterv szerint termelnek, és szabadulni igyekeznek az árutól. Kényszertárolásra alkalmas raktártérrel nem rendelkeznek. Így a legtöbb helyen a szabad ég alatt tartják az árut, kitéve azt természeti, időjárási káros behatásoknak.

Sok belföldi partnerük már súlyos veszteségeket szenvedett az ilyen jellegű kényszertárolás miatt. Az sem mellékes, hogy termelőpartnereik egy része kisebb szövetkezeti vállalat, amely nem rendelkezik anyagi fedezettel, ha az árut tárolni kell. Számukra különösen létfontosságú, hogy a készárut azonnal kiszállítsák.

Jelenleg körülbelül 2 millió rubel exportot nem tudnak realizálni, mert az igényelt fuvareszközöket — néhány konténert kivéve — a MÁV nem tudja rendelkezésükre bocsátani.

Az ARTEX kéri, hogy a MÁV vezetői találjanak módot a fuvareszköz-kapacitás növelésére, elsősorban a Szovjetunióba irányuló export zökkenőmentesebb lebonyolítása érdekében.

(x.)

Fél évvel a beköltözés után

A BVKH belülnézetben

A BVKH dolgozói éveken át három különböző épületben kaptak helyet. Sok hányattatás után az év első felében beköltöztek végleges munkahelyükre, a Skála Metróval közös impozáns épületbe, amely ízléses, elegáns a kor színvonalának megfelelő. Legalábbis így látja a kívülálló. De vajon hogyan érzik magukat az emberek az új környezetben?

— *Ez az épület minden igénynek megfelel* — kezdi a beszélgetést *Ajtai István* hivatalvezető. — *De az is igaz, hogy sok mindenben eltér a korábbitól.* A tervezők arra törekedtek, hogy a rendelkezésre álló területet a lehető legjobban használják ki, ily módon nagy termeket hoztak létre, amelyekben 70-80 ember dolgozhat együtt. De emellett 30-40 személyes termek is találhatók itt. Mindez azonban egyelőre még szokatlan.

Erről magam is meggyőződhettem, amikor sorra jártuk az emeleteket, és megnéztük, milyenek a munkakörülmények. A tágas helyiségekben a színes és ízléses irodabútorok rögtönzött válaszfalul is szolgálnak, hiszen tetszés szerint átalakíthatók. Élnek is ezzel a lehetőséggel a hivatalbeliek. Ki-ki igyekszik megteremteni a maga meghitt kis szegletét. Furcsa még a nagy tér és az, hogy sokan vannak összezárva.

— *A levegő ki- és beáramlását légkondicionáló berendezések végzik* — folytatja a hivatalvezető. — *Ez különösen a nyári időszakban elég sok gondot okozott, mivel nem működnek kifogástalanul.* Ablakokat nem lehet nyitni, ezért aztán dél körül már meglehetősen levegőtlenek a szobák. Az év végéig szeretnénk elérni, hogy mindenütt nyitható legyen néhány ablak.

Szaka Ferencné, a hivatal szakszervezeti bizottságának titkára ugyancsak jól ismeri a problémákat:

— *Sajnos a szakemberek a légkondicionálást az üres termekben próbálták ki* — mondja. *Hetven-nyolcvan ember jelenléte azonban sokat változtatott a helyzeten. A cigarettafüst megkeseríti a nemdohányzók mindennapjait. Délutánra már jó néhányan fejfájásra, szédülésre, verítékezésre panaszkodnak.* A papírkötegekből, aktákból száll a por, amit a zajmentes szőnyegpadló átmenetileg elnyel, járva-kelve újból felverődik, és kavarog az amúgy is oxigénszegény, fülledt levegőben. Mindez sokat levon abból az örömből, hogy korszerű és kivételesen szép épületben dolgozunk. Szép a kilátás az épület minden pontjáról, az asszonyok mégis hiányolták a függönyöket, amelyek meghittebbé, barátságosabbá teszik a szokatlan elosztású, elrendezésű helyiségeket, amelyekkel még nem mindenki barátkozott meg. Így azután a napokban megkezdtük a függönyök felrakását.

— *Minden gondon igyekszünk a lehető leggyorsabban segíteni* — veszi át a szót ismét Ajtai István. — Egy apparátusunk kizárólag azzal foglalkozik, hogy a hiányosságokat felülvizsgálja és tárgyal a 37 kivitelező vállalattal a hibák kijavításáról. Közben ki kell üríteni az általunk már elhagyott épületekben a számunkra fenntartott helyiségeket, a székek, asztalok és egyéb bútorzat selejtezését is el kell végezni. *De a legfontosabb az, hogy jó közérzetük legyen az itt dolgozó, közel 600 embernek.* Ez az épület összkomfortos. Amint látja, minden emeleten található egy teakonyha, kis szekrényekkel, hűtőszekrénnyel, rezsóval és minden más egyéb felszereléssel. Itt mindenki elfogyaszthatja a kávéját, a tízóraiját. Mindenütt van öltöző, mosdó, fürdő, vagyis össze sem hasonlíthatóak a jelenlegi körülményeink a korábbiakkal.

Közben a csodálatosan szép tanácsteremhez érkeztünk, amely egy korszerű színház belső elrendezésére emlékeztetett. Az akusztika tökéletes, és ez az elegáns, süppedő szőnyegű, bársonyüléses terem filmvetítésre is kiválóan alkalmas.

— Itt mindent komputer vezérel. Tehát erőteljesen függünk az áramszolgáltatástól. *Ha nincs áram, két órán belül el kell hagyni mindenkinek az épületet* — tájékoztat a hivatalvezető. — Erre egyszer már volt példa eddigi ittlétünk alatt. Az évi üzemeltetési költségünk 20 millió forint. Ez mintegy hatszorosa a korábbi költségünknek. Mindenütt mesterséges fényforrást alkalmazunk, és a gépészeti berendezések is sokat fogyasztanak. De az itt dolgozók igen hasznos munkát végeznek, hiszen a MÁV 33 milliárd forintos bevételét ellenőrzik, amelyből jelentős a dollár és a rubel.

Január 1-től a hivatalban szeretnék bevezetni a rugalmas munkarendet. Ezzel kívánják javítani a munkafegyelmet. Ebben számítanak a hivatalban agilisan tevékenykedő 35 szocialista brigádra, és annak 466 tagjára. *A szigorú munkafegyelem azonban alapkövetelmény egy olyan hivatalnál, amelynek fenntartása ilyen sokba kerül.*

Összességében kellemes, kényelmes, elegáns munkahely a BVKH épülete. A még meglévő hiányosságokról remélhetőleg rövidesen már csak múlt időben beszélünk majd.

— csik —

Annyi kocsi mégsem kell . . .

Tanácskozás a fuvaroztatókkal Veszprémben

A veszprémi körzeti üzemfőnökség is megtartotta szokásos év végi megbeszélését a fuvaroztatókkal.

A szombathelyi vasútigazgatóság legnagyobb volumenű teherszállítását lebonyolító üzemfőnökség tanácskozásán mintegy 30 partnervállalat képviselője vett részt. Amíg a MÁV teherszállításban országosan elmaradt a várakozástól, addig a veszprémi körzetben az idei év nyolc hónapjában a tervezettnél 26 ezer tonnával többet — *2 millió 350 ezer* tonnát — szállítottak vasúton. *Rávai Ferenc*, az üzemfőnök helyettese tájékoztatása szerint ebben közrejátszott, hogy amíg a múlt év hasonló időszakában 8578 vagont nem tudtak a feleknek kiállítani, ez a szám az idén 1316-ra mérséklődött. Sajnos, a „kocsibőség" a vállalatok megalapozatlan igényeit is feltárta, hiszen tavaly 3567 kocsit, az idén már 4825-öt mondtak le a fuvaroztató partnerek.

Fuvaroztatók érdeme, hogy javult a kocsikihasználás szinte valamennyi elszállítandó anyag- és áruféleségnél. *Romlott viszont a rakodási készség.* Tavaly a feladásoknál 9,19 százalék volt a késési arány. Ez a mutató ebben az esztendőben 18,5 százalékra ugrott. Javult valamelyest, de még mindig rossz (34,5 százalék) a késetten kirakott küldemények aránya.

Nem kedvező a kocsiállás-pénz alakulása a veszprémi körzetben. *A tavalyi 44,8 millió forintról 76,2 millióra nőtt a vállalatok e címen kifizetett költsége.* A MÁV részéről a tanácskozáson is hangsúlyozták: a vasútnak nem álláspénzre, hanem gyorsan kiürített vagonokra van szüksége. Tervezett árbevételét nem álláspénzből, hanem a fuvardíjakból kell elérnie.

A vitában tizenhatan mondták el véleményüket, észrevételeiket. Többek között a sárszentmihályi meliorációs üzem, a bakonyszentlászlói bauxitbánya, a veszprémi erdőgazdaság és az inotai erőmű képviselői méltatták a MÁV-val kialakult és egyre javuló munkakapcsolatokat. A Fűzfői Papírgyár megbízhatóbb kocsi-visszaigazolásokat vár. Több fuvaroztató, így a Péti Nitrókémia azt kérte, hogy a reggel kezdődő műszakokra biztosítson a MÁV több üres vagont, így biztosan megrakásra kerülnek. A délutáni és az esti időkben beállított vagonok esetében ennek már kevesebb a valószínűsége. A Veszprémi Házgyár szállítási vezetője *rugalmasabb, gyorsabb munkát kért a vasutasoktól.* Példaként elmondotta, hogy a szállítási igények csökkenése miatt a Volán vállalatok már versengenek a fuvaroztató megnyeréséért. Ez megmutatkozik a kedvezményekben és a megbízhatóbb szállításban. A veszprémi szénbányák és a veszprémi erdőgazdaság képviselői a vagonok egyre rosszabb műszaki állapotát kritizálták. Többen tették szóvá a konténerellátás problémáit.

Az alkotó légkörű, a munka jobb szervezését szolgáló vitát *Horváth Ferenc* üzemfőnök foglalta össze, és több kérés teljesítésére ígéretet tett. Számos észrevételt továbbítanak a felsőbb vasúti szervekhez.

Sz. Jakab

Felejthetetlen napok Kenesén

A nyár végén (augusztus 30-tól szeptember 10-ig) családommal a budapesti igazgatósághoz tartozó balatonkenesei vasutas üdülőben tölthettem tíz napot. A beutalt vendégekkel együtt valamennyien nagyon jól éreztük magunkat. A körültekintő gondoskodás, figyelmesség, a családias légkör elsősorban az üdülő dolgozóinak, mindenekelőtt *Nagy Ferenc* gondnoknak köszönhető, aki időt, fáradságot nem kímélve munkálkodott azon, hogy jól érezzük magunkat, semmiben se szenvedjünk hiányt.

A személyzet összeszokott, precíz munkája, az ételek minősége is a szakszerű irányítás bizonyítékai. Felejthetetlen tíz napot töltöttünk az üdülőben, amelyért köszönetemet fejezem ki az üdülő dolgozóinak.

Bálint János nyugdíjas
Budapest

Köszönöm, Zsiga!

Délután négy óra körül elszánom magam: *irány Várna egyik külső lakótelepe.* Itt kaptunk szállást érkezésünk napján egy naftalintól „bűzlő", kopottas lakásban. Ezen az első napon történt az is, hogy — minden józan logika ellenére — megvettem azt a teáskészletet, amely később bajaink forrása lett.

Délebbre akartunk tovább menni, távol a városok zajától. Kis kézipoggyászunk mellett egy több kilós, kerámiával teli papírdoboz cipelése enyhén szólva nem tűnt kellemes feladatnak. Nincs mese: *el kell helyezni valahol, s majd visszafelé magunkhoz vesszük.* A várnai házigazda fia tudott egy kicsit angolul. Hogy milyen kicsit, arra csak később jöttem rá.

Az utolsó napon tehát, a vásárlástól tikkadtan és kicsit már elkésve nekilódultam.

Csöngetek. Az ajtónyílásban egy szappanhabos arcú fiatalember. *„Keramik"* — lihegem, és rohanok körbe a lakásban. Minden ajtó zárva, a szekrények is. Nem akarom elhinni, pedig igaz: *a háziak nincsenek otthon.* A csomag sehol. Iszonyú késő van! A jegyek nálam, a barátnőm meg az állomáson. Futás!

A csomagmegőrzőben elrémülnek zilált tekintetemtől. Előreengednek. Hat óra ötkor ott zihálunk a vonat mellett. Harminc ideges utas keresi a hálókocsit, amelyre jegyet váltott. A mi jegyünk is ide szól.

— *Ne keressék!* — szól a hang a vonatablakból. — *Azt a vagont a román határnál lekapcsolták.* — Így ismerkedtem meg Zsigával, a kusett kalauzával.

Huszonhat órás vonatút. Volt időm meditálni és elsiratni a teáskészletet. Nem minden hátsó gondolat nélkül jajongtam el Zsigának a történteket. Csakhogy később felgyorsultak a dolgok. A Nyugati pályaudvaron csak annyi időm maradt, hogy egy sajtcédulára odafirkantottam a várnai címet.

Két hét múltával meggyőződésemmé vált, hogy Zsiga régen elvesztette a cédulát. Szívós munkával kinyomoztam a vezetéknevét.

Azon a bizonyos délutánon, amikor Berlinből befutott a nemzetközi expressz, Zsiga a fejét fogta: *„Te jó ég! Mit csinált maga? Az egész Utasellátó rajtam lovagol, hogy mi dolgom a Magyar Rádióval . . . Egyébként a várnai nő, a Todorova átvételi elismervényt követel".*

A Nyugati pályaudvar mozgószolgálati irodájában ismernek már, mint a rossz pénzt. Olyan vagyok, akár Elza a Lohengrinből, folyton várom a Zsigát.

— *Mondja* — néz rám egy alkalommal az egyik egyenruhás. — *Tényleg olyan értékes az a készlet?*

— Nem értékes, igazán nem. Egyszerűen csak szép.

Átvételi elismervény. Nem merem angolul írni. Biztos, ami biztos. Újfent kérincselés. A Balcantourist irodájában egy csodálkozó fiatalember fél óra alatt lekopogja a cirillbetűs írógépen.

Tíz nap múlva telefonüzenet közli: *a teáskészlet a készenléti raktárban vár rám.* Hazafelé cipekedem a súlyos csomaggal, és a Zsigával folytatott utolsó beszélgetés jut eszembe. Örömömben meg akartam jutalmazni.

— Egy fillér se, nem azért csináltam! — volt a válasz.

Bosányi Zsigmonddal, az Utasellátó Vállalat kusettkalauzával azóta sem találkoztam. De eszemben jár, ahányszor a teáscsésze után nyúlok. Nemcsak azért, mert hasznom származott az önzetlenségéből, hanem azért, mert szokatlan, amit tett. Mondhatnám úgy is: *példaadó.*

Sombor Judit

Fazekas Lajos

Munkámon áldás volt

Az év múlására azt mondom:
Szép tavasz volt, jó nyár, dús ősz;
a télen hát nem lesz sok gondom.

Sorakozik már a polcokon
a sok jó íz, a sok befőtt,
a nevüket föl sem sorolom.

Dicsérem hát az esztendőt.
Munkámon áldás volt. — Immár rendben
hótakaróra vár a kertem.

CSIGAVONAT

Határozottan az a benyomásom, hogy rossz hatással vagyok a MÁV-ra, illetve egyes személyvonatok menetidejére. Ezt onnan gondolom, hogy az utóbbi időben mindig azok a személyvonatok késnek jócskán, amelyekre felszállok. Nem merem nagyon hangsúlyozni, mert végül — a késés okának megszüntetése céljából — esetleg kizárnak a közlekedésből. Az október 9-én a Keleti pályaudvarról délután egykor induló személyvonatra, korábbi kedvezőtlen tapasztalataim ellenére mégis bátorkodtam felszállni.

Pontosan indultunk. Kelenföld után azonban elbizonytalanodott a szerelvény. Mind tétovábban haladt. Pihent állomásokon, nyílt pályán, a magasabb szempontokhoz nem értő utas szerint teljesen esetlegesen.

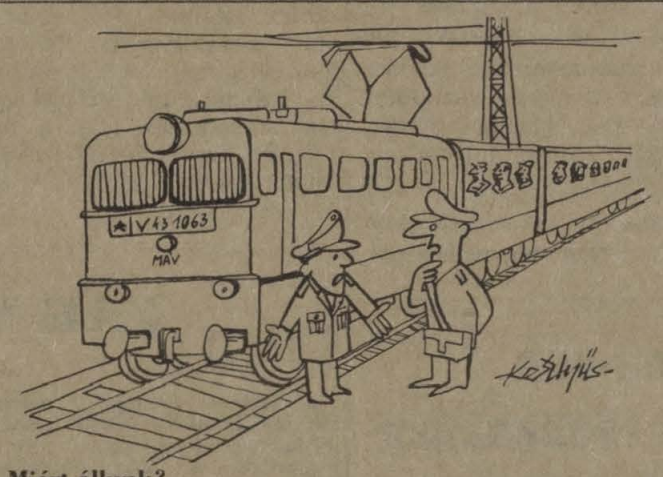
Vidám, fiatal kalauzunk volt, ha kérdezték, a vállát vonogatta. Szárliget után végképp elfogytak a szerelvény erőtartalékai. Úgy megálltunk, mint még soha. S ezt a kalauz is megerősítette: „Lesz ez félóra is kérem!" Lett. Biztosan elháríthatatlan akadály volt előttünk a pályán, ezért lassították a menetet Pesttől Tatabányáig. Megesik az ilyesmi. Hajh, ha tudtuk volna, hogy milyesmiről van szó! De nem tudhattuk.

S most következik, amiért érdemes szót ejteni a csigavonatról: az utasok részéről egyetlen zokszó sem hangzott el. Megnevelt már bennünket a MÁV. Egy férfi kimérten biztosította az oroszlányiakat, hogy ezt a vonatot akkor is megvárja a csatlakozása, ha estére ér oda. Két hölgy, aki Tatáról szándékozott továbbutazni autóbusszal, azt sorolta, hogy hány busz megy még azután, melyet lekéstek.

Hogy valamivel hozzájáruljak az általános euforikus hangulathoz, elmeséltem, hogy egy régi, zord télen elakadt szerelvényünk Csorna előtt. Se előre, se vissza, míg a néphadsereg alakulatai ki nem mentettek bennünket. Ott ültünk, feküdtünk a fülkékben egész éjjel. Csodálatosan szép emlék. Ritkán tapasztaltam az emberi összefogás oly szép példáit, mint akkor. A csomagokból előkerültek az elemózsiák. Megosztottuk testvériesen. Ettünk-ittunk, éjfél felé még énekeltünk is egy-két verset . . .

Nem fejezhettem be, vonatunk zökkent egyet, és előre moccant. Pedig mit nem adtam volna egy közös danolászásért Tatabánya-Felső és Tatabánya-Alsó bejárata előtt a síneken.

Kádár Péter



— Miért állunk?
— Senki sem tud semmit!

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Kultúrház a város szélén

A szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Háza a vasútállomás mögött, a járműjavító üzem mellett található. A kopott, szürke falak lehangolók.

— A vasutasok könnyen megtalálnak bennünket — mondja *N. Kiss Klára*, a művelődési ház igazgatója —, de a „civilek" már nehezebben. Ide, a város szélére nehezebben jönnek az emberek.

Szombathely nagyon gazdag kulturális intézményekben. A városnak van megyei művelődési és ifjúsági központja, művelődési és sportháza, itt áll az építők Derkovits Művelődési Központja, a BM-szervek művelődési központja és a szabadidő-központ. A művelődési és sportháznak a városban kilenc klubkönyvtára van.. Több nagyüzemben például a Volánnál, a REMIX-nél, a LATEX-nél és a cipőgyárban függetlenített népművelő szervezi a kulturális programokat. Az új TIT-székház szintén művelődési programokkal várja az érdeklődőket.

— Hogyan boldogulnak ilyen konkurrencia mellett?

— *Nincs konkurrenciaharc, sőt, segítjük egymást a programok szervezésében.* A sok művelődési lehetőség viszont mindannyiunkat színvonalasabb munkára kényszerít.

— Hogyan dolgoznak, milyen eredményeket értek el a művelődési csoportok?

— A 88 éves múltra visszatekintő 45 tagú, a Szocialista Kultúráért kitüntetést kétszer elnyert fesztiváldíjas Haladás Férfikarunk változatlanul a szakma élvonalában van. A közelmúltban közvetítette egyik dalukat a Kossuth rádió. A több mint negyven társastáncosunk az ország valamennyi jelentősebb versenyén képviselteti magát. A képzőművész szakkörünkben tizenöten tevékenykednek. Évente két-három kiállítással hívják fel magukra a figyelmet. Jelenleg a helyi Tisza Bútorgyárban van tárlatuk. A Haladás Férfikar karnagya *Hajba Ferenc.* A táncosok munkáját *R. Kiss Anikó*, a festőkét *Simon Iván* irányítja.

— És a klubok?

— Kéthetente tartja foglalkozásait a járműjavító szocialista brigádvezetőinek a klubja. Minden hétfőn 70—80 nyugdíjas is találkozik a házban. A helyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség védnökségében működik a műszaki értelmiségi klub. Ennek kéthetente 40 hallgatója van.

— Milyen tanfolyamok és műsoros rendezvények vannak a művelődési házban?

— Hetente két alkalommal tartja foglalkozásait a két (kezdő) varrótanfolyam. Társastánc-tanfolyamot is indítottunk kezdő és haladó fokon. A városban kihelyezett német nyelvtanfolyamokat szerveztünk. Az utóbbi hónapokban négy nagyszabású rendezvényt szerveztünk. Ebből három igazi kassza- és közönségsiker volt.

— Felvetődött egy irodalombaráti kör szervezésének a gondolata is — folytatta az igazgatónő. — Van érdeklődő bélyeggyűjtő- és fotószakkör iránt is. A vasutas közművelődési intézmények költségvetésének legalább a felét maguknak kell előteremteni. Ez nekünk eddig még sikerült. Igaz, a járműjavító nem kér pénzt a helyiségek fűtéséért és a világításért. Több csoport működéséhez anyagilag is hozzájárul. *Évente a tiszta bevételünk több mint 400 ezer forint.*

— Mik a legközelebbi terveik?

— Mi is készülünk a felszabadulás 40. évfordulójára. Nyugat-Dunántúlon szavalóversenyt és vasutas hobbikiállítást rendezünk. A tapolcai vasutas kultúrház szocialista brigádvetélkedő és fotókiállítás rendezését vállalta magára. Ezenkívül még számos ünnepi műsorral készülünk az évforduló méltó megünneplésére.

Sz. Jakab István

Az öregekért

A debreceni járműjavító üzem és művelődési központjának dolgozói elhatározták, hogy helyet biztosítanak azoknak az egyedül élő, alacsony nyugdíjú öregek számára, akik részt tudnak venni a napközis rendszerű foglalkozásokon. Így alakult meg a IV. számú öregek napköziotthona, ahol jelenleg harmincan vannak. Átlagéletkoruk 75 év. *Ebédjükről, vacsorájukról — önköltségi áron — az üzem gondoskodik.* Az idén már három alkalommal vettek részt kiránduláson az üzemi mikrobusszal.

Az üzem szocialista brigádjai rendszeres segítséget adnak nekik a napi elfoglaltság megszervezésében, s ötletekkel, alapanyaggal is ellátják az idős embereket, akik öntevékenyen makramékat, terítőket, kulcstartókat, pénztárcákat készítenek. Október elején, az idősek hete alkalmából kézimunka-kiállításon mutatták be legszebb darabjaikat.

L. Varga Lajos

NOSZTALGIAUTAZÁS

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-alapszervezetének vezetősége a gazdasági és a mozgalmi szervek vezetőivel közösen nyugdíjastalálkozót rendezett. *Zsohár Ferencné*, a Vöröskereszt titkára és *Borcsek Pál*, a vontatási utazók szocialista brigádvezetője állította össze a programot, mely péntek délután egy órakor kezdődött a vontatási részlegnél. A nyugdíjasokat *Mezses László* vezető mérnök köszöntötte, majd üzemlátogatásra invitálta őket. Mindenki meggyőződhetett a változásokról. Több munkafázisban, így a két mozdonyszínben is javultak a munkakörülmények. A volt lakatosok elcsodálkoztak, hogy menynyivel könnyebb ilyen szép helyen dolgozni, mint régen.

Az üzemi konyha is teljesen átalakítva várja a dolgozókat, ezzel egy időben jobb és tágasabb lett a mozdonyvezetők, utazók szolgálatra jelentkezésének helyisége, a mozdonyfelvigyázó iroda. Az üzemlátogatás után a nyugdíjasok a szolgálatuk teljesítése közben meghalt volt kollégák emlékművénél koszorúkat helyeztek el.

A résztvevők ezután az állomáson találkoztak, és gőzmozdony húzta vonattal elmentek Zalaszentjakabig, ahol rövid tartózkodás után a vonat visszahozta a csoportot Nagykanizsára. A program a vasutas művelődési házban folytatódott. *Schauta Károly* üzemfőnök-helyettes köszöntötte a jelenlévőket. Ismertette az üzemfőnökség feladatait, terveit. Ezután a művelődési ház népi tánccsoportja adott műsort, majd a cserháti szakközépiskola *pantomim*csoportja mutatott be műsort.

A nyugdíjasok közül *dr. Tóth Ferenc* a saját verseit szavalta el. A műsor zárószámaként *Szunyog László* és zenekara kíséretében *Pókos János* mozdonyvezető énekelt.

A nyugdíjasok jól érezték magukat, megköszönték a gondoskodást, hogy ennyi év után sem feledték el őket.

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire felveszünk, kiképezünk:

férfiakat—nőket, fiúkat—lányokat iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, orvosi alkalmasságuk szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, vonat fel- és átvevő, személy- és árupénztáros, távgépíró-kezelő, vonatfékező, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.

Középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:

mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezésfenntartó munkakörökbe.

Felveszünk továbbá:

villanyszerelőket, felsővezeték-szerelőket, bádogos- és tetőfedőket, festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

A kötelező munkaidő, minden beosztásban, havi 182 óra! Budapesti főnökségeinken saruzó, kocsirendező, váltókezelő stb. munkakörökben évenként 10 000—20 000 Ft-ig terjedő „kiemelt forgalmi jutalék"-ot is fizetünk. Kulcsfontosságú munkakörökben munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.

Változatos, érdekes munkakörök! Kedvező elhelyezkedési lehetőségek!

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a Központi Munkaerő Felvételi Irodán Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu). Telefon: 145-010.

Építkezők figyelmébe!

Akarja házát mielőbb új köntösben látni?

Használjon Terranova nemes- és hőszigetelő alapvakolatot!

Időt, pénzt takarít meg vele, mert jó hőszigetelő és külön színezni sem kell. Arról már nem is beszélve, hogy legalább 50 esztendeig ellenáll az időjárás viszontagságainak.

GYÁRTJA:
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója, az Országos Érc és Ásványbányák, pilisvörösvári üzeme.

KAPHATÓK:
a helyszínen és Budapesten a XIII. kerület, Meder u. 8. szám, a XV. kerület, Mezőhegyesi u. 7—15. szám alatt, ezenkívül az ország valamennyi megyeszékhelyi TÜZÉP-telepén.

Ki minek mestere?

Fiatalok szakmai vetélkedői

A Közlekedési Minisztérium felhívására október 30-án *Ki minek mestere?* ifjúsági vetélkedőt rendeztek a komáromi üzemfőnökség vontatási üzemegységénél. A vetélkedőre huszonnyolc mozdony- és kocsijavító szakmunkás nevezett.

A zsüri két első, két második és két harmadik helyezést adott ki. A legjobb eredményt *Szeder Kálmán* mozdonyszerelő és *Csóka László* kocsilakatos érte el. Mindketten komáromiak. A második helyen *Hidvégi András* mozdonyszerelő és *Szabó Miklós* kocsilakatos végzett. Ők szintén komáromiak. A harmadik lett *Basics József* mozdonyszerelő és *Nagy Ferenc* kocsilakatos. Az előbbi a dorogi vontatás, az utóbbi az oroszlányi kocsijavító műhely dolgozója.

A helyezéseket elért versenyzők valamennyien oklevelet és pénzjutalmat kaptak.

A miskolci járműjavítóban is bebizonyíthatták a fiatalok, hogy mesterei a szakmának. Gyakorlati vizsgával kezdődött a szakmai erőpróba, majd az írásbeli feladatok elvégzése után választották ki a 27 jelentkezőből azt a 18 fiatalt, akik október 30-án, a döntőben mérhették össze erejüket. A szóbeli vizsgát öttagú zsüri ellenőrizte.

A győzelmet *Prányi László*, a VII/a osztály forgóvázlakatos csoportvezetője szerezte meg. A második *Bíró Bertalan*, a karbantartó osztály darulakatosa, a harmadik pedig *Turai Zsolt*, a megmunkáló osztály szerszámlakatosa lett. Az első három helyezett 3000, 2000, illetve 1000 forint pénzjutalmat kapott.

Asztalitenisz-verseny Szombathelyen

Aranyérmes a Központi Hivatalok és Intézmények csapata

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztálya, valamint a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság asztalitenisz-versenyt rendezett Szombathelyen, a szakszervezeti középszervek csapatai részére.

A Haladás Művelődési Ház színháztermében felállított hat asztalon két csoportban, körmérkőzéses rendszerben kezdődtek meg a tizenegy csapat küzdelmei a helyezésekért. A csoportmérkőzések után került sor a helyosztókra.

A kiegyensúlyozott erőviszonyokat bizonyította, hogy mindkét csoportban akadt két-két csapat, amelyek csak újrajátszással tudták eldönteni egymás között a helyezéseket. A legjobb csapatmunkát produkáló két együttes, az „A" csoportban a Központi Hivatalok és Intézmények, a „B" csoportban az építési főnökségek szbcsapata veretlenül végzett az élen, s így ők versengtek a bajnoki cím elnyeréséért.

A verseny másnapján került sor a férfi és női egyéni küzdelmekre. Az egyenes kieséses rendszerben lebonyolított küzdelemben a legjobb nyolc férfit és négy nőt kiemelték. Ők csak a második fordulóban kapcsolódtak be a játékba.

A férfiak mezőnyében a tavalyi bajnoki címét megvédve, *Szásznádasi Gábor*, az Utasellátó versenyzője, a nőknél új bajnokként *Neczpál Györgyné*, a szombathelyiek játékosa végzett az első helyen. A verseny végét jelentő ünnepélyes eredményhirdetésen végül is az alábbi sorrendben hívták a csapatokat, illetve versenyzőket a díjak és oklevelek átvételére.

Csapatban: első a Központi Hivatalok és Intézmények, második az építési főnökségek, harmadik pedig az Egészségügyi Szakszolgálat. A további sorrend: Utasellátó vszb, budapesti, miskolci, szombathelyi, debreceni, szegedi tszb, járműjavító üzemek szb, és a pécsi tszb.

Egyéniben a nőknél: 1. *Neczpál Györgyné*, szombathelyi tszb, 2. *Hübler Mária*, Hivatalok és Intézmények szb, 3. *Horváth Elemérné*, a budapesti tszb, és *Zádori Gizella*, az Egészségügyi Szakszolgálat szb versenyzője.

A férfiaknál: 1. *Szásznádasi Gábor*, Utasellátó vszb, 2. *Gebei Viktor*, budapesti tszb, 3. *Ludrovszky Gyula*, Hivatalok és Intézmények szb, és *Harta Tamás*, a pécsi tszb versenyzője.

— sz —

November 7. kupa

Lövészverseny Hatvanban

Az MHSZ hatvani vasutas honvédelmi klubja október 20-án a MÁV lőtéren November 7. kupa lövészversenyt rendezett, amelyen hat csapat, köztük a helyi 213-as Szakmunkásképző Intézet és az ÁFOR versenyzői is részt vettek.

A győztes a vasutasok csapata lett és egy évig őrizhetik a vándorkupát. A vasutas versenyzők közül kiemelkedő eredményt ért el *Balázs Béla* és *Pásztor Attila*.

Területi tekeolimpia

A szegedi területi szakszervezeti bizottság rendezésében, október 20-án Kecskeméten, a MÁV SE tekepályáján tartották meg a területi tekeolimpiai napot. A verseny egyéni- és csapatküzdelemből állt.

Eredmények, csapatban: 1. Szeged KÜF (vontatás), 2. Szeged KÜF (rakodógép-karbantartó műhely), 3. MÁV Szentesi Építési Főnökség Szeged—Rókus Gépállomása.

Egyéniben: (I. és II. pályán) 1. *Beregh Rudolf* (Szeged KÜF vontatás) és *Szabó László* (építési főnökség gépállomás), 2. *Temesi Károly* (Szeged KÜF vontatás) és *Orbán Lajos* (Szeged KÜF rgk.), 3. *Csorba István* (Szeged KÜF) és *Csitári István* (Kecskemét).

A győztes csapat őrzi az „olimpiai" vándorkupát, az egyéni győztesek pedig értékes tárgyjutalmakat kaptak.

G. J.

Honvédelmi hét után

Élénk munka az MHSZ-klubban

A hagyományokhoz híven, az idén is bensőséges ünnepséget rendeztek a fegyveres erők napja alkalmából a debreceni Járműjavító Üzemben. Az MHSZ-szervezet *„Honvédelmi hét"* szervezésével tette még ünnepélyesebbé és színvonalasabbá az ünnepséget.

A honvédelmi hét során lövészversenyt tartottak, megrendezték az üzemi *Ifjú Gárda* alapító tagjainak és a mai fiatalok találkozóját, ahol igen sok élményről hallhatott visszaemlékezést a mostani „gárda". Az üzemi MHSZ együttműködési szerződést kötött az Arany Bika szálló szocialista brigádjaival és a Mozgássérültek Hajdú-Bihar megyei Egyesületének MHSZ-aktíváival. E két együttműködés is jól szolgálja az emberi kapcsolatok elmélyítését, a honvédelmi célok megvalósítását.

Szakszervezeti nap a Budapesti Építési Főnökségen

Jól sikerült „szakszervezeti nap"-ot rendeztek a közelmúltban a MÁV Budapesti Építési Főnökségén. Először tájékoztatókat hallgattak meg a szakszervezeti aktivisták a kelenföldi munkásszálló kultúrtermében az eddig végzett munkáról és az időszerű feladatokról. *Pál József*, a MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztályának vezetője a vasúti pályák felújításával és fenntartásával kapcsolatos feladatokról szólt, *Németh Gyula* igazgató pedig az idei tervfeladatok teljesítéséről számolt be.

A szakszervezeti nap második részében *sportvetélkedőket* tartottak. Az atlétikai számokra a helyszínen lehetett jelentkezni. Jellemző a nagy érdeklődésre, hogy a férfisíkfutásban öt előfutamot kellett indítani a döntő előtt.

Vasutas véradók között a dunakeszi járműjavítóban



Tökéletes a szervezés

(Fotó: Lőrinczné)

A szirénázó mentő hangjára szinte kivétel nélkül valamennyien összerezdülünk. Egy pillanatra átvillan az agyunkon, hogy valahol, valakinek nagy szüksége van a gyors segítségre, talán az életéért küzd. Szeretnénk segíteni a bajban lévő embertársunkon, akár a legdrágábbat, a vérünket is odaadnánk az életben maradásáért. Nagyon sokan vannak azonban, akik nem csak ilyen esetekben döbbennek rá, hogy segítenünk kell egymáson.

A Vöröskereszt szervezésében évente országosan ezrek és ezrek cselekszik a leghumánusabbat azzal, hogy önként adnak vért. A dunakeszi járműjavítóban a közel 900 fős vöröskeresztes tagságból az idén 4 alkalommal megtartott véradáson *538-an adtak vért.*

A legutóbbin, amely október 18-án volt, 197 dolgozó 78 liter vért adott. Mint *Molnár Sándorné*, a Vöröskereszt városi titkára elmondta:

— A járműjavítóban dolgozó aktivistáktól minden segítséget megkapok az eredményes munkához. Kezdeményezői az üzemi és a városi tisztasági akciónak, szervezői az egészséges életmódra nevelő előadásoknak, kiállításoknak. A városban most induló családvédelmi szolgálat munkájában is nagyon sokan segítségemre siettek.

A legnagyobb elismerés hangján tudok csak szólni önzetlen embertársi szeretetből fakadó cselekedetükről. A városban messzemenően ennek az üzemnek a dolgozói adják a legtöbb vért. Közöttük sokan vannak olyanok, akik harmincszor, negyvenszer adtak vért.

Czermann László lakatos ötvenhétszeres véradó.

— *A feleségem körzeti védőnő. Az egészségügy területéről sok olyan történetet elmondott, amikor idegen emberek segítettek betegtársukon, ezek az esetek megérlelték bennem is az elhatározást, hogy én is segítek. Az elhatározásból tett lett, olyannyira, hogy eddig már több mint 22 liter vért adtam. Minden közhely nélkül mondom: boldog vagyok, hogy segíthettem másokon, és remélem még, hogy sokszor tehetem* — mondotta Czermann László.

Vetési Imre

Lehár-expressz



A Déli pályaudvarról Bécsig közlekedő Lehár-expressz étkezőkocsijaiban népi zenekar szórakoztatta a külföldi turistákat a nyári hónapokban. A vendégek elégedettek voltak az Utasellátó szolgáltatásaival.

(Drégely Vilmos felvétele)

HÍREK

— **Nyugdíjasok köszöntése.** A kaposvári körzeti üzemfőnökségen október 25-én bensőséges ünnepségen köszöntötték azokat a volt kollégákat, akik több évtizedes szolgálati idő után a közelmúltban vonultak nyugdíjba. A tiszteletükre rendezett házi ünnepségen a kaposvári MÁV Nevelőotthon növendékei adtak színes esztrádműsort.

— **Brigádok az idősekért.** A lesencetomaji szociális otthonban 180 idős embert gondoznak. A hőközpont berendezéseit a tapolcai körzeti üzemfőnökség Bánki Donát szocialista brigádja minden évben társadalmi munkában tartja karban. Belák János brigádvezető irányításával ebben az évben is átvizsgálták, kijavították a kazánt, lehetővé tették a fűtést és a melegvíz-szolgáltatást.

— **Kiállítás.** A Békés megyei Rendőr-főkapitányság és a békéscsabai vasutas művelődési ház Ok az alkohol címmel október 8. és 14. között kiállítást rendezett, amelynek több mint 1600 látogatója volt. A művelődési házban tíz nappal később dr. Sárváry János alezredes tartott előadást a vasutasoknak a fegyerkezési versenyről és annak következményeiről.

— **Propagandisták felkészítése.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában október 23-án felkészítő tanfolyamot rendeztek a szakszervezeti politikai oktatásban részt vevő propagandisták részére. A gazdaságirányítás fejlesztéséről, az életszínvonal alakulásáról Jencsek István tartott előadást.

— **Továbbképzés.** A munkaügyi döntőbizottságok tisztségviselői részére a MÁV-Vezérigazgatóság továbbképzést rendezett október 15-től 19-ig, a vasutas-szakszervezet balatonkenesei oktatási központjában. Az előadások után mintatárgyalást is rendeztek, majd a fórumon dr. Simon József szakosztályvezető válaszolt a hallgatók kérdéseire.

— **Véradás.** A hatvani csomóponton ebben az évben már háromszor rendeztek véradónapot, amelyeken 250 vasutas összesen 97 liter vért adott térítésmentesen.

— **Előadás.** A Heves megyei műszaki közgazdasági hetek alkalmából Erőmérések és feszültségviszonyok a hézag nélküli vasúti felépítményekben címmel október 18-án előadást tartott dr. Domonkos Rezső, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársa Hatvanban, a pályafenntartási szakemberek részére.

— **Társadalmi munka.** Október 8 és 13-a között társadalmi munkaakciót szerveztek a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen. Székesfehérváron, Pusztaszabolcson és Szabadbattyán állomásokon 678 vasutas takarított a vágányok között, teherkocsikat javítottak, Móron pedig a váltóközpont környékét tették rendbe.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség nyugdíjascsoportja október 11-én taggyűlést tartott a vasutasok művelődési házában. Ring István elnök és Endrédy László gazdasági felelős beszámolói után szórakoztató műsort adtak a nyugdíjasoknak.

Köszönetnyilvánítás

Pintér János családja nevében köszönetemet fejezem ki a vasutas-szakszervezetnek és mindazoknak, akik születésének 100. évfordulója alkalmából rendezett koszorúzási ünnepségen leróták kegyeletüket édesapám sírjánál.

Pintér Sándor

Köszönetemet fejezem ki a vasutas-szakszervezetnek és mindazoknak az elvtársaknak, ismerősöknek, akik szeretett férjem, Pere József halála alkalmából a családnak részvétüket nyilvánították, együttérzésüket fejezték ki, és utolsó útjára elkísérték.

Özv. Pere Józsefné

LAKÁSCSERE

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

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

Elcserélnék kisvárdai két és fél szobás, 64 négyzetméteres, komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakást budapesti kétszobásra. Kétszáz négyszögöl víkendtelket is adhatok. Telefon: 423-892 egész nap.

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

Elcserélném Budapest XI. ker., Kelenföldi u. 20—28. I. emeleti, kétszobás összkomfortos, utcai, gázfűtéses, 54 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841 telefonszámon.

Elcserélnék Budapest XV., Rákos út 102. X. 63. alatt levő 1 plusz két fél szobás, összkomfortos MÁV-bérlakást: egy garzon és egy 1,5 szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi lakás is lehet. Minden megoldás érdekel. Szabó Béláné.

Elcserélném két szoba plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat két- vagy háromszobás tanácsi bérlakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Telefon: 133-155, este 18 óra után.

Elcserélném százhalombattai kétszobás, összkomfortos, első emeleti lakásomat budapesti kétszobás, komfortos vagy összkomfortosra. Cím: Kőrősi Ferenc, 2440 Százhalombatta, Tóth L. u. 6. I. 4.

Elcserélném Budapest Keleti pályaudvarnál levő VIII. házban földszinti, 96 négyzetméteres kétszobás, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti 1-3 szobás személyi tulajdonú vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon 11 és 13 óra között a 340-495 számon. Levélcím: Vas Nándorné 1081 Budapest, Rákóczi út 73. II. 2/a.

KÖZLEMÉNY

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete — a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületével kötött megállapodás alapján — tíz egyesületi tag részére a Hajdúszoboszló, Lenin u. 23. sz. alatti üdülőben kétágyas szobákban, kéthetenkénti váltással 1985. január 1-től férőhelyet biztosít.

Aki az üdülést igénybe kívánja venni, levélben vagy személyesen jelentkezzék a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete központjánál, Budapest, VI., Rudas László u. 75.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—5594. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. NOVEMBER 29.

Kocsiirányítók vizsgája Szegeden

Napjainkban aktuális téma a vasúton a kocsigazdálkodás. Ennek sikere érdekében sokat tehetnek a kocsiirányítók, ezért szakmai ismereteik gyarapítását tűzte célul a szegedi igazgatóság.

A közelmúltban a területen dolgozó valamennyi kocsiirányítónak *30 órás továbbképzést tartottak a szegedi oktatási főnökségen.* Utána megszervezték a kocsiirányítói vizsgára való felkészülést. Vizsgára azokat a dolgozókat kötelezték, akik az igazgatóság központjában, illetve az üzemfőnökségek területén kocsiirányítói munkakörben dolgoznak, s ilyen vizsgájuk még nincs. A felkészülés során hetente konzultációkat tartottak.

Az üzemviteli szakosztály közreműködésével október közepén tartották meg az írásbeli és szóbeli vizsgákat, amelyeken az utasításokon kívül a vizsgázóknak számot kellett adniok a munkakörrel kapcsolatos egyéb rendeletekről is. Húszan eredményesen vizsgáztak.

Kommunista műszak

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség 279 dolgozója a közelmúltban kommunista műszakon vett részt. Az érte járó több mint 52 ezer forintból 47 ezret Miskolc véradóállomásának felszerelésére, ötezret pedig a pft KISZ-alapszervezet részére ajánlottak fel. A kommunista műszakon a brigádok kitérőlekötést, talpfa- és vasbetonalj-cserét végeztek.

Magyar—román határforgalmi tárgyalások

Mindkét vasútnak érdeke a menetrendszerű közlekedés

Október 25-én, csütörtökön este, a magyar és a román vasút (a MÁV és a CFR) képviselői, szakértői között teljesítményelemzés után, megállapodást írtak alá Debrecenben, a MÁV-igazgatóságon.

Annak ellenére, hogy mind a két fél megegyezett a menetrendszerűség javítását illetően, még mindig találtak lehetőségeket a menetidők pontosításában. A gyorsaság, a pontosság igénye közös, hiszen a kulturált utazásnak ez tartalmi jegye. Az egységességet szavatolja többek között a szocialista országok nemzetközi menetrend-egyeztető konferenciája is.

Mind a két fél jóváhagyásával konkrét javaslatokat foglaltak írásba. Ezek után például a magyar és román vasút a helyszínen javítja ki a kocsik kisebb hibáit, hogy mind hamarabb futhassanak tovább. Még inkább meggyorsítható a forgalom azáltal is a két ország között — s ezt szintén tartalmazza a megállapodás — , ha a vasúti, a vám- és a határőrizeti szervek betartják a vonatkezelés rendjét, technológiáját.

A román fél a tárgyalások alkalmával nagy horderejű bejelentést tett: *mielőbb konkrét vizsgálatokba kezd, hogy Biharkeresztesig miként villamosíthatná vasútvonalát.*

A baráti hangulatú tárgyalások jegyzőkönyvét *Kulcsár József*, a MÁV debreceni igazgatóságának vezetője, és *Nicolae Chertes*, a kolozsvári vasútigazgatóság vezérigazgatója írta alá.

Bakonyszentlászló előbbre lép

A vasút felkészült a bauxitszállításra

A veszprémi üzemfőnökséghez tartozó *Bakonyszentlászló* a millennium évében, 1896-ban kapott vasútvonalat. Az állomásra most különösen felelősségteljes munka vár. Megnyílt ugyanis a Fejér megyei Bauxitbánya *fenyőfői* üzeme.

A termék elfuvarozása a vasútra vár. A kiszolgálás mindkét félre előnyös, gazdaságos módját a tervezéskor az *iparvágányos* megoldásban látták. Állami nagyberuházásként meg is valósították, a kivitelező a győri Közúti Építő Vállalat volt. A beruházás eredményeként elkészült a 11 vágányos iparvágány-hálózat, megfelelő rakodóterrel, térvilágítással és vágányhídmérleggel. A próbaszállítás júniusban megtörtént, a rendszeres elfuvarozás október végén indult. A bányaüzem termékének a rendeltetési helyekre történő eljuttatása érdekében a vasút is jelentős erőfeszítéseket tesz. Miként *Babarczy Árpád* gazdasági üzemfőnök-helyettes elmondta, dolgoznak a Győrszabadhegy—Bakonyszentlászló közötti 35 km hosszú szakasz 48 kg/fm-es felépítményi rendszerre való átépítésén. Ezzel is elősegíthető a szállítási ütem gyorsítása. Az átadás a jövő év első negyedében történik. A bányaüzem megnyitásával összefüggő többletigény kielégítésére, a kereskedelmi szolgálat megerősítéseként hat dolgozót alkalmaztak, így az állomás létszáma most 33 fő. A bánya is átérzi a vasút gondjait, és a közös munka elősegítése érdekében a közeljövőben négy korszerű lakást biztosít vasutas dolgozóknak.

Az együttműködés egyes feltételeinek meghatározására megállapodás jött létre a vasút és a bánya között. A vállalat a bauxitot irányvonatokkal kívánja továbbíttatni, ezért pontosan megállapították a rakodási időpontokat, a rakodó- és visszaadó vágányt. Az üzem a fuvarokmányokat olyan időben köteles az állomás rendelkezésére bocsátani, hogy a kocsik elszámolása az elegytovábbításban fennakadást ne okozzon. Ha az üzem mozdonya meghibásodik, a szükséges mozgatást a vasút saját gépével elvégzi, tolatási díj felszámítása mellett.

A gondos előkészítés és az eddigi intézkedések alapján okkal remélhető a további jó együttműködés.

H. K.





Az Északi Járműjavító Bláthy Ottó MÁV kiváló szocialista brigádja is csatlakozott a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyhez. A kollektíva tagjai vállalták többek között, hogy munkaidő után elvégzik az M62—164-es pályaszámú mozdony teljes villanyszerelését. Felső képünkön Nacsa Mihály brigádvezető és kollégái megbeszélik a teendőket. Fehér Istvánné és Palaics Jánosné (alsó kép) a vezetőasztalt szerelik.

(Tüttő Tibor felvételei)

A közművelődési tevékenységért

Ötvenezer forintot kapott a ferencvárosi munkásszálló

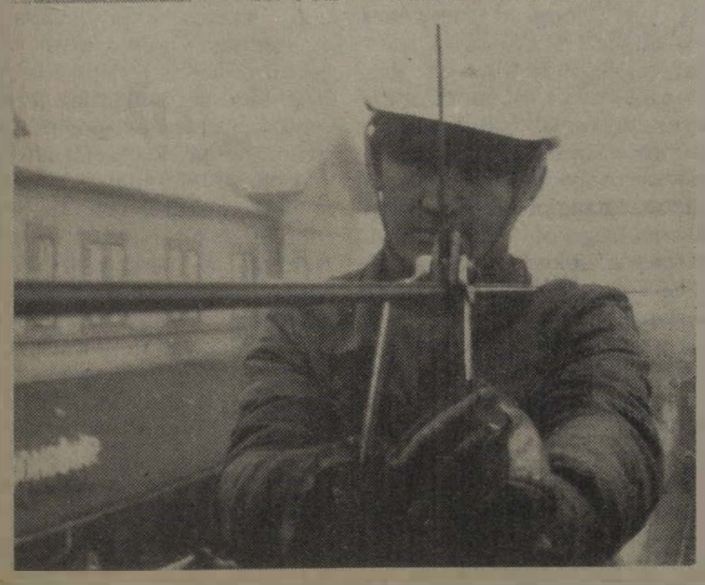
A fővárosi munkásszállók szabadidős programjának gazdagítására ötödik alkalommal hirdetett pályázatot a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a Fővárosi Tanács és a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat. November 13-án, a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Házában hirdették ki a pályázat eredményét. *Az első helyezettet megillető 50 ezer forintot a MÁV ferencvárosi üzemfőnökség Aszódi úti szállójának közössége nyerte.*

A pályázó 33 munkásszálló közművelődési tevékenységét értékelve *Vundele György*, az szbt titkára elmondotta: az elmúlt egy évben ismét új formákkal és új tartalommal gazdagodott a szállón élők közösségi élete. A közös kirándulások, sportvetélkedők, ismeretterjesztő előadások szervezése mellett egyre több helyütt alakulnak olyan kis közösségek, színjátszó csoportok, különféle szakkörök, amelyek magukhoz vonzzák az embereket, igazi közösségteremtő erőt jelentenek.

Eredményként említette az szbt titkára, hogy a munkásszállók és a művelődési házak között mind kevesebb a formális kapcsolat. A jövőt illetően *tovább kell keresni azokat a lehetőségeket, amelyek révén a szállóbeli élet az eddiginél otthonosabb lehet.* Ez a vezetők és a népművelők hivatásérzetén, találékonyságán is múlik. A következő pályázatot a közművelődés munkatársainak ösztönzésére hirdetik majd meg.







Mint arról lapunkban már beszámoltunk olvasóinknak, a VI. ötéves terv vasútvillamosításának gerincét alkotó Budapest—Pécs közötti vonalvillamosításban részt vevő vállalatok és intézmények együttműködési szerződésben vállalták, hogy a munkálatokat 1985. december 15-ig befejezik. A szerződés részeként felajánlották, hogy Dombóvár felszabadulásának 40. évfordulójára 1984. december 1-re átadják a Sárbogárd és Dombóvár közötti villamosított vonalszakaszt. Az építők egy hónappal korábban készültek el a szereléssel, és november közepén már feszültség alá helyezték, próbaüzemre átadták a 80 km-es vonalszakaszt. Felvételeinken: a szerelők munka közben.

(Zelman Ferenc felvételei)

Kiállítás Tapolcán

75 éves az észak-balatoni vasútvonal

Tapolcán, a vasutasok Batsányi János Művelődési Központjának Malom tóparti kiállítótermében 20 nagyméretű tablón és más tárgyakon, eszközökön elevenedik meg a háromnegyed százados jubileumát ünneplő Balaton-felvidéki vasút múltja, jelene és jövője. A kiállítást október 25-én *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg.

Tapolcát 1891-ben Sümeg irányából csapta meg a gőzmozdony füstje. Az északi parti vasútvonal építését az országgyűlés 1907. évi XX. törvénye hagyta jóvá. Az építkezés 1909. július 8-ra befejeződött. A beruházás költsége 15,5 millió koronába került, ami alig haladta meg a tervezettet.

A tablók hűen ábrázolják a vasút szépségét és nehézségét. Foglalkozik a kiállítás anyaga az egyes munkakörökkel, a vasutasok kikapcsolódásával, művelődésével és a várossal való kapcsolatával. Megtudhatjuk azt is, hogy amíg a gyorsjáratú autóbusz 3 óra 50 perc alatt teszi meg az utat a főváros és Tapolca között, ez a távolság expresszvonattal 2 óra 22 perc. Ugyanez az út 75 évvel ezelőtt öt óra volt.

A kiállítás a művelődési központ igazgatójának, *Zentai Gábornak* és munkatársainak összefogásával jött létre.

Sz. J. I.

„A békét mindig újra kell teremteni”

Európai vasutas-szakszervezeti vezetők konferenciája

Szeptember 14-én Bécsben ültek össze az európai vasutas-szakszervezetek képviselői, azzal a céllal, hogy akaratukat nyilvánítsák a béke és a leszerelés ügyében. A nemzetközi konferencia házigazdája az Osztrák Vasutasok Szakszervezete volt. A vendégeket *Fritz Prechtl* a házigazda vasutas-szakszervezet elnöke üdvözölte. Azok a szervezetek, amelyek azonosították magukat ezzel a konferenciával, de különböző okok miatt nem tudtak eljönni (mint például az NSZK és a holland vasutas-szakszervezet), üdvözletüket küldték, és szolidaritásukat fejezték ki.

A konferencián felszólalt *Erich Schmid* államtitkár is, aki az osztrák szövetségi kormány üdvözletét tolmácsolta. Referátumában hangsúlyozta, hogy *„a békét mindig újra kell teremteni . . . Csak közös biztonság létezik”*. Ausztriának a béke melletti elkötelezettségét kiemelve rámutatott arra, hogy a szakszervezetek mindig síkraszálltak a konfliktusok feloldása érdekében.

A konferencián a küldöttek állásfoglalásai közel álltak egymáshoz, amelyet a közösen aláírt nyilatkozat is tükröz. Szakszervezetünket, *Koszorus Ferenc* főtitkár vezetésével, kéttagú delegáció képviselte.

A nyilatkozat kiemelte többek között, hogy a fegyverkezési verseny, valamint az erőforrások pazarlása miatt a szakszervezeti mozgalomnak az a kötelessége, hogy rendes tevékenységi körén kívül erőteljesebben foglalkozzék a béke és szabadság, a biztonság kérdésével.

A szakszervezetek nagy erőt képviselnek. Minden szakszervezeti tevékenység elveszíti értelmét, ha nem lehet elkerülni az atomháború poklát. Minden olyan szakszervezet, amely azzal az igénnyel lép fel, hogy a dolgozók érdekeit képviseli, csak békeszerető lehet. A béke a gazdasági és szociális fejlődés előfeltétele.

E feszült világpolitikai helyzetben a szakszervezeteknek a béke kérdésével kapcsolatban félreérthetetlen álláspontot kell képviselni. A teljes fegyverkezési kiadások a világon egyetlen percben 18 millió schillinget tesznek ki. Egy olyan világban, ahol kb. 500 milliőan éheznek és ahol 800 millió az analfabéta, abszurd dolog. Fél nap katonai kiadásai elegendőek lennének ahhoz, hogy a világ egészségügyi szervezete megszüntesse a maláriát. Egyetlen korszerű páncélos kiadásaiból 30 000 gyermek részére lehetne 1000 iskolatermet létesíteni. *A fegyverkezési versenyre fordított kiadások 1800 millió ember évi jövedelmének felelnek meg.*

Az emberiség létét fenyegeti a világ felfegyverzése. A fegyverkezési verseny gátolja a harmadik világ országainak fejlődését is. Elvonja a munkaerő nagy részét a termeléstől, akadályozza a tudományok békés célú fejlesztését.

A fegyverkezési hajsza csökkentésével, a leszereléssel lehetőség nyílna új munkahelyek létesítésére, a munkanélküliség megszüntetésére, az infláció csökkentésére, a környezetvédelemre, a fejlődésben elmaradt országok támogatására stb.

A szállítási dolgozók és a vasutasok *minden olyan akciót elítélnek, amely a nemzetközi feszültség elmélyítését, a fegyverkezési verseny fokozását segíti.* A dolgozók elítélik a tömegpusztító fegyverek előállítását és azok telepítését.

A delegátusok elhatározták, hogy az okmányt elküldik a világ valamennyi kormányának, az Egyesült Nemzetek Szövetségének, a Genfi Leszerelési Konferenciának, valamint az Európai Biztonsági és Bizalmi Intézkedésekkel foglalkozó Konferenciának (KVAE), továbbá az egyes országok szakszervezeti szövetségeinek, az IBFG-knek, az ITF-nek és az IVG-nek.

Az európai vasutak és a szakszervezetek

Franciaországban ülésezett a vasutas ágazati bizottság

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Vasutas Ágazati Bizottsága szeptember 27—28-a között a franciaországi Montreuil-ben tartotta ülését. A tanácskozáson részt vettek a szovjet, a csehszlovák, az NDK, az indiai, a magyar, a francia és az oszrák vasutas-szakszervezet vezetői. A nemzetközi szövetséghez nem tartozó vasutas-szakszervezetek közül jelen voltak az algériai, a spanyol, az olasz, a nigériai, a portugál és Nagy-Britanniából az ASLEF, valamint a NUR vasutas-szakszervezet képviselői.

A tanácskozás napirendjén szerepelt: *az európai vasutas-szakszervezetek helyzete; a VIII. Nemzetközi Vasutas-szakszervezeti Szeminárium javaslataiból adódó feladatok meghatározása és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet belső szállítási bizottsága által kidolgozott ajánlások végrehajtásának a tapasztalatai.*

Az európai vasutak helyzetéről és azokról a sajátos gondokról, amelyekkel az adott országokban a vasutas-szakszervezeteknek szembe kell nézniük, többen kifejtették véleményüket. Egybehangzó volt a vélemény abban, hogy a Nyugat-Európát sújtó válság kedvezőtlen hatást gyakorol a vasutakra is, amely a különböző országokban eltérő módon jelentkezik. A francia vasutas-szakszervezet jelentős eredményeket ért el az elmúlt években a munkahelyek megőrzése, a szakmai képzés, az egészségügy fejlesztése, a beruházások szinten tartása, a szociális vívmányok védelme és a szakszervezeti jogok biztonsága terén. Ugyanakkor az SNCF konzervatív vezetési és irányítási módszereivel szemben támadó stratégiát akarnak folytatni a vasút fejlesztése, a vezetés decentralizálása és az eredmények növelése érdekében.

Az olasz vasutas-szakszervezet tevékenységének a középpontjában a vasút reformja, autonómiájának biztosítása és olyan új technológiák bevezetésének a sürgetése áll, amelyek a dolgozók foglalkoztatására nézve nem jelentenek hátrányt. Az angol vasutas-szakszervezetek számára az jelenti a legnagyobb gondot, hogy a jelenlegi angol kormány magánkézbe akarja adni a vasutakat, s egyre fokozódó nyomást gyakorol a vasutasokra és szakszervezeteikre.

A szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek a helyzetéről szóló anyagot a szocialista országok küldöttei saját tapasztalataikkal egészítették ki: *Koszorus Ferenc* főtitkár — aki egyben a vasutas ágazati bizottság elnöke is — hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a magyar gyakorlatban az érdekegyeztetés alapját a gazdasági tervek képezik. A magyar szakszervezetek arra törekszenek, hogy a gazdasági reformok kimunkálásában és megvalósításában eredményesen közreműködjenek. Ez a munka a magyar vasutas-szakszervezetre is sokrétű feladatot ró.

A szovjet vasutas-szakszervezet titkára arról szólt, hogy a nemzetközi együttműködés szélesítésében rendkívül jól bevált módszer a szocialista munkaverseny.

Valamennyi küldött elismerően szólt a Bécsi Béke és Leszerelési Konferenciáról, amely jól tükrözte azt a vitathatatlan tényt, hogy a vasutasoknak — éppen úgy, mint a világ minden dolgozójának — *alapvető követelése a béke és biztonság megőrzése, és az emberhez méltó élet biztosítása.*

A vasutas ágazati bizottság ülésén résztvevők szolidaritásukról biztosították a sztrájkoló angol bányászokat.

Baranyai Zoltán

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Vendégek Franciaországból



Szakszervezetünk meghívására november 5. és 8. között kéttagú francia delegáció tett látogatást hazánkban. A vendégek Yvon THIOLLET, az SNCF vállalati bizottsága szociális kérdésekkel foglalkozó tanácsának elnöke, és Roger DESROCHES a bizottság tagja, a francia és magyar vasutas-szakszervezet közötti cserekapcsolatok lehetőségeit tanulmányozták. Vendégeink a program során megtekintették az agárdi, a balatonkenesei és a boglárlellei vasutasüdülőket, valamint a MÁV Általános és Segélyező Egyesület balatonfüredi üdülőjét. A delegációt fogadta Koszorus Ferenc főtitkár és Tolnai Ildikó titkár.

(A képen jobbról balra: Yvon Thiollet és Roger Desroches)

(Skoda László felvétele)

Együttérző ügyintézők

Ha rajtuk múlna, mindenkinek adnának segélyt

Van, aki zokog, más veszekszik, de a legtöbben meg se tudnak szólalni, csak rakosgatják a kezükben levő iratokat. *Eklics Jánosné, Langovics Antalné* és *Bach Jánosné* előadók — a pécsi körzeti üzemfőnökség társadalombiztosítási ügyintézői — felváltva mondogatják a nyugdíjasoknak:

— Sajnos, nem tehetünk semmit!

Szavaik alátámasztására megmutatják a MÁV Egészségügyi és Társadalombiztosítási Ügyviteli Értesítő július 23-i számában közzétett félszázalékos ÖTA-szabályzat egyik rendelkezését:

— *Láthatják, nem tehetünk semmit!* — ismételgetik.

— Mi nyugtalanítja ennyire a nyugdíjasokat? — kérdezem.

— A gyógyszertérítés új rendje — válaszolják. — A szabályzat *Segély* című fejezetében olvasható, hogy az a nyugdíjas akinek évi 500 forintnál nagyobb gyógyszerköltsége van, naptári évenként egy alkalommal 300 forint gyógyszersegélyben részesíthető, feltéve, hogy eltartott hozzátartozója van.

— Mi ebben a méltánytalan?

— *Először is az, hogy korábban — a nyugdíjas szociális helyzetétől függően — méltányosságból évi két alkalommal is kaphatott nem meghatározott összegű segélyt.* A gyógyszervásárlási lapot a helyi nyugdíjas alapszervezet záradékolta, és kérvény kíséretében felküldte Budapestre a VSZTO félszázalékos ÖTA segélybizottságához. Ott pedig szinte minden esetben engedélyezték a gyógyszersegélyt. Most nem így van. Megszűnt a VSZTO, ezért az év második felében, már a Budapestre küldött kérvényeinkre azt a választ kapták a nyugdíjasok, hogy kérelmükkel az üzemfőnökségi csoporthoz forduljanak. A különvált ÖTA új szabályzata is így rendelkezik.

— Ez nem baj, hiszen helyben jobban ismerik a kérelmezők szociális helyzetét, mint Budapesten — jegyzem meg.

— Igen, az adminisztráció csökkent, de részt vettünk központi oktatáson, valamint a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság körlevele is kitért rá, hogy a gyógyszersegély-kérelmek teljesítésére *csak szűk körben és rendkívüli rászorultság esetén van lehetőség.*

— Szerintem ez is érthető, hiszen a körzeti üzemfőnökség mind a 2400 nyugdíjasát nem lehet — és nem is kell — segélyezni. Mert hányan kapnak annyi vagy még magasabb összegű nyugdíjat, mint a ténylegesek? Meg hány olyan nyugdíjas van, akinek a családi körülménye rendkívül jó, tekintettel a külön jövedelemre vagy a felnőtt gyerekek magas keresetére. *Egyenként kell tehát nézni, elbírálni a jogosultságot.*

Ebben mindenki egyetért. Szóba került azonban az is, hogy mereven határozza meg a rendelet a gyógyszersegélyben részesíthetők körét. Mert az a feleség például, akinek 2070 forint nyugdíja van, még eltartottnak minősül, így a férj jogosult a térítésre, de az az özvegy, akinek elhalt férje utáni nyugdíja a 2000 forintot sem éri el, *már nem lehet igényjogosult,* hiszen nem tart el még valakit. A rendelet értelmében az ő szociális helyzetét már nem is vizsgálhatják.

— Van egyéb panasz is — mondja Eklicsné. — A cukorbetegek segélyére gondolok. Jó lenne ugyanis a rendelet hatályát kiterjeszteni a családtagokra is. A diétás koszt szempontjából mindegy, hogy a férj vagy a feleség miatt növekszik-e a kiadás. *Ahol cukorbeteg van a családban, ott mindenképpen kétféle étrendre van szükség . . .*

Lehetséges tehát, hogy a panaszkodók nyitott kaput döngettek. Az viszont egészen bizonyos, hogy a társadalombiztosítási ügyintézők munkája soha nem lesz könnyű.

Klencz Tiborné

Spanyol szakszervezeti küldöttség Szegeden

A SZOT, illetve a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa vendégeként a közelmúltban Csongrád megyében tartózkodott a Valenciai Munkásbizottság küldöttsége, *Jose Moran Pastor*, a nemzetközi ügyekkel foglalkozó titkár és *Reinaldo Simon Mas* osztályvezető személyében. A spanyol küldöttség tagjai annak a munkásbizottságnak a képviselői, ahová a közlekedésiek, ezen belül a spanyol vasutasok szakszervezete is tartozik.

Rövid szegedi tartózkodásuk során felkeresték a területi szakszervezeti bizottságot, ahol *dr. Lugosi József*, a tszb titkára adott tájékoztatást szakszervezetünk munkájáról, tevékenységéről. A vendégek igen nagy érdeklődést tanúsítottak a Vasutasok Szakszervezete, ezen belül a területi szakszervezeti bizottság munkája, munkamódszerei iránt. Több kérdést tettek fel a szakszervezet és a gazdasági vezetés kapcsolatára, a mindennapi munkában való együttműködésükre. Hasonló érdeklődéssel hallgatták a szervezet kulturális és sportmunkájáról szóló tájékoztatást is.

A baráti hangulatú eszmecsere után, a küldöttség tagjai, a vendéglátók társaságában ellátogattak a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házába és a Szegedi Vasutas Sportegyesülethez. Megtekintették a két létesítményt és ismerkedtek az intézmény kulturális, illetve az egyesület sporttevékenységével.

A spanyol vendégek látogatásukat befejezve elismeréssel szóltak a látottakról és a tapasztaltakról.

G. J.

Utazzon a VIT-re!

A Moszkvai Rádió pályázata

A *Moszkvai Rádió* magyar osztálya pályázatot hirdetett a jövő nyáron Moszkvában rendezendő Világifjúsági Találkozó alkalmából. A pályázat győztesei részt vehetnek a VIT-en. A különböző országokból a pályázat harminc győztesét várja ingyenes utazás a fesztiválra. A pályázat valamennyi résztvevője oklevelet, díjakat és emléktárgyakat kap.

A pályázat kérdései:

1. Hány világifjúsági találkozót rendeztek eddig, és hol tartották azokat?

2. Mi az elkövetkező moszkvai fesztivál jelszava, és hogyan értelmezi Ön ezt a jelszót?

3. Ha Ön részt venne a moszkvai fesztiválon, milyen fontos problémát kívánna azon megvitatni társaival, a fesztivál nyílt fórumán?

A válaszokat tartalmazó levelet legkésőbb 1985. március 1-ig a következő címre juttassák el: Moszkvai Rádió, Magyar Osztálya. A borítékra írják rá: *„Fesztiválpályázat.”*

Brigádvállalások

A béke jegyében

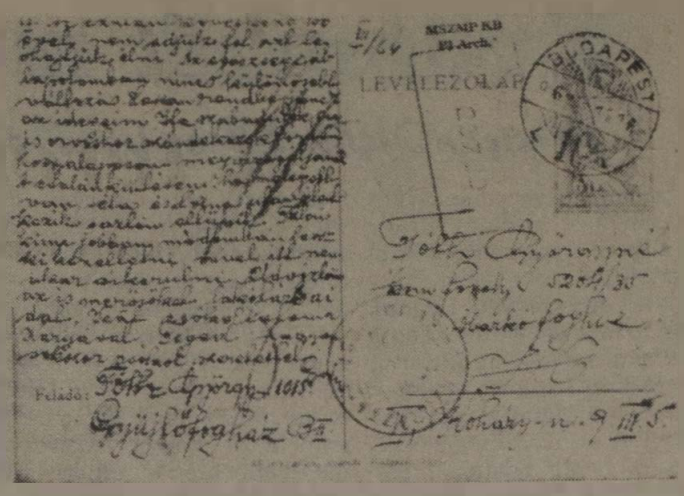
A Nyugati körzeti üzemfőnökség „Forgalom Március 15.” szocialista brigádja nevében levelet írt szerkesztőségünkbe Martin Miklós brigádvezető. Ebben elmondja, hogy a brigád különösen nagy súlyt helyez a fegyverkezés elleni harcra, s aktívan részt vesz a békemozgalomban. Képviseltették magukat az október 26-i budapesti fáklyás békefelvonuláson is, majd október 28-án rendkívüli brigádgyűlést tartottak, amelyen elemezték a X. országos békekonferencia eseményeit.

Írásba foglalt véleményüket, mely békevágyukat tükrözi, elküldték az Országos Béketanács titkárságának; a háború elleni tiltakozásukat — amelyben elítélik az amerikai űrháborús terveket —, a Szovjetunió magyarországi nagykövetségének.

Hámán Kató születésének 100. évfordulójára

Egy forradalmár élete a dokumentumok tükrében

Egy évszázada, 1884. december 2-án született Hámán Kató, a munkásmozgalom kiemelkedő vezetője. A Heves megyei Kompolton látta meg a napvilágot. Apja — eredeti foglalkozása cipész volt — 1893-tól a MÁV-nál teljesített szolgálatot. Lámpakezelő lett a hatvani vasútállomáson, majd a fűtőházban dolgozott.



Pénztárkezelőnő Hatvanban

Kató tanítónő akart lenni, de a továbbtanuláshoz szükséges pénzt a család nem tudta előteremteni. Így ő is vasutas lett. A Budapest—Jobbparti Üzletvezetőség 1908. szeptember 18-án a következő indokkal kért engedélyt a MÁV Igazgatóságtól a kinevezésére.

„Hatvan állomás részére a forgalom növekedésével járó munkaszaporulat akadálytalan ellátása céljából 1908 évre egy harmadik pénztárkezelőnői állást rendszeresítettünk, mivel a jelenlegi két pénztár az utazóközönséget már nem tudta kellően kiszolgálni, a pénztárkezelőnők pedig kimerültek és betegeskedtek.

Tisztelettel kérjük ennélfogva, hogy a harmadik állás betöltésére a folyamodó *Hámán Katalint* (Hámán János ottani lámpatisztítónak, kinek még 3 keresetképtelen gyereke van, leányát) kinevezni — mely kinevezés egyúttal a családra is nagy jótétemény lenne — méltóztassék.

Tisztelettel jelentjük, hogy nevezettet a helyettesítési költségek megtakarítása végett ideiglenesen már f. év július hótól alkalmazzuk."

Az igazgatóság október 25-én engedélyezte Hámán Katalin felvételét.

Hatvanban ismerkedett meg a munkásmozgalommal. A világháború okozta nyomorúság és szenvedések átélése, a tőkés rend engesztelhetetlen ellenfelévé tette. *Tízévi hatvani szolgálat után a Nyugati pályaudvar személypénztárába helyezték.* Első fővárosi élménye a Landler Jenő vezette, 1918. júniusi politikai tömegsztrájk volt. Megismerte *Sikorszky Lajos* MÁV irodakezelőt — akinek felesége a kolléganője volt —, s *dr. Rajczi Rezső* MÁV titkárt, akik 1918 novemberében részt vettek a Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakításában. Hámán Kató is az elsők között csatlakozott a KMP-hez. Rajczi hatására utal bekapcsolódása az Eszperantista Munkások Egyesületének és az Alkoholellenes Munkásszövetségnek a tevékenységébe. 1919. januárban munkatársainak küldötte a vasutas-szakszervezet, *a Magyarországi Vasutasok Szövetségének I. kongresszusán.* A fizetésrendezés-tervezetről szóló vitában felszólalt a kezelőnők sérelmes besorolása ellen a szövetség irodakezelő, állomásfelvigyázó, állomás-elöljáró, kezelőnő és távirdász szakosztályának szekcióülésén. A közgyűlés beválasztotta a szakosztály vezetőségébe. Február 14-én berendelték a *Kereskedelmi Minisztérium Gazdasági Tanácsába.* 1919 áprilisában a IX. kerületi munkás- és katonatanács, s július 10-étől a kerület élelmezését ellenőrző bizottság tagja lett.

Szülei altruizmusra nevelték



A Tanácsköztársaság megdöntése után a vasutas-szakszervezet sok vezetőjével együtt letartóztatták. 1919. október 23-án a MÁV Budapesti Központi Üzletvezetőségén alakított bizottság kihallgatta és ügyét fegyelmi bíróság elé utalta. 1920. február 1-én a szolgálatból felfüggesztették. Az elsőfokú fegyelmi bíróság 1920. december 1-én vétkesnek találta és a legsúlyosabb büntetéssel, nyugdíj és végkielégítés nélküli elbocsátással sújtotta. Nem a munkája, hanem a meggyőződése került mérlegre: a munkáshatalom lelkes híve volt, társnőitől elvárta, hogy a gyűléseken megjelenjenek, s egyiküknek Bebel: A nő és a szocializmus című könyvét ajánlotta elolvasásra. Agitátoriskolát végzett, részt vett a IX. kerületi munkástanács ülésein. Különösen súlyosan esett latba, hogy a fehérterror dühöngése ellenére a vizsgálat idején is meggyőződéses kommunistának vallotta magát.

„A kommunista tanokkal már körülbelül két éve foglalkozom, s az abban levő krisztusi igazságokat s a szeretet elvét mindig magamévá tettem, s ma is meggyőződéssel vallom . . . Beismerem, hogy a IX. kerületi munkás- és katonatanács tagja voltam . . A jelölésem ellen sem tiltakoztam . . . Aktív részt az üléseken nem fejthettem ki, bár szerettem volna a gyermek- és szegényügyben felszólalni . . ." — mondta a szeptember 20-i kihallgatáson. Ez a sötétszőke hajú, kék szemű, kemény arcvonású nő kezdettől megfejthetetlen talányt jelentett vádlójának. Végül orvosi vizsgálatot javasolt, tekintettel arra, hogy *„a vádlott még ma is konokul és csökönyösen fenntartja ideális nézetét a kommunizmusról, noha tudnia kell, hogy ily körülmények között mily sors vár reá . . ."* A bíróság azzal az indokkal utasította el indítványát, hogy a vádlott személyes előadásából semmiféle kóros elváltozásra nem következtethetnek. Megsajnálta-e a büntelen vádlottat a vádló, s figyelmeztetni akarta arra, hogy az utolsó szó jogán még visszavonhatja a helyzetét súlyosbító vallomást? Vagy saját lelkiismeretét akarta megnyugtatni? Valóban elmezavarra gyanakodott? Nem tudhatjuk. Hámán Kató azonban megvilágította saját magatartásának indítékát vallomásában: *„. . . a nevelésem hozta magával, hogy én hajlottam a szocialista, illetve a kommunista tanok felé. Szüleim ugyanis engem még kis gyermek koromban az altruista elvekre neveltek . . . módomban állott a szegénységet és nyomort látni s igy érlelődött meg bennem lassanként az a meggyőződés, hogy a kommunista elvek a legszebbek s csak azok boldogíthatják igazán az emberiséget."*

Hámán Kató, a vasúttól történt elbocsátása után alkalmi munkákból élt, mosást vállalt, majd vegyipari munkás lett. Kezdetben Ferencváros egyik gyertyakészítő üzemében dolgozott, később a Ruggyantaárugyárban. Erejét mintha megsokszorozták volna a sorscsapások. Sikeresen szervezte munkástársait s rövid idő alatt a vegyészszakszervezet egyik tekintélyes vezetője lett. Részt vett a szociáldemokrata pártszervezetek újjászervezésében. Az MSZDP 1922. decemberi kongresszusán felszólalva érdekes körképet adott arról, milyen nagy jelentőséget tulajdonítanak a portugál, a francia, a brit, a japán, a bánáti és a kolozsvári szocialisták az eszperantónak a nemzetközi érintkezésben, s a Magyarországi Eszperantista Munkások Egyesületének nevében határozati javaslatot nyújtott be az eszperantónak nemzetközi segédnyelvként való elismertetése és az egyesület erkölcsi és anyagi támogatása érdekében.

1922. december 26-ától — amikor a szocialista nők kongresszusa az ellenőrző bizottság tagjaként az országos bizottságba választotta — a nőmozgalom vezetői közé tartozott. Társadalmi tevékenységének valamenynyi területén fáradhatatlanul hirdette a nők megszervezésének és emancipációjának szükségességét.

1922. október 15-én a munkásnők helyzetéről és szervezkedésének szükségességéről beszélt a vegyészeti szakszervezet küldöttközgyűlésén. 1923 áprilisában robbanás történt egy Fecske utcai vegyiüzemben. 15 munkás meghalt. Az egyik áldozat csömöri temetésén Hámán Kató mondott búcsúbeszédet. E miatt perbe fogták és 1924 júniusában izgatásért háromhónapi fogházra ítélték. Ekkor már a szakszervezet alkalmazásában állt. A *Magyarországi Vegyészeti Munkások Szövetsége* ugyanis 1924 februárjában pályázatot hirdetett egy központi tisztviselői állásra. „Pályázhat minden vegyészeti munkás, aki a Szövetségnek legalább két éve tagja és az adminisztrációban, valamint az agitációban kellő jártassággal bír." A sikeres pályázat után Hámán Kató munkahelye a szakszervezet VIII. kerület, Kun utca 11. szám alatti központjában volt. A szövetség 1924. május 11-i közgyűlésén *„A vegyészeti iparban foglalkoztatott nők és gyermekmunkások szociális helyzete"* című napirendi pontot referálta, s helyettes jegyzőként a központi vezetőségbe választották.

A KMP vezérkarában

A következetes osztályharc útját járva egyre inkább szembekerült a paktumpolitikát folytató jobboldali szociáldemokrata vezetőkkel. 1923 nyarától rendszeres kapcsolatot tartott a bécsi kommunista emigrációval. *Landler Jenő* nagy szerepet szánt neki a kommunista mozgalom újjászervezésében. *Őri Károllyal* és *Gőgös Ignáccal* tagja lett a KMP ellenzéki mozgalmat irányító háromtagú bizottságának — a „trojka" többször találkozott Kató IX., Mester u. 59. szám alatti lakásán —, s a kommunisták és baloldali szociáldemokraták részvételével működő 10 tagú intéző bizottságnak is.

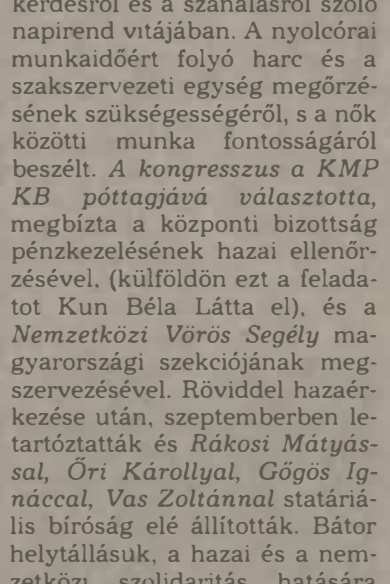
A szociáldemokrata párt 1924. áprilisi országos pártgyűlésen Hámán Kató több küldöttel együtt határozati javaslatban követelte, hogy az MSZDP indítson erőteljes küzdelmet a földmunkások és a vasúti munkások egyesülési szabadságáért. A baloldal álláspontját képviselte a szocialista nők áprilisi kongresszusán az MSZDP XIX. és XXI. választókerületi pártszervezetében, a magántisztviselők szakszervezetében stb. rendezett gyűléseken. A legális forradalmi párt, a Magyarországi Szocialista Munkáspárt megalakulásakor, 1925. április 14-én Hámán Katót a tíztagú központi vezetőségbe választották.

Az illegális KMP I., 1925. augusztusi kongresszusán, Bécsben felszólalt a szakszervezeti kérdésről és a szanálásról szóló napirend vitájában. A nyolcórai munkaidőért folyó harc és a szakszervezeti egység megőrzésének szükségességéről, s a nők közötti munka fontosságáról beszélt. *A kongresszus a KMP KB póttagjává választotta,* megbízta a központi bizottság pénzkezelésének hazai ellenőrzésével, (külföldön ezt a feladatot Kun Béla Látta el), és a *Nemzetközi Vörös Segély* magyarországi szekciójának megszervezésével. Röviddel hazaérkezése után, szeptemberben letartóztatták és *Rákosi Mátyással, Őri Károllyal, Gőgös Ignáccal, Vas Zoltánnal* statáriális bíróság elé állították. Bátor helytállásuk, a hazai és a nemzetközi szolidaritás hatására azonban ügyüket rendes bíróság elé utalták.

„Nem hiába küzdöttünk"

Részletek Hámán Kató beszédéből az utolsó szó jogán, 1926 nyarán:

„Én a dolgozó asszonyokat képviseltem abban a mozgalomban, amelyért most mindannyian börtönben ülünk . . . A magyar nyelv szókincse szegény dolgozó asszonyaink nyomorúságának jellemzésére. Kihasználják munkaerőnket a munkapiacon . . . Mit szenvedtek a proletárasszonyok tömegei Magyarországon a háború borzalmainak esztendeiben és a diktatúra utáni üldöztetések idejében! Állandóan fejünk felett súlyosodott a munkanélküliség réme és láttuk, mint szenvednek éhséget férjeink, testvéreink, fiaink. Fiainkat előbb a lövészárkok vágóhídjára vitték, azután a börtönökbe cipelték . . . Értsék meg végre: *harcunk a szocializmus táborában, a kommunista párt soraiban anyák elkeseredett harca gyermekeik életéért és egészségéért . . .*



Munkásnő voltam a kémiai iparban és egy ideig alkalmazottja a kémiai munkások szakszervezetének. Ha semmit sem hallottam volna a szocializmusról és proletármozgalomról, ha nem tanított volna a szocialista irodalom, egyes-egyedül azok a tapasztalatok, amelyeket a kémiai munkások és munkásnők életéből gyűjtöttem, az ő kínjaik és szenvedéseik arra bírtak volna, hogy minden erőmmel küzdjek a proletáriátus felszabadításáért. Én ismerem a gyufagyárak mérges levegőjét, a műtrágyagyárak poklát és a festékgyárak egészséget roncsoló munkaviszonyait. Ezekben a gyárakban ezerszámra mennek tönkre a munkásnők. Ezek a gyárak csinálnak fiatal, viruló asszonyokból emberroncsokat . . . *Tudják önök bíró urak, hogy mit éreznek a tízezernyi munkanélküliek asszonyai, a proletáranyák, ha gyermekeik kenyeret kérnek és nem tudnak adni nekik?* El tudják képzelni, hogy mit érez ilyenkor a munkásanya? Megmondom önöknek: *arra a pontra érkezik, amikor az ember szabad kezével és körmeivel képes harcba menni . . .*

Abban a biztos tudatban várom és fogadom ítéletüket, hogy nem hiába küzdöttünk. Az egész proletariátus, a munkásasszonyok és fiatal munkások együtt fognak küzdeni a kommunista pártért és a kommunista párt vezetése alatt. A mögöttünk levő nehéz évek a magyar proletariátus nagy iskolája voltak. *Megtanultuk ebben az iskolában, hogy kinek higgyünk és kit kövessünk.* Megismertük az önök „szabadságát", az internálótáborokat és a börtönöket, de megismertük azt az utat is, ami kivezet belőle és ez a megismerés a mögöttünk levő évek legnagyobb tanulsága. Ez a felismerés napról napra általánosabb lesz. Hiszem, hogy ehhez a munkához magunk is hozzájárultunk valamicskével. És ez a mi dicsőségünk. Amit szenvednünk kell ezért, elenyészően csekély ár . . ."

A bíróság 28 hónapi fogházbüntetésre ítélte Hámán Katót. Az MSZMP az üldözések következtében közben megszűnt, az illegális KMP és a Vörös Segély vezetőségébe mások kerültek. A KMP II. kongresszusa 1930-ban már nélküle zajlott le. Hámán Kató felfelé ívelő, szép, hivatásos forradalmár pályája megtört. Azért hagyták ki a vezetésből, mert a hatóságok állandóan szemmel tartották? Vagy a betegségére való tekintettel? Véletlenül vagy szándékosan megfeledkeztek róla Landler halála után? Nem tudjuk. Ami kétségtelen: *később is önfeláldozó harcosa volt a Vörös Segélynek.*

Maga is részt vett még azon a bécsi konferencián, mely 1928 szeptemberében meghatározta a Vörös Segély tevékenységének szervezeti és politikai alapjait. A Nemzeti Vörös Segély Végrehajtó Bizottságához írt korábbi levele tanúsítja, miben látta a segély humánus és osztályharcot szolgáló küldetését. A titkári teendők ellátását „abban a reményben vállaltam el — írta —, hogy a nemzetközi proletariátusnak a burzsoázia ellen ezen a területen folytatott harcából azzal az öntudattal és osztályharcos készséggel veszem ki a részemet, amelyik eddig is irányította a munkámat . . . Ehhez a munkához kérjük a Ti erkölcsi és anyagi támogatástokat, hogy a munkában mi is eljuthassunk a harcnak arra a fokára, amelyre Benneteket az osztályharcos és öntudatos munka felemelt. Hogy a burzsoázia elleni harcban elesett elvtársunkat a nélkülözhetetlen anyagiakkal elláthassuk, hogy odabenn lehetővé tehessük számára, hogy marxista tudáshoz juthasson, hogy mindig és mindenhol érezze, hogy mellette vagyunk, nehéz szenvedéseiben el nem hagyjuk, hogy ne megalázva, testben—lélekben összetörve, emberroncsként kerüljön ki a börtönből, hanem osztályöntudatosan, acélos akarattal és izmokkal vezethessük vissza a felszabadító munkában való részvételhez."

Levél a Gyűjtőből a Markóba

Mindent megtett, hogy a letartóztatottak élelmiszercsomagot és könyvet, nélkülöző hozzátartozóik pedig anyagi támogatást kapjanak. *Ő szervezte meg a KIMSZ 1929 őszén börtönben meggyilkolt titkárának, Lőwy Sándornak a temetését,* levelet csempészett a politikai foglyoktól. Tevékenységéért újra és újra letartóztatták. S ő vállalta az újabb megpróbáltatásokat, mert az önfeláldozás a tudatos forradalmároknál nem önmegtagadás, hanem önmegvalósítás.

Házassága sem volt mindennapi. 1924 tavaszán lett *Tóth György* magántisztviselő felesége. 1919-ben együtt dolgoztak a IX. kerületi munkástanácsban. A fehérterror idején a Ferenc téri Munkásotthonban találkoztak ismét. Mindketten az MSZMP vezetőségi tagjai voltak, a húszas évek közepétől már Tóth is tagja a KMP-nek. A harmincas években már inkább csak leveleket váltottak egymással. Egyik börtönből a másikba.

Feladó: *Tóth György 1015 Gyűjtőfogház B II. Címzett Tóth Györgyné kommunista fogoly 5204/35. Markó fogház V., Kohary u. 9., III. 5.* Dátum: 1936 március 11. „Drága Katalin! Az 1-én írt lapodat megkaptam. Tekintettel arra, hogy most van módod a francia nyelvből valamit elsajátítani, azt ajánlom, hogy a kézimunka hátrányára ez alatt a pár hét alatt a franciát favorizáld inkább, hátha még hasznát veheted. A kézimunkát ha kimegyünk, lesz időd, valószínűleg elég sok, befejezni. Most már a könyvekkel nem nagyon törődöm, úgyis hiába. Értékes könyvet nem tudunk szerezni s már csak megleszek valahogy, amíg Te szabadulsz, hisz már csak egy hónap, ez pedig eljön hamar, különösen, ha olyan jól kitölti az ember az idejét, mint Te is . . . Igyekezz, ha szabadultál, orvoshoz menni, s alapos vizsgálatnak alávetni magad. Reméljük, majd csak rendet teremt valamelyik orvos a Te szervezetedben is. Az ezután következő 100 évet nem adjuk fel, azt le óhajtjuk élni . . . Üdvözlöm az ismerősöket, lakótársaidat, Icát csókoltatom a Karijával. Téged nagyon sokszor csókol szeretettel, Gyurkád."

Hámán Kató már nem hasznosíthatta börtönéveinek eredményét, német, orosz és francia nyelvtudását. Betegsége súlyosabb volt, mint azt férje sejthette. Kínzásoktól meggyötört testének ellenálló ereje 1936. augusztus 31-én elfogyott. Jellemszilárdsága, az emberek iránti szeretete és az érdekeikért folytatott megalkuvás nélküli harcának példája azonban jelenünkig ható erőforrás.

Írta és összeállította
Gadanecz Béla

Hullámzik a beton

Részlet a „Halló, Tartsay-lakás" c. regényből (1)

A tanfolyam vezetője, Sajtos úr kicsinyke, hebrencs ember volt, alig túl a harmincon. Mindig gondosan ügyelt arra, hogy ruhája elegáns legyen, nadrágjába naponta élt vasalt. Még a vagonlakásban is matraca alá tette nadrágját, mert — mint mondotta a fiúknak — ez a legfontosabb, a külső megjelenés. Gyorsan beszélt, állandóan pattogott, hogy ezzel is kiemelje fontosságát. Egy dolgot kétszer, sőt háromszor is elmondott: *„Fiúk, csak semmi hebehurgyaság"* — ismételgette, s ha jó kedvében volt, még hozzátette: „Arra itt vagyok én . . ." és ilyenkor teli szájjal nevetett.

— Na, mit hozok nektek? — kérdezte vidáman, mert mindennap hozott valamit a fiainak. Egy feladatot, egy kis melót, amiért valamit lehetett kapni: egy tál ételt, némi zsebpénzt, de a menekülési pénzt is úgy osztotta szét, mintha nem is Kaszás főintéző úr szerezte volna, hanem ő.

ALKALMI KIRÁNDULÁS

— *A nyolc legbátrabb fickó jelentkezését várom holnap reggel* — jelentette ki esti nótaszó előtt. — *Remélem, mindenki jelentkezik majd* — tette hozzá.

Rosszul gondolta. A kényelmeskedők, a lógósok nem jelentkeztek, de megjárták, mert amikor együtt állt a nyolc fiú, köztük *Vér István* is természetesen, egy motorvonattal beutaztak Pestre, alkalmi kirándulásra. Mint kiderült, nem sétakocsikázásról volt szó. A MÁV Igazgatóságnál teherautóra ültették őket, és egész nap járták a várost, trógeroltak, vasúti tisztviselő urak lakásait járták, hogy összeszedjék a gondosan megpakolt bőröndöket, hatalmas fűzfakosarakat, amelyekbe minden fontos dolgot összecsomagoltak a háziasszonyok.

Menekülő szerelvényeket állítottak össze. Ekkor ezt úgy mondták: *a kitelepülők holmijait szállítják.* Ekkor ugyanis már pontos terv szerint haladt a hivatalok kiürítése. Közhivatalok, intézmények dolgozói iratkoztak fel a listára. A Nyugatra települni szándékozók között a legtöbb embernek valami vaj volt a fején.

Ezen a délelőttön a várban kezdték a rakodást, onnan a Lipótvárosba autóztak. Hogy élvezték a fiúk a száguldást. Október kedves volt a városhoz, a fény átragyogott a fák levelei között. A hidaknál katonák posztoltak, német katonák persze, a hídfőkben légvédelmi ütegek. A napot kétszer-háromszor is elvágta a légiriadó! Volt délelőtti és délutáni, az éjszakai menetrendszerű légiriadót már fel sem vették az emberek.

A délelőtti riadó ma elmaradt. Nincs berepülés, nincs zavarórepülés, lehet nyugodtan autózni a városban, összeszedni a bőröndöket, a kosarakat, lehetett álmélkodni egy-egy bőrönd szállodacímkéit olvasva: *Párizs, London, New York, Koppenhága, Stockholm.* Istenem, milyen nagy a világ, s milyen gyönyörű is lehet — gondolta Vér István. S ezek az urak most is utaznak. Kicsit irigyelte őket, nem tudta felfogni, hogy nekik ez az utazás nem ugyanazt jelenti, mint amikor felkerekedtek és elmentek körülnézni a világba. Hogy itt hagynak mindent: *lakást, otthont, rokonokat.* Néhány asszonynak vörös volt a szeme alja, néhol pár pengőt nyomtak a markukba, máshol borral kínálták őket, de Sajtos úr ezt a gyerekek nevében kereken visszautasította, ő azonban sűrűn kiürítette a poharak tartalmát.

Nézte a listát.

— A fene egye meg, már olvasni sem tudok — tolta Vér Pista elé a cetlit. — Hova kell mennünk, olvasd a következő címet!

— *Csepelre, Sajtos úr! Tetszik tudni, már csak egy cím szerepel a listán . . .*

Hamar megtalálták a keresett címet, felpakolták a bőröndöket, a levarrt kosarakat. Mindig szerette volna tudni, hogy mi mindent visznek ilyen messzi útra az emberek, amikor hirtelen felvijjogott a sziréna. Légiriadó! Ha valahol gyorsan kell futni, hát Csepelen igen!

MEGSZÓLALNAK A SZIRÉNÁK

— *Futás, fiúk* — hebrencskedett Sajtos úr. — *Futás a pincébe! Ez jó óvóhely lesz.*

Betonozott pince. Mindenfelé feliratok. Hol a WC, hol a sebkötöző hely, hol tárolják a homokot. Mindenütt nyilak. Vészkijáratok. A pince közepén padok. Néhány karosszék. Egykét fotel. Itt a háziaknak foglalt helyük van. De az óvóhely nyitott, bárki bemenekülhet. És jönnek, rohannak az emberek. Itt nem tréfa a háború. Csepelen rengeteg embert gyászolnak a hozzátartozók. Terrorbombázás, harsogja a rádió egy-egy bombatámadás után. Ez rettenetes: félni kell a németektől, a nyilasoktól, a feljelentőktől, félni kell az ellenségtől is, a levegőből támadótól. A bomba nem válogatja meg: ezt elpusztítom, mert németbarát, nyilaskeresztes párttag, zsidógyűlölő. Nem, a bomba éppúgy megöli az angolbarátot, az oroszul tanulót, az Amerika-hívőt, a bomba nem válogatós. És miféle új bombákkal támadják újabban a magyar fővárost: *láncosbombákkal, bombakötegekkel.*

Pista egy padra telepedett, ott jutott hely az idegeneknek. A pincében leginkább idősek, nők és gyermekek. De azért beszaladt egy katonatiszt is, meg két apáca. Rózsafüzért morzsolnak.

— Már itt vannak! — mondja a katonatiszt, s felfelé mutat.

— Szűzanyám, segíts! — jajdult fel a fiatalabb apáca.

Vér István mellett fiatalasszony ül. Egészen szemrevaló. Picit dundi, kerek, nevetős szeme ismerősen villan a háziakra. Nyilván a szomszédból futott át. Talán harmincesztendős, gondolja Vér István, de persze tévedhet is. Kellő tisztelettel odébb húzódott, amikor a nő melléje ült.

A légóparancsnok sánta ember, papucsot visel, és stentori hangon kiált:

— *Ne keltsünk rémületet, kérem!*

Ebben a pillanatban megrázkódik a pince. Máris rájuk szakadt volna a ház? Ide csapott volna be az első bomba? A dróton lógó villanykörte hintázni kezd. A szemekben rémület. A katonatiszt felugrik, a légóparancsnok rákiált.

— *Mindenki maradjon ülve!*

A két apáca egyszerre kezdi:

— *Miatyánk, ki vagy a mennyekben . . .*

— És ettől jobb lesz nekünk? — pattog Sajtos úr.

A következő pillanatban újra levág egy bomba. Még közelebb érzik, mint ez előbbit. Hullámzik a pince betonja. Lehet? Hullámzik a beton? Pista ijedten fogja a padot. A fiatalasszony közelebb húzódik. Védelmet keres. E pillanatban kialszik a villany.

A légóparancsnok tudja a kötelességét.

— Hölgyeim és uraim . . .

Valaki felkiált.

— Kuss!

— Szenteltessék meg a te neved.

VAKSÖTÉTBEN AZ ÓVÓHELYEN

Ebben a pillanatban újra megreng alattuk a beton. A fiatalasszony Pistába kapaszkodik. Vaksötét. A fiú visszaöleli. Érzi, hogy a karok szorosan tapadnak rá. Ölelik egymást. Mennyi félelem van bennük. Mennyi kín. Az asszony a fiú száját keresi. Csók. Harapások. Összekoccannak a fogak. Miféle halálos játék ez? Játszanak a nyelvek. Kezét lejjebb csúsztatja. A ruha kivágását keresi. Már befészkelte magát. Már jó helyen van. Milyen forró a bőre.

— Jöjjön el a te országod . . . — imádkoznak az apácák.

Még mindig tart a bombázás. Ők ölelkeznek. Pista kiszabadítja a száját, valamit mondani akar, de a nő nem engedi. Most nem szabad beszélni. Mióta hullanak a bombák? És mennyi idő telt el? Egy perc, vagy egy óra? Egy pillanat csupán?

A beton már nem hullámzott. A remegés megszűnt. A légóparancsnok felelőssége tudatában megszólalt:

— Felkérek mindenkit, hogy maradjon a helyén. Kinyitom a vasajtót.

Még jó, hogy bejelentette.

Eleresztették egymást.

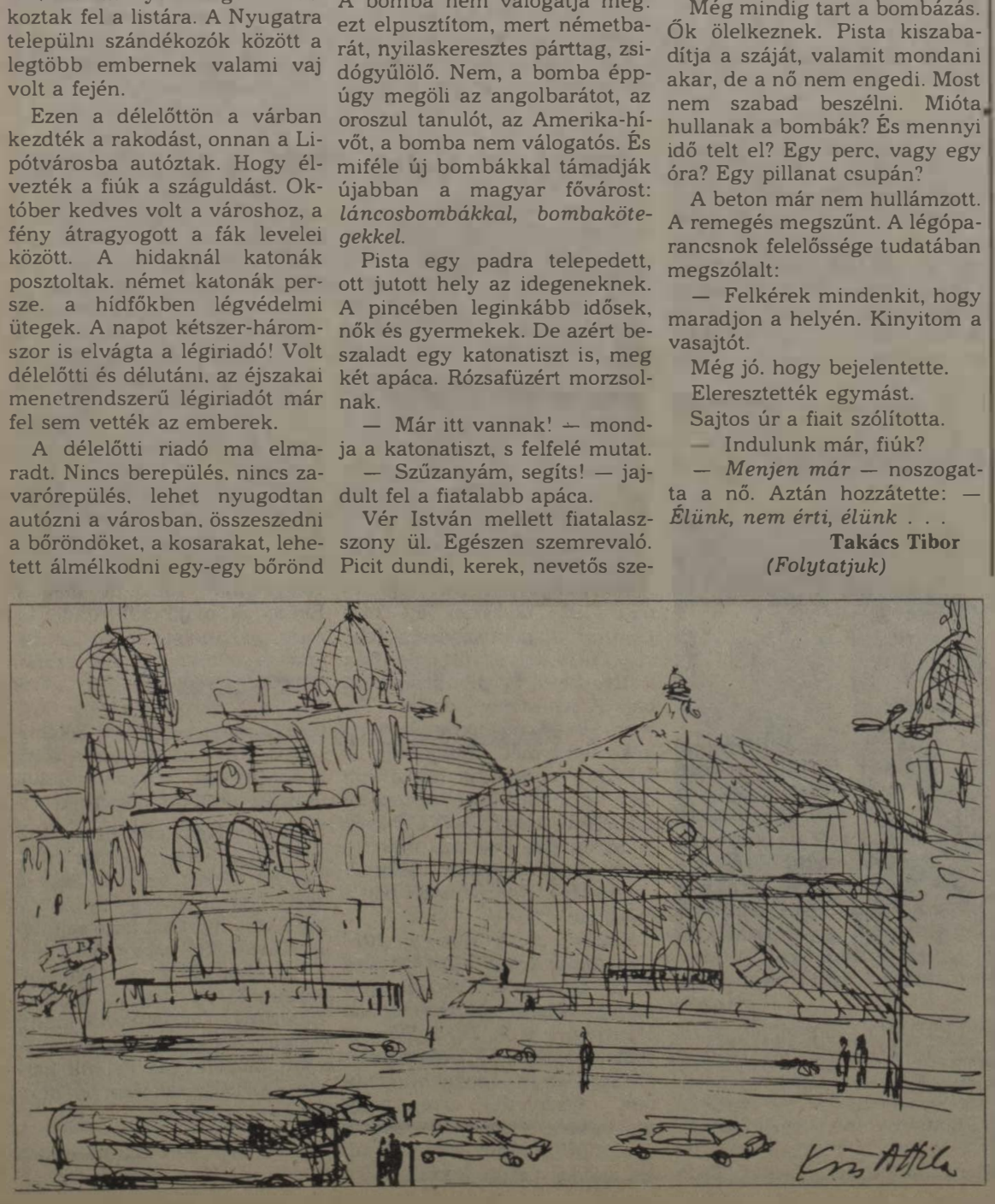
Sajtos úr a fiait szólította.

— Indulunk már, fiúk?

— *Menjen már* — noszogatta a nő. Aztán hozzátette: — *Élünk, nem érti, élünk . . .*

Takács Tibor

(Folytatjuk)



Együtt a család

Látogatóban a Kristóf házaspár otthonában



Idős vasutas ismerősömmel, aki már közel jár a nyolcadik ikszhez, gyakran beszélgetek. Szeretem bölcsességét, mértékletességét, ahogyan véleményt formál a világ dolgairól. Beszélgetéseink alkalmával többször említette már, hogy a vasúthoz egykor még ajánlólevéllel is nehezen lehetett bejutni. Napjainkban pedig a MÁV munkaerőgondokkal küzd. Az élet bizonyítja, hogy az egykor biztos megélhetést, egzisztenciát nyújtó vasút elvesztette vonzerejét a fiatalok körében.

Ezek a gondolatok foglalkoztattak, miközben Dunakeszi új lakótelepére igyekeztem Kristófékhoz, egy fiatal vasutas házaspár otthonába. Jó ízléssel berendezett, melegséget sugárzó két és fél szobás lakásuk van. A bútorokat nagy gonddal válogatták, harmonikus egységet alkotnak. A család ritkán van együtt. *Kristóf László,* a férj mozdonyvezető, aki szinte az egész országot bejárta már. A feleség, Katalin a helyi állomáson forgalmi szolgálattevő.

— *A mi munkánk összefügg, egymástól nem választható el, hiszen a forgalmista és a mozdonyvezető egymásra van utalva* — magyarázza a háziasszony, miközben friss kávéval és finom süteménnyel kínál. Arca elárulja, hogy gondolatai a múltban kalandoznak.

— Engem már a gyermekkoromtól vonzott a vasút — mondja rövid hallgatás után. — Emlékszem, milyen boldog voltam, amikor 14 évesen felíróként dolgozhattam. Édesanyámhoz hasonlóan én is vasutas lettem. Munkámat nagyon szeretem. A vezetőim is elégedettek velem. A közelmúltban *Kiváló Dolgozó* kitüntetést kaptam.

— Mikor költöztek ebbe a szép lakásba?

— 1982 karácsonyán. Nagymarosról kerültem a mostani kollektívába. Igazi barátságban dolgoztunk. Ezért nem volt véletlen, hogy amikor megalakítottuk a szocialista brigádunkat, amelynek én vagyok a vezetője, a *Barátság* nevet választottuk.

A másik szobából mosolyogva jön ki a férj és leül az asztalhoz. Eddig a kisfiukkal, Lacikával játszott.

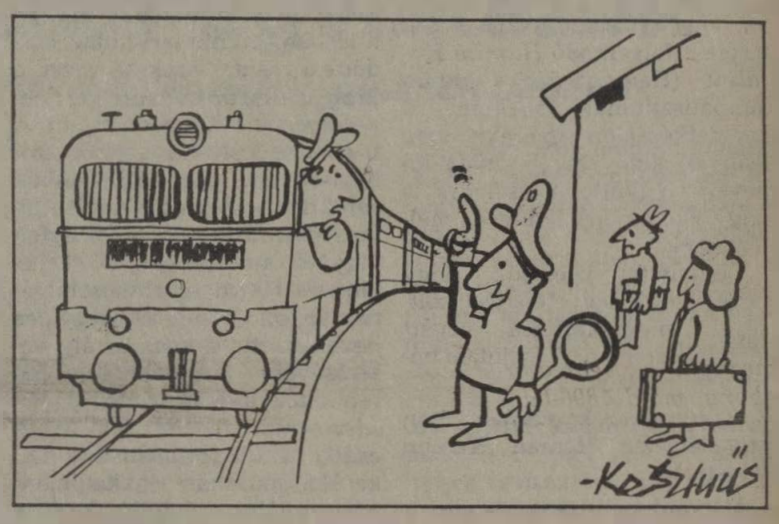
Mentegetőzve jegyzi meg:

— *Gondolom, Kati már elmondta, hogy milyen sokat vagyunk távol egymástól.* Ezért, ha tehetjük, minden percet megragadunk, hogy a gyerekkel játsszunk, meséljünk neki. Aki naponta utazik, az tudja csak igazán, hogy mennyire fárasztó ez a munka. Ismerőseink közül már többen kérdezték, hogy miért csináljuk?

— Mit válaszoltak?

— *Azt, hogy szeretjük a vasutat, tudjuk, hogy számítanak ránk,* és ez sokat jelent. Számomra nincs annál izgalmasabb feladat, mint egy szerelvényt célba juttatni. Persze anyagilag is megtaláljuk a számításunkat. *Az édesapám is vasutas. Sokat tanultam tőle . . .*

Vetési Imre



— **Magát megnézetjük az órással, mert mindig késik.**
(Kesztyüs Ferenc rajza)

Negyven éve történt

A Mecsek alá ért a front

Pécs állomás — fontos vasúti csomópont — a második világháború idején főképp 1941-ben, a Jugoszlávia elleni német felvonuláskor kapott kiemelkedő szerepet. Amikor a németek megkezdték a Balkán bekebelezését, óriásira nőtt az Eszékről jövő forgalom.

Napi 25—30 tehervonat is közlekedett a határátmenetben. Gyümölcsérés idején sok-sok szőlősvonat futott Eszék—Villány—Pécs—Dombóvár—Komárom—Hegyeshalom útvonalon a Birodalomba. Ezenkívül egymást követték a krómérccel és olajjal rakott vonatok is. A Dunán szállított olajat valahol Eszék közelében fejtették át, s Pécs—Barcs—Csáktornya felé továbbították. A szűk állomásokat átépítették, főképp megnyújtották, de Pécs megmaradt a maga tíz vágányával. Így alig volt alkalmas a nagy forgalomra. Pécsen keresztül közlekedtek az „urlauberek", a német szabadságos gyorsok, az 1407/1408-as belgrádi gyors szorosra szabott menetidővel.

Hosszú szolgálatok

Az üzletvezetőségben már 1941-ben elhelyezkedett a német Transportkommandatur, a szállítási parancsnokság, és figyelte a német vonatok futását.

A nehézségekkel teljes szolgálatban azonban akadtak humoros percek is. Télen például a pécsi kocsirendezők gyakran „megtréfálták" a Balkánról szabadságra utazó németeket. Ezek a katonák a zsákmányolt, s az otthoniaknak szánt hízott libákat rendszeresen madzaggal megkötve nyakukon lógatták ki a jól fűtött kocsik ablakán. A merészebb vasutasok meglesték az ilyet, és amint az induló szabadságos gyors megindult, egy szempillantás alatt levágták a madzagról a libákat.

Később, amikor a németek pozíciója egyre romlott a Balkánon is, még tovább nőtt a pécsi csomópont forgalma. A vonatkísérő személyzet gyakran 36 óra alatt ért Eszékre vagy vissza. Legtöbbször Baranyavár fogta meg a vonatokat: *a 12 vágányos állomáson általában 8-10 vonat is várt sorára.* Ilyenkor a mozdonyszemélyzet végigfektette a mozdony konyháján az akkor már nélkülözhetelen deszkákat, rá a bundát vagy a ponyvát, s jobb híján aludtak egyet. Felváltva dobtak a tűzre, s megnézték, fogynak-e már előttük a vonatok.

Az eszéki út egyébként rendszerint simán zajlott le. Annál inkább féltek a pécsiek, ha Murakeresztúrra, vagy netán Csáktornyára kellett vonatot vinniök. Murakeresztúrtól délre már 1943 nyarán partizánakcióktól kellett tartani, s a vonatokat a mozdony elé tett négy, sóderrel rakott kocsival közlekedtették, hogy az esetleges aknák a tolt kocsik, ne pedig a gép alatt robbanjanak.

1944. november 22-én Mohácsnál átkelt a Dunán a 3. ukrán front, és két irányban folytatták az előnyomulást: *Budapest és Pécs irányába.* Ennek a támadásnak az elhárítására a német hadvezetés Pécsre irányította Olaszországból a 44. német hadosztályt, de azt már nem tudták idejében odaszállítani, mert a partizánok a hadosztály szerelvényei előtt Horvátországban felrobbantották a vasútvonalat. A hadosztály útközben ugyan kirakodott, de már nyilvánvaló volt, hogy a szovjet csapatok napokon belül elérik Pécset. *A hatóság elrendelte a kiürítést.* A fűtőházban parancskönyvet adtak ki, ebben felhívták a személyzetet a menekülésre. Ígérték, hogy aki családjával együtt áttelepül Németországba, azt ott mindennel ellátják.

Kevesen maradtak

Az üzletvezetőség személyzetét is felhívták az áttelepülésre, de nem fenyegették őket. Dessewffy üzletigazgató, Gurizzatti üzletigazgató-helyettes beosztottaitól elbúcsúzott. Akik maradtak, azoknak kifizették az igazgatóság rendeletében megszabott háromhavi illetményt is.

Az utazószemélyzet ekkor már nem akart szolgálatba menni, attól tartva, hogy elválasztja őket családjuktól az előrenyomuló front. A Nyilaskeresztes Párt pécsi vezetője november 27-én jelentette a IV. hadtest hadműveleti kormánybiztosának, hogy a fűtőházi munkások közül aznap 40-en nem mentek munkára, a mozdonyvezetők egy része pedig elbújt, hogy ne kelljen szolgálatba mennie . . .

Pécs 1944. november 29-én felszabadult. Jóllehet, a személyzet nagyobb része itthon

Budapest—Hegyeshalom között

Ötven éve indult meg a menetrendszerű villamosüzem

Ötven éve, 1934. október 23-án reggel 8 órakor a Keleti pályaudvarról Hegyeshalomig közlekedő gyorsvonatot a 40 009. pályaszámú villamosmozdony vontatta. Ezzel vette kezdetét a menetrendszerű villamosüzem Hegyeshalomig. Ennek emlékére a tatabányai bélyeggyűjtő körök emlékbélyegzőt csináltattak a Magyar Postánál, amelyet a város úttörő- és ifjúsági házában használtak. A bélyegzőn, az alkalmat feltüntető feliraton belül, *Verebély László* 1883—1959 olvasható, középen pedig az alkotó képe.

Verebély László 1883. augusztus 27-én született Budapesten. A budapesti Műegyetem elvégzése után az Amerikai Egyesült Államokban első európaiként 1909. május 1-én szerezte meg a villamosmérnöki cím használatára jogosító oklevelet. Ezt követően *Kandó Kálmán* munkatársaként részt vett a Valltelina vasútvonal villamosításában Olaszországban. Az első világháború, amelyben Verebély László több mint 3 évig harctéri szolgálatot teljesített, csak átmenetileg szakította meg alkotó munkáját. *1918 végén alapította meg a MÁV Vonalvillamosítási Irodáját és vezette 1929-ig,* amikor augusztus 21-én kinevezték műegyetemi nyilvános rendes tanárrá. Közben Kandó Kálmánnal együttműködve létrehozta a Bp. Nyugati pályaudvar—Alag közötti próbapályát, ahol az első egyfázisú, ipari frekvenciájú mozdonnyal 1923-ban megkezdődtek az üzemi próbák.

Október 11-én Dunaújvárosban a DÉDÁSZ Üzemigazgatóságának épülete előtt avatták fel Verebély László szobrát, a róla elnevezett utcában. A bronz mellszobrot, amely *Fodor Sándor* művész alkotása. *Schiller János* a Magyar Villamos Művek Tröszt vezérigazgatója leplezte le, méltatva Verebély László elévülhetetlen érdemeit a magyar villamosenergiagazdálkodás megalapozásában.

Ezután kamara-kiállításon lehetett látni az 1909. évi diplomát, az 1923. évi próbamozdonyon volt kis zászlót, továbbá Verebély László munkásságának jelentős számú nyomtatásban megjelent publikációját.

Pályaszáma: 275 120

Közlekedéstechnikai emlék Tiszafüreden

Újabb színfolttal büszkélkedhetnek az idén a városi rangra emelkedett Tiszafüred lakói. Október 26-án, pénteken, a város felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségsorozat részeként, egy gőzmozdonyt állítottak ki a vasútállomás területén.

Az ünnepséget *Tóth Lajos,* a tiszafüredi városi pártbizottság titkára, *Kulcsár József* vasútigazgató, *Koltyné Löbl Marianna* főmuzeológus és a vasutasok jelenlétében *Rente Ferenc,* a városi tanács elnöke nyitotta meg.

Emlékeztetett arra, hogy Tiszafüred akkor került be a vasúton keresztül az ország vérkeringésébe, *amikor 1891-ben megnyílt a Debrecen—Füzesabony, majd 1896-ban a Karcag—Tiszafüred közötti vasútvonal.*

Kulcsár József vasútigazgató a gőzmozdonyt ünnepélyes keretek között adta át a Közlekedési Múzeumnak. Elismerően szólt azokról a szakemberekről, akik a múlt század végén olyan gőzmozdonyokat gyártottak, amelyek még ma is üzemképesek.

A most kiállított 275 120 pályaszámú gőzös 1938-ban készült, és 37 év alatt, 1975-ig közel 2,5 millió kilométert futott. A mozdonyt a püspökladányi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dolgozói újították fel, és tették kiállításra, megőrzésre alkalmassá.

Tiszafüred lakói és az átutazók is megtekinthetik az állomásépület mögötti parkban kiállított gőzöst, amely a maga korában Európa egyik legszebb, leglátványosabb mozdonya volt.

Dobos Péter



GYŐRTŐL TAPOLCÁIG

Pirosról pirosra...

Sötét van. Alig múlt öt óra, ám a 19-es Volán *győri* pályaudvarán olyan nyüzsgő az élet, mint minden hétköznapi hajnalon. Toporgunk, várunk, mígnem bejár a 7-es kocsiállásra a Győr—Balatonfüred közötti járat szép, piros színű busza. A győri Volán megadja a módját. Nem küld a Balatonra akármilyen kocsit. Még ősszel se . . .

Balatonfüred, MÁV-pályaudvar. Az ember azt hinné, hogy — mert ősz van — gyér a forgalom. Ez tévedés. Aki tudja, hogy a Balaton ősszel is gyönyörű, az ellátogat oda nemcsak nyáron a selymes vízért, hanem ősszel is, a csodálatos színekért. A győriek — ahogy itt mondják — *„pirosról pirosra szállnak",* mármint a 19-es Volán piros színű autóbuszáról a MÁV piros motorvonatára, amelyet — állítják — kifejezetten azért indítanak, hogy a kisalföldieknek legyen csatlakozásuk Balatonfüredtől Tapolcáig. A „kispiros" ugyanis ezt az utat járja.

Amíg a gyors nem érkezik

Kis piros? Ez így nem pontos. A motorvonat ugyanis háromféle előnevet visel. Ha egy kocsival jár, akkor Kis Piros, ha kettővel, akkor Piroska, ha hárommal, akkor Nagy Piros.

— Az az igazság — súgja egy vasúti egyenruhás fiatalember az egyik érdeklődő utasnak —, hogy ez a vonat nemcsak a győrieknek, de a budapestieknek is kedvező. *Amíg a gyors meg nem érkezik, addig el nem indulunk.*

— És a vonaton, ami Budapest felől érkezik, nem kell izgulnia senkinek, hogy nem várják meg? — kérdezi valaki elcsodálkozva.

— *Nem. Mi a pesti gyorsvonatot is megvárjuk.*

— Most a vonat három kocsiból áll. A légkör családias. Itt is majdnem mindenki ismer mindenkit. A vonaton a vezetőfülke ajtaja még tárva-nyitva áll. Az aprócska helyen két vasutas a váltásról tárgyal, mert műszakváltás van.

A motorvezetők között a be nem avatottak számára rejtélyes beszélgetés zajlik a szerelvényről, a motor gyorsulásáról, a pálya állapotáról. Harmincharmincöt évesek lehetnek. Hangjukból érződik a felelősség, a sokirányú érdeklődés. Pár mondat erejéig feltárul az életük, a munkájuk. Egyiküknek egy lánya van, a tizennégy éves Kati, a másikuknak meg kettő: a hároméves Kati és a hatéves Mónika. Az is kiderül, melyik gyerek hány cipőt szaggat évente, milyen könyvek, milyen tanszerek kellenek . . .

Büszkék a sikerekre

A családi ügyek után újra a munkához kanyarodik a beszélgetés fonala. Eszerint a csehszlovák gyártmányú motorvonat kifogástalan állapotban van. Már több mint kétszázezer kilométert futottak vele, de még nem volt csapágyjavításuk és fődarabcseréjük. *Ez nagy szó!* Méltán büszkék rá, nemcsak ők, hanem a *Vörös Csillag* szocialista brigádnak mind a tíz *zalaegerszegi* mozdonyvezetője. Mert ott élnek, oda tartoznak. A tíz mozdonyvezető öt esztendeje alakított brigádot, de már van egy ezüst, két arany jelvényük, és egyszer elnyerték a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Most újabb elismerésre pályáznak, mert *újabb vállalásokat tettek hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára és az MSZMP XIII. kongresszusára.* Fő céljuk az üzemanyag-megtakarítás és az üzemkészség szüntelen javítása . . .

Úgy tűnik, a két motorvezető elválik, mert egyikük a táskáját rendezi, másikuk a vonat okmányait szemléli. Vagy mégsem? . . . Még pár szót váltanak arról, hogy mi történt a nyáron Zalaegerszegen a *Klara Zetkin Csecsemőotthonban,* azok között az elhagyott apróságok között, akiket évek óta patronálnak, és akik részére az idén — az egyik kommunista műszak idején — *három babaházat építettek,* hadd örüljenek a kis elhagyottak . . .

— *Gyorsvonat érkezik az ötödik vágányra! Kérjük kedves utasainkat, hogy a vágány mellett vigyázzanak!* — közli a hangosbemondó. A két vasutas kezet ráz, elköszönnek egymástól és a kolleginától, aki mindeddig csendben, szerényen hallgatott a vezetőfülke bal sarkában, és közben elköltötte a kis lábaskában magával hozott kolbászos, tojásos lecsóját.

— *Kedves egészségére vonatvezető elvtársnő!* — mondja neki tréfálkozva a motorvezető, aztán megnyugtatja: rövidesen ő is reggelizik, de még túl hideg a hűtőből kivett tej. Most ide teszi az ablakpárkányra, és indulás után, ha majd egész úton süti a nap, kicsit felmelegszik . . .

A nagymama boldogsága

— *És a kis unokája hogy van?* — érdeklődik tovább a kolléga, mire a „nagyi" szíve feltárul, és pár pillanatra feledve felelősségteljes vonatvezetői mivoltát — családanyává, nagymamává válik, aztán boldogan újságolja a családi dolgokat:

— A kis trónörökös, Imre, ma éppen húszhónapos. Haj, de szeret engem a szentem! A lányom, Zsuzsa, nem akar a gyes alatt tétlenkedni: beiratkozott Pécsre, a Tanárképző Főiskolára. Gyuri fiam meg villanyszerelő, Jó helye van. Szeretik.

— *Személyvonat indul Tapolcára a negyedik vágányról! Kérjük kedves utasainkat, a vágány mellett vigyázzanak . . .*

A beszélgetés abbamarad. A vezetőfülke ajtaja becsukódik. És ahogy az az idő elérkezik, a kis szerelvény lassan, komótosan elindul velünk Tapolca felé.

A vonat vezetője, *Szabó Istvánné* tapolcai, a két motorvezető *Gotthard Imre* és *Molnár István* zalaegerszegi honállomású vasutasok voltak.

Sindulár Anna

maradt, az elmentek hiánya hamarosan érezhető volt. Az üzletvezetőség II. osztályában csak két mérnök maradt, *Jakab Sándor* és *Unyi Béla,* ezenkívül a IV. osztályban egy gépészmérnök, *Major Kálmán.* Mindez a front után, a helyreállítás munkáiban okozott gondot, annak ellenére, hogy Pécs térségében csak egyetlen olyan műtárgyat robbantottak fel a németek, ami a forgalom újraindítását különösebben akadályozta, a Villány melletti, magas töltések közé épült boltozott hidat. A legkényesebb műtárgyak, az abaligeti völgyhidak is épen maradtak, bár azok robbantását is elrendelte a hadvezetés.

A robbantás elmaradt

Amikor Pécs felől megérkeztek Abaligetet állomásra a robbantóalakulat katonái, ugyanakkor érkezett oda Dombóvár felől a pécsi üzletvezetőség vasutasaiból szervezett 107. számú üzemszázad szerelvénye is, irányításuk és szándékuk szerint útban Pécsre. A századparancsnok, *Gerlei József* Abaligetről még felhívta Pécset, s beszélt is valakivel a forgalmi irodából:

— Ott vannak már az oroszok?

— Még nincsenek, de kimegyek, körülnézek.

Aztán hamarosan jött is vissza a telefonhoz.

— *Az állomás végén jönnek!* — mondta, majd néhány perc múlva újra szólt: — *Itt vannak az ajtóban!* — ezzel félbeszakadt a beszélgetés.

A robbantóalakulat parancsnoka fiatal hadnagy volt. Gerlei, az üzemszázad parancsnoka — Somogyszob pléhgalléros állomásfőnöke, tartalékos főhadnagy — nagy hanggal szólt neki:

— *Te csak hagyd ezeket a hidakat békével, nekem ezekre még szükségem van. Nézd, ezzel a szerelvénnyel én még keresztül akarok menni rajtuk. Takarodj innen. Majd amikor én keresztülmegyek, elintézem!*

A robbantók elmentek. Gerlei pedig nem intézte el a hidakat, azok épen maradtak.

A Pécsre érkezett szovjet vasúti parancsnok elrendelte, hogy a magyar vasutasok a felrobbantott villányi híd helyébe sürgősen építsenek provizóriumot. Két hónap alatt elkészült a provizórium. Hasonlóképpen megépült az eszéki Dráva-híd is, melyen az első szovjet utánpótlási vonat megérkezett Pécsre.

A vontatásiak a harcok után legelőször a fűtőházban néztek körül. Két motorvezető, *Aranyosi Károly* és *Kassai Károly* együtt indultak megtudni, mi maradt munkahelyükön. Az állomásépület előtt egy BC motorkocsi állt: *Kassai motorkocsija.* Körüljárták a motorkocsit, majd indítani próbálták: a motor indult, üzemképes volt.

Kritikus pillanatok

Egyszerre csak egy szovjet tiszt jött a tolmácsával hozzájuk. Mikor megtudta, hogy a két vasutas motorvezető, rendelkezett: *a motorkocsit üzembe kell helyezni, mert a szovjet parancsnokságnak szüksége van rá.*

A két motorvezető, majd később még két váltótársuk hónapokig a szovjet vasúti parancsnokság szolgálatában utazott a motorkocsival. Szolgálatuk nem volt veszélytelen. Jártak 1944 karácsonyán a frontvonalban Székesfehérvár előtt, jártak Kiskorpádnál, ahol a pálya egyik oldalán a pályaőr lakásában a szovjet katonák, a pálya túlsó oldalán a szolgálati épületben a németek előőrsei figyelték egymást és a szemben lévő frontvonalat: *a tőlük alig tíz méterre levő ellenséget.*

Ezen a vontató járművön kívül még egy-két 375-ös, meg 22-es „Nyalóka" maradt a fűtőházban. Aztán valahonnan előkerült egy 326-os is. Később előszedték azt a kékre festett sínautóbuszt is, ami a háború előtt még Neugebauer üzletigazgató használatában közlekedett. Talán a „mozi"-nak nevezett gépkocsiszínben vészelte át a vihart. A nagyobb gépeket, a 324-es, 342-es mozdonyokat mind elvitték nyugatra.

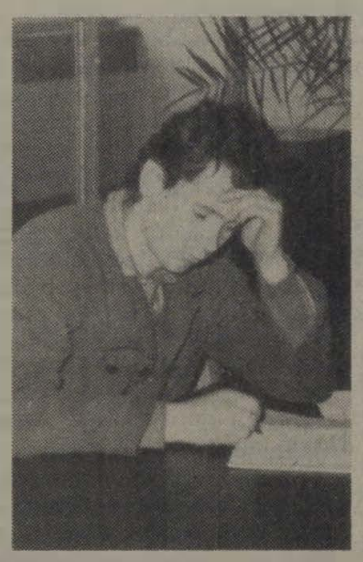
A vonalak állomásain és a fűtőházakban egyaránt minden vasutas legjobb tudása szerint dolgozott, s így a szovjet csapatok pécsi parancsnokságának segítségével már december 18-án elindulhattak az első személyvonatok Pécs—Bélamonostor, Pécs—Bátaszék között, majd hamarosan újabb vonalakon is felvehette a vasút a forgalmat. Az Új-Dunántúl c. pécsi napilap 1944. december 22-i száma így méltatta a vasutasság munkáját:

„A legnagyobb elismeréssel kell megemlékeznünk a vasutasok óriási teljesítményéről, mellyel lehetővé vált, hogy 19 napi megfeszített és fáradságot nem kímélő munka után sikerült ennyire jutnunk. Példát mutat a magyar vasutasság áldozathozatala és munkakészsége mindenki számára, és a nemzet jól felfogott érdeke követeli, hogy ezt a szép példát az élet minden vonatkozásában utánozzuk, és megfeszített erővel dolgozzunk az új Magyarország felépítésén."

Lovas Gyula

(Folytatjuk)

Fiatal szakmunkások versenye







A közelmúltban Ki minek mestere vetélkedősorozatot rendeztek az Északi Járműjavító Üzem dízel- és villamosjármű-szerelői részére. A versenyzők szakmai, munkavédelmi, politikai, valamint gyakorlati felkészültségükről adtak számot. Képeink a vizsga pillanatait örökítették meg.

(Tüttő Tibor felvételei)



Nyugállományba vonult vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alakalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Gulyás János vezérigazgató-helyettest, MÁV Vezérig., Soós Károly körz. üzemfőn., Bp. Nyugati KÜF. Szárnyasi Gyula oszt.vez.h., Miskolc Vasútig., dr. Varga Miklós hivatalvez.h., BVKH. A

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Gittinger Tibor oszt.vez.h., MÁV Vezérig., Járó Rudolf oszt.vez., Bp. MÁV Tervező Int. dr. Kis Zoltán főmunkatárs, MÁV vezérig., Kovács János oszt.vez., MÁV Közp. Szánvit. Hiv., Malik Károly lakatos, Bp. Balparti Bizt.ber. Fenntart. Főn., Padva József raktárnokot, Miskolc KÜF.A

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Becskereki László Diesel-mozd. szer., Debrecen KÜF., Bóné Sándor művez., Jászkisér Építőgépjav. Üzem, Farkas Béla féklakatost, Északi JJ. Üzem, Farkasfalvi János mozd.vez., Nagykanizsa KÜF., Fodor László tolatásvez., Miskolc KÜF., Molnár János áll.vez., Balassagyarmat KÜF., Németh Ferenc anyagvételezőt, Szombathely JJ. Üzem, Palkovits Imre műszerész csop.vez., Szombathely Bizt.ber. Fennt. Főn.,
A közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Antal Sándor kőművest, Miskolc Ép. és Hídfent. Főn., dr. Bagóczky Lajos oszt.vez. főorvost, Szolnok MÁV Kórház és Rendelőint., Berkes Sándor gazd. ig., Bp. Hidépít. Főn., Békési János tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF., Császár Bertlan ügyint., MÁV Vezérig., Dóra István lámpakez., Rákosrendező KÜF., Fazekas József elektrolakatost, Északi JJ. Üzem, Fejős László mozd.-lakatos csop.vez., Bp. Keleti KÜF., Hajdu Béla ügyint., Debrecen Vasútig., Jáhni János anyaggazdálk. csop.vez., Bp. Hidép. Főn., Kiss József munkavez., Kaposvár MÁV Épület és Hídfent. Főn., Kiss László váltókez., Kazincbarcika KÜF., Knób Lajos esztergályos csop.vez., Bp. Építési Géptelep Főn., Kotsis Pál ügyint., MÁV Vezérig., Kőszegi József pénztárvizsg., Miskolc Vasútig., Marosfalvi János raktárnokot, Szentes KÜF., Mihálics Márton hálózatszerelőt, Bp. Távközl. és Bizt.ber. Ép. Főn., Molnár József raktárnokot, Szolnok KÜF., Nagy Albertné személyzeti vez., Bp. MÁV Beruházási Ir., Nagy István mechanikai anyagvizsg., Bp. MÁV Gépészeti és Techn. Anyagvizsg. Üzem, Papp József raktári munkást, Bp. Északi Orsz. Osztószert. Főn., Pap Károly ügyint., MÁV Vezérig., Pongrácz Gyula vonalgond., Pápa Pft. Főn., Pulai László ügyint., Pécs Vasútig., Reviczki Jánosné kézbesítőt, Gyöngyös Kitérőgyártó Üzem, Sasvári Ferenc ügyint., Bp. Vasútig., Solymosi Lászlóné bérszámfejtőt, Szombathely JJ. Üzem, Somogyi Lajos keresk. áll.főn.h., Győr KÜF., Szalai Márton főpályamest., Kecskemét Pft. Főn., Szarka Gyula átrakómunkást, Záhony Üzemig., Szemesi Sándor géplakatos csop.vez., Szentes Ép. Főn., Szöllősi Lajos fagépmunkást, Debrecen JJ. Üzem, Tóth János főpályamestert, Bp. Angyalföldi Pft. Főn., Varga Imre művez., Szolnok Bizt.ber. Fent. Főn., Vörös Józsefné számvit.vez., Veszprém Pft. Főn.

Miniszteri Dicséretben

részesítette: Agócs Miklósné könyvelési vez., Szolnok JJ. Üzem, Bali Árpád munkaügyi csop.vez., Tapolca KÜF., Benczik László ügyint., Szeged Vasútig., Bélai Ferenc kocsivizsg., Komárom KÜF., Csiki Ferencné főpénztárost, Záhony Üzemig., Gál László gépkocsivez., Bp. Vill. Felsővez. Ép. Főn., Görbe Zoltán kersk. hiv., Nagykanizsa KÜF., Győn Ferenc ügyint., Budapesti Vasútig., Jánosi János Diesel-mozd.vez., Szombathely KÜF., Jávorszki György raktárkez. Bp. Távközl. és Bizt. ber. Ép. Főn., Katona Gyuláné ügyint., MÁV Vezérig., Katona Péter munkavez., Pécs Pft. Főn., Kocsis István szerelvénylakatost, Bp. Kelenföld KÜF., Kövi Barna lakatost, Miskolc Bizt.ber., Fent. Főn., Oláh Ambrus munkavez., Békéscsaba Pft. Főn., Oláh Lajosné belsős m.vez., Debrecen KÜF., Rácz Imre gépkiséről, Debrecen KÜF., Szabó Béla vonatkez. jegyvizsg., Hatvan KÜF., Szalai László mozd.vez., Szolnok KÜF., Józsa Lászlóné üdülő telepgondnokot, Bp. MÁV Tervező Int.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséretben

részesítette: Andó Tamás Diesel-járműszer., Békéscsaba KÜF., Angyal Ferenc raktárnokot, Bp. Ferencváros KÜF., Áros István kocsitisztítót, Záhony Üzemig., Barna József raktári munkást, Bp. Nyugati KÜF., Balogh István pályamunkást, Debrecen Pft. Főn., Bene József művez., Északi JJ. Üzem, Bertók József pályamunkást, Bp. Ép. Főn., Boda Józsefné anyagkiadót, Miskolc Osztószert. Főn., Bodnár József vonatvez., Szerencs KÜF., Bogyó Ferenc főáru-irányítót, MÁV Vezérig., Győri Gyula előmunkást, Debrecen Ép. Főn., Győrfi János térközőrt, Gyékényes Üzemfőn., Halmai Mátyás váltókez. Pécs KÜF., Hatrágyi Bertalan normatechn., Miskolc JJ. Üzem, Herbst Jánosné ügyint. MÁV Vezérig., Horeczki István szerszámlakatost, Nyíregyháza KÜF., Horváth Viktória anyaggazdálk., Füzesabony KÜF., Jónás Sándorné szem. pénzt., Debrecen KÜF., Kádár N. Antal kazánfűtőt, Szeged Oktatási Főn., Kállai János lakatost, Székesfehérvár JJ. Üzem, Király István ügyint., Szombathely Vasútig., Krizsai Józsefné gondnokot, Bp. Ép. Főn., Koós János pályamunkást, Zalaegerszeg Pft. Főn., Kozári Ágostonné telefonkez., Bp. Balpart. Bizt.ber. Fent. Főn., Korontos Mihály építésvez., Kaposvár Ép. és Hídfent. Főn., Ladványi József ügyint., Miskolc Vasútig., Szőke Imre öltözőőrt, Záhony Üzemig., Lőrinc László mozd.-vez., Komárom KÜF., Mészáros Istvánné utánfiz. pénzt., Bp. Keleti KÜF., Miskolci József áll.főn., Nyíregyháza KÜF., Nagy András főmunkatársat, MÁV Vezérig., Nagy Gábor hegesztőt, Dunakeszi JJ. Üzem, Nagy Ernő vágánygond., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn., Nagy Sándorné visszkeresőt, Békéscsaba KÜF., Rathmann Andrásné ápolónőt Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int., Rostás Mihály raktárvez., Szeged-rendező Ig. Osztószert. Főn., Springer Ferencné utókalkulátort, Bp. Szak- és Szerelőip. Főn., Szabó Lajos vonalkez., Pápa Pft. Főn., Temesi Anna ügyint., MÁV Vezérig., Szinku Miklós műsz. irányítót, Záhony Üzemig., Tatai Jenő ügyint., Pécs Vasútig., Tihanyi Jenő vonatvez. Szolnok KÜF., Tímár Pálné ügyint., Budapesti Vasútig., Tóth Imréné takarítónőt, Budapesti MÁV ÜGH., Vidosa István s.gépkez., Tapolca KÜF.

Megjegyezzük

Szolgálatban, ittasan?

A minap vasúti küldemény érkezett részemre Vecsésre. Az esti órákban tudtam csak érte menni, alig egy órával a személyzetváltás után. Az állomáson a forgalmista tájékoztatott: várnom kell, mert a málházó vízért ment a kútra. Fél óra múlva megjelent a málházó. Látszott a járásán, hogy nemcsak a kút vizét itta.

Megkérdeztem a szolgálattevőt:

— Gyakori az ilyen esemény?

— Sajnos előfordul. Kevés az ember. Nem tudunk mindenki mellé őrt állítani, aki nem engedné a szolgálatban levőket az állomás melletti bögrecsárdába. A málházó ügyében már intézkedtem. Felkeltettem az állomásfőnököt és jegyzőkönyveztük az esetet.

Amíg beszélgettünk, a málházó akadozó nyelvvel megjegyezte:

— Maguk nekem csak jelenthetnek. Tizenegy évig voltam kocsirendező, ott is megittam a magamét. Itt sem szabja nekem meg senki, hogy mennyit igyak!

A további vita értelmetlennek látszott. Pár perc múlva jött a fiatal állomásfőnöknő. Látta a szituációt és a málházótól azonnal átvette a szolgálatot.

Kétségtelen, hogy nem minden fegyelmezetlenkedőtől tudja a főnöke átvenni a szolgálatot. A hazaküldött ittas emberek miatt másoknak kell dolgozniuk, de ez nem adhat alapot az elnéző magatartásra. Az ittasság előbb-utóbb tragédiához vezethet!

Orosz Károly

Tűzoltási gyakorlat Székesfehérváron



A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség központjában a közelmúltban a szokottnál mozgalmasabb volt a reggel. A városi tűzoltó-parancsnokság ugyanis gyakorlatot szervezett a KÖFÉM vállalat területére. Mivel az üzemfőnökség és az állami tűzoltóság között már régen kialakult a kölcsönös segítségnyújtás, ez alkalommal is érvényesítették vállalásukat.

Reggel 7 óra 30 perckor *Rácz Aladár* üzemfőnök riasztotta a körzeti üzemfőnökség tűzoltóegységét. A tűzoltóvonat a riasztást követően hamar megjelent a kívánt helyen, miután 7 óra 45 perckor — normaidőn belül —, elhagyta az állomást és elindult a megnevezett kárhely irányába. A KÖFÉM területére érve a KÜF tűzoltóparancsnoka, *Kovács János* jelentkezett a tűzoltás vezetőjénél, s az eligazítás után gyorsan végrehajtották a kapott feladatokat. Végül 10 óra 15 perckor befejeződött a gyakorlat, s az értékelést követően az alegységek visszatértek készültségi helyükre.

Tunyogi Tibor

Minden héten klubnap

A járműjavító várja nyugdíjasait

Minden héten örömmel várom a nyugdíjasklub foglalkozási napját; *ekkor néhány órára megszűnik körülöttem a magány* — jól érzem magam a hatvan-hetven, velem egykorú nyugdíjas között. Sokat beszélgetünk, szívesen hallgatunk orvosi, történelmi témájú előadásokat, élvezetesek az útibeszámolók és filmvetítések.

Sok kiránduláson veszünk részt. *Legutóbb az Őrség dimbes-dombos tájaival ismerkedtünk.* Mi, a szombathelyi járműjavító nyugdíjasai ilyenkor nem csupán kirándulunk, hanem tanulunk is. Most megismertük *Pankasz* helytörténeti gyűjteményét és a szoknyás haranglábat. *Kováts Béla* tanár úr lelkesen mesélte el, hogyan sikerült a régi használati tárgyakat összegyűjteni.

További utunkon *Avas Kálmánné*, az Őrség „tudósa" kalauzolt. Megmutatta *a szalafői Pityerszert*, és elmesélte, hogyan éltek ott az emberek. A magyarszombatfai Kerámiagyárban üzemlátogatáson vettünk részt. A gyár vezetősége három szakmai vezetőt adott mellénk, így jobban megismerhettük a munkafolyamatokat. Örömmel láttuk, hogy a gyár termékei szépek, ízlésesek.

Kirándulásunk utolsó állomása *Velemér* volt, ahol megnéztük az Árpád-kori templomot. Avas Kálmánné itt mégegyszer összefoglalta a tudnivalókat, ezzel rögzítette ismereteinket. Köszönet illeti őt is, Kováts Béla tanár urat, a kerámiagyár vezetőit és mindazokat, akik gyönyörű utunkat tanulságossá is tették.

A szombathelyi járműjavító nyugdíjasai közül sokan talán nem is tudnak arról, hogy ilyen nagyszerű kirándulásokon vehetnének részt. Foglalkozásainkat hétfőnként tartjuk; szeretettel várjuk minden nyudíjas kortársunkat egy kis beszélgetésre, kellemes időtöltésre.

Soós József
nyugdíjas

Nyugdíjas-klubvezetők találkozója Szolnokon

Módszertani bemutatók a jubileum jegyében

Szolnokon, a vasutasok művelődési házában a vasutasszakszervezet a közelmúltban rendezte meg a nyugdíjasklub-vezetők II. országos módszertani találkozóját. A kétnapos rendezvénysorozat egyik programja a nyugdíjasok parlamentje volt, amelyen több mint száz kérdésre válaszoltak az illetékesek.

A délutáni módszertani bemutatók hazánk felszabadulásának 40. évfordulója megünnepléséhez, programtervekhez nyújtottak segítséget. A bemutató foglalkozások sorát a vendég Volán nyugdíjasklub-vezetője és *Kaposvári Gyula*, szolnoki nyugdíjas múzeumigazgató közös programja nyitotta meg. Ennek témája Szolnok közlekedésének felszabadulás utáni története volt.

Vajna Katalin zenetanár lemezajánlata arra volt példa, hogyan lehet komoly zenével és mozgalmi dalokkal színesíteni a klubfoglalkozásokat. Nagy sikert aratott a nyíregyházi színjátszó kör és a szolnoki Őszirózsa nyugdíjas színjátszó csoport műsora is.

A második napon *Magyar József*, Erika című filmjét tekinthették meg a találkozó résztvevői. A vetítés után beszélgethettek a rendezővel. A kétnapos programsorozat a közművelődési munkáról szóló előadással fejeződött be.

Ki minek mestere?

Vetélkedő Békéscsabán

A Közlekedési Minisztérium felhívására — a KISZ KB Ifjúsági Tanácsa, az ÁIB Titkársága, a vasutas- és a közlekedési szakszervezet egyetértésével *„Ki minek mestere?"* szakmai, politikai vetélkedőt hirdetett a vasútijármű-szerelő, dízelmozdony-szerelő, valamint villamosjármű-szerelő szakterületen dolgozó fiatalok részére.

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozói közül 36 fiatal szakmunkás mérte össze tudását az október 26-án megrendezett munkahelyi vetélkedőn. A kérdések, a megoldásra váró szóbeli és írásbeli feladatok, mind, mind a továbbképzést, a fejlődést, a műszaki ismeretekkel való lépéstartást szolgálta.

A zsüriben helyet foglaló vezetők, a KISZ és a szakszervezeti, valamint a felügyeleti szerv képviselőinek döntése alapján a villamosjármű-szerelő szakmában *Hajdú Imre*, a dízeljármű-szerelőiben *Tóth Zoltán*, a vasútijármű-szerelőiben *Mák István* szakmunkások vívták ki maguknak az első helyezést.

Zacharidesz Jánosné

Örömteli nap volt . . .

Köszönő levelet hozott a posta Csempeszkopácsról, Németh István nyugdíjas főellenőrtől. Azt írja:

„1980-ban rokkantosított nyugdíjas lettem. Előtte a szombathelyi Osztószertár-főnökségen dolgoztam, és tagja voltam a Kandó Kálmán szocialista brigádnak. Azóta magányosan élek, bal felemre részben béna vagyok.

Örömteli napom volt, amikor a Kandó Kálmán szocialista brigád tagjai meglátogattak. Újra ott éreztem magam régi munkahelyemen, ahogy az ismerős emberek között ültem. Örülök, hogy gondoltak rám, s ezt a négy boldog órát sosem felejtem el. Jó volna, ha sok-sok idős, munkában elfáradt nyugdíjasnak szereznének ilyen örömet a szocialista brigádok."

Bizalmiak klubja

A közelmúltban jól sikerült rendezvény színhelye volt a Landler járműjavító művelődési házának díszterme. Az üzem szakszervezeti bizalmiainak ezúttal *Révay Sándor*, a járműjavító üzemek szb-titkára volt a vendége. Nemcsak a bizalmiak voltak kíváncsiak az előadásra, többen ott voltak a járműjavító politikai-gazdasági vezetői közül, és nem kis létszámmal vettek részt munkások, műszaki értelmiségiek.

A nagy érdeklődéssel kísért, a késő délutáni órákban végetért rendezvény is bebizonyította a Bizalmiak Klubjának létjogosultságát, a bizalmiak tájékoztatásában betöltött fontos szerepét.

Tíz éve

Együtt a klubban

A nyíregyházi vasutasok művelődési házában már tíz éve működik a nyugdíjasok klubja. A művelődési ház vezetői a 113 klubtag részére gazdag szórakozási és művelődési lehetőséget teremtettek. Vetélkedők, irodalmi estek, üzemlátogatások, kirándulások tették emlékezetessé az elmúlt egy évtizedet.

1981-ben megalakították a nyugdíjasok színjátszó csoportját. Előadásaik népszerűek a vasutasok körében. Sok estén tapsoltak már szórakoztató produkcióiknak a nézők.

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire felveszünk, kiképezünk:

férfiakat—nőket, fiúkat—lányokat iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, orvosi alkalmasságuk szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, vonat fel- és átvevő, személy- és árupénztáros, távgépíró-kezelő, vonatfékező, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.

Középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:

mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezésfenntartó munkakörökbe.

Felveszünk továbbá:

villanyszerelőket, felsővezeték-szerelőket, bádogos- és tetőfedőket, festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

A kötelező munkaidő, minden beosztásban, havi 182 óra! Budapesti főnökségeinken saruzó, kocsirendező, váltókezelő stb. munkakörökben évenként 10 000—20 000 Ft-ig terjedő „kiemelt forgalmi jutalék"-ot is fizetünk. Kulcsfontosságú munkakörökben munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.

Változatos, érdekes munkakörök! Kedvező elhelyezkedési lehetőségek!

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a Központi Munkaerő Felvételi Irodán Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu). Telefon: 145-010.

BÉKÉSCSABÁN:

A munkásművelődés bázisai a szocialista brigádok

A szegedi területi művelődési bizottság a közelmúltban kihelyezett ülésén. Békéscsabán vizsgálta a körzeti üzemfőnökség és a pályafenntartási főnökség közművelődési helyzetét. a főnökségeken tevékenykedő üzemi művelődési bizottságok munkáját.

Mindkét főnökség vezetőjének beszámolójából kicsengett az a nagyfokú felelősség. amelylyel a közművelődés helyi feladatainak megvalósításán fáradoznak. *E munkában sok segítséget kaptak a szakszervezeti bizottságoktól.* A célok megvalósítása érdekében átfogó. mindenre kiterjedő közművelődési tervet dolgoztak ki. Elemző. értékelő munkájuk során egyes fontosabb kérdéseket külön is megvizsgáltak és a tapasztalatok alapján határozták meg a konkrét feladatokat. Hogyan sikerült ez? Erre a kérdésre kaptak feleletet a területi művelődési bizottság tagjai.

Hosszú volt az út

Az üzemfőnökség vezetői sokat tettek a dolgozók politikai ismereteinek gyarapításáért. elsősorban a párt. a szakszervezeti és a KISZ-oktatás keretében. A beiskolázásoknál. a különböző szemináriumok szervezésénél arra törekedtek. hogy ne legyen fehér folt. mindenki vegyen részt valamilyen alap-. vagy továbbképzésben. A politikai oktatások színvonalának emelése érdekében az oktatási központban lévő szemléltetőeszközöket *(film, rádió, magnó, stb.)* is felhasználták. Meghallgatták a KTE vasúti szakcsoportjának előadásait is. A politikai évfordulók alkalmából vetélkedőket. kiállításokat szerveztek. Ezekben a hetekben Békés megye és hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára készülve *vetélkedőket tartanak, találkozókat szerveznek a 40 évvel ezelőtt dolgozott vasutasokkal. Békéscsabán ma már elmondhatják, hogy a munkásművelődés bázisai a szocialista brigádok.* S amíg eddig eljutottak. hosszú utat tettek meg. Megváltoztatták a brigádok kulturális vállalásainak formális gyakorlatát. A vállalásokat összhangba hozták a brigádtagok érdeklődési körével. műveltségi szintjével. A brigádvezetőket tájékoztatják a kulturális vállalások lehetőségeiről. írásos ajánlásokat adnak részükre. A vasutasbrigádok ott vannak a megyei közművelődési versenyeken. eseményeken. Új kezdeményezésként. *a József Attila szocialista brigád felhívására 1980-ban megalakították a szocialista brigádklubot.* A vasutasnapi ünnepségek keretében pedig a forgalmi szolgálatnál tevékenykedő József Attila brigád *„Ki tud többet Magyarországról"* címmel évente vetélkedőt szervez.

Tanulók napja

Az üzemfőnökség közművelődési munkájába bevonják a fiatalokat is. Különféle ifjúsági vetélkedőket szerveznek. júliusban pedig a nyári üzemi gyakorlaton lévő szakközépiskolások részvételével megrendezik a *„tanulók napját"*. Ennek célja az. hogy a tanulók az iskola befejezése után ismerősként jöjjenek vissza a főnökségre.

Évente 3-4 alkalommal megrendezik az *„újfelvételesek napját"*. E napon a fiatalok tájékoztatást kapnak az üzemfőnökség munkájáról. a továbbtanulási lehetőségekről és választ kapnak kérdéseikre is.

A kisállomások dolgozóinak művelődését főként a lakóhelyen vagy a munkahelyen kell megoldani. Kapcsolatot teremtettek ezért *Lökösháza, Mezőtúr* és *Orosháza* települések közművelődési intézményeivel. az üzemi művelődési bizottság egy-egy tagja pedig patronálja az ott dolgozókat.

A munkahelyi vezetők támogatják a munka melletti tanulást. Kiemelten foglalkoznak az általános iskolát be nem fejezett dolgozók továbbtanulásával. E tevékenységük eredményeként eddig 54-en tettek sikeres vizsgát. s az elmúlt öt évben az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők arányát 15.3 százalékról 9.5-re csökkentették. Középiskolában 29-en, egyetemen. főiskolán 7-en tanulnak.

A művelődési munka része a kiképzőoktatás és a rendszeres szakmai oktatás is. Másfél éve heti egynapos gyakorlati képzést vezettek be. E helyi kezdeményezésnek az a lényege. hogy a forgalmi és kereskedelmi szakterületre felvett tanulók és kiképzés alatt álló dolgozók heti egy alkalommal honállomásukon gyakorlati oktatáson vesznek részt. Tapasztalataik szerint bevált ez a módszer. Most a csoportos. tanfolyami kiképzés szervezésével szeretnék elérni. hogy minél több dolgozó megszerezze az összes szakvizsgát.

A pályafenntartási főnökség 376 dolgozójának 80 százaléka bejáró. akik naponta 20—80 kilométert utaznak a lakóhely és a munkahely között. E tény egyúttal meghatározza a feladatokat is. A munkaidő utáni kulturális rendezvényekre. a szabadidős programokra nehezen lehet. illetve nem mindig lehet a bejárókat mozgósítani. Pedig a vasutas művelődési ház gazdag és változatos programjaira mindenkit szívesen látnak. Az író-olvasó találkozókon. a zenés irodalmi esteken azért ott találjuk a pft-seket is.

Nagy gond a továbbtanulás

Legnagyobb gond az oktatás. Sajnos jelenleg 107 dolgozónak. az összlétszám 28 százalékának hiányzik az általános iskolai végzettsége. Az okok a munkaerőhiány kényszerítő hatására vezethetők vissza. Ennek ellenére mégis eredményesnek mondható a főnökség gazdasági és társadalmi vezetőinek a továbbtanulásra irányuló erőfeszítése. *1980-ban a hiányzó általános iskolai végzettségűek aránya még 39,5 százalék volt, s négy évvel később ez az arány 11,5 százalékkal csökkent.*

Középfokú intézményekben évente 4-5 fiatal tanul. Elsősorban a műszaki jellegű szakközépiskolai továbbtanulást pártfogolják. Jónak tartják a szegedi oktatási főnökségen folyó vasútépítői és karbantartó szakmunkás tanfolyami képzést. Az elmúlt két évben tizenöten szereztek ilyen szakképzettséget.

A területi művelődési bizottság állásfoglalásában elismeréssel szólt a tapasztalatokról. Különösen az üzemfőnökség közművelődési munkáját emelte ki és úgy döntött. hogy a KÜF írásos beszámolóját valamennyi üzemi művelődési bizottságnak elküldi tapasztalatszerzés céljából.

Gellért József

Hol vannak a partnerek?

Ferencvárosban omladozó falak között is élénk a klubélet

A ferencvárosi vasutasok művelődési központját június 1. óta új igazgató, *Vajda Ferencné* irányítja. A fiatal igazgatónővel a művelődési központ programjairól. az eddigi sikerekről és gondokról beszélgettünk.

Sokféle program

— A művelődési ház elsősorban a vasutasok kulturális igényeinek kielégítésére hivatott, de természetesen programjain szívesen látja a kerület dolgozóit, fiataljait is — mondja az igazgatónő. — Talán az *ifjúsági klub* rendezvényei a leglátogatottabbak. A keddi napokon általában filmvetítéseken, előadásokon, irodalmi esteken vehetnek részt a fiatalok. Csütörtökön pedig a diszkótól hangos a ház. A lakótelepi fiatalok is ide járnak szórakozni.

— Milyen klubok vannak még a házban?

– *Nagyon népszerű a nyugdíjasklubunk.* A változatos, tartalmas rendezvényeket 100-110 nyugdíjas látogatja. Ezen kívül van még *fotó-, karate-, újító- és gyermekklub,* valamint a *szocialista brigádvezetők klubja.* A gyermekklub három éve működik sikerrel. Nyáron napközis tábort rendezünk a gyerekeknek. Reggel héttől délután ötig foglalkozunk velük. Étkezést is biztosítunk számukra. *A térítés összege mindössze húsz forint.* A táborban nyaranta 100-120 gyerek talál értelmes elfoglaltságot . . .

Társkeresők

— A tanulni vágyó vasutasok milyen oktatáson vehetnek részt?

— A legnépszerűbb a *középiskolai oktatás.* A Vörösmarty gimnáziumból járnak ide a tanárok. A hallgatók *két év alatt szerezhetnek érettségi bizonyítványt.* A munka mellett nem könnyű a négyéves tananyagot két év alatt elsajátítani. ezért a 110 hallgatóból általában csak 30-35-en jutnak el az érettségiig. Művelődési központunk fenntartása, működtetése sok pénzbe kerül. így mi is igyekszünk a bevételeket növelni. A színház- és klubtermet például *bérbe adjuk* különféle rendezvényekre. esküvőkre. Nálunk működik az úgynevezett „Napfény" *társkereső gmk* is. A közeljövőben szeretnénk a MÁV Tisztképzővel közösen *számítógépes tanfolyamot* is indítani.

— Milyen gondok nehezítik a közművelődési munkát?

— *Van egy harmincezer kötetes könyvtárunk.* Ott már tizenhat éve nem volt leltár. különben könyvtárosunk sincs. A szakszervezeti bizottsággal közösen szeretnénk mielőbb pótolni ezt a hiányosságot és a könyveket az olvasók rendelkezésére bocsátani. A művelődési központ épülete is felújításra szorul. *Omladoznak a falak. Az épületfenntartási főnökség — munkaerőhiány miatt — nem tudja befejezni a felújítást.* Technikai színvonalunk jellemzője. hogy a házban mindössze egy helyiségben van földelt konnektor. A színháztermet világítása tűzrendészeti szempontból kifogásolható. Elromlott a fűtőberendezés elzáró szelepe is. ezért *a hőfokot nem lehet szabályozni.*

Csak közös összefogással

— Hogyan lehetne orvosolni ezeket a gondokat?

— Szeretném. ha a jövőben szorosabb lenne a kapcsolat a szolgálati helyek. a munkásszállók és nem utolsósorban a körzeti üzemfőnökség vezetőivel. hiszen *csak közös összefogással lehet jobb eredményeket elérni.* Az emberek ízlésének formálása. a művelődés iránti igényük felkeltése nehéz. de szép feladat. Ehhez azonban partnerekre is szükség van. Segítőkész. a művelődés ügyét támogató munkahelyi vezetőkre.

Tóth Ibolya

Ádám Tamás

ŐSZ

Most a levegő
megfoghatatlan illatok
gyöngysora
talán a lányok kezén
izzó katicabogár
tüzijáték az arcokon
titkos harmónia simul
a csöndre

sárga esőkabátot
csörget a szél
varjak pörölnek
félve intenek búcsút
a megbicskázott
fatörzsek

Író-olvasó találkozó

Október 2-án a miskolci körzeti üzemfőnökség és a Vörösmarty Művelődési Ház író-olvasó találkozót szervezett. Vendégük *Vadász Ferenc,* SZOT- és József Attila-díjas író volt.

Vadász Ferenc 20 éves sem volt, amikor bekapcsolódott a munkásmozgalomba. Az üldözés évei alatt kapcsolatba került a forradalmi munkásmozgalom legismertebb képviselőivel éppúgy, mint az egyszerű — a meggyőződésükért a halál árnyékában is harcot folytató kommunisták százaival. Erre az élményre épülnek regényei.

A találkozó részvevői a *Megáll a szél,* a *Karolina 49 szeptember,* és a *Nyugtalanságok nyara* c. regénytrilógiájáról beszélgettek az íróval. Vadász Ferenc munkáiban nemcsak a nagy társadalmi változások mozgatórugóit láthatjuk. hanem a háttér kevésbé megvilágított pontjai is feltárulnak az olvasó előtt.

A magyar történelem iránt érdeklődő fiatalok az 1945 és 1956 közötti eseményekről tankönyvek ténymegállapító mondataiból értesülhetnek. ezért érthető. hogy nem alakul ki egy átfogó kép az események mozgatórugóiról, a folyamat egészéről. Ezért olyan népszerűek a 80-as években megjelent memoárirodalmi művek, visszaemlékezések.

„Ha kérdeznek bennünket, felelni kell" — mondja regénytrilógiájának főhőse, és Vadász Ferenc a találkozó résztvevőinek ugyanolyan becsületesen. felelősséggel felelt. mint regényében tette.

Szabóné Nagy Júlia

Kiváló Mintaszervezet

A budapesti vasútigazgatóság és a hozzátartozó intézmények (a Tisztképző. a számviteli főnökség) vöröskereszt-szervezete október 19-én véradóünnepséget rendezett abból az alkalomból. hogy 10 éve segítik életmentő vérrel *a Heim Pál Gyermek Kórházat.*

A megemlékezésen *Mikesné Kékesi Gizella,* a szervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Beszámolt a szervezet eredményeiről. s azt is elmondta. hogy évenként mintegy 100 liter vérrel járulnak hozzá a kis betegek gyógyulásához. A szervezet az idén kapta meg tizenötödször a *Kiváló Mintaszervezet* címet.

Az ünnepség végén tárgy- és pénzjutalomban részesítették a legjobban dolgozó vöröskereszt-aktivistákat és véradókat. A jutalmakat *Tongori Imre* vasútigazgató. valamint *Mikesné Kékesi Gizella* adta át.

S. R.

A KISZ volt a házigazda

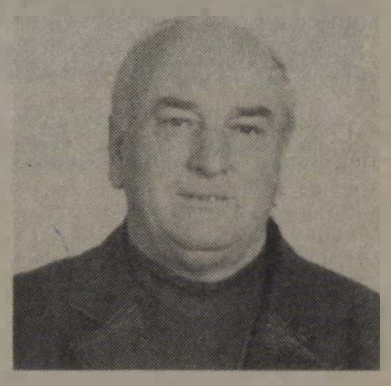
Névadó a Déli pályaudvaron

A Jobbparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség 25 éves történetében először vállalkozott a KISZ-szervezet névadó ünnepség megszervezésére. Elhatározásukkal a gazdasági és társadalmi szervek vezetői is egyetértettek. s végül a XII. kerületi Tanács házasságkötő termében hét gyermeket köszöntöttek. (A nyolcadik. *Palló Ágnes* és szülei. sajnos. a kicsi váratlan betegsége miatt távol maradtak.) A névadót a *Família iroda* példásan rendezte meg.

Az ünnepségen a KISZ-szervezet tagjai fénykép- és magnetofonfelvételeket készítettek. sőt. filmen is megörökítették az eseményt. A hivatalos ünnepség után a Déli pályaudvar nagy oktatótermében a gyermekek szülei. rokonai. a névadók együtt fogyasztották el a KISZ-tagok által felszolgált ételt és italt. *Mosonyi Józsefné* szolgálati főnök rövid beszédben köszöntötte az ünnepelteket: *Sintár István* szb-titkár és *Héjja István* KISZ-titkár pedig ajándékokat adtak át nekik.

Volt szolgálati helyén

Fiatalokat oktat a nyugdíjas állomásfőnök



Marton Józsefre, Veszprém állomás közelmúltban nyugdíjba vonult főnökére továbbra is számít a vasút. Az üzemfőnökség vezetőjétől hallottam, hogy megkezdik az általános iskolából kimaradt fiatalok toborzását a MÁV-hoz. Kisebb feladatok megbízása mellett oktatják, nevelik őket, és amire nagykorúak lesznek, megszerzik a szakvizsgákat. Bíznak abban is, hogy közben megszeretik a vasutat. Az ilyen fiatalok egyik oktatója lesz a már nyugdíjas állomásfőnök. Nehezen is találtak volna nála alkalmasabb embert erre a posztra.

Az egykori vöröskatona fia 1945-ben választás elé került. Nem politikailag, hiszen a felszabadulás után azonnal belépett a Magyar Kommunista Pártba. Dolgozni vagy továbbtanulni? — ez volt a nagy kérdés.

— Nem sokat tudtam akkor még a vasútról — meséli Marton József. — Tapolcán éltem, és a helyi csapatban fociztam. Nagyon tetszett az ott focizó vasutasok összetartása. Ők javasolták. hogy érdemesebb az agráregyetem helyett a MÁV-hoz közelíteni . . .

— Egyszerű volt? — kérdezem.

— Azt nem mondhatnám. Először is le kellett tagadnom az érettségit, mert a háború után nem tisztviselőkre volt szükség. Így a saját bemondás után elfogadott négy elemivel felvettek Tapolcán a MÁV-hoz.

— Hogyan alakult a sorsa?

— Előbb a pályafenntartási szakaszra kerültem pályamunkásnak. majd 1948-ban sikerült bejutnom a forgalomhoz. Rövid idő alatt letettem a szakvizsgákat, majd vonatvezető lettem . . .

Marton Józsefnek 1949-ben már nem kellett letagadnia a középiskolai végzettségét. *Tiszti iskolára került.* Erről az évfolyamról kerültek ki a szocialista vasút első káderei.

— Utána visszakerült Tapolcára? — faggatom tovább.

— Nem egészen. Badacsonytomajba helyeztek forgalmi szolgálattevőnek. Később elvégeztem az oktatótiszti tanfolyamot, és 1951-ben, az akkori *Veszprém-külsőre* kerültem oktatótisztnek. A vasút a városban akkor is létszámhiánnyal küzdött, így időnként beugrottam forgalmi szolgálattevőnek . . .

Képességeit, szorgalmát felismerve, az akkor alakuló *forgalombiztonságot ellenőrző osztályra* helyezték. 1957 elején menetirányító lett Veszprémben.

— Nagyon szerettem ezt a munkakört — vallja — csak éjszakázni ne kellett volna . . .

Utána 22 évig vezénylőtiszt volt. Akadt olyan időszak, hogy 300 embert irányított. Tevékenységét nagyban segítette. hogy sok helyen és sok mindennel foglalkozott. *Összefüggéseiben látta a vezénylés mechanizmusát.*

Marton József 1978-tól nyugdíjazásáig Veszprém állomásfőnöke volt. Politikai indíttatása végigkísérte életét. Már Badacsonytomajban az üzemi szakszervezeti bizottság titkárává választották. Veszprémben 1965 és 70 között a *szakszervezeti bizottság elnöke* volt. majd tíz éven keresztül, 1980-ig *a forgalmi MSZMP-alapszervezet titkáraként végzett társadalmi munkát.* Az utóbbi években a szakszervezet propagandistája volt.

Munkájának és politikai elkötelezettségének elismeréseként megkapta a *Felszabadulási emlékérmet* és a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát. Két alkalommal részesítették az *Érdemes Vasutas* és egy alkalommal a *Kiváló Vasutas* kitüntetésben. Nyugdíjazása előtt a *Kiváló Munkáért* miniszteri kitüntetést vehette át.

— A történetnek van egy csattanója — mosolyog Marton József. — Az, hogy a fiam valóra váltotta egykori elképzelésemet: kertészmérnök lett. Elvégezte a keszthelyi egyetemet, de *követett a vasútra.* Négy éve ő a badacsonytördemici *MÁV-kertészet* vezetője . . .

Jakab István

Harminc éve az élvonalban

Bemutatjuk a BVSC mű- és toronyugró-szakosztályát

A BVSC műugrószakosztályának legjobbjai az idén másodszor vettek részt a svédországi Lundban rendezett rangos *Speedo Kupa* versenyen. Az egyesület színeit tizenegy élvonalbeli mű- és toronyugró képviselte. A vasutasok az 1983-ban elnyert vándordíjat ezúttal is megvédték, noha erősebb mezőnnyel álltak szembe.

Egyéniben kimagasló teljesítményt ért el Benyák András toronyugró. Gerlach Ágnes műugró. Székffy Nóra „B" kategóriás ifi versenyző. Utóbbi toronyugrásban legyőzte az egész mezőnyt. A versenyzők egyéni eredményeiből állt össze a csapatverseny győzelme is. Kelemen Ildikó sérülése miatt nem vett részt a versenyen.

— Az utóbbi időben keveset hallhatunk a műugrókról. Kik azok, akik ilyen rangos nemzetközi versenyen is kiemelkedő eredményeket érnek el? — kérdeztem *Gerlach István* vezetőedzőtől.

— *A BVSC műugrói adják a magyar válogatott kilencven százalékát.* Versenyzőink itthon és külföldön egyaránt a magyar színek képviseletében vettek részt a különböző versenyeken. A felnőtt és ifi versenyzők szereplése mögött hosszú távú és módszeres felkészülés áll.

— Hol, milyen versenyeken szerepeltek?

— *Kelemen Ildikó köztudottan az európai élvonalba tartozik. Számottevő minden szereplése. Moszkvában március 20-án az ötödik lett.*

— Csak Kelemen Ildikó képviseli a nemzetközi versenyen a klubot?

— Ildikó valóban tehetséges „A" kategóriás versenyző, aki Bolzanóban (Olaszország), az elmúlt három évben megnyerte az összetett versenyeket. Ezt korábban csak olimpiai bajnokok voltak képesek megtenni.

— Milyen versenyeken vesznek részt a BVSC többi műugrói?

— A felnőtt és ifjúsági versenyeken kívül az IBV (Ifjúsági Barátsági Verseny) az, amely a Magyar Úszó Szövetség értékmérőjévé vált a nemzetközi eredményességnél. Az IBV-n elért 1983. és 1984. évi eredmények alapján vesznek részt ez év decemberében Kubában egy versenyen.

— Miként álltak össze az első helyet jelentő pontértékek?

— A hazai mezőnyben csupán az OSC a potenciális ellenfél. Figyelmet keltő az is, hogy a hazai bajnokságban a klub által szerzett összpontszámnak egyharmadát a műugró szakosztály gyűjtötte.



Edzés előtt a szakosztály mű- és toronyugrói

A férfiaknál *Benyák András* jutott közel az európai mezőnyhöz. Technikás, stílusos ugrásai esztétikailag is szépek. *Somogyi Sándor* pedig az egyesület reménységei közé tartozik. A nőknél *Kelemen Ildikó* mellett az ifjú generáció legjobbjai: *Haász Katalin, Gerlach Ágnes, Nagy Ibolya, Cserba Brigitta* és *Székffy Nóra.* Természetesen a közös szereplés mindig csapatmunkát takar. *Gergelyné Zságot Irén, Szauer László* edzők Gerlach István nélkülözhetetlen munkatársai. Ők készítik fel a 11 élvonalbeli versenyzőt a nemzetközi szereplésekre. A szakosztály elnöke *dr. D. Szabó Sándor,* vezetője *Szabó Miklós.* Személyükben is hozzáértő szakemberek irányítják a munkát a műugrónál.

Az IBV-n, az Ifjúsági Európa-bajnokságon Gerlach Ágnes 16 évesen, Pálmai Zsuzsanna 15 évesen ért el megtisztelő helyezést.

A szakosztályban évek óta azon fáradoznak, hogy a válogatottak jó eredményeket érjenek el a nemzetközi versenyeken s mielőbb felzárkózzanak az európai élmezőnybe tartozó szovjet és NDK-beli versenyzők mögé. Az edzéseket is ennek a célnak rendelik alá. Keményen dolgoznak, minden versenyre lelkiismeretesen készülnek. Edzők és versenyzők egyaránt bíznak benne, hogy a szorgalmas munka megérleli gyümölcsét.

A BVSC műugrói és toronyugrói mögött tartalmas múlt és ígéretes jövő áll.

Szöveg: **Szabó Béla**
Fotó: **Laczkó Ildikó**



Benyák András ugrásra készül

MHSZ-klubok lövészversenye

A debreceni MÁV üzemi pártbizottság irányítása alá tartozó MHSZ honvédelmi klubok idei November 7. Kupa lövészversenyét november 9-én rendezték a DMVSC pálya lőterén. A versenyen a vasútigazgatóság, a debreceni körzeti üzemfőnökség és az építési főnökség honvédelmi klubjai, valamint a katonai szállítási igazgatóság csapatai vettek részt.

A kupát a kispuskalövészeten a vasútigazgatóság honvédelmi klubja lövészszakosztályának csapata nyerte. A egyéni győzelmet *Orsovszky László*, a vasútigazgatóság honvédelmi klubjának versenyzője szerezte meg.

*

Az MHSZ lövészklubok részére a miskolci körzeti üzemfőnökségen is rendeztek vándorkupa lövészversenyt november 7-e tiszteletére. A Csokonai úti lőtéren tartott verseny győztese a vontatási üzemegység csapata lett.

— **November 7-ét ünnepelték.** A miskolci körzeti üzemfőnökségen november 5-én ünnepséget rendeztek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 67. évfordulója tiszteletére. Bodolai Istvánnak, az üzemfőnökség párttitkárának beszéde után Gávai Pál üzemfőnök kitüntetéseket és pénzjutalmat adott át a munkában élenjáró dolgozóknak.

Vasútegészségügyi dolgozók sportvetélkedője Kenesén

A Vasutasok Szakszervezete Vasútegészségügyi Szakszervezeti Bizottságának sportbizottsága és a MÁV Kórház Bp. MHSZ szervezete és természetjáró szakosztálya, a közelmúltban rendezte meg a III. Országos Természetbarát találkozót és Összetett Honvédelmi Versenyét.

Az idén a balatonkenesei oktatási központ adott othont ennek a népszerű találkozónak.

Csapatban: 1. Bp. TEK és a MÁV Kórház vegyes csapata, 2. Bp. TEK., 3. MÁV Kórház.

Egyéniben: 1. Dornich József (MÁV Kórház Bp.,) 2. Kovács Károly (MÁV Kórház Bp.,) 3. Bacsa Ervin (Bp. TEK.)

Vasutas birkózóbajnokság

Csapatban a Szegedi VSE nyerte a pontversenyt

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály megbízásából a Dombóvári Vasutas Munkás Sport Egyesület november 17—18-án a városi sportcsarnokban rendezte meg az országos felnőtt és ifjúsági vasutasbajnokságot, amely egyben a dr. Palotás József emlékverseny is volt. A két kategóriában 97 versenyző mérlegelt. Ebből a felnőttek mezőnyét 7 egyesület 47 sportolója képviselte.

Eredmények (felnőttek) 48 kg (2 induló): 1. Horváth (Haladás VSE), 2. Dóczy (SZVSE). 52 kg (4): Tóth (DMVSC), 2. Fodor (SZVSE). 3. Romhányi (BVSC). 57 kg. (5): 1. Kiss (SZVSE), 2. Jelenfy (SZVSE), 3. Schuk (BVSC). 62 kg (6):1. Bárkányi (SZVSE), 2. Vári (DMVSC), 3. Pócsai (SZVSE). 68 kg. (8): 1. Miklós (SZVSE), 2. Vásárhelyi (BVSC), 3. Ladányi (Nagykanizsai MÁV MTE). 74 kg (4): 1. Péter (SZVSE), 2. Ambrus (SZVSE). 3. Császár (Haladás VSE). 82 kg (5): 1. Erdélyi (BVSC), 2. Sipos (SZVSE). 3. Sarkadi (DMVSC). 90 kg (4): 1. Ivanics (BVSC). 2. Pradalics (Haladás VSE), 3. Tóth (BVSC). 100 kg (5): 1. Illés (BVSC), 2. Bodó (SZVSE). 3. Herczeg (Haladás VSE). +100 kg (4): 1. Farkas (BVSC). 2. Horváth (BVSC). 3. Széll (SZVSE).

Csapatban: 1. SZVSE 75. 2. BVSC 67, 3. Haladás VSE 24 ponttal.

A kétnapos versenyt megtekintette *Tóth István* világbajnok és elismeréssel szólt a rendezésről, néhány versenyző látványos összecsapásáról.

HÍREK

— **Előadás.** A miskolci körzeti üzemfőnökségen októberben négy részből álló előadássorozatot indítottak a szocialista brigádvezetők részére. Az első előadást Szalay István, az SZMT osztályvezetője tartotta „A szakszervezetek és a szocialista brigádok kapcsolata" címmel.

— **Önkéntes határőrcsoport.** A rákosrendezői körzeti üzemfőnökségen november 14-én önkéntes határőrcsoport alakult. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségen, az illetékes határőr parancsnokokon kívül megjelentek az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői is. A határőrcsoport vezetője Szalai László szb-titkár lett.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A kecskeméti vasutasok nyugdíjascsoportja a közelmúltban taggyűlést tartott, amelyen Kassai Kálmán, a csoport elnöke számolt be az eddig végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy az idén 20 özvegy kapott tízezer, 17 nyolcvan éven felüli nyugdíjas 11 500, és 22 nyugdíjas 11 ezer forint segélyt.

— **Kiállítás a pályaudvaron.** A Miskolc-Tiszai pályaudvar olvasó-váro termében kamarakiállításokat rendeztek Vasutas amatőr fórum címmel. A vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza Ficzere László Képzőművészeti Körének tagjai mutatkoznak itt be alkotásaikkal.

— **Pályaválasztási napok.** A MÁV központi munkaerő-felvételi iroda székesfehérvári kirendeltsége október 1. és 18. között pályaválasztási kiállítást és tanácsadást rendezett a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. Az általános iskolások filmek, fényképek és vasúti szakemberek segítségével ismerkedhettek meg a vasúti munkakörökkel és szakmákkal.

— **Munkásőrök a gyerekekért.** A hatvani munkásőregység vasutas szakasza az 5-ös számú Általános Iskola udvarán tizenhárom fát ültetett el, a város felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából. A facsemetéket a MÁV-kertészettől kapták. Az egység már több éve patronálja a Radnóti Miklós úttörőcsapatot, és sok társadalmi munkát végeztek az iskolában.

— **Veteránklub.** A miskolci Vörösmarty Művelődési Házban tavaly alakult meg a veterán vasutasok klubja. Tagjai egy év alatt eredményes munkát végeztek, helytörténeti kiállításokon gyarapították ismereteiket, több vidéki múzeumban is jártak. Az év végén a klub jövő évi programját dolgozzák ki.

— **Találkozó.** A szentesi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban találkozót rendezett a nyugdíjasok részére. Az ünnepségen 250-en jelentek meg. Gulyás Ferencnek, a szegedi területi szakszervezeti bizottság munkatársának üdvözlő szavai után vendégül látták a nyugdíjasokat.

— **Szabás-varrás tanfolyam.** A székesfehérvári vasutasok művelődési házában novemberben szabás-varrás tanfolyamot indítottak haladó fokon. A tíz foglalkozásból álló kurzus csütörtökönként fél öttől este hét óráig tart. A résztvevők a nadrág és blézer szabását, varrását tanulják meg.

Halálozás

Hosszan tartó, súlyos betegség után november 13-án 53 éves korában elhunyt Weisz Ede, Tatabánya-Alsó volt állomásfőnöke. Weisz Ede 1931-ben született Marcaltőn. A Pápán megszerzett középiskolai érettségi után Oroszlány állomásra került forgalmi gyakornoknak. A szakvizsgák megszerzése után Környén, majd Tatabánya-Alsón dolgozott forgalmi szolgálattevői beosztásban. 1958-tól több mint tíz évig ellátta az állomás párttitkári teendőit is. 1979-ben nevezték ki helyettes főnöknek, később állomásfőnök lett.

Temetése november 22-én volt a Tatabányai köztemetőben.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondunk köszönetet mindazoknak, akik szeretett férjem, édesapám, Házi Imre temetésén részt vettek, és fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek. Érdemeit, 34 évi vasúti szolgálatát a celldömölki üzemfőnökség képviselője méltatta búcsúbeszédében. A megemlékezésért köszönetét fejezi ki a gyászoló család.

Özv. Házi Imréné
Házi László

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Hátráltatja a termelékenyebb munkát. (Folytatása a 42 függőlegesben). 13. Hold 14. Szóösszetételekben nagy, óriás, hosszú 15. Régebben a levél végéhez írták. 16. Tréfás ötlet, bemondás (angol). 17. Szökkenő. 19. Kiváló katona. 20. Római 4. 21. Egy mozdony „neve". 22. Hangtalan vidítás. 23. Kimondott betű. 24. Fedd. 25. Görög kilenc. 27. Személyes névmás. 29. Igazán por? 31. Angyalrang 32. Vissza: vastag bot 34. Férfinév 36. Zenedrámák 38. Most. 39. Mezőgazdasági eszköz. 40. A máj váladéka 41. . . gon, az USA egyik állama 42. Bibliai város. 45. Bútorhuzatanyag. 47. . . matikus, kérdező módszerű tanítás. 48. Nyílás a falon. 50. edovo, régi gyermekintézmény. 51. Voltamper. 52. Lakodalom. 54. Személyem. 55. Kicsinyítő képző. 57. A tea hatóanyaga. 59. Kedvenc kutyus. 61. Európai nép. 62. Energia 64. Piszkálja, nem hagyja békén. 66. Becézett női név. 67. Lennék, hangtalanul. 69. Ritka női név. 70. Ábra.

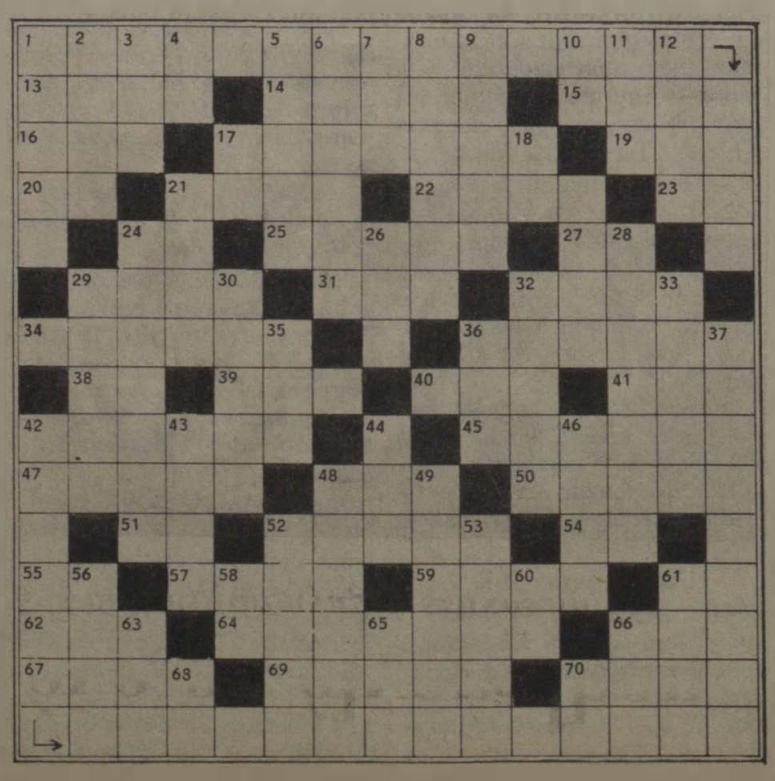
Függőleges: 1. Afrikai város 2. Francia gyarmati gyalogos katona. 3. Anglia fele. 4. A nátrium vegyjele. 5. Barátocskám (latin). 6. Kalászos növény. 7. Mikben van. 8. Visszakeveré. 9. Csúnya. 10. Emlék szélén. 11. Lóbetegség. 12. Ős. 17. Igásállat. 18. Szám. 21. Koncentrációs tábor volt Jugoszláviában. 24. Orosz uralkodó család volt. 26. Numero. 28. Növényi festékanyag. 29. Ázsiai hegység. 30. Kezdettől fogva. 32. Zenedráma. 33. Nem hasznos, sot. 35. Keverve kel. 36. Pók betűi. 37. Pintyféle éneklő madár. 43. Vizet ad. 44. Veszprém megyei község. 46. Visszafelé: az emberiség vágya. 48. Burma fővárosa. 49. Bunda. 52. . . . Carolus (1707—1778) svéd természettudós. 53. Végén betűcserével passzol hozzá. 56. Férfinév. 58. Német tojás. 60. Mint az olaj. 61. Ipari tanuló régen. 63. Ma-

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Tóth Endréné, Szeged, Zsitva sor 3/b., Csóka József, Sopron, Ibolya u. 3., Kováts Judit, Veszprém Vasútállomás 82. sz. Utaselátó, Kiss Károly, Szerencs, Kandó Kálmán u. 1., Forgács Imre, Debrecen, Vasutas u. 15.

Beküldendő: Vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 42.

Beküldési határidő: 1984. december 14. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Üzletpolitikai kedvezmények. Szállítótartályos forgalom



LAKÁSCSERE

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

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

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

Elcserélnék kisvárdai két és fél szobás, 64 négyzetméteres, komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakást budapesti kétszobásra. Kétszáz négyszögöl víkendtelket is adhatok. Érdeklődni lehet egész nap a 423-892 telefonszámon.

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

Elcserélném Budapest Keleti pályaudvarnál levő VIII. házban földszinti, 96 négyzetméteres kétszobás, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti 1—3 szobás személyi tulajdonú vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon 11 és 13 óra között a 340-495 számon. Levélcím: Vas Nándorné, 1081 Budapest, Rákóczi út 73. II. 2/a

Elcserélném Budapest XI. ker. Kelenföldi u. 20—28. I. emeleti, kétszobás, összkomfortos, utcai, gázfűtéses, 54 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841 telefonszámon.

Elcserélnék Budapest XV., Rákos út 102. X. 63. alatt levő 1 plusz két fél szobás, összkomfortos MÁV-bérlakást egy garzon és egy 1,5 szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi lakás is lehet. Minden megoldás érdekel. Szabó Béláné.

Elcserélném két szoba plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat két- vagy háromszobás tanácsi bérlakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Telefon: 133-155, este 18 óra után.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 84—5844. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. DECEMBER 13.

NOVEMBER 29-én

Ülést tartott az elnökség

November 29-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a testület meghallgatta a pécsi területi szakszervezeti bizottság termelést, gazdálkodást segítő tevékenységének tapasztalatairól szóló beszámolót. A pécsi tszb tevékenységét — a vitában elhangzott véleményeket is figyelembe véve — jónak értékelte.

Utána megvitatta és elfogadta az elnökség az információs és tájékoztató munka továbbfejlesztésére hozott SZOT-határozat végrehajtásának tapasztalatairól készült jelentést. Kiemelte az információs hálózat eddig végzett eredményes munkáját. A jelentés készítőit, és az információval foglalkozó aktivistákat — lelkiismeretes tevékenységükért — dicséretben részesítette.

Ezután a testület elfogadta a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat idei első három negyedévének üzemi baleseteiről, időszerű munkavédelmi feladatairól készült tájékoztatót, valamint háromnegyed évi tervteljesítésüket.

Az első két napirendi pont témájáról lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.

AHOGY KÖZELEG AZ ÉV VÉGE

Növekszik az exportforgalom

A vasút 11 millió 28 ezer tonna árut és 20 millió utast szállított novemberben

Novemberben 11 millió 28 ezer tonna árut szállított a vasút. Ez az elmúlt évinél 0,4, a tervezettnél pedig 0,5 százalékkal volt nagyobb.

Az év vége közeledtével jelentősen megnövekedett az exportforgalom. Jóllehet a vasút mindent megtesz annak érdekében, hogy a vállalatok exportszállításaikat évközben lehetőleg egyenletesen ütemezzék, visszatérő gond, hogy kötelezettségeiknek az év utolsó két hónapjában akarnak eleget tenni. *A szomszédos vasutak akadozó fogadási készsége miatt a MÁV-nak több esetben korlátozást, illetve kontingentálást kell alkalmaznia,* ami viszont az exportáló vállalatokat súlyosan érinti. Az exportforgalomban elszállított áruk mennyisége *1 millió 140 ezer tonna volt,* amely a bázisnál 30, a tervezettnél pedig 17,5 százalékkal volt magasabb.

Az importforgalom 106,4, illetve 99,5 százalékosan alakult. Ugyanakkor tovább csökkent a tranzit forgalom. A teljesítés mértéke 94,2, illetve 97,3 százalékos volt.

A belföldi áruforgalomban elszállított áruk mennyisége sem a bázis, sem a tervezett szintet nem érte el. Alacsony volt a kiemelt árunemek (szén, kő, kavics, műtrágya) vasúti szállítása.

Csupán cementgyártmányokból és cukorrépából szállított többet a vasút, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

Az árutonna kilométerben kifejezett áruszállítási teljesítmény 99,9, illetve 98,9 százalékos volt. Az áruszállítás minőségi mutatói részben kedvezően, másrészt viszont kedvezőtlenül alakultak.

A teherkocsik statikus terhelése a bázishoz viszonyítva 100,3 százalékosan, a tervhez képest pedig 106,1 százalékosan alakult. Jelentősen csökkent a géprevárások, valamint a gépácsorgások eseteinek a száma.

Az elegymozgás viszont jelentősen lelassult. *A kocsi-fordulóidő 5,6 százalékkal haladta meg a tervezett értéket.* Sok volt a MÁV hálózatán feloszlott vonatok mennyisége. A kilépő vonatok közül a jugoszláv, illetve az SZD kilépők kerültek átvételi nehézségek miatt feloszlatásra.

Kedvező volt a tehervonati mozdonyok napi futásteljesítményben kifejezett kihasználása. A villamosmozdonyok esetében 1,2, illetve 4,1 százalékkal, a kisteljesítményű dízelmozdonyoknál 1,5, valamint 0,6 százalékkal, míg a nagy teljesítményű dízelmozdonyok esetében 0,4 és 3,6 százalékkal volt magasabb a napi futásteljesítmény.

A vasút az év I—XI. hónapjában *110 millió 649 ezer tonna árut szállított.* Ez a bázishoz és a tervhez viszonyítva egyaránt közel 3 milliós lemaradást jelent. Az árutonna kilométerben kifejezett teljesítménynél valamivel kedvezőbb a helyzet. Itt a lemaradás mértéke 1,2, illetve 1,8 százalék.

Előzetes adatok szerint *novemberben 20 millió utast szállított a vasút.* Ezzel a teljesítménnyel a bázishoz és a tervhez viszonyítva egyaránt 100,9 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 100,5, illetve 111,1 százalékosan alakul.

Az újítási verseny első félévi eredményei

A MÁV Vezérigazgatóság — mint arról lapunkban is írtunk már — az újítómozgalom továbbfejlesztése érdekében a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben, a VI. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósulásához a vasútigazgatóságok részére 1981. január 1-től 1985. december 31-ig *újítási versenyt hirdetett.* Az 1984. első félévi újítási eredmények alapján a helyzetési sorrend a következő:

1. a szombathelyi, 2. a miskolci, 3. a pécsi, 4. a szegedi, 5. a debreceni, 6. a budapesti vasútigazgatóság.

A verseny első helyezettje 30 000 Ft, a második 25 000 Ft, a harmadik pedig 20 000 Ft jutalomban részesült.

December 1-től

Villamos vontatással Budapesttől Dombóvárig

Dombóvárra december 1-én Budapestről befutott az első, villamos mozdonnyal vontatott, menetrend szerint közlekedő személyvonat. Az állomáson több száz érdeklődő és a vasutas fúvószenekar várta a szerelvényt. Az ünnepélyes átadáson résztvett dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes, Tolnai Ildikó, a Vasutasok Szakszervezete titkára, megjelentek a megye és a város gazdasági, társadalmi vezetői, a Világbank képviselői.

A Himnusz elhangzása után *Csárádi János* szakosztályvezető jelentette a beruházási szakasz elkészültét és a miniszterhelyettes megadta az engedélyt az üzemeltetésre. Ezt követően *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet. Bevezetőjében utalt arra, hogy a villamosítás Dombóvár város felszabadulásának 40. évfordulójára készült el a *Sárbogárd-Dombóvár* közötti szakaszon, 80 km hosszban. A szállítási feladatok színvonalasabb ellátását elősegíti a villamos vontatás, amely a legkisebb energiafelhasználást és a legkedvezőbb élőmunkát igényli. E vontatási nem bevezetése egybeesik a népgazdasági energetikapolitika hosszútávú irányelveivel, mert az új technológia a gázolaj felhasználását csökkenti.

— Vállalati gazdálkodásunk és a népgazdasági célok egybeesésének állami elismerését jelzi, hogy a vonalszakasz villamosenergia-ellátó berendezéseinek megépítéséhez *a Magyar Nemzeti Bank hitelt biztosított.* Ennek birtokában lehetett gyorsítani a munkákat és lehetővé válhatott Dombóvár és a főváros közötti vasúti kapcsolat színvonalának jelentős mértékű javítása, mind a személy-, mind az áruszállítást illetően. Jelentős lépés az üzembehelyezés a Budapest—Pécs közötti fővonal teljes villamosítása szempontjából, hogy egyik legfontosabb dunántúli fővonalunk korszerűsítését ebben az ötéves tervben befejezhetjük.

A villamos vontatás megindításával a magyar vasút egyik fontos pontja, Dombóvár, szerves része lett a villamos vonalhálózatnak. Örömteljes esemény ez annál is inkább, mert a városnak nagy vasutas múltja van. Már a II. világháborút megelőzően *Dombóvárnak nemcsak Tolna megye, hanem a Dél-Dunántúli közlekedési forgalmában nélkülözhetetlen szerepe volt.* Az első személyvonat 1872-ben indult el innen Zákányba és ezzel a megye bekapcsolódott a kialakulóban levő vasúti közlekedésbe, segítve ezzel a település fejlődését.

(Folytatás a 3. oldalon)



Csárádi János szakosztályvezető jelentést tesz a villamosítás befejezéséről. Mellette dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes

(Ifj. Mészáros András felvétele)

ÚJ KEZDEMÉNYEZÉSEK A MUNKAMOZGALOMBAN

A gazdaságirányítás és a munkamozgalmak kapcsolatáról tartottak november 29-én sajtótájékoztatót az Építők Szakszervezetének székházában. A tájékoztatón dr. Bukta László, a SZOT titkára vázolta a munkamozgalmak fejlődését, jelenlegi helyzetét. Elmondotta többek között, hogy a múlt év őszén kibontakozott felszabadulási munkaverseny a XIII. pártkongresszus összehívásáról hozott döntést követően folyamatosan alakult át kongresszusi és felszabadulási versennyé, s az idén szeptember közepére teljes körűvé vált.

A szakszervezetek felfogása szerint a mozgalomnak nem csupán a megtermelt anyagi javak elosztásánál kell képviselnie a dolgozók érdekeit, hanem már a termelés folyamatában meg kell tennie mindent az eredményesség érdekében.

A SZOT értékelése szerint a munkaverseny a legutóbbi hónapokban új lendületet vett. Segítette a kibontakozást a KISZ KB együttes határozata, amely a helyi kollektívákra bízta, hogy sajátos körülményeiknek megfelelően szervezzék a mozgalmakat. Segítették a mozgalom kibontakozását a gazdaságirányítás továbbfejlesztésével kapcsolatos döntések is.

A SZOT titkára kedvező jelenségként értékelte, hogy csökkentek a verseny bürokratikus vonásai. Korábban sokan megkérdőjelezték a mozgalom életképességét a gazdaság új viszonyai között. Szembeállították egymással például a brigádokat és a vállalati gazdasági munkaközösségeket. A gyakorlat bebizonyította, hogy a brigádok és a vgm-ek között nem jellemző a rivalizálás, bár kétségtelen, hogy az utóbbiak munkáját kritikusabban szemléli a közvélemény.

A munkamozgalmakban való tömeges részvétel továbbra is a dolgozók százezreinek áldozatvállalását, helytállását jelenti, erősíti tulajdonosi magatartásukat, hozzájárul a szocialista közösségi vonások formálásához.

A munkaversenynek a jövőben még inkább hozzá kell járulnia a vállalati élet- és munkakörülmények javításához. A szakszervezetek ezért javasolják, hogy a mozgalomból származó többleteredmény egy részét a jövőben a vállalatok a munka- és életkörülmények javítására fordítsák.

A szakszervezetek támogatják azt az igényt, hogy a vállalati belső érdekeltségi rendszer továbbfejlesztésével javítsák a munkamozgalmak résztvevőinek anyagi és erkölcsi ösztönzését.

Munkaverseny Békéscsabán

Pótvállalások a XIII. pártkongresszus tiszteletére

A *békéscsabai körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai* elsőként csatlakoztak a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete felhívásához, és megtették pótvállalásaikat a hazánk felszabadulásának 40. és az MSZMP XIII. kongresszusának tiszteletére indított munkaversenyhez.

A szocialista brigádok pótvállalásai elsősorban az áruszállítási tervek túlteljesítésére, az állomási kocsitartózkodási idők csökkentésére, a menetrendszerűség javítására és a szolgáltatások minőségének javítására irányultak.

A pótvállalások nagy része természetes vagy képzett mérőszámokkal egyszerűen mérhető, míg kisebb része (például az általános szolgáltatói munka javítása) az ellenőrzések során „méretlenül" is jól érzékelhető.

A brigádok vállalásainak teljesítését az üzemfőnökség vezetői rendszeresen figyelemmel kísérik, és folyamatosan segítik. Ennek eredményei *az üzemfőnökség munkájában kiváló eredményeket hoztak,* melyeket az értékelés számadatai is igazolnak.

Októberben az üzemfőnökségnél a berakott kocsiigényes árutonna-teljesítmény a tervhez képest 115,8 százalékra, az exort berakási terv 130, a teherkocsik javítási darabszáma 125 százalékra alakult. Igaz persze, hogy a kocsijavító műhely dolgozói a hétvégi munkaszüneti napokon is dolgoznak, ezért nem tekinthető irreálisan magasnak ez a teljesítmény. Ide kívánkozik még, hogy a nagy teljesítményű keréktalp-szabályozó eszterga teljesítményei az év eddig eltelt időszakában szintén meghaladják a tervezettet.

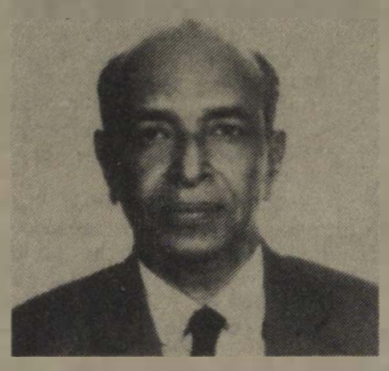
A teljesítmények növelését, a munkaverseny-vállalások előremozdítását célozzák azok az intézkedések és szabályzatok is, amelyek az anyagi, erkölcsi ösztönzők megfelelő alkalmazását szorgalmazzák. Ezek közül elsősorban a július 1-től érvényes új prémiumszabályzatot emeljük ki, de ezt a célt szolgálja az őszi forgalmi prémiumszabályzat és a munkaverseny-szabályzat több rendelkezése is.

Új főtitkára van a nemzetközi szövetségnek

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének adminisztratív bizottsága Moszkvában tartotta 36. ülését. A tanácskozáson 23 ország és két nemzetközi szervezet képviseletében 44 küldött vett részt. Az ülés napirendjén a nemzetközi szövetség egyéves tevékenysége, a munkanélküliség leküzdésére irányuló akciósorozat eredményei, a közlekedésben dolgozó nők problémái, a jövő évi munkaterv és költségvetés, a IX. Nemzetközi Szakmai Konferencia előkészületei, valamint egyéb, aktuális témák szerepeltek.

Az ülést *Georges Lanoue*, a szövetség elnöke nyitotta meg. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a szövetségnek hozzá kell járulnia a nemzetközi helyzet javításáért folytatott küzdelemhez, ezáltal is javítva a közlekedési dolgozók helyzetét. „Jelenleg a kapitalista országokban a dolgozók mozgalma egyre jelentősebb erőt képvisel, és ez érvényes a közlekedési ágazatok dolgozóira is. A dolgozók ellenzik azokat az irányítási rendszereket, amelyek a jelenlegi válsághoz vezettek . . .” mondotta.

Az elnöki megnyitó után a tanácskozás résztvevői egyperces



K. C. Mathewet

néma felállással adóztak a nemrég elhunyt *Kuróczi Gyuláné*, a nemzetközi szövetség nőbizottsága elnöke, valamint *Mark Voltchenko*, a nemzetközi szövetség egyik korábbi titkára emlékének.

Ezután *Debkumar Ganguli*, a szövetség főtitkára tartott vitaindító előadást. Az értekezlet főbb céljainak felvázolása után felhívta a figyelmet arra, hogy a munkanélküliség fenyegető veszélye ellen és a világbéke védelmében folytatott küzdelem napjaink munkásmozgalmának elsődleges feladata.

— *A nemzetközi szövetségnek képessé kell válnia arra, hogy a világ különböző részein folytatott küzdelmeket koordinálja és a megfelelő szolidaritási akciókat megszervezze* — hangsúlyozta a főtitkár, majd így folytatta: — *Ma minden korábbinál nagyobb szükség van a nemzetközi osztályszolidaritásra, amely a szakszervezeti küzdelmek sikerének legalapvetőbb záloga a tőke összehangolt támadásával szemben.*

A tanácskozáson huszonhárman mondták el véleményüket az egyes napirendeknél, majd egyhangúlag elfogadták az előterjesztett határozatokat, többek között a béke és leszerelés, a szolidaritás, a Közel-Kelet, az angol bányászsztrájk és egyéb aktuális témákban.

Az ülés résztvevői végezetül személyi kérdésekben döntöttek: Debkumar Gangulit, aki 1969-től 1984-ig töltötte be a főtitkári funkciót, érdemei elismerése mellett, SZVSZ-titkárrá választása miatt, felmentette tisztségéből. Helyette *K. C. Mathewet*, az Indiai Közlekedési Dolgozók Országos Szövetsége alelnökét, az Össz-Indiai Szakszervezeti Kongresszus Munkabizottságának tagját választották meg a nemzetközi szövetség főtitkárává.

B. Z.

Ötvenéves a moszkvai metró

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A *Moszkvai Politechnikai Múzeum* a moszkvai metró 50 éves évfordulója alkalmából vendégkiállítást rendezett Budapesten, a Közlekedési Múzeumban. A kiállítást december 7-én Vladimir D. Spitsin, a Moszkvai Politechnikai Múzeum igazgatója nyitotta meg.

*

Az SZKP Központi Bizottsága 1931. júliusi ülésén határozatot hozott Moszkva rekonstrukciójáról, s ennek keretében a metróhálózat kiépítéséről. Az építkezés tervezésére, kivitelezésére a METROSZTROJ vállalatokat hoztak létre. A metró vonalhálózatának tervezésekor ragaszkodtak a város történelmileg kialakult sugárirányú és körkörös fejlődési struktúrájához. Az első vonalakat a legerősebb forgalmi irányok tehermentesítésére építették, az állomásokat a legforgalmasabb útkereszteződéseknél és a nagy tereken helyezték el.

Még 1931-ben megnyitották az első aknát a Ruszakov utcában. *Az első vonal építését 1932-ben kezdték meg*, s a 11,2 kilométer hosszú szakaszt 13 állomással a Szokolnyiktól a Krím térig, elágazással a Szmolenszk tér felé 3,5 év alatt készítették el. 1934. október 15-én indult el az első próbavonat a pályán. 1935 februárjában jelent meg a vonalon az egyenruhás személyzet, s 1935. május 15-én nyitották meg a metrót a közönség számára.

Az első vonalak mélyvezetésűek, 30—40 méter mélyen épültek, hagyományos bányászati módszerekkel, fa- és betonmerevítésekkel, töredezett mészkőrétegekben, mert a város műemlékekkel beépített, sűrűn lakott központja alatt húzódnak. A második szakasz első része 1936 decemberében nyílt meg az Arbat vonalában Szmolenszkája állomástól a Kijevi pályaudvarig.

Az építés második ütemében már 30 fúrópajzs dolgozott a vonalon. Ebben az időszakban alkalmaztak először öntöttvas tübbingeket az alagutak béléséhez. Kidolgozták a három boltíves, 9,5 méter átmérőjű oszloppilléres állomástípust. Az alagútépítés üteme havi 75—100 méterre nőtt. Ez a szakasz külön hídon átszeli a Moszkva folyót is. 1938 márciusában nyílt meg az arbati sugárvonal folytatása, az úgynevezett Pokrovszkij rádiusz, 3,2 km a belvárostól a Kurszki pályaudvarig. 1938 szeptemberében pedig a Gorkij rádiusz a Szokol lakótelepig, 9,5 km hosszan.

A harmadik szakasz 14 km a Szverdlov tértől a Pavelecki pályaudvarig és a Kurszki pályaudvartól az Izmailovszkij parkig. Az 1944-es háborús évben kezdték meg a nagy körgyűrű megépítését, a negyedik szakaszt. Ez 20 km hosszú. Ezzel 60 km-re nőtt a vonalak összes hossza. Mélyvezetésű és a Moszkva folyó alatt négyszer megy át. *Ez a vonal a város 7 pályaudvarát köti össze, továbbá Moszkva 18 kerületének összes sugárútját keresztezi.* A Nagy Honvédő Háború alatt 15 millió ember talált menedéket a metró alagútjaiban.

A metróvonalakra épült első kocsik, az úgynevezett „A” típus 54 tonna súlyú, 16 m hosszú volt, 1,8 m széles ajtókkal, műbőr borítású belső falakkal, benne 52 ülő- és 120 állóhely volt. Kezdetben 2,5—5 percenként közlekedtek a vonatok, 1938-tól csúcsforgalomban 2 perc, ma 1,5 perc a követési idő. Átlagsebesség 38 km. A nyomtáv megegyezik a szovjet vasutakéval, 1524 mm, a vágányokat 43,56 kg/m súlyú és 12,5 m hosszú sínszálakból építik. Az egyes állomások peronhossza 155 m, és 8 kocsis szerelvények befogadására alkalmasak. A mozgólépcsők általában 4 karúak, sebességük 0,95 m/sec.

A nálunk is használt „E” típusú kocsik súlya 35 tonna, a legújabb szovjet metrókocsi pedig csak 29 tonna súlyú, de befogadóképessége 300 utas. Hossza 18,8 m, légkondicionált, légrugózású, automatikus vezérlőberendezése 90 km/h sebesség elérést teszi lehetővé.

A város fejlődésével párhuzamosan épülnek ki ezután a további vonalszakaszok. A jelenleg tervezett teljes hálózat hét átmérős irányú vonalból, egy belső és egy külső körvonalból áll és kb. 320 km hosszú lesz. 1980-ig ebből 192 km épült meg, 115 állomással. A szállítási teljesítmény 2318,2 millió utas évenként.

A modernizálás nem lehet ürügy az elbocsátásokra

A CGT cselekvésre szólítja a francia munkástömegeket

A Franciaországban kialakult társadalmi és gazdasági helyzet nagyfokú nyugtalanságot és elégedetlenséget vált ki a dolgozókból. Az életkörülmények ugyanis tovább romlanak: *csökken a vásárlóerő, emelkednek az árak, növekszik a munkanélküliség, egymás után zárnak be üzemeket.*

A munkaadók egyidejűleg fokozzák támadásaikat a megszerzett jogok és társadalmi garanciák ellen, megakadályozzák, hogy a dolgozók és szakszervezeteik beleszóljanak a döntésekbe, a rendőrség erőszakosan lép fel a szakszervezeti aktivisták ellen, amint az a Citroen-Aulnay esetében is történt. Egyre erőteljesebben érvényesül a „nadrágszíjmeghúzó” politika, miközben szervezik az „ipar leépítését”, vagyis az ország és egyes körzeteinek a gazdasági élete szempontjából nélkülözhetetlen nagyipar szektorainak a visszafejlesztését.

A HALADÁSÉRT

A CGT, Franciaország legjelentősebb szakszervezeti központja, még erőteljesebb cselekvésre szólítja fel a munkások széles tömegeit! Az őszi évadban számos nagygyűlést szerveztek Franciaországban. A CGT főtitkára, *Henri Krasucki* ezzel kapcsolatban hangsúlyozta: *„A dolgozók közös akcióinak még hiányzik a valódi súlya. Három év telt már el, a helyzet nem javult, és mi, dolgozók, nem a valódi súlyunkat éreztetjük a mérleg serpenyőjében.”*

A CGT aktivistáinak és tagságának a mozgósítása: az autóiparban, a bányászatban és számos más üzemben, mint például a Creusot-Loire-ban, a hajóépítő gyárakban, az acéliparban stb. kirobbant követelési harcok azt mutatják, hogy megértették a CGT-t, azaz, hogy semmi sem megváltozhatatlan, ha a dolgozók is közbelépnek.

A gazdasági és társadalmi helyzet, s annak súlyos következményei nem végzetszerűek. Ezek annál is inkább elviselhetők, mivel Franciaországban ma megvannak a másként cselekvés eszközei és lehetőségei.

A CGT szerint a modernizálás nem szolgálhat ürügyül az elbocsátásokra és az üzemek bezárására. Lehet találni olyan igazságos és hatékony megoldásokat, hogy a foglalkoztatás mindenki számára, de különösen a fiatalok számára biztosítva legyen. Nyilvánvaló, hogy a francia iparnak — éppen úgy mint más országokban — a fejlődése érdekében szüksége van technológiai változásokra, követnie kell a tudomány és a technika fejlődését. A CGT-nek és a szervezett dolgozóknak *az a véleményük, hogy ezeknek a technológiai változásoknak nem kell az ipar és a gazdaság hanyatlásához, a nők és a férfiak munkanélküliségéhez vezetnie.* Ellenkezőleg: a nélkülözhetetlen korszerűsítés lehetővé teszi egy új ipar kialakítását, mindenki számára biztosítja a munkát, kedvező hatást gyakorol az üzemi demokráciára, s megfelel az egész ország és a dolgozók érdekeinek.

A CGT számára nincs más út, mint a harc. Mint osztályharcos szervezet önálló, független erőként szervezi a harcot a dolgozók és a társadalmi haladás érdekében.

A francia dolgozóknak napjainkban a legfontosabb kérdés az, hogy követeléseiket elfogadtassák a kormánnyal és a munkaadókkal. A CGT számára a baloldal 1981. évi hatalomra jutása még ma is lehetőséget jelent, hogy a dolgozók követeléseinek megfelelően a körülmények megváltozzanak, amelyhez az 1981. évi májusi választásokkor nagy reményeket fűztek. Amint azt H. Krasuc ki is hangsúlyozta: *„A változás lehetősége még fennáll.”*

KÖZÖS AKCIÓK

Franciaországban a gazdasági és társadalompolitika következményeiről és a munkaadók magatartásáról szólva *Gérard Alezard*, a CGT gazdasági kérdésekkel foglalkozó titkára a végrehajtó bizottság legutóbbi ülésén a következőket mondta: *„A dolgozók jogosan védekeznek* . . . Csak az akciók hozhatják mozgásba a dolgokat, bármi legyen is a téma, társadalmi vagy gazdasági . . . Bárhol, ahol ez lehetséges, közösen lépnek fel, ennek hiányában azonos módon, vagy megközelítően cselekszenek. *De mindenképpen a CGT szervezi ezeket az akciókat és minden körülmények között a dolgozók döntenek.”*

A követelések demokratikus megfogalmazása és a harc formái nem képezhetik egyes emberek ügyét. Ez a magyarázata annak a széles körű mozgósításnak, amelyet a CGT a dolgozók körében az üzemektől, irodáktól. munkahelyektől, lakókörzetektől, megyéktől kezdve országosan kifejt. Egyre több azoknak a találkozóknak a száma, ahol a dolgozók és az aktivisták kifejezik véleményüket, és meghatározzák harcuk főbb területeit: e nagy, őszi társadalmi „évadnyitó” idején.

A MA FELADATAI

Ezek a főbb területek: a bérek, a vásárlóerő és a foglalkoztatás; a munkaidő, az egészségügy és a társadalombiztosítás; az 1985-ös állami költségvetés felülvizsgálata, amely növeli a munkanélküliséget és tovább szigorítja a gazdaságot; s a szakszervezeti szabadságjogok védelme. Franciaország dolgozói a CGT-vel együtt fogalmazzák meg a jelen feladatát: megteremteni a feltételeket követeléseik teljesítéséhez.

Habár a franciaországi gazdasági és társadalmi helyzet jogosan aggasztja a CGT-t és aktivistáit, nem akadályozza meg őket abban, hogy eleget tegyenek nemzetközi kötelezettségeiknek és felelősségüknek.

Néhány példa erre: a CGT az angliai bányászok sztrájkjával kezdet óta szolidáris, pénzügyi támogatást is nyújt nekik, részt vesz az SZVSZ által szervezett különböző akciókban, számos megmozdulást szervez a chilei dolgozók, az apartheidtől szenvedő dél-afrikai fekete bőrű lakosság és a török szakszervezeti aktivisták érdekében.

Ezen túlmenően folytatja akcióit a béke és a leszerelés érdekében, s kezdeményezéseivel hozzájárul a népek közötti barátság erősítéséhez.

Baranyai Zoltán

Ünnepségsorozat, koszorúzás

Hámán Kató születésének 100. évfordulója alkalmából



Hámán Katóra emlékeznek a Mező Imre úti temető Munkásmozgalmi Phanteonjában. Középen Gyócsi Jenő elnök és dr. Juhász Zoltán titkár

(Óvári Árpád felv.)

Hámán Kató születésének 100. évfordulója alkalmából ünnepségeket rendeztek a MÁV több szolgálati helyén. Rákosrendező körzeti üzemfőnökségen, a november 16-tól december 1-ig tartó ünnepségsorozatot és az emlékkiállítást *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. Másnap, — november 17-én — került sor Rákosrendező állomáson egy emlékmozdony átadására. A kiállított 424 005-ös számú mozdony hatvan évvel ezelőtt indult útjára, és összesen 25 millió kilométert futott.

November 23-án veterántalálkozóval, november 24-én pedig Országos Vasutas Munkásmozgalmi Vetélkedő döntőjével folytatódott az ünnepségsorozat. A versenyt Mátészalka állomás csapata nyerte. Második a rákosrendezői, harmadik pedig a pécsi KÜF csapata lett.

November 30-án került sor az ünnepségsorozat záró eseményeire. Az egész napos program tíz órakor Hámán Kató szobrának leleplezésével és koszorúzásával kezdődött. A szobor — amelyet *dr. Szabó Miklós*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetője leplezett le — *Csorba Katalin* szobrászművész alkotása. A megemlékezés koszorúját *Tolnai Ildikó* titkár és *Feleki Pál*, szakszervezetünk alelnöke helyezte el.

Tizenöt órakor kezdődött a KISZ-névadó ünnepség, amelyen az üzemfőnökség KISZ-szervezete felvette a Hámán Kató nevet. A kéthetes ünnepségsorozat a KISZ-szervezet által rendezett névadó bállal zárult.

November 29-én a Nyugati pályaudvaron, Hámán Kató szobránál *Pallos György*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője tartott ünnepi megemlékezést, majd a vasutas-szakszervezet központi vezetősége nevében *dr. Juhász Zoltán* titkár és *Kajcsa József* alelnök helyezte el a megemlékezés koszorúját.

November 30-án, a Mező Imre úti temető Munkásmozgalmi Panteonjában is megemlékeztek Hámán Katóra. A koszorút *dr. Juhász Zoltán* titkár és *Gyócsi Jenő* elnök helyezte el.

December 1-én Hatvan állomáson, Hámán Kató emléktáblájánál *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársa mondott ünnepi beszédet. A megemlékezés koszorúját *Fejes István* és *Juhász Ferencné* elnökségi tagok helyezték el.

December 1-én, 14 órakor Hámán Kató szülőházánál, Kompolton is ünnepi megemlékezést tartottak. Ott szakszervezetünk képviseletében *Kajcsa József* alelnök és *Pallos György* osztályvezető helyezte el a koszorút.

Kiállítás a Nyugatiban

„A szovjet és a magyar vasutak közötti tudományos-műszaki együttműködés” címmel nyílt fotókiállítás november elején a Nyugati pályaudvar utascsarnokában.

A kiállítás gondolata a Magyar—Szovjet Baráti Társaság tagcsoportjainál — a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben és a Keleti csomóponton fogalmazódott meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója tiszteletére. A fotókat a két MSZBT tagcsoport szocialista brigádjai készítették elő a kiállításra. Ezeknek a tagcsoportoknak az együttműködése többéves múltra tekint vissza, számos alkalommal rendeztek már közös kiállítást a szovjet—magyar közlekedési kapcsolatok történetéről, fejlődéséről.

A kiállítás közel száz képben mutatja be a közös kutató és alkotó munka eredményeit. A kiállítás nemcsak a vasút dolgozóit, hanem az utazóközönséget is érdekli.

Az ünnepélyes megnyitón megjelent politikai, társadalmi és gazdasági vezetők nevében *Maráz Béla* szakosztályvezető a következő szavakkal méltatta a kiállítás jelentőségét:

„A kiállítás nem egyszerűen csak fotók gyűjteménye a vasúti együttműködésről, ennél több, mert érzékelteti a szocialista társadalmunk hovatartozását, a szovjet vasutasok baráti segítségét, és mutatja, hogy a rendezők a szovjet—magyar nép barátságának elmélyítéséért sokat tesznek.”



A MÁV és a jugoszláv vasutak vezetői november 19—21. között Budapesten tanácskoztak a tranzitforgalomról. A jegyzőkönyvet dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója és Zorán Nastic, a jugoszláv vasutak közössége ügyvezető bizottságának elnöke írta alá

(Laczkó Ildikó felv.)

A szakbizottság napirendjén

A mozdonyvezetők helyzete

Szervezetlen a vezénylés, gazdaságtalan a gépek kihasználása

November 15-én szakszervezetünk központjában ülést tartott a központi vezetőség mellett működő mozdonyvezetői szakbizottsága. Az ülésen jelen voltak: *Csárádi János, Egri István, dr. Simon József* szakosztályvezetők, valamint dr. Szabó Miklós, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetője, az elnökség tagja.

A napirend a mozdonyvezetők helyzetének értékelése volt a szervezeti korszerűsítéssel összefüggésben. E témát elsősorban gazdasági és érdekvédelmi okok miatt tűzték napirendre. Köztudott, hogy a tehervonatok közlekedésében nem látni tervszerűséget, ebből következően *rendkívül szervezetlen a mozdonyvezetők vezénylése, gazdaságtalan a nagy értékű vontató járművek kihasználása, sok a gépre várás, és bizonytalan az is, hogy forgalmi okokból mikor ér célba egy szerelvény.*

Az üzemfőnökségek és az igazgatósági üzemviteli osztályok megalakulása után a mozdonyvezetők és a vontatási telep függőségi, és ebből következően információs kapcsolata is lazult a kettős irányítás miatt. Foglalkoztatásuk és vezénylésük az üzemvitelhez, szakmai tevékenységük pedig a vontatási felügyelet alá tartozik. A mozdonyvezetők ezért gazdátlannak érzik magukat. *A fegyelem lazult, a hangulat romlott.* A kereskedelmi és szállítási osztályok megalakulása után sem következett be az a termelékenységi javulás, amelyet a vezénylés, az irányítás új formájától vártak. A mozdonyvezetők szolgálatában a produktív és improduktív idők aránya romlott.

Bár a vontatási utazók egy szolgálati óra alatt megtett kilométere az utóbbi egy évben 5,92 kilométerről 6,55 kilométerre növekedett, még így is csak 65 százalékát éri el a négy–öt évvel ezelőtti utazási sebességnek. Pedig 1979–80-ban lényegesen nagyobb számban dolgoztak alacsony termelékenységű gőzmozdonyok, és kisebb számban villamos mozdonyok. Tovább rontott a hangulaton az utazási naplóval kapcsolatos huzavona, majd a szolgálati lap bevezetése. Ez a mozdonyvezetők részére többlet adminisztrációt jelentett.

Ezeknek a gondoknak az orvoslása érdekében a vasutasszakszervezet, a MÁV Vezérigazgatóság illetékes szakosztályainak bevonásával tervezetet készített, amelyet a szakbizottság is jóváhagyott. A határozat leszögezi, hogy a vezénylési rend tervszerűbbé tétele, valamint a vontató járművek műszaki állapotának, üzembiztonságának javítása érdekében *beosztott személyzeti rendszert kell bevezetni valamennyi személyszállító, gyorsteher- és postavonatot továbbító vontató járműre, valamint az átállító és állomási tolatómozdonyokra.* Ahol a beosztott gépkezelő rendszer nem valósítható meg, ott 2–3 mozdonyra 8–10 mozdonyvezető állandó beosztását kell megszervezni.

A tervszerű, gazdaságos személyzet-foglalkoztatás érdekében *folyamatosan szeretnék bevezetni a tehervonatok alaprendszer szerinti közlekedését.* Az ehhez alkalmazkodó tervszerű vezényléssel csökkenteni kell a vontatási és a forgalmi utazószemélyzet szolgálati óráinak számát.

Az üzemviteli és a műszaki szakterületek között pontosan elhatárolják majd a vontatási utazó személyzet tevékenységéhez kapcsolódó vezénylési, felügyeleti feladatköröket az üzemviteli és a műszaki szakterületek között.

A hatékonyabb munka és az eszközök jobb kihasználása érdekében felülvizsgálják az utazószemélyzet teljesítménybérezési rendszerét. Ezen kívül tovább fejlesztik a vontatási- és forgalmi utazó-, valamint az üzemirányító apparátus azonos alapú érdekeltségi rendszerének körét.

A vonatközlekedés rendjének ellenőrzése érdekében meghatározzák a szükséges alapbizonylatok feldolgozásának rendjét. *(Sebességmérőóra-szalag, menetigazolvány, terhelési kimutatás, tolatási jegyzék, fékpróba-jegyzék stb.)* Ezzel párhuzamosan a mozdonyvezetők szolgálati lapjának megszüntetési lehetősége is felmerült. A vontatójármű- és kiszolgáló személyzet szorosabb összetartozása érdekében felülvizsgálják az üzemeltetési és fenntartási részlegek kapcsolatát is.

Ezeknek az intézkedéseknek a részletes kidolgozását és folyamatos bevezetését a jövő évtől tervezik.

Rangidős a brigádban

A kocsilakatosok bizalmija

Kürtösi Vilmos, a győri vontatási üzemegység kocsilakatosa, a Hős Vietnam Népe elnevezésű többszörösen kitüntetett szocialista brigád legidősebb tagja. Ezerkilencszáznegyvenhat tavaszán, egy évvel azután ahogy az ország fölszabadult, lépett a MÁV szolgálatába.

— Micsoda rang volt ez akkor . . .! — mondja. — A mai fiatalok ezt el sem tudják képzelni. No, nem mintha én rosszat mondhatnék a mi fiataljainkra. Igazán becsületesek, dolgosak, kitűnő közösségi emberek. Még a brigád vezetője is egészen fiatal. De azt azért már kevesen tudják: *mit jelentett a MÁV-hoz bejutni.* Hiába voltam én jó tanuló! Hiába volt a MÁV-nál elődöm. Kettő is! Egyik az édesapám, aki mozdonyvezető volt, a másik a nővérem, aki a fűtőházban dolgozott. Ez nem jelentett semmit. Mindenkinek magának kellett bizonyítania. Az az út, amit a szülő vagy a testvér kitaposott, az csak az övé volt. Nem kapott ez által senki előnyt. Legföljebb annyi előnye volt, hogy már a családjában megtanulhatta: *érdemes a MÁV-hoz menni, mert ha az ember megbecsüli magát és a munkáját, akkor a MÁV is megbecsüli a munkását.* Engem annak idején szerződéssel alkalmaztak. Úgy, mint mindenki mást. Egy hónapra szólt a szerződésem. Aztán meghosszabbították. Három éven át, havonta hosszabbították. Ma sem ártana, ha sok munkahelyen így lenne. Igen, három év telt el, mire bebizonyíthattam, hogy itt akarok maradni és becsülettel, lelkiismerettel akarok dolgozni. Ez nem kivételezés volt. Ez mindenki esetében így volt.

Vasutascsalád

— Azt senki sem tudta rólam, — miért mondtam volna bárkinek is? — hogy én világéletemben olyan akartam lenni, mint az édesapám. Én is mozdonyt akartam vezetni. De az orvos nem engedte. Szemtengelyferdülésem volt és ez elég ok arra, hogy ne bízzák rám a szerelvény több milliós értékét és az utasok életét. Beletörődtem. Így lettem kocsilakatos, hogy mégiscsak a vonat közelében lehessek. Mondhatom, nemcsak megtanultam, de meg is szerettem ezt a szakmát, és jól érzem magamat a kollektívában. Az öcsém is a MÁV-nál dolgozik, utazó-felvigyázó. *Vasutascsalád a miénk.*

Kürtösi Vilmos idősebb munkatársaival együtt jó nevelője a fiataloknak. Nemcsak szavakkal nevel ő, erre itt kevés az idő, és nincs is rá szükség. Ha igaz az a pedagógiai tétel — márpedig igaz! —, hogy az élő példaadás a legjobb nevelő, akkor derék fiatalok érnek idősebb felnőttekké a nyugdíj kapujához közeledő, régi szakik mellett. Így nemcsak a szakmában, de emberségben is lehet rájuk számítani.

Népszerű ember

Néha apróságokban, de ettől szocialista brigád igazán az övék. Az, hogy a napi munkát maradéktalanul elvégzik, azért megkapják a fizetésüket. *Attól szocialisták, hogy a munkaidőn túl is közösségi emberek maradnak.* Úgy annyira, hogy ha valaki megbetegszik, azonnal fölkeresik. Mi történt vele? Mit segíthetnek neki és a családjának? A brigád nyugdíjasairól sem feledkeznek meg. Bármilyen redezvény, összejövetel vagy ünnepély van, mindig meghívják őket. Örüljenek csak velük együtt, hiszen az az eredmény, amit ma elérnek, egy kicsit azoknak is köszönhető, akik felett eljárt az idő.

Ha a brigádtag fiatal és gondja van, az sem marad magára. Amikor *Wachter Jenő* brigádtag elújságolta, hogy építkezik, hol a brigád egyik része, hol a másik fogott csákányt, lapátot, habarcsmerítő kanalat és segített a régi lebontásától az új ház alapozásáig, majd a falazástól a tetőfedésig.

A jó közösségi szellem apró bizonyítéka az október 27-én tartott kommunista műszak is. A kocsijavító műhely dolgozói azért vállalták ezt a műszakot, hogy az érte járó pénzt az idős nyugdíjasok sorsának jobbítására fordíthassák.

— Baleset tizennégy évvel ezelőtt volt utoljára a brigádban — mondja Kürtösi Vilmos. — Egyik társunk az ütközőt akarta szétszerelni. A benne lévő gyűrűk felrobbantak és beszakították a homlokát. Sokáig táppénzen volt, de aztán fölépült és újra munkába állhatott.

Mint szakszervezeti bizalmi is népszerű, pedig ami igaz, az igaz: *igen csak nehéz a dolga.* Több mint húsz éve tölti be azt a tisztséget — mindenki megelégedésére. Legutóbb is addig mondogatta, hogy tűrhetetlen az, ami a kocsijavítóban van: rossz a mosdó, kicsi az öltöző, megrepedtek a falak, beszakadt a tetőzet, minden esős napon elárasztja a helyiségeket a víz, csináljanak már valamit, mígnem jött Budapestről egy munkavédelmi felügyelő és intézkedett.

Összetartanak

Az öltözőt tavaly novemberben áttelepítették a vontatásiakéhoz, a kocsijavítóban pedig felállítottak egy személykocsit, és amíg a kocsijavító műhely épületének felújítása be nem fejeződik, az lesz a melegedőjük.

Az iroda és a raktár is most készül, a mosdón és a fürdőn az utolsó simításikat végzik a szakemberek. A kocsijavítók örülnek, *hiszen nagyon elegük volt már az aládúcolt épületből.*

Kitűnő kollektíva a kocsilakatosoké. Jó volt látni összetartásukat, az egymás iránt érzett felelősséget, figyelmeséget, és azt, hogy amikor munka van, mindenki hozzálát. S ha az érdemükről esik szó, mindenki a másikra mutat. Így aztán csak úgy mellékesen tudtam meg, hogy Kürtösi Vilmos, a rangidős kocsilakatos, az idén júliusban, a vasutasnapon kapta meg a *Kiváló Vasutas* kitüntetést . . .

Sindulár Anna

Vontatásiak között Tapolcán

Hegyi Józseffel, a tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkárával a vontatási üzemegység nemrég átépített régi fűtőházában sétálunk. A csarnok tiszta és világos. A fűtőberendezést az itt dolgozó vasutasok szerelték. Három vágányon M 40-es, M 43-as, M 61-es és M 62-es mozdonyokat javítanak. Darura már nem futotta a beruházásból, ezért a nehéz alkatrészeket esőben, fagyban is a nyílt terepen szerelik ki a mozdonyokból.

— *Nálunk nincs túlórázás, mint a vasút más területein* — mondja *Dancs Imre* karbantartó lakatos, a csomóponti pártvezetőség tagja. — A legtöbb gondot az alkatrészellátás okozza.

— *Az alkatrészellátás valóban tragikus* — szól közbe *Lókai Ferenc,* karbantartó lakatos, szakszervezeti bizalmi. — *Még a magyar gyártmányú alkatrészek is hiányoznak a szertárból. Sokat mi szerzünk be, vagy itt helyben készítünk el. A mozdonyoknak menniük kell . . .*

A mozdonyfelvigyázó irodája előtt többen ácsorognak. Valaki azt állítja, hogy képtelen utánaszámolni a havi keresete alakulásának.

— Igaz ez? — kérdezem.

— *Szó sincs róla* — válaszolja *Takács István* mozdonyvezető, majd hozzáteszi: — *A feleségem bérszámfejtő, s bárkinek készségesen ad felvilágosítást. Én is mindig tudom, hogy mire számíthatok.*

— No és mire számíthat? — kapok a válaszán.

— Általában nem sok különbség van az egyik vagy a másik hónapban kiérdemelt keresetünk között. Sőt két-három évre visszamenően is ugyanezt mondhatom, pedig a munka több, viszont a vasút eredményei romlottak . . .

Éder Ferenc, főbizalmi és pártvezetőségi tag egy M 61-es vezéreként a fővárosba indul.

— Személyvonatot viszek és hozok — jegyzi meg.

— Mennyit fog ma keresni?

— *Talán 180 forintot az alapfizetésen kívül.*

Búcsúzáskor javasolja, hogy kísérjem el egyik útjára, de jókora jegyzetfüzetet vigyek, mert lesz mit beleírni.

Élni fogok az alkalommal.

Sz. Jakab István

Hideg fülkék, piruló kalauzok

„Pirulnak a kalauzok — írja *Német István* tudósítónk —, *vagy udvariasan válaszolnak valamit az utasoknak, amikor azt kérdezik, hogy miért hideg a fülke.* Némely vonatok ugyanis félkocsis fűtéssel közlekednek. Hol a dohányzó, hol a nemdohányzó részben van hideg. A mozdonyvezetőkön nem múlik, ők fűtenek.

Talán a műszakiak a ludasok ebben. Nem ellenőrzik a szerelvényeket, nem javítják ki időben a hibát. Pedig télen a kulturált utazás elengedhetetlen feltétele a meleg kocsi."

Villamos vontatással Budapesttől Dombóvárig

(Folytatás az 1. oldalról)

A vasúti csomóponton 1914-ig tartott az a hatalmas építkezés, amelynek eredményeként kialakultak az állomás épületei, a fűtőház egységei és elkészültek a budapesti, bátaszéki, pécsi és veszprémi vonalak. A folyamatos fejlődést követően a II. világháború átmeneti visszaesést okozó megtorpanása után megindult a helyreállítás. A munkálatokat becsülettel végezték a dolgozók.

— Említésre érdemes, hogy a kivitelezési határidők mintegy 30 napi előrehozása *a MÁV-nak 6,5 millió forint önköltség-megtakarítást jelent,* a népgazdaságnak pedig ezer tonna dízelolaj villamos energiával történő kiváltását teszi lehetővé — folytatta a vezérigazgató-helyettes. — A közel 300 millió forint értékű beruházás megvalósításához 7000 köbméter föld kitermelésére, 6500 köbméter beton bedolgozására, 1900 oszlop felállítására, 140 km felsővezetéki hosszlánc, 100 km tápvezeték kiépítésére, az állomási térvilágosítási berendezések korszerűsítésére és a vasútvonalat keresztező távvezetékek kiépítésére volt szükség. E mellett végrehajtották a biztosítóberendezési és hírközlési hálózat korszerűsítését és a postai vezetékek kábelfektetését.

A kivitelezésben mindvégig megvolt a megkívánt összhang, ami nemcsak a villamos felsővezeték építése, hanem az áramellátás, a gyengeáramú áramkörök védelme tekintetében fokozott, de végülis eredményre vezető erőfeszítéseket igényelt.

Mészáros András megköszönte a vonal villamosításában részt vevő tervező, kivitelező és irányító szervezetek dolgozóinak munkáját, majd a kitüntetések átadására került sor. Befejezésként az ünnepi esemény résztvevői megtekintették a villamos- és dízel-javítócsarnokot.

H. K.

Negyven éve szabad Miskolc

Történelmi vetélkedő a járműjavítóban

A miskolci járműjavító üzem KISZ-bizottsága Miskolc felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére történelmi vetélkedőt rendezett, amelynek döntőjét november 29-én tartották.

Az elődöntőkben részt vett 28 (öt-öt tagú) csapatból hat jutott a döntőbe. A versenyzőknek jól kellett ismerniük a város, a megye és az üzem történetét. Fel kellett eleveníteniük a felszabadító hadműveletek egyes mozzanatait, ismertetni kellett a Miskolcon és környékén harcoló MOKAN szervezet ellenállásban betöltött szerepét, és még sok egyéb történelmi eseményt.

Az első helyezést a „Baross Gábor" szocialista brigád érte el. Második a „Földes Ferenc" szocialista brigád, harmadik a Ságvári Endre KISZ-alapszervezet.

A győztes csapat 2500, a második helyezett 2000, a harmadik helyezett pedig 1500 forintot kapott.

Vacsora a Csengery utcában

Részlet a „Halló Tartsay lakás" című regényből (2.)

Este fél hatkor vacsorához gyülekeznek a Csengery utcai klub vendégei. A terített asztalokon víz, a konyha felől csodálatos illatok kelnek útra: bab, lencse, káposzta, sült hús illata keveredik a süteményekével, mert minden alkalommal három fogást adnak: levest, főzeléket hússal és tésztát. A tanfolyamisták asztala az ablak mellett van, ott váltják egymást, mert soha nem egyszerre érkeznek. Hetijegyet kaptak a közellátási osztálytól, amely a Rózsa utcában székel, s mindenkinek a lelkére kötötték: *el ne veszítsék, mert újat nem adnak.* Aki pedig mégis elveszíti az étkezési jegyeit, kereshet magának drága vendéglőt, ha egy tányér húsos ételre vágyik.

Mióta elhagyták Szegedet, megtanulták élvezni az ételek ízét. Odhaza nem is figyeltek az ennivalóra. A MÁV Boldogasszony sugárúti kollégiumában, ahol a tanfolyam helyet kapott, nagyon jól főztek, de ki törődött azzal ott és akkor? Azt nézték, elsők legyenek az asztaloknál, aztán futás, rohanás kifelé, mert minden este kimenőjük volt a városba. Hogy az ételnek íze is van, egy tányér babgulyás fölött el lehet mélázni, megkeresve benne a jobbnál jobb húsos falatokat, ezt néhány hónapja még el sem tudták képzelni. Különben is a tanfolyamisták egyben versengtek csak: *a mennyiségben.*

De élvezni az ízeket, illatokat, tapintani a kenyér puhaságát, a kalács foszlósságát, beszélgetni az ennivalóval, hagyni az ínyeket megfürödni az ízekben, ez a csodák csodája. Élvezni a pecsenye illatát, törölni a szaftot, megforgatni benne a kenyeret, ezt most tanulták meg igazán.

— *Rögtön meghalok egy szelet zsíros kenyérért* — rikácsolta Papagáj, mert mindegyiküket csak gúnynevükön szólították. — Tudjátok, én úgy szoktam — vitte a szót az asztalnál, míg a levesre vártak — hogy teljesen bepirospaprikázom, aztán mégegyszer megkenem a tetejét késsel, hogy olyan legyen, mint egy piros korcsolyapálya, rászelek néhány hegyes zöldpaprikát, lehetőleg minél erősebbet, s aztán mindezt beburkolom.

Ez volt a honvágy első jele.

Hiányzott az otthoni étel, a hajában főtt krumpli, a hideg tejföl, a túroscsúsza, a nagy darab kolbász, a főtt oldalas, a füstölt szalonna, és a lila hagyma. Ez az utóbbi *Vér Istvánnak* sosem hiányzott, mert gyűlölte a hagymát.

— *Majd megennéd még te* — fenyegette meg egyszer az édesanyja. — *Meglátod, sírsz te még az én főztöm után.*

Hát most csakugyan sír a többiekkel együtt. Ülnek az asztal körül. Együtt vannak mindannyian. Ők, nyolcan, a barátok, a jóban-rosszban összetartók!

Azt mondja Vér István.

— *Mit nem adnék, ha ma este mondjuk paprikáskrumpli lenne.*

— Füstölt oldalassal — toldja meg Riska, mert Toppantóéknál odahaza ki nem fogyott a füstölt oldalas.

— Én egy kis krumplistarhonyát ennék, kolbásszal — így Bunyó.

— Én meg hajában főtt krumplit fagyos szalonnával! — suttogta Papagáj.

De már itt is a vacsora.

Babgulyás. Nagy szelet kenyérrel. Esznek. Boldogan. Megváltozik az arcuk. A szót száműzik az asztaltól, csak a falással törődnek, dolgoznak a fogak, hatalmasakat nyelnek, kapkodják befelé a levest, jaj, csak sokáig tartana. Hát ezért hagytak ott csapot és papot, szülőt és szerelmest, hogy itt egyék a Csengery utcában a kegyelem kenyerét? Milyen boldogan esznek.

Kivágódott az ajtó.

Vér István úgy ült, hogy a bejárati ajtóra látott. A nyitott ajtón egyelőre csak a hideg nyomakodott befelé. Már kiabálni akartak, hogy csukják be, amikor végre megjelent egy alacsony, fekete ruhába öltözött férfi, karján Árpád-sávos karszalag.

Előrelendített kézzel jött lefelé a lépcsőn, mert ez az étterem a klub alagsora volt, csak néhány lépcsőt kellett megtennie a beérkezőnek.

— *Kitartás!* — vágódott eléje valaki, aki ismerte, talán várta, talán tudott az érkezéséről. Keményen állt meg, mintegy jelentéstételre, előrelendítve a kezét.

— *Kitartás testvérek!* — jött le a lépcsőn feketeruhás férfiak társaságában a mind kisebbnek látszó emberke. Mire leért az asztalok közé, már ő volt a legkisebb. — Tovább, tovább, vacsorázzanak csak, jó étvágyat mindenkinek.

Legalább nyolcan-tízen nyomakodtak utána.

— Ki ez? — kérdezték a szomszédos asztalnál ülőktől, ahol egy lelkesült vasutas ült a barátaival. — Ki ez, főintéző úr, kérem tisztelettel — kérdezte *Galiba Ferkó,* vagyis Liba, aki egyedül ismerte a társalgási szokásokat.

— Fiaim — suttogta a megszólított — *Vajna Gábor belügyminiszter testvér tisztelte meg éttermünket ma este.*

Vajna Gábor? Belügyminiszter? Nem ismerték a kormány névsorát, csak annyit tudtak, hogy október közepétől a nyilasok vannak hatalmon, hogy a fekete pártszolgálatosok ma élet és halál urai.

Nagy ember lehet, gondolták, mert máris összetoltak három asztalt, az étterem közepén. Árgus szemmel nézték, hogy mit tálalnak a belügyminiszteri asztalhoz? Megkönnyebbülten sóhajtottak, amikor ugyanazt a babgulyást vitték oda is, mint nekik.

— *Pucolás, srácok* — adta ki a jelszót Riska.

Vér István visszaszólt.

— *Maradunk.*

Úgy gondolta, badarság lenne most elszaladni innen. Miért és minek? Úgy ült, hogy éppen Vajnára látott. Evés közben is folyt belőle a szó, néha megállt kanala a levegőben, ilyenkor mások se mertek enni. Komikus volt ez az alázatosság. Vajon milyen időközben jár ide Vajna Gábor? Ezt kellene tudniuk. Véletlen látogatás ez a mai, vagy máskor is volt már itt? Ha volt, akkor újra jön. Nem bírt a gondolataival. Ha jön, majd várni fogják. Milyen nagyszerű is lenne, ha itt lapulna a zsebében egy kézigránát. Kibiztosítaná, felrohanna a lépcsőn, s már ejtené is vissza a gránátot. Ez méltó bosszú lenne. De hátha őrködnek odakint a bejáratnál?

Csörögtek az evőeszközök, vitték a második fogást, valahonnan bort kerítettek, mert pukkant a dugó. A fenti klubból rohant le valaki, kezét-lábát törve a magas vendéget üdvözölni.

— Kitartás, testvérek!

De hisz ez Kaszás főintéző úr, villant beléjük a felismerés. Kaszás urat Üllőn látták utoljára, amikor kettévált a tanfolyamisták csoportja.

Vajna Gábor csak intett, egy civilbe öltözött férfi nyújtotta a kezét.

— Nini, Kaszás testvér!

Poharat emeltek, a pincérek még hoztak néhány palack bort, s valaki rákezdett: *„Bajtárs, talán már csak öt perc az élet /Öt perc és nincs már tovább . . ."* A harmadik sornál a többiek is belekaptak a nótába, a második ismétlésnél pedig minden asztalnál énekelték. Ezt a dalt könnyű volt átélni, szívből énekelni, hiszen mindenki remélte, már csak öt perc van hátra a háborúból. Mostanában egyre több ilyen rajzot lehetett látni az újságokban: *öt perc múlva tizenkettőt mutatott az óra!* Azt akarta mondani a rajzoló, hogy már csak egy kicsit kell szenvedni, kibírni a nagy győzelem előtt. Mert a végső győzelem a mienk!

Ekkor felpattant Vajna Gábor. Elindult a kijárathoz. A sleppje utána. Egy percre megállt a fiúk asztalánál.

— *Fiatal testvéreim* — mondta elérzékenyülten, — *Ti vagytok a jövő. Ti vagytok a szebb jövő hordozói.* Üzenet a holnapnak. Látom, mindannyian szép hivatást választottatok. Vasutasok vagytok. Gyönyörű hivatás ez. Ti érzitek az út örök hívását. A végtelen messzeségét. De most nem a jövőbe kell tekinteni! Ti itt vagytok, amikor Budapest alatt dörögnek a fegyverek? Ilyen fiatal szívek tudnák megállítani a vörös hordát! Én sem hagyom el Budapestet. Itt fogok harcolni a főváros megmentéséért . . . Védd a hazát fiam! — borzolta össze Riska frizuráját — te is, fiam, te is . . . Legyetek az új haza harcosai. Legyetek nagyon jó magyarok!

Vér István felhorkant.

— *Mi jó magyarok vagyunk, tábornok úr!* — mondta katonásan, bár azt sem tudta, milyen rang illeti meg a minisztert.

— A fronton mutassátok meg, hogy milyen katonák vagytok! Egy nép akkor óriás, ha vérezni tud! Ha áldozatot tud hozni a haza oltárán. Mi innen, Budapest alól indulva söpörjük ki a Kárpát-Duna nagyhazát. Mi megtisztítjuk hazánkat az ellenségtől. Órák kérdése és indul a felmentő támadás. Jön az új csodafegyver!

A fekete csizma nyikorgott. Mert Vajna Gábor hintáztatta magát.

— Az autó indulásra kész — lépett be Kaszás főintéző. A kezek a magasba lendültek. A fiúk egymásra néztek és lassan a fejük fölé lendítették a kezüket, de Vér István már simította is a haját, mintha csak azért emelte volna fel a magáét.

Takács Tibor

(Folytatjuk)

A Lenin brigád vendégei



A két testvér a hősök emlékművénél

Negyven esztendővel ezelőtt, december első napjaiban, Miskolc határában folytak a harcok az iparváros felszabadításáért. Egy gépesített tűzéralakulat tagjaként azokban a napokban érte találat Hejőcsabán *Iván Petrovics Fomicsovot.* A katona, akit társaival együtt a német fasizmus elleni harc szólított a frontra, Orelből indult el élete virágjában. Maga mögött hagyta a szülőföldjét, s a szakmát, a kőművességet, a barátait és a családját. Tőlük búcsúzott el a legnehezebben. Később, ahogy haladt a front, csak a levél maradt köztük kapcsolatként. Ismert, majd ismeretlen városokból vitték e levelek Ivan Petrovics Fomicsov üzenetét.

*

Ősz hajú, magas férfi beszéli el apja életének történetét. Ritkán szól, a tolmács könnyen, mégis nehezen, elérzékenyülten fordít:

— *A postás akkoriban sok családhoz kopogtatott be az utolsó levéllel.* Anyánk nem szólt, amikor átvette az értesítést, a szemében tengernyi fájdalom ült. Gyertyát gyújtott és a szobában hosszúra nyúlt árnyak vettek körül bennünket. A fájdalom árnyéka anyánk életéről azóta sem múlt el. *Most nyolcvanhárom éves, de apánk elvesztésébe ma sem tud belenyugodni.* Pedig azóta ugye negyven esztendő telt el — így kezdte az emlékezést Ivan Nyikolajevics Fomicsov, az Orelből indult katona fia, aki egy esztendeje már nyugdíjban van. Mellette az ugyancsak hófehér hajú testvére *Sztrilnyik Klavgyija Ivanova* könnyekkel küszködik. Huszonévesek sem voltak, amikor búcsút vettek az édesapjuktól és most, hogy virágot vittek a sírjához, egyszerre felszakadtak a égi sebek.

*

Nemrégiben, amikor még gyertyalobogásos ünnepükre készültek a temetők, két idős ember érkezett Miskolcra, a Tiszai pályaudvarra. Nem voltak ismeretlenek, mert várta őket az itteni vasutasok *Lenin* brigádja. Sok kedves szóval, segítő szándékkal. Ezt a látogatást ugyanis egy másik előzte meg, amikor Miskolcra érve teljesen tanácstalanul nézelődött a két idős ember és tudakolták, merre is találják meg a hősi temetőt. Akkor lépett melléjük *Fain György,* a Lenin brigád vezetője, aki éppen szolgálatban volt. Pillanatnyi türelmet kért és már hozta is kollégáját, barátját, a brigád oroszul kitűnően értő tagját, *Heczer Ferencet.*

Így kezdődött az ismeretség, amelyből barátság lett. Az akkori látogatás óta ugyanis levelek jöttek, mentek. Unokákról, időjárásról, arról, hogy milyen termést ígér az ogyesszai határ. (A család a háború után Ogyesszában telepedett meg.) Most jó volt újra találkozni a régi ismerősökkel. Első útjuk természetesen a hősi temetőbe vezetett, ahol a testvérek leróták kegyeletüket apjuk sírjánál. *Aztán a brigád kedves meglepetésként budapesti kirándulásra is meghívta a távoli városból érkezett barátokat.*

A budapesti út után, a hazaindulás előtt beszélgettünk. Sztrilnyik Klavgyija Ivanova mondja:

— *A Lenin brigád családias melegséggel vett körül minket az első perctől kezdve.* A Vöröskereszt szervezet, az MSZBT-tagcsoport, mindenki segíteni akart. Szállásról, utazásról, étkezésről gondoskodtak. Közben mind többet tudtunk meg apánk utolsó óráiról is. Amikor Hejőcsabán halálos sebet kapott, akkor ott a templom kertjében hantolták el őt és a többi hősi halált halt bajtársait. Később kaptak örök nyughelyet a hősök temetőjében. A mi családunk annak idején külön értesítést is kapott apánk ezredparancsnokától, aki szerette, becsülte a jó katonákat. Sőt, a háború után személyesen is felkeresett bennünket. Így tett az a harcos is, aki apám oldalán súlyos sebet kapott és emiatt később elvesztette a szeme világát. Elmondásaik alapján ezerszer elképzeltük magunk előtt a tájat, a változatos völgyeket, az erdővel borított hegyeket. A térkép terepfoltjait faggattuk, ám mindhiába. Mindaddig, amíg elkövetkezett a nap, hogy végre megtudtuk pontosan, hol is nyugszik az apánk.

Az iparváros felszabadításáért hősi halált halt katona özvegyének elvitték a hírt a gyerekei: *képeket mutattak Miskolcról, a temetőről, az emlékműről.*

*

Aztán a levelek után egy kis szünet következett. Miközben elröppent egy év, amikor gyertyalobogásos, virágdíszes ünnepükre készülődtek a temetők, megérkezett a két testvér Ogyesszából. Ismerősök fogadták őket Miskolcon, a vasutasok Lenin brigádjának tagjai. Együtt mentek ki az Ogyesszából hozott virággal a temetőbe, de a távoli város virágai mellett ott piroslottak a miskolci vasutasok vörös szegfűi is.

Nagy József

Negyven éve történt

Hadiforgalom a mellékvonalakon

A második világháború hadiszállításai jó ideig elsősorban a fővonalakat vették igénybe. Később azonban a fővonalak tehermentesítésére, a szállítmányok egy részét mellékvonalakra terelték. Erre kényszerült a katonai szállításvezetőség sok esetben azért is, mert a fővonali állomásokat, gócpontokat 1944 nyarán súlyos légitámadások érték. Ez a gyakorlat még általánosabbá vált, amint a harcok elérték az ország közepét. Ez a forgalomátterelés jól megfigyelhető volt Balassagyarmaton. Ez az állomás a mellékvonalak egyik gócpontja volt. Itt vezetett keresztül az *Aszód—Losonc—Ruttka* összekötő vonal, mely az egykori *Kassa—Oderberg Vasút* vonalán jó útvonalat biztosított a birodalom felé futó vonatoknak. Ezentúl a szobi vonal tehermentesítésére igénybe vehették a *Balassagyarmat—Ipolyság,* s onnan továbbágazó vonalakat is.

Vízvételi hely az Ipoly-hídnál

Ezeket a mellékvonalakat 1943-tól egyre fokozottabb mértékben használták fel katonai szállítmányok továbbítására, különösen olyan rakományokkal futó vonatok esetében, melyek nem a front közvetlen szükségletét szolgálták. Így legelőbb kórházi, hadifogoly- és kiürítőszerelvényeket, leváltott, s feltöltésre a hátországba irányított csapatok vonatait, 1944 őszén azonban már csapat- és utánpótlási vonatokat is közlekedtettek itt.

A szűkre szabott létszám miatt ez a forgalom nagy megterhelést jelentett a balassagyarmati telepállomás vonatkísérői számára is. A személyzetet állandó túlórákra kényszerítették. Előfordult, hogy Balassagyarmatra 27 órai szolgálattal megérkezett csapatot német szállítmányvonattal még tovább küldték Losoncra, s még ott sem akarták elengedni a már holtra fáradt embereket. Követelték tőlük, hogy továbbvigyék a vonatot Zsolna felé. A személyzet csak úgy segíthetett magán, ha megszökött vonatjától.

A vasúti forgalmat 1944 nyarán—őszén ezeken a vonalakon azonban, partizánakciók zavarták meg. *Ismételten megtámadták a vonatokat a mai Nógrádszakál mellett, ahol az Ipoly-hídnál szükségvízvételi helyet létesítettek.* A nógrádi vonalak kis forgalomra méretezett rendes vízvételi helyein ugyanis, a daruk kútjainak vize kevés volt a gőzmozdonyok számára. Az Ipoly-hídnál megálló hosszú szerelvények vége kiért az erdők közé. Az éjszaka sötétjében, köd leple alatt a partizánok állandóan támadták a német szállítmányvonatokat.

1944. szeptember 20-án éjjel, a partizánok a Rákospuszta megállóhely előtti ellenívben, egy Losonc irányába közlekedő *német csapatszállító vonatot robbantottak fel.* Hat kocsi kisiklott, nagy anyagi kár keletkezett, több német katona meghalt. A forgalom a roncsok eltávolításáig, a pálya helyreállításáig szünetelt.

Az ismételt robbantások miatt a személyszállító vonatok mozdonyai elé két kővel rakott, alacsony oldalú „S" kocsit soroltak, hogy azok robbantsák fel az esetleges aknákat, s azok ne a gép, vagy a személykocsik alatt robbanjanak.

A partizánok ezután olyan aknákat telepítettek, melyek nem a vonat első járművének kerekei alatt robbantak. Az 1944. október 15-én Losoncról közlekedett 4261/a számú vegyes vonatnak a mozdonya mögé sorozott első teherkocsija, egy káposztával rakott Jz kocsi alatt robbant a pályába épített akna. A robbanóanyagot, a kocsi fékjén ülő *Németh István* vonatfékező szerencséjére, a talpfa alá helyezték el. A robbanás így is feltépte a kocsi padlóját, a káposztarakomány nagyobb részét 20-30 méterre szétszórta, Németh Istvánt pedig a hatalmas lökés bedobta a kocsiba, a rakomány maradéka közé. Súlyos légnyomást kapott, jó ideig sem beszélni, sem járni nem tudott. A pályában nem esett jelentőseb kár, a sínek épen maradtak, így a vonat hamarosan folytathatta útját Balassagyarmatra.

Amint a Vörös Hadsereg Budapesthez közeledett megkezdték a gyárak leszerelését. Egy részüket azonnal útnak is indították Németország felé, más gyárberendezésekkel rakott kocsikat vonatba sorozva, a *Diósjenő—Romhány* vonal Rétságon túli részére továbbították. December 7-én még elindult Vácról a balassagyarmati személyvonat, ennek utasai csaknem kizárólag a szovjet front elől menekülők voltak. Nógrád állomáson magas rangú német tisztek leakasztották a vonatról a két mozdonyt, hogy Diósjenőről, a szovjet előnyomulás elől még elvigyenek velük egy oda leállított benzinvonatot. *Kapkodva folyt akkor már a térség katonai és polgári kiürítése.* Ugyanakkor Drégelypalánkon négy 375-ös sorozatú mozdony várt a romhányi vonalon leállított kocsik továbbítására.

Nem kímélték a berendezéseket

A németek az 1944. december 5-én megindított szovjet támadással szemben az Ipoly völgyét kívánták lezárni. Felismerték, hogy a szovjet erők a Budapest védelmére összevont német és magyar csapatokat veszélyeztetik, ha a folyón túljutva, nyugat felé áttörnek. A szovjet hadvezetés azonban a 2. ukrán front csapatait megerősítette, így azok 12 km szélességben áttörték a német-magyar vonalakat. Mindez olyan gyorsan történt, hogy a mozdonyokat már nem engedték tovább, s a leállított vonatok helyükön maradtak, a gépeket pedig visszairányították Balassagyarmatra.

Egy vgmk felajánlása

Rendhagyó, de követhető

A szombathelyi járműjavítóban 44 gazdasági munkaközösség tevékenykedik, közreműködve az üzemi tervek teljesítésében. Ezeket a közösségeket tagadhatatlanul elsősorban az anyagi érdekeltség hozta létre, de ez az érdekeltség nem kizárólagos, hiszen szocialista közösségi vonások is jellemzik őket. Ahhoz, hogy a vállalt munkát a legjobb minőségben és a legrövidebb idő alatt elvégezhessék, egymásra is és a munkára is fokozottabban odafigyelnek. A legkisebb lazaságot sem tűrik el soraikban.

Az egyébként természetes — valljuk és hisszük —, hogy a több és jobb minőségű munkáért magasabb anyagi juttatás jár, bármilyen keretek között végzik is el ezt a munkát. Természetes törekvés az emberben az is, hogy a nehezebbé vált gazdasági körülményekhez igazodva biztosítani tudja családja számára a már elért életszínvonalat, és ennek érdekében jobb vagy több munkát végezzen. De a vgmk tagjai nemcsak a saját boldogulásukat tartják elsődlegesnek. Erre utal az is, amit a szombathelyi járműjavító egyik gazdasági munkaközössége vitt véghez. Ritka, rendhagyó, de mindenképpen követendő lehet a példa: *vállalták, hogy a többletmunkáért kapott pénzük egy részét felajánlják egy munkatársuk családjának, aki 1980. január 22-én halálos balesetet szenvedett.*

*

— Hogyan jutottak erre az elhatározásra — kérdezem *Pungor Ernőtől*, a vgmk gazdasági képviselőjétől.

— Az idei nyáron, június 16-án alakult a csoportunk — válaszolja. — Az üzem vezetésétől messzemenő segítséget kaptunk ahhoz, hogy magunkra találjunk ebben a munkaformában, és a kezdeti nehézségeket átvészeljük. Az általunk létrehozott vgmk 20 főből áll és több szocialista brigád tagságából — a legjobb munkaerőből — tevődik össze. A *Kilián György* brigádból 6, a *Lőwy Sándor* brigádból 4, a *Kossuth Lajos* brigádból 2 embert vettünk be, és más szocialista brigádokból is jött egy-egy jó szakmunkás. Az eddig eltelt öt hónap alatt meghitt munkatársi kollektívává vált a csoport. *Amikor láttuk, hogy megtaláljuk a számításunkat, akkor született a döntés, hogy egy kocsi javításának a tiszta munkabérét felajánljuk az elhunyt munkatárs családja számára.* Elhatározásunkat a kocsiosztály vezetői, a párt- és tömegszervezeti vezetők is helyeslésssel fogadták. November 3-án már át is adtuk a pénzt — nem csekély összeget — a családnak . . .

— Ki volt a családfő?

— *A mi brigádunkban dolgozott valamikor Kovács Lajos* — veszi át a szót Lakner Sándor, a Kilián György szocialista brigád vezetője, aki szintén tagja a vgmk-nak. — *Fájdalmasan érintett mindannyiunkat régi munkatársunk elvesztése.* Igyekeztünk mi a családnak segíteni korábban is, de ez inkább néhány brigádtag személyes közreműködésével a ház körüli nehezebb munkák, illetve kisebb javítások elvégzésében nyilvánult meg. Amikor azonban a vgmk többletjövedelemhez juttatta a brigádtagokat, már pénzbeli segítségnyújtásra is gondolhattunk. Ez azért is aktuális volt, mert az elhunyt kolléga fia időközben ipari tanuló lett és mindenki tudja, hogy ebben a korban a gyerek élelmezése, ruházat, iskolai holmikkal, egyebekkel való ellátása fokozott gondot ró minden családra. Hát még ott mekkora gond lehet ez, ahol a családfő hiányzik. Ezért született a vállalásunk. *Terveink között szerepel, hogy amíg a gyerek tanul, minden évben megadjuk ezt a segítséget a családnak.*

*

Ma még talán ritka az ilyen jellegű elhatározás, az, hogy gazdasági munkaközösségek tagjai a szabad időben végzett munka jövedelméből rászorult embertársaiknak anyagi segítséget nyújtsanak. Mindenesetre felemelő érzés, nemes gesztus, emberséges cselekedet. S példa lehet mindazoknak, akik nehéz helyzetű embereket ismernek szűkebb környezetükben, és megvan bennük a hajlandóság a segítségre.

Sátori Vilmosné

Áll a vonat, áll, személyszetre vár . . .

Negyvenöt percet várt személyzetre november 18-án vasárnap reggel az 5817. számú személyvonat, amely Salgótarjánból Budapest Keleti pályaudvarig közlekedik. Salgótarján-Főtér állomásról még pontosan 5 órakor indult és Kisterenye állomásra is pontosan, 5 óra 22 perckor érkezett. De ami ezután következett, az már érthetetlen és felháborító. Ezen az állomáson ugyanis 45 percig várt jegyvizsgálóra, mivel a szolgálatban lévőknek itt telt le a munkaidejük.

Az utasok joggal türelmetlenkedtek, s bizony elmarasztalták a vasutat, hiszen egy-két ember mulasztása miatt egyórás késéssel érkeztek meg úticéljukhoz.

Az utóbbi időben sajnos nem egyedi eset a hatvan—salgótarjáni vonalon közlekedő vonatok hasonló hiányossága, így nem véletlen az sem, hogy az utóbbi időben az utazóközönség elég gyakran fordul panaszaival a sajtóhoz.

De kizárólag rajtunk, vasutasokon múlik, hogy megszűnjenek az utasokat bosszantó, a saját felelőtlenségünk okozta hibák.

Szücs Ferenc

Amit már elértünk a személyszállításban

Önbecsülésünk fokmérője

A MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztálya az idén is intézkedési tervben jelölte meg azokat a legfontosabb feladatokat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a vasút előbbre lépjen a forgalom szervezésében, az utazási és fuvarozási igények kielégítésében, nem utolsósorban a gazdasági célkitűzések megvalósításában. Az intézkedések végrehajtásának előfeltétele volt, hogy a szervezési feladatokat a szakosztály összehangolja a személyszállítási osztállyal, az igazgatóságokkal és az üzemfőnökségekkel. Így születtek meg azok az eredmények, amelyeket az alábbiakban — természetesen csak vázlatosan — ismertetünk.

Budapest és Hegyeshalom között megvalósult a zárt ingavonati közlekedés. Ez azt jelenti, hogy a szerelvények megbonthatatlan egységet képeznek, amelyet még műszakilag meghibásodott kocsi esetén is csak tartalék szerelvénnyel válthatnak ki. Az ehhez a rendszerhez igazított takarítási és tisztítási technológia tette lehetővé, hogy javuljon a vonatok külső képe és belső rendje, higiénéje. *Hasonló módszert vezettek be most, december 1-től Budapest, Keleti és Hatvan állomások között.*

Az idegenforgalom ebben az évben is 1,7 millió utast számolt a vasútnál. A hozzánk érkező külföldi vendégek tapasztalhatták, hogy ma már 12 határállomáson, továbbá a *Keletiben*, a *Nyugatiban* és a *Déliben*, valamint *Kelenföldön, Siófokon, Fonyódon* több nyelven — oroszul, németül, franciául és szlovákul — hangzanak el a tájékoztató közlemények. Kaptunk is elismerést ezért nem kevés külföldi utastól.

S nemcsak a más országokból hozzánk látogató turisták, hanem a hazai utazóközönség is érzékeli a kedvező változásokat. Azt például, hogy a legtöbb állomáson megvalósult a hangszórós, sőt igen sok helyen a magnetofonos tájékoztatás. *Kelenföld állomáson pedig üzemel már a Pragotron vizuális tájékoztató rendszer, hangosítással összekötve.* A kiemelt beruházásként kezelt rekonstrukció lényeges eleme a 220 méter hosszú aluljáró is, amelyen az A, B, C peronokhoz eljutva megnyugtatja az utasokat a vonatok érkezésének vagy indulásának kijelzése.

A Nyugati pályaudvaron — az átépítési ütemnek megfelelően — úgynevezett összegező táblákkal egészítik ki a vizuális tájékoztató berendezést, ezenkívül intézkedés történt arra is, hogy Miskolc, Tiszai pályaudvar és Szeged állomás szintén kapjon korszerű utastájékoztató rendszert.

Július elsejével megkezdte tevékenységét a MÁV információs szolgálata, *amely azóta mint MÁVINFORM él a köztudatban.* Ezzel is a szolgáltatás javítását — a vasúti közlekedéssel összefüggő valamennyi hírnek azonnali, gyors és pontos „terítését" — értük el. A rádió, a televízió, a nyomtatott sajtó rendszeresen, akár a nap minden szakában ad közlekedési hírt az utazóknak és várakozóknak egyaránt. Ide kívánkozik az is, hogy a Budapest, Keleti pályaudvaron üzemelő helyelosztó és információs központot korszerű, „húszkulcsos", főnöki-titkári telefonnal szerelték fel, ami a hívási idők lényeges rövidítését eredményezi.

Az állomási utasterek tisztaságának javítását szolgáló takarítógépek beszerzésén kívül megvalósítás alatt áll a nagy forgalmú pályaudvarok illemhelyeinek rendbehozatala, felújítása és szerződéses bérbeadása, amitől a színvonal további emelése várható. A kocsitisztításra fordított költségekkel arányosan sikerült bővíteni a takarító gmk-k foglalkoztatását. Mi több: az idén megkezdte üzemelését a Keleti nagy teljesítményű kocsimosó berendezése. Ez és a Nyugati hasonló létesítménye sokat javított a Budapestre állomásított személykocsik külső tisztaságán.

Mindezzel párhuzamosan folytatódott a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének vizsgálata, a vonatok forgalmi kísérése, az utasáramlás rendszeres felmérése. Ez lehetővé tette, hogy — az utasok érdekeinek messzemenő figyelembevételével — egyes szerelvényeket kevesebb kocsival közlekedtessünk. A tartalékok feltárása, az új utak keresése, az átgondolt üzletpolitikai célok kijelölése közben bátor kezdeményezések is történtek. Ilyen volt az őszi BNV idején a közúti közlekedés csődjének megelőzése különvonatok beállításával. *Budapest, Keleti és Kőbánya-Felső között naponta 14 rendkívüli vonat közlekedett,* szállítva a vásárlátogatókat, 7 percre rövidítve a közúti közlekedés félórás időszükségletét ebben a viszonylatban. Fokozta a MÁV figyelmességét, hogy a belföldi gyors- és expresszvonatok is megálltak a vásárlátogató utasok kényelme érdekében.

Hasonló gondoskodást kívánt a balatoni, a velencei-tavi és a una-kanyari forgalom lebonyolítása is. Az eredmény: *nem voltak zsúfolt vonatok, ugyanakkor a kihasználatlanság sem volt jellemző.* Jól vizsgáztak a vasutasok a szilvásváradi fogathajtó világbajnokság utasforgalmának szervezésekor is, ezenkívül sikerrel oldották meg feladataikat a szegedi szabadtéri játékok, a szegedi ipari vásár, a hortobágyi hídi vásár és pusztavacsi békefesztivál utazási szükségleteinek kielégítése idején.

Dolgozzunk, gondoskodjunk utasainkról ugyanígy a téli időszakban! *Viselkedjünk udvariasan, s legyenek vonataink tiszták, jól fűtöttek!* S ha netán hóakadályok nehezítenék az utazást, pontos közleményekkel is igyekezzünk az utazóközönség segítségére lenni. Az eddig eltelt időszak alapján joggal állapítható meg, hogy képesek vagyunk megfelelni azoknak a feladatoknak, amelyeket utasaink az év végi, ünnepi forgalomban éppen úgy elvárnak tőlünk, mint az év többi napján.

Szabó Béla

A visszavonuló német csapatok Aszód—Balassagyarmat között a vonalat több helyen pályatépő ekével tönkretették. Az 56-os sorozatú mozdonnyal vontatott pályaromboló gép középen kettétörte a talpfákat, felgörbítette a síneket. Balassagyarmaton át Drégelypalánk—Ipolyság felé vonultak tovább, s a hadműveleti parancsnokság rendelkezései szerint rombolták a vasúti berendezéseket.

A szovjet front december 8-án úgy megközelítette már a várost, hogy elrendelték kiürítését. Délelőtt szovjet repülőgépek támadták a balassagyarmati állomást, szórványosan bombákat is dobtak, majd lőtték a még vágányokon álló kocsikat. Ekkor a III. vágányon álló, gázolajjal rakott kocsik meggyulladtak és elégtek.

Másnap, december 9-én indult meg a szovjet támadás dél felől. A város előtt a németek még védekeztek, de rövid küzdelem után feladták, s az Ipolyon túli területeken, s a túlpart magaslatain vetették meg lábukat. A túlparti magaslatokon elhelyezett tüzérségük, aknavetőik lőtték a szovjet csapatokat, s vele a várost. Az állomás I. vágányán néhány kocsi tüzérségi lövedék maradt, a felvételi épület előtt. Ezek egyikét lövés érte, kigyulladt. Pillanatok alatt valamennyi kocsi égett és robbant. *A felvételi épület csaknem teljesen, s vele együtt az állomási vágányzat jelentős része is elpusztult.*

A helyreállítás áldozatokkal járt

December 9-én a szovjet csapatok elérték Vácot, a Dunát, így sikerült átkarolniok a budapesti védelem csapatait. December 14-én a szovjet műszaki alakulatokkal közösen, a balassagyarmati vasutasok is megkezdték a helyreállító munkát.

A helyreállító munkának vasutas áldozata is volt. December 17-én este még dolgoztak a magyar vasutasok a III. és IV. vágány között, amikor Aszód felől megérkezett az első vonat. Azok, akiket váltóőrnek, váltófelvigyázónak osztottak be, elmentek a szügyi úti sorompóhoz, hogy kitakarítsák az ott levő váltóőrbódét. *Barna László* vonatkísérő még tréfálkozott, hogy lám, ők már szolgálatba állnak, míg a többiek krampácsolnak. A szolgálati helyről lapáttal hordta ki a törmeléket az aszódi vágány melletti gödörbe. Ahogy a törmeléket a sötétben ledobta, az egy elrejtett tányéraknára esett, amely felrobbant. *A robbanás után Barna László talán még húsz percig élt.* Társai a fűtőházfőnöki-irodába vitték, ahol az asztalra fektetve meghalt.

Az első szovjet vonat utánpótlási anyagot, szenet, meg pályafenntartási anyagot hozott a további helyreállítási munkához. Másnap hajnalban már a németek aknatüzében indult vissza Aszód felé. *Hamarosan egymást érték a szovjet utánpótlási vonatok a mellékvonalon.*

A németek Balassagyarmat kiürítésekor minden üzemképes járművet elvittek, *a fűtőházban egyetlen javítandó mozdony maradt vissza.* Így a forgalom felvételéhez a szovjet vasúti parancsnokságnak kellett Balassagyarmatra gépeket irányítania. A hadiforgalomban nem vehették tekintetbe a mozdonyok tengelynyomását, olyan gépet küldtek az alacsony tengelynyomású vonalra, amilyen éppen volt. Volt a balassagyarmati fűtőházhoz beosztva a hadiforgalomban *326-os, 342-es gép is.* A ma Vácott kiállított 342 006-os mozdony is ott szolgált közvetlenül a front után.

A balassagyarmatiak a kiégett és részben beomlott állomásépület helyett a forgalmi irodát és a szovjet parancsnokság helyiségeit, az áruraktár melletti pénztári helyiségekben rendezték be.

Az egyik februári napon német légitámadás érte az állomást. Egy bomba a fűtőház szénterére esett, akkor az ócskavassal, roncsokkal volt tele. Találat érte a raktár nyugati végét is, ahol a forgalmi iroda és a szovjet parancsnokság volt. Az áruraktár és pénztár falai beomlottak. Három szovjet katona meghalt, egy magyar vasutast még élve kibontottak a romok közül.

Felszabadul az Ipoly völgye

A mellékvonalak vasutasai, a pálya és az állomások gyors helyreállításával jelentősen hozzájárultak a szovjet utánpótlás vasúti szállításának megindításához, s ezzel a front újabb támadásainak előkészítéséhez. A 2. ukrán front egységei háromhetes állóharc után december 20-án új offenzívát indítottak. Áttörték a német frontvonalat, s december 28-ra felszabadították az Ipoly völgyét, majd hídfőállást építettek ki a Garam nyugati partján is, melyből lehetővé vált újabb offenzíva indítása a fasiszta csapatok ellen.

Lovas Gyula

(Folytatjuk)

Utazási iroda a szabolcsi megyeszékhelyen

„Sokat dolgozunk azért, hogy betérjen hozzánk az utas"

Nyíregyháza belvárosában, a Zrínyi utcában akkor is megtalálnák az ügyfelek a MÁV utazási irodáját, ha nem hívná föl rá a figyelmet a vasút emblémája. Az előtér kényelmes foteljaiban senki sem várakozott, amikor beléptem.

— *Délután kellett volna jönnie* — mondja *Sallai Andrásné* irodavezető. — *Négy óra után igazi csúcsforgalom van nálunk.*

Az irodát 1979 júliusában nyitották meg, akkor még mindössze hárman — *Sallai Andrásné, Donka Jánosné* és *Bártfai Valéria* — dolgoztak itt, ma már *Bartha Lászlónéval* és *Kézi Sándornéval* együtt öten állnak az utazóközönség rendelkezésére.

— *Nagy szükség volt az irodára* — mondja Sallainé — és nemcsak azért, hogy tehermentesítsük az állomás jegypénztárait, hanem azért is, hogy az utasok kényelmesebben, kulturáltabban válthassanak jegyet. Az utazási iroda a belföldi és nemzetközi menetjegyek kiszolgálásán kívül igény szerint biztosít hálókocsi- és helyjegyeket is.

A csoportos utazások száma az utóbbi időben megnövekedett.

— *Nem maguktól jöttek ám,* — mondja Sallainé — *sokat kellett dolgoznunk azért, hogy betérjen hozzánk az utas.* A MÁV utazási kedvezmények például nemigen voltak közismertek, a propaganda anyagok elég röviden, talán sokszor nem is egészen közérthetően tárgyalják ezeket. Mi elmentünk az iskolákba, gyárakba, intézményekbe, részletesen tájékoztattunk az általunk kínált lehetőségekről.

— Az új kedvezményeket — többek között a füzetjegyeket — igen kedvezően fogadták az utasok. Ez azt jelenti, hogy 10 utazásra — bármely állomásról, bármely állomásra, 20 százalékos kedvezményt kap a füzet tulajdonosa.

Az új üzletpolitika hatására — a korábbi 33 százalékos mérséklésű helyett — a BNV idejére az alkalmi menettérti 50 százalékos kedvezményt a vártnál többen vették igénybe.

— *Az a tapasztalatunk, hogy leginkább a diákok élnek a vasút nyújtotta kedvezménnyel.* A szocialista országok közül a bolgár és a román tengerpart a leglátogatottabb, a Nyugatra utazó egyéni turisták Ausztriát, Svájcot, Franciaországot és Angliát „célozzák" meg.

A vezetőnő azt is elmondta, hogy új szolgáltatás iránt is mutatkozik igény: *A csoportok átszállás nélkül szeretnének utazni.*

— Itt nekünk kellene lépni, talán meg is lehetne oldani a személykocsik átsorolásával.

Az iroda dolgozói tudják, hogy életképességük üzleti érzéküktől is függ, de azt sem tévesztik soha szem elől, hogy a többi utazási irodával együtt elsősorban az utazóközönségért vannak. A szomszédos Coopturisttal jó együttműködés alakult ki. Erre a közelgő ünnepi forgalomban és a téli turizmus idején még nagyobb szükség lesz.

Zsoldos Barnabás

Kommunista műszakok

Nagykanizsán, a MÁV Távközlő Művezetői Egység Ságvári Endre szocialista brigádja kommunista műszakot tartott november közepén, csatlakozva a XIII. kongresszus és hazánk felszabadulása 40. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyhez. A munkából eredő bevétel felét kulturális célokra ajánlották fel, a másik felét pedig szakszervezeti célokra.

Kommunista szombatot tartottak a bánrévei állomás dolgozói is. A 36 dolgozó 4752 forint értékű társadalmi munkát végzett: megtisztították a vágányhálózatot, a kocsikat és a szociális épülettel szemben lévő térséget. A 33 tagú utazó személyzet eddig 330 óra társadalmi munkát végzett.

Nemzeti érdek is

A korszerű családtervezés

A családtervezés a modern ember életében a tudatos cselekedet egyik megnyilvánulási formája. Háromféle célja van:

1. A gyerekek számának meghatározása.
2. A születési idő megválasztása.
3. Egészséges utódok létrehozása.

A családtervezés módszerei:

— *biológiai ismeretek,*
— *felvilágosult szexuális műveltség,*
— *a fogamzásgátlókkal való élni tudás.*

Ezekre a technikai ismeretekre még visszatérünk. Ezúttal olyan általános elveket, szempontokat fogalmazunk meg, melyeket ma már egyetlen korszerű társadalomnak sem lehet kikerülnie.

Felkészítés a családalapításra

A családtervezésnél mintha túlsúlyba kerülne a tervezés és háttérbe szorulna — a család! Már az 1973-ban megjelent minisztertanácsi határozat kötelezően előírta az iskolák számára a korszerű családtervezéshez szükséges oktatást. Ez áll: a *szocialista családeszmény megismertetéséből és elfogadtatásából, a családalapításra való közvetlen felkészítésből.* A fiatalokat, a tanulókat tehát jövendő házastársaknak és leendő szülőknek is kell néznünk. Nevelnünk kell őket a szocialista családideál kialakítására, elfogadására.

Miért van erre szükségünk? Azért, mert a családra mind az állampolgárnak, mind a társadalomnak szüksége van. Bár az is igaz, hogy ma a családot átalakulófélben látjuk. A társadalom fejlődésével nem fordítottunk elég figyelmet a családra. Ezért a család mintha lemaradt volna korunk új mechanizmusaihoz, dinamikáihoz képest. Elbizonytalankodtunk a családdal kapcsolatos funkciók gyakorlása és megismertetése terén is. Mindenképpen valami újat, mást kell elfogadtatnunk, időszerűbb elveket hangoztatnunk és korszerűbb gyakorlatot megkövetelnünk ezen a területen is. Az is igaz, hogy az új igényekre még nincsenek meg a hathatós, modern, valóságos példák, ideálok. Ma még valamiféle szabadosság, felelőtlenség jellemzi a családi életünket. Egy „új családi mechanizmus" kellene!

Okosan szeretni, helyesen nevelni

Nemcsak tervezni kell a gyermekek számát, hanem a már megtervezett és megszült gyerekeket fel is kell nevelni, korszerűen, az idők követelményeinek megfelelően! A gyermekek vállalása azok nevelése nélkül — fél megoldás. *A ma olyan sok meggondolatlanul kötött házasság, a válások magas száma, a nemi szabadság — hisszük — egy átmeneti korszak tünetei.* Rendeződik a probléma és a gyakorlat is. Hiszen szükség lenne arra a folyamatosságra is, mely reprezentálná az egymást váltó nemzedékek családnevelési és példakép állandóságait.

A család és az utódok „milyensége" — szorosan összefügg egymással. A gyerekek személyiségére, magatartására, társadalmi visekedési normáira, a családban őket körülvevő környezet, meghatározó szerepet játszik. *Ma még a szülőkre is ráférne a családnevelési oktatás.* A múlt hiányait rajtuk már nehezen lehet számonérni, pótolni. Fellazultak az állandó emberi kapcsolatok, a szeretet, a megértés, a bizalom. *„Okosan szeretni pedig annyit jelent, mint helyesen nevelni!"* És még egyet. Ezeket a problémákat csak pénzzel nem lehet megoldani. Jó, ha mindkettőből elegendő van, az emberiből és a vagyonból is! Ma úgy tűnik, hogy egyesek a vagyont részesítik előnyben az emberi oldal rovására.

Érdekes az is, hogy nálunk, amikor társadalmunkban politikai és létbiztonság van, *csökkent a gyermekvállalási készség, és növekedett a válások száma.* Hovatovább gondot okoz a népesség számának állandóságát is biztosítani!

Tudatosan, kényszer nélkül

A jólét tenne önzővé bennünket? Hiányoznak azok a társadalmi, gazdasági kényszerítő erők, melyek a több gyermek születésére késztetnék a családokat? Ma már nem kell a megélhetéshez munkaerő-utánpótlásról gondoskodni a magyar családoknak. És kényszer nélkül nem megy a szaporodás? Miért? Nem azért vezettük be a „tervezést", hogy csökkenjen a gyermekáldás. A korszerű védekezés eszközeit az utódok megszületése ellen használjuk fel?

A családtervezés lényege éppen az, hogy külső, gazdasági, társadalmi kényszerhelyzetektől függetlenül, *tudatosan, racionálisan felismerjük a társadalom, az egyén, a nemzet érdekeit!* A korszerű családtervezési eszközök birtokában nem fordíthatunk hátat a legnagyobb földi hivatásunknak, annak, hogy szaporodjunk, ésszerű körülmények között! Mennyiségileg és minőségileg egyaránt!

A családtervezés: jövőnk és nemzetünk okos tervezése is.

Dr. Veress Sándor
Szeged

Véradás, patronálás, tisztaság

Eredményesen dolgoznak az oroszlányi vöröskeresztesek

Az oroszlányi vasútállomáson 1962 óta működik vöröskereszt-alapszervezet. Tevékenységi területük messze túlér az állomás határain, hiszen hét óvodát patronálnak, részt vesznek a szocialista városok között indított tisztasági mozgalomban, rendszeresen adnak vért.

Rózsáné Berza Zsuzsa 1979 óta látja el az állomás vöröskereszt-alapszervezetének titkári teendőit.

— *Két szocialista brigádunk, a Kandó Kálmán és a Hámán Kató brigád minden munkában partner* — mondja. *A szocialista városok tisztasági versenyében egyszer már elnyertük a vándorzászlót, tavaly harmadikak lettünk.* Nagy gondot fordítunk az állomás rendbentartására, ami bizony nem könnyű feladat. A kocsikból hullik a szénpor, szóródik a berakott ócskavas. Amit tegnap eltakarítottunk, holnap kezdhetjük újra. Égető gondunk, hogy a felhalmozódott szemetet nincs hol tárolni. Már régóta kérjük, hogy legalább egy konténert biztosítsanak. Oroszlányba a vagonok mindenféle hulladékkal „megrakva" érkeznek, így szenet nem lehet rábuktatni, ki kell előbb takarítani. Mi ezt a kihúzban társadalmi munka keretében megcsináljuk, ám ha jön a KÖJÁL, megbüntet bennünket környezetszennyezésért.

— *Nagy baj az is, hogy az egész állomás a vágányoktól a felvételi épületig elavult.* Ráférne a felújítás, a bővítés, mert ahogy mondják, a város kinőtte az állomást. Mi megteszünk mindent, hogy valamennyire elfogadható állapotokat teremtsünk, de mindent megoldani nem tudunk.

— Én magam a véradást is az alapszervezet elsőrendű feladatai közé sorolom. Eben pártagjaink járnak élen. *Három bronzplakettes véradónk van,* de ilyen aktivitás mellett évek múlva ennél több is lehet. Ez azért jó, mert az emberek többsége átsiklik a véradási felhívások felett és csak akkor döbben rá a szükségére, amikor már ő maga, vagy közvetlen hozzátartozója kerül a műtőasztalra.

— Amikor titkár lettem – folytatja Rózsáné –, eszembejutottak azok az öreg vasutasok, akiktől annak idején a „szakma" csínját-bínját tanultuk. Mi volna ha a nyugdíjasoktól nemcsak elbúcsúznánk, hanem időnként vissza is várnánk őket? *Azóta kétévenként megrendezzük az állomás nyugdíjasainak találkozóját.* Úgy gondolom, ennyit megérdemelnek azok a vasutasok, akik életüket itt töltötték, egészségüket a vágányok között hagyták.

— gerecsei —

Októbertől májusig

Kik vehetik igénybe az időszakos szociális gondozót

A nehéz körülmények között élő vasutas nyugdíjasok fokozott támogatására szakszervezetünk elnöksége 1974 július 9-én határozatot hozott a 1/2%-os ÖTA és a jóléti alap szociális keretéből létrehozandó időszakos szociális gondozó létesítésére.

A határozatnak megfelelően a szombathelyi vasútigazgatóság vonyarcvashegyi üdülője minden évben hét hónapon át szociális gondozóként működik. A szociális gondozásra rászorultak és az igénylők magas számát figyelembe véve 1981 október 1-től szakszervezetünk elnöksége az időszakos szociális gondozást az Általános Biztosító Egyesület balatonfüredi üdülőjének igénybevételével kiterjesztette.

A nyugdíjasok szívesen veszik igénybe az időszakos szociális gondozást, mivel ez környezetváltozást, s a pihenés mellett díjtalan ellátást, orvosi felügyeletet is jelent. A gondoskodásnak ez a formája nagy segítséget jelent a nyugdíjasoknak, mivel a gondozási időre nyugdíjukat is megkapják.

Az időszakos szociális gondozók ez évben is megkezdték működésüket. A vonyarcvashegyi *október 1-től 1985. április 30-ig,* a balatonfüredi *november 1-től december 30-ig* egyhónapos turnusokban fogadja a beutaltakat.

1985. január 3-tól május 8-ig Balatonfüred helyett a pécsi vasútigazgatóság üzemeltetésében levő boglárlellei üdülőben működik szociális gondozó. Boglárlellére háromhetes turnusokban történik a beutalás.

Az időszakos szociális gondozóba az a saját jogú vagy özvegyi nyugdíjas utalható be, akinek az egy főre eső havi jövedelme a 2500 Ft-ot nem haladja meg és a beutalást szociális körülményei is indokolttá teszik. A feltételek fennállása esetén házastársak — férj, feleség — együtt utalhatók be.

Mivel a gondozó nem kórház jellegű intézmény, csak mozgásképes, kórházi kezelést nem igénylő, a közösségben való együttélésre alkalmas személyek vehetik igénybe. A beutalók elosztása a területi szakszervezeti bizottságok hatáskörébe tartozik. Azoknak a nyugdíjasoknak, akik ezt a lehetőséget igénybe kívánják venni, igényüket a nyugdíjas szakszervezeti csoportok útján, a lakóhely szerint illetékes területi szakszervezeti bizottsághoz kell bejelenteniök.

Köszönet a segítségért

November elején dicsérő levelet továbbított a posta *Lovász Lázárnak,* a szegedi igazgatóság vezetőjének Bajáról. A levél feladója *Farkas Lajosné* többek között ezt írta:

Szeretném, ha tolmácsolnák köszönetemet annak a kalauznőnek, aki október 30-án, a Szegedről induló és Pécsre érkező gyorsvonaton teljesített szolgálatot. Én régebben súlyos balesetet szenvedtem, mindkét lábam eltörött és szinte járásképtelenné váltam. A kalauznő segítsége nélkül képtelen lettem volna le- és felszállni. Bajáról mentem a pécsi kórházba ellenőrzésre. Senkim sincs, aki elkísért volna. A figyelmes jegyvizsgáló segítsége nagyon jólesett."

Az elismerő sorokat az igazgatóság továbbította *Dudás Józsefné* szegedi jegyvizsgálónak.

A szűrést nem szabad elodázni

A rák gyógyítható, ha idejében felismerik

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége mellett működő nőbizottság két éve foglalkozik a területi egészségügyi központoknál a rákszűrés gyakoriságával, a rákszűréssel kapcsolatos problémák megoldásával.

Mindenki előtt ismeretes, hogy szocialista egészségügyünk jellemzője az emberről való gondoskodás. E tételből kiindulva születtek meg azok az alapelvek, melyek valamennyiünk előtt jól ismertek. Az ember szolgálatának nemes gondolata nem újkeletű, de a megvalósítások formájában az utóbbi időben lényeges minőségi változások jelentkeztek. A megelőzés gondolatát az élet vetette fel. Ez nem lehet csak az egészségügyi szolgálat feladata. Ebből mindenkinek a maga területén részt kell vállalnia.

A téma aktualitását az adja, hogy mind nagyobb érdeklődés és aggodalom nyilvánul meg a szakemberek és a közvélemény körében a rosszindulatú daganatok növekedési száma és aránya miatt.

A női nemi szervekből kiinduló rosszindulatú daganatok napjainkban is előkelő helyet foglalnak el a megbetegedés okozta halálozásban. *Ezek között változatlanul a méhnyakrák áll az első helyen.* A nők közel 4 százaléka betegszik meg méhnyakrákban, s a betegségek fele napjainkban is elhanyagolt stádiumban kerül felismerésre. Emiatt a gyógyulási eredmény nem éri el az 50 százalékot.

Ennek különös jelentőségét az adja, hogy éppen a méhnyakrákkal kapcsolatos ismereteink a legkiterjedtebbek, és mind a megelőzés, mind a korai felismerés szempontjából kedvezőek a lehetőségeink.

Annak ellenére, hogy a méhnyakrák megelőzésében kedvező tendenciákat lehet felfedezni, ma még a rákellenes küzdelem nem tekinthető kielégítőnek.

Ismervén a daganatok kifejlődésével kapcsolatos kutatásokat, azt, hogy a daganat keletkezése időben elhúzódó, többszakaszos folyamat, jogos és sürgető igényként merül fel a tünetmentes szakban való szűrővizsgálatok végzése. Ekkor ugyan még nincs tünet, a beteg nem fordul panasszal orvoshoz, de a fejlődő daganat már jelen van, mert valamilyen vizsgálati móddal már jelenléte diagnosztizálható.

Ebben a stádiumban kell a szűréseket végezni, mert ekkor még megelőzhető a daganat kifejlődése, a beteg ezáltal időben kerül intézetbe, kórházi kezelésre, s az eredmény nem kétséges: *teljes lesz a gyógyulás.*

Míg korábban a daganat diagnosztizálására törekedtünk, most a daganat megelőzése a cél. Eszköze a szűrés, mely tömegméretekben, aktív felkutató jelleggel bír. Ezáltal kerülnek szűrésre a tünet és panaszmentes tömegek, a veszélyeztetett korúak, akik e nélkül nem kerültek volna orvosi észlelésre.

A tájékoztató összeállításánál kettős cél volt a vezérelv:

— *képet nyerni a területen folyó érdemi munkáról a rákszűréseket illetően,*

— *következtetések levonására nyílt ezáltal lehetőség.*

A következtetések levonásakor megállapítható, hogy a vasútegészségügyi szolgálat rákszűréssel kapcsolatos szervező, irányító munkája megoldott. Egyértelműen kitűnik a jószándék, a segíteni akarás, a szűrés állandó és visszatérő felszínen tartása.

Dr. Rábik Jenő
szülész és nőgyógyász

Három brigád készíti

Tolókocsik rokkantaknak

A miskolci járműjavító üzem dolgozói nemrég felsőzsolcai otthonában keresték fel *Sárosi Jánost,* egykori munkatársukat, aki húsz évig légfékszerelő lakatosként dolgozott, most pedig rokkant nyugdíjas. Három szocialista brigád — a *December 4.,* a *Ligeti Károly* és a *József Attila* — egy tolókocsival ajándékozta meg Sárosi Jánost. A kocsihoz való anyagot saját pénzükön vásárolták meg, aztán társadalmi munkában állították össze; maguk szerelték, festették, mintegy 60 órányi munkával.

Ez már a harmadik, ilyen jellegű segítségnyújtása volt a három brigádnak. Az első tolókocsit a budapesti MÁV Kórháznak készítették, a másodikat a miskolci Szociális Otthonnak, s most a harmadikat egy volt munkatársuk kapta.

Pál István

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire felveszünk, kiképezünk:

férfiakat—nőket, fiúkat—lányokat iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, orvosi alkalmasságuk szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, vonat fel- és átvevő, személy- és árupénztáros, távgépíró-kezelő, vonatfékező, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.

Középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:

mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezésfenntartó munkakörökbe.

Felveszünk továbbá:

villanyszerelőket, felsővezeték-szerelőket, bádogos- és tetőfedőket, festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

A kötelező munkaidő, minden beosztásban, havi 182 óra! Budapesti főnökségeinken saruzó, kocsirendező, váltókezelő stb. munkakörökben évenként 10 000—20 000 Ft-ig terjedő „kiemelt forgalmi jutalék"-ot is fizetünk. Kulcsfontosságú munkakörökben munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.

Változatos, érdekes munkakörök! Kedvező elhelyezkedési lehetőségek!

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a Központi Munkaerő Felvételi Irodán Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu). Telefon: 145-010.

Vasutasiskola Hatvanban

Szaktanárt keresnek

Nagy változás állt be 1978 őszén Hatvan város közoktatásában. Megszűnt a gimnázium, és helyette megkezdődött az oktatás a közlekedési szakközépiskola vasútforgalmi tagozatában.

Hosszú viták után jött létre ez a változás. Szükség lett volna ugyan a gimnáziumi osztályok fenntartására is, mivel a helyi *Bajza József Gimnázium* helyhiány miatt nem tud minden arra érdemes jelentkezőt felvenni, de még nagyobb szükség volt a vasút egyre növekvő szakemberszükségletének enyhítésére. Ezért döntöttek helyesen az illetékes párt- és állami szervek, amikor figyelembe vették, hogy ebben a Budapesttől alig hatvan kilométerre fekvő városban, amelynek a vasúti csomópontja igen jelentős személy- és teherforgalmat bonyolít le, egy olyan iskolatípust is be kell indítani, amely a vasút számára közlekedési szakembereket képez.

Az ebben az iskolatípusban érettségiző diákok az érettségi vizsgák sikeres letétele után pénztárosi, poggyászkezelői, raktárosi, váltókezelői munkakörökbe kerülnek a MÁV különböző állomásain, de lehetőleg minél közelebb a lakhelyükhöz. Segít ebben, hogy már az érettségi évében — november hónapban — letehetik az alapfokú vasúti szakvizsgákat. A kereseti lehetőségek jók, hiszen a munkaköri pótlékok és a túlórák hatására több mint kétszer annyi fizetést kapnak az itt érettségizett fiatalok, mint a velük egyidőben érettségi vizsgát tett közgazdászok.

Ez az iskolatípus kezdetben — a beiskolázást megelőző általános pályaorientáló agitációk ellenére is — eléggé népszerűtlen volt mind a szülők, mind a diákok körében. Ma viszont már Szolnok, Heves, Nógrád, Borsod és Pest megyéből is járnak ide tanulók. Az első években csak nagyon kevés jó képességű fiatal kérte a fölvételét, ám ez az arány is sokat javult az 1983—84-es, majd az újabb tanévben. Igen biztató, hogy munkahely van bőven: *az itt végzett fiatalokat tárt karokkal várják a környező vasúti csomópontok.*

Az iskolának persze gondjai is vannak. Fontos volna színvonalasabbá és eredményesebbé tenni a háromhetes szakmai gyakorlatot, korszerűbb tankönyvek kellenének, és nem elegendők a rendelkezésre álló szemléltető eszközök sem (kivéve a szakkönyveket, mert arról a MÁV illetékesei dícséretes ügybuzgalommal gondoskodnak). Mindezek felsorolásával azonban nem értünk el a legfőbb problémáig, ami abból ered, hogy kevés a szakképzett pedagógus.

Az immár négy évfolyamos közlekedési szakközépiskolában a négy nyugdíjas óraadó mellett (hárman vasúti tisztek voltak, a negyedik pedig jogász) mindössze egy főhivatású tanár foglalkozik a szaktantárgyak tanításával. „Eredeti" foglalkozására nézve ő is közgazdász, s a közlekedési szaktanári képesítés megszerzését most kezdte meg a győri Távközlési és Műszaki Főiskolán.

Bizony, szaktanár nélkül indult be az oktatás a hatvani közlekedési (eredeti nevén vasútforgalmi) szakközépiskolában, és gyakorlatilag most is ott tart a szakmai képzés, ahol négy évvel ezelőtt. Az idők folyamán ugyan dolgozott itt két megfelelő képzettségű műszaki tanár is, de a jobb anyagi lehetőségek más pályára csábították el őket. Két szaktanárra igen nagy szükség volna. Most, a 10 százalékos fizetésemelés után már nem túlságosan alacsonyak a munkabérek, és a lakáskérdés megoldásában sem kellene sok időt várnia az ide kerülő közlekedési szaktanárnak.

A nyugdíjas óraadók becsülettel, lelkiismeretesen és nagy akarással végzik a munkájukat, de az óraadás mégsem főállású státusz. Szaktanárok kellenének tehát, elsősorban fiatalok vagy középkorú pedagógusok. Az érdeklődés felkeltésére szánjuk ezt a cikket.

Dr. Szelei Béla

Technikusi oklevél öt év alatt

Tanulj tovább a Kvassay Jenő Szakközépiskolában

A budapesti *Kvassay Jenő Híd-, Út-, Vasútépítési és Fenntartási Ipari Szakközépiskola* a közlekedésépítés két legfontosabb területének — az út-, vasútépítésnek és a hídépítésnek —, középszintű oktatási intézménye.

Az iskola az 1985—86-os tanévtől új típusú technikusképzésre kapott jogot. Ebben bizonyára szerepet játszottak az iskola eddigi eredményei is.

A képzési idő öt év. A negyedik év elvégzése után érettségi vizsgát tesznek a tanulók. A továbbtanulni szándékozók ezzel jogot nyernek arra, hogy az ország bármely egyetemén, főiskoláján felvételi vizsgát tegyenek. Legjobbak az esélyeik a Budapesti Műszaki Egyetem építőmérnöki karán és a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola híd-, út-, vasútépítő szakán. Akik nem tanulnak tovább, az ötödik évfolyamon folytathatják tanulmányaikat. Ennek elvégzése után technikusképesítő vizsgát tehetnek a hallgatók.

A következő, 1985—86-os tanévben az alábbi szakokon indulnak osztályok:

1. Hídépítési és fenntartási (az országban egyedül itt). Betölthető munkakörök: *szerkesztő, munkahelyi technikus, építésvezető, hídellenőr, építési előadó.*

2. Útépítési és fenntartási. Betölthető munkakörök: *szerkesztő — kitűző —, laboratóriumi technikus, műszaki ellenőr, forgalomtechnikus.*

3. Vasútépítési és fenntartási. Betölthető munkakörök: *építési és fenntartási pályamester, műszaki ellenőr, munkahelyi anyagvizsgáló.*

Az általános tárgyakon kívül minden ágazaton tanulnak szakmai előkészítő tárgyakat is. Ezenkívül minden ágazaton szerepel: építési ismeretek, statika, szilárdságtan, vasbeton szerkezetek, építésszervezés- és gépesítés. Az V. osztályban valamennyi ágazatban jogi, gazdasági és szervezési ismeretekkel is foglalkoznak.

Az oktató-nevelő munkát jól felszerelt műhelyek, szertárak segítik. A műhelygyakorlatok végzésére ács- és betonozóműhely áll rendelkezésre. A földmértan- és talajmechanika-szertárak felszerelése felveszi a versenyt egy tervezőiroda hasonló intézményével. A műszerállomány gazdagsága lehetővé teszi, hogy a tanulók minden mérést önállóan végezzenek. A géptermekben a gyakorláshoz szükséges egyéni számítógépeket is elhelyeztek. A tanulmányi munkát segíti az irodalmi és műszaki könyvtár. Az iskola fiúk és lányok részére kollégiumi benntlakást biztosít.

A FERROGLOBUS ajánlata

Ha családi és hétvégi ház építéséhez vagy barkácsoláshoz vasárura van szüksége, telepeinken mindent megtalál. A FERROGLOBUS Vas és Acél TEK. V. viszonteladó telepei megtalálhatók az ország minden pontján:

Alföldi Tüzép 201. telep
Szeged, Rókus pu.
6724 Tel.: 62-15260
Bács-Kiskun m-i SZÖVTEK V.
Kiskőrös, Alkotmány u. 3.
6200 Tel.: 276
Bp-i TÜZÉP 27. sz. telep
Budapest, Árpád út 166.
1042 Tel.: 694-906
(Kizárólag csöveket forg.)
Bp. és Vidéke MÉH V.
Cegléd, Külső Jászberényi út
2700 Tel.: 20-11661
Debreceni Anyagbeszerző Társulás
Debrecen, Diószegi út 36.
4001 Tel.: 52-17458
DUNAKER 25. sz. Vastelep
Dunaújváros, Verebély u. 4.
2400 Tel.: 25-18335
Észak-Magyarországi MÉH V.
Gyöngyös, Bornemissza u. 5.
3200 Tel.: 37-12293
Salgótarján, Fülemüle u. 11.
3100 Tel.: 32-14389
Északdunántúli MÉH V.
Székesfehérvár, Rácz u. 5.
8000 Tel.: 22-15335
Északdunántúli TÜZÉP V.
Győr Mészáros u. 1.
9002 Tel.: 96-20499
Csorna, Vasút sor
9300
Kaposvár és Vidéke ÁFÉSZ
Kaposvár, Szokolaberek
7400 Tel.: 82-14096
Kápolna és Vidéke ÁFÉSZ
Kál, Főút-alsó 7—9. 7. sz. bolt
3350 Tel.: 7
Kápolna, Szabadság tér 2.
3355 Tel.: 83
12. sz. csőtelep
Kelet-magyarországi MÉH V.
Nyíregyháza, Kállói út 2.
4400 Tel.: 42-11119
Kelet-magyarországi TÜZÉP V.
Fészek Áruháza
Szolnok, Piroskai u. 8.
5000 Tel.: 56-13241
Komfort Iparcikk Ker. V.
Veszprém, Házgyári u. 7.
8200 Tel.: 80-11131
Rozmaring Mezőgazdasági Tsz
Budapest, (Solymár)
Patakhegyi u. 83.
1028 Tel.: 165-460
Szabolcs-Szatmár m-i Iparcikk Kereskedelmi V.
Nyíregyháza, Orgona u. 26.
4400 Tel.: 42-10071
SZIGMA Iparcikk Ker. V.
Baja, Keleti ipartelepi út
6500 Tel.: 12-336
Universal Kereskedelmi V.
Békéscsaba, Berényi u. 139.
5600 Tel.: 66-28177
Vértesalja ÁFÉSZ
Környe, Vasútáll.
2851 Tel.: 8
Zala megyei Iparcikk Ker. V.
Zalaegerszeg, Hock J. u. 94.
8901 Tel.: 92-14398

A FERROGLOBUS

a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója

Munkásművelődési brigádvetélkedő

A gyöngyösi kitérőgyártó üzem vezetői szorosabbá tették kapcsolatukat a Városi Művelődési Központ vezetőivel. Megállapodtak abban, hogy a kitérőgyártó üzem szocialista brigádjai társadalmi munkával segítik a város gyermekintézményeit, a művelődési központot. A művelődési központ figyelembe vette véleményüket, javaslataikat. Az üzemi művelődési bizottság képviselőjét meghívták a koordinációs bizottsági ülésekre, ahol javaslatokkal segíthette a város műsorpolitikájának kialakítását.

Gyöngyösön eddig már öt alkalommal szervezték meg a munkásművelődési vetélkedőt. Legutóbb 119 brigád jelentette be részvételét. A középdöntőben a város üzemei 72 brigádjának legjobbjai versenyeztek. Az 1984. évi döntőt november 9-én, a Mátra Művelődési Központ kamaratermében rendezték, amelyen tíz brigád 5-5 tagú csapata mérte össze tudását, többek között munkásmozgalmi, politikai, helytörténeti és zenei kérdésekben.

Az összesített eredmények alapján a vetélkedőt a MÁV Kitérőgyártó Üzem *Lenin* szocialista brigádja nyerte.

Nyugdíjasok köszöntése

Bensőséges ünnepségen köszöntötték november 16-án a miskolci körzeti üzemfőnökség mozgalmi és gazdasági vezetői azt a 178 munkatársukat, akik 1983-ban vonultak nyugállományba. Megkülönböztetett tisztelettel üdvözölték azt a 62 elvtársukat is, akik 1945-ben léptek a párt soraiba.

Vincze Károly szakszervezeti titkár megnyitója után *Koncz Zoltán* körzeti üzemfőnök-helyettes méltatta a nyugdíjasok több évtizedes tevékenységét.

A pártbizottság nevében *Szücs Ferenc,* a városi pártbizottság osztályvezető-helyettese is köszöntötte a jelenlévőket, és kérte őket, hogy nyugdíjasként is támogassák, segítsék a helyi politikai szervezetek munkáját, úgy, ahogy az elmúlt negyven évben tették.

Az ünnepség végén a vasutasok fúvós zenekara és *Vass László,* a miskolci Nemzeti Színház művésze adott műsort, a körzeti üzemfőnökség vezetői pedig ajándéktárgyakat adtak át a meghívottaknak. Az 1945-ös párttagok a négy évtizeden át végzett áldozatos, eredményes munkájuk elismeréseként emléklapot kaptak.

Hogyan csinálják?

Két díjnyertes vasutas munkásszálló a lakók művelődéséért

Mint arról lapunk 22. számában is tájékoztattuk olvasóinkat, a fővárosi munkásszállók szabadidős programjának gazdagítására ötödik alkalommal hirdetett pályázatot a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat. A pályázat győztese, 33 munkásszálló közül, a ferencvárosi vasutas munkásszálló lett. A második helyezést Rákosrendező szerezte meg.

Az ünnepélyes díjátadás után *Igriczné Pásztor Mária,* a ferencvárosi munkásszálló kultúrfelelőse a következőket mondotta:

— *Ezen a pályázaton már nem ez az első sikerünk. Egy ízben másodikok lettünk. Talán ennek is köszönhető, hogy a lakók szabad idejükben nagyobb lelkesedéssel vettek részt a kulturális és sportrendezvényeken.* Egyre többen vannak, akik nemcsak nézőként vesznek részt a programokon, hanem rendszeresen segítik azok megszervezését is. *Papp József* sarus, a szálló kultúr- és sportfelelőse például nélkülözhetetlen technikai munkatársa az iteni színházi előadásoknak, sportrendezvényeknek. *Battai Zsuzsa* büfésre is mindig lehet számítani. Az aktivisták közül *Harics Lajos* kocsirendező talán a legsokoldalúbb.

— Hogyan fogadták az első helyezésről szóló hírt?

— *Természetesen mindenki örült, és büszke volt az eredményre. Többen sejtettük, hogy dobogósak leszünk, de az első helyezésre nem számítottunk.*

— Mik a további terveik?

— Szeretnénk még több és színvonalasabb programot kidolgozni. Nekünk elsősorban nem a helyezések elérése a fő célunk, hanem az, hogy az itt lakók életét kellemesebbé tegyük. *A díjjal járó ötvenezer forintot fotófelszerelések vásárlására fordítjuk.*

A rákosrendezői munkásszálló lakói a második helyezésnek örülhettek.

— Milyen munkával érdemelték ki ezt a helyezést? — kérdezem *Hernádi Lászlónét,* a szálló vezetőjét.

— A szálló megnyitása után arra törekedtünk, hogy az itt lakóknak ne csak kényelmes lakhelyük legyen, hanem szabad idejüket is kulturáltan tölthessék el. Változatos programokat készítettünk. *Felmértük, hogy ki mi iránt érdeklődik.* Ennek alapján állapítottuk meg, hogy sokan szeretik a tudományos előadásokat, vannak, akiknek a barkácsolás a hobbijuk. A fiatalok szeretik a diszkót. Felvettük a kapcsolatot a TIT-tel, létrehoztunk egy barkácsműhelyt. Felkerestük az újpesti Pamutipari Vállalat leányszállóját, ahol kubai lányok is laknak, és szívesen diszkóznak. Azóta már bennünket is többször meghívtak „vendégségbe". Természetesen rendszeresen vetítünk filmeket, és vendégművészeket is meghívunk fellépésre.

— Mire költik a második helyezésért járó 40 ezer forintot?

— *Filmvetítő gépet vásárolunk rajta. Már kezelőnk is van Agnecz Miklós oktató-nevelőtiszt személyében, aki időközben gépkezelői képesítést szerzett.*

(séra)

Brigádklub Békéscsabán

Békéscsabán, a vasutasok művelődési házában már öt éve eredményesen működik az *Alföldi Károly* állomásfőnök által vezetett szocialista brigádklub. A klub tagjai tavaly meglátogatták a békéscsabai üzemeket, és megismerkedtek az ott dolgozók élet- és munkakörülményeivel.

Az idén szeptemberben a *dr. Csanádi György* szocialista brigád *Moldova György* írót fogadta. November 14-én a *Baross Gábor* szocialista brigád *dr. Tolnai Lászlót,* a Magyar Külügyi Intézet főmunkatársát, az Országos Béketanács leszerelési bizottságának elnökét látta vendégül. Az egész napos program keretében Tolnai László megismerkedett Békéscsaba állomás kereskedelmi szolgálatával, a raktárnokok munkájával.

A délután négy órakor kezdődött politikai fórumon Tolnai László hazánk békepolitikájáról tartott előadást, majd válaszolt a jelenlévők kérdéseire. Utána a *Baross Gábor* szocialista brigád dr. Tolnai Lászlót tiszteletbeli brigádtaggá választotta.

A felszabadulás tiszteletére

Vers- és prózamondó verseny

Szegeden a területi szakszervezeti bizottság művelődési bizottsága, a Dél-Alföld felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére területi vers- és prózamondó versenyt hirdetett, melyet november 17-én tartottak a Petőfi Sándor Művelődési Házban.

Az ünnepi vers- és prózamondó versenyre húsz vasutas dolgozó jött el, hogy egymás, a zsüri és a jelenlévők gyönyörűségére tolmácsolják amit a költők, írók rajtuk keresztül üzentek és üzennek.

A versenyt *dr. Lugosi József,* a területi szakszervezeti bizottság titkára, a zsüri elnöke nyitotta meg, aki emlékezett a 40 évvel ezelőtti eseményekre, a felszabadítókra, a Dél-Alföld felszabadult városaiban, falvaiban meginduló új életre. A zsüriben helyet foglalt még *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes, *Vass Gábor* színművész a Madách Színház tagja, *Andrássy Lajos* költő, *Zákány István,* a vasútüzemi pártbizottság titkára és *Benkőné Ürmös Ilona* a művelődési ház igazgatója.

A megszólaltatott költők között volt Arany János, Ady Endre, Radnóti Miklós, és Weöres Sándor is. Akik e költőket választották, többségében fizikai munkások, jegyvizsgálók, vonatvezetők, kocsirendezők és betanított munkás munkakörben foglalkoztatott dolgozók.

A versenyzők közül szép versmondásával kiemelkedett az első helyezést elért *Szám Józsefné* jegyvizsgáló tanuló, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozója, aki Radnóti Miklós: *Előhang egy monodrámához* és Weöres Sándor: *Az éjszaka csodái* című verseket adta elő. A második helyezést *Tóth Lajosné* ügyintéző, a szentesi körzeti üzemfőnökség dolgozója, a harmadikat *Szuromi László* betanított munkás, az Északi Járműjavító békéscsabai üzemének dolgozója érte el. A további helyezések: *Pintér Mátyás* vonatvezető Kecskemét, *Gál István* Szentes, *Szikora Mihály* kecskeméti körzeti üzemfőnökség.

A szegedi vasútigazgatóság első területi vers- és prózamondó versenyének résztvevői egy-egy verseskötetet és erre az alkalomra készült emléklapot kaptak, az első hat helyen végzettek pedig tárgyjutalom és oklevél elismerésben részesültek, valamint a legjobb versmondók meghívást kapnak az 1985. április 12-én a Siófokon megrendezésre kerülő országos vasutas vers- és prózamondó versenyre.

Zacharidesz Jánosné

Váróterem-sirató

Este nyolc után zárva az ajtó

Olvasgatom a MÁV hirdetéseit. Belföldi és külföldi utazásra bátorít mindenkit, kulturált, kényelmes vonatozást garantálva. Ezek után megdöbbenéssel tapasztaltam a közelmúltban, hogy létezik egy váróterme (vagy talán több?) a Magyar Államvasutaknak, amelybe utas be nem teheti a lábát. Egészen pontosan húsz óra után tilos a bemenet, mert bezárják a termet.

Nem akartam elhinni, hogy előfordulhat a vasúton ilyen utasellenes intézkedés. A közelmúltban azonban Csongrád állomáson járva személyesen is meggyőződhettem erről. Húsz órakor már zárva volt a váróterem ajtaja, pedig az utolsó személyvonat 23 óra 40 perckor indul az állomásról. A helyhéliek is panaszolták, hogy itt sajnos ez a szokás. A forgalmi szolgálattevő érdeklődésemre elmondta, hogy a rendőrség kéri a húsz óra utáni zárvatartást, de erről egyébként az igazgatóság is tud.

Ezzel kapcsolatban két megjegyzésünk van:

1. A rendőrség általában nem avatkozik a vasút belügyeibe, szolgáltatásait, működésének mechanizmusát nem korlátozza;

2. Véleményünk szerint becsületesebb lenne bevallani, hogy kényelemszeretetből zárják be a várótermet, mert ha nincs nyitva, nincs vele gond. Nem kell takarítani, fűteni, világítani. Ez a felfogás talán takarékossági szempontból dicséretes. Ezért reméljük — különösen ha az igazgatóság szentesítésével zárják az ajtót —, hogy méltányolják majd a vasút vezetői, és az év végén, energiamegtakarítás címén illő jutalomban részesítik az utasokat kirekesztő illetékeseket!

— ar —

Vállalták — teljesítették

A Soproni MÁV Vontatási Főnökségen 26 brigád 196 tagja csatlakozott a munkaversenyhez, és ezek folyamatosan teljesítik vállalásaikat. Kitűzött céljaik megvalósítása érdekében az eltelt időszakban 11 újítást adtak be, elfekvő anyagok felhasználásával járulnak hozzá anyagköltségük csökkentéséhez, hulladékvas-gyűjtési akciókat szerveznek stb.

Az eltelt időszakban a legjelentősebb eredményt a mozdonyvezetőkből álló *Knapp Gábor, Széchenyi, Vörösmarty* és *Landler* brigádok értek el a III. negyedévben 22 000 forintot takarítottak meg az üzemanyag-felhasználás csökkentésével. A brigádok segítettek két M41-es sorozatú mozdony időszakos javításában, továbbá elvégezték 4 ABb motorkocsi kazánjának beemelését. Beosztott gépeiken folyamatosan végzik a kisebb javításokat, tisztításokat.

A motorműhely 4 brigádja összesen 70 órát fordított társadalmi munkában olyan időszakos javítások befejezésére, melyek — a műhely túlterheltsége miatt — nem készültek el munkaidő alatt. Ezzel biztosították a napi gépszükségletet.

A dízelvillany-szerelők *Villám* brigádja felújított 5 ABb kazánmotort, 3 indítómotort, valamint 20 EP szelepet. E munkájukkal nemcsak a járműjavító tehermentesítéséhez járultak hozzá, hanem csökkentették az átfutási időt és az önköltséget is.

A kocsijavító fiókműhely brigádjai szabad szombatokon — 332 társadalmi munkaórában — elvégezték 124 Ausztriába feladott, rakott teherkocsi javítását. A brigádok tagjai november 7-én 48 munkaórában további 20 kocsit javítottak. Vállalásuk maradéktalan teljesítésével a tranzitforgalom fennakadás nélküli ütemét segítették elő.

Bilki Ferencné

Kitüntetett pécsi véradók

A Magyar Vöröskereszt Pécs városi vezetősége a város felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából — november 26-án — a véradók és véradószervezők tiszteletére a pécsi Orvostudományi Egyetemen ünnepséget rendezett. A műsorban bölcsődei kamarakórus is szerepelt.

A kitüntetettek között voltak vasutasok is. Így a pécsi KÜF létszámába tartozó *Burics Ernő* negyvenszeres, valamint *Kósa Géza* huszonegyszeres és plazmaferezises véradó, továbbá Pécs állomás üzemi konyhájának *Zrínyi Ilona* brigádja. A tizenegy tagú brigádból kilencen rendszeres véradók.

A kitüntetettek a *Kiváló Véradó* oklevél mellé díszes tárgyjutalmat is kaptak.

Kettős magyar siker a Pesti Vigadóban

A 15. Tokaj Express hű maradt a hagyományokhoz

— A Tokaj Express nemzetközi A kategóriájú párbajtőrverseny 15 éves múltja alatt a legmagasabb szintű versenyek sorába küzdötte fel magát. — Még meg sem kezdődött a kisebbfajta jubileumnak tekinthető 15. vetélkedés, amikor a fenti szavakkal jellemezte a világ jelenleg kétségkívül első számú párbajtőrviadalát *Kovács Pál*, az egykor hatszoros olimpiai és kilencszeres világbajnok kardozó, aki jelenleg a Nemzetközi Vívószövetség nagytekintélyű alelnöke. Azért nem árt hangsúlyozni, hogy elismerő véleményét még a december első hétvégéjén lezajlott újabb esemény előtt hangoztatta, mert a legutóbbi nagy párbajtőr-randevú után akár fokozhatta is volna jelzőjét . . .

A 15. Tokaj Express ismét hű maradt a hagyományokhoz: felülmúlt minden korábbit!

— Büszkék vagyunk arra, hogy már ilyen jelentős múltra tekint vissza ez a versenysorozat és minden erőnkkel azon leszünk, hogy a jövőben is tartsuk a színvonalat — jelentette ki a versenyt megelőző sajtóértekezleten *Tongori Imre,* a MÁV Budapesti Igazgatóság vezetője. S máris valóra váltak az elképzelések . . .

— Hiába, — jegyezte meg egy versenyző, miközben a rajt előtt a nevezési listát böngészte — az a verseny, amelyet a legnagyobb magyar vállalat, a MÁV és a boráról méltán világhírű Tokajhegyaljai Állami Gazdaság patronál, csakis ilyen magas szintű lehet!

Aztán a páston és a pást mellett történtek maximálisan igazoltak minden előzetes, meglehetősen felfokozott várakozást: *a Tokaj Express még a legkényesebbek igényeit is kielégíti.* Legyen szó akár szigorúan vett szakemberekről, akár csupán az utcáról betévedő érdeklődőkről . . .

Ezúttal 18 ország 260 pengeforgatója váltott jegyet a szupervonatra . . . A 172 külföldi között olimpiai és világbajnokok egész sora szerepelt, a hazaiak mezőnyében, természetesen ott volt valamennyi élversenyző. Eleinte a fegyvernem örök bizonytalansága és a sok meglepetés jellemezte a monstre csatát. Ezúttal rájárt a rúd a Tokaj Expressz egykori nyerteseire, mert — például — már az első fordulóban kényszerű búcsút vett a versenytől a tavalyi első, a nyugatnémet *Hoch.* Azután sorra kipotyogott a lengyel Swornowski (1978-ban győzött), később pedig a svájci *Giger* (1979 és 1981 legjobbja). A szokásoknak megfelelően a kétnapos viadal első felének végére a legjobb 48-ig jutottak el a résztvevők, vagyis igencsak szelektálódott a mezőny.

— Most már minden lehetséges — jelentette ki a második nap nyitányán *Kolczonay Ernő,* aki eddig már kétszer volt Tokaj-győztes (1976-ban és 1980-ban), célozva arra, hogy mennyi a jó párbajtőröző a világon. S igaza lett . . . A döntőbe jutásért vívott csörték szinte kivétel nélkül hihetetlenül izgalmasan alakultak, rengeteg volt az olyan összecsapás, amely egyetlen árva találaton dőlt csak el.

Miközben a szurkolók kitűnően szórakoztak, addig a mezőny szép lassan fogyott . . . Bőven elérkezett a vasárnapi ebédidő, amikorra kialakult a nyolcas döntő mezőnye. Őszintén be kell vallani; felsóhajtottak a rendezők az utolsó előtti lépcsőfokra lépve: *két magyar kitűnőség, Kolczonay Ernő és Székely Zoltán is biztosította a helyét a legjobbak között,* s ez rendkívül fontos volt. Nélkülük ugyanis jóformán semmit sem ért volna az a pompás környezet, amit a Pesti Vigadó hangversenyterme biztosított a finálénak! Az egyértelműen pompás hangulathoz kellett a két kitűnő magyar jelenléte . . . Igaz ez még akkor is, ha Kolczonay éppen az egyik rendező, a BVSC világbajnokát, *Pap Jenőt* verte ki.

A döntő párját ritkítóan izgalmasan alakult, az már senkit sem lepett meg, hogy a 8 asszó közül 6 egy találaton, vagy időn túl dőlt el, bizonyítva a küzdő felek (a két magyar mellett a világbajnok nyugatnémet *E. Bormann,* az Európa-bajnok olasz *Mazzoni,* a szovjet *Agajev* és *Navaszavdijan,* az NDK-beli *Bresse* és a szintén nyugatnémet *Fischer* léphetett pástra) szinte egyforma erejét, tudását. *Végül hatalmas harcban Kolczonay Ernő lett az első Székely Zoltán előtt, a harmadik helyen Mazzoni végzett.*

Hátra volt az ünnepélyes eredményhirdetés; a fődíjat, Szász Endre pompás alkotását *Urbán Lajos* közlekedési miniszter adta át a boldog győztesnek, a helyezettek — többek között — *Szemők Bélától,* a MÁV vezérigazgató-helyettesétől, *Mitró Lászlótól,* a Tokajhegyaljai Állami Gazdaság Borkombinát vezérigazgatójától, *Tongori Imrétől,* a MÁV Budapesti Igatgatóság vezetőjétől vehették át a díjaikat.

Serényi Péter



A győztes, Kolczonay Ernő boldogan emeli magasba a kezét (Laczkó Ildikó felvételei)



Pap Jenő fegyverét ellenőrzi a technikai bizottság egyik tagja

HÍREK

— Értékelemző csoportok. A Produktorg Szervezési Vállalat irányításával két értékelemző csoportot hoztak létre a záhonyi üzemigazgatóságon. Az egyik csoport az importból származó targoncák üzemelési és fenntartási anyagköltségeinek csökkentésére dolgoz ki javaslatokat, a másik az átrakáshoz és a szállításhoz kapcsolódó szolgáltatások fejlesztésének lehetőségeit méri fel az átrakó körzetben. Az értékelemzés elméleti és gyakorlati elsajátítása érdekében egyhetes tanfolyamot tartottak, és a résztvevők sikeres vizsgát tettek.

— Gépíróverseny. A debreceni igazgatóság KISZ alapszervezete az elmúlt napokban gépíróversenyt rendezett. A 14 versenyző közül Fecskán Erzsébet, a vasút-üzembiztonsági osztály gépírója bizonyult a legjobbnak. Második Dencsák Ildikó, a műszaki osztály, harmadik Asztalos Lászlóné az Oktatási Főnökség dolgozója. A legjobbak pénzjutalomban részesültek, amit a helyszínen vehették át.

— Vetélkedő. Hámán Kató születésének 100. évfordulója tiszteletére a hatvani üzemi KISZ-bizottság szellemi vetélkedőt rendezett, amelyen a Hámán Kató nevét viselő brigádok vettek részt. A győztesek pénzjutalmat kaptak.

— Szakmai vetélkedő. A hatvani körzeti üzemfőnökség gazdasági vezetői és a KISZ-bizottság politikai és szakmai vetélkedőt rendezett a közelmúltban, amelyen hatvan fiatal vett részt. A villamos járműszerelő szakma első helyezettje Baranyi Béla lett. A dízel-járműszerelők közül Kerékgyártó József bizonyult a legjobbnak, a vasúti járműszerelők közül pedig Kopka Mihály.

— Nyugdíjasbúcsúztató. A budapesti vasútigazgatóságon november 30-án Sasvári Ferenc gondnok tiszteletére, nyugdíjba vonulása alkalmából búcsúztatót rendeztek. Katona István, az igazgatási és jogi osztály vezetője méltatta érdemeit, helytállását. Sasvári Ferenc 43 évig dolgozott a vasútnál, ebből 35 esztendőt gondnoki beosztásban. Huszonhárom évig volt a szakszervezet aktivistája és pártvezetőségi tag.

— Író-olvasó találkozó. A Tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai a közelmúltban Balogh Attila cigányköltővel találkoztak, aki ismertette életútját, és felolvasta legújabb verseit, majd válaszolt a nyugdíjasok kérdéseire.

— Nyugdíjasok találkozója. A Nyugati körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban találkozót rendezett a nyugdíjasok részére, amelyen százan jelentek meg. A résztvevőket Varga Gyuláné szb-titkár köszöntötte, majd a körzeti üzemfőnök adott tájékoztatót az üzemfőnökség eredményeiről, gondjairól. Ezután ebéden látták vendégül a nyugdíjasokat és az ócsai vasutas citerazenekar adott műsort.

— Új brigád alakult. A Nyugati pályaudvar gondnokságának takarítónői elhatározták, hogy brigádot alakítanak, és bekapcsolódnak a jubileumi munkaversenybe. Vállalták többek között, hogy a szabadságon lévő kollégáik helyett társadalmi munkában végzik el a teendőket, ezen kívül gyorsabban és precízebben dolgoznak.

— Nyugdíjasok taggyűlése. A Keleti pályaudvar vasutasainak nyugdíjascsoportja a közelmúltban tartotta taggyűlését, amelyen Pere János elnök számolt be az eredményekről és gondokról. Az 1700 tagú csoport ügyeit 67 bizalmi intézi. Az idén a csoport tagjai több bel- és külföldi kiránduláson vettek részt. A szociális segélykérelmek 90 százalékát elégítették ki. Harmincan üdülési beutalót kaptak.

— Véradó vasutasok. A Landler Jenő Járműjavítóban ebben az évben 480 vasutas összesen 188 liter vért adott térítésmentesen. Legutóbb vért adó-vért kapó találkozót is szerveztek. A bensőséges ünnepségen a többszörös véradóknak az üzemigazgató összesen 99 ezer forint jutalmat adott.

Beszámoló taggyűlés

A MÁV Debreceni Igazgatóság vöröskereszt-szervezete december 3-án taggyűlést tartott, melyen részt vett Erdőhegyi György igazgatóhelyettes és Harangi Albert, az MSZMP MÁV üzemi bizottságának titkára. Dobóné Galgóczy Ildikó, a vöröskereszt titkára értékelte az 1984. évi munkát, a véradók önzetlen, áldozatkész segítségét és a közelmúltban tartott elsősegélynyújtó-tanfolyam jelentőségét. A beszámoló után kitüntetéseket, jutalmakat adtak át. A 14 kitüntetett véradó közül Szabó László a gondnokság dolgozója, negyvenszeres véradó, a Kiváló Véradó kék szalaggal díszített arany fokozatát, Farnasi József, Békési Gyula, és Kerékgyártó Ferenc húszszoros véradók a Kiváló Véradó kitüntetés arany fokozatát kapták.

Lakáscsere

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

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

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

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

Elcserélnénk kisvárdai két és fél szobás, 64 négyzetméteres, komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakást budapesti kétszobásra. Kétszáz négyszögöl víkendtelket is adhatok. Érdeklődni lehet egész nap a 423-892 telefonszámon.

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

Elcserélném Budapest XI. ker., Kelenföldi u. 20—28. I. emeleti kétszobás, összkomfortos, utcai, gázfűtéses, 54 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841 telefonszámon.

Elcserélném két szoba plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat két- vagy háromszobás tanácsi bérlakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Telefon: 133-155, este 18 óra után.

Születésnapi jókívánság

A Budapesten élő *Józsi Ferenc* nyugdíjas vasutas az idén töltötte be 98. életévét. Ebből az alkalomból látogatta meg és köszöntötte őt *Balogh Sándor*, az Északi Járműjavító Üzem igazgatója, *Csáki Sándor,* a szakszervezeti bizottság titkára és *Michna Sándorné*, a Vöröskereszt üzemi szervezetének titkára.

Józsi Ferenc 1909-ben került a vasúthoz. 1920-tól 1946-ig — nyugdíjba vonulásáig — az üzem tartálykocsi-lakatosaként dolgozott. Feri bácsit az üzem vezetői meghívták régi munkahelyére, a járműjavítóba, és tájékoztatják majd az üzem munkájáról. *(Képünkön a látogatók gratulálnak Józsi Ferencnek.)*

(Tüttő Tibor felvétele)



Rákospalota-Újpest állomásra

Különvonattal érkezett a Télapó

Rákospalota-Újpest vasútállomáson december elsején szokatlan közleményt sugárzott a megafon: „Az első vágányra Mikulás-vonat érkezik . . ."

Egy M44-es vontatta személykocsiban nemsokára meg is érkezett a gyerekek kedvence, a fehér szakállú Télapó. A vonat vezetője *Tóth Szilvia,* negyedik osztályos tanuló volt.

A Télapó, az állomás KISZ-szervezete, a szakszervezet és a szocialista brigádok által rendezett ünnepségre érkezett, akit az állomáson dolgozó vasutasok kiskorú gyerekei vártak. A gyerekek a kultúrteremben uzsonnát és ajándékcsomagot kaptak, majd diszkóval folytatták az ünnepséget.

Ez alkalommal *Császár József* állomásfőnök sem maradt ki az ajándékozottak közül. Az ő csomagjába a Télapó nem szaloncukrot, csokoládét tett, hanem szondát, szenet, brikettet, és egyéb árufélességeket, amelyeket az állomáson kezelnek és használnak.

Az állomás hetvennyolc dolgozójának hatvanhárom 10 éven aluli gyermeke van. Rákospalota-Újpest állomáson ezért már hagyománya van az ehhez hasonló kedves, ötletes ünnepségeknek.

(séra)

MAGYAR VASUTAS

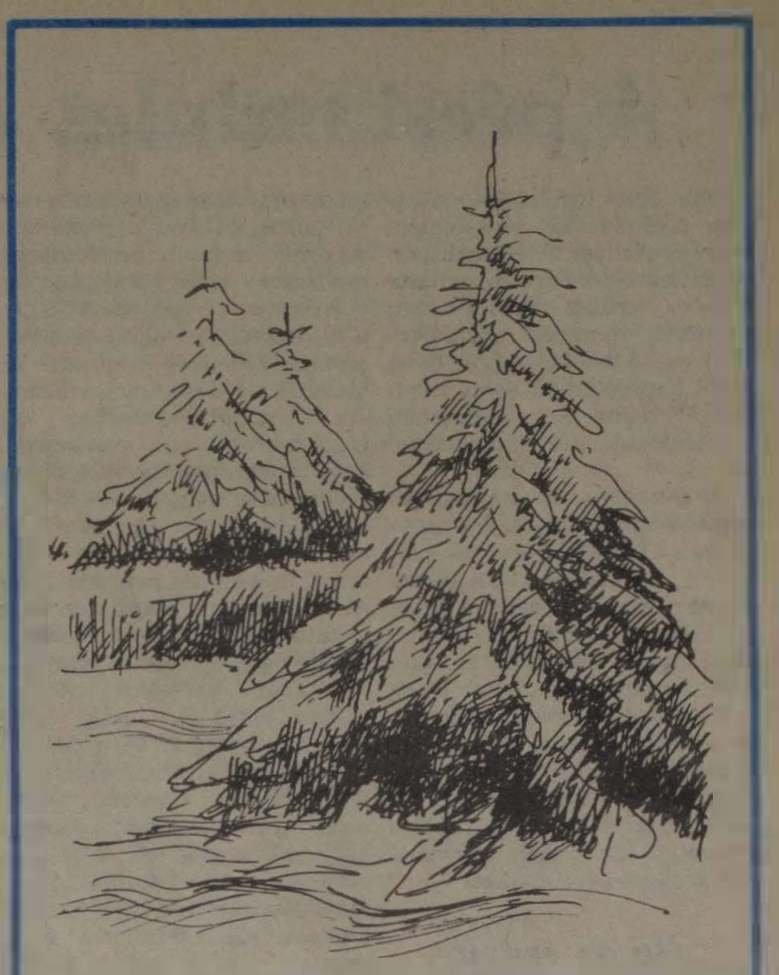
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—6084. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVIII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1984. DECEMBER 27.



Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, békés új esztendőt kívánunk lapunk olvasóinak!

Napirenden a MÁV 1985. évi vállalati tervjavaslata

A Vasutasok Szakszervezetének MÁV Bizottsága december 13-án Koszorús Ferenc főtitkár elnökletével ülést tartott. A testület dr. Bajusz Rezsőnek, a MÁV vezérigazgatójának előterjesztésében megtárgyalta a MÁV 1985. évi vállalati és szociális tervjavaslatát, s a MÁV Kollektív Szerződés 1985. évi módosításának tervezetét.

A testület a vitában elhangzott javaslatokat is figyelembe véve elfogadta a tervjavaslatot. Ugyancsak elfogadta a MÁV 1984. évi lakásépítési alapjának felhasználásáról, az 1985. évi lakásépítési alap felosztásáról, továbbá a jóléti állóeszközök fenntartására és a kiemelt sportkörök létesítményeinek üzemeltetési tapasztalatairól készült tájékoztató jelentést. ***(A vállalati terv ismertetésére januári lapszámunkban visszatérünk.)***

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége december 20-án ülést tartott. A testület, *Tolnai Ildikó* titkár előterjesztésében elsőnek a Vasutasok Szakszervezetének 1985. évi költségvetését vitatta meg. Az elnökség a vitában elhangzottakat is figyelembe véve úgy foglalt állást, hogy a jövőben minden szinten fokozott figyelmet kell fordítani a takarékos gazdálkodásra, és az eddigieknél jobb pénzügyi politikát kell folytatni.

Az elnökség ezután megtárgyalta és elfogadta a fél százalékos ÖTA 1985. évi költségvetését és ügyrendjét.

Kongresszusi verseny Debrecenben az épület- és hídfenntartóknál

Új lendületet kapott a jubileumi munkaverseny a debreceni épület- és hídfenntartó főnökségen. Az eredményes szervezésnek, tájékoztatásnak köszönhetően a főnökség 52 brigádja vesz részt a versenyben. Kollektív és egyéni felajánlásokat tettek, ezek benne foglaltatnak abban a feladattervben is, melyet az ÉHF versenybizottsága — *Milbik Kálmán* gazdasági főnökhelyettes vezetésével — készített az építésvezetőségek számára.

— A mi területünkön lehetetlenség brigádokra lebontva kiadni a feladatokat, ezért építésvezetőségenként készítettük el. Ez a feladatterv munkaversenyszabályzatunk keretében az *Élenjáró Építésvezetőség* cím elnyerésének feltételeit is tartalmazza. Pontosan mérhető követelményeket határoztunk meg, pontozással értékelünk minden hónapban. S hogy mindjárt az anyagi érdekeltség is meglegyen, a havi értékelés alapján kapják az építésvezetőségek a teljesítménybért. Úgy érzem, ezzel hatékonyabbá tesszük a gazdasági munkát, és növeljük a versenyszellemet is — mondja Milbik Kálmán

Az összeállított feladattervet a pontozásos értékelési rendszerrel a napokban tárgyalta a főnökség szakszervezeti bizottsága. Jóváhagyásuk után minden építésvezetőség és brigád is kézhezkapja.

— Így legalább minden versenyző egység részletesen megismeri feladatát és azt is, hogy hány pontot érhet el. Nagyon fontosnak érzem ebben a versenyben, hogy konkrét gazdasági feladatokat tűztek ki célul — fűzi az előbbiekhez *Vörös Tibor* az ÉHF vezetője. — *Őszintén remélem, hogy a jubileumi munkaversenyben jól megállja helyét főnökségünk,* hiszen az elmúlt években is kiváló szinten teljesítettük feladatainkat.

A sikerért "ötletdús" versenybizottság is dolgozik. Rövidesen megjelentetik az ÉHF Hiradót, amelyben a havi eredményeket közlik, ezenkívül programajánlatot adnak a brigádok számára, valamint az építésvezetőségeket érdeklő kérdésekről is tájékoztatnak.

— Már a jubileumi munkaverseny keretében hirdettük meg a közelmúltban lezajlott *„ötletnapot"*, s hogy más formában is felejthetetlenné tegyük felszabadulásunk 40. évfordulóját, brigádjaink számára utazást szervezünk *Leningrád—Tallin—Moszkva* megismerésére. Szeretnénk felvenni a kapcsolatot szovjet vasutasokkal, elsősorban olyanokkal, akik részt vettek a felszabadulás alatt a debreceni állomás munkájának megindításában. Várjuk a brigádok kezdeményezését is, mert minden jó ötletet támogatunk — fejezte be Vörös Tibor, a főnökség vezetője.

Nagy Ildikó

A szakma ifjú mesterei

Befejeződött a mozdony-, és vasúti járműszerelők országos vetélkedője

A KISZ Központi Bizottság Ifjúmunkás Tanácsa, az Állami Ifjúsági Bizottság Titkársága, a Vasutasok Szakszervezete és a KSZDSZ egyetértésével 1984-ben a dízelmozdony-szerelők, villamosjármű-szerelők, valamint a vasúti járműszerelők részére hirdetett országos, felmenő rendszerű ifjúsági szakmai-politikai versenyt a Közlekedési Minisztérium.

A két legnagyobb létszámot foglalkoztató közlekedési vállalat, a MÁV és a BKV 30 éven aluli szakemberei voltak érdekeltek. A vasút területén októberben és novemberben kerültek lebonyolításra a munkahelyi és területi versenyek, melyeken több mint 400 dízelmozdony-szerelő, 200 villamosjármű-szerelő és mintegy 440 vasúti járműszerelő fiatal vett részt.

A verseny ágazati, országos döntőjét 50 vasutas és 10 BKV-s fiatal részvételével december 12—13-án *az Északi Járműjavító oktatási központjában rendezték meg.*

A versenyzők felkészültségét jól érzékelteti, hogy a maximálisan elérhető pontszám (500 pont), legalább 80 százalékát hat dízeles, öt villamos, és öt vasúti járműszerelő fiatal érte el. Ők mesterszakmunkás oklevelet kaptak. melyet *Győrffy József,* a Közlekedési Minisztérium személyzeti főosztályának vezetője adott át.

A dízelmozdony-szerelők között *Kolozár László, a szombathelyi járműjavító dolgozója végzett az első helyen, második Kósa Sándor,* a debreceni KÜF, harmadik *Hajnal János,* a székesfehérvári KÜF dolgozója.

A villamosjármű-szerelők versenyében *Gangel Péter,* a pécsi KÜF fiatalja a második helyen végzett. Az első és a harmadik helyet BKV-s fiatalok szerezték meg.

A vasúti járműszerelők vetélkedőjében *Mák István,* a békéscsabai KÜF dolgozója lett az első. Második *Forgács György,* a Bp-Nyugati KÜF, harmadik *Petrány László,* a miskolci járműjavító dolgozója.

Az első helyezettek 7000, a második helyezettek 6000, a harmadikok 5000 forint jutalomban részesültek. A pénzjutalmat is Györffy József adta át.

A KISZ KB 2000 Ft-os különdíját Szücs István, az Állami Ifjúsági Bizottság 3 × 2000 Ft-os különdíjait *Lázár László,* a Vasutasok Szakszervezete 2000 Ft-os különdíját *dr. Juhász Zoltán,* a központi vezetőség titkára adta át az egy-egy részfeladatot kiemelkedően megoldó fiatal részére.

A 7—10. helyezett versenyzők részére a MÁV Vezérigazgatóság képviseletében *Dobos Gábor* szakosztályvezető tárgyjutalmakat adott át. A többi 400 Ft értékű vásárlási utalványt kapott.

A létszámhiány ellenére

Kiemelkedő munkasikerek a miskolci járműjavítóban

Az őszi forgalom első két hónapjában — szeptemberben és októberben — a miskolci járműjavító megszabott célkitűzéseit teljesítette: *összesen 21 teherkocsival többet adott át kijavítva, mint amennyit a terv előírt.* Elsősorban a korszerű forgóvázas teherkocsikból származik a többlet. Ugyanakkor az üzem azt a feltételt is teljesítette, hogy a többletnek költségkereten belül is jelentkeznie kell.

Év elejétől feladata volt az üzemnek az ország területén a fordítókorongok felújítása is. Az erre vonatkozó 4 db-os tervét 1 darabbal túlteljesítette. Jelentősen hozzájárult az üzem a kohászati és egyéb vállalatok belső mozgatású, valamint közforgalmú kocsijainak nagyjavításához, ezzel eleget tett az évközben megkötött megállapodásnak, valamint a MÁV árbevételi és nyereségtervének teljesítését is elősegítette. *A sárospataki üzemrészleg a MÁV főnökségek targoncajavítási tervét 5-tel túlteljesítette,* ezen kívül 6 idegen targonca javítási többletet is elért. Felgyorsult — a kooperáció javulásával — a vasúti teherkocsik alkatrészgyártási programja: az üzem gyártási kapacitását 100 százalékosan kihasználva egyre több új, korszerű ütközőkészülékkel látja el a MÁV korszerűsítési programja keretében a vasúti teherkocsikat. Sikerrel járt a gazdasági munkaközösségek túlmunkakiváltó szerepe, ugyanis a túlórázás csak a legszükségesebb mértékben és a nélkülözhetetlen területeken történt. Egyébként az üzem létszámhiánya 20, amelyet szeptember hónaptól enyhített az üzemnél folyó szakmunkásképzés keretében a III. éves iparitanulók fokozatos belépése.

Az év hátralévő részének feladatai összetettek. Elsődlegesen teljesíteni kívánják az őszi forgalom négyhónapos időszakának kocsijavítási tervét, és maradéktalanul megőrizni a 77 darabos túlteljesítési előnyt. *Segítette a tervek és célkitűzések megvalósítását a november 24-i kommunista műszak.*

Kétezer fiatalt mozgósítottak

Ifjúmunkás napok Záhonyban

Sikeresnek bizonyult a záhonyi üzemi KISZ-bizottság néhány évvel ezelőtt útjára bocsátott rendezvénysorozata, *a vasutas ifjúmunkás napok megtartása.* Októberben és novemberben az átrakókörzet több mint kétezer fiatalját mozgósították a különböző programokon. Alkalmat adtak az egyes szolgálati helyek munkájának jobb megismerésére, a fiatalok elméleti és gyakorlati szakmai tudásának, politikai műveltségének gyarapítására. Nem maradtak el a kulturális és sportrendezvények sem, amelyeken különböző könnyűzenei együttesek fellépésétől az üzemi labdarúgásig mindenki megtalálta a kikapcsolódást jelentő perceket.

A legnagyobb sikere a *Ki minek mestere?* elnevezésű szakmai-politikai vetélkedőnek volt. Ezúttal is mintegy háromszázan jelentkeztek a különböző szakmákból, hogy összemérjék tudásukat. A legjobbaknak az üzemigazgatóság pénzjutalmat adott. Összesen 17 szakmában versengtek a fiatalok a darukezelőktől kezdve a lakatosokig, a vonatfelvevőktől a számítástechnikai terminálkezelőkig.

A vasutas ifjúmunkás napok zárását november 30-án tartották Záhonyban. Ekkor, *a nemzetközi vetélkedőn szovjet, csehszlovák és magyar vasutasok* bizonyították rátermettségüket. A targoncakezelőknél és a forgalmi irányítóknál elméleti és gyakorlati ismeretekről adtak számot. A csapi, ágcsernyői és záhonyi fiatalok közül a targoncakezelők csapatában a házigazdák bizonyultak a legjobbaknak, míg a forgalmi irányítók között a győzelmet a csehszlovák vasutasok szerezték meg.

A találkozó alkalmat adott arra is, hogy a miskolci és debreceni igazgatóságok ifjúsági vezetőivel együtt egy határmenti találkozóról döntsenek. A jövőre megrendezendő találkozón kulturális és sportprogramokat szerveznek. Az ifjúmunkás napokon nagygyűléssel zárták a rendezvényeket, ahol a vetélkedők győzteseinek átadták a jutalmakat.

L. B.



Győrffy József átadja a legjobbakat megillető díjakat (Tüttő Tibor felvétele)

Negyven gyermek névadója

A MÁV Kórház és Rendelőintézetben dolgozók gyermekeinek névadó ünnepségét nemrég tartották meg az intézmény tanácstermében. Mivel a *Família* szolgáltató intézmény ünnepségén egyszerre csak négy gyermek vehetett volna részt, a központi házasságkötő terem vezetője készítette el az új műsort a mostani ünnepségre. Így két nap alatt negyven gyermek vehetett részt az ünnepségen.

A tavaly született 88 gyermek közül csak húsz volt névadón, az idén viszont kétszer annyit köszöntöttek. A szakszervezeti bizottságtól 400 forint értékű ajándékutalványt kaptak a gyerekek. Az intézet szakmai és társadalmi vezetői köszöntötték a szülőket, a babákat, az szb pedig vendégül látta a meghívottakat.

A kedves ünnepség lehetőséget adott arra is, hogy az intézet vezetői elbeszélgessenek a gy-sen levő édesanyákkal.

A pécsi tszb így csinálja

Mint arról lapunk 23. számában tájékoztattuk olvasóinkat, hogy november 29-én szakszervezetünk elnöksége megvitatta a pécsi területi szakszervezeti bizottság termelést, gazdálkodást segítő tevékenységét, és az ezzel kapcsolatban adott jelentést elfogadta. Az alábbiakban e jelentésből közlünk részleteket.

A termelés és gazdálkodás segítésének meghatározó szerepe van a pécsi területi szakszervezeti bizottság munkájában. Részt vesznek a bizottság tagjai a vállalati tervezés folyamatában. Az előző években az elkészült tervjavaslatot a tszb bizalmi testületi ülésen véleményezte, a szociális és munkavédelmi tervet pedig egyetértési joggal tárgyalta, amelyről részletes állásfoglalást készítettek, majd a központi fórumokon képviselték az abban foglaltakat.

Ha az érdek nem egyezik

Ennek a módszernek azonban *voltak formális elemei.* Előfordult, hogy az igazgatósági érdek nem egyezett a vállalati érdekkel, ezért később központi szinten egyeztették azokat. A végleges tervszámok ismeretében nagy gondot fordítottak a tervlebontásra szolgálati főnökségenként. Ezekre a tervszámokra építették az érdekeltségi rendszert.

A jelenleg még folyamatban lévő 1985. évi tervezéssel kapcsolatos szakszervezeti részvétel kiiktatta a formalitásokat azzal, hogy az igazgatóság előzetes javaslatát, számítási anyagát nem tárgyalták a területi bizalmi testületi ülésen. A tszb javasolja, hogy a területi szinthez hasonlóan a MÁV vállalati tervjavaslatát igazgatóságokra bontva tárgyalják, mert így növelhető a demokratizmus.

A tervkészítés időszakában a dolgozók véleményének meghallgatása könyebbé teszi a tervek további bontását. A tervszámokat a munkahelyi és szakszervezeti demokratikus fórumokon, vezetői értekezleteken, műszaki konferenciákon ismertetik. Ezeken a tanácskozásokon már a terv végrehajtásának, megvalósításának elvei és módszerei is szóba kerülnek. E vitákban jó alapul szolgálnak az elmúlt tervidőszakok elemzései, és az azokból levonható következtetések. Ugyancsak itt fogalmazódnak meg azok a célkitűzések is, amelyek a gyakorlati megvalósítást az érdekeltségi rendszeren keresztül segíthetik.

A széles körben megvitatott terv *csak akkor teljesíthető, ha ahhoz a feltételek is adottak.* A tszb-nek tehát részt kell vállalni annak megteremtésében is. Nagy szerepe van ebben az emberi tényezőnek, a személyes érdekeltség megteremtésének.

Az ösztönzés alapeleme a bér. Az 1983. január 1-én bevezetett új bér- és keresetszabályozási rendszer alapjaiban változtatta meg a bérgazdálkodást. Ezzel egyidejűleg a korábbi 5—7 százalékos bérnövekedés helyett 1983-ban csak 3,27, 1984-ben pedig 3,15 százalékot tudtak biztosítani. *Emiatt feszültségek keletkeztek a vasutasok és a más iparágakban dolgozók között.* Az alacsony bérfejlesztés korlátozta a differenciálás lehetőségét is, ezért a szakszervezeti testületek által tárgyalt elosztás nehéz feladatot jelentett. A kialakult bérhelyzet éreztette hatását az utánpótlásban is.

Előtérben a teljesítmény

A pécsi területen 1981 és 1984 között az utazók létszáma 107-tel, 1983—1984 között pedig 27-tel csökkent. A kocsirendező és pályamunkás munkakörökben is hasonló gondok vannak.

A munkaerőhiány következménye, hogy az idei háromnegyedévben a túlórák 4,19 százalékkal haladták meg a bázisszintet. A 45 158 túlórából 36 081 az utazók túlóranövekménye. Októberben a pécsi területen a forgalmi utazók 246, a vontatási utazók pedig átlag 239 órát dolgoztak. *A túlórák csökkentése érdekében a területi szakszervezeti bizottság támogatja a forgalom jobb szervezését és a tervszerűbb vezénylést.*

A premizálást úgy illesztették az érdekeltségi rendszerbe, hogy az elsősorban a többletteljesítésre, a célfeladatok végrehajtására ösztönözzön. Általában a termelés kulcsfontosságú munkaköreiben dolgozókat premizálják. Meghatározták a legfontosabb munkaköröket *és növelték az egy dolgozóra jutó prémium összegét.* Az igazgatóság területén a teljes munkaidőben foglalkoztatottak 19,99 százaléka (2718 vasutas) premizált.

Fontos a munkaverseny célkitűzéseire épülő érdekeltség is. A szolgálati főnökségek, szocialista brigádok eredményeit évente különböző kitüntetésekkel ismerik el. Ezen kívül negyedévenként is kapnak anyagi elismerést a vasutasok a teljesítmény alapján. A szolgálati főnökségnek, szakszervezeti bizottságoknak olyan célkitűzéseket kell kidolgozniuk, amelyek elsősorban a tervek teljesítésére ösztönöznek.

Az agitáció nem nélkülözhető

A szakszervezeteknek egyre konkrétabban kell foglalkozniuk az üzem- és munkaszervezéssel is. A tszb segíti azoknak a javaslatoknak, szervezési célkitűzéseknek a megvalósulását, amelyek növelik a hatákonyságot, gazdaságosabbá teszik a munkát.

A tszb-nek a tervelőkészítés és az érdekeltség biztosításán kívül fontos feladata a mozgósítás, az agitáció. A brigádok munkavállalásainak teljesítése például lényegesen befolyásolja a tervek teljesítését. Ezért a brigádokkal való törődés, munkájuk figyelemmel kísérése fontos szakszervezeti feladat. A pécsi igazgatóság területén tavaly 567 brigád (6984 tag) tett vállalást, az idén pedig 550 brigád 6752 tagja.

A brigádmozgalomban észlelhető hanyatlást megállította a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny továbbfejlesztésére kidolgozott központi irányelv. Ennek alapján meghatározták a szolgálati főnökségek, szakszervezeti bizottságok konkrét feladatait és kidolgozták a brigádok részére szóló ajánlásokat is. *A központi szolgálatnál létrehozták a munkaverseny-bizottságot, amelynek feladata a mozgalom irányításán kívül a helyszíni ellenőrzés, a vállalások teljesítésének figyelemmel kísérése.* A szolgálati főnökségnél létrehozott munkaverseny-bizottságok is ennek a célnak érdekében tevékenykednek.

A jelentés a továbbiakban részletesen foglalkozott a termelési agitációval, a munkahelyi demokrácia szerepével, az újítómozgalommal és az ellenőrzéssel, valamint az igazgatóság vezetőivel kialakított kapcsolattal.

A MÁV Szimfonikusok a Zeneakadémián

Találkozás két kiváló művésszel

Rendkívüli zenei élményeknek lehettünk tanúi a MÁV Szimfonikusok december 7-i Zeneakadémián megtartott hangversenyén. A zenekartól már megszokott magas színvonalú előadás mellett megismerkedhettünk két kiváló egyéniséggel — *Leonyid Nikolajev* szovjet karmesterrel és *Hegedüs Endre* zongoraművésszel.

Az este főszereplője Leonyid Nikolajev volt, aki a hangverseny első számaként hazája kiváló zeneszerzőjének — Hrenyikovnak — *Adagio* című művét vezényelte. Ebben a szép lírai műben fel-fel csendültek az orosz népzenére jellemző motívumok. A dallamos, de mégis mai modern köntösben megszólaló mű megnyerte a közönség tetszését.

Leonyid Nikolajev beszélgetésünk során elmondta, hogy személyes választása volt ez a mű. Olyan darabot szeretett volna a magyar közönségnek nyújtani, mellyel egyrészt a mai modern szovjet zenei irányzatot is bemutatja, másrészt az orosz népzene sajátos ízeit is felvillanthatja. Bízott benne, hogy a közönségnek tetszeni fog ez a mű. Igaza volt! Az eredmény: *vastaps.*

Kérdésemre, hogy mi a véleménye a MÁV Szimfonikus Zenekarral való együttműködésről, a következőket felelte:

— *Nagyon kellemes volt együtt dolgozni a kiváló művészi kvalitású zenekarral.* Először koncerteztem velük és elmondhatom, hogy sok kiváló képességű muzsikus van közöttük. A próbákon szoros kapcsolat alakult ki, sokat dolgoztunk a siker érdekében. *Dicsérendő a zenekar fegyelme és muzsikáló kedve.* Remélem, hogy ez a kellemes találkozás megismétlődik és újra együtt muzsikálhatunk . . .

Az est második száma *Csajkovszkij b-moll zongoraversenye volt,* amelyben Hegedüs Endre brilliáns zongorajátékával bűvölte el a közönséget. A fiatal zongoraművész energikus, lendületes, de mégis lírai zongorajátéka hatalmas tapsvihart váltott ki. A többszöri visszatapsolást egy ráadásszámmal — *Liszt XV. Magyar Rapszódiájával* — köszönte meg.

Hegedüs Endre már több alkalommal lépett fel a MÁV Szimfonikusokkal és mindig sikerrel. L. Nikolajev imponáló műismerettel, és szimpatikus szerénységgel, karmesteri biztonsággal kísérte játékát.

A hangverseny harmadik műsorszáma Dvořak: *VII. Szimfóniája* volt. Ebben a ritkán játszott, nagyon nehéz, de kivételesen szép zeneműben a karmester és a zenekar egyaránt megmutathatta képességeit. Itt jutottak igazán kifejezésre L. Nikolajev kiváló karmesteri képességei. Dinamikussága a tempós és technikai részeknél, átérzett líraisága a dallamos részek megformálásánál magával ragadta a zenekart, amely szinte eggyé olvadt a karmesterrel. *Öröm volt hallgatni és látni ezt a szép együttmuzsikálást,* amiben a zenekar méltó partnerévé vált a kitűnő karmesternek.

A Szimfonikusok nagyon jó műsorpolitikáját és vendégművészeinek kiválasztását is meg kell dicsérni. Ha a zenekar további programjait nézzük — népszerű kifejezésmóddal élve — elmondhatjuk, hogy most jön a java. A zeneirodalom remekműveit és kiváló vendégművészeket kínál a MÁV Szimfonikusok műsorfüzete. A külföldi karmesterek közül *G. Blumhagen* és *L. Seyfarth* (NDK) *L. Pesek* (Csehszlovákia), *Joó Árpád* (Kanada), a hazaiak közül *Erdélyi Miklós, Kórodi András, Mihály András,* a hangszeres szólisták közül *Ránki Dezső, Jandó Jenő, Kovács Dénes, Kocsis Albert* muzsikálásában gyönyörködhet majd a szezon hátralevő hangversenyein a MÁV Szimfonikus Zenekar közönsége.

Menyhért Mariann

A rezesbandától a hangversenyzenekarig

Kiváló együttes lett a pécsi vasutas koncert-fúvószenekar

Az idei esztendő sikeres volt a pécsi vasutas fúvószenekar életében. Tavasszal próbafelvétel a rádióban, majd önálló koncert Pécsett. Augusztusban megosztott első díj a siklósi XV. országos fúvósfesztiválon és a zsüri különdíja a kötelező mű legjobb előadásáért. Novemberben pedig megkapták az amatőr művészeti együtteseknek adományozható legmagasabb elismerést: *a Kiváló együttes címet.* Még meg sem száradt a tinta az oklevélen, máris újabb sikert értek el december 5-én. A pécsi Liszt-teremben adott kétórás minősítő hangversenyük végén a közönség vastapsa közepette vehették át a *Kiemelt Aranylant Diplomát.*

A most már hivatalosan is koncert-fúvószenekarként nevezhető együttes karnagyát, *Neumayer Károlyt* alig lehetett megközelíteni a gratulálók gyűrűjében. A közönség ünneplése után arra kértem, hogy foglalja össze milyen munkával sikerült a zenekarnak idáig eljutnia.

— *Az elmúlt másfél esztendő közös zenei műhelymunkájának gyümölcse a mai minősítés és a Kiváló együttes cím elnyerése is.* Negyvenéves lesz jövőre a zenekar, s az egykori „rezesbandából" az ország öt legjobb amatőr együttese közé küzdötte fel magát. Sokáig a társadalmi ünnepek, tömegmegmozdulások „kiszolgálója" volt, repertoárjukban csak indulók, menetdalok szerepeltek. Erre volt igény, ezt fújták. Mikor a fúvósok arculata kezdett megváltozni, a vasutasgárda is igazodott ehhez. Egyre többet szerepeltek fesztiválokon, találkozókon. 1978-tól már minősített zenekarként jegyezték és 1981-ben az ausztriai vendégszereplés fordulópontot sejtetett. Egy év múlva Várpalotán, a szakszervezetek fúvósainak találkozóján már a szakma is kezdett felfigyelni ránk. Jugoszláv turné követte ezt, *majd a második aranylant diplomát is megkaptuk.*

Mindezt úgy, hogy nem volt próbatermünk, alagsori helyiségben, raktárban készültünk a nyolcvanhármas NSZK-útra is — folytatta —. Ekkor már zenetanári diplomával a zsebemben én dirigáltam az időközben ötventagúra növekedett együttest. Egyre nehezebb és jobb, klasszikus és kortárs műveket kezdtünk próbálni, s a zenészek hamar ráéreztek, hogy itt nagyobb tudásra és jó hozzáállásra van szükség. Igényelték ezt a feladatot, közben az egyéni és a közös munka is finomodott. Ma már hatvanhárman figyelnek karnagyi pálcámra, s a művek magas szintű megszólaltatása példás zenei fegyelmet követel a próbákon is. Ennek köszönhető, hogy ez az amatőr együttes profi módon tud megszólalni a koncertpódiumokon.

— *Jövőre hivatásos nemzetközi versenyen képviseljük már nemcsak a vasutat, de hazánkat is* — veszi át a szót *Bokor Ferenc,* a zenekar titkára —. Egy éve a felújított vasutas művelődési ház a zenei műhelyünk, hangversenyre azonban termet kell bérelnünk. Közel egymilliót érő hangszerállományunk egy része rohamosan öregszik. Erről is szót kell ejteni most a siker kapcsán. Reméljük a jövőben is támogatják a zenekart. Azt hiszem ma már nem csupán társadalmi ünnepeken számítanak ránk, de elvárják — s ehhez minden segítséget megadnak —, hogy koncertfúvósokként büszkén öltsük magunkra a vasutas egyenruhát.

Németh Tibor

Hatvanöt éves a ceglédi vasutas férfikórus

Történelmi időket idéző ünnepséget rendeztek december 9-én a ceglédi vasutas klubkönyvtárban. Ezen a napon tartotta a vasutaskórus fennállásának 65. évfordulóját. A családias hangulatú összejövetelen mintegy száz veterán dalos és hozzátartozó vett részt. Az elnökségben helyet foglaltak a ceglédi KÜF társadalmi és gazdasági vezetői.

Hernádi István szb-titkár megnyitó szavai után *Utassy József* a klubkönyvtár igazgatója ünnepi beszédében visszaemlékezett az emberöltőnyi múltra. A vegyeskórus történelmi időben 1919-ben a Magyar Tanácsköztársaság idején alakult, s azzal fejezte ki politikai elkötelezettségét, hogy a Kossuth-szobornál tartott első szabad május elsejei ünnepségen elénekelte az Internacionálét.

A kórus 1922-től már alapszabállyal és választott vezetőséggel működött tovább, majd tagja lett az Országos Dalosszövetségnek. 1927-ig csupán Cegléden léptek fel. Ott viszont részt vettek nagyon sok kulturális rendezvényen; ezzel is hirdetve, fejlesztve az alföldi város dalkultúráját. Ezután mind több alkalommal kaptak meghívást más városokba, sőt még külföldre is.

A kórusnak a harmincas évek elején volt legnagyobb a létszáma: egyes időszakban meghaladta a nyolcvan főt (most mintegy negyvenen vannak). A vasutasdalosok nem egyszer részesültek kitüntetésben, amelyeket ma is a helyi Kossuth Múzeumban őriznek.

A kórusnak 1945 előtt néhány jobb anyagi helyzetben lévő mecénás fedezte anyagi kiadásait. A felszabadulás után a vasutas-szakszervezet vállalta magára a fenntartási költségeket és az irányítását.

A ceglédi vasutas vegyes kórus jelenlegi átlagéletkora csaknem 60 év. Az alapítótagok közül már csak ketten élnek: a nyolcvankilenc éves *Ecseri István* és a nálánál hat esztendővel idősebb *Süttő István. Scjnos ők egészségi állapotuk miatt nem vehettek részt ezen a bensőséges találkozón.*

Az ünnepi beszéd végén Pál Gábor a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottsága nevében tárgy- és pénzjutalmakat adott át a legrégebben éneklő kóristáknak, majd az ünnepséget *Kiss István* karnagy vezényletével kórusművek előadásával fejezték be.

(séra)

Télapó járt Szobon

A MÁV sturovói képviseletének Baross Gábor szocialista brigádja a nemzetközi nőnapon is bensőséges ünnepségen köszöntötte a szobi öregek napközi otthonának lakóit. Most Mikulás-estet szerveztek, ami még a nőnapi ünnepségnél is jobban sikerült. Az otthon vezetői úgy intézték, hogy akkor érkeztek a *Zrínyi Ilona* brigád tagjai is, és a minden hónapban ellátogató iskolás lányok.

Az ajándékcsomagokat a Télapó a nevek felsorolásával, igazságosan osztotta ki a puttonyból. Virgácsot senki sem kapott. *Kőbányai Györgyné,* az otthon helyettes vezetője köszönte meg az idős emberek nevében az ajándékokat, s elmondta, milyen izgalommal várták a brigádokat és a Télapót.

Karácsonyi segély

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének vezetősége felmérést végzett, melynek eredményeként megállapították, hogy a 20 400 tagot számláló nyugdíjasok között kétezernek 2230 forinton alul van a havi nyugdíja. Ezeknek a tagoknak személyenként 500 forint karácsonyi segélyt utaltak ki. Ugyancsak 500 forint szociális segélyt biztosítottak az árvaellátásban részesülő tagjai részére.

A névadóra emlékeztek

A Budapesti Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézetben a névadó születésének 150. évfordulójára rendezett ünnepségen nem mindennapi esemény történt. A diákok egy 375-ös sorsz. gőzmozdonyt vehettek birtokukba, s ezt az iskola előtt állították fel. A mozdony avatása előtt ünnepségre került sor.

A köszöntő szavak után *Váczi István* igazgató méltatta az iskola névadójának tevékenységét, műszaki zsenialitását és emberi nagyságát:

— Mechwart András nemcsak kiváló mérnök, elsőrangú üzletember és nagyszerű tervező volt, hanem meggyőződéses szociológus is, aki nyugdíjalapot, betegsegélyező pénztárt, alapítványokat létesített, munkáslakásokat építtetett, megszervezte a vállalatok önkéntes tűzoltótestületét.

Váczi István ezután *Mechwart Emlékérmet* adományozott többek között az iskolát létrehozó és támogató intézményeknek, a MÁV Vezérigazgatóságnak, a MÁV Budapesti Igazgatóságnak, illetve a MÁV TBÉF, valamint a MÁV Északi Járműjavító Üzem kollektívájának, amit a jelenlevő képviselők vettek át.

Az iskola névadójának unokája, *Bartalis Kálmánné* és több tanár is kapott emlékérmet, köztük *Risztics Károly* nyug. igazgató, *Németh József* nyug. tanár, *Tieber János* nyug. gyakorlatioktatás-vezető, valamint az egykori tanulók közül azok, akik sokat tettek az iskola hírének öregbítéséért, közösségének erősítéséért.

Ezt követte a KISZ-tagok fogadalomtétele, melynek szövegét *Schermann Márta,* az I. e osztály tanulója után mondott el az újonnan felvett 72 KISZ-tag. A fogadalomtételt követően *Szórád Antalné,* a MÁV Vezérigazgatóság oktatási osztályának vezetője átadta Váczi Istvánnak a MÁV Vezérigazgatóság által adományozott új zászlót, amelyen már az iskola jelvénye és új elnevezése szerepel.

Ezután *Gecse Alfréd,* a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztály osztályvezetője átadta megőrzésre a MÁV 375-1029 psz. mozdonyt. Ez volt az utolsó hazai gyártású gőzmozdony, amelyet 1959. február 28-án adtak át a MÁV-nak. Az iskola udvarán kiállított gőzmozdony nemcsak technikai-történeti emlék, hanem jelképe lesz az iskolai oktatás és a leendő hivatás szoros kapcsolatának.

ifj. Mészáros András,
a III/e osztály tanulója

Negyvenkét év után

Az utolsó szolgálat

Makó Imre, a miskolci igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának vezetője 42 évi szolgálat után a közelmúltban vonult nyugdíjba. Munkahelyén, az utolsó szolgálati napján beszélgettünk pályafutásáról, az eltelt több mint négy évtized örömeiről és gondjairól.



Makó Imre

– Eredetileg állatorvos szerettem volna lenni — emlékezik irodájában a pályakezdésre. — Egerben érettségiztem. Felvételi kérelmemet az Állatorvostudományi Egyetemre küldtem, másodiknak pedig a vasúthoz. Először az utóbbitól jött az értesítés, hogy felvettek. *Így lettem 1942. szeptember 29-én vonatfékező Egerben.*

— Nem bánta meg?

— Engem is megcsapott a mozdony füstje. Választásomat azóta sem bántam meg. Nagy ambícióval láttam munkához. *A biztos kenyér, az egyenruha, az arcképes igazolvány, a katonai behívástól való mentesség akkor sokat jelentett.* Szorgalmasan tanultam, sikeresen tettem le a szakvizsgákat. Közben a jogon is elvégeztem öt félévet. 1946-ban sikeresen vizsgáztam a felszabadulás utáni első, egyéves tisztképzőn is.

Csöng a telefon. Makó Imre felveszi a hallgatót, majd nyugodt hangon válaszol:

— *Rendben van, máris intézkedem!*

Aztán behívja egyik munkatársát, és elmondja a teendőket, utána folytatja az emlékezést.

— 1947-ben kerültem a miskolci rendezőbe. Az első szolgálatom éjszaka volt. Reggel megkérdezte a főnököm: *„Az eladási telepen minden rendben?”* Meghökkentem, s zavartan mentegetőztem: *„Azt sem tudom, hogy hol van!”* A főnök kizavart az irodából. Később tájékoztattak a kollégák, hogy az eladási telepen kapják meg a vasutasok a tüzelőt, s gondoskodni kell a szénnel érkező vagonok beállításáról is . . .

— Hol dolgozott a legszívesebben?

— *A rendező-pályaudvaron, ahol később főnökhelyettes lettem. Szerettem a munkaszervezést, az alkotás lehetőségét.* Az újításra, a kezdeményezésre mindig volt alkalom. Meghonosítottuk például az úgynevezett *menetirányítói tartalékrendszert* is. Meggyorsítottuk az elegyfeldolgozást.

— Több évig volt a Tiszai-pályaudvar állomásfőnöke.

— Igen. Az a munka is emlékezetes marad számomra. Akkor is sok gond nyomasztott bennünket. Többek között korszerűsíteni kellett a személyszállítás technológiáját. Az utasok akkoriban sokat panaszkodtak azért, hogy a vonatok mindennap másik vágányról indulnak. Sikerült megszervezniük, hogy a személyvonatok lehetőleg mindig az azonos számú vágányra érkezzenek, illetve onnan induljanak.

Makó Imre a miskolci igazgatóságon is több beosztásban dolgozott már. Volt menetirányító, főelőadó és üzemszervezési csoportvezető is. Feladatát mindig kitűnően látta el. Több kitüntetés — *Kiváló Dolgozó, Kiváló Vasutas* és a *Munka Érdemrend ezüst fokozata* — fémjelzi ezt. Felkészültségének, tudásának elismerése, hogy a nyugdíjazása előtti években bízták meg a *kereskedelmi és szállítási osztály* vezetésével. Ezen a poszton lehet igazán érzékelni a vasúti forgalom minden rezdülését. Most is szinte percenként szól a telefon.

— Hogyan lehetett ezt megszokni?

— Jók az idegeim. Reggel hat után már a helyemen vagyok, és szót váltok a legnagyobb vállalatok szállításvezetőivel. Tizenegy órakor van a csúcs. *Itt szinte minden percben intézkedni kell.* Ezt a munkát csak „megszállottan” lehet végezni.

— Hogyan lesz ezután?

— Ha megbíznak, szívesen segítek majd az igazgatóságon, de az igazi „szolgálat” már a családi körben, az unokám mellett vár . . .

Csorba Barnabás

Sarkukra álltak a komáromiak

— *Talán jobb, ha nem megyünk be ide!* — javasolja *Bertalanits István* vontatási főnök a mozdonyjavító műhely melletti „szociális” épületnél. — Bármelyik pillanatban leszakadhat a plafon!

Néhány órával korábban *Orosházi Ferenc,* a komáromi üzemfőnökség vezetője is mondott hasonlót irodájában:

— *Csak azért engedtem arra a székre ülni, mert süt a nap . . . Nézzen csak fel!*

A mennyezeten, a sarokban beázási térkép.

Februárban a komáromi üzemfőnökség életéről készített riportjában azt kérdezte Kaszala Sándor: *„Gondjaikra hol a megoldás?”* A kérdésre csak részben adott választ az azóta eltelt tíz hónap alatt a több irányba is ható intézkedések sorozata.

Kétezer dolgozó

— *Ha Varsányi Józsefnek olyan állomásfőnöke lett volna, mint nekem ő, akkor a gondok nagy részén időben úrrá lehettek volna!* — mondja az üzemfőnök. Varsányi Józsefet kissé bizony magára hagyták.

Orosházi Ferenc vasutastiszti egyenruhában engem, a „civilt”, tábornokra emlékeztet. Hangja katonás, határozott, negyven szolgálati év után lehet is az. Többféle vezető beosztásban kellett helytállnia, s gyakran nehéz helyeken. Az ötvenes évek első felében *Dorogon* volt állomásfőnök-helyettes, aztán főnök *Ercsiben, Pusztaszabolcson.* 1972-től 84 februárjáig *Hegyeshalomban* vezette az állomást. A múló évtizedeket csak fehér haja jelzi.

— Nem tétovázott elvállalni ennek az üzemfőnökségnek a vezetését? Hallottam, hogy a komáromi rendező pályaudvart egy városi testületi ülésen egy ízben nemes egyszerűséggel szemétdombnak titulálta valaki.

— A hegyeshalmi háromszáz ember helyett itt kétezer dolgozó tartozik hozzánk. Nagy felelősség és az adott körülmények között nehéz feladat is. Végül is vállaltam, talán éppen ezért . . .

A körzeti üzemfőnökség 262 kilométer hosszúságú területéhez huszonhét állomás tartozik két vontatási teleppel, s öt kocsijavító műhelyük van.

— Hogyan tud ott lenni mindenütt egy gazdasági vezető?

— Természetesen sehogy. A munka minősége a teljes vezető gárdától függ. Az irányítók szoros együttműködése rendkívül fontos.

Dőreség lenne azt hinni, hogy az üzemfőnökség vezetőjének cseréje azonnal ható csodaszernek bizonyult.

— Elveim szerint három *„halálos bűn”* létezik — mondja. — *Az ittasság, a lopás és az igazolatlan hiányzás.* A vasúton fegyelemnek kell lenni! A legkisebb nyegleség emberéletbe kerülhet.

— Küldjék be azt az embert! — szól ki — Öt perc alatt végzünk.

— *Na mondja! Miért van maga itt?*

Villogó barna szemében most nincs más, mint szigorúság.

— Megköszöntöttem a Katalint — hangzik gyámoltalanul a „vallatószék” felől.

— *Megköszöntötte? Maga megint részeg volt! Hányadszor fordul ez elő?*

Csönd.

— Nézze, valahányszor kimentem, magát még egyszer sem találtam a munkahelyén. *Mit gondol, meddig tűrjük?!* Úgy tudom, korábban foglalkozott a gondolattal, hogy átkéri magát más vállalathoz.

Csönd.

— *Ha hétfőig hozza a kikérő papírt, akkor fegyelmivel áthelyezem! Hétfő reggel kilencig várok. Ha nem, akkor is megválunk egymástól! Világos?*

— Ilyen jó az üzemfőnökségen a munkaerőhelyzet?

— Az jó . . . Fizikai munkakörökben egyenesen katasztrofális. Területünkön *a megszabott létszám harmincnyolc százaléka hiányzik.* Munkakörülményekről egyes helyeken nem is beszélhetünk, annyira roszszak . . .

120 vagon szemét

A napi berakási terv megközelíti a húszezer, a november havi verte a félmillió tonnát. *Évente 30 ezer kocsit kell Komáromban kitisztítani, azaz söpörni, lapátolni. Az idén 120 vagon szemetet szedtek össze és szállítottak el a vágányok közül.*

A kocsijavító műhelyek heti ezer kocsit javítanak meg. Zömét a szabad ég alatt. Olykor még röptető sincs a lakatosok, szerelők feje fölött. A komáromi javítóba befér tíz kocsi. Tegnap megjavítottak negyvenet. Ez átlagos szám.

Tarthatna az üzemfőnökség vezetője panasznapot is, ő viszont olyan tárgyilagosan beszél a gondokról, mintha csak a napi menüről lenne szó.

— *A munkaerőhiány nem jelentheti azt, hogy a vasútra bárki felvételt nyerhet!* — jelenti ki Orosházi Ferenc. — *Kilenc hónap alatt csaknem száz eljárást folytattunk le ittasság miatt,* s a büntetések nagyon is érzékenyen érintették azokat, akik megfeledkeztek magukról.

— Lopás?

— *Sajnos mindhárom „halálos bűn” előfordul.*

— De csökkenő mértékben — mondja Varsányi József állomásfőnök. — Mint ahogy a balesetek száma szintén csökkent az idén.

A rendező pályaudvar felé haladva azért elmeséli, hogy amint közeledik a tél, úgy alszik ő egyre éberebben.

— *Nem lehet előre kiosztani a söprűket, lapátokat, mert lábuk kél.* Ha majd esik a hó és éppen nem vagyok szolgálatban, beszaladok megszervezni az eltakarítást. Van itt olyan dolgozó, aki aktatáskában hordja haza a szenet, mert, ez is igaz: utalványra mostanában ki sem szolgálnak otthon mindenkit a TÜZÉP-nél. Most szóljon hozzá! Olyan kis érték, hogy ha elkapja a rendőr, legfeljebb a fejét csóválja. Más kérdés, hogy mit gondolnak a vasutasokról . . .

Kevés a pénz, szorosabbra kellett idén is húzni a nadrágszíjat.

— *De azért a kevésből is tudunk pocsékolni* — mondja az üzemfőnök. — Itt ez a beázás, amit nekem *nincs jogom* megcsináltatni, legfeljebb leveleket írogathatok a központ, az igazgatóság vezetőinek. Olajkályhák helyett rengeteg szeneskályhát vásároltunk a területre. Annyit, hogy azok árából jócskán ki lehetett volna terjeszteni a központi fűtést. *De nem lehetett, mert az beruházás, a kályha pedig fogyóeszköz . . . Ilyenektől megy az ember a falnak.*

Bertalanits István, a vontatási üzemegység vezetője az egyetlen, aki új létesítménnyel tud dicsekedni, a nagyszabású tervek mellett: *Oroszlányban új, korszerű kocsijavítót létesítettek.* Három éve még csak hatan dolgoztak ott, ma huszonnégyen, s huszonöt–harminc vagont javítanak meg naponta.

— A februári riportban azt ígérték, hogy a Komáromi Építő Szövetkezet márciusig lebontja a romos és életveszélyesnek nyilvánított vontatási szociális épületet. Azóta már zárva sincs, és éppen úgy néz ki, *mintha a frontvonalban tucatszor cserélt volna gazdát. Ez az épület az állomás szégyenfoltja.*

Válaszul a főnök betessékel az egyik konténerbe, melyet jobb híján ideiglenesen irodává alakítottak ki. Központi fűtéssel. *A talajszinten tíz fok lehet, fejmagasságban harminc-öt.* Szellősek ezek az irodák, mi tagadás, mint ahogy túl szellős és ezért egészségtelen az egyébként szépen berendezett négy konténerfürdő is.

Bertalanits István fiatal mérnökember, tele energiával, s úgy tűnik hittel is. Négyszáznégy embere Komárom megye egész területén dolgozik. Nem kis feladat — helyettes nélkül — ennyi embert irányítani.

Kiteregeti a tervrajzokat.

— A vontatási üzemegység szociális épülete megmarad. Ezért nem bontottuk le. Így olcsóbb. Csak a felső szintet bontják le, aztán köztes-födémcsere következik. A földszinten megszűnik a kovácsműhely és az iroda. Nő a fürdő alapterülete. A mozdonyvezetők részére egy harmincszemélyes, fekete-fehér, s mellette kilencven műhelyi dolgozónak „C” kategóriás fürdőt, öltözőt alakítunk ki. Ezután *visszaépítik a felső szintet.* Ott irodák lesznek és egy kisebb női fürdő. Tessék, ez már a jóváhagyott tervdokumentáció! Október tizenötre lettek készen a *módosított tervek.*

— Mennyibe kerül a beruházás?

— *A felújítás várhatóan ötmillió-kétszázezerbe. A bővítés, mely valóban beruházásnak minősül, ugyanannyiba . . .*

Csak dicsérni lehet — s ne érezze senki közhelynek — az üzemfőnökség dolgozóit, akik csúcsszezonban is *megfeleltek az idei elvárásoknak.* Az más lapra tartozik, hogy milyen áron, mennyi túlórával, többletvállalással!

A vontatásnál a munkálatok nem fejeződnek be az új szociális épület létesítésével. Korszerűsítik a vontató járművek javítására szolgáló mozdonyműhelyt. Darupályát szerelnek fel. Szinte komikus, hogy a gőzösök javítására készített műhelyben ma kizárólag dízeleket hoznak rendbe, s már jönnek a villamos mozdonyok.

Az üzemfőnökség öt vasúti javítóműhelye közül *a komáromi a legbalesetveszélyesebb.* A munkát közvetlenül a forgalmi vágány mellett végzik. Remélhetően nem az első katasztrófáig. Elkészültek a tervek új javítóvágányra, korszerű kocsijavításra. „Drága” — mondták az illetékesek.

Varsányi József állomásfőnök: vasutasdinasztia sarja. Édesapja éppúgy ezt a hivatást választotta, mint két fivére. A gazda büszkeségével mutatja a raktár példás rendjét, az öltözőt, a tálalót, az állomásirányító épületet, ahol az egész állomás forgalmát szabályozzák.

A körsétának apróbb szépséghibái vannak. A fürdőkben *egyetlen zuhanyozónak sincs rózsája,* s csak két mosdóról nem szerelték le egyelőre a csapokat. A női fürdő kicsi és zsúfolt. A takarítóasszony pedig azt mondja:

— *Főnök elvtárs, itt a férfioldalon csak egyetlen W. C. működik a három közül. Két éve vagyok itt, de azóta rossz kettő.*

Egymásra utalva

Később *Pálfi Zsigmond* térfelvigyázó kis helyiségét elhagyva, egész vonatra való rostaalja szén szúr szemet.

— *A pályafenntartás hagyta itt* — mondja a főnök.

— Három hónapja — teszi hozzá a térfelvigyázó.

Szabó László állomásirányító tíz éve dolgozik beosztásában.

— Több gép kellene! — mondja — Egész Dunántúlról és Csehszlovákiából érkezik ide az elegy. Sajnos nem tudjuk előre, hogy a belépő vonatok miből állnak, kocsijaik merre mennek.

Kővári Lajos vonatátvevő 1965-ben kezdte pályafutását a MÁV-nál.

— Apám is vasutas volt Csémpusztán.

— Csak azért?

— *Nem. Szép munka ez! Egyszer már hűtlen lettem a vasúthoz, de visszajöttem újra.*

— Hány órát teljesít havonta?

— Nem akarok panaszkodni, *kétszáznegyven-kétszázötven mindig összejön.* Akkor megvan az ötezerötszáz. De ha arra gondolok, hogy háromezerkétszáz az alapfizetésem . . . Hobbiból zenész vagyok, az hoz egy kis pótlást. Néha többet, mint az itteni fizetésem.

— De akad más juttatás és prémium is.

— A negyedéves prémiumokból, jutalmakból jó néhányszor kimaradtunk. *Most volt üzemszemle, és az állomásfőnök öt dolgozót megdicsért közülünk a felolvasáson. Nagyon jólesett. Ezt is hiányoltuk régen.*

— *Jó itt a közösségi szellem?*

— *Nagyon jó.* Egymásra vagyunk utalva. Ha jó a távírászunk, az főnyeremény. Ha jó az átvevő párom, az is.

A számítógépnél éppen egy belépő vonatot vesz fel *Pente Ibolya.* Az adatokat rádión kapja. Az adatok bekerülnek az adattárba, segítségükkel *gurítási jegyzék,* indítási kimutatás készül.

Csicsatka Vilmos a VI-os torony gazdája. A régi garnitúrához tartozik, 1949 óta szolgál a MÁV-nál, és Orosházi Ferenc szerint: kimagaslóan jó munkát végez.

— *Nem mennek a váltók* — fogadja Varsányi Józsefet. — Hiába kérek váltókenőt.

A főnök már csörgeti is a telefont . . . És ő nem kér hiába.

A két átrakóvágányon tizenhatan végeznek rakományigazítást, átrakást, hogy a csehszlovák partner fogadja az árut, a küldeményt.

Rend a lelke . . .

Továbbhaladva a gurító felé, a sarupadokon sárgára festve, katonás rendben sorakoznak a saruk.

Hol van az a „legendás rendetlenség?”

— *Új technológiát alakítottunk ki* — mondta az irodai beszélgetés során az üzemfőnökség vezetője —, *mely szerint rendnek kell lennie.* Csak a kijelölt vágányokon végezzük a söprést, a kocsitisztítást, és rendszeres *takarítónapokat* tartunk.

Műtrágyahalmocskák fehérlenek, akár ha hóbuckák lennének.

— Ugye, itt óhatatlan, hogy ne koccanjon a kocsi, de ha elmegy a szerelvény, máris szedjük össze! Minden kocsit másképp kell saruval megfogni, attól függ, mennyi a rakománya és mit tartalmaz. Ez ennek a szakmának a lényege.

— Elegendő az ember?

— *Hárman vannak hat helyett!* — fakad ki a térfőnök. — *Kevés az elősarus, a sarus is.* Vigyázzon, itt mindenhonnan jöhet a vonat, nekünk is kétszeresen kell figyelni, pedig mi ismerjük a dolgokat!

Pálfi Zsigmond térfelvigyázó 28 éve szolgál, s húsz éve ugyanebben a munkakörben.

— *Reggel nyolctól este fél hétig dolgozom ma* — mondja. — *Ez idő alatt tizennégy-tizenöt induló vonattal számolhatunk.* Kocsifelíróként kezdtem, aztán a segédtiszti tanfolyam után többféle beosztásba helyeztek. Családi házat építettünk, a fiam ipari tanuló. Én nem panaszkodom.

Tíz hónap alatt 5 millió 161 ezer 494 tonna árut raktak vagonokba az üzemfőnökség területén. Harminckétezer tonnával többet a tervezettnél. Belépő vonat 2 ezer 26 volt — 114 és fél ezer kocsival — és több mint hárommillió tonna áruval. Kilépő kétezer-ötven, 111 ezer kocsival és 2,6 millió tonna áruval.

Óriási számok. S dicséretként álljon itt még egy vitathatatlan eredmény az OPV-kiegyenlítéssel és elegyfogadással kapcsolatban:

— *A javítás és kiegyenlítés nagyon sok többletmunkát okoz számunkra* — mondja Orosházi Ferenc. — *A tavalyihoz képest mégis jelentősen csökkentettük a CSD-nek felajánlott és visszautasított vagonok számát.*

Kádár Péter

Nyugdíjas-találkozó Dunakeszin

A karácsony közeledtére gondolva nyugdíjas-találkozót rendeztek a dunakeszi járműjavító üzemben. Szép hagyomány, hogy kétévenként vendégül látják az üzem egykori dolgozóit, házastársukkal együtt. Most az 1982. május 1. és 1984. június 30. között nyugdíjba vonultak kaptak meghívót. A program kora délután gyárlátogatással kezdődött, majd a József Attila művelődési központban *Varga Lajos* üzemigazgató köszöntötte a nyugdíjasokat.

A gazdagon feldíszített karácsonyfa mellett beszélt a járműjavítósok munkájáról, majd *Aradszky László, Kabos László* és más neves művészek szórakoztatták a csaknem kétszáz nyugdíjast. A vacsora mellett aztán felidézték régi emlékeiket.

Vetési Imre

Kilencvenhárman!

Egy túr létszáma búcsúzott Ferencvárostól

Kilencvenhárom vasutas ment nyugdíjba a közelmúlt időszakában Ferencvárosban. Ennyi ember — egy túrnak a létszáma — 2500 kocsit rendez, dolgoz fel egyetlen szolgálat alatt. A közismerten létszámhiánnyal küszködő Ferencvárosnak búcsút mondott 93 vasutas hiánya sok gondot okoz, hiszen szinte valamennyien kulcsszerepet töltöttek be a csomóponton.

December 16-án, a nyugdíjba vonult vasutasok tiszteletére bensőséges ünnepséget rendeztek a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség üzemi ebédlőjében. Jelen voltak a búcsúztatón a KÜF gazdasági és társadalmi vezetői, köztük *dr. Kosztyu Tibor* üzemfőnök és *Goldruber Pál* szb-titkár.

Az ünnepséget *Bene Pál* főbizalmi nyitotta meg, majd *Dömötör László* állomásfőnök méltatta a nyugdíjba vonult vasutasok munkásságát, a vasút érdekében kifejtett tevékenységüket, helytállásukat. A tapasztalt, szorgalmas, ízig-vérig vasutasokat nehéz pótolni. Hiányuk érezhető veszteség a MÁV-nak, a ferencvárosi csomópontnak.

Karácsonyest az óvóhelyen

Részlet az író „Halló, Tartsay lakás" c. regényéből

Délben *Vér István* felment a Csatay lakásba, noha a lenti világ jobban érdekelte. Izgalmas volt az, ahogyan az emberek az óvóhelyeken élték életüket. A „cellákat", vagyis a pincerészeket a felsőbb hatóság, az óvóhely-parancsnokság jelölte ki a beköltözőknek, elsősorban a vasutasoknak és hozzátartozóiknak. Egy-egy család, ha csak tehette, jó nagy területet foglalt el magának. Lehordták a kényelmes fotelokat, szőnyegeket. Akik csak az életüket hozták, azoknak kiutaltak egy fehér kórházi ágyat, másoknak csak priccs jutott.



Karácsony estéjére már majdnem teljes volt a létszám. A zsúfoltság miatt egymást érték a villongások. Ebből a tanfolyamisták kimaradtak, mert *Sajtos úr* keményen tartotta magát ahhoz, hogy a fiainak önálló pincerész jusson.

Saját őrséget is szervezett az igazgatóságon, elsősorban a razziázó nyilasok miatt. A katonai parancsnokság továbbra is működött, immáron a beköltözöttek életét védve. A hivatal napokkal azelőtt teljesen megszűnt. A legtöbb vezető nyugatra települt, vitte az életét, vagyonát, hatalmát. Az itt maradottak már új életre készültek.

Béka, a sarokház házmesterének nyomorék, láb nélküli huszonhat esztendős fia tolókocsijával sűrűn felvitette magát a tanfolyamistákhoz. Köztük érezte csak jól magát. Hajdan cirkuszban dolgozott, értett a kártyatrükkökhöz, a zsonglőrködéshez. Most is rejtegetett valamit.

— Mid van, Béka? — kérdezte Vér István.

— *Na, ezt nézd meg, haver* — dicsekedett Béka.

— *Betlehem, igazi Betlehem* — csapta össze kezét.

— Az ám, Betlehem. Este betlehemezünk. Jó? Tudsz énekelni? Te angyal leszel. Én viszem a kocsimon a Betlehemet. Tudok egy isteni szöveget. Mit szólsz hozzá? Végigjárjuk az óvóhelyet, jó lesz?

Vér István riasztotta a haverokat. Csakhamar kiosztották a szerepeket. *Papagáj* lett a pásztor, mert volt egy kifordítható, báránybéléses mellénye, ezt akár subának is nézhették. *Riska* és *Bunyó* lett a két arkangyal, *Liba* játszotta a szerecsenkirályt, be is kente az arcát fekete cipőkrémmel, *Tökmag* lett Menyhárt, *Anyucit* kinevezték Gáspárnak, mindenkinek jutott szerepe. A *„Mennyből az angyalt"* valamennyien fújták.

Béka közben csodát művelt a Betlehemmel. Két gyertyát mesterkedett a jászol mellé, ahol a faragott Jézuska feküdt, ott térdelt Mária, összetett kézzel imádkozott József, bámultak az állatok, a tehénkék, báránykák és a csacsi. És ott büszkélkedett a három király is.

Hétkor levitték Békát kocsistól az igazgatósági óvóhelyre, ölébe tették a Betlehemet, meggyújtották a két gyertyát. A Betlehemnek papírból ragasztott színes ablaka volt.

Elindultak.

Amerre mentek, elcsöndesedett a folyosó. Egyelőre csak botorkáltak végig a sötétben. Előbb az ajtók, majd a szívek is kinyíltak. A szemekben visszatükröződött a gyertyák fénye. A lepedőbe öltözött angyalok komolyan vették a szerepüket, az ének áthatotta őket, valóban angyalok voltak e pillanatban, akik íme, elhozták a pincébe bújt embereknek a vigaszt, a hitet, a reménységet, a békét.

Néhányan mögéjük álltak. Aztán mind többen csatlakoztak hozzájuk. Elöl Béka a kocsijában, kezében a Betlehem, a lobogó-libegő gyertyafénnyel, mögötte az angyalok, azután nők és férfiak. Egy pillanatra elfelejtettek mindent, nyomorúságot, bánatot, szomorúságot, hogy életüket mentik a pince mélyébe bújva, hogy félnek a razziáktól, a nyilas fegyveresektől, hogy korog a gyomruk. Jó volt belemerülni a karácsonyi énekbe.

A folyosó végéhez értek. Most kanyarodtak jobbra, hogy elhagyják a Rózsa utcai frontot s átvágjanak az ellenkező oldalra. Kíváncsiskodók jöttek elébük. Majdnem elállták az útjukat, de amikor Béka kocsija hozzájuk érkezett, utat nyitottak.

Az ének megerősödött. *„Be is menének / Köszöntésére / Azonnal, azonnal. / Szép ajándékot / Vívén szívükben / Magukkal, magukkal . . ."*

Istenem, gondolta Vér István, az édesanyja otthon, Szegeden, már biztosan elkészítette a karácsonyi vacsorát, a bablevest, a mákos tésztát, beletett egy jonatán almát a vizeskancsóba, hogy vízkeresztig benne legyen, az apja kikészítette a mézet, a szeletekre vágott almát, diót és mandulát, ülnek az asztalnál és nem esznek. Őt várják haza. Neki pedig korog a gyomra, bőgeti a lelkét ez a gyermeteg ének. Mindjárt bolondozni kezdenek, a pásztor eljátssza majd, hogy beesik az ajtón . . .

Az egyik pince-szoba előtt megálltak. Azért ezt választották, mert tele volt gyerekkel.

— *Szabad-e betlehemezni?*

— Tessék, csak tessék . . .

Békát betessékelték a Betlehemmel. Belépett Vér István is, mögötte a három király. Pista megköszörülte a torkát s rákezdett József Attila: Betlehemi királyokjára. *„Adjon isten, Jézusunk, Jézusunk / Három király mi vagyunk. / Lángos csillag állt felettünk, / Gyalog jöttünk, mert siettünk. / Kis juhocska mondta — biztos — / itt lakik a Jézus Krisztus."*

Tökmag folytatta:

„Menyhárt király a nevem / Segíts, édes Istenem."

Senki nem ismerte a verset. Úgy mondta, mintha ő írta volna. Boldogan. Büszkén. Felszabadultan. Érezte a szavak muzsikáját, a mondatok zenéjét. Már hetek óta József Attilát olvassa, mióta kötetét kimentette egy szétdúlt könyvesboltból.

Anyuci következett. Kicsit vékony, nem éppen szónoki hangon, magára mutatva, s hozzá pukkedlit csinálva hadarta: *„Gáspár volnék, afféle / földi király személye."*

Mindenki nevetett. Végre nevethettek. Hagyták a szomorúságot, a könnyeket, a bosszankodást. Elfelejtették, hogy nincs mit enni, hogy reménytelen a holnap.

Vér István boldog volt.

Hát ilyen az öröm? Ennyi csak az emberek megnevettetése? Beletüzelte magát a szavak áradatába, örül is annak, hogy könnyen és gyorsan tanulta meg a verset.

Mondta, mondta a maga örömére *„Adjonisten Megváltó, Megváltó! / Jöttünk meleg országból. / Főtt kolbászunk mind elfogyott, / fényes csizmánk is megrogyott, / hoztunk aranyat hat marékkal, / tömjént egész vasfazékkal."*

Liba kilépett az előtérbe.

Magára mutatott: *„Én vagyok a Boldizsár, / aki szerecseny király!"*

A Betlehemben égnek a gyertyák. Lobognak a fények, mutatják az utat hívőknek és hitetleneknek. Hiszen ez a játék, karácsonyi játék, nem más ez, mint az érzelmek játéka. Sajtos úr is kihúzza magát, mert itt tolakszik ő is a többiek között, mintha az ő érdeme lenne ez a ma esti betlehemezés, mintha ő találta volna ki.

Már a szomszédos pincékből is átjöttek, tele a folyosó, lépni sem lehet. Vér István pedig csöndesen befejezi a verset, egyetlen pisszenés sem hallatszik: *„Irul-pirul Mária, Mária, / boldogságos kis mama, / Hulló könnye záporán át / alig látja Jézuskáját. / A sok pásztor mind muzsikál. / Meg is kéne szoptatni már. / Kedves három királyok, / jóéjszakát kívánok!"*

Meghajolt jobbra is, balra is. Nem tapsot várt, de gondolta, ez így illik. Béka ebben a pillanatban már fújta is a szájharmónikát. Fújta a Mennyből az angyalt, teljes hangerővel. A pásztorsubás a jelenetére várt, amely úgy kezdődik, hogy kiszólnak neki: *„Gyere be, te öreg!"* Mire a válasz: *„Hol van az az üveg?"*

De nem lehet folytatni a kántálást, a játékot, mert mindenki a fiúk kezét szorongatja. Ezen az estén ők a legnépszerűbbek. Kézről kézre adják őket. Valaki bejglit vesz elő, azt kínálja körbe, jaj, csak jusson még egy szelet sütemény, mert kéz kezet ért, mindenki markol, mindenki venni akar.

Kéz ül meg Vér Pista vállán is.

— *Klassz voltál, nagyon klassz* — ugrik a nyakába Anna, akivel október 15-én délután csókolózott az üllői templomban, s aki oly messzire került tőle, hogy hírét sem hallotta. Akkor Anna szülei otthagyták a menekülő vonatot, beköltöztek a pesti rokonokhoz. Vér István nem is a történetre figyel, hanem a lányra, ez nem is lehet igaz, olyan ez, mint a mesében. Lám, már itt is van az ő karácsonyi ajándéka, ez a gyönyörű teremtés, mert Anna szebb lett, mint Üllőn volt, pedig ott, a templomban őt látta a legszebbnek. Anna belekarol, viszi magával a folyosón, egészen addig, ahol a felvezető lépcső van. Ott aztán egy kicsinyke beugró alatt megállnak, már nyílik is a lány szája, már érzi a nyelvét. Már ők boldogok, ez a legszebb karácsony este a világon . . .

Takács Tibor

(Vége)

Negyven éve történt

Diszpécserközpont Szolnokon

Szolnok a magyar vasúthálózat kialakulása óta szinte példátlan kulcsszerepet tölt be. Ez az első világháború hadiszállításai, majd a Tanácsköztársaság védelmi harcai, a második világháborút megelőző balkáni német felvonulás, később a háború hadiszállításai során egyaránt érezhető volt. Hiszen mind a keleti, mind a balkáni frontra irányított szállítmányok nagyobb része Szolnokon keresztül futott. De az üres szerelvények, a nyersanyagokkal rakott vonatok nagy része is itt haladt át Németország felé.

Szolnokon keresztül közlekedtek a keleti front szabadságos vonatai, az „urlauberek" is. A szabadságra utazó katonák vonatjait mindig megállították, s az állomás közelében felállított barakok valamelyikében fertőtlenítették őket.

Egymást érték a bombázások

A szolnoki vasúti csomópont jelentőségét, a négyirányú vasúti elágazás mellett tovább növelte a Tiszán átívelő kétvágányú vasúti híd, amelynek régi, elfáradt szerkezetét 1942-ben újjal cserélték fel.

Ezek után érthető, hogy a szövetséges légierő 1944 nyarától rendszeresen bombázta a csomópontot. Egy alkalommal a három hullámban végrehajtott támadás során 218 bombát dobtak az állomásra. *Hetvennégy vasutashalottja volt ennek a légitámadásnak.*

A helyreállító munka és a mentés megkezdését a fel nem robbant és időzített bombák késleltették. Jóllehet, a helyreállító egységeket gyorsan Szolnokra irányították, az első vonat azonban csak négy nap múlva haladhatott át a személypályaudvaron.

A Tisza-hidat erős légvédelem őrizte, 1944. szeptember 5-én mégis *270 bombát dobtak rá.* A híd végleg használhatatlanná vált.

Szolnok felszabadulása előtt, az utolsó légitámadást szeptember 19-én kapta a műhely és az állomás. Az állomáson ezután már csak néhány vágányt állítottak helyre. A németek ekkor a használhatatlanná bombázott híd mellett ideiglenes cölöphíd építését kezdték el, s október 14-én kézierővel megkezdték a kocsik áttolását.

A front október 8-án már Szolnok közvetlen közelébe ért, október 9-én a szovjet csapatok elvágták a Szolnok és Debrecen közötti vasútvonalat. A rendőrség, a csendőrség, a közigazgatási hatóságok elhagyták a várost. Október 9-én a szolgálatban lévő személyzet is elhagyta Szolnokot, de 12 órakor már ismét visszarendelték vonatjukat. A németek a végsőkig igyekeztek védeni a várost. *Szolnok valósággal frontvárossá lett.*

Október 19-én Szolnokon rakodott ki az a német páncélos alakulat, mely megkezdte a városhoz ért szovjet erők feltartóztatását. Az átmeneti siker után október 25-én ismét elrendelték a város kiürítését. Ekkor a műhely berendezéseinek jelentős részét is vagonokba rakták, és útnak indították nyugat felé. A lakosság nagyobb része elmenekült a városból. A vasutasok egy része, egyelőre Újszászra ment a várható harcok elől, de sokan már az első kiürítési rendeletre beljebb indultak az országba, mások otthonukban, óvóhelyeken várták a háború végét.

Barbár rombolás

A visszavonuló német csapatok *sorra felrobbantották azokat a berendezéseket, amelyek a bombázások után még épségben maradtak.* Megrongálták a darukat, a személypályaudvar, és a rendező váltóit. Az újszászi vonalon is felrobbantották a síneket. Vágánytépő ekéjükkel Újszász egyik vágányát is felszántották. A város feladásakor a hadihidat is elpusztították.

A szovjet vasúti alakulatok elsőnek az épségben maradt ószolnoki állomáson települtek meg, majd amikor elkészült a szovjet hadihíd a Tiszán, s a forgalom újra megindult, benépesítették a személypályaudvart. *A szolgálatra jelentkező műhelyi, forgalmi, vontatási és pályafenntartási személyzet jó ideig a romeltakarítással volt elfoglalva.*

A műhelybeliek elsőnek a gépházat állították helyre. A villanytelep hamarosan már a városba is szolgáltatott áramot. A munkások nagyobb része a szovjet csapatok által épített hadihídnál dolgozott, az ahhoz szükséges kapcsokat, csavarokat készítették. A műhely munkáját ekkor egy szovjet kapitány irányította.

A fűtőházban egyetlen mozdony, egy 477 sorozatú, olasz eredetű kompound gép maradt a front átvonulása után.

A műhely munkáját sokáig nehezítette a munkaerőhiány, a háború előtti, átlag 1200-as létszámból *csak 120—150 dolgozott.* Hasonló gondokkal bajlódott a forgalom is. A vontatási és a vonatkísérő személyzet egy része a front túlsó oldalán maradt, s csak újabb területek felszabadítása után tudtak hazatérni.

A legnagyobb siker természetesen a hadihíd megnyitása volt. Az első mozdony, amely a hídon áthaladt a 424 096 számú gőzmozdony volt. Ezt Békéscsaba és Kiskunfélegyháza között a vonalon hagyta el személyzete, így jó állapotban került a szovjet csapatok kezébe.

Új cölöphíd épült a Tiszán

A hadihidat a jégzajlás nem rongálta meg. A korábbi légitámadások bombáinak robbanása azonban a medret annyira felszaggatta, hogy a híd egy szakasza egyoldalasan megsüllyedt. Az addig is folyamatosan igazgatott és javítgatott hidat úgy igyekeztek rögzíteni, hogy a városból összeszedett vas- és drótkerítéseket, majd köveket dobáltak a híd cölöplábai közé. Végül román hidászokkal új cölöphidat építettek. Ennek járműveire azonban már nem I tartókat tettek, hanem a régi híd megmaradt parti nyílásait húzták a meder fölé.

Szolnokra később *diszpécserközpontot telepítettek,* mely a magyarországi szovjet vasúti utánpótlási forgalom legfőbb irányítószerve volt mindaddig, amíg át nem települt Budapestre. A diszpécserközpont a városban, a Hasznos-féle házban működött. Ott először csak szovjet tisztek voltak, majd magyar vasutasokat is fokozatosan bevontak a szolgálatba.

Kulagin tábornok vezetésével *Szolnokra települt a szovjet hadsereg vasúti parancsnoksága.* A mai mentők utcájában lévő családi házakat foglalták le a parancsnokság részére. Néhány magasabb szovjet parancsnok nevére máig is emlékeznek az idősebb szolnoki vasutasok. Emlegetik *Doncsuk* nevét, aki a pályafenntartás parancsnoka volt. A forgalomnál *Ilcsenko* volt a parancsnok. Emlegetik *Vaszkovolnyik Dmitrij* technikust, *Lemp* kapitányt, az örökké intézkedő, mindenütt jelenlévő vasutast, aki az utánpótlási forgalomnak volt a lelke.

Lovas Gyula

(Folytatjuk)

Mit hoztál, Iván?

Molnár Istvánné — született Nagy Julianna — még négyéves sem volt, amikor 1944 őszén Iván, a hazánkat felszabadító Szovjet Hadsereg egyik katonája beszállásolt hozzájuk.

A csöppnyi leányka már az első nap szoros barátságba került a fiatal, feketebajuszos orosz katonával. Amikor az őrmester gépkocsiján beugrott a közeli városba valami alkatrészért, soha nem jött vissza üres kézzel. Valamit mindig hozott a kislánynak is.

A szülők már röstellték, hogy amikor Iván valahonnan megjött, a kislány rohant a karjaiba azzal a felkiáltással:

— Mit hoztál, Iván! — Ezért a szülők nem egyszer a kislány szoknyájára csaptak.

A katona természetesen roszszallón csóválta a fejét, és azzal a kis magyar tudásával, ami már ráragadt, magyarázta a szülőknek, hogy a gyerekhez hasonló csöppséget hagyott otthon, akit másfél éve csak fényképről nézegethet.

A szülők megértették Iványt, aki majd egy hónapot töltött Julikáéknál, mintha családtag lett volna. Egy asztalnál evett a háziakkal és az első szobában vetettek neki ágyat.

Amikor Iván alakulata tovább ment a faluból, Julika szinte belebetegedett.

Két esztendő múltán jött az orosz katonától levél, amiben megírta, hogy a háborúból épségben hazatért. A családban nagy volt az öröm, de Iván arról is beszámolt, hogy a kislánya sokáig nem akarta őt apjának elfogadni. Szerencsére most már nincs baj, sőt egy kis öcsikéje is született Susának. Úgy hívják, hogy Grigorij, mint a nagyapját, és már egyéves. Iván sokat mesél a gyerekeinek Julikáról, aki már biztosan iskolába jár, ezért arra kéri, hogy írjon neki levelet.

Julika akkor még éppenséggel csak ismerkedett a betűvetéssel, de a szülei soraihoz ő is leírt nagynehezen három mondatot. Az egyik így szólt: Gyere el hozzánk Iván, és én majd megkérdem tőled, hogy mit hoztál.

Ezután váltottak még néhány levelet, karácsonykor üdvözlő lapokat, de végül is megszakadt a levelezés.

Évek teltek el. Közben Julika nagylány lett, utolsó évét végezte a fodrászszakiskolában, amikor az egyik vasárnap délután egy piros Moszkvics állt meg a kapujuk előtt, és egy jól öltözött, őszülő férfi szállt ki belőle. Dehogy ismerték fel a valamikori orosz kvártélyosukat, Iványt. Amikor azonban kitudódott, hogy ki is a jövevény, lett nagy ölelkezés, sürgés-forgás.

Szerencsére Julika — akinek jól ment az orosz nyelvtanulás az iskolában — tűrhetően tolmácsolta a beszélgetést. Amikor már jól kibeszélgették magukat, hirtelen a vendég ölébe kuporodott — minta még most is pici lányka lenne — és megkérdezte: — Mit hoztál Iván?

No erre Ivánnak kicsurrant a könnye az örömtől. Aztán felállt, és még a nyakkendőjét is megigazította, mintha valami ünnepi beszédre készülne. Egy kicsit gondolkodott, majd komolyan bejelentette: — Most dízel-mozdonyokat hoztam Juliska. Szerelőtársaimmal a debreceni vasutasoknak adtuk át. Így kerültem most ide.

Azért a vendég — mint kiderült — a Magyarországnak szállított dízel-mozdonyokon kívül most sem jött üres kézzel. Táskájából annyi minden kikerült, hogy alig fért az asztalra. Hozott pezsgőt, vodkát, Julikának gyapjúsálat, a mamának meleg harisnyát, azonkívül még egy szép, belorusz népviseletű hajasbabát is.

— Majd jó lesz Juliska Julikájának — magyarázta Iván, aztán újra és újra koccintottak, örültek egymásnak, és bizony most sem volt könnyebb a búcsúzkodás, mint jó pár évvel ezelőtt, amikor az orosz katonának tovább kellett menni a faluból.

Persze, most is ígérték kölcsönösen egymásnak, hogy szorgalmasan írnak. Jött is levél egy hónap múlva és ment a válasz. Azóta is legalább kétszer egy évben ismétlődik a levélváltás.

Bizony, bizony, elröpültek az évek — mondogatják. — Negyven éve már, hogy egy késő őszi napon a hajdúsági kis magyar faluban Nagyékhoz szállásolt Iván, az orosz katona. A barátság megmaradt, és élni fog Iványék, Julikáék következő nemzedékeiben tovább . . .

Dávid József

Több, mint lelkesedés

Pótolni a szülői szeretetet?

Halkan nyílik az ajtó, és a nevelőnő betessékel bennünket a terembe. Bentről katonás vezényszó hallatszik: — *Felállni!* Az asztalok mellett hét-nyolc, különböző korú gyerek áll, előttük játékok, ahogy épp abbahagyták.

Csoportunk vezetője néhány szóval bemutat bennünket, de a gyerekek mereven ülnek tovább. Próbál a nevelőjük is segíteni, de nehezen oldódik a feszültség. Azután szinte villanásszerűen jön a felismerés: talán, ha mi is gyerekek lennénk, könnyebben menne . . . És már le is ülök egy kislány mellé — *játszani.* A többiek követik a példát.

Néhány perc múlva megered a gyerekek nyelve.

Három éve kezdődött

— Nagyon nehéz feladatra vállalkozott ez a brigád — mondja *Kovács Piroska*, a Gyermek- és Ifjúságvédő Intézet vezetőhelyettese, amikor a látogatás után néhány percre megkeresem. — *Itt minden egyes alkalommal elölről kell kezdeni a kapcsolatot.* Szinte mindig új gyerekek vannak, így túl nagy sikerélményre nem számíthatnak. A közvetlen patronálás lényege a személyes érzelmi kapcsolat, ami itt lehetetlen. Ennek ellenére nagyon lelkiismeretesen, kitartóan látogatják intézetünket.

A debreceni igazgatóság menetjegyirodájában és helyelosztó központjában dolgozó *Kállai Éva szocialista brigád* tagjainak szól az elismerés.

— Mikor és hogyan kezdődött ez a kapcsolat az Ifjúságvédő Intézettel? — kérdezem a brigád három tagját, *Szabolcsiné Hódos Ilona* brigádvezetőt, *Bartha Ferencnét*, a helyettesét, és *Hepp Pálné* irodavezetőt.

— Több, mint három évvel ezelőtt, amikor a menetjegyiroda és a helyelosztó központ két brigádja egyesült, olyan célt szerettünk volna kitűzni, amiért mindannyian lelkesedünk, és ha kell, szívesen áldozunk is. *Brigádunk minden tagja nő,* sok közöttünk a kisgyermekes anya, így a gyerekek állnak hozzánk legközelebb. Amikor erről beszélgettünk, valakinek eszébe jutottak a nevelőintézeti gyerekek . . .

— Mégis, mik voltak az indítékok?

— Abban az időben sokat foglalkozott a Televízió az állami gondozott gyerekek helyzetével, problémáikkal. Egy ilyen műsor megtekintése után vetődött fel bennünk, hogy mi is tudnánk segíteni valahogy, *pótolni azt a szeretetet, amiből olyan keveset kapnak* . . . Persze, nehéz dolog ez, hiszen a Gyermek- és Ifjúságvédő Intézet átmeneti állomás, ami azt jelenti, hogy csak addig vannak itt a gyerekek, amíg a végleges otthonba nem kerülnek. Emiatt nagyon nagy a fluktuáció.

— Tehát akkor mélyebb, tartósabb kapcsolat nem is alakulhat ki?

— Sajnos, nem. Persze volt olyan gyerek, aki már hosszabb ideje bent volt, így megismert bennünket, amikor másodszor jöttünk, de nem ez a jellemző.

— Miből áll a patronálás?

— Sokat kell, illetve még többet kellene együtt lenni a gyerekekkel. Rendszeresen meglátogatjuk, megajándékozzuk a csoportot, időnként néhányat kiviszünk a városba, persze közben beszélgetünk, megpróbálunk őszinte kapcsolatba kerülni velük. Úgy érezzük, *hiányzik nekik az, hogy valakivel őszintén elbeszélgessenek.*

— *Ehhez nagyon sok idő, türelem és némi szakismeret is kell. Ismernek valamit a nevelőintézeti gyerekekkel foglalkozó szakirodalomból?*

— *Nem. Ilyen szakirodalmat még nem olvastunk, de véleményünk szerint ez nem is feltétlenül fontos. Az újságokban, folyóiratokban időnként megjelenő ilyen témájú cikkeket azonban általában elolvassuk. Nagyon sokat számít, hogy az intézet igazgatója, Kovács Tibor időnként elbeszélget velünk, és sok fontos tudnivalóra felhívja a figyelmünket, s tanít bennünket.*

Ajándékot mindig visznek

— Hogyan zajlik le a gyerekekkel való találkozás? Milyen módszert igényel a munkájuk?

A legtöbbször valamilyen ünnephez kapcsolják a látogatást. Húsvét, gyermeknap, Mikulás, karácsony, ezenkívül még sok jó alkalmat teremtenek arra, hogy bemenjenek az intézetbe.

— Előzőleg telefonon egyeztetjük az időpontot, a gyerekek számát — az ajándékok miatt —, mert természetesen mindig viszünk valamit; *könyvet, játékot, édességet,* mikor mit. Ez a telefoni egyeztetés nagyon fontos, mert *nem lehet megzavarni a gyerekek napirendjét.*

— Pedig én úgy gondolom, hogy a napirend felborítása külön élmény lehet nekik.

— Ez érezhető is, mert amikor megérkezünk, itt is, ott is látunk néhány gyerekfejet, amint leskelődnek, várják, mikor érkezünk. A pedagógusok bizonyára előre felkészítik őket. A kijelölt teremben azután a kölcsönös üdvözlés után nagy lármával birtokba veszik az ajándékokat. Ha ünnepség van, külön műsorral szoktak meglepni bennünket.

— És a búcsú?

— Nagyon sokszor megkérdezik, *mikor jövünk legközelebb,* és egy kicsit szomorúak leszünk. Egyszer például egy kislány egyikünk nyakába ugrott, átölelte, és alig akarta elengedni. Megható pillanatok voltak . . .

— Szó volt arról, hogy egy-egy alkalommal a városba is kijöhetnek.

— Igen. Akik megérdemlik — és ezt a nevelők döntik el, kik legyenek azok — kijönnek, elvisszük őket moziba, cukrászdába, vagy vásárolni. A nagyobbak már szeretnek egy kicsit jobban szétnézni a városban is . . .

— Senki nem szökött még meg?

— Nem, ez még nem fordult elő. Egymásra is nagyon vigyáznak, mert tudják, hogy egy szökésnek a többiekre nézve is súlyos következményei lehetnek . . . Az ilyen kimenők alkalmával megtanulják a viselkedési normákat, és a mindennapi élet szokásait, amit a falak között nem gyakorolhatnak.

Közben nagyon őszinte beszélgetésekre kerülhet sor egy-egy ilyen kimenő alkalmával. Egy 12 éves gyerek például elmondta egyszer, hogy ő már háromszor volt berúgva. Amikor megkérdeztük, mit jelent ez számára, kiderült, hogy *fél liter pálinkát ivott meg alkalmanként* . . .

— *Előfordul-e, hogy valamelyik gyerek azt kéri egy brigádtagtól, hogy legyen az apukája vagy anyukája?*

— *Ez itt nem jellemző, de van köztünk egy kolléganő, aki nemrég fogadta örökbe innen az egyik kisgyereket.*

— Eddig főleg a gyerekekről beszélgettünk. A brigádtagok közül hányan vesznek részt a munkában?

— A brigád minden tagja kiveszi ebből a maga részét. Még a gyesen lévők is mindig kérik, hogy szóljunk, mert ők is jönni akarnak velünk. Ha valaki épp akkor nem ér rá, megtalálja máskor a módját, hogy pótolja a mulasztást.

— Három éve folyik ez a munka. Nem kopott meg egy kicsit a színe? Nem jutottak még el odáig, hogy elég lesz „letudni", és kész?

— Ezt egyértelműen mondhatjuk, hogy *nem.* Őszintén szólva nagyon érdekes, hogy *mindig van valaki, akinek eszébe jut, hogy a gyerekek várnak bennünket.* Ha ez a szó elhangzik a brigádban, hogy „gyerekek", már mindenki tudja, hogy róluk van szó. És akkor mindenki készül valamivel. *Ha pénz is kell hozzá, összedobjuk vagy társadalmi munkát vállalunk.* Általában személykocsit takarítunk a főnökségnél, de dolgoztunk már a konzervgyárban is. Legutóbb például sok könyvet vittünk a gyerekeknek, máskor játékokat vettünk, vagy kihoztuk őket. *Ez utóbbi kerül a legtöbbe* . . .

Nagy dolog örömet szerezni

Ahogy lassan kikerekedik a kép, úgy látom, nagy áldozat mindez: programok, társadalmi munkák, a szükséges pénz előteremtése, bejárás az intézetbe, kirándulás a városba.

— Önök többnyire gyermekes anyák. Mit szól mindehhez a család? — kérdezem, mire egymás után válaszolják, hogy otthon senkinél még semmi kifogás nem merült fel.

— *Ebben a kérdésben a férjemmel egyformán gondolkodunk* . . .

— *Az én kislányom osztályát is patronálja egy brigád, és bizony jólesik, amikor hazajön egy-egy picike csomaggal, vagy elkezdi az élményeit mesélni* . . .

— Megéri egyáltalán a sok fáradozás? Hisz végül is nem sok eredményt tudnak felmutatni. A gyerekek jönnek-mennek, legtöbbjükkel csak egyszer találkozhatnak. Az ember pedig általában azt a munkát szereti, aminek a gyümölcsét is élvezheti.

— A gyerekek ragaszkodása már ezeken a találkozásokon is olyan megkapó volt, hogy nem lehet elfelejteni. *Ennek a munkának a gyümölcsét pedig elsősorban nem nekünk, hanem nekik, a gyerekeknek kell élvezniök.* És ha valamit tudtunk adni, amivel örömet okoztunk, akkor már megérte . . . Legközelebb szeretnénk őket elvinni egy-egy érdekesebb munkahelyre, például *az állomásra,* az irányító toronyba, ide a helyjegyközpontba, hogy közelebbről is lássák, mi történik a munkahelyen, *ahol egyszer talán majd nekik kell helytállniuk* . . .

Dobos Péter

Emlékkiállítás Miskolcon

Felépítjük a vasutat

A Vörös Hadsereg csapatai 1944. december 4-én szabadították fel Miskolc városát. A harcokban már hetek óta jelentős segítséget nyújtottak a magyar hazafiakból alakult MOKAN egységei.

Mindezt dokumentálja az a 14 nagyméretű tablóból álló kiállítás, amelyet a város felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából nyitottak meg a vontatási szociális létesítmény előterében. *Radványi Géza,* a MÁV miskolci igazgatósága pártbizottságának titkára megnyitó beszédében felidézte a háború borzalmait, a német csapatok pusztításait, szólt a lebombázott körfűtő házról. A *Szabad Magyarország* című lap munkára szólította fel a lakosságot, az MKP kiadta a jelszót: *Építsük fel a vasutat!* Ezeknek a hősi időknek állít emléket a *Felépítjük a vasutat* című emlékkiállítás.

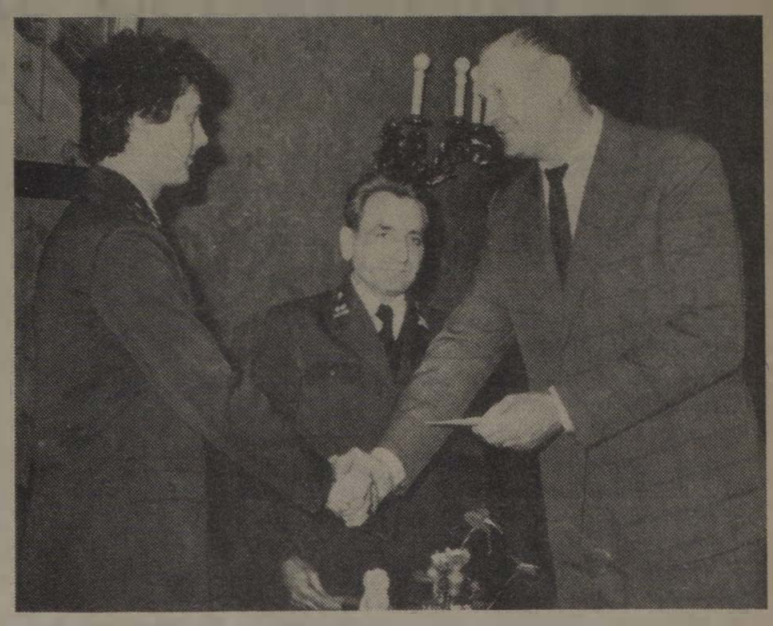
Megfutamodott kocsik, mozdonyok

Rendkívüli események a síneken

Baleset-elhárításért jutalmat kapott két vasutas: *Osbáth Antal* mozdonyvezető és *Oláh Gábor* vonatkísérő. A 6500, illetve 3000 forintot december 10-én, *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató személyesen adta át.

A történteket próbálom rekonstruálni a két vasutas segítségével. Ülünk egy irodában, s kortyoljuk a forró kávét. Izgalmuk már feloldódott, megkönnyebbülten beszélgetnek.

— Egy kis feszültség vibrált bennünk, hiszen nem minden nap foghat kezet az ember a vezérigazgatóval — mondja Osbáth Antal. — Még nagyobb lenne azonban az örömünk, ha ezt a jutalmat nem baleset-elhárításért kapjuk, hiszen rosszabbul is végződhetett volna a „kalandunk".



Dr. Bajusz Rezső átadja a jutalmat
(Laczkó Ildikó felv.)

Vörös fény a vágánytengelyben

Olvasom az asztalon lévő díszes oklevelet, amelyet Osbáth kapott: *„A vasútüzem érdekében kifejtett példamutató munkájáért köszönetemet fejezem ki, és dicséretben részesítem, dr. Bajusz Rezső".*

Ehhez a dicsérethez 1500 forintot mellékeltek, plusz ötezer forint jutalmat. Oláh Gábor 3000 forintot kapott. Osbáth Antalnak már nem ez az első baleset-megelőzése. 1979-ben kétezer forinttal jutalmazták, mert személyvonatát Szombathelyre érkezéskor foglalt vágányra engedték, s ő megállt a váltó előtt. A legutóbbi esemény azonban sokkal izgalmasabb volt ennél. Az emlékek mozaikjaiból kerekítjük a történetet, a november 27-én, 21 óra 38 perckor, Hatmajor forgalmi kitérőnél bekövetkezett rendkívüli eseményt.

Osbáth Antal és Oláh Gábor november 27-én, 16 órakor jelentkezett szolgálatba Szombathelyen. A 896-os számú vonattal önköltségben utaztak Őrtilos állomásra. Ott a 981-es számú vonat személyzetét váltották. A mozdony átvételéhez néhány perc állt rendelkezésre. Útközben nem történt rendellenesség. Sötét volt, de köd nem nehezítette a látási viszonyokat.

— Huszonegy óra harminc-nyolckor érkeztünk Hatmajor állomás bejárati jelzőjéhez — emlékezik a mozdonyvezető.— *Megálltunk, mert a jelzőn vörös szín jelent meg.* Két percig várakozhattunk, miközben a jelzőt figyeltük, hogy mikor vált zöldre. Közben észrevettük, hogy az állomáson vörösre állították a kijárati jelzőt. A vonatvezetővel tanakodtunk, hogy vajon miért tették. *Szinte egyszerre vettük észre, hogy velünk szemben, a vágánytengelyben vörös fény közeledik. Akkor még nem sejtettük, hogy kocsisor.* A távolság körülbelül 200 méter lehetett. Arra gondoltunk, hogy az állomásból visszatoltak egy vonatot. A vörös fény azonban egyre gyorsabban közeledett, sebességét húsz kilométerre becsültük. A pillanat tört része alatt döntöttünk.

— *Egy szerelvény jön velünk szemben!* — kiáltotta a vonatvezető. Osbáth Antal feloldotta a féket, és azonnal hátra tolt. Huszonöt kilométerre gyorsította fel szerelvényét. A közeledő kocsisor már csak tíz méterre lehetett a mozdony ütközőitől. Óvatosan fékezett, a távolság fokozatosan csökkent. Amikor az ütközők összekoccantak, megállította a szerelvényt.

— *Megkönnyebbülten néztünk egymásra* — folytatja a mozdonyvezető — , de nagyon idegesek voltunk. Amikor leszálltunk a mozdonyról, remegett a lábunk.

— Mi történt ezután?

— Összekapcsoltuk a mozdonnyal a kocsikat, rákötöttük a tömlőt és mind a két szerelvényt befékeztük. Utána a vonatvezetőt elküldtem az állomásra, hogy tudakolja meg, mi történt.

— A forgalmista már futott felém, félúton találkoztunk — folytatja Oláh Gábor. — Az volt az első kérdése, hogy mi lett a megfutamodott kocsikkal. Mondtam, hogy sikerült őket megfogni.

Megszegték az előírásokat

Hatmajor állomáson a feloszlatott 44553-as számú vonat 16 kocsija *Püspökmolnári* irányába megfutamodott. Az egyes és a hármas váltókat felvágva a vasérccel rakott 1250 tonnás szerelvény kihaladt a nyílt vonalra. *Ez a biztonsági előírások megszegése miatt következhetett be.* A tehervonatot húzó gépet az állomáson a forgalmi szolgálattevő kapcsolta szét, hogy ezáltal is gyorsítsa az elegyrendezői munkát. *A szükséges biztonsági intézkedést azonban nem tette meg. A szerelvény végéhez nem tett alátétfát, és kézifékkel sem biztosította a kocsikat megfutamodás ellen.* Amikor kinézett az iroda ablakán, a szerelvény már elindult. Ha közben szabad jelzést kap a gyorsvonat személyzete, az összeütközés elkerülhetetlen lett volna.

— A hozzánk érkezett forgalmistát kértem, hogy intézkedjen — meséli tovább a történteket a mozdonyvezető. — Értesítették a pályamestert és a VBO-t. Én felszálltam a gépre, és előretoltunk ötven méterre a bejárati váltóig, majd szétkapcsoltuk a két szerelvényt és a gyorsvonattal visszatoltunk Sorkifalud megállóhelyre. Az utasokat onnan busz vitte tovább Szombathelyre. Közben a felvágott váltókat ellenőrizték, és 23 óra 50-kor 120 perc késéssel mi is elindultunk. Nulla óra harminckor értünk Szombathelyre. Ott fejeztük be a szolgálatot. Az eseménykönyv megírása után mentünk haza. Kimerítő éjszakánk volt.

— Mit szólt a történtekhez a család?

— Én még csak négy éve vagyok vasutas — válaszolja Oláh Gábor. — A feleségem nem tudja elképzelni az ehhez hasonló veszélyhelyzeteket a MÁV-nál. A vasútgépészeti szakközépiskola elvégzése után lettem mozdonyvezető-gyakornok Szombathelyen. 1982 februárjában vizsgáztam, majd másfél évig katonáskodtam. Az idén februártól dolgozom folyamatosan. A munkaerőhiány miatt vonatkísérői feladatokat is ellátok. Eddig még nem bántam meg, hogy vasutas lettem, de az ehhez hasonló izgalmak nem tesznek jót az idegrendszernek.

Osbáth Antal már 31 éve vasutas. 1957-től utazik mozdonyon. 1964-ben került a szombathelyi vontatási főnökség létszámába. A gőzös után most már dízelmozdonyokat vezet.

— *Én már fiatal koromban megtanultam, hogy a szolgálatban figyelni kell* — magyarázza. — *Nem véletlenül tanították nekünk, hogy szemed a pályán legyen.* Ha november 27-én egy kicsit is lankad az éberségünk, súlyos baleset történhetett volna.

Elszabadult vasúti járművek

A vasút veszélyes üzem! Már szinte frázis ez a figyelmeztetés, de igaz. Sokan mégsem hajlandók ezt tudomásul venni. Bizonyítja mindezt az ebben az évben bekövetkezett sok rendkívüli esemény, baleset. A legfeltűnőbb a járműmegfutamodások gyakorisága. Néhány példa emlékeztetőül.

Január 25-én a bodajki csonka vágányról hat üres kocsi futamodott meg, melyeket páros féksaruval sikerült megállítani. Baleset nem történt.

Három nappal később *Berente* szénpályaudvaron egy M44-es mozdony a 201-es számú váltót felvágva kihaladt a nyílt vonalra. *Szuhakálló—Mucsony* és *Ormosbánya* állomásokon próbálták féksaruzni, de nem sikerült megállítani. Rudabánya állomáson egy M44-es személyzete utolérte és megfogta. Ez a veszélyeztetés azért következett be, mert a mozdonyvezető a pályaudvaron maga állított váltót. Leugrott a még mozgó gépről, de a váltóállítás után a mozdony felgyorsult, és ő nem tudott visszaugrani.

Március 28-án *Moha* állomás iparvágányáról futamodott meg egy mozdony. Azon a vágányon, vele szemben vágánygépkocsi közeledett. Az I-es térközőr — észlelve a veszélyt — még intézkedni tudott, hogy a vágánygépkocsit állítsák meg, aztán felugrott a gépre, de sajnos a vezérállás ajtaja zárva volt. Nem veszítette el lélekjelenlétét, felmászott a mozdony tetejére, és óvatosan leereszkedett az ellenkező oldalon. A vezérállásba jutva lefékezte a gépet.

Érden tolatás közben szaladt el egy nyitott teherkocsi Százhalombatta felé. Szerencsére a teknőszerű pályán a kocsi megállt, ahonnan aztán visszahúzták.

Június 19-én *Sásd* állomásról tizennégy kocsi futamodott meg. Vásárosdombón két páros féksarut tettek elé. Egy kocsi kisiklott és a többi megállt. A bejárati jelzőnél gyorsvonat várakozott. Személyi sérülés nem történt.

Június 29-én *Kőbánya-Kispest* állomásról a feloszlatott 63210-es vonat szerelvénye (41 kocsi, 1814 tonna) Ferencváros irányába megfutamodott. Felvágta a váltót és szerencsére megállt. A megfutamodás oka: *a kéziféket nem húzták be.*

E példák meghökkentenek, elgondolkoztatnak. Valamennyi vasutasnak figyelmeztető, intő jelek. A biztonsági előírások megszegése, a figyelmetlenség a vasúton megrázó tragédiákat is okozhat!

Kaszala Sándor

Ünnepek előtt a Déliben

Az Utasellátó az utasokért

A Déli pályaudvar utasforgalma nyáron és a nagy ünnepek előtt megközelíti a 70—80 ezret. Étel- italellátásukról az Utasellátó ott lévő egysége gondoskodik.

Az ünnepek előtti látogatásunkat a peronon kezdjük. Az öt peronárus egyike *Tóth Lázár*. Öltözéke már az évszaknak megfelelő. Télikabátban toporog reggel 5 órától 20 óráig a szeles, huzatos helyen.

— Mit árul? — kérdezem.

— *Különféle úticsomagokat, szendvicseket, süteményeket, gyümölcsöket és üdítőket* — magyarázza.

— Nem drága? — mutatok egy húsz forinton felüli csomagra.

— *Nem! Erre is van vevő. Nézze, vannak itt 10 forintos egységárú termékek is. Lehet választoni . . .*

Az évi bevétel 47 millió forint

Süly József, üzletigazgatóval lifttel megyünk az Utasellátó Vállalat 34-es számú Déli pályaudvari egységének a „gyomrába", a harmadik emeletre. Egy hosszú folyosóról nyílnak a gazdasági helyiségek és itt van az iroda is. A szűk irodából 16 hellyel lehet házi telefonon azonnal összeköttetést teremteni.

— Százötven dolgozónk évente 47 millió forint árbevételt realizál. Ennek felét a peronon lévő mozgóárusok „hozzák". Most öt, nagyobb forgalom esetén nyolc, éjjel egy teljesít szolgálatot. Nálunk nincsenek különálló büfék, mint a Nyugatiban vagy a Keletiben. Van viszont automatasorunk, hagyományos és önkiszolgáló éttermünk. Ezek mellett a főváros különböző helyein — főleg MÁV-intézményekben és -hivatalokban üzemelő — húsz munkahelyi egységet látunk el cukrász- és büféáruval.

Az üzletlátogatást elsőként az iroda melletti műhelyekben kezdjük. *Lesti András* karbantartó-szerelő főbizalmit kérdezem:

— Milyen a hangulat?

— *Általában jó. Mindenki örült a napokban kapott béremelésnek és jutalomnak. Az alacsony keresetek miatt a gazdasági vezetőkkel közösen úgy döntöttünk, hogy a jobbak béremelésben, mások egyszeri jutalomban részesüljenek. Akik béremelést kaptak, most a jutalmat reklamálják.*

Vasutasokat étkeztetnek a folyosó következő helyiségében. Étkező embert nem illik zavarni, ezért az egyik tálalóval, *Sziklai Gábor* betanított szakáccsal beszélek.

— Mi a mai menü?

— Az egyik csontleves finom metélttel, kapormártás főtt marhahússal és burgonyával. A másik zöldborsóleves, rántott szelet, petrezselymes burgonyával és ízes palacsintával.

— Elégedettek a vasutasok?

— Nekem eddig még nem panaszkodtak.

— *Ötszáz vasutasra főzünk* — szól közbe az üzletigazgató. — Ebből 400 ebédet elvisznek, a többit itt fogyasztják el. Néha panaszkodnak a mennyiségre és a minőségre. Ezeket igyekszünk orvosolni.

A főzőkonyhában öt 1200 literes üst körül szorgoskodik *Brezlovich Károly* konyhafőnök-helyettes. Ez az üzlet „lelke".

— Jelenleg 12-en dolgozunk itt — mondja. — Sajnos ebből mindössze négyen vagyunk szakképzettek. A munkahelyi körülményeinket igyekszik javítani a vállalat. A beázó tetőt kijavították, a csúszós padozat javítását jövőre kezdik.

A cukrászkonyhában a leromlott állapotú sütőkemencék és modern cukrászati gépek közül szinte csak ifjakat látni. Az Utasellátó Vállalat legnagyobb műhelye ez.

— *A 25 dolgozónk közül 18 tanuló* — mondja *Szalai Jánosné*, a cukrászrészleg vezetője, az üzem párttitkára. — Lelkesedésben nincs hiány. Igaz, szükség is van rá, a termelési feladataink nem kicsik.

Reggel 6-tól este 20 óráig

— Mi foglalkoztatja a pártkongresszus előtt az itteni kommunistákat? — érdeklődöm.

— *Türelmesek és megértők vagyunk mint párttagok.* Ettől függetlenül az évi 2—3 százalékos bérszínvonal-emelkedés nincs szinkronban az évi 6—7 százalékos áremelkedésekkel. Mindezek ellenére bizakodunk és sokat dolgozunk. Reggel 6 órától 20-ig készítjük a finom csemegéket.

Nem az üzlet közvetlen irányítása alá tartozik a következő helyiség. A vállalat központi ételraktárából tízen naponta 100 ezer forintnyi árut küldenek húsz helyre. Már várják a narancsot és a banánt. Mint *Tóth Istvánné*, raktárvezető-helyettestől megtudtuk, az ellátó Budapesti Füszért Vállalat nem szállít rendesen. Sok a hiánycikk.

A mellette lévő raktár sem tartozik a 34-es Délihez. Ez az Utasellátó Vállalat 941-es húsraktára. Negyven budapesti kisebb-nagyobb üzletbe küldenek innen tőkehúst, debrecenit, virslit és más felvágottakat.

— *Kevés a gépsonka, több kellene a füstölt árukból is* — panaszkodik *Maráz Zoltánné* vezető. — Már most igyekszünk biztosítani a debrecenit, virslit az ünnepekre . . .

Még egy adat: ebben a helyiségben havonta 28—29 millió forint értékű húsárut kezelnek.

— Most érkezett meg a friss péksütemény — fogad bennünket keserűen a hidegkonyhán *Südi Jánosné*, részlegvezető.

Önkéntelenül az órámra pillantok. Elmúlt már dél!

— *Sajnos ez szinte mindig így van* — fűzi hozzá Süly József. — Természetes, hogy az utas, a vendég az Utasellátót szidja az eddig kapott tegnapi zsemléért, kifliért.

A hidegkonyha jól felszerelt. Vákuumcsomagolóval naponta 600—700 szendvicset csomagolnak. A fóliázóról hatféle édessüteményből mindennap 500—600 kerül le. Ezek a számok nyáron és az ünnepek táján a duplájára nőnek. Itt tízen dolgoznak. Rajtuk nem múlik az ellátás.

Lifttel újra a földszinten vagyunk. Az üzletigazgató bemutatja az egykori önkiszolgáló bisztrót. Az egyik elkülönített részében hagyományos étterem piros abroszai csalogatják az ebédelni vágyókat.

— *Száz személyt tudunk itt leültetni* — magyarázza kísérőm. — Az átfutó vendégek mellett a most alakult utazási irodánk, az Utastourist minden másnap már 50 állandó étkezőt küld ide.

A bisztróban gazdag a választék

Kis területen megtalálható az önkiszolgáló rendszerű bisztró is. Itt a sietős vendég *háromféle leves, tíz készétel, hat frissen sült, különböző tészták, főzelékek, saláták és köretek közül választhat.* A gyermekeknek kisadag ételeket ajánlanak.

Azonnal fizethet a sietős utas az ital- és hidegpultnál. Az előbbinél üdítőket, borokat, söröket vásárolhat és fogyaszthat. A hidegpultnál 35-fajta salátát, büfé- és cukrászárut számoltunk össze.

Utolsónak, a feljárati lépcső melletti automatasort keressük fel. Nyolc gép 4-6-8 forintért ad pillanatok alatt cukrász- és büféárut, üdítőket és kávét. Újabban hagyományos árusítás is folyik az automaták mellett.

— Reggel öt órától 22-ig itt a pultnál virslit, debrecenit, hurkát, pizzát és hot dogot értékesítünk — mondja *Krug Ferenc* büfés. — *Az automata bevétele havonta 100 ezer, a pulté 70 ezer forint.*

Süly József üzletigazgató elégedett. Üdítőforgalmukat időarányosan eddig hat, az ételforgalmukat nyolc százalékkal teljesítették túl. Az elszállított ételek értéke 30 százalékkal haladja meg a tervezettet. A peronárusok közel tíz százalékkal hoztak többet a vártnál. Nem titkolja az üzlet első számú vezetője, hogy ebben közrejátszott, a négy szocialista brigáddal az élen, a komplexumnak az a vállalása, amelyet a párt XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának a 40. évfordulója tiszteletére tettek. *Az 500 ezer forintos árbevételi és az egymillió forint értékű elszállítási pluszvállalásukat már teljesítették a Déliben.* A többletteljesítést az ünnepek alatt még növelni szeretnék.

Jakab István

Életet adnak az éveknek

Három hónap tapasztalatai a kórházban

Hosszú évek munkája, öt évtizedes vasúti szolgálatom tanított meg arra, hogy a jót meg kell látni, sőt beszélni is kell róla. Ezért adom közre a MÁV Kórház és Rendelőintézetben — annak urológiai és sebészeti osztályán — szerzett tapasztalataimat, ahol csaknem három hónapig kezeltek, közben két nagyobb és kisebb műtétet hajtottak végre rajtam. Így sikerült végre elérni egészségi állapotom javulását.

Életemnek ebben a nagyon nehéz időszakában közvetlenül győződtem meg a kórházi dolgozók — orvosok, nővérek, vezetők és beosztottak — áldozatos helytállásáról, fáradhatatlan és türelmes munkájukról. Szaktudásukon kívül kedvességük, kötelességet messze felülmúló törődésük nagy mértékben járult hozzá, hogy életkedvem és erőm újra visszatért.

Jellemző, hogy miután a műtétek idején csekély testsúlyomból tizennégy kilót leadtam, a gondos ápolás következtében nyolc kilót gyorsan sikerült visszaszednem. A „gondos ápolás" fogalmába tartozik, hogy a főnővér naponta megbeszélte a diétásnővérrel az étrendet, figyelembe véve azt is, hogy melyek azok az ételek, amiket szeretek, de gyógyulásomra sem hátrányosak. S ez a bánásmód nem kivételes. Az orvosok és a nővérek soha nem sajnálták az időt arra, hogy elbeszélgessenek a betegek problémáiról, az egészségi állapotukkal kapcsolatos gondjaikról.

Betegtársaim közül többen elmondták, hogy sikeres gyógyulásukat — amiben sokszor korábban már nem is bíztak — az itt tapasztalt szaktudásnak és humanitásnak köszönhetik. Az ilyen segítőkészség láttán nem csoda, hogy a már-már életunt beteg is lassan úgy érzi, hogy saját gyógyulásának akarásával kötelessége örömet szerezni azoknak, akik áldozatos munkájukkal mindent megtesznek a betegek felépüléséért.

Mindannyiunk nevében köszönetet mondok érte.

Pintér Lajos
ny. állomásfőnök, Vácrátót

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

Dunántúli Napló

Bemegyünk a belső műhelybe: most egy lélek sincs itt. Kollégái valahol dolgoznak, a reggel kiosztott feladatok szerint. A MÁV Épület- és Hídfenntartási Főnökség építésvezetőségének elég nagy a területe. *Márton János* köpcös, erős kiállású ember; fiatalon ökölvívó volt, s ez határozza meg tartását is.

— *Az egészségem már nem a régi* — mondja, amikor helylyel kínál. — *Játszadozik a szív is, baj van az ízületekkel is. De még bírom . . .*

Központifűtés-szerelő, de ott van mellette a lakatos, a hegesztő szakma is. Ötvenhét esztendős: *éppen negyven éve párttag.* A felszabadulás Budapesten érte az akkor még igencsak fiatal embert; rokoni látogatóban járt ott. A rokon, akkor már a kommunista párt tagja — nyomdász —, s kapacitálja Márton Jánost:

— Most jön igazán a mi világunk: a munkások a saját kezükbe veszik az életük irányítását. Te is munkáscsaládból való vagy: *köztünk a helyed, fiam . . .*

Így esett, hogy 17 éves korában már a párttagok közé kerül, s hogy őt is „elkapja" a fényes szelek lendülete. A vasútnál helyezkedik el.

Ötvenkettőben a vasutasszakszervezet pécsi területi szakszervezeti bizottságának a munkatársa, majd '61-ben saját kérésére visszakerül a műhelybe.

— *Szeretem a munkámat, a szakmámat* — mondja. — *Itt érzem jól magam, hát akkor miért ne ezt csináljam?*

Kisalföld

Szokatlan alkalom: nyolcadikos fiúk, lányok állják körül az egyes torony váltóállító készülékét, a győri állomáson dolgozók munkájával ismerkednek. *Walter István* oktatótiszt fáradhatatlanul magyaráz, elmondja a több tucatnyi gomb szerepét, és beszél arról: *mi a vörös sapkás forgalmista munkája.*

A torony alatt *Csapó Lajosné* forgalmista igyekszik kielégíteni a gyerekek kíváncsiságát: *milyen is a mai vasút?* Ő szervezte meg ezt a látogatást, mint a szülői munkaközösség tagja. A győri Gorkij Általános Iskola pályaválasztási szakkörének huszonegy tagja ezúttal a vasutasok munkájával ismerkedett.

Az oktatóterem majdnem olyan, mint egy osztályterem. A falakon a jelzők makettjei, tucatnyi zászlóalja, vonatkép. Az oktatótiszt arról beszél, hogy a vonatok közlekedését rengeteg utasítás szabályozza, és ezeket a vasutasoknak ismerniük kell. Havonta járnak oktatásra, évente pedig vizsgát kell tenniük.

Többen elámulnak, milyen munka lehet ez? Mindig csak tanulni?

Walter István megkísérelte a lehetetlent: *félórában igyekezett összefoglalni, hogy milyen is a vasutasok élete, mennyit keresnek, s mi a szép ebben a szakmában.* Ezután, mint mindig, *Csizmadia Anikó* tanárnő kérdez: ki szeretne vasutas lenni? Három kéz lendül a magasba, az egyik kislány pedig hol felemeli, hol leengedi a kezét. Nehéz ezt eldönteni így, hirtelen . . .

Szolnok megyei Néplap

Nyugdíjas-találkozó volt a közelmúltban a szolnoki MÁV-kórházban. Az intézetben követésre méltó hagyománynak számít, hogy a dolgozók ápolják a kapcsolatot a kórház nyugdíjasaival. A találkozót, amelyet minden évben megrendeznek, az idén a *Hugonnai Vilma* szocialista brigád — a gazdasági hivatal munkatársai — szervezte meg. A brigád tagjai ajándékokkal, virággal kedveskedtek volt munkatársaiknak. A nyugdíjasok tájékoztatót hallgattak meg a kórház életéről, majd beszélgetéssel, vacsorával fejeződött be a találkozó.

Nógrád

A Salgótarjáni MÁV épületfenntartó 13-as építésvezetőség feladata közé tartozik Somoskőújfalu határállomástól Pásztó állomásig bezárólag mintegy 290 lakóépület, vasúti szolgálati helyek, szociális létesítmények, utasvárótermek, mellékhelyiségek rendben tartása, felújítása. A nem kis gondot jelentő munkában sokat segítenek a szocialista brigádok. Nagybátony állomáson a *József Attila* szocialista brigád, melynek vezetője *Péter János* váltókezelő, az állomás környékét parkosította, a kerti padokat felújította, megszépítette, hogy a városi jogú nagyközségi címhez ez is méltó legyen. A *Kandó Kálmán* húsztagú brigád 17 nőtagja szintén jelentős munkálatokat végzett. Kisterenyén a padokat tették rendbe a brigádtagok, vállalásuknak megfelelően.

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Receptek az ünnepekre

Az Utasellátó mesterszakácsának ajánlata

A háziasszonyoknak kívánunk segítséget nyújtani azzal, hogy megkérdeztük Szabó Mihályt, az Utasellátó Vállalat egyik mesterszakácsát: mit ajánl az ünnepi asztalra. Receptjei közül közzé teszünk néhányat, amelyek — azonkívül, hogy új ízekkel gazdagítják az újévi és a farsangi fogásokat — könnyen, gyorsan és jórészt előre elkészíthetőek.

Sertésborda vagy csirkemell normandiai módra (10 adag). Hozzávalók: *Sertésborda 1,20 kg, zsír 0,10 kg, liszt 0,10 kg, őrölt bors 0,003 kg, paradicsompüré 0,05 kg, só 0,004 kg, curry 0,003 kg, alma 3,00 kg, párolt rizs 5 adag.*

A sertésbordákat sózzuk, borsozzuk és lisztbe mártva kevés zsírban mindkét oldalukat pirosra sütjük, tálalásig félretesszük. A pecsenyelében kevés víz vagy csontlé hozzáadásával a megtisztított és cikkekre vágott almát üvegesre pároljuk és szűrőre szedjük. A visszamaradó léből paradicsompürével kevés liszttel mártást készítünk, ha beforrt leszűrjük. Tálaláskor az almát pároltrizs-alapra helyezzük, mellé tesszük a sertésbordákat, forró mártással leöntjük. Az almák tetejére kevés curryport szórunk.

Hargitai sertésjava. (10 adag). Hozzávalók: *Sertéscomb 1,20 kg, juhtúró 0,50 kg, főtt tojás 5 db, tojás (nyers) 5 db, só 0,04 kg, zsír 0,04 kg, zsemlemorzsa 0,40 kg, liszt 0,10 kg, őrölt bors 0,003 kg, puliszkakörét 10 adag.*

A sertéscombot felszeleteljük, és a szeleteket vékonyra klopfoljuk, sózzuk, borsozzuk. A juhtúróval és a cikkekre vágott főtt tojással a szeleteket megtöltjük, felgöngyöljük, a szokásos módon panírozzuk és bő, forró zsírban kisütjük. Köretként puliszkát tálalunk mellé.

Kolozsvári palacsintás csirkecomb (10 adag). Hozzávalók: *csirkecomb 2 kg, zsír 0,15 kg, vöröshagyma 0,40 kg, fokhagyma 0,01 kg, só 0,04 kg, paprika 0,03 kg, paradicsompüré 0,05 kg, lecsó 0,20 kg, tejföl 0,20 kg, zöldpetrezselyem 1 csg, palacsinta 20 db.*

A csirkecombokból a szokásos módon pörköltet főzünk. A húst a levéből kiszedjük és kicsontozzuk. A visszamaradó pörköltléből tejfölös-paprikás mártást készítünk, leszűrjük. Az egyszemélyes jénai vagy tűzálló tálra kettő db palacsintát teszünk úgy, hogy a kicsontozott csirkecombot rájuk helyezve szélüket rá tudjuk hajtani, illetve be tudjuk fedni. Tálaláskor sütőben felforrósítjuk, leöntjük forró mártással. Tejfellel, apróra vágott zöldpetrezselyemmel díszítjük.

Pirított pulykamell pezsgős káposztával (10 adag). Hozzávalók: *Pulykamell 2,50 kg, liszt 0,10 kg, só 0,005 kg, majoranna 0,002 kg, zsír 0,20 kg, fejes káposzta 3,00 kg, vöröshagyma 0,10 kg, pezsgő 0,50 l, cukor 0,10 kg, köménymag 0,002 kg.*

A pulykamelleket jól megmossuk, tiszta ruhával leszárítjuk. Darabonként megsózzuk, majorannával bedörzsöljük és lisztben megforgatjuk. Serpenyőben zsírt hevítünk, és a pulykamelleket mindkét oldalán szép pirosra sütjük. A pezsgős párolt káposzta elkészítését úgy időzítjük, hogy a pulykamellekkel egyidőben legyen kész. Előmelegített tálon forrón tálaljuk, a pulykamelleket a sütéskor visszamaradt pecsenyelével meglocsoljuk.

Szilveszteri töltött pulyka (10 adag). Hozzávalók: *Pulyka 4,00 kg, zsír 0,30 kg, só 0,06 kg, füstölt szalonna 0,30 kg, sertéslapocka 0,60 kg, vaj 0,10 kg, brandy 0,05 l, törött bors 0,005 kg, zsemle 4 db, tojás 3 db, paradicsompüré 0,003 kg, liszt 0,03 kg, tej 0,30 l, majoranna 0,001 kg.*

A zsemléket beáztatjuk tejbe, majd jól kicsavarjuk. A sertéshússal együtt ledaráljuk, hozzáütjük a tojást, megsózzuk, majorannával, törött borssal, brandyval és kevés olvasztott vajjal ízesítjük, az egészet jól összegyúrjuk és töltésig félretesszük. A pulykát megtisztítjuk, kibontjuk, a mellcsontot eltávolítjuk (óvatosan, hogy a mellhúst meg ne sértsük). Ezután a pulykát kívül-belül tisztára mossuk, belsejét megsózzuk, majorannával fűszerezzük majd a töltelékkel megtöltjük, bevarrjuk. Sütéshez előkészítjük, hátával lefelé tepsibe tesszük. Kiklopfolt vékony szalonnaszeletekkel a mellét befedjük, forró zsírral leöntjük, középmeleg sütőben időnként meglocsolva majdnem puhára sütjük. Ekkor leszedjük róla a szalonnaszeleteket, és meglocsolva a mellét is ropogós pirosra sütjük. Zsírjából pecsenyelét készítünk. Előmelegített tálon részeire bontva, mellét felszeletelve, mártását külön edényben tálaljuk. Köretként, borban párolt szilvát és szalmaburgonyát adhatunk hozzá.

Siklós János

JÓZSEF

1

Egy októberi reggelen Molnár István nem kelt föl az ágyból. Erzsébet, a felesége annyira megijedt, hogy délutánra összetrombitálta a városban lakó gyerekeket, a menyekkel, vejekkel együtt. A szomszédoknak is hírül adta, hogy Istvánt valami nagyobb baj érhette, mert többször is próbálkozott a talpraállással, de nagyon sajgott a jobb lábaszára és olyan lila, mint a főtt cékla. Fekszik az ágyban és úgy káromkodik, hogy azt már elbírni nem is lehet. Alig akartak hinni a feleségének, hogy István ennyire oda volna, mert bár a nyolcvanat már jócskán túlhaladta, de olyan szálegyenesen térül-fordul, mint a huszonöt esztendős. A város végéből gyalogosan megy a munkába, onnan meg vissza, és ez az út tizenegy kilométer.

Hiába adták kezébe a nyugdíjas cédulát, a hónap egyharmadát bent töltötte a műhelyben. Igaz, röstelhette egy kicsit ezt a helyzetet, mivel egész életében „vezér" volt a szakmában, olyan munka nem akadt, amelyik kifogott volna rajta. Most meg csak kisebb megbízásokat kap, akár egy tanuló. Észrevette azt is, hogy néha összekuncognak a háta mögött, tán azért, mert lassú, sokára kerül ki kezéből a munka. István sohasem volt gyorskezű ember, kicsit akkurátusan, nyugodt tempóban dolgozott fiatal korában is, de alaposan és precízen.

A nyugdíját a múlt esztendőkben egész szépen rendbe hozták, régi és mai érdemek alapján, bár István nem kilincselt a forradalmi múltjával. Helyette azonban mások léptek föl.

Szokását megtartotta; napjában a liter rizlinget elszopogatta. Ha nem volt munkában, reggelente szótlanul ült a konyhaasztal mellett. Evett egy darab szalonnát, vöröshagymával, szikkadt kenyérrel, és szabályos időközönként belekortyolt a rizlingbe. Szájára illesztette a csatosüveget, húzott belőle egyet nyeletet, aztán olvasni kezdett. Állandóan olvasott, keveset beszélt. Mintha nehezére esnék a szó. Ha az asszony kérdezett valamit, odamorrantott, tekintetét föl sem emelte a betűkről.

Amikor aztán István goromba hangjától rengett a fél utca, a szomszédok tudták, hogy Erzsébet valamilyen házi foglalatosságra késztette, vagy erősebb indulattal panaszolta föl férjének bánatos asszonysorsát. Csinálta a sok gyereket, de arról nem gondoskodott, hogy ennivalójuk meg ruhájuk legyen; felében-harmadában adta haza a keresetét, java idejét a kocsmában töltötte; néha még a fehérnépet is megcsipkedte. (Ilyenkor Erzsébet asszonynak eszébe jutott az a bakai-gyári vörös kurva is, aki reggelente várta Istvánt a Kővári-rendőrék előtt, aztán együtt mentek a Nagykörútig. Egyik hajnalban utánuk lesett és a reggeli sokadalomban agyba-főbe verte a bronz nőt egy nehéz vasfazékkal, a járókelők szedték széjjel őket.)

István felháborodott; elmondta mindenféle bugrisnak, ostobának, hisztériásnak. Nem képes egy emelkedett gondolatra és folyton prédikál. Hangos civódás volt akkor is, amikor az ól, a fásszín tapasztása vált esedékessé, vagy a kert őszi, tavaszi rendbe hozása. István elnézte, hogy az asszony dagasztja a sarat, forgatja a lapátot, az olvasás nem engedte szabadon. Ha aztán Erzsébet fölhánytorgatta ezt, akkor azzal fizette ki: „Ha morogsz, inkább ne csináld." Szó szót követett, a felesége is kiabált, hogy „Téged megenne a kosz... olyan lusta vagy, hogy a föld is sír alattad..." Na, erre aztán úgy rákezdett, hogy szegény asszony ijedtében magába húzódott, nem volt több szava. Letette a szerszámot, hideg vizes ruhát tett a homlokára, ecetesvizeset a szívére. A gyerekek ilyenkor, ha csak tehették, eloldalogtak, mert szégyellték a hangoskodást.

Molnár István valójában csöndes ember volt. Ráérő idejében szívesen foglalkozott a nagyobbak tanításával, mert a városszéli elemi iskola vékonyan csurgatott a tudományokból. A gyerekek akkor és később sem értették, hogy apjuk honnan vette azt a sokféle ismeretet, amivel rendszeresen ellátta őket. A kétévnyi, befejezetlen fémipari iskola nem lehetett elegendő a csillagászat, a nyelvtan, a matematika meg a közgazdaságtan ismeretére. Nagy gondot fordított az olvasás megszerettetésére. Úgy forogtak a házban a kölcsön- és cserekönyvek, mint étkezéskor a tányérok. Leginkább a mesét szerették hallgatni. Azok a mesék igaz történetekről szóltak és olyan szépen, hihetően voltak cifrázva, hogy egyik-másik gyereknek a tenyere is belenyirkosodott az izgalomba. Nagyra tartották az apjukat, aki a maga olvasottságából merítette azt, amit továbbadott. Sokra tartották, de féltek is tőle.

Egyszer a második gyerek a Szalay nevű szatócstól ellopott egy kétkilós cipót, mert nem volt otthon kenyér. István felpofozta és visszazavarta a boltoshoz. A fiú félt Szalaytól, ezért amikor odament, a nyitott ajtón bedobta a kenyeret, azután eltűnt. Negyednapra került elő, akkor az apja úgy megvesszőzte, hogy egy ideig nem mehetett ki az utcára.

Ez akkor történt, amikor a családfő két álló esztendeig nem dolgozott. Valami nagy baj történhetett, hogy a gyárkapun kívülre került. Majd' éhen veszett a család, de István nem mozdult hazulról. A gyerekek lesoványodtak. A szomszédok áthívogatták a kisebbeket és megetették őket azzal, amijük éppen volt. Erzsébet hiába kérte, hogy keressen valamilyen napszámos munkát, menjen el cséplőgép mellé. Azt mondta: „egy iparosember nem juthat el addig, hogy napszámos legyen. Pusztulni kell annak a társadalomnak, amelyik az iparosait nem foglalkoztatja". — „A gyerekeid pusztulnak, te szerencsétlen, nem a társadalom" — vágott vissza az asszony. István tenyér közt dörgölt, szárított tányérica-levélből megtömte a pipáját és fújta a füstöt. „Nem erre a világra születtél" — állapította meg az asszony, talán már ezredszer, és elment otthonról.

Fölkereste a tiszti főorvost és előadta helyzetüket. Az orvos meghallgatta, nem szólt közbe. Amikor véget ért a mondóka, egy csomó élelmiszerjegyet nyomott az asszony markába és útra bocsátotta. Az ajtóban megkérdezte, van-e annyi ereje, hogy hazagyalogoljon. Erzsébet igennel felelt, mire a főorvos közölte, hogy két nap múlva keresse meg a római katolikus parókián a tisztelendő urat. István teljesen odavolt, amikor az asszony hazavánszorgott a kenyérrel, szalonnával, tejjel és szólította Bélát, a kisebbik fiút, hogy menjen el a Kecskeméti boltba, ott van tíz kiló krumpli.

— „Megalázó, meggyalázó" — folyton csak ezt hangoztatta István, és nem evett a hazakerült élelemből.

A kellemes modorú, halk szavú pap szépen beszélt Erzsébet asszonnyal. Sokmindenféléről faggatta, még arról is, hogy milyen vallásúak, melyikőjük adott reverzálist, és utána még több jegyet nyújtott át, mint a tisztifőorvos. Megkérte arra is, hogy a férjét küldje be, szeretne megismerkedni vele. Nem tehetett másként, megígérte, hogy majd ráveszi a látogatásra, de a plébános segített: „Ha makacskodik az ember, majd én látogatom meg magukat."

Úgy is történt. A tisztelendő úr kereste föl István házát azzal a szándékkal, hogy néhány komolyabb kérdésről szeretne beszélni a családfővel, de négyszemközött. A ház elébe, a nagy diófa alá ültek, a gyerekeket elhessentették onnan. Olyan sokáig beszélgettek, hogy végül Erzsébet hívatlanul odamerészkedett. A fa törzsének támaszkodott, szótlanul nézte a két embert. A pap azt mondta:

— Nézze, kérem, maga egy elismert, tekintélyes szakember.

— Ezt ön honnan tudja?

— Informálódtam, és segíteni akarok magukon.

A piszkos, kopott kis deszkalapra — amely egy kiszáradt meggyfa levágott törzsén asztal gyanánt szolgált — a plébános egy csomó élelmiszerjegyet rakott le. A reverendája alól húzta elő a jegykötegeket.

— Lépjen át családostól a mi egyházunkba. A római katolikus egyház befogadja tévelygő bárányait és segíti azokat. Itt van, kérem, két hónapra való élelmiszerjegy a családnak.

— Köszönöm — szólt István —, de nem lépek sehova, én csak formailag vagyok luteránus, nem tartozom az istenhivők közé.

A papnak arcizma sem rándult, az asszony mindkét kezét a szája elé kapta, rémületében.

— Akkor térjen meg, önnek és gyermekeinek egyházunkban a helye.

— Kár a vesződségért, tisztelendő úr. Ez éppen olyan hiábavalóság, mintha én önt a szociális eszmék útjára kívánnám vinni.

— Ne hamarkodja el, gondolkozzék, Molnár úr.

Erzsébet eloldalgott a közelből, hogy ne halljon többé egy szót se ebből a beszélgetésből.

— Ha otthagyja a vörös szakszervezetet és egyházunk mellett lép föl, akkor két héten belül elhelyezem abban a gyárban, ahol szeretne dolgozni.

Néhány másodpercig csönd lett, azután István udvariasan elhárított mindent:

— Köszönöm, plébános úr, de ez az eszmecsere közöttünk teljesen értelmetlen. Eközben felállt, jelezve, hogy a beszélgetést befejezte és a jegykötegeket a pap felé tolta, ám az nem nyúlt érte.

— Ezeket itthagyom és gondolkozzék, Molnár úr — mondta a pap.

Az élelmiszerjegyek az ősz elejére elfogytak. Az asszony addig ölte Istvánt, amíg az elment jelentkezni a gázgyárba. A hátsó szomszéd szólt, hogy meghalt egy karbantartó lakatos. Ott aztán fölírták a nevét, lakcímét, hogy majd értesítik, ha aktuális lesz. Néhány nap múlva valóban behívták. Erzsébet asszony énekelni kezdett: „ Fehér galamb száll a falu felett..." Ez teljesen szokatlan volt, a gyerekeknek is föltűnt az anyai derű, és amikor megtudták, hogy miről van szó, hangos hancúrozásba kezdtek. Ennek szenvedő alanya — mint mindig — most is a legnagyobb fiú, a süket József lett.

Kihívták a krumpliföldre, hogy az apjuk ne lássa, ott aztán leteperték a hantok közé, ütötték-harapták, taposták... József tűrte, mert azok négyen voltak ellene. Ha egy-kettő kisebb zaklatta, azoknak lehúzott egy-egy nyaklevest. A gyakori nyaklevesek is szerepet játszottak abban, hogy Józsefet a testvérei nem szerették. Féltek tőle, de ha együtt voltak, megverték. Egyszer fél napra kikötötték az utcaajtó melletti nyárfához. Estig akarták kötélen tartani, de arra ment a postás és leoldotta a fiút.

István jelentkezett a gázgyárban. A portás a telepvezetőhöz utasította, aki megnézte a nevét a borítékon és közölte, hogy az igazgató úr személyesen kíván megismerkedni vele. Az irodaépület ajtaja előtt várakozott ebédutánig. Az igazgató először formális kérdéseket adott föl Istvánnak; hol tanult, legutóbb miért került ki a munkahelyéről, hány gyereke van. S aztán hirtelen megjegyezte:

— Nem beteg maga?

— Egészséges vagyok, kérem.

— A kezének jó híre van, de az elveinek igen rossz. Nálam mind istenfélő ember dolgozik.

István sárga, gyötört arcát elöntötte a vér, lehet, hogy ettől egy-két másodpercre kihagyott az agya, vagy az ördög bújt belé. Az igazgatóhoz fordult:

— Kérnék egy szívességet!

— Mi lenne az?

— Nagyot segítene rajtam, ha Szovjet-Oroszországgal valamilyen összeköttetést teremtene számomra. Igen hálás lennék érte.

— Takarodjon innen, mert rendőrt hívok! — pattant föl az igazgató.

Köszönés nélkül kiment a szobából. Otthon kézlegyintéssel intézte el az ügyet. „Nincs is ott üresedés, Sánta szomszéd rosszul tudta." Erzsébet nem szólt semmit, harmadnap reggel elindult a városba és csak késő este jött haza. Fehér zsömleveknit, szalonnát, meg szárazkolbászt tett az asztalra. A gyerekek nekiestek az ennivalónak, faltak, mint a sáskák. Legmohóbban a süket József tömte magát, amíg a többiek nem lökték el az asztaltól.

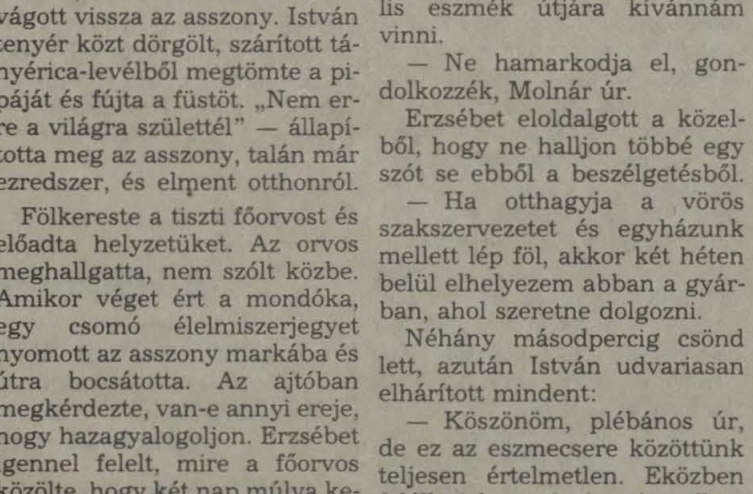
— A fene a bélpoklos fajtádat, úgy zabál, mint a ló — szidalmazták kórusban.

Apja megfogta a gyerek kezét, az asztalhoz vezette és leültette oda, ahonnan a többiek elmarták. Egy pisszenés nem hallatszott. József hűséges kutyatekintettel nézett apjára és a fogyó élelemre. Egy karéj kenyeret szelt, szalonnát tett rá és odaadta; a gyerek elvette az ennivalót, nem engedte el az apja kezét, szorította, magához húzta és csókolgatta. István kiszabadította magát, kilépett a konyhából, s elment hátra, a kertbe, mintha a sötétben valami keresnivalója lett volna.

Attól a naptól kezdve Erzsébet magára vette a család eltartásának gondját és felelősségét is: mosott, takarított, vasalt, minden házimunkát elvállalt, hogy éhen ne vesszenek a gyerekek. Közülük kettő mégis bekerült a tbc-szanatóriumba nyílt fertőzéssel. De ott másfél esztendő alatt kikezelték őket.

István olvasott, ügyelt a házra, de aztán rajta kívül senki sem tudja, hogy mit is akart abban az időben: éhen pusztítani a családot és ezzel tiltakozni egy olyan társadalom ellen, amelyik nem becsüli meg a maga iparosait? Vagy alaptermészetéből adódóan, hosszú padra hagyta az életet: „Majd lesz valahogy." „Majd szarik a kutya valamit." — mondogatta néha, amikor nyomorúságos hangulatának mélyén járt és szólnia kellett.

(Folytatjuk)



Kép szöveg nélkül



Falu a Mátra alján (Kiss Attila grafikája)

Radnai Ketykó István:

Karácsonyi álom

Anyám emlékére

Karácsony éjjelén nem hallottam
az éjféli misére hívó
harang hangját —
álmomban anyám terített
asztala várt . . .
Emlékszem, hogyan szorította kezem
erőtlen ölelése szinte fájt;
fonnyadt karjain
karácsonyi dalt dúdoltak az erek
szemében együtt láttam a fényt
s a Gyermeket,
aki megszületett.
Szavaimmal törött vércseszárnyát
gyógyítgattam
majd felröppent
s égig ívelt boldogan —
én csak álltam, csodáltam őt
mint a gyerekek —
fénylő szemekkel, kócosan . . .

Bartis Ferenc

Fekete tél

Fekete télben
hófehér varjak
kószálnak tétlen
s ködbe nem harapnak . . .

Se hó, se jég,
fekete tél,
hamu az ég,
gebbed a szél . . .
(Nem is tél ez,
nem is tavasz;
kicsi fiam,
fessél havat!)

Németh István

Januári gyors

Hó esett szivünkre
fehérszaladású napok
csak a sinek hosszú
csikjait láttatják
— szalad a januári gyors
a felkavart hó háborog
ablakok elé száll
— tudja az ember
az idővel jár
dolgában lesz
a cél és a vigadalom.

Madár János

ÚJÉV

Hozd el nékünk
az örömmel föllobogózott
fákat.
A szerencsét,
mert úgy kell, mint az
éhség asztalára
a frissen sült kenyér.

Tizenhárom szakosztály otthona

Sportcsarnokot avattak Cegléden

December 12-én készült el a Ceglédi VSE csaknem 8 millió forintos költséggel felújított sportcsarnoka. Az ez alkalomra rendezett ünnepségen részt vettek Cegléd város párt- és tanácsi vezetői, a kivitelező Cegléd és Környéke Építőipari Szövetkezet dolgozói, a sportszakosztályok tagjai, valamint a MÁV Balparti Épületfenntartó Főnökség munkatársai *Nagy Lajos* főmérnök vezetésével, akik e nagy munkából terven felül vállaltak.



Az átadási ünnepséget *Magyar László*, a CVSE elnöke nyitotta meg, majd *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője emelkedett szólásra. Az igazgató elsőként köszönetet mondott mindazoknak, akik részt vettek a nagyszerű létesítmény megalkotásában. A továbbiakban hangsúlyozta a CVSE sportcsarnokának fontosságát, hiszen a ceglédi vasutas sportkör Pest megye legeredményesebb egyesülete. Tizenhárom szakosztályának több mint ezerkétszáz tagja van, köztük 810 az aktív sportoló.

A Ceglédi VSE egyébként 1985. március 3-án ünnepli fennállásának 50. évfordulóját, ezek alapján is jogos volt már a sportcsarnok átépítése.

Az előadó ezután ismertette a létesítmény eredetét: a vasutasszakszervezet támogatásával a CVSE 1965-ben vásárolta meg a zsinagógát az Izraelita Hitközségtől. A műemlék jellegű épületet széles körű társadalmi összefogással és 2,5 millió forint hozzájárulással 1968—69-ben alakították át először. Az elmúlt 15 esztendő során nagyon sok sport, kulturális és politikai eseménynek adott otthont ez az épület. Ám a magas födém (12—13 méter) a helykihasználás és a gazdaságos fűtés szempontjából mind előnytelenebbnek bizonyult. A mostani átépítés eredményeként kialakítottak egy 450 négyzetméter alapterületű termet, amelyben az élvonalbeli asztaliteniszezők kaptak végleges otthont. A 210 négyzetméteres csarnok részben a nehézatléták birtokába került.

A méltatás után Tongori Imre jelképesen átadta a sportcsarnokot Magyar László elnöknek.

A CVSE legfiatalabb tornász lányai csoportos akrobatikai bemutatót tartottak. A vendégek Magyar László kalauzolásával megtekintették az ezer négyzetméter alapterületű létesítményt, amelyben a sportcsarnokon kívül természetesen korszerű, kényelmes tisztálkodó helyiségek, öltözők, irodák, büfé és egyéb helyiségek találhatók.

MHSZ-munka

Ha jó a szervesés

Papp István lelkes szervezője, irányítója a budapesti MÁV Kórházban működő MHSZ-nek. Járőrversenyeken, lövészeten, összetett honvédelmi versenyen és tartalékos honvédelmi versenyeken egyaránt részt vesznek az MHSZ tagjai. Segítenek ezenkívül a lőtér építésében, a takarításban és az egyéb munkák elvégzésében. Jelenleg 38-an tevékenykednek a szervezetben.

Részt vesznek az MHSZ-tagok a Közlekedésbiztonsági Tanács rendezvényein is. Az idén a kerületi vetélkedőn egy második és egy negyedik helyet sikerült elérniük a csapatversenyben.

Közlemény

Dr. Bajusz Rezsőnek, a MÁV vezérigazgatójának rendelkezése alapján 1985. január 1-től a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályainak (önálló osztályainak) neve főosztályra változik. Ezzel egyidejűleg a szakosztályvezető (önálló osztályvezető), valamint a szakosztályvezető-helyettes (önálló osztályvezető-helyettes) megnevezésének főosztályvezető, illetve főosztályvezető-helyettes megnevezésre változnak. *(Az erről szóló hivatalos közlemény a MÁV Értesítő ez évi 41. számában jelenik meg.)*

HÍREK

Olvasóink figyelmébe

Mint azt november 30-án az Országos Anyag- és Árhivatal közölte, a lapok és folyóiratok fogyasztói ára 1985. január 1-től átlagosan 25 százalékkal emelkedik. Ezen belül az árnövekedés eltérő mértékű. A Népszava Lap- és Könyvkiadótól kapott tájékoztatás szerint a Magyar Vasutas ára 1,30 helyett 1,50, egyévi előfizetése 34 helyett 39 forint lesz.

— **Vetélkedő.** A miskolci körzeti üzemfőnökség KISZ-szervezete Miskolc felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére vetélkedőt rendezett a KISZ-alapszervezetek tagjai részére. A szellemi vetélkedőn öttagú csapatok vettek részt. A győzelmet Diósgyőr állomás KISZ-csapata szerezte meg. Második az üzemfőnökség mozdonyvezetőinek, harmadik pedig a biztosítóberendezés és fenntartási főnökség csapata lett.

— **Propagandisták felkészítője.** A közelmúltban a balassagyarmati vasutasok Madách Imre klubkönyvtára a szakszervezeti propagandisták részére felkészítő tanfolyamot rendezett. Az előadásokat Somogyvári Lajos körzeti üzemfőnök, Ferencz Sándor, a szakszervezeti bizottság titkára és Benkó András százados tartotta.

— **Kiállítás.** Pécs felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére kamarakiállítást rendeztek a vasutasok művelődési házában. Az érdeklődők Csonka Sándor amatőr festő, a dombóvári vontatási üzemegység lakatosa által készített képeket tekinthették meg. A realista stílusú festmények több hazai és külföldi kiállításon arattak sikert.

— **Karácsonyi vásár a váróteremben.** A nagykanizsai állomás kultúrvárótermében a vasutasok művelődési háza karácsonyi vásárt rendezett december 12-én nép- és iparművészeti ajándéktárgyakból. Az utasok szűrrátéteket, kerámiákat és különféle nyakékeket vásárolhattak.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága az idén nyugdíjba vonult 31 vasutas tiszteletére búcsúztatót rendezett. Erdőhegyi György igazgatóhelyettes méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes munkáját, a vasút érdekében kifejtett tevékenységüket, majd vacsorán látták vendégül valamennyiüket.

— **Télapó-ünnepség.** A nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a Kodály Zoltán Művelődési Ház színháztermében Télapó-ünnepséget rendezett. A gyerekek a Tüske Böki bábegyüttes műsorát tekintették meg. Utána a Télapó ajándékkal kedveskedett a kicsiknek.

— **Kirándulás.** A KTE tapolcai csomóponton működő csoportjának 32 tagja Budapestre kirándult. Megtekintették többek között az Országházat és a Közlekedési Múzeumot.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A pécsi vasutasok önálló nyugdíjas csoportja a város felszabadulásának 40. évfordulója napján találkozót rendezett. Bánáti József elnök emlékezett a történelmi eseményre, majd a pécsi Köztársaság téri Általános Iskola úttörői adtak kultúrműsort. Utána megvendégelték a nyugdíjasokat.

Társadalmi munkaakciók

A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága által meghirdetett társadalmi munkaakcióban — az igazgatóság központjának, az oktatási, a számviteli, a zenekari főnökségek, a gondnokság, a MÁV-óvoda és -bölcsőde dolgozói közül — 352-en vettek részt. A társadalmi munkák egyik célja az üzemi munka segítése volt azokon a területeken, ahol kevés munkaerő áll rendelkezésre. A dolgozók így részt vettek építési, pályafenntartási, kocsitakarítási és téli forgalmi előkészítési munkákban.

A társadalmi munkáért járó bér egy részét a tiszadobi gyermekváros támogatására, másik részét a kisjövedelmű nyugdíjasok karácsonyi megajándékozására fordítja a szakszervezeti bizottság.

Jubileum Székesfehérváron

75 éves a MÁV Előre

December 6-án ünnepelte fennállásának *75. évfordulóját a Székesfehérvári MÁV Előre*, az ország harmadikként létrehozott vasutas sportegyesülete, melyet a sportot kedvelő munkások alapítottak 1909-ben: Déli Vasúti Műhelymunkások Testedző Köre — DVMTK — néven. A DVMTK sportolói már az első évben országos sikereket értek el.

Az egyesület a Déli Vasút államosítása után élte első aranykorát. A sportolók létszáma akkor megduplázódott, több új szakosztályt létesítettek, sőt az akkor már MÁV Előre TK néven jegyzett sportklub olimpikont is nevelt, *Adorján István* kerékpározó személyében.

A felszabadulás után az egyesület szakosztályai közül több az NB I-ben és az NB II-ben ért el kimagasló eredményeket. A második aranykor azután jött el, hogy a Székesfehérvári MÁV Járműjavító Vállalat átvette az egyesületet.

A fehérvári vasutas sportolók az egyesület fennállása óta száznál több bajnoki érmet szereztek, válogatottakat adtak, az íjászok országos bajnokságot nyertek, a kézilabdázók az NB I-ben szerepeltek. A nagy bravúrt a labdarúgók akkor érték el, amikor két év alatt feljutottak az NB III-ból az NB I-be.

Az utóbbi években a lendület megtört, szerényebbek az eredmények. Mindez azonban nem homályosíthatja el, hogy a Székesfehérvári MÁV Előre az egyik legeredményesebb vasutas sportkör volt az elmúlt esztendőben is. S ami talán mindennél fontosabb: sportolási, testedzési, szórakozási lehetőségeket biztosít a vasutasoknak.

Szabó Béla

Utastájékoztatás

A Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában, 200 oldal terjedelemben, számos ábrával és térképpel, *Utastájékoztatás* címmel jelent meg *Szabó Béla* főtanácsos könyve.

A vasúti személyszállításban fontos szerepet játszik az utastájékoztatás, amelynek minősége az utazási körülményekre nagy hatást gyakorol. Formai jegyeinek kialakítása vállalati feladat, mégis tapasztalható, hogy a megjelenés tartalmát illetően eltérések mutatkoznak egyes vasútigazgatóságok területén. Az egységes tájékoztatási rendszer megvalósítása szükséges azért, hogy az információk mindenhol egyformán álljanak rendelkezésre és olyan egységet képezzenek, hogy arra a területi elkülönültség ellenére a teljes azonosság legyen jellemző.

A könyv megjelentetésének célja, hogy az információk már megvalósult formai és tartalmi jegyeinek megjelenítésével áttekintést adjon ennek szerkezetéről.

A kötet két fejezetre tagozódik, amelyek — a többi között — foglalkoznak a vasúti személyszállítási teljesítmények információt keltő hatásával, a személyközlekedés utastájékoztatásának jellemzőivel, a Magyar Államvasutak utastájékoztatási rendszerével, a látható és hallható információkkal, továbbá a reklámmal és propagandával. Ezeken belül a könyv részletesen tárgyalja az információigények, az információlánc hatásaival, a személyközlekedési folyamat alapfogalmával, a tájékoztatás módszereivel kapcsolatos kérdéseket. Taglalja a vasúti utastájékoztatás rendszerét, a különféle menetrendeket, az utazás előtti és alatti információk lehetőségét.

A korszerű vasúti személyszállítás nemcsak az utazási igények kielégítését szolgáló korszerűbb forgalomszervezést, hanem magától az embertől is korszerűbb magatartást követel. A jó közönségkapcsolatot kétirányú: egyrészt az utasoktól a vasút, másrészt a vasutasok tevékenységén keresztül az utasok irányába nyilvánul meg. Lényeges eleme ennek a kapcsolatnak az utazóközönség megbízható tájékoztatása, pszichológiai beállítottságuk kedvező irányú befolyásolása és a változó társadalmi igények megismerése, tendenciáinak követése.

H. K.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A jobb eredmények elérését akadályozzák. I. 13. Hegység Erdélyben. 14. Nemtörődöm, felületes. 15. Dalai keverve. 16. . . lizál. megvalósít. 18. A Duna mellékfolyója. 19. Valamikori Oroszország. 20. Csoportkép. 22. Ész. 23. . . . kus, erkölcstannal foglalkozó. 24. A Nagy-Antillák egyik szigete. 26. Félig koccan. 27. Olaj egynemű betűi. 28. Tangó a közepén. 29. Hangtalanul rak. 31. Rugó páratlan betűi. 33. Nem ült. 35. A sav tulajdonsága. 37. Vendéglők, korcsmák. 40. Bérbeadott kisebb bolt. 42. A végén rúg. 43. Ázsiai hegység. 44. Kimondott betű. 45. Nyitás kezdete. 47. . . . Amin, afrikai politikus volt. 48. Talál. 49. Plusz. 50. A 43. sor kezdete. 52. Keletindiai pálinka. 54. Éltető nedve. 55. Panni keverve. 57. Orion páratlan betűi. 58. Drága gyümölcs. 59. Dúsgazdag német család volt. 61. Éjjeli táncos hely (angol). 62. Felsőfokú tanintézet. 64. Nem a vége.

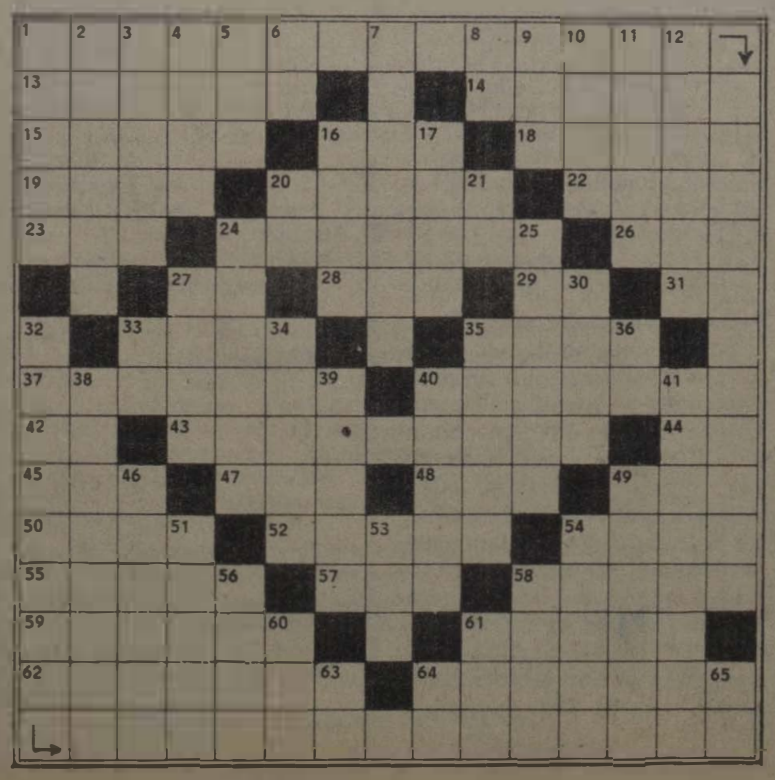
Függőleges: 1. Barátocskám (latin). 2. Baranya megyei helység. 3. Egy Fejér megyei község lakója. 4. Becézett férfinév. 5. Értéke. 6. A nátrium vegyjele. 7. Virágkötészet. 8. Indulatszó. 9. Friss. 10. Kunpeszér része. 11. Sorszámnév. 12. Tízkarú tengeri polip. 16. Margarin-márka. 17. Éppen csak. 20. A tantál vegyjele. 21. Eredet. 24. Nevezetes tanácskozás a II. világháború alatt. 25. Sok ázsiai és afrikai országban beszélnek így. 27. Állati lakhelyek. 30. Szovjet félsziget. 32. **A jobb eredmények elérését akadályozzák. II.** 33. Hamis. 34. Erdélyi város. 35. Nem félek. 36. Fémes elem. 38. Hasonlóan. 39. Afrikai főváros. 40. Sokat emlegetett közel-keleti fennsík. 41. Helység Veszprém megyében. 46. Nem barátja, sőt! 49. Mérőeszköz. 51. Latin angyal. 53. Verssorok összecsengése. 54. Íme, ez az (francia). 56. Ivarsejt. 58. Betűpótlással keres. 60. Vissza: bátor. 61. Kevert gaz. 63. Mell páratlan betűi. 65. Német tojás.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 32.

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

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az anyagi érdekeltség nem kellő érvényesülése.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Békefi Mihály, Békéscsaba II., Petőfi u. 20., Tóth József, Karácsond, Visznek u. 12., Gáspár Géza, Nagyigmánd, Szikszai János u. 25., Dénes Vince, Dékánytelep, Május 1. u. 49., Radnai György, Záhony, Pf. 55.



MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1088 Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
84—6206. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

A FERROGLOBUS ajánlata

Ha családi és hétvégi ház építéséhez vagy barkácsoláshoz vasárura van szüksége, telepeinken mindent megtalál. A FERROGLOBUS Vas és Acél TEK. V. viszonteladó telepei megtalálhatók az ország minden pontján:

Alföldi Tüzép 201. telep
Szeged, Rókus pu.
6724 Tel.: 62-15260
Bács-Kiskun m-i SZÖVTEK V.
Kiskőrös, Alkotmány u. 3.
6200 Tel.: 276
Bp-i TÜZÉP 27. sz. telep
Budapest, Árpád út 166.
1042 Tel.: 694-906
(Kizárólag csöveket forg.)
Bp. és Vidéke MÉH V.
Cegléd, Külső Jászberényi út
2700 Tel.: 20-11661
Debreceni Anyagbeszerző Társulás
Debrecen, Diószegi út 36.
4001 Tel.: 52-17458
DUNAKER 25. sz. Vastelep
Dunaújváros, Verebély u. 4.
2400 Tel.: 25-18335
Észak-Magyarországi MÉH V.
Gyöngyös, Bornemissza u. 5.
3200 Tel.: 37-12293
Salgótarján, Fülemüle u. 11.
3100 Tel.: 32-14389
Északdunántúli MÉH V.
Székesfehérvár, Rácz u. 5.
8000 Tel.: 22-15335
Északdunántúli TÜZÉP V.
Győr Mészáros u. 1.
9002 Tel.: 96-20499
Csorna, Vasút sor
9300
Kaposvár és Vidéke ÁFÉSZ
Kaposvár, Szokolaberek
7400 Tel.: 82-14096
Kápolna és Vidéke ÁFÉSZ
Kál, Főút-alsó 7—9. 7. sz. bolt
3350 Tel.: 7
Kápolna, Szabadság tér 2.
3355 Tel.: 83
12. sz. csőtelep
Kelet-magyarországi MÉH V.
Nyíregyháza, Kállói út 2.
4400 Tel.: 42-11119
Kelet-magyarországi TÜZÉP V.
Fészek Áruháza
Szolnok, Piroskai u. 8.
5000 Tel.: 66-13241
Komfort Iparcikk Ker. V.
Veszprém, Házgyári u. 7.
8200 Tel.: 80-11131
Rozmaring Mezőgazdasági Tsz
Budapest, (Solymár)
Patakhegyi u. 83.
1028 Tel.: 165-480
Szabolcs-Szatmár m-i Iparcikk Kereskedelmi V.
Nyíregyháza, Orgona u. 26.
4400 Tel.: 42-10071
SZIGMA Iparcikk Ker. V.
Baja, Keleti ipartelepi út
6500 Tel.: 12-336
Universal Kereskedelmi V.
Békéscsaba, Berényi u. 139.
5600 Tel.: 66-28177
Vértesalja ÁFÉSZ
Környe, Vasútáll.
2851 Tel.: 8
Zala megyei Iparcikk Ker. V.
Zalaegerszeg, Hock J. u. 94.
8901 Tel.: 92-14398

A FERROGLOBUS

a MÁV egyik legnagyobb szállítatója