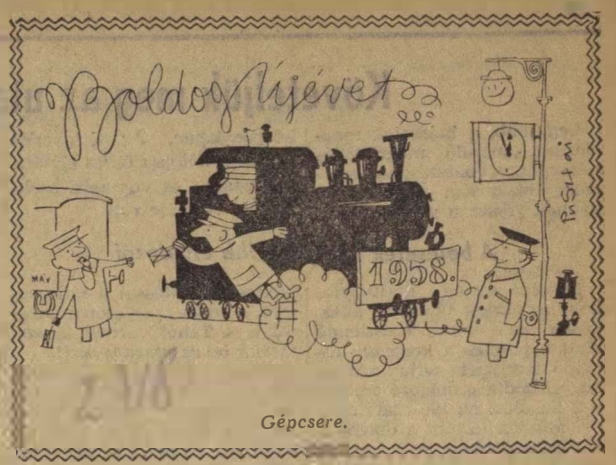
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. JANUÁR 1.



Gépcsere.

ÚJÉVI KÖSZÖNTŐ

Írta: Szabó Antal, a szakszervezet elnöke

Új esztendő kezdődik, új tervekkel, új sikerekre jogosító reményekkel. Minden új feladathoz erősebb elhatározással, nagyobb tettrekészséggel, jobbatakarással kezdünk. És ez így van rendjén. Siker csak úgy várható jövendő munkálkodásunktól, ha olyan szándékkal kezdünk hozzá, hogy jobban fogunk dolgozni, sikeresebb lesz tevékenységünk, mint eddig volt.

Az ünnep, az évforduló egyben a számvetés napja is. Minden új feladat megszabása idején helyes számotvetni a közelmúlt eredményeivel, hibáival, levonni a következtetéseket olyan elhatározással, hogy ami jó volt, továbbvisszük, a helytelent kijavítjuk.

Ha az 1957-es esztendőt vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a kezdet nem volt valami reménytkeltő. Az ellenforradalom hatása nagyban érződött a vasúton is. A munkanélküliség réme, a holnaptól való félelem sokakat foglalkoztatott annak ellenére, hogy egyre nagyobb mennyiségű volt a szállításra felkínált áru. A fegyveresen levert ellenforradalom eszmei kihatása még érződött az emberekben. Az infláció veszélye még ott lebegett a mindennapi gondok között. Nap mint nap jelentkeztek új csoportok, újabb követelésekkel.

Az a tény, hogy a múltban nem egyszer a bürokratikus versenyszervezés, a számok hajhászása, egyesek érdemtelen hajtása a szocialista versenymozgalomban éppen ellenkező hatást váltott ki, mint a tulajdonképpeni cél volt, egy időre pangásra kárhoztatta a termelés emelését segítő versenymozgalmat. Pedig az előrehaladásnak egyetlen reális útja volt a többtermelés. Vasutas vonatkozásban a gyorsabb, gazdaságosabb szállítás.

Pártunk és kormányzatunk a jogos kéréseknek helyt adva, fokozatosan megkezdte a vasutasok bérének rendezését is. Hamarosan rájöttünk, hogy a jogos bérkorrekció végrehajtása sem lehetséges anélkül, hogy rendet ne teremtsünk a termelés frontján. Többet kapni csak úgy lehetséges, ha mi is többet adunk. Ennek felismerése és elsősorban a dolgozók kezdeményezése szinte késztette a vezető szerveket, hogy a tömegesen jelentkező versenyfelajánlásoknak adjanak megfelelő keretet. Előbb a rákos-rendezőiek felhívása, majd a vasutasnapi versenyek bizonyították, hogy dolgozóinkban ég a versenykedv, hogy helyesen látják azokat a tényezőket, amelyek teljesítése elősegíti a gazdaságosabb szállítást. S az eredmény nem maradt el. *Első féléves tervünket túlteljesítettük, minden szállításra felkínált árut elszállítottunk.*

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulója tiszteletére indított munkaversen bebizonyította, hogy a vasutasok nem a hangoskodó ellenforradalmárokat, hanem a párt szavát követik. A verseny időszakában olyan eredményeket születtek, amelyek példátlanok a magyar vasút történetében. Októberben a vasút 8,9 százalékkal teljesítette túl az eddigi csúcsot jelentő 1955 október havi szállítási eredményt.

Emelkedett a vonatok és a teherkocsik átlagos terhelése. Csökkent a kocsiforduló-idő, kevesebb mozdonyt kellett szolgálatba állítani. Örvendetesen csökkent az idegen kocsik tartózkodási ideje. A legfontosabb tényezők javulása azt mutatja, hogy sikerült elérnünk, hogy a legnagyobb erőt a gazdaságosságot befolyásoló célkitűzések teljesítésére fordítsuk. Bár még nem látott napvilágot a vasút 1957. évi tervének teljesítéséről szóló jelentés, biztosak vagyunk abban, hogy az évi tervet teljesítettük. Dolgozóink becsületes helytállása, hivatásszeretete újabb diadalt aratott.

És ez biztató jelenség az előttünk álló 1958-as év sikeres kezdésére és még sikeresebb befejezésére.

A vasútnak 1958-ban a népgazdaság árutonnakilométerben kifejezett szállítási igényének 84 százalékát kell kielégítenie. Ez azt jelenti, hogy 1957-hez képest az árutonna mennyisége 4,9 százalékkal, az árutonnakilométer teljesítmény pedig 4 százalékkal lesz magasabb.

A nagyobb feladatok megoldásához mérten mielőbb megvalósuljanak.

A versenyszervezésnél, az önkéntes felajánlások feltétlen helyeslése mellett minden törekvésünk legyen az, hogy a vállalások elsősorban a gazdaságosságra, az önköltségcsökkentésre irányuljanak. Ahhoz, hogy megnövekedett feladatainkat a jövő esztendőben is teljesíteni tudjuk, feltétlenül fontos, hogy már az év első napjától a külső vállalatokkal összehangolva a munkát, elkerüljük a hóvégi és az évvégi hajrát.

Előrehaladásunk egyik rúgója a ma még nehézkesen szélesedő újító-mozgalom fejlesztése. Minden dolgozó a saját munkahelyén merjen és akarjon újat alkotni.

1957. évi eredményeink keserű tapasztalatot szolgáltató szépséghibája volt a megnövekedett számú baleset, amelynek legfőbb indítóoka a munkafegyelem lazasága, az ellenőrzés elmulasztása, az utasítások be nem tartása volt. *Legyen az új esztendőben egyik legfőbb jelszavunk a balesetmentes szállítás.* Ennek eléréséhez adva van az út. A becsületes dolgozók ne tűrjék a fegyelemsértéseket, a vezetők ne mulasszák el a kötelező ellenőrzéseket, *legyen vastörvény végre a vasúton az utasítás szerinti munka.*

Csak nagy vonalakban vázoltuk a tennivalókat és a hiányosságok kiküszöbölésének útját. Bízunk vasutas dolgozóinkban, hogy mint eddig, minden évben, 1958-ban is derekasan helytállnak éjjel-nappal, ünnep- és vasárnap, esőben, fagyban a népgazdaság számukra kijelölt őrhelyén. Ebben a reményben kívánunk minden vasutas dolgozónak erőt és egészséget: békés, boldog, eredményekben gazdagabb új esztendőt!

A szakszervezet központi vezetőségének november 15-i határozata

A szakszervezet központi vezetősége november 15-i ülésén tárgyalta a vasút 1958. évi tervének végrehajtásából a szakszervezetet érintő teendőket. Az ülésen hozott határozatot az alábbiakban kivonatosan ismertetjük:

A vasúti közlekedésnek 1958-ban a népgazdaság szállítási igényének 84-i százalékát kell lebonyolítani. A vasút jelentőségét emeli az a tény is, hogy a szállítási feladatok ellátásán kívül számottevő ipari, építőipari és egyéb tevékenységet is végez. Ezenkívül mint fogyasztó is tekintélyes helyet foglal el a népgazdaság egészében.

A személy- és áruszállításban — amely a vasút fő feladatát képezi — 1958-ban jelentős emelkedés várható. Az árutonna mennyiség 4,9 százalékkal emelkedik az elmúlt évhez viszonyítva. A teherkocsik átlagos terhelését 14,85 tonnára kell emelni. Az áruszállítási tervben az átlagos szállítási távolságot az 1957. évi várható 135,2 kilométerről 134,1 kilométerre kell mérsékelni. A személyszállítási menetrend összeállításánál nemcsak magasabb utasszámmal kell számolni, hanem a jobb utazási feltételeket is biztosítani kell. A gazdaságosság érdekében a tehervonatok átlagos terhelését 0,1 százalékkal magasabbra kell tervezni.

A népgazdaság szempontjából különösen fontos a vontatási szén gazdaságos felhasználása. A MAV, mint a népgazdaság legnagyobb szénfogyasztója, jelentősen részt vehet a széntakarékossági mozgalom megszervezésében. Fontos gazdasági mutató a kocsiforduló idő, abból a szempontból, hogy a jelenlegi járműparkunkkal a szállítási igényeket kielégíthessük. A csúcshavi kocsiforduló időt 1958-ban 3,5 napra kell csökkenteni. Továbbra is fontos feladatunkat képezi az önköltség csökkentése.

Beruházásokra és felújításokra nem áll rendelkezésünkre minden igényt kielégítő összeg. Az ellenforradalmi károk nem teszik lehetővé, hogy megfelelő számú új mozdony, kocsi, és egyéb berendezés kerüljön beállításra. Ezért is szükséges a becsületes vasutasok odaadó munkája az 1958. évi tervfeladatok megvalósításához.

Szakszervezeti feladatok

Mozgósítás:

1. A szakszervezeti aktiváknak fő feladatuk, hogy az 1958. évi terv felbontásában részt vegyenek és ismerjék meg a tervfeladatokat. Központi teendőként kezeljék, hogy minden vasutas dolgozó az 1958. évi tervből a reá háruló részt megismerje.

2. A feladatok megismerésének legmegfelelőbb formája a termelési tanácskozás, ahol részleteiben kell ismertetni a dolgozókkal a tervfeladatot, a szűk keresztmetszeteket és kérni ezek megoldásához a dolgozók segítségét.

3. Üzemi bizottságok, bizalmiak, aktivák fő feladatát kell hogy képezze a mozgósítás a tervteljesítésre. Politikai felvilágosító munkával kell megmutatni az 1958. évi terv teljesítésének fontosságát.

Termelés:

1. A terv teljesítéséhez, illetve túlteljesítéséhez az üzemi bizottság tagjai, a bizalmiak és aktivák elsősorban személyi példamutatással járuljanak hozzá.

a) Segítsék a jól bevált munkamódszerek elterjesztését, különösen a személy- és áruszállítás érdekében.

b) Hasznosítsák a versenymozgalom jó tapasztalatait. Segítsék a bevált versenyformák szélesítését.

2. A dolgozók munkájának megkönnyítése, valamint a termelés emelése érdekében segítsék az újítómozgalmat. Népszerűsítsék a legjobb újítókat és újításaikat. Szervezzenek tapasztalatcseréket. Üzemi bizottságok, bizalmiak és aktivisták segítsenek a szűk keresztmetszetek feltárásában és megszüntetésében.

3. Segítsék a szakmai oktatás minőségének emelését. Mozgósítsák a dolgozókat az oktatásokon való részvételre, az utasítás szerinti munkára.

4. Felvilágosító és nevelőmunkával el kell érni, hogy a munkát sok esetben gátló fegyelmezetlenségek megszűnjenek.

A termelésre mozgósítás mellett nem szabad elfeledkezni a vasutas dolgozók kulturális és szociális igényeinek kielégítéséről sem. A szakszervezeti apparátusnak minden tényked ését arra kell irányítania, hogy dolgozóink élet- és munkakörülményei fokozatosan javuljanak.

1. Fokozatosan fel kell számolni a nagyfokú túlóráztatást.

2. A Munka Törvénykönyvében és a rendeletekben biztosított juttatásokat maradéktalanul és időben biztosítsák a dolgozóknak.

3. A munka folyamatosságának és a balesetek megelőzésének érdekében a havi üzemszemléken feltárt hiányosságokat meg kell szüntetni. Ezek végrehajtását az üzemi bizottság ellenőrizze.

A tervteljesítés, a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás érdekében az elnökségnek mint irányító szervnek is minden intézkedést meg kell tennie. A területi bizottságok, valamint az üzemi bizottságok feladata a határozatban leszögezettek erősítése.

A tervteljesítés megkövetell a közös jó munkát. Ezért területi és üzemi bizottságaink a párt-szervezetek segítségét jobban vegyék igénybe, fűzzék szorosabbra a kapcsolatot a gazdasági vezetőkkel.

A központi vezetőség elvárja a szakszervezet minden tagjától, hogy a népgazdasági terv sikeres teljesítése érdekében a vasút 1958. évi tervének teljesítését elősegítse és tegyen meg mindent annak érdekében, hogy hároméves tervünk első éve sikerrel záruljon.

Bemutatták és megkezdik a Bah-kocsik sorozatgyártását

December 24-én mutatták be a rádió és a sajtó képviselőinek a Dunakeszi Járműjavítóban készített új magyar személykocsi prototípusát: a Bah-kocsit. Az Államvasutak képviseletében *Tölgyes Lajos* elvtárs, a gépészeti szakosztály vezetője jelent meg és mutatta be a nagyszerű alkotást.

A rádió szpikere, *Varga Pál* elvtárs, elragadtatással szemlélte az E-kocsik kiszorítását siettető új személykocsit. Az Esti Krónika részére adott rádióinterjú során *Tölgyes* elvtárs nyilatkozatát bevezetendő, meg is jegyezte: *Ez a kocsi a MÁV karácsonyi ajándéka az utazóközönségnek. Becsüljük meg, vigyázzunk rá!*

Milyen is ez a karácsonyi ajándék? A Cak ismert és jól bevált típusát fejlesztette tovább *Füzeséri Béla* MÁV főmérnök és kollektívája. Megszületett az új helyiforgalmi, a peremvárosi utasforgalom lebonyolítására alkalmas korszerű, a hasonló svájci kocsikkal versenyképes, sőt sok tekintetben különb személykocsink.

— *Bah szép ez a Bah-kocsi!* — mondogatták az emberek. — *Szép a külseje, de még szebb és praktikusabb a belseje. Ebből lesz aztán munkásvonat!*

Másodosztályú a kocsi, de teljes joggal ráírhatnák az 1-est is. Az első meglepetés: nemcsak a kocsi két végén van feljáró és előtér, hanem a közepén is. Egy-egy oldalon négy ajtón át közlekedhet az utazóközönség, gyorsabbá válik az utascsere. A kocsi középfolyosós, 80 ülőhelyes. A belső berendezést a rövidebb ideig tartó helyiforgalmú utazás követelményeinek megfelelően alakították ki a tervezők. Oldalanként kettős páholyokat képezve, a távolsági autóbuszülésekre emlékeztető műbőr ülőhelyeket kapott a kocsi. A hosszfal mentén könnyűfém poggyásztartó van, amely végigvonul az ablakok felett. A kocsi két végén WC, kalauzfülke és egy gép nyert elhelyezést, amely a kocsiban végighúzódó légcsatorna szűrt levegőjét hajtja be. Télen a szellőző levegőt gőzzel, illetve villannyal előfűtik. A kocsiban jól érvényesül a *Szeles*-féle villanyvilágítás, amely nemcsak 30 százalékkal nagyobb fényt ad, de jó elhelyezése révén lehetővé válik a szemrontás nélküli olvasás is.

Az új kocsi belseje.
(MTI, Papp Jenő felv.)

A peremvárosi forgalom lebonyolítására készített prototípus megnyerte a műszaki emberek tetszését, de ez persze nem elég. A kocsit több vonalon fogják járatni — mint azt *Tölgyes* elvtárs bejelentette — s a közönség véleménye és javaslata alapján esetleg változtatásokat is eszközölnek rajta. 1958-ban 70 Bah-kocsit kap a MÁV, s ez nem kevesebbet jelent, mint azt, hogy közel 200 E-kocsit kivonhatunk a forgalomból.

Az ellenőrzés új módszere

A Miskolci Igazgatóság kereskedelmi osztálya 1957-ben új módszerű ellenőrzést vezetett be. A nagyobb állomások vizsgálatánál résztvett az osztály minden csoportja. Ellenőrzéskor rámutattunk az állomás vezetésében mutatkozó hibákra, a dolgozók szaktudásának hiányosságaira a munkafegyelem, a gazdaságosság, az áruvédelem, a rend és tisztaság, valamint a munka vitelénél előforduló lazaságokra. A tapasztaltakat a párt- és szakszervezeti vezetők jelenlétében megbeszéltük az állomás vezetőivel. A hibákra felhívtuk a III. és IV. osztály vezetőinek figyelmét is.

A hiányosságokért csak kirívó esetekben alkalmaztunk felelősségrevonást, de megszabtuk a megszüntetés határidejét. Két-három hónap múlva újabb vizsgálatot tartottunk, s az akkor talált hibákért már megtörtént a felelősségrevonás.

A jó eredmény elsősorban annak tudható be, hogy a helyi párt- és szakszervezeti vezetők is tudtak a hibákról, és segítettek azok felszámolásában. Fő törekvésünk, hogy a gazdaságosság és az áruvédelem fontosságát megértessük a dolgozókkal, s ezzel egyik fontos célkitűzésünket segítsük.

Bakó János
Miskolci Igazgatóság

SIKEREKBEN GAZDAG, BÉKÉS, BOLDOG ÚJ ESZTENDŐT KÍVÁNUNK MINDEN KEDVES OLVASÓNKNAK!

Követeljük meg az utasítás szerinti munkát

Legutóbb, a balesetek megelőzését tárgyaló megbeszélések során, a vontatási szakszolgálat biztonsági megbízottai gyűltek össze a szakszervezet központjában. Az értekezlet előadója *Tölgyes Lajos* elvtárs, a gépészeti és vontatási szakosztály vezetője volt.

A balesetek leggyakoribb előidézői

Beszéde elején utalt arra, hogy az elmúlt 12 év, de különösen az utóbbi 9 esztendő alatt a párt és a kormány állandó tanújelét adta annak, hogy törődik a dolgozó emberrel. Ez alatt az idő alatt annyi minden történt a dolgozók érdekében, amennyit a kapitalizmus egy évszázad leforgása alatt sem képes felmutatni. Azonban minden erőfeszítés ellenére emberek sérülnek meg, mert mulasztások történnek, 300—400 órát utaznak dolgozóink, sokan meg nem felelő munkakörülmények között dolgoznak. Az ellenforradalom gazdasági pusztítása erősen fékezte és ma is fékezi előrehaladásunkat s csak távolabbi időpontban tudunk fontos intézkedéseket végrehajtani. De ami elsősorban tőlünk függ, arról beszélni kell.

A balesetek 90 százaléka figyelmetlenségből, az utasítások be nem tartásából ered. A balesetek száma a vontatásnál sajnálatos módon nőtt az utóbbi időben. Szembe kell szállni azzal az úton-útfélen hangoztatott mondással, hogy *„ha betartjuk az utasítást, megnézheti magát a vasút!"* Ez hamis állítás. A szolgálati főnök legyen következetes az utasítás szerinti munka megkövetelésében, akkor ez hatással lesz helyettesére, hatással a művezetőre, a reszort- és csoportvezetőkre is. Tehát: *tartsuk és tartassuk be az utasításokat!*

A másik figyelmeztető jelenség: az oktatás elmulasztása. Az utasítást ismerni, tudni kell. Ne felejtsük el, hogy ha akad egy ember, aki egy láncnak a végén megállít parancsol, vagy már ennek a láncnak a közepén figyelmeztet a baleseti veszélyre, sok baleset elkerülhető. Olyan vezetőket keresünk, akik számon kérik munkatársaiktól az iskolán tanultakat.

A harmadik tényező, amely előbb-utóbb balesethez vezet, a rossz vezetés. Már az előbb mondtam, hogy a következetesség is a vezetés erénye, a jó vezetés törvénynek tartja az utasításokat és be is tartatja. Márpedig a betartott utasításból nem lesz baleset.

Eredmény csak együttes erővel érhető el

A gyakoriságból lehet levonni a törvényszerűséget. A gyakorisági görbe megmutatja, hogy mi a legtöbb baleset kiinduló pontja. A vezetéstől megkívánjuk, hogy rendszerezni tudjon, s arra a védekezésre fektesse a súlyt, ahol a gyakorisági görbe bajt jelez. Fel kell parcellázni a baleseteknél előforduló okokat és ezek tapasztalatát fegyverként kell használni a balesetek megismétlődése ellen.

Mindezeket a vezetés egyedül képtelen megoldani. A balesetek ellen csak a dolgozókkal együtt lehet sikeresen felvenni a harcot. A baleseteket el lehet kerülni, ha a munkafegyelem, technológiai előírások betartása és a vezetés megfelelő. A balesetvizsgálatoknak is ezt a célt kell szolgálniuk.

Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet elnöke egészítette ki az előadó szavait. Egyet kell érteni azzal — mondotta —, hogy a balesetek elhomályosítják a vasút hatalmas eredményeit. Az öntevékenységre feltétlenül szükség van, de ez nem jelentheti az utasítások felrúgását. A balesetek elleni küzdelemben fontos szerepet kell, hogy kapjon a balesetek elemzése, a megismétlődés elleni intézkedés, a balesetek megelőzése. Állandóan és szüntelenül kutatni kell, hol következhet be baleset, nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy emberek sorsáról, emberi életekről van szó.

Ezután az egyiptomi és libanoni tapasztalatairól számolt be, éles és tanulságos tükörképet adva a kapitalista állam és a szocializmust építő ország balesetvédelméről. Láttuk azokat az életviszonyokat — mondotta —, amiről mi könnyen elfelejtkezünk, s amelyek jól ismertek még előttünk az elmúlt rendszerből. Nálunk nincs csukott ajtó senki előtt. Ha problémája van, kopogtasson be, ha kell, verjen az asztalra a dolgozó ember védelmében. De nem szabad elfelejtenünk és fel kell a fiatalok előtt eleveníteni, hogy volt idő, mikor a legnagyobb életbiztonságot a mindennapi kenyér megszerzése jelentette, nem pedig a dolgozó ember védelme.

Az értekezleten több hozzászóló fejtette ki nézetét, segítve ezzel is a balesetek elleni küzdelmet.

Felemelt szülési és halálozási segélyek, tizenkét osztályos tagdíjrendszer

Szakszervezeti tagjaink jelentős része — más szakszervezetek tagjaihoz hasonlóan — az osztályos tagdíjrendszer fenntartása mellett kérte, hogy a túl széles „fizetési határok" közé néhány fokozatot iktassanak be.

A kérésnek helytadva a Szaktanács elnöksége 1958. január 1-től a tagdíjfizetési osztályokat és a tagdíjtételeket az alábbiak szerint állapította meg. Január 1-től a vasúton is e szerint történik a tagdíjfizetés, tehát a korrigálás csak egyes rétegeket érint.

Tagdíj osztály	Havi fizetés	Tagsági díj
I.	— 600	5,—
II.	601— 900	7.—
III.	901—1200	10,—
IV.	1201—1400	13,—
V.	1401—1600	15,—
VI.	1601—1900	17,—
VII.	1901—2200	20,—
VIII.	2201—2600	25,—
IX.	2601—3000	28,—
X.	3001—3600	35,—
XI.	3601—4000	38,—
XII.	4001—	50,—

Az osztálybesorolás helyesbítésével egyidőben felemeltük a szülési és halálozási segélyösszegeket is az alábbi táblázat szerint:

Szülési segély

	1—5 év	6—10 év	11—20 év	20 év felett
I—II.	150	170	190	220
III.	160	180	200	230
IV.	170	190	210	250
V.	180	200	220	270
VI.	200	220	240	290
VII.	220	240	260	320
VIII.	240	260	280	350
IX.	260	280	300	380
X.	280	300	320	410
XI.	300	320	340	440
XII.	320	340	360	470

Halálozási segély

	1—5 év	6—10 év	11—20 év	20—30 év	30 év felett
I—II.	250	300	350	450	550
III.	260	310	360	460	560
IV.	270	320	370	470	570
V.	280	330	380	480	580
VI.	290	340	390	490	590
VII.	300	350	400	500	600
VIII.	310	360	410	510	610
IX.	320	370	420	520	620
X.	330	380	430	530	630
XI.	340	390	440	540	640
XII.	350	400	450	550	650

A segélyek kifizetésének feltételeit is módosította a Szaktanács elnöksége:

1. Szülési és halálozási segélyt csak az a szakszervezeti tag kaphat, akinek legalább egyéves szakszervezeti tagsága van, tagsági díját a besorolásnak megfelelően rendszeresen fizette és nincsen semminemű tagdíjelmaradása. Eddig 3 havi hátralék esetén is kifizethető volt a segély.

2. A családtag elhalálozása esetén folyósított temetési segély 15 éves folyamatos tagsággal rendelkező szakszervezeti tagnál az eddigi 50 százalék helyett 75 százalékra, a 25 éves folyamatos tagsággal rendelkező tagnál pedig az eddigi 50 százalék helyett 100 százalékra módosul.

3. Ha a tag halálát üzemi baleset okozta, akkor temetési segélyként a táblázatban feltüntetett teljes összeg kétszeresét kell folyósítani.

Köszönöm a segítséget

Tavasszal mindkét gyermekem kanyaróban, majd kétszer egymásután tüdőgyulladásban megbetegedett. Leromlott egészségük helyreállításához a kezelőorvos magaslati levegőt ajánlott. Minden bürokráciát félretéve a szabadsághegyi MÁV-üdülőbe kerültek.

A beutalás két hétre szólt, de amikor látták, hogy ez az idő kevés, még hat hétig ott tartották őket. Többször felkerestem az intézet vezetőnőjét, aki mosolyogva mondotta: *„Legyen egészen nyugodt, innen csak egészséges gyermekeket engedünk haza."* Igaza volt.

Könny homályosítja el a szememet, amikor ezeket a sorokat írom, de nem szégyellem, mert ez a gyermekét féltő édesapa könnyei. Két hónapja, hogy itthon vannak a gyerekek, de még most is szeretettel emlegetik a gondnok nénit, Teri nénit, Mamikát.

Most, hogy otthonunkban is meglátogatták kicsinyeimet, győződtem meg igazán arról, hogy az üdülőben nemcsak ápolónőkre találtak, hanem édesanyákra is az üdülés alatt.

Fuzák István,
Budapest, Nyugati-állomás

Életmentő vasutas

Bognár Károly fővizsgáló kalauz, lapunk levelezője, december 3-án az 1111. számú vonatot ellenőrizte Kővágóörs—Révfülöp állomáson.

Munkája közben megdöbbenten látta, hogy mozdulatlan női test fekszik a vonat alatt. Intett két férfinak, hogy segítsenek kiemelni.

— *Hiszen ez Boros néni!* — ismerte fel az egyik férfi az ájult asszonyt.

Életrekeltették az idős asszonyt, s hazavitték. Másnap, amikor hogyléte felől érdeklődtek, elmondotta, hogy a vonatról megállás előtt akart leszállni. De ez nem sikerült és a vonat közé esett.

Bognár Károly tettével méltán vívta ki dolgozótársai elismerését.

Dancs József
Tapolca

Üdvözlet a szakszervezeti tagoknak és aktíváknak!

Kedves Elvtársak!

A szakszervezet Központi Vezetősége és Elnöksége eredményekben gazdag, békés munkával teli, boldog újévet kíván minden szakszervezeti tagnak és aktívának.

Kívánjuk, hogy az 1958-as évben a párt vezetésével, közös erővel úgy munkálkodjunk, hogy eredményeink segítsék a népgazdaság, szocialista vasútunk építésének előrehaladását, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javulását.

Ahhoz, hogy a jövő esztendőt még eredményesebben, még nagyobb siker jegyében zárhassuk, a vasutas dolgozók egyetakarása, szakszervezeti aktívák és tagok eddiginél is jobb, hatásosabb munkássága szükséges. Minden munkánkban a dolgozók segítése, problémáik szemelőtt tartása kell, hogy vezéreljen bennünket, ha továbbra is méltók akarunk lenni a dolgozók bizalmára.

Biztosra vesszük, hogy elhatározásunkban számíthatunk szakszervezeti aktíváink és tagjaink támogatására, hiszen céljaink közösek, és a közös munka az elkövetkezendő esztendőben is meghozza gyümölcsét.

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

Taskendből hosszú útra indult gyapotrosttal rakottan egy szerelvény, 660 tonna túlsúllyal. Az irányvonat négy fővonalon keresztül, a több ezer kilométeres távolságra eső rendeltetési állomásra két nappal korábban érkezett a szokásosnál.

☆

Éberen őrködnek a forgalom biztonsága felett a Sarkkör vasutasai. 30 fokos hidegben dolgoznak, rendszeresen járatnak motorosmozdonyokat a szélviharban, hóesésben, csontigható fagyban. S mindezt menetrend szerinti pontossággal. A szkovorodi vasutasok járnak elől ebben a hősi munkában.

☆

A napokban ünnepélyes keretek között adták át *Kijevben* a közlekedésügyi minisztérium és a vasutas szakszervezet vándorzászlaját a Délnyugati Vasútigazgatóságnak, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójának tiszteletére folyt munkaverseny győztesének.

☆

A szovjet közlekedésügyi minisztérium az állomások átbocsátóképességének növelése, valamint a villamos- és motoros vontatás jobb kihasználása végett 850, illetve 1050 méterben állapította meg a fogadó- és indító állomások szabványhosszát a fővonalakon.

A közelmúltban *Frankfurt am Mainban* nemzetközi vasúti értekezletet tartottak. A konferencián foglalkoztak a munkaidő megrövidítésének és a nyugdíjas vasutasok utazási kedvezményének kérdésével. A konferencia egyébként állást foglalt a diesel- és villamosmozdonyokon alkalmazandó személyzet létszámának kérdésében is. Kimondotta, hogy két főnyi személyzetet kell alkalmazni.

☆

1958. március 15 és április 15 között az Osztrák Szakszervezetek Szövetsége szépművészeti kiállítást rendez az osztrák dolgozók művészi alkotásaiból. 1958-ban megrendezik a bécsi Künstlerhausban a III. nemzetközi vasutas művészeti kiállítást is, amelyet osztrák vasutas képzőművészeti kiállítás előz meg.

☆

A szovjet vasutasok lapja, a *Gudok* beszámol néhány amerikai vasúti technikai újításról. Az amerikai vasutakon például új villamos váltómelegítőt vettek használatba. A készülék melegítőelemekből áll és bármilyen gyártmányú mechanizmushoz felhasználható.

☆

Harry Knight, az egyik brit vasutas szakszervezet, az AS-SET főtitkára olyan javaslatot terjesztett a kormány elé, hogy a dolgozók heti két és fél shilling levonása ellenében szabadon használhassák a vasutakat és autóbuszokat. A terv szerint az egész lakosságot ellátnák igazolványokkal, amellyel bárhová utazhatnak. Ily módon évenként 300 millió font jövedelemre tenne szert a vasút, nem is szólva a jegypénztárak és jegyvizsgálói állások megszűnésével összefüggő hatalmas megtakarításról.

☆

Hét szovjet vasúti szakértő tartózkodik jelenleg Angliában. Három hétig tanulmányozzák a brit vasúti berendezéseket.

☆

A lengyel vasutas szakszervezetnek 391 ezer tagja van. A lengyel Szaktanácshoz tartozó szakszervezetek tagsága eléri az ötmilliót. A szervezett dolgozó nők ennek a számnak 31 százalékát teszik.

Letéti könyvtárak a művelődés szolgálatában

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szakszervezeti könyvtárában nagy a sürgés-forgás. Egyre-másra jönnek a dolgozók, férfiak, nők, hogy könyvet kölcsönözzenek. Most az ünnepek előtt különösen nagy a forgalom. Nagyon keresettek az ifjúsági könyvek. Persze, december 23-tól egy teljes hónapig otthon maradnak a gyerekek s a tanulás, az ismételgetés mellett bizony jólesik olvasni is.

Olvasni... Művelődni... Szórakozni... A könyv mindezt egyszerre nyújtja.

Ezt bizonygatja *Károlyi Tiborné* is, aki egyszerre öt könyvet vételez. Nézzük csak, mi érdekli? Murányi: Barikádok fia, Frantisek Pilár: Bonifác bácsi pipája, Ligyin: A nagy folyó... *Dudás Dezsőné* a 13 éves kisfiának keresi Winettout és az Irókézek fiát. Nincsenek meg, de helyettük örömmel viszi *Vigh Jánosné* könyvtáros ajánlotta ifjúsági könyveket.

Már a negyedik új kölcsönző iratkozik be, mióta itt vagyunk, *Károlyiné* is visszajön és magával hozza *Csapos Józsefnét*, aki mikor látja a könyvek glédáját, a sok színes, gyönyörű művet, amikor körülnéz az olvasószobában, kimondja a szót: *beiratkozom.*

Vigh Jánosné, amikor egy-egy hullám végetér, szívesen beszél a könyvek közötti életről. Két éve vette át a közel 5000 kötetes könyvtár vezetését. Jelenleg 460 olvasót tart nyilván, de ez a szám naponta 4—5 fővel szaporodik.

az őszi-téli időszak különösen kedvező az olvasási kedv felkeltésére.

A főnökség dolgozóinak jórésze vidékről jár be. Sokan a fárasztó utazást ellensúlyozzák a vonaton az olvasással. Vighné látja el a szajoli vonalon Tápiógyörgyéig 16 szolgálati hely letéti könyvtárának irányító- és szervezőmunkáját is. A Keleti gócon hat könyvtár tartozik hozzá. Nézzük a könyvtár forgalmát: októberben 930, novemberben 1015, decemberben 20-ig 1300 könyvet kölcsönöztek a dolgozók. Örvendetes dolog.

A letéti könyvtárak természetesen jóval kisebbek. Például Mende állomáson csupán 36 kötetes könyvtár működik. De a letéti könyvtárak forgalma egyre emelkedik s már ebben az évben elérte az 5000 darabot. Sok gondot fordítanak a könyvvédelemre. Bekötik a könyvet, sőt külső borítóval is ellátják. Elérték, hogy a dolgozók vigyáznak a kölcsönvett könyvekre.

A könyvtárban rend uralkodik. Katalógus-kartonon tartják nyilván a könyveket. Uj kötetek várnak besorolásra: De Coster Thyl Ulenspiegele, Szántó György Stradiváriusa és még sok-sok kiváló mű. Könyvek, amelyek bizonyítják, hogy

a szakszervezeti üzemi könyvtárak a szakszervezet nevelőmunkájának részei.

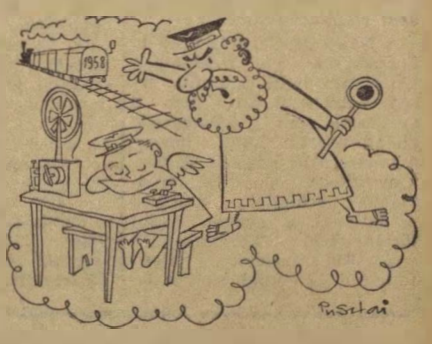
A letéti könyvtárak láncszemek ebben a nagyszerű sorban. Érdemes, kell velük törődni, fejleszteni.

A kocsiszolgálati főnökség szakszervezeti szervéhez tartozó könyvtárak 1340 kölcsönzője gyönyörködik szórakozik, tanul, nevelődik. Képzelet- és érzelemvilágukat formálják a könyvek. Érdemes olvasni. Érdemes a könyvtárakkal törődni.

ÚJÉV HAJNALÁN

Ismerős vagy egykomám. Nem szolgáltunk mi együtt Kecskeméten?

MENNYEI INDÍTÁS



Na tessék, elfelejtette leadni az elemzést. A Földön meginf nem tudják meg, mit visz az 1958-as év.

KI A FELELŐS...?

Szinte közhellyé vált emlegetni, hogy a közlekedésben — de különösen a vasúti közlekedésben lemaradtunk a külföldtől. Elavultak, fáradtak a gőzmozdonyok. Mi, a villamosvontatás úttörői a Szovjetunió, Franciaország és több más állam mögött kullogunk. Még kedvezőtlenebb a helyzet a diesel-vontatást illetően. De most nem is ezt akarjuk hánytorgatni. Olyan dolgokról akarunk írni, melyek feltárása előreviszi a közös célt, a népgazdaság, a vasút jó ügyét.

Ez történt

A felszabadulás utáni években ismeretlen erők — minden bizonnyal jó szándékkal — arra kényszerítették a MÁV-ot, hogy 14 db Bo-Co — más szóval V. 55. rendszerű villanymozdonyt vásároljon meg a Klement Gottwald budapesti mozdonygyártól. Maga a vásár jó tipp volt, hiszen szükség volt és szükség van a villamosmozdonyra. De nagyon rossz volt és rossz is az, ami a megegyezést követte.

A MÁV illetékes szakkörei — annak tudatában, hogy a V. 55. típusú gépek különleges konstrukcióját és újszerűségét még nem ismerik, de azért is, mert jól tudták, hogy adott esetben speciális alkatrészek nem állnak rendelkezésre — idegenkedtek az üzlettől. Hogy az aggályoskodókat megnyugtassák, a K. G. gyár olyan ígéretet tett, hogy 1956. május hó 1-től elvégzi a gépeken az esetleges javításokat és karbantartásokat.

Valamikor 1954-ben megkezdődött a mozdonyok átadása. Az első kettő — úgy mondják kísérleti darab — ilyen és olyan „betegséggel" az átadás óta a mozdonyszínben fekszik. A harmadikat, negyediket és a többit, egészen a tizenegyedikig folyamatosan adták át a MÁV-nak. A MÁV folyamatosan fizetett.

De nem volt oktalan egyesek aggályoskodása, megtörtént az, amitől féltek. A villanygépek csaknem állandóan betegeskedtek. A szállító cég 1956-ig rendkívül óvatosan adagolta a „medicinát". 1956. május hó 1-től — mert becsület is van a világon —, már javítana, de ebbe számtalan „objektív nehézség" akadályozza. Ugyanis a K. G. a futómű, az alvázszerkezet és a karosszéria gyártását albérletbe a MÁVAG-nak adta. Ebből aztán az a cifraság származott, hogy a MÁVAG nem vette tudomásul a MÁV sirámait, mert nem a MÁV-val volt és van szerződéses viszonyban.

Következmény:

A gépek javítási százaléka, az átadástól kezdődően és átlagosan 50—60 százalék. Ez azt jelenti, hogy évek óta több mint a fele javításban áll a sok milliót érő villamosmozdonyoknak. Jóllehet a villanygép erejét (3200 lóerő) és mozgékonyságát tekintve kb. három gőzmozdonyt helyettesít, illetve egy leállt villanygép helyett az amúgyis is hiányos állagból három gőzgépet kell munkába állítani.

A MÁV, mint korrekt üzletfél, gépenként és havonta 12 800 forint karbantartási költség fizetésére kötelezte magát. Ez tizenegy gép esetében havonta 140 800 forint. Igen ám, de az is benne van a szerződésben, hogy a gépeknek havonként és egyenként 23 napot kell üzemelni. Ha ezt nem teszik — és nem teszik, mert javításban állnak —, akkor gépenként és naponként ebből az összegből 1300 forintot levonhat a MÁV. Tekintve, hogy a gépek a legtöbbször állanak, s 1957. december hó 2-től kb. 90 százalék a javítási állag, azaz 9 gép áll a mozdonyszínben, nem dolgozik és vár néhány ezer forint értékű alkatrészre, ezért a K. G. tartozik 269 100 forint pönálét fizetni a MÁV-nak. (Gyógyír a sok milliós kiadásra.)

Keres a K. G., keres a MÁVAG, fizet a MÁV, keres a MÁV. De egy mindenképpen ráfizet a rosszul forgatott üzletre: a népgazdaság. Helyes, hogy építünk és építtetünk villamosmozdonyokat. Az sem baj, hogy így vagy úgy kicifrázták a szerződést, de az a baj, hogy a gépeket úgy készítették, hogy állandó javítást igényelnek.

Feltételezzük, hogy az építő és fenntartó vállalatoknál megvan a jó szándék, de a tény az, hogy a nagyon szükséges és a sok millió forintos villanygépek állnak, nem dolgoznak. Ki a felelős?

Szegedi Nándor,
a budapesti igazgatóság
h. vezetője

Takarékoskodjunk a vízzel

A Duna alacsony vízállása és a hideg időjárás miatt fellépett vízhiányra való tekintettel a vízfelhasználás átmeneti korlátozását határozta el a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága.

A dolgozók megértik az átmeneti korlátozás életbeléptetésének szükségességét, ez egymagában azonban nem elég. Az igazi megértés abban van, hogy a budapesti vasutas dolgozók, a járműjavítók dolgozói mindent megtesznek a felesleges vízfogyasztás elkerülésére. A fürdést és zuhanyozást átmenetileg meg kell szüntetni és csak olyan üzemrészekben szabad ez alól kivételt tenni, ahol egészségre ártalmas munkahely van, vagy a dolgozók nagyobb mértékű szennyeződésnek vannak kitéve.

Az üzemi bizottságok, egyetértésben a tanácsi szervekkel, mindent tegyenek meg a vízpazarlás ellen, a vízzel való takarékosságért.

Október 1-i számunkban megírtuk Berta István elvtárs nyilatkozata alapján, hogy az OH-anyagok közül a csövet és sínt a MÉH kiiktatásával a vasutasok közvetlenül a vasúton vásárolhatják meg. A szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási osztálya értesítette szerkesztőségünket, hogy jelenleg nincs mód az említett OH-anyagok kiutalására. A tárgyalások az illetékes szervek között folyamatban vannak.

Beváltjuk a munkánkhoz fűzött reményeket

A jó és gazdaságos szervezésnek, a dolgozók áldozatkészségének köszönhető, hogy vasutunk minimális műszaki fejlesztés mellett háromszor akkora forgalmat bonyolít le, mint a felszabadulás előtt. Kormányunk számos intézkedést tett a vasút műszaki fejlesztésére, azonban ezek nem oldanak meg minden problémát máról holnapra.

A vasút fejlődését segítik a nagyobb állomásokon foglalkoztatott üzemmérnökök is. E a munkakört azok tölthetik be, akik mérnöki diplomával, kellő gyakorlattal és az előírt szakvizsgákkal rendelkeznek.

A Szovjetunióban már régóta ismert ez a munkaterület. Itt az üzemmérnök, az üzemfőnökség vezetője vagy helyettes vezetője. Az üzemfőnökség alá van rendelve az állomás területén működő összes többi szolgálati ág. Nálunk *majd a gyakorlat szabja meg a fejlődés irányát.*

Az üzemmérnök feladatához tartozik az állomás technológiai folyamatának kidolgozása. Iparvágányok, ipartelepek grafikus kiszolgálásának tanulmányozása és kimunkálása. Rendező és rendelkező állomások vonatösszeállítási tervének meghatározása. Gépesítési lehetőségek kutatása, műszaki létesítmények tervezése, a személyszállítás megszervezése. Az újító, ésszerűsítési mozgalom irányítása és segítése. A helyi fel-, illetve leadási kocsik ki- és berakásának szervezése. Az állomás személyzetének műszaki oktatása.

Tennivalójukat röviden így lehetne meghatározni: *a dolgozók javaslatai és tapasztalatai alapján, a balesetek kizárásával úgy megszervezni az állomás munkáját, hogy minél kevesebb munkával, minél nagyobb eredményt érjenek el.*

Ma még sokan idegenkedve fogadják az üzemmérnököket. Ez az idegenkedés minden bizonnyal fel fog oldódni, ha megismerik munkájukat és ha az üzemmérnökök beváltják a hozzájuk fűzött reményeket. Az új mérnökök azt kérik a dolgozóktól, hogy javaslataikkal segítsék munkájukat. Ne a múlt rendszer munkást lenéző, gőgös mérnökeit lássák bennük, hanem olyanokat, akik munkások, parasztok fiai, akik ennek a rendszernek köszönhetik, hogy mérnökök lettek. Nem fognak bennünk csalódni.

Molnár István üzemmérnök
Szeged állomás

Emlékezés Rózsa Ernőre

Rád emlékezem feledhetetlen barátom és elvtársam. Rózsa Ernő, aki december 1-én 81 éves korában örökre elköltöztél körünkből.

Ki volt Rózsa Ernő? Nyugalmazott MÁV főigazgató, aranydiplomás mérnök. De a címnél többet beszélnek tettei. 1897-ben lépett a vasút szolgálatába. Pályáját az igazgatóság hídvizsgáló osztályán kezdte, majd a helyiérdekű vasúthálózat kiépítésénél feitett ki tevékenységet. Résztvett az alföldi, a dunántúli és a karánsebes-hátszegi helyiérdekű vasutak építésében. A zágrábi és a budapest—dunaparti pályaudvar bővítési terveivel elsősorban az ő nevéhez fűződnek.

A Horthy-rezsim félreállította, de ő egy percre sem szünt meg figyelemmel kísérni a vasút műszaki fejlődését. A felszabadulás után nagy tapasztalatait a vasút újjáépítésében és fejlesztésében kamatoztatta.

Az egész életében haladó gondolkodású műszaki értelmiségi Rózsa Ernő a magyar munkásosztálynak, a kommunista mozgalomnak olyan gyermekeket nevelt, mint a mártírhalált halt Rózsa Ferenc és Richárd, mint Rózsa Irén, a Kultúrkapcsolatok Intézetének főtitkára.

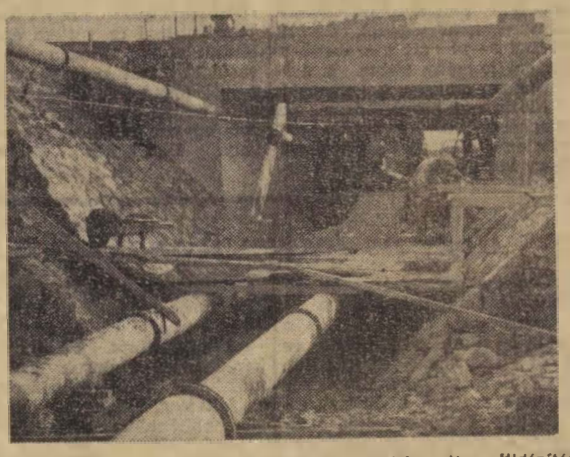
Harcol, küzd börtönben sínylődő fiaiért. Hét hosszú esztendőn keresztül jár a Gyűjtőfogházba és a Szegedi Csillagbörtönbe idősebb fiához, Fiatalabbik fiának, Rózsa Ferencnek lebukása után őt is bevitték a hírhedt „Defrébe". Megmutatták neki fiát, aki a kínzásoktól már félig eszméletlen.

Gyermekeinek elvesztése súlyosan megrendítette. Csak a felszabadulás hozott számára viszonylagos megnyugvást. Annak tudata, hogy az eszme, amelyért fiai életüket áldozták, diadalra jutott.

Rózsa elvtárs, emlékedet örökre megőrizzük szívünkben.

Gyenes Béla
ny. m. főtanácsos

A KONDA-PATAK mederburkolása



A Konda patak mederburkolását Dombóvárott a Hídépítési Főnökség 31-es számú Építésvezetősége végzi. Az építés vezetője Nógrádi János üzemmérnök. A munkát nehezíti, hogy a mederburkolás idején is biztosítani kell a patak természetes vízhozamának leeresztését, valamint a kiskondai halgazdaság halastavainak vízelvezetését. A mederben gátat emeltek. Innen a vizet nagyobb átmérőjű vascsöveken 120 méterre vezetik. Így száraz mederben dolgozhatnak. A munka folyamatosságának biztosítása érdekében a halgazdasággal már többször megegyeztek a vizeresztés miként jéről. Sajnos, a gazdaság nem minden esetben tartja be a megállapodást. A víz nemegyszer előnti a munkahelyet. A mederburkolási munkánál különösen kitűnnek Bukovics László, Lakos Ferenc, Okrátovity Fülöp brigádvezetők, valamint Varga Péter és Somogyvári László ifjúmunkások. A munka mielőbbi befejezése nagyrészt a halgazdaság jobb megértésén múlik.

Mező László

HIHETETLEN.

hogy ma, amikor emberek százai szinte lakás nélkül vannak, akad, akinek két lakás is jut.

Dunaharaszti-Külső BEV állomás főnöke családjával évek óta egy kis lakásban szorongódik, mert a főnöki lakást illetéktelenek foglalják el. A lakás jelenlegi tulajdonosát 1956 januárjában nyugdíjazták, majd Balatonlellére került üdülőgondnoknak, ahol lakást is kapott. Az állomáson lánya és veje maradt, akik soha nem voltak vasutasok. Az állomásfőnök a lakáscsoporttól kérte a szolgálati lakás kiutalását. Nemsokára meg is jött a kedvező válasz, de váratlanul — „felsőbb közbelépésre" — megsemmisítették a döntést. A lakás maradt az illetéktelenek birtokában.

Egyik napon a lakók szép csendben kihurcolkodtak a lakásból, amely már hónapok óta leeresztett redőnyökkel néz farkasszemet rendelettel, törvénnyel és jogossággal.

dr. Rohodi Lászlóné
irodakezelő

A celldömölki fűtőháznál nyugodtan várják a keményebb telet

A szobában, ahol a beszélgetés folyik a KISZ színes, mozgósító plakátjai díszlenek. A falon *Asztalos* János elvtársnak, az ellenforradalomban hősi halált halt kommunista mártírnak fényképe függ. A celldömölki KISZ fiatalok szervezete az ő nevét viseli.

A tél most még nem tél. Igazán csak a kemény fagy, a hófuvás, a kegyetlenül fújó szél teszi azzá. Ez a véleménye *Rácz Érsek* Józsefnek, a kocsi- és mozdonyműhely vezetőjének és *Kun* József mérnöknek, nyolc darab 424-es mozdonyóriás „orvosának".

— Minden eshetőségre készen állunk — mondja *Rácz Érsek* József. Valamennyi mozdonyunkat megvizsgáltuk. Kijelöltük azokat a gépeket, amelyek minden tekintetben megfelelnek, a többit időszakos vizsgára küldtük.

— Hogy mit tettünk ezen kívül? A vízállomások berendezéseit fagytalanítottuk. A fűtőház és a fiókműhely ajtajait, ablakait megjavítottuk. A mozdonyszemélyzetet kioktattuk a zord időjárás esetén követendő tennivalókra. Elméletből jól vizsgáztak dolgozóink.

Kun József mérnök folytatja: — A szénszerelőt, a fordítókoronggot előkészítettük, fel lülvizsgálásuk időben megtörtént, nehogy üzemzavar történjen. A mozdonyok homokszükségletét biztosítottuk. Az elevátor korszerűsítési munkái most folynak. Az antidurtartányok gőzfűtését — elfagyás ellen bekapcsoltuk. A szerkocsiágyakat feltöltöttük különleges tengelyolajjal, a többi ágyakat is átállítottuk téli kenésre. A mozdonyokat olvasztó fáklyákkal láttuk el, kijavítottuk a szélvédő ablakokat, felszereltük a sátorponyvákat.

Rácz Érsek József mintegy befejezésül még elmondja: — Jó munkát végez a kocsiszolgálat a fűtőház állagába tartozó személykocsik gőzfűtési tömlőinek állandó javításával, a gőzfűtési berendezések karbantartásával. Ami pedig a fűtőház szénkészletét illeti, nem mondható rossznak. Még a nyár folyamán sikerült jó szenet gyűjtenünk. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy nagy széntérrel rendelkezünk. A szénnel nem igen lesz fennakadás. Nem ér bennünket váratlanul a keményebb tél sem.

FELHÍVÁS

A KPM I. Vasúti Főosztálya megvételre keres vasúttörténeti könyveket, folyóiratokat és egyéb dokumentumokat. Az eladásra szánt munkák címjegyzéke postai úton küldendő meg a Vasúti Főosztály szakkönyvtárának, Bp., VI., Népköztársaság útja 75. Telefoni érdeklődés: 220—660, 114 mellék.

Nem így volt ez valamikor

A NYÍRBODROGI KISVASUTAK DOLGOZÓINAK GONDJAI

A nyírbodrogi kisvasút felszabadulás előtt Közép-Európa egyik legkorszerűbb keskenynyomközű vasútvonala volt. A hitleri fasiszták a második világháború alatt felrobbantották, hidait, váltóit, kereszteződéseit. Az összes vonóerőt, motorokat, sínautókat nyugatra szállították. Elmentek a vezetők is, de itt maradtak a dolgozók, akiknek nem volt mit félteniük. Nem mentünk el — vártuk a felszabadulás pillanatát. És amikor 1944 októberében a szovjet hadsereg elhozta a szabadságot, összegyűltek a dolgozók, hogy megbeszéljék a tennivalókat.

Nem ismertünk lehetetlent

A határozat megszületett: *felépíthetjük a vasutat.* Az ágyúk dörgése még közelről hallatszott, amikor hozzáfogtunk a munkához. A műhelyi dolgozók szerszámot készítettek és lépésről lépésre haladtunk Nyíregyháza—átrakóról. Az első komoly akadályt a sóstói híd roncsai jelentették. Esőben, sárban, éhesen takarítottuk el a roncsokat. Nagy távolságról 30—40 ember cipelte a fát a híd helyére. Határtalan volt az öröm, amikor elkészült az első tartópillér.

Balsán a fűtőházban volt egy kis 14-es számú mozdony, de ennek a tűzszekrényét is felrobbantották. Nyíregyházára kellett vinnünk. Igen ám, de nem volt híd *Gáván, Nagytanyánál, Béla-tanyánál.* Mindenki törölgette homlokát, de 1945 tavaszán elkészültek a hidak. A mozdonyba belekapaszkodtunk, ki húzta, ki tolta, de megérkezett Nyíregyházára. Ment a vasútépítés, csengett az üllő, készült a mozdony.

Nagy ünnep volt, amikor az első személyvonat megindult Nyíregyháza és Kótaj között. Az utasforgalomtól függően kaptuk a fizetést. Nem a pénz hajtott, nem állt senki mögöttünk, mégis minden ember hiány nélkül teljesítette feladatát. A lendületet, a hitet a párt adta. A dolgozók 80 százaléka a munkásosztály élcsapatának a tagja volt és nem akadt egy sem, aki ne lett volna szervezeti munkás. Párt- és szakszervezeti gyűléseken megbeszéltük a hibák kiküszöbölésének módját.

Mindenki a neki legmegfelelőbb helyen dolgozott. Ragaszkodtak is a maguképítette vasúthoz. Ment is a munka. Nem törtek a kocsipadlók, nem ment tönkre az áru, és időben kész volt a vonat. Nem voltak az állomások jelzőkkel biztosítva, nem volt állandó éjjel-nappali forgalmi szolgálat. A vonatvezetők saját maguk bonyolították le a forgalmat és baleset — a nagy forgalom ellenére — ismeretlen volt. Még ma is büszkék vagyunk arra, hogy az a szó, hogy dézsmálás, ismeretlen volt nálunk.

Akiknek nem tetszett a családias szellem

Teltek, múltak a napok, hónapok. Többször kaptunk dicséretet az igazgatóságtól és a minisztériumtól. Gyakori volt az ellenőrzés és megállapították, hogy nagyon családias a szellem. Az illetékesek kisütötték, hogy a vonatkíséret a vonal közelében lakik és így feltehető, hogy egyet-mást eltulajdoníthatnak és *megszüntették a határozat: meg kell szüntetni ezt a családi szellemet.* A vezénylést összevonták Nyíregyháza nagyállomás vezényletével.

A keskenynyomközű vasút szinte gazdátlanná vált. A „széles" dolgozói nem szívesen végzik itt a munkát. A kocsit összekapcsolni csak zászlónyéllel vagy fadarabbal lehet. Mindez szokatlan a nagyvasút dolgozóinak. Elvesznek a kapcsoló tagok, nem lehet az árut továbbítani. A fűtőház kocsijavító műhelye nem győzi a kocsik javítását, amelyek a gondatlan tolatásoknál rongálódnak meg. Hallatszanak olyan megjegyzések, hogy *„úgy igazi a tolatás, ha csattog."* Akik így vélekednek, azoknak nem fáj a kocsi. Nem szenvedtek meg érte. Szív kell mindenhez, szeretni kell a munkahelyet, amely családunknak a kenyeret biztosítja. Ez most nincs meg. Az, aki csak egy hónapban egyszer kerül a kisvasútra, az nem tudja, hogy kell ezekkel a kocsikkal bánni.

Szeretnénk ismét élen járni

Mi történne, ha a minisztérium értékelné a kisvasút jelenlegi és régi munkáját? Rájönnének, hogy a régi törzsszemélyzettel sokkal nagyobb eredményeket lehetne elérni. Kiderülne az is, hogy a „kisvasutasok" megismerték a balesetet, ami azelőtt ismeretlen volt náluk.

Örülünk az új fedett és nyitott teherkocsiknak, de bizony csalódást okozott, hogy a megígért 82 személyes kocsik helyett csak olyant kaptunk, amelyben 18 utas fér el.

Sok olyan vonatunk van, ahol az utas gyertyát visz magával, hogy világítani tudjon. A minisztérium azért nem látja el rendes világítással kocsijainkat, mert még van vagy tíz vagon 6 voltos sárgazelem, amit el kellene használni, de ezt sem kapjuk, így világítás nincs a vonaton. Jó lenne, ha azok az elvtársak, akik az újjáépítés során étlen-szomjan küzdöttek, visszakerülnének megszokott munkahelyükre. Megérdemelnék, hisz az ellenforradalom idején is dolgoztak — bizonyítva, hogy hűségesek a nép hatalmához, a szocializmus vezetőerejéhez; a párthoz.

Szabó Mihály
szb. termelési bizottság elnöke

1957 legeredményesebb vasutas sportolói

Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy az utóbbi évek, a főként az 1957-es esztendő legeredményesebb vasutas sportjának a vívósport bizonyult. Egészen csodálatos az a sikersorozat, amelyet a BVSC vívói augusztus óta — kezdve a Moszkvai Nemzetközi Baráti Sportjátékoktól — az egymást követő világversenyeken, illetve nemzetközi találkozókon értek.

A moszkvai VIT-en **Kamuti Jenő** tőrben, **Mendelényi Tamás** pedig kardban szerezte meg az első helyet. Ugyanakkor mindketten csapatuk tagjai voltak a győztes tőr- és kardcsapatnak. Rajtuk kívül **Pap Csaba** a tőrcsapatnak, **Balthazár Lajos dr.** és **Váry Attila** pedig az aranyérmet szerzett párbajtőr-csapatnak volt a tagja.

Augusztus végén a Párizsban megrendezett Főiskolai Vívó Világbajnokságon is nagyszerűen helytálltak a BVSC vívói. **Czvikovszky Ferenc** az egyéni tőrben vitte diadalra a magyar színeket, majd **Pap Csabával** együtt fő részese volta csapatbajnokság megszerzésének. **Agoston Judit**, fiatal reménységünk pedig mint a nők tőrcsapat tagja került fel a győzelmi dobogóra.

Még jóformán le sem csillapodtak a nagyszerű győzelmek örömhullámai, amikor az utóbbi évek legnagyobb magyar győzelmét sugározták a világ rádiói. A sport történetében az idén először sikerült elhódítani az olasz és francia törözüktől az egyéni és csapat-világbajnoki címet. Ennek a világraszóló győzelemnek **Kamuti Jenő** és **Czvikovszky Ferenc** személyében két vasutas vívó is részese volt. Az olaszok elleni kilenc győzelemből 3—3-at, összesen hatot ők ketten szereztek. Kamuti tőr egyéniben az ötödik, **Balthazár Lajos dr.** pedig párbajtőrben a második helyen végzett. Kardvívóink is folytatták közel harminc éves győzelmi sorozatukat, ezúttal is nagy fölénnyel nyerték a kardcsapatbajnokságot. A győzelmi babérnal ékesített fiúk között ott volt Mendelényi Tamás is, aki egyéniben a harmadik helyen végzett.

A világbajnokság után megrendezett nemzetközi versenyeken folytatódtak a vasutas vívók sikerei. Duisburgban egy nemzetközi ifjúsági tőrversenyen **Pap Csaba** első helyen végzett. Bukarestben pedig **Székely Tiborné** és a fiatal kardvívó **Dávid Sándor** lépett a dobogó legmagasabb fokára.

Bécs város vívóbajnokságán is kétszer kúszott a magasba nemzetiszínű lobogónk, hirdetve két vasutas vívó: **Czvikovszky** és **Balthazár dr.** győzelmét. Czvikovszky Ferenc tőrben, Balthazár Lajos dr. pedig párbajtőrben szerezte meg Bécs város 1957 évi bajnokságát.

A BVSC-vívók az év utolsó hónapjában megrendezésre került magyar bajnokságban is jó teljesítményt nyújtottak. A férfi tőrcsapat, amely csupa fiatal versenyzőből áll, bajnokságot nyert: a női tőrcsapat második, a párbajtőr-csapat a harmadik, a kardcsapat pedig a negyedik helyen végzett.

E kimagasló eredmények után joggal lehetünk büszkék a BVSC vívóira. A versenyzők — egyetlet kivételtől eltekintve — valamennyien vasutas dolgozók. Dr. Balthazár Lajos főtitkár a Vasút Főosztályon, Czvikovszky Ferenc pályafenntartási mérnök, Székely Tiborné intéző a GAF nál, Váry Attila villanyszerelő a Nyugati-pályaudvaron, Pap Csaba gyakornok a BVKH-ban, Dávid Sándor mint technikus a Nyugati-pályaudvar kocsiszolgálatánál dolgozik. Kamuti Jenő egyetemi hallgató, vasutas szülők gyermeke. Mendelényi Tamás és Agoston Judit nem tartozik jelenleg a MÁV kötelékébe. Mendelényi ugyanis utolsó éves orvostanhallgató, Agoston Judit pedig a Testnevelési Főiskola hallgatója.

Reméljük, hogy 1957 legeredményesebb vasutas sportolói — a BVSC vívói — az új esztendőben újabb sikereket szereznek majd nemcsak a vasutas, hanem az egyetemes magyar sportnak is. Ehhez kívánunk nekik sok sikert.

V. F.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Az új esztendő alkalmából a szerkesztőséghez kiküldött jókívánságokért ezúton mondunk köszönetet.

Héjjas Ferenc Sárosd. A pécsi igazgatóságtól igéretet kaptunk, hogy illetményruhájukat rövidesen megkapják. **Mészáros Sándor** Veszprém-Külső. Utlási javaslatát azért utasítottuk el, mert a szombathelyi igazgatóság IV. osztálya már javaslatának benyújtása előtt, 1953 májusában megállapította, hogy a féklakatosok fordalkoztatása Lökut (Oroszfalu) megállíthelyen gazdaságtalan. Ezt jelentették is, de a miniszter elvtárs nem járult hozzá az állás megszüntetéséhez. Abban igaza van, hogy a javaslatára kapott válaszok nem voltak kielégítőek. **Szelényi Ferenc Székesfehérvár.** Unokája a betegbiztosítást megkaphatja. Kérelmével fordulion közvetlenül a székesfehérvári járműjavító vállalathoz. **Tótka Károly, Szeged.** Az alapszervezetek megnevezése a SZOT Titkárságának határozata alapján mind az üzemi, mind a hivatali szerveknél: szakszervezeti bizottság.

Szabó Mihály Nyíregyháza, Molnár István Szeged, Németh Kálmán Zalaegerszeg, **Keiser Imre** Szerencs, **Deli Lajos** Szár, **dr. Horváth Károly** GV. Igazgatóság, **Kismihók Róbert** Celldömölk, **Fuzák István** Nyugati pu., **Danes József** Tapolca, **dr. Rohodi Lászlóné** Dunaharaszti-Külső, **Bakó János** Miskolc, **Pálfi Zoltán** Győrszabadhegy. Levelüket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szűcs Ferenc Hatvan, **Bányász József** Vasanyagjavító, **Bognár Károly** Tapolca, **Mészáros István** Putnok, **Kelemen József** Kispest, **Helm László** Galambos. Kérelmüket továbbítottuk.

Utalvány van — sapka nincs

Ötödik telet érem meg a vasútnál, de szőrmesapkát még nem kaptam. Utalványom van, de azt nem tehetem a fejemre. Posztó huszársapkát először és utoljára 1953-ban kaptam. Nem szoktam panaszkodni, elsmerem a nehézségeket, de 12 órából 8—10 órát a szabadban tölteni kemény télben nyárisapkában nagyon kellemetlen.

Most sem követelődzöm, de megkérem a szerkesztőséget, kérdezze meg az illetékeseket, hogy kapok-e a nagy hideg beállta előtt szőrmesapkát vagy sem? Ha nem adnak, kénytelen leszek a következő fizetésemből venni, de nem akarok úgy járni mint a nyáron. Már olyan rossz volt ugyanis a nyári huszársapkám, hogy restellem hordani és vettem egyet. Kéthét múlva megkaptam a vasúttól. Most nem szeretnék 2—300 forintot feleslegesen kiadni, de azt sem akarom, hogy megfagyjon a fülem, mint tavaly.

Deli Lajos váltókezelő,
Szár állomás

Hogy ne legyen fennakadás

Győrszabadhegy állomás idősebb és fiatal dolgozói őszinte lelkesedéssel csatlakoztak az őszi forgalmi versenyhez és most büszkén jelenthetjük, hogy jó munkánkkal hozzájárultunk a vasút egészének sikerekhez. Felsőbbségünk értékelve az állomás jó munkáját, Vörös Béla állomásfőnök elvtársat „Kiváló dolgozó" oklevéllel tüntette ki

Voltak nehézségek is. A kocsikihasználási terv teljesítését nehezítette, hogy az ácsi cukorgyár és más vállalatok rossz rakodástervet készítettek. A téli forgalomra — közösen a pályafenntartási dolgozókkal — felkészültünk. Fél, azonban, hogy a vízdaruk gyenge működése túltartózkodásokat, zsúfoltságot, esetleg eldugulást okozhat. Ezeknek az elhárításához kérjük az illetékesek segítségét...

Pálfi Zoltán

Ne csak szemrevételezzenek

Zalaegerszeg állomáson a kocsirendezők helyisége egy kimustrált kocsiszekrény, amelyben úgy esik az eső, mint a szabadban, nem beszélve az „albérlőkről" (patkányok), melyek megdézsmálják a dolgozók ételét. Már kértük a kocsiszekrény kicserélését, de hiába. Jöttek ugyan az igazgatóságtól „szemrevételezni", de megállapították, hogy nem lehet kicserélni. Természetesen a dolgozók ezzel nem értenek egyet, és kötelességeik teljesítése mellett jogaikat is követelik.

Németh Kálmán,
Zalaegerszeg állomás

Mozdonyvezető helyett — elektromos berendezés

Mint az egyik szovjet szaklap beszámol róla, a Kujbisev—Bezimjanka szakaszon kipróbálták az első távirányított mozdonnyal haladó vasúti szerelvényt. A vonatot mozdonyvezető helyett elektromos berendezés irányítja, amellyel indulás előtt „közlik" a szükséges adatokat, amelyek a sebességre, az út hosszára és a megállóhelyekre vonatkoznak. Utazás közben a készülék maga számol az ut adottságaival, s az emelkedőkhöz, illetve lejtőkhöz képest automatikusan szabályozza a sebességet. A készülék a szemaforjelzésekre is reagál, és a szükség szerint gyorsítja, vagy lassítja a szerelvény menetét. A lap jelentése szerint a kísérlet teljes sikerű volt, egyelőre azonban mégis szükséges mozdonyvezetőt, azaz az elektromos automatakészüléket ellenőrző személyt is a vonatra ültetni.

HIREK

Figyelem: ellenőrző közegek a láthatáron!

Mi mindenre is jó a vasúton kiválóan megszervezett értekezési lehetőség. Dicséretünkre legyen mondva, nekünk, vasutiaknak, hogy jórészt szolgálati érdekből használjuk ezeket. De a szolgálati érdekű értekezés sorában az utóbbi időben — persze korábban is volt ilyen — egy új forma is meghonosodott. Valahogy így lehetne definiálni: „Vészjelzés! Ellenőrző közegek a láthatáron!" Adja mindenki mindenkinek, ha a legcsekélyebb sejtelme van fentiek feltűnéséről.

Jó és örvendetes az, ha az ellenőrzéssel megbízottak rendet, fegyelmet, utasításszerinti munkát találnak. De legyen ez úgy akkor is, ha nincsenek ott az ellenőrző közegek. Mert ki látott már fütetlen vonaton ellenőrt, vagy vonatot úgy elindítani, hogy ne hangozna el a felszólítás a beszállásra, ha valamelyik kocsi ablakán „egy közeg" néz ki.

Hagyjuk el a vészjelzést! Munkálkodjunk úgy, mintha mindenkor ott lennének a munka ellenőrei, de inkább úgy, hogy bármikor szívesen lássuk az érkezésüket nem jelzett vezetőket, hiszen a mi portánkon állandóan rend van.

A vezetők érkezésekor tanúsított lázas sürgés-forgás, a példás rend megtévesztő. Magunknak, vasútunknak, az egész népgazdaságunknak árt, ha csak kampányszerű az utasítás szerinti munka. A vészjelzés leadására fordított időt töltsük el munkával, vagy éppen munkahelyünk rendbehozásával. Próbáljuk meg elhagyni az ilyenfajta vészjelzést.

— **December 10-én befejezte évi** tervét a budapesti igazgatóság. 18-ig 1 700 000 tonnával teljesítették túl szállítási tervüket.

— **Hatvan tonna ócskavasat** gyűjtöttek a celldömölki fűtőház KISZ-fiataljai. A gyűjtésben élenjárt Budai Pál, Szabó Gyula, Szalai József, Bognár István, Deutschbauer Kálmán és Sóvári Lajos.

— **45 méter nyomtávú vasútvonalat** terveznek Kina és Kasmir között szovjet szakemberek. A vontatást 5000 tonnás, 100 000 lóerős atomhajtású mozdony fogja biztosítani. A szerelvények 1000 tonnás kocsikkal fognak közlekedni.

— **A hatvani MÁV Honvédelmi Sportszövetség kilenctagú küldöttsége** Szűcs Ferenc elnök vezetésével egy hétig tartózkodott Pozsonyban az ottani társszövetség vendégeként.

— **December 19-én befejezte** éves tervét a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.

— **A székesfehérvári MÁV Előre ökölvívó-csapata** második helyen áll az észak-dunántúli területi bajnokságban.

— **A nagykanizsai művelődési otthonban bemutatták Molnár Ferenc** Doktor úr című háromfelvonásos, zenés bohózatát.

— **20 nappal a határidő előtt** befejezte tervét a Szombathelyi Járműjavító. A harmadik negyedévben a vállalat nyeresége elérte az 1 476 000 forintot. Októberben és novemberben is többszázezer forintos nyereséggel dolgoztak.

— **Gépkocsivezetői tanfolyamot szerveztek** 30 résztvevővel a Szolnoki Járműjavító KISZ-fiataljai.

— **1500 tonna szenet takarítottak** meg a székesfehérvári fűtőházban szeptember 1-től november 30-ig.

— **Tízéves az Utasellátó Vállalat.** Ebből az alkalomból nagyszabású szakácsművészeti és cukrászati versenyt rendeztek a Hangulat étteremben. A nagydíjat Gróf Nándor marhahátszín készítményével illetve Mandl Károly virágdíszes csokoládétortájával vitte el.

— **A TU 104 megtekintésére kirándulást szerveztek** Budapestre a Celldömölki Fűtőház fiataljai 30 fő részvételével. A szerencsés fiatalok rövid körsétát is tettek a gépben.

— **Ujabb tízkilométeres szakaszszal** növekedett a forgalomnak nemrég átadott Jánkmajtis—Csaholc közötti gazdasági vasút. Most már Vámosoroszit és a Csaholci Állami Gazdaságot és érinti a kisvasút.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** szoba-konyhás kamrás, gáztűzhelyes lakásomat (félkomfortos), szoba-konyhás kamrás lakásra Nagy-Budapest területén. Cím: Bp., VIII., Festetich u. 2. VIII. ép. fszt. 10/a. Második számú házfelügyelőség.

— **Betegség miatt elcserélném,** vagy eladnám Csepel belterületi levő (közlekedéshez. piachoz közel) 1938-ban sejttéglából épült, a év elején tatarozott 1x3 szobás utcai, 1x2 szobás utcai házamat Balaton környéki 2 szoba, konyhás családi házzal. A 3 szobás lakrészt azonnal beköltözhetővé tesszük. Csajári Ferenc főellenőr, Csepel, Táncsics Mihály út 19.

Az USIC vándordíja Magyarországon

Korábban már hírt adtunk arról, hogy a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) vándordíjait 1957-ben a legjobb összesített eredmények alapján a magyar vasutas sportolók nyerték. A vándordíjat, egy bronz szobrot, decemberközepén Párizsban adták át. Soproni Józsefnek, a Vasutas Szakszervezet titkárának és Mrovcsák Józsefnek a sportosztály vezetőjének.

Jól szerepeltek a szerencsi sportolók

A szerencsi MÁV Bocskai Torna Club évvégi beszámoló sportgyűlést tartott, ahol az egyesület valamennyi sportolója megjelent. Képviseltette magát a gyűlésen a Megyei Tanács Sportfelügyelősége, a területi és a helyi szakszervezeti bizottság, a községi és járási tanács, a szerencsi üzemek, vállalatok, iskolák.

Vincze Gyula elnök beszámolójában elmondotta, hogy e nehézségekkel küzdő öt szakosztály eredményesen működött. A labdarúgók első csapata a megyei II. osztályban veretlenül végzett, az ifjúpótlás a második lett az őszi fordulóban.

A női és férfi röplabda csapat az NB III-ban a negyedik lett. Jól szerepeltek az asztaliteniszezők is. Jó munkát végzett a természetjáró szakosztály, melynek vezetője, dr. Szabó főorvos hozzászólásában elmondotta, hogy jövőre ifjúsági csoportot szervezenek. A tanácskozáson is kiderült, hogy a jó eredményeket elsősorban annak köszönhetik, hogy a sport mellett nem feledkeztek meg a sportolók neveléséről sem.

Keiser Imre
Szerencs

Itália földjén

RÓMA

Őszintén szólva kis kárörömet éreztünk, amikor 20 perces késéssel megérkeztünk Rómába. Az állomást elhagyva kiléptünk a Piazza dei Cinquecento térre. Először nem a XX. század Rómáját, hanem a Római Birodalom 2 000 év előtti fővárosát kerestük. Utunk elsőnek a Forum Románumhoz, a római Fórum romjaihoz vezetett.

A Fórum képét nehéz lefrni és szinte lehetetlen az itt lejátszódott esemenyekről számotadni. Ismeretes, hogy Róma hét dombra épült. A Fórum a Kapitólium és a Palatinus halmok között feküdt. A Palatinuson volt a császárok lakhelye. A Fórum piactér volt az ókorban. Itt voltak a népgyűlések és itt szolgáltattak igazságot. Később átalakult disztérré, ahol a győztes hadjáratok után diadalmeneteket rendeztek. Erről tanúskodnak a majdnem épségben maradt Konstantinus, Titus, Septinius, Severus császárok diadalkapui.

Sajnos a Fórum nagyrésze még annyira sem maradt épségben, mint az egyéb római antik építmények. A barbár támadások idején lerombolták, követt. márványait, oszlopait széthordták templomok, paloták építésére. Csak a XIX. században kezdték meg az ásatásokat, hogy az örökbecsű hagyatékokat megmentsék a teljes pusztulástól. Csak a romok között járva és hosszas tájékozódás után bontakozik ki a grandiózus ókori épületek szépsége, nagyszerűsége. A két méter átmérőjű márványoszlopok, szobortöredékek, kupolarészletek, az épségben maradt épületek láttán csodálattal gondol az ember Róma építőire.

A Fórum romjai között találhatók a Vesta szüzek templomának romjai, amelyet még a görög időkben alapítottak. A rómaiak idejében a templomban égő „örök tűzet" hat patrícius családból származó szűz leány, Vesta papnő ápolta. A tűznek nem volt szabad kialudnia. A papnőkön kívül senki nem léphetett a templomba. A templom fődísze Minerva, a tudás, a hatalom istennőjének szobra volt, amelyet még Eneas hozott magával Görögországból.

Nem messze egy kőből épült szónoki emelvény romjai látszanak. Julius Cesar közvetlen meggyilkolása előtt előtt emelltette 44-ben. Itt mondtálc a vád- és védőbeszédüket a népszónokok. Mellette a Cornitium romjai, ahol a nép küldöttei nyilvános tanácskozásaikat tartották. Itt mondta el hires beszédeit Ciceró is. Ciceról Catilina római szenátor — aki ellen többször nyilvános vádbeszédet tartott — megölette, nyelvét kivágatta. Catilina felesége Ciceró nyelvét tűpárnának használta. A „Lapis Niger" Romulus (Róma alapítójnak egyike) fekete márvány sírköve őrzi a legrégibb római feliratot.

A Forum mellett a Palatinus domb tövében áll a Muta Sudaus a Néró idejéből való kút. Ennel mosakodtak a gladiátorok.

A Capitóliumra Michelangelo tervezte lépcsőn lehet felmenni. Legmagasabb pontján áll a régi római Citadellára épült Maria D'Aracolli templom. Nem messze Marcus Aurelius császár aranyozott lovas-

Római vasútállomás

szobra. A néphit szerint, ha az aranyozás lekopik, az a világ végét jelenti. Az aranyozás bizony már nagyon megviselt.

A Capitólium múzeumában az Ókor legszebb szobrai láthatók. Itt van Homeros, Sokrates, Amor és Psiche a haldokló Gallus, Venus sib. szobrokon kívül az etruszk időkből származó bronz anyafarkas, amelyhez a rómaiak később Romulus és Remus szobrát hozzállesztették. A renaissance kor híres festőinek képeiből megtalálható Rubens Romulus és Remusa, Cuserino Kleopátra és Augustusa, Tintoretto és más mesterek impozáns művei.

A Capitóliumon egy farkast tartanak ketrecben, emlékeztetőül a régi romai mondára, amely szerint Roma alapítóit egy anyafarkas nevelte. Az ellenkező oldalon a Tarpei sziklák arról nevezetesek hogy innen dobták le az Ókorban a római anyák a testi fogyatékossággal született csecsemőiket a mélybe.

A Fórum mellett egy kisebb téren áll Trajánus császár foruma. Ugyszolván teljes épségben áll a császár híres dór oszlopa, amelyet 113-ban emeltetett a dákok feletti győzelem emlékére. A Capitólium oldalára építették II. Viktor Emanuel monumentális emlékművét. Kísérőnk szerint az olasz függetlenséget jelképezi ez a hatalmas emlékmű. A félkör alakú gigantikus oszlopcsarnok előtt Viktor Emanuel lovasszobra. Az emlékmű tövében az ismeretlen katona sírja. Az emlékmű előtti téren, a Piazza Venezián tartotta Mussolini emlékezetes fasiszta beszédeit.

A Forumból oszlopokkal szegélyezett út vezet a Colosseumig: Az elltpszis alakú, 527 méter kerületű, 48,5 méter magas építményt Vespasianus császár kezdte építeni időszámítás után 72-ben Jeruzsálem bevételének emlékére. Halála után Titus fejezte be az öt évig tartó építkezést. Ez idő alatt az épület méreteit és a kezdetleges technikát tekintve, hihetetlenül rövid. Az építésnél betont is használtak. Nehéz elképzelni, hogyan kerültek a többtonnás kőtömbök több mint 48 méter magasba.

Az első emelet közepén volt a császár páholya, innen fogadta a gladiátorok üdvözletét „Ave Cesar moritus te salutant" (császar, a halálba indulók üdvözölnek). Minden emeleten és a födszinten oszlopesarnokok. Az ülőhelyeket nagyon gyorsan meg lehetett közelíteni, vagy elhagyni. Jelenleg a falaknak csak egy része áll. Töméntelen építőanyagot hordtak el innen más építkezésekhez. Eltűntek a márványlapok: a padok, sok szobor, melyek a falak boltíveit díszítették.

A Colosseumot 71-ben nyitották meg hatalmas ünnepség kozepette. A borzalmas véres ünnepi játékok mintegy száz napig tartottak. Ezalatt 9 000

A Fórum Romanum.

vadállat és 3 000 gladiátor vesztette életét Az arénát tengeri csaták lejátszasára vízzel is el tudták árasztani. Gályákon, csónakokon folyt a játék életre, halálra.

A császárok gondoskodtak a változatosságról. Azt mondták, hogy a kegyetlen, véres harci játékokra azért van szükség, hogy a nép harci lelkületét ébren tartsák. Constantin császár és néhány utóda be akarta szüntetni az őrült vérontást, de a nép kenyeret és cirkuszt követelt. Telemachnes keletről származó nagy szónok a cirkusz porondjára állva akarta meggyőzni a tömeget a véres játékok helytelenségéről, a nép azonban agyonkövezte.

Ott ülünk a császári páholy romjain. Alattunk a borzalmas tragédiakat látott aréna. Képzeletünkben szinte halljuk a tömeg üvöltését. „Halál reá" — és a császár nüvelykujját lefelé fordítva megpecsételi a vesztes sorsát. Micsoda véres pompával szórakoztak a hatalmasok es nyomorultak!

A Colosseumtól nem messze terült el a 200 000 nézőt befogado „Circus maximus", a lóversenyek és bajvívások színhelye. Jórésze fából épült, amely Róma égése idején teljesen megsemmisült. Ma egy katlanszerű parkositott mélyedés mutatja a helyét.

Az épségben maradt római építészet egyike a Panteon. Időszámítás előtt 27-ben épült 80-ban tűzvész áldozata lett, de ismét felépitették. A hősök templomát IV. Bonifác pápa hozzájárulásával 690-ben keresztény templommá alakították át. Azóta Olaszország nemzeti bazilikája. Mint a többi régi római építészeti remekmű, ez is lebilincselő látvány.

Meg kell említeni még a sajátos római fürdőket, amelynek romjai a város több részében megtalálhatók. Külön termekben hideg-, melegviz, gőzkamra várta a fürdőzoket. A fürdőn kívül tornatermek, könyvtárak, vendéglők, diszes templomok tették élvezetessé a környéket Az egyik legnagyobb Diokletianus fürdője volt, amelyben egyszerre 3 200 ember szórakozott, fürdött, pihent.

Nincs még város, ahol annyi szökőkút volna, mint Rómában. Sok még az ókorból megmarad. Tereken, utcakereszteződéseknél szinte elmaradhatatlan a parádés szobrokkal díszített kisebb-nagyobb szökőkút. A legfestőibb a Trevi szökőkút, a Palazzo Poli előtt. A szökőkútban gyönyörködők egy-egy pénzdarabot dobnak a kútba és isznak a vízéből. Kérdésünkre elmondották, hogy aki szeretne újra visszatérni az örök városba, dobjon pénzt a vízbe, igyék belőle és kívánsága teljesül. Mivel mi is szívesen jönnenk vissza mégegyszer, — ami biztos az biztos — teljesítettük a néphit által előírt feltételeket.

— de —

Római látkép.

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658 228—847, 228—849 228—284. Üzemi telefon: 24—41 38—00. 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 15 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. · ÁRA 40 FILLÉR 1958. JANUÁR 15.

Zsiros János és Szluha József blokklakatosok a téli forgalom idején is nagy gondossággal ellenőrzik a berendezéseket a Ferencvárosi pályaudvaron.
(Kovács Géza felv.)

A Szaktanács február 28 és március 2 között tartja XIX. kongresszusát

JANUÁR 30-RA ÖSSZEHÍVTÁK A SZAKTANÁCS TELJES ÜLÉSÉT

A Szaktanács február 28 és március 2 között tartja XIX. kongresszusát, amelynek napirendje:

1. beszámoló a XVIII. kongresszus óta végzett munkáról és a magyar szakszervezetek feladatairól,

2. a számvizsgáló-bizottság jelentése,

3. a magyar szakszervezetek alapszabályainak módosítása.

4. a vezetőség megválasztása.

A kongresszus előkészítésére a Szaktanács elnöksége január 30-ra összehívta a Szaktanács XIII. teljes ülését, amely megvitatja a kongresszus beszámolóit, a határozati javaslatot és az alapszabálytervezetet. Az alapszabálytervezetet és a határozati javaslatot a teljes ülés után nyilvános vitára bocsátják.

A szakszervezet 1958. évi pénzügyi tervének főbb mutatói

A szakszervezeti tagok joggal érdeklődnek: hova fordítják a szakszervezet vezetői a beszedett tagdíjakat. Erre felel rövid tájékoztatónk.

Elöljáróban leszögezhetjük, hogy mind a gazdálkodást, mind a költségvetési arányok kialakítását illetően szakszervezetünk vezetőszervei a tagság érdekeinek szem előtt tartása vezeti. A szakszervezet költségvetése az alapszervezetek által elkészített költségelőirányzatot veszi alapul. A gazdálkodásban mindenkor érvényesül a szervezett dolgozók ellenőrzése.

Az 1958. évi költségvetés a szervezési munkára 11,62, kulturális és sportmunkára 9,18, célokra 8,17, a területi bizottságok kiadásaira 11,87 százalékát irányozza elő a a kiadásoknak. A költségvetési összeg 59.16 százalékát az alapszervezetek használják fel. Az alapszervezetek szülési és temetkezési segélyre 2 291 000, rendkívüli segélyekre 1 557 600, kulturális célokra 2 054 800, sportra 698 000, szociális célokra 715 000 forintot költenek ebben az esztendőben.

Mindezeken felül állami támogatásból kulturális célra mintegy 2 és félmillió, sportcélra pedig közel 3,300 000 forint kerül felhasználásra a vasúton.

A számok önmagukért beszélnek. E néhány mutató is bizonyítja, hogy a szakszervezeti tagok által befizetett tagdíj túlnyomó része visszakerül a dolgozókhoz egyrészt közvetett, másrészt közvetlen úton.

Helyesnek tartjuk és erre az alapszabály is kötelez, hogy az alapszervezetek vezetői szakszervezeti taggyűléseken ismertessék a dolgozókkal, hogy mire és mennyit költenek 1958-ban.

EGRI JEGYZETEK

A törökláta dombok, enyhe hajlású szőlőhegyek jelzik már jó előre: Eger határában járunk. Bár lassan haladunk, mégsem sok időbe telik, s máris az állomás váltóin csattog a fütetlen, szegényes szerelvény. Az egri vár évszázados dicsőséggel, a csillagvizsgáló kupolája, a székesegyház tornyai magaslanak a város fölé.

A szépséges panorámáról, a szakrényeit, s ellopta a munkában levők értékeit. Az öltözőt 80 főre építették, ma már 110 embernek bizony kevés. A létszámcsökkentés során két fürdőkezelőt bocsátottak el. Egy ember hogyan tudja ellátni a munkát? Magyar elvtárs szerint, ha három takarítónőjük lenne, mindjárt nem volna baj az öltözőkben hagyott tárgyakkal sem, könnyebb lenne a házi szarkától megszabadulni. És ehhez mi hozzátehetjük: miután a fűtőház a maga erejéből megcsinálta az új csapokat, a pályafenntartási szakszolgálat hozza rendbe a falban levő csöveket, rakassa vissza a helyére a leszedett csempéket, hozza olyan állapotba az épületet, ahogy azelőtt volt. A fűtőház dolgozói hálásak lesznek az elvtársi segítségért.

Az állomásiak panasza

És mit mond *Tanner János* állomásfőnök és *Plahmann Gyula* ÜB-elnök az állomási helyzetről.

— A vonatkísérőknek az elmúlt esztendő óta van laktanyájuk 7 fő részére. Ide is tartozik mosdó és zuhanyozó. Több vonatkísérő és az állomási személyzet részére külön mosdó- és öltözőhelyiség nincs. A vonatkísérők szekrénye a raktári, a forgalmi szolgálattevőké a forgalmi iroda előtti folyosón, a kocsirendezőké a gépkísérők szobájában van. A raktári és szállítmányozási dolgozóknak van ugyan melegedőhelyiségük, viszont nekik mosdójuk nincs.

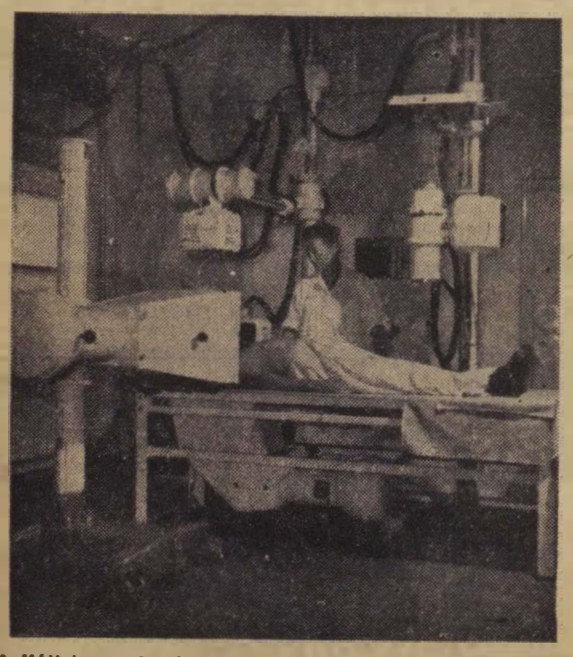
Ehhez még hozzá lehet tenni, hogy a váltóőri helyiségben tárolják a jelzők és váltók lámpáit, s a világító anyagot. Nemcsak egészségtelen, hanem tűzveszélyes is. A váltóőröknek és kocsirendezőknek nincs WC-jük. Ezt is többször jelentették már, de kérésük nem talált meghallgatásra. Jó lenne, ha a miskolci igazgatóság szívügyének tekintené ez utóbbi panaszokat, hiszen azzal a dolgozókról való legelemibb gondoskodásnak tesz eleget. Ennél mi lehet fontosabb?

Reméljük, hogy legközelebbi látogatásunkkor a hiányosságok legnagyobb részével, azzal, ami kevés anyagon, de több jóindulaton múlik, már nem találkozunk. Az egri vasutasok biztosan még jobb munkával hálálják meg, hogy a nehézségek ellenére is törődnek velük.

A fűtőháziak gondja

A kis mozdonyszín, s a szenező közelében 1955-ben tetszetős mosdót, zuhanyozót és öltözőt építettek. Azóta kiderült, hogy nem helytálló a „korszerű" jelzőnek a használata. Hogy miért? Valamennyi csap csöpög, folyik. A felbontott falban ott éktelenkedik a megjavított vezeték, csatlakozás. A WC — de erről ne is beszéljünk.

Magyar János fűtőházfőnök szomorúan beszél a szinte kidobott pénzről, a dolgozók pedig a házi szarkáról, aki néhányszor feltörte az öltöző szasiklik a való életbe. Az állomáson folyó munka, az utasok áramlása csak sietteti ezt. Amikor pedig a fűtőház mosdó zuhanyozóját és öltözőjét nézzük meg, nagyon is a mai problémák között találja magát az ember.



A MAV korszerűen berendezett Tüdőszanatóriumában a gondos ápolás és kezelés következtében egyre több vasutas dolgozó nyeri vissza egészségét.
(MTI foto)

AZ ÉLETMENTŐ

Ha valaki megérdemli ezt a nem mindennapi címet, akkor Bognár Károly tapolcai fővizsgáló, lapunk tudósítója megérdemli. Január 1-i számunkban hírt adtunk arról, hogy szolgálat közben egy idős asszonyt mentett meg a biztos haláltól. Most újabb hőstettéről érkezett hír.

December 28-án este Révfülöpre bejárt az 1111-es számú vonat. A leszálláshoz készülődő utasok kijöttek a kocsik peronjára, sőt a révfülöpi Böllér-házaspár már a lépcsőn állott, amikor a vonat lassított. Egy fiatalember mellettük leugrott a vonatról, és lesodorta a lépcsőn álló Böllérnét. Az asszony nem engedte el a kapaszkodóvasat, a vonat húzta magával, lábai csúsztak a földön. Férje utánaugrott és hátrálva segíteni akart neki.

Kétségbeejtő volt a helyzet. Ha valamelyikük megbotlik, menthetetlenül a kerekek alá kerülnek. Az utasok rémülten szemlélték az idegrázó eseményt. Ekkor odaugrott a Tapolca felé utazó Bognár Károly főellenőr, átfogta az asszonyt, s felemelve vitte, ügyelve arra, hogy lépése egyenlő sebességű legyen a vonatéval. Helyzete roppant nehéz és veszélyes volt, mert a férj és feleség görcsösen fogták egymást.

A nézők elbeszélése szerint már-már úgy látszott, hogy menthetetlenül a mozgó vonat alá kerülnek, de végül is sikerült megmenekülniük.

Valamennyi vasutas büszke lehet Bognár Károly önfeláldozó magatartására, hiszen rövid idő alatt három ember életét mentette meg a szinte biztos haláltól.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az igazgatóságok egymásközti versenyének november havi eredményei alapján a helyezési sorrend a következő:

1. Pécsi Igazgatóság 62 pont,
2. Szegedi Igazgatóság 60 pont,
3. Szombathelyi Igazgatóság 53 pont,
4. Budapesti Igazgatóság 51 pont,
5. Miskolci Igazgatóság 47 pont,
6. Debreceni Igazgatóság 37 pont.

A teljesítményeket értékelve, az elkövetkezendő idők legfontosabb feladata a menetrendszerű közlekedésnél mutatkozó visszaesés megszüntetése, valamint a vontatási szolgálat célkitűzésének legalább százszázalékos teljesítése,

610 000 forint jutalom az őszi forgalomban kitűnt szolgálati helyeknek

Az őszi forgalmi verseny 1957. november 30-ával lezárult. Az értékelés azt mutatja, hogy a dolgozók öntudatos munkája meghozta a gyümölcsét. *Az őszi csúcsforgalomban az 1955. évi őszi forgalomhoz viszonyítva 8,68 százalékkal több árut szállítottunk el.* A kiváló eredményekért a vasút valamennyi dolgozója dicséretet érdemel.

A vezérigazgató elvtárs a célkitűzéseket legjobban teljesítő szolgálati helyek között 610 000 forint jutalom kiosztását engedélyezte. Az alábbi szolgálati helyek részesültek jutalomban.

Állomások:

Miskolc szpu. 25 000, Rákosrendező 20 000, Dombóvár 15 000, Székesfehérvár, Nagykanizsa 14 000, Cegléd 13 000, Várpalota, Veszprém-külső, Sztálinváros 12 000, Komló 9000, Kiskunfélegyháza, Hidasnémeti 8000, Tatabánya-alsó, Sárospatak 6000, Zalaszentiván, Felsőzsolca 5000, Esztergom, Somogyszob 4000, Szentgotthárd, Türje, Gödöllő, Rudabánya-Vt, Tiszaszederkény, Sajóecseg, Kalocsa, Bicske 3000, Villány, Berettyóújfalu, Bódvaszilas, Hajdúböszörmény, Pásztó 2000, Dömsöd, Albertirsa, Soroksár, Tápiószele, Pomáz, Nagykáta, Káld, Pannonhalma, Zalacsány, Győrszabadhegy, Zalaszentiván-Kisfalud puszta, Maklártája, Mezőcsát, Gönc, Emőd, Taktaharkány, Tornyospálca, Sóstóhegy, Gyüre, Almamellék, Feketebézseny, Tamási, Somogyvár, Mágocs-Alsómocsolád, Balatonmáriafürdő, Bonyhád, Vajta, Simontornya, Kurdcsibrák, Bácsbokod-Bácsborsod, Fábiánsebestyén, Kiszombor, Mezőberény, Mélykút 1000 forint.

Fűtőházak:

Székesfehérvár 20 000, Bp-Keleti 17 000, Miskolc 15 000, Veszprém-külső 14 000, Kiskunhalas 12 000, Celldömölk 10 000, Pusztaszabolcs 9000, Eger 8000, Salgótarján 6000, Szerencs 5000, Bánréve 4000, Vésztő 3000, Mátészalka 2000 forint.

Az alábbi fűtőházak tolató és gurító-mozdonyszemélyzete: Miskolc, Hámán Kató, 4000, Dombóvár 2000 forint.

Pályafenntartás:

Baja Pft 18 000, Bp-Józsefváros Pft 16 000, Mátészalka Pft 15 000, Szombathely Pft 13 000, Szekszárd Pft 12 000, Diósgyőr Pft 11 000 forint.

Távközlő és Biztosító Berendezési Szolgálat:

Bp. TBKE 7000, Miskolc TBKE 5000, Szombathely TBKE 4000 forint.

Szertárak:

Zalaegerszeg 2300, Kiskunhalas 1100, Landler Jenő 4000, Püspökladány 1700, Békéscsaba 2000, Nyíregyháza 1600, Szerencs 1300 forint.

Rakodási Főnökségek:

Bp. Nyugati 7000, Székesfehérvár 6000, Nyíregyháza 4000 forint.

Hídszolgálat:

23. sz. Építésvezetőség. Marcaltő 1600, 11. sz. Építésvezetőség, Szolnok, Szombathelyi igazgatóság hídszolgálata 1400, Bp. Terézváros Pft hídszpályamesteri szakasza, Dombóvári Pft hídszpályamesteri szakasza 1100, újmiskolci Pft hídszpályamesteri szakasza, Debrecen-Északi Pft hídszpályamesteri szakasza, Szegedi Pft hídszpályamesteri szakasza 800 forint.

Járműjavítók:

Északi Járműjavító 18 000, Szolnoki Járműjavító, Szombathelyi Járműjavító 15 000 forint.

Gazdasági Vasutak:

A célkitűzéseket legjobban teljesítő üzemfőnökségnek 12 000 forint.

Keskenynyomközű vasutak:

14 000 forint a célkitűzéseket legjobban teljesítő szolgálati helyek között kerül felosztásra.

40 éves a szegedi vasutas zenekar

Ritka ünnepségben volt részük a szegedi vasutas művelődési otthon látogatóinak a közelmúltban. A fúvós- és vonószenekar együttes megalakulásának 10, a vonószenekar 23, a fúvós zenekar pedig 40 éves fennállását ünnepelte. A jubileumi ünnepségen szeretettel emlékeztek meg a küzdelmekben és dicsőségben gazdag négy évtizedről.

Rácz Kálmán elvtárs, a területi bizottság elnöke, jubileumi emlékérmet adott át *Tóth Kovács Istvánnak, Verebes Ferencnek, Kulcsár Mártonnak, Peterdi Lajosnak, Szabó Zsigmondnak, Tóth Andrásnak*, és még több régi zenekari tagnak.

A jubilánsok a múlt esztendőben 39 nyilvános hangversenyen léptek fel. A nagymúltú zenekar *Boldizsár Kálmán* vezetésével új tervekkel indul az 1958-as évnek. Reméljük, hogy a tervek valóraváltását segíteni fogja a területi bizottság és a vasutas szakszervezet kultúrnevelési osztálya is.

Szüládi Sándor
Szeged

Mi nehezíti a segélyezési bizottság munkáját

Jóleső érzés volt olvasni Bicske állomás dolgozóinak a rendkívüli segélyügyek bizottságához küldött elismerő levelét. A bizottság tagjai társadalmi munkában végzik feladatukat. Sokszor még este hat órakor is ott találni őket az igazgatóság épületében.

Munkájukat, sajnos, egyes szakszervezeti bizottságok, szolgálati vezetők még ma is akadályozzák. Nem az előírt rendeletek szerint járnak el és ennek a dolgozók látják kárát. Például 1957. szeptember 18-án *Kovács László* házassági segélyre adott be kérvényt Kőbánya-felső villamosvezetőségénél, amely az igazgatósághoz csak december 10-én érkezett. A székesfehérvári Pft Főnökség a kérelmeket több ízben visszaküldi a szakszervezeti bizottságnak záradékolásra, vagy összegszerű javaslattételre. Pedig a szakszervezeti bizottság záradéka csak a szakvonali záradék után kerülhet a kérvényre. *Nagy Zsigmond, Nagy József, Gráci János* pályamunkás kérelme már egy hónapja járja az utat a két szerv között.

Előfordul, hogy olyanoknak is javasolnak segélyt, akik nincsenek rászorulva. Egyrészt mert nem nézik meg alaposan a körülményeket, másrészt, mert nem akarják vállalni a „népszerűtlen" elutasítást.

A közösség érdeke azt kívánja, hogy segélyben valóban a rászorultak részesüljenek, mégpedig minél gyorsabban. Ehhez azonban a segélyezési bizottság munkája mellett, a szakszervezeti bizottságok, a szolgálati vezetők gyors és lelkiismeretes munkája is szükséges.

Ember Ferenc
a Bp. igazgatóság segélyezési bizottságának elnöke

Az éjszakai ellenőrzések tapasztalatai

A szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási osztálya a területi bizottságok bevonásával éjszakai ellenőrzést tartott, hogy megvizsgálja

mennyire biztosított a vasutasok munkafeltétele az éjszakai órákban, hogyan törődnek a szakszervezeti bizottságok a nagyobb éberséget követelő napszakban a dolgozókkal.

Általában örömmel fogadták az elvtársakat, különösen amikor látták, hogy ellenőrzésük célja a segítés. *Kerékgyártó Lajos* Diósgyőrött ki is fejezte: *„tudtuk, hogy van szakszervezeti vonalon felső szervünk, de ezt idáig csak nappal tapasztaltuk. Arra nem is mertünk gondolni, hogy éjszaka is felkeresnek, hogy munkakörülményeink iránt érdeklődjenek".*

Akadt azonban olyan hely is ahol nem nagy lelkesedéssel „várták" az ellenőröket. Azért írjuk, hogy „várták", mert a jólbevált vasuti posta kellő pontossággal működött. Ennek ellenére egy sor helyen a legmélyebb álmából kellett felrázni a szolgálatot teljesítő vasutasokat. Ládi ipartelepen *Képes Károly* forgalmi szolgálattevő csak többszöri hátbaveregetésre tért magához.

Nyiregyháza állomáson az ellenőrző brigád az egyik tartalékon (gépszám 326 136) alva találta a mozdonyvezetőt és a fűtőt. A brigád tagjai már tíz perce a gép konyháján tartózkodtak, beszélgettek, de a személyzet nem zavartatta magát. Talán még most is aludnának, ha nem jön egy kocsirendező megkérni a „vezért", hogy menjenek hátra. A vezér fáradt álmos volt, észre sem vette az idegeneket, hanem felszólította a kocsirendezőt, hogy szálljon fel a mozdonyra és húzza meg a szabályzót. „János" nem húzta meg a szabályzót, amiért a vezér nagyon haragudott és csak akkor vette észre az ellenőröket. A felismerés ki is röpítette az álmot a szeméből.

Nagyon sokan vannak még, akik nem értik meg, hogy

az éjszaki órákban kettőzött éberségre van szükség.

A szakszervezeti bizottságoknak gondolniuk kell arra, hogy az aktivákat úgy osszák el, hogy az éjszakai munkát végzőkkel is tudjanak törődni.

A szakszolgálati vezetőknek is nagyobb gondot kell az éjszakai munkafegyelem megszilárditására fordítani, de előfordul nagy vasuti csomópontokon is, hogy hónapokig nem jár arra az igazgatóságtól senki, pl. Nyiregyházán.

Nemcsak a vasuti forgalom látja kárát az éjszakai laza munkafegyelemnek, hanem maguk a dolgozók is. Debrecen állomáson a vonatkísérő laktanya őre aludt. A fűtő a tüzet nem ápolta. A fáradtan érkező vonatkísérőknek nem volt meleg vizük.

A vizsgálat fényt derített arra, hogy

a vonatkísérők általában nem részesülnek olyan megbecsülésben, mint amilyent megérdemelnének.

Karcag állomáson a vonatkísérő személyzet rendszeresen végez tolatást saját egyenruhájában. Az állomás vezetője leltári esőköpenyt, kék ruhát nem biztosít számukra.

Debrecen állomáson több esetben előfordul, hogy a vonatkísérőket kirendelik készenlétbe, majd négy órai otttartózkodás után hazaküldik őket és ez szabadnapnak számít. Furcsa megoldás. Az az érzése támad az embernek, hogy némelyik vezénylőtisztet csak eszköznek tekinti a vonatkísérőt, akivel meg lehet oldani a szolgálatot, de nem látja, hogy az is ember, akinek szüksége van pihenésre, kultúrára, aki családi életet is szeretne élni.

Egy sor helyen nem vigyáznak, nem óvják a vasutat. Szabadon lehet mászkálni éjszaka a vágányok között, fűtőházakban és senki sem kíváncsi arra, hogy mit is keres ott egy idegen. *Kazincbarcikán* a fűtőház épületében elhelyezett szerszámokat, anyagokat bárki eltulajdoníthatja, mert azokat nyitott helyiségben felügyelet nélkül tárolják.

Törődjünk többet az éjszakai munkával és törődjünk többet az éjszakai szolgálatot teljesítő emberrel. Ez a legfőbb tanulság, amelyet az éjszakai ellenőrzés tapasztalataiból levonhatunk.

Ne feledkezzünk meg a régi szakszervezeti tagokról

A vasutasok szakszervezete nem tekinthet vissza hosszú, harcos múltra, hiszen csak a felszabadulás hozta meg a vasutasoknak a szervezkedési jogot. Érthető tehát, hogy sorainkban jóval kevesebb a több évtizedes munkásmozgalmi tapasztalattal rendelkezők száma, mint olyan szakszervezeteknél, amelyek a felszabadulás előtt is működtek.

Ilyen körülmények között a szakszervezet vezetésének még jobban kellene támaszkodni azokra az elvtársakra, akik a felszabadulás előtt már szervezett munkások voltak (fás, vasas, építő stb.) s jelenleg, mint vasutasok, a mi szakszervezetünk tagjai.

Hogyan becsüljük meg ezeket az elvtársakat, hogyan vesszük igénybe tapasztalatukat, segítségüket? Őszintén szólva alig-alig. Pedig vannak olyanok is, akik 20—25, vagy annál is több éve szervezett dolgozók.

A szakszervezet fennállásának tizéves ünnepén összehívtuk őket, emléklapot kaptak, de sem azelőtt, sem azóta nem kértük ki a véleményüket, nagyritkán hívtuk meg őket tanácskozásainkra. Véleményünk szerint hasznos lenne részükre kis összejöveteleket tartani, ahol nem a poharazgatás, hanem egymás megismerése, a tapasztalatátadás lenne a legfőbb. A központhoz hasonlóan az üzemekben helyes módszernek találnánk, ha az üzemi bizottságok kikérnék a véleményüket, üzemi ünnepélyeken elmondanák élményeiket. Az eredmény bizonyára kettős lenne. Egyrészt éreznék a megbecsülést, másrészt a munka viteléhez értékes tapasztalatokat adnának.

Este a Bunkóban

Mozgalmas élet fogadja a látogatót a miskolci Erkel Ferenc Művelődési Otthonban. Munkaidő után különösen a járműjavító dolgozói keresik fel szívesen. Gyakran látni itt a dolgozók között a vállalat vezetőjét, a párt titkárát, a szakszervezeti bizottság elnökét. Sok hasznos tapasztalatot szereznek és ők is tudnak egy-két jó tanáccsal szolgálni.

Minden látogató szórakozást talál

Tischler elvtárs kultúrigazgató szobájában nagy a sürgés-forgás. A szakkörök vezetői egymásnak adják a kilincset. Egy csinos fekete asszony éppen a képzőművészeti kör érdekeit védelmezi. Értékes szakkönyvet vásároltak és arról folyik a vita, hogy a könyvtár, vagy a szakkör terhére könyveljék-e. A vita persze hamar eldől. Az a fő, hogy a kultúrotthon gazdagodott.

Nagyszerű, hogy most már ilyesmiről vitatkozhatnak, hiszen nem is olyan régen még hajlékuk sem volt a képzőművészeknek, de a többi szakkörnek sem. Áprilisban kőművesek, ácsok jelentek meg a régi „Bunkó"-ban és megkezdték az átépítését, bővítését, — a vasutasnapra újjávarázsoltak. Azóta mindenki megtalálja a legmegfelelőbb szórakozást.

Decemberben 9 filmelőadás, 7 műsoros est, 3 ismeretterjesztő előadás volt. Ez utóbbival még sok probléma van, bár az alkohol káros hatásáról már 100 ember hallgatta az előadót.

A színjátszó csoport legutóbb a *Kérőket* mutatta be nagy sikerrel. Most a farsangra készülnek rövid, vidám jelenetekkel. Az otthon 60 tagú férfikórusa már sok dicsőséget szerzett a miskolciaknak. A fotokört is szívesen látogatják. Az ellenforradalom óta nagyító géppel, fénymérővel gazdagodtak.

Sűrűn találkozni az otthonban egy magas, őszakállú emberrel, *Király Lajos* tanárral, aki az eszperantó kör tagjainak tartja a nyelvoktatást. Az eszperantisták egyébként minden szerdán klubestre gyűlnek össze. Felolvassák a világ minden tájáról érkező leveleket és megírják a válaszokat. Nem egyszer negyvenen is összejönnek — mondja *Ferenci* elvtárs, az otthon vezetőségének egyik tagja —, és különösen a békemozgalomhoz nyújtanak nagy segítséget. Előfordult már az is, hogy egy beteg dolgozónak az eszperantó kör szerzett gyógyszert külföldi eszperantisták segítségével.

Ha már a nemzetközi kapcsolatoknál tartunk, mondjuk el azt is, hogy január 12-én a *kassai vasútigazgatóság* ének-, zene- és táncegyüttesét látták vendégül, akik a *Muzsika szárnyán* címmel tartottak nagysikerű előadást.

Az otthon a fiataloké is

Gondokkal, problémákkal is találkozunk. Hiányzik a fiatalok, a KISZ munkája. Pedig az otthon vezetősége gondol a fiatalokra. 30—40 gyermek tanulgatja a fúvóshangszerek művészetét. Ahogy a dolgozók mondják az „idegen[kü]li ember" *Profán István* tanítgatja őket nagy szeretettel és türelemmel. Büszkén emlegetik, hogy a gyerekek már térzenét is adtak pedig van köztük olyan is, aki kisebb mint a trombitája. Télapó is ellátogatott az otthonba, a karácsony is hangos volt a gyermekkacajtól.

Még jobb eredményeket érhetnének el, ha a társszolgálati ágak, állomás, fűtőház, pályafenntartás szakszervezeti bizottsági jobban népszerűsítenék és segítenék az otthon munkáját, mert igazán még csak a járműjavító érzi magáénak. Egész biztos, hogy a pályamunkások, fűtőházi és állomási dolgozók is szívesen felkeresnék, hisz az említett szórakozási lehetőségeken kívül 6000 kötetes könyvtár, biliárd, sakk stb. várja őket is.

Levél Indonéziából

A közeli napokban az Indonéz Vasúti Dolgozók Szakszervezetétől az alábbi levél érkezett szakszervezetünk elnökségéhez:

KEDVES ELVTÁRSAK ÉS BARÁTAINK!

1949 óta Nyugat-Irián, amely ötödrészét teszi ki az Indonéz Köztársaságnak, állandó vita tárgyát képezi a Holland Királyság és a mi köztársaságunk között. Ez a vita következménye az 1949-es „kerekasztal-konferenciának", amely az Indonéz Köztársaság szuverén jogait kierjesztette az egész korábbi Holland-Keletindiára. Nyugat-Irián a mai napig a hollandok tartották megszállva. Ez a helyzet ellentmondásban all az Egyesült Nemzetek Szervezete alapszabályaival, es az önrendelkezés jogaval. Erőszaktétel ez az Indonéz Köztársasággal szemben, és mélyen serti Indonézia népét. Kormányunk kereste a békés elrendezés útját a tárgyalásokkal, de sikertelenül. A Holland Királyság visszautasította a tárgyalási kísérleteket. Hasonlóan visszautasította az Egyesült Nemzetek Szervezete XII. Közgyűlése is, hogy határozatainak érvényt szerezve tárgyalásokat javasoljon a vitás ügyekben.

Mindezek következtében az indonéz nép és kormány kénytelen volt más eszközökhöz nyúlni, hogy biztositsa Indonézia szuverénitását Nyugat-Irián felett. Most az indonéz nép a legkülönbözőbb módon fejt ki aktivitást, harcol kérelmekkel, munkabeszüntetésekkel, de oly módon is, hogy átveszi a holland vállalatok vezetését, és azt a munkások kezébe adja.

A mi harcunk valóságban harc a gyarmatositás ellen, és ezért meg vagyunk győződve arról, hogy minden szabadságszerető nép a mi oldalunkon áll. Mint az indonéz népnek egy része a vasutas dolgozók is kiveszik részüket ebből a harcból.

Nagyon örülnénk, ha hazájuk vasuti munkásait tájékoztatnák a fentiekről, és rendkivül leköteleznének bennünket, hogyha véleményüket közölnék velünk.

Dzsakarta, 1957. december 26.

Testvéri szakszervezeti üdvözlettel:

SINGGIH.

az Indonéz Vasúti Dolgozók Szakszervezetének főtitkára.

★

Szakszervezetünk elnöksége az indonéz testvér-szakszervezethez küldött válaszlevelében a magyar szervezett vasutas dolgozók szolidaritásáról biztosította az indonéz vasutas dolgozókat. Igéretet tett arra, hogy minden eszközzel tudatosítja a dolgozók között az indonéz nép igazságos harcát, és támogatja Indonézia népeinek azt a törekvését, hogy hazájuk az utolsó gyarmatosítóktól is megszabaduljon.

SZELLEMKOCSI

Fiatalabb koromban többször olvastam ifjúsági regényekben a „kísértet-hajókról", amelyek üresen bolyonganak a tengeren. Napjainkban a vasúton „szellemkocsikkal" találkozhatunk. Ezeket arról ismerni meg, hogy üresen bolyonganak a vonalakon. Ilyen például a Bn. 55 238 számú kocsi, mely Budapest-Déli-pu. és Szombathely között közlekedik — üresen. Üresség ének oka: hideg, nem lehet fűteni.

A kocsi fűtési hibáját november 30-án fedeztem fel. Jelentettem a szombathelyi igazgatóságnak. Azóta többször találkoztam a kocsival, mindig hidegen és üresen. Legutóbb üres volt a szomszédja, az 55 560 számú kocsi is. Miért kell ilyen kocsikat közlekedtetni?

Bognár Károly fővizsgáló
Tapolca állomás

Meghalt dr. Petru Groza

A Román Népköztársaság nagy nemzetgyülése elnökségének elnöke

Dr. Petru Groza elvtárs, a Román Népköztársaság nagy nemzetgyülése elnökségének elnöke január 7-én reggel 5 órakor hosszas szenvedés után elhunyt.

Petru Groza személyében mi magyarok, egyik legigazibb, legjobb barátunkat, a magyarság, a magyar élet, a magyar irodalom és művészet kiváló ismerőjét, a magyar—román barátság hűséges harcosát veszitettük el. Szeretett minket, s mi is szerettük, becsültük őt, aki úgy beszélt magyarul, mint bármelyikünk, úgy ismerte a magyar irodalom remekműveit, mint közülünk kevesen.

A felszabadulás után élenjáró szerepet vállalt a két nép barátságának erősítésében. Emlékét, tetteit, nevét a magyar nép nagy barátainak sorában megőrizzük.

A szakszervezet elnökségének részvéttávirata

A gyászhír vétele után a szakszervezet elnöksége az alábbi részvéttáviratot juttatta el a román közlekedési szakszervezethez:

„A szervezett magyar vasutas dolgozókat mély fájdalommal érte a nagy gyász, amely Önöket, a Román Népköztársaság nagy nemzetgyülése elnöksége elnökének, dr. Petru Groza elvtársnak elhunytával érte.

A magyar nép, köztük a vasutas dolgozók testvéri együttérzéssel osztoznak a román nép mélységes gyászában és biztositjuk Önöket, hogy továbbra is együtthaladunk a román néppel, a román vasutas dolgozókkal azon az úton, amely a szocializmus végső győzelmét, a népek testvéri barátságát szolgálja.

A Vasutasok Szabad Szakszervezetének Elnöksége nevében:

Szabó Antal elnök"

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A szovjet vasutas szakszervezet központi vezetősége a közelmúltban tartotta V. teljes ülését. A két napig tartó megbeszélésen a lakásépítkezéseket vitatták meg.

★

A Szovjetunió Kommunista Pártja és a Szovjetunió Minisztertanácsa elismerésben részesitette a Sztálinszk és Abakán között épült vasútvonal dolgozóit. A vasútépítők a kedvezőtlen időjárás ellenére határidőre befejezték a 376 kilométer hosszú vonal építését.

★

A Cseljabinszk—Sumicha vonalszakaszon befejezték a villamosítást. Ezzel befejeződött a dél-urali igazgatóság valamennyi vonalának villamosítása.

★

Skóciában sikerrel fejezte be körútját egy üzleti hirdetés és eladás célját szolgáló televiziós vonat, amely egy glasgowi cég televiziós készitményeivel járta a skót városokat.

★

Az angol vasutasok lapja, a *„The Railway Review"* rendkívül érdekes, érvekkel alátámasztott vezércikkében sürgeti a megegyezést a Szovjetunióval. Nincs más út — írja — mint a teljes lefegyverzés útja mindkét részről. Ha ez nem történik meg, az emberiséget elképzelhetetlen súlyos katasztrófa érheti. A cikk mélységesen elítéli az amerikai kormányt, mivel hidrogénbombákkal megrakott repülőgépeik állandóan az angol lakosság feje felett hordozzák a halált.

★

A svéd vasutak teljesen áttérnek a beton sinaljazatra. Már régóta folynak a kisérletek Tord Fogelberg mérnök találmányával, amely a svédek szerint forradalmasitani fogja az aljazat épitést. Öt ember két óra alatt 40 méter hosszú pályát épit ki az új találmánnyal.

★

Évi 5 millió dollárra becsülik azt a kárt, amely a különböző behatások nyomán a tehervonatokon szállított árukat éri — állapították meg az USA-ban. Ezért kísérleti célból egy teljesen átlátszó tehervagont építettek, amelyben különböző mérőeszközökkel figyelik az áruk viselkedését szállítás közben. A tapasztalatok alapján kidolgozzák az áruszállítás korszerű módjait.

×

A holland vasútak igazgatóságának közleménye szerint decemberben kivonták a forgalomból a Hollandiában még üzemben levő 27 gőzmozdonyt is. 1958 január 1-től a vasúti vontatást villany- és dieselmozdonyokkal látják el.

•

A francia államvasutak igazgatósága időjárásjelző szolgálatot létesített, amely telefonérdeklődésre pontos tájékoztatót nyújt arról, hogy az ország egyes vidékein milyen időjárás uralkodik.

×

Az olasz Ansaldo, az osztrák Elin gyár és francia, belga, német gyárak munkaközössége ajánlatot tett a MÁV-nak a Miskolc és Hatvan között közlekedő nagy teljesitményü villamos mozdonyok gyártására. Az ajánlatokról később döntenek.

×

A brit vasútaknál mintegy 1800 nő lát el sorompóőri szolgálatot heti 4 fontért, napi 16 órai munkaidővel. Éjjeli pótlékot, túlórát nem kapnak.

×

A nyugatnémet vasutas szakszervezet márciusban 10 százalékos bérkövetelléssel fordul a kormányhoz. A követelés teljesitése 280 000 vasutast érintene.

×

Skóciában kísérletképpen akkumulátoros motorvonatot helyeztek üzembe. A kísérleti vonal hossza 70 km, 14,7 ezrelékes legnagyobb emelkedéssel, 12 forgalmas közbenső állomással. Az akkumulátoros szerelvény nagy előnye a felsővezetékes rendszerrel szemben hogy nincs szükség a költséges berendezésekre. Másrészt az energiafelvétel is a hálózat csúcsforgalmi időszakán kívül történhet. A telepeket éjjel töltik fel. A napi három forduló közben csak rövid utántöltésre van szükség. A szerelvény két kocsiból áll, 117 ülőhellyel.

ÜZEMI MURI

— Főnök elvtárs már elmegy?
— Igen. Eddig húsz emberrel ittam az egészségemre és nem akarok beteg lenni.

Furcsa megoldás

— Kiköltöztünk ide a jelzőhöz, így legalább néha a családdal lehetek.

Órát szeretnének a vasutasok

Szinte minden vasutasnak hűséges munkatársa — lenne — az órája. Kinek-kinek beosztása szerint a zseb- vagy a karóra. Valamikor úgy hozzá tartozott a vasutas élethez a déli jel 12 harangütésekor beigazítani az órát, mint mondjuk ma arra gondolni, de jó is volna egy jó óra.

Mert bizony mostanában híjával vannak a vasutasok a kronométernek. A múltban sem telt mindenkinek annyi a fizetéséből, hogy úgy elsejétájt kifizesse kp-ben egy óra vételárát, dehát ílyen vásárlásnál volt hitel, volt részletfizetési kedvezmény.

Nagyon sok dolgozó kéri, járjanak közbe az illetékesek, hogy amennyiben lehetséges, a vasutas dolgozók a jövőben is kaphassanak jóminőségű órát részletfizetési kedvezménnyel.

Ruhakiadás zavaró körülményekkel

Budapest-Vágóhíd ruhaszertárában tűrhetetlen állapotok uralkodnak. A vonali számadók reggel nyolctól 17 óráig kénytelenek várakozni néhány ruhadarab kiadására. Az úgynevezett „várakozó" piszkos, fűtetlen. Egész kelleme egy asztal és egy pad. Az egyszerre berendelt 50—60 ember állva didereg félnapokat, s ha végre megkapják a kiutalást, a piszkos padlón csomagolhatnak. Ezt az állapotot még súlyosbítja a mesterien kiépített „haverrendszer". Aki olyan szerencsés, hogy „Béluskám"-elapon vételezhet, az kap mindent soronkívül, sőt, még cserélhet is, nem úgy, mint a többi földi halandó.

Külön lehetne arról is írni, hogy milyen hangon beszélnek a vonali számadókkal. Vegyék tudomásul, hogy azok is emberek. Joggal követelnek emberségesebb hangot, rendes váróhelyiséget és gyorsabb ruhakiosztást.

Dr. Rohodi László
Dunaharaszti-külső

BAJ VAN A RUHAMÉRETEKKEL

Nem az egyenruhaellátásról kívánunk most írni. Azt akarjuk a MÁV ruhaátvevő szerveivel közölni, hogy nagyon sok olyan kifogás merül fel mostanában a ruhák szabását illetően, amin kis jóakarattal közmegelégedésre segíthetnénk.

Nem egy helyen felhívták a figyelmünket arra, hogy a sablon-méretek kisebbek lettek. Pár évvel ezelőtti méreteknek nem felelnek meg az ugyanolyan számban kiadott ruhák. (Úgy látszik, az egyenruhakészítő üzemeknél nagyon divik az anyagtakarékosság.)

Az ílyenfajta takarékosság a szabóságoknál, nálunk a boszszúság szülőanyja. Tanácsunk: vagy rendeljenek el újabb méretezést és azután annak megfelelő ruhát adjanak, vagy — hogy az elcsépelt szóval éljünk — „minőségileg", a jelzett nagyságot figyelembe véve történjen az átvétel.

Még egy! Nemegyszer feltűnt már, hogyha a vasutasok leveszik a sapkájukat, homlokukon szinte egyöntetűen piros csík látszik. Nem egy különgles szekta bélyege ez rajtuk, hanem a „minőségi" munkával készült sapkák béléssegélyének megbélyegző nyomai.

Sapkakészítő KTSZ-ek! Csak egy kis jóakarat és számúzhetjük a fejvágó sapkát.

Ruhaátvevők! Néhány visszaadott darab után bizonyára gondolkodóba esnek az ílyen sapkakészítők.

A kedvezőtlen körülmények ellenére sem több a baleset Ferencvárosban

Köztudomású, hogy a munka- és technológiai fegyelem meglazulása miatt az utóbbi időben a legtöbb szolgálati helyen emelkedett a balesetek száma. Az ország legnagyobb pályaudvarára, Budapest-Ferencvárosra ez nem áll. Ha valaki 1954-től tanulmányozza a forgalmi szakszolgálat baleseti statisztikáját, örömmel állapíthatja meg a balesetek csökkenését.

Néhány jellemző példa: 1954-ben a Nyugati-guritón 146, a Keletin 105, a síktolatásnál 138 baleset volt. 1957-ben pedig 92, 91 illetve 95 baleset fordult elő a három szolgálati helyen. Csökkent az egy kocsira eső károsszeg is: 1954-ben ez kocsinként 26 fillér volt, 1957-ben csak 19 fillér.

Szabó intéző, biztonsági megbízott erről a következőket mondja:

— Az összehasonlításból kitűnik, hogy Budapest-Ferencváros állomáson a balesetek száma az eseteket és a károsszegek nagyságát tekintve is csökkenőben van. Bár a csökkenés lassú — de számításba kell vennünk néhány hátráltató tényezőt is. Ezek között első helyen kell említeni a rendelkezésre álló személyzetet. A dolgozók egy része nem áll hivatása magaslatán. Sokuknak szakmai tudása, utasításismerete, s fegyelme — tiszteletet és becsületet a jó vasutasoknak, akiknek nagy részük van a jó eredményekben — nem kielégítő.

— Van elég emberük?

— Erről is szólni akartam — folytatja *Szabó* elvtárs. — Nem kis szerepet játszik a balesetek alakulásában az állandó személyzethiány. Ezzel összefüggésben áll a munkaerővándorlás, ami maga után vonja a kevésbé tapasztalt dolgozók beállítását.

— Többet kell törődni az újfelvételesekkel, tanítani kell őket — vetjük közbe.

— Az oktatótisztek sokat foglalkoznak az újfelvételesekkel. Amit emberileg elkövethetnek fejlődésük érdekében, azt megteszik. Persze, ez nem jár mindig sikerrel. Egyszerűen azért nem, mert az újfelvételesek 60—70 százaléka már olyan gonddattal jön a vasúthoz, hogy amint jobb helyet talál, több fizetést, istenveledet mond nekünk. Különösen növekszik bennük a szakadás érzése a nehézségek láttán. Sokan már az első napokban kilépnek.

*

A problémák általánosan ismertek, de egyszerre nehéz kiküszöbölni őket. Mégis, úgy gondoljuk, a sok kedvezőtlen körülmény ellenére sem kell csüggedni a ferencvárosiaknak. Ha lassan is, de vigyék még lejjebb az esetek és a károsszegek lázgörbéjét. Amit sikerült szívós munkával négy éven keresztül csökkenteni, ne engedjék ismét felszökni. Mutassanak példát a Nyugati, Keleti gurító- és a síktolató birgádok „öreg" vasutasai, járjanak élen a balesetek elleni küzdelemben

Mihályi Ottó tornyos térfelvigyázó a II-es toronyban. Az ő munkája is hozzájárul ahhoz, hogy egyre kevesebb a baleset az állomáson.

(Kovács Géza felv.)

Mi legyen a gyerekből?

Sok szülőben vetődik fel a kérdés: hová adjuk gyermekünket, ha elvégezte az általános iskolát. Taníttassuk-e tovább, vagy adjuk ipari pályára? Nem könnyű probléma ez. A gyermek naphosszat nézi a gépeket, szeretné megismerni a rádió bonyolult szerkezetét... Kijár a fűtőházba, órákon át nézi a mozdonyokat... Figyelmesen nézi a pályát javító munkásokat... Szívesen tartózkodik a forgalmi irodában és talán arra gondol „én is forgalmi szolgálattevő leszek"... Dönteni kell, az idő sürget!

A Művelődésügyi Minisztérium rendelete az iskolák feladatául tűzi, hogy az 1958—59. évi beiskolázásokkal kapcsolatban a tanulók képességét, rátermettségét, az eddiginél sokkal jobban vegyék figyelembe. Középiskolai tanulásra csak az a VIII. osztályos tanuló jelentkezhet, akinek félévi tanulmányi eredménye legalább közepes volt. Az elégséges rendű tanulók közül csak azok jelentkezését lehet elfogadni, akik a magyar nyelvből, matematikából legalább közepes osztályzatot kaptak.

Ha a szülők határoztak, a döntést beszéljék meg a gyermek osztályfőnökével. De kérdezzék meg a gyermeket is!

A középiskolákban a jelentkezési határidő március 20. Az ipari technikumba a felvételi vizsgák április 10—25 között lesznek.

Ha úgy szól a családi döntés: legyen vasutas a gyermek, szeretettel várja középiskolai továbbtanulásra Szegeden a Vasútforgalmi Technikum, Budapesten a Vasútgépészeti, a Pályafenntartási és Vasútépítő Technikum.

A vasutas iskolák mindig szívesen állnak a vasutas szülők rendelkezésére. Foglalkozzunk gyermekeinkkel ilyen értelemben is, nem kevesebbről, mint jövőjükről, boldogulásukról van szó.

Olasz István
a szegedi Vasútforgalmi Technikum igazgatója

Nem sokról van szó

Tisztelet és elismerés azoknak a jegyvizsgálóknak, akik gyakran havonta 300 óránál is többet szolgálatban töltenek. Nem egy közülük csak ritka vendég a családi háznál. Túlnyomó részük becsülettel ellátja kötelességét. Erről tanúskodnak az egyre nagyobb számban érkező levelek, amelyben név nélkül vagy névreszólóan kívánják dicséretben részesíteni a hivatásuk magaslatán álló kalauzokat.

Most hozzájuk szólunk, példamutatókhoz és kevésbé jól dolgozókhoz egyaránt.

Szinte közhellyé válik már a jobb utazási körülményekről beszélni. Sokan milliárdos beruházásoktól teszik függővé ennek elérését. S ez azt is jelenti nálunk, hogy a meglévő adottságokat annyira lebecsülik, hogy inkább rontanak, ahelyett, hogy javítanának a jelenlegi állapotokon.

Nem egyszer megfigyelhetjük, hogy az állomásból kihaladó vonatok ajtajai tárvanyitva. Korábban még a gyenge fűtés miatt zsörtölődő utas, amikor elhagyja a vasúti kocsit, már nem vesz annyi fáradságot, hogy maga után becsukja az ajtót. Ez a meleg távoztán kívül, még baleseti veszélyt is rejt. Nem ártana, ha a kocsijai mellett járó kalauz udvariasan felszólítaná a magukról megfeledkezőket az ajtó becsukására. Ha most nem is, de a következő utazásnál már bizonyára gondolna erre a figyelmeztetett.

Az emberek általában a kedvesen, udvariasan hangzó figyelmeztetésre hajlanak. Használjuk ki az utasoknak ezt a nem is lebecsülendő „gyengéjét". Hadilábon alló udvariasságunkban annyira már elmentünk, hogy villamoson, autóbuszon gyermekes anyáknak, öregeknek önkéntesen, vagy felszólításra nem egyszer átadják a helyüket a fiatalabb évjáratúak. A vonaton sajnos ilyen nagyon ritkán tapasztalható. Erőteljes fiatalok százkilométereken át elnézik, kényelmesen elnyújtózva, hogy a pad végénél idős emberek ácsorogjanak. A kocsikban kifüggesztett feliratok úgylátszik hatástalanok maradtak. Szóljon hát a jegyvizsgáló, hogy a három ülőhelyet négyen foglalják el, vagy egyenesen szólítsa fel az utasokat a hely átadására. Ha a villamoson van foganatja, a vonaton is lesz.

Ma még túlnagy kívánságnak tűnik, hogy az állomásokat előre jelezzék — hiszen nem egyszer akár száz kilométert is utazhatunk, míg a jegyvizsgálóval találkozunk. De ha egyesek meg tudják tenni ezt, miért nem teszi meg a többség is?

A kocsiba köszönéssel belépő, udvarias felvilágosítással készségesen szolgáló jegyvizsgáló kocsijában kellemesebb az utazás, hogy úgymondjam „jobb az utazási körülmény".

Ugye, nem is sokról van szó, csupán az előírásoknak megfelelő szolgálatellátásról, s máris mennyivel másként vélekednének az utasok a vasútról, a vasutasokról.

(—)

Egyre szűkebbnek bizonyul a MÁV Kórház

Nemrégen emlékeztünk meg a MÁV Kórház- és Központi Rendelő 30 éves jubileumáról. Az idősebbek még emlékeznek az 1927-ben megnyílt rendelőre és a csupán ötven ágyas kórházra. A vasutasok fizetésüknek fél százalékát ajánlották fel annak idején a bővítésre. Először az I. sz. épület 240 ággyal, s nem sokkal később a II. sz. épület újabb 240 ággyal jelezte az intézmény fejlődését.

A felszabadulás után több korszerű osztály nyílt és az ágyak száma elérte a 760-at. Ma a legkorszerűbb kórházaink közé tartozik a MÁV Kórház. Terjeszkedni azonban ma már nem tud. Pedig igen nagy szükség volna erre. A vasutasok egyre nagyobb számban keresik fel, hogy vizsgálatnak vessék alá magukat, tanácsot kérjenek, szakkezelésben részesüljenek.

Az egyre jobb orvosi ellátás, olyanok figyelmét is a kórház felé irányította, akik korábban nem is gondoltak megelőző gyógyításra, vagy rendszeres ápolásra. Ennek legjobb eszközét a saját kórházuk igénybevételében látják. Ezért találjuk állandóan zsúfoltan a kórházat, a rendelőintézetet. Ezért emelkedett az intézetbe érkező betegek száma átlagban a napi 6000, a hét első felében pedig 6500 fölé.

Ez a szám azonban azt is jelenti, hogy ma már a kórházi és az ambuláns betegek megfelelő ellátása egyre nagyobb nehézségekbe ütközik. A 20 betegosztály, a 25 fajta szakrendelés sem elegendő arra, hogy például 1957. első felében több mint egy millió embert nagy figyelmet, körültekintést követelő kezelésben vagy tanácsadásban részesítsenek a kórházban.

Mit lehetne tenni? Amint már mondottuk, helyben terjeszkedni nem lehet. A vasutas betegek jobb ellátását csakis egy újabb kórház felépítésével lehet biztosítani. Ebben az esetben a középső kórházrészleget ki lehetne üríteni, s itt elhelyezhetnék az ambulanciát. Az új kórházra elengedhetetlenül szükség van. — Bár még most is emelik az ágyak számát, — ez nem elég a végleges megoldáshoz. A második kórház felépítésével a vasutas kórház kitűnő orvosi kara a legkorszerűbb rendelőt kaphatná, amelyből nem hiányozna a bronchológia, az otoneurológia. Létesülhetne például gyermekidegosztály, kardiológia, amelyet ma még hely hiányában nem tudnak megvalósítani.

A vasutasok szeretik, ragaszkodnak a kórházhoz, rendelőintézeteikhez, szeretik orvosaikat, ragaszkodnak hozzájuk. A közelmúltban önként felajánlott fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap újbóli fizetése is ezt bizonyítja. Bizonyára örömmel támogatnák, ha szakszervezetünk elnöksége és a Vasúti Főosztály síkra szállna a legjobb megoldásért: egy újabb vasutas kórház felépítéséért. Várjuk kedves olvasóink véleményét.

Az önköltségesökkentés lehetőségei *AHOGY AZT MI LÁTJUK*

Az önköltség alakulásánál két fontos költségcsoportot kell figyelembe venni. Az egyik a munkabér, a másik az anyagérték. Ezenkívül vannak állandó jellegű költségek, amelyek a teljesítmények ingadozásától függetlenül felmerülnek, s vannak olyanok, amelyek a teljesítményekkel együtt emelkednek, illetve csökkennek.

A rendes üzemeltetés esetén látszólag ez a két költségfajta összeolvad. Az összköltség, mivel a teljesítménnyel van összefüggésbe hozva, nem mutat mindig helyes képet a két költségkülönbözet miatt. Minden törekvésünknek oda kell irányulnia, hogy az állandó jellegű költségek mindig a lehető legkisebb részei legyenek az összköltségeknek. Tehát a teljesítményt kell elsősorban és főleg emelni, mert ez a legbiztosabb és legjobb önköltségcsökkentés.

A fűtőházaknál a mozdony kihasználása és az általuk elért teljesítmény a legfontosabb. A két dolog látszólag szorosan összefügg, gyakorlatilag azonban nagy eltérés mutatkozik. Fűtőházunknál az ellenforradalom alatt a teljesítmény csak tört része volt az előző havinak, költségeink azonban nem csökkentek ennek arányában.

A forgalom megindulása után nagyon érdekes jelenségre figyeltünk fel. A munkabérek emelkedtek, a tüzelőanyag szabványtonnákban kifejezve szintén emelkedett, várható eredményképpen azonban a fajlagos önköltségünk nem emelkedett a várt mértékben.

Minek tudható be önköltségünk kedvező alakulása? És ehhez vegyük példának azt, hogy a fajlagos önköltségünk 1956 és 1957 augusztusában egyaránt 3,4 forint volt. Pedig az 1956 augusztusában nem volt a fizetésemelésből és a külföldi szén árából adódó költségemelkedés. A költségek kedvező alakulása véleményünk szerint a teljes mozdonyforduló mellett keresendő.

Ha összehasonlítást teszünk az őszi menetrendváltozás előtti és utáni helyzetről, megállapítható, hogy a menetrendváltozás után a teljes mozdonyforduló lényegesen romlott. A fajlagos költségeink emelkedtek, bár a fűtőház teljesítménye emelkedett. Jelenleg a honos fűtőházban átlag 4—5 órát, a forduló fűtőháznál pedig 8—10 órát tartózkodnak mozdonyaink. A nyár folyamán, mikor jobb volt a menetrend, a tartózkodások közel azonosak voltak a honos és a forduló fűtőháznál. A rövidebb forduló alatt alacsonyabb volt a mozdonyszemélyzet kihasználása, kevesebb volt a tüzelőanyagfogyasztás és kevesebb mozdonyra volt szükség. Például októberben Celldömölkön 59 mozdonynappal többre volt szükség, mint augusztusban ugyanannyi vonat továbbításához. Természetesen ez magával hozta a fajlagos költségek emelkedését.

Véleményem szerint nagy lehetőségek rejlenek a teljes mozdonyforduló gazdaságosságában. Ez nem is kíván mást, csak jobb szervezést, s az eredmény a vasút önköltségének csökkenése lesz, ha ezt a felsőbb szervek is fokozottabban figyelembe veszik.

Kismihók Róbert
Celldömölk, fűtőház

— *Automatikus fűtéskapcsolóval szerelik fel a vasúti kocsikat.* Ennek hiányában eddig a MÁV személykocsijai nem vehettek részt a nemzetközi — különösen a nyugat felé irányuló — vasúti forgalomban, mert a külföldi országok különböző feszültségű villamoshálózata miatt nem voltak fűthetők. Az első hazai automatikus fűtéskapcsoló bármilyen feszültségű és periódusú áramra megfelel.

Törődjenek többet problémáinkkal

Rendszeresen olvasom a „Magyar Vasutas"-t és ez bátorított fel, hogy kérésemmel önökhöz forduljak. Lehet, hogy példám nyomán más vasutas asszony is tollat ragad és a sajtó hasábjain tárja fel problémáját. Örülnék, ha levelem elindítója lenne egy egészséges folyamatnak, melynek kapcsán mi vasutas asszonyok közelebb kerülnénk egymáshoz a lap segítségével.

Mint egyszerű darasztlány mentem férjhez egy miskolci mozdonyfűtőhöz. Egymás kezét fogva szenvedtük át a múlt rendszer minden keservét. A felszabadulás a mi számunkra is emberi életet hozott és alig volt nálunk boldogabb ember. Bizakodva neveltük két kis fiunkat. Csakhamar vége szakadt azonban nyugodt életünknek. Férjem tüdőbeteg lett és az aggódás költözködött otthonunkba egészen addig, amíg el nem kísértük utolsó útjára.

Az elkeseredés, a bánat óráiban nem találtam kivezető utat. Ki is törődne egy szerencsétlen özvegy asszonnyal? — Így gondolkoztam akkor és nem is sejtettem, hogy a miskolci igazgatóság szakszervezeti nőbizottságában már az én sorsomról beszélgetnek. Nekik és a pártszervezetnek köszönhetem, hogy az igazgatóság egyik épületében házfelügyelői állást kaptam és felvettek hivatalsegédnek. Nem lehet szavakkal kifejezni, hogy mit jelentett ez számomra. Segítettek a gyermeknevelésben, vigyáztak arra, hogy ne érezzem magam egyedül. És talán most először történt meg, hogy a pártszervezet, a nőbizottság segítsége ellenére sem tudtam célhoz érni.

Nagyobbik fiam elvégezte a nyolc általános iskolát. Nagyon vágyott arra, hogy mint apja, ő is vasutas legyen. Beadtuk a kérelmet a TBKE-hez, ahol eleinte minden jóval biztattak, szinte már büszke voltam vasutas fiamra de jött a keserű csalódás — az elutasítás. Mit tehettem, egy magániparoshoz adtam a gyermeket, ahol most minden fizetés nélkül szakmát tanul, pedig nagyon elkelne még egy kis kereset a családban. Ma sem értem hogy miért nem egy vasutas özvegyét támogatták, miért egy vasúton kívülállót vettek fel?

Nagyon szeretném, ha levelem alapján felfigyelnének a vasutas özvegyek problémáira és segítenék azok megoldását.

Özv. Horna Istvánné
Miskolc, Szemere u. 20.

Átadták rendeltetésének a várpalotai legényszállást

Január 11-én ünnepük volt a várpalotai dolgozóknak. Persze nemcsak a várpalotaiaknak, hanem az inotai és a péti gyártelepen szolgálatot teljesítő vasutasoknak is. Mindháman érdekeltek ugyanis a legényszállás megvalósításában, minthogy valamennyien Várpalota „cégére" alatt végzik nehéz és eredményes munkájukat.

A bányászok közül is sokan eljöttek, bizonyítva, hogy jó az összhang, hiszen vasutas és bányász egymásra van utalva.

Az állomás melletti emelkedésen áll és messze látszik az új emeletes épület. Teljesült az ifjú vasutasok régi vágya: a szülői háztól távol, nyugodt, szép otthonra találnak. A legényszállás előtti felvonulási épületet most alakítják át üzemi konyhává. Maga a legényszállás egyemeletes, 40 méter hosszú, korszerű épület. Jó összehasonlításul szolgál a domb alján huzódó régi szállás, a zöld barakk, amely eddig szolgált tartózkodási helyül.

A legényszállás előcsarnoka megörökíti a régi és új épület képét. A két kép között felirat: „*Államunk sokat fordít arra, hogy otthonosan érezd magad, légy hálás, vigyázz az otthonod tisztaságára*". A folyosókon felirat: „*Szerezz barátokat*", „*Légy udvarias*" stb. intenek a közösségi élet szabályainak megtartására. Zöld élőnövények díszítik a folyosókat, a lakószobákat.

Varga József elvtárs, az állomás főnöke büszkén és boldogan mutatja az új létesítményt. Mennyi örömet jelent ez Várpalotán, ahová a dolgozók többsége messzi vidékről jár. Az 1951-ben épült zöld barakk tehát végleg befejezte küldetését. Az új épület 86 személy részére szolgál lakóhelyül, 2—4 ágyas szobákkal. Az alagsorban élelmiszertároló szekrények vannak, minden szobában megtaláljuk a ruhaszekrényeket. Szőnyeg, asztal, székek, ruhafogas és kétféle világítás minden szobában.

És mi van még ebben az ízléses, szép épületben? Az emeleten a férfi lakószobák, a földszinten a nőké. Érdekes, nők a legényszálláson? Igen, nyugodtan lehetne így nevezni „*legény és hajadonszallás*". Mindkét reszben mosdók, zuhanyozók, az emeleten szépen berendezett betegszoba, üzemorvosi rendelő, a földszinten ebédlőterem, amely egyben kulturális célokat is szolgál, konyha, könyvtárszoba és egy szép társalgó.

Ha mindez nem elég eláruljuk, hogy az alagsorban is van valami: mosókonyha meleg levegővel szárító helyiség, vasalószoba és szennyesruha tároló.

Varga elvtárs mutatja az épület előtti teret, amely nyáron már virágoktól és cserjéktől pompázik. Körös-körül frissen mázolt drótkerítés, távolból idelátszik a szitáló esőben is a több száz éves vár. De ami az életet jelenti, népi államunk és valamennyiünk büszkesége, messze a vár fölé emelkedik: Inota, Pét.

A tél ismét meghozta a színjátszó csoportok mozgalmasabb életét

A bánrévei szakszervezet színjátszócsoportja nagy sikerrel adta elő Csiky Gergely: Nemes rózsa című színművét. A rendezők és szereplők egyaránt lelkes munkát végeztek.

Az üzemi bizottságok is harcoljanak a népvagyon fosztogatói ellen

Köztudomású, hogy a múlt évben hozott fizetésemeléseken túl a közeljövőben csak akkor kerülhet sor hasonló intézkedésekre, ha a dolgozók maguk teremtik meg ennek anyagi alapját.

Ezért mindnyájunknak fontos feladata, hogy a dolgozók körében olyan légkör alakuljon ki, amely kiközösíti azokat, akik elherdálják a nép vagyonát, azt, aki saját céljaira eltulajdonítja a közösség javait.

Sajnos még mindig akadnak olyan lelkiismeretlen egyének, akik önző anyagi érdekből anyagot, szerszámot, készárut tulajdonítanak el, ezzel magukat és családjukat a legreménytelenebb helyzetbe sodorják. Az üzemi bizottságok igyekezzenek a szolgálati helyeken állandóan és folyamatosan felvilágosító munkát kifejteni azirányban, hogy az üzemi lopások megszünjenek. Taggyűléseken, termelési tanácskozásokon, de egyéb összejöveteleken is tudatosítsák, hogy a társadalmi tulajdon ellen vétők valamennyi dolgozót megkárosítják. A szakszervezeti bizalmiak, de minden dolgozó tekintse feladatának megfelelő eréllyel fellépni a társadalmi vagyon fosztogatóival szemben.

Az üzemi bizottság minden előfordult lopást lelkiismeretesen vizsgáljon ki, igyekezzék megállapítani, hogy a tettes egyedül, vagy valamely bűnszövetkezet tagjaként követte-e el a lopást. Minden alkalommal kivizsgálandó kit terhel a felelősség azért hogy a lopás előfordulhatott, ki volt megbízva az ellenőrzéssel. Az ellenőrzéssel megbízott dolgozót is felelősségre kell vonni, és ki kell vizsgálni, hogyan látta el ellenőrzési feladatát.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca. Közbenjárásunk a Malévnél, sajnos, eredménytelen volt. **Szilágyi Sándor, BVKH.** A vasutasok külföldi utazása most már — a többi dolgozóhoz hasonlóan — minden külön megkötöttség nélkül, az IBUSZ-on keresztül történik. **Ifj. Bohácsi István, Budapest.** Motorszerelői vagy géplakatosi szakmunkásképzés iránti kérelmével közvetlenül a Munkaügyi Minisztérium Oktatási Főosztályához kell fordulnia. **Ortutai Sándor, Jászberény.** Dolgozóink közül olyan sokan szereztek már jogi képesítést, hogy ezek megfelelő munkakörben való elhelyezése nehézségekbe ütközik. Ezért új munkaerőt a hosszabb vasúti szakgyakorlatot igénylő jogi munkakörben nem alkalmaznak.

Olasz István, Szeged. dr. Tarnay Endre, Budapest, Totka Károly, Szeged, Behán Rózsa, Kazincbarcika, Sziládi Sándor, Szeged, dr. Rohodi Lászlóné, Dunaharaszti-külső, Bognár Károly, Tapolca, özv. Homa Istvánné, Miskolc, Szendrei József, Szeged, dr. Horváth Károly, Gazdasági Vasutak Igazg. Leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Várnai László, Pécs. Sziládi Sándor, Szeged, Ember Ferenc, Déli pu., Dancs József, Tapolca. Az elmúlt évről szóló munkabeszámolókat hely hiányában nem tudjuk közölni.

Fehér László, Pestlőrinc, Plank Antal Sárbogárd. Kérelmüket továbbítottuk.

Eszperantista-találkozók

A Világbéke Eszperantó Mozgalom augusztusban Budapesten tartja II. nemzetközi konferenciáját. A mozgalom főtitkára, *Anton Ballague* spanyol származású békeharcos decemberben Budapesten tartózkodott, hogy előkészítse a tanácskozást. Ez alkalommal felkereste *Szabó Antal* elvtársat, a szakszervezet elnökét és dicsérőleg emlékezett meg a vasutasok szerepéről. A vasutas eszperantisták a felszabadulás óta részt vesznek a mozgalomban, most is lelkesen készülnek a nagy találkozóra.

Nagy érdeklődés előzi meg a vasutas eszperantisták nemzetközi szervének (IFEF) 1958. május 10—16 között tartandó X. kongresszusát is, amelyet Dániában tartanak.

Ezek a találkozók nemcsak meleg baráti találkozók, hanem hasznos előmozdítói a nemzetközi nyelv közös szakmai felhasználásának is.

HÍREK

Tisztelje meg azzal...

A hatvani Utasellátó modern, szép éttermében katonásan sorakoznak az asztalok. Frissen főtt ebédillat tölti be a tágas helyiséget. A vendégek csendben beszélgetnek amikor belépünk. De belénk szorult a szó, mert a falról öklömnyi betűk kiabálnak. Figyelem!!! — figyeltünk és tovább olvastuk: — Tisztelje meg éttermünket azzal, hogy leveszi a kalapját! Hirtelen a fejemhez kaptam, de akkor már a kezemben volt a kalap. A többieknek is...; Azután leültünk és duzzogtunk azon, hogy ilyen rossz modort tételeznek fel rólunk. Az is igaz — mondja közülünk az egyik, hogy sok emberre ráfér a figyelmeztetés. De talán mégsem így! Ha van is ilyen jelenség, azt ne kürtöljük világgá. Abban azonban mindnyájan megegyeztünk, hogy megkérjük az Utasellátót, hogy a dolgozók nagy többségét tisztelje meg azzal, hogy vegye le ezt a figyelmeztetést a falról.

— lyf —

— *A győri vasútállomás építése* befejezéshez közeledik. Az érkezési csarnokot még ebben a hónapban átadják a forgalomnak.

— *Pénzszámoló-gépet kapnak* a MÁV, a posta, a Nemzeti Bank és a villamosvasút dolgozói. Ezek az automatikus berendezésű gépek sok fáradságtól kímélik meg a naponként nagymennyiségű váltópénzzel számoló dolgozókat.

— *Száz darab keskenyvágányú kocsi* gyártását tervezik ebben az évben a székesfehérvári járóműjavítóban.

— *Nagyméretű mozaikot készít* a győri pályaudvar részére Konecsni György Kossuth-díjas festőművész. Az alkotás a pályaudvar belső csarnokát fogja díszíteni.

— *A legújabb kísérleti dieselmozdony* elkészült a MÁVAG-ban. A 2000 lóerős mozdony több, mint 2000 tonna rakomány továbbítására is alkalmas.

— *Ázsia első egysínű függővasútját* nemrégiben helyezték üzembe Japánban. Egy szerelvény 30 utast szállíthat óránként 40 kilométeres sebességgel.

— *A dombóvári vasutas színjátszók* nagy sikerrel mutatták be Csizmarek Mátyás: „Bukfenc" című háromfelvonásos zenés bohózatát.

— *Áruraktár épül Zalaszentmihály—Pacsa állomáson* 350 000 forint költséggel. Az építkezés előreláthatólag februárban fejeződik be.

— *A börzsönyi állami erdőgazdaságban* egy kilométeres új vasútszakasz épült. Ezzel már 4 kilométerre nőtt a Nagybörzsönytől Kisirtásig húzódó iparvasút. A rakodóterületet 1200 négyzetméterrel bővítették.

— *Több mint 4000 ember tekintette meg* Szegeden a vasutas újító kiállítást.

— *Kisiklott egy expresszvonat* a madrid—barcelonai vonalon. Három ember életét vesztette, 16-an megsebesültek.

— *Súlyos vasúti szerencsétlenség történt* Ujdelhitől mintegy 200 kilométerre. A hírek szerint kb. 30 utas meghalt, 100 megsebesült.

— *Csonka Ferenc dombóvári mozdonyvezető brigádja* decemberben több mint 1000 forint szénmegtakarítási prémiumot kapott.

— *Átadták a forgalomnak Kőbánya-felsőn a vasúti aluljárót.* A több mint 106 méter hosszú aluljáró a Kolozsvári utat köti össze az Albertirsai úttal.

— *150 000 vasutasnak tartott előadást* 1957-ben a szakszervezet 3 és fél éve működő 20 tagú TTIT-csoportja. Havonta 220—250 előadást rendeztek Budapesten és vidéken.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 1 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, boyleros, központi fűtéses szolgálati lakásomat csak Budán 2 szoba összkomfortos, vagy 2 szoba hallos központi fűtéses lakásra. Cím: Bp., I., Attila u. 83. III. 5. Érdeklődni lehet: 18 óra után 161—123-as telefonon.

Betegség miatt elcserélném vagy eladnám Csepel belterületén levő (közlekedéshez, piachoz közel), 1938-ban sejttéglából épült, a múlt év elején tatarozott 1x3 szobás utcai, 1x2 szobás udvari házamat Balaton környéki 2 szoba, konyhás családi házzal. A 3 szobás lakrészt azonnal beköltözhetővé tenném. Csajági Ferenc, főellenőr. Csepel, Táncsics Mihály út 79.

Elcserélném szoba-konyhás, kamrás, gáztűzhelyes lakásomat (félkomfortos), szoba-konyhás, kamrás lakásra, Nagy-Budapest területén. Cím: Bp., VIII., Festetich u. 2., VIII. ép., fszt. 10/a. Második számú házfelügyelőség.

A szakszervezet elnökségének határozataiból

A szakszervezet elnöksége 1957. december 30-i ülésén többek között foglalkozott az 1958. évi szervezett üdültetés kérdésével és a következő határozatokat hozta:

A Főkönyvelőség a SZOT üdülési és szanatóriumi főigazgatóságától kapott 1958. évi beutalási keretszámokat a területi bizottságok között a szervezett tagok számarányában ossza el.

Az üdülési csoport a kiválasztás elvének biztosítása mellett a fizikai dolgozók számarányát 1958-ban 51 százalékban teljesítse.

A Szántód-Kőröshegyen építendő családos üdülő építésének határideje 1958. május 15. A családos üdülőbe történő beutalásnál az üdülési csoport az utazószolgálatot teljesítő dolgozóknál a főidényben a nemdolgozó feleség üdültetését az üzemi bizottságok javaslata alapján engedélyezze.

A politikai munka megjavítása érdekében területi bizottságonként üdültetési ankétot kell tartani. Az üdültetési csoport adjon megfelelő segítséget ahhoz, hogy az üdültetési munka a szakszervezeti munka szerves részévé váljon.

Az elnökség az 1957-ben végzett munkájáért dicséretben részesíti a központ üdültetési csoportját, valamint Debrecen Területi Bizottságot.

A szegedi vasanyagjavító életéből

1957 elején kevesen gondoltak arra üzemünkben, hogy az évet szép munkasikerrel zárjuk. De az üzemünkben megalakult MSZMP tagjai lelkesedést, lendületet vittek a munkába. A szakszervezeti aktivák is szüntelenül magyarázták, hogy felemelkedésük egyetlen útja — a munka. Az első negyedévben 95,8 százalékra teljesítettük a tervet, december 20-ra pedig befejeztük évi tervünket 103,5 százalékra. A hónap utolsó napjáig 340 ezer forinttal termeltünk többet az előirányzottnál. Az önköltségi tervünket 30 százalékkal szárnyaltuk túl.

Különösen a vasöntödei dolgozók járultak hozzá a sikerhez. Négy brigád dolgozik itt. Jól szervezték meg a munkát, mindenki pontosan ismeri feladatát. Művezetőjük, *Takács József* elvtárs, nem tűr semmiféle lazaságot. Nem hajcsárkodik, hanem közvetlen modorral segíti a beosztottak munkáját, ha kell, a gyakorlatban mutatja meg, hogy mit hogyan kell végezni. Szeretik és becsülik érte. Reméljük, hogy az 1958-as év végén még nagyobb sikerekről számolhatunk be.

Szendrei József
Szeged. MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.

SPORT

Megdícsérjük

Hönsch Irént, a Vasútépítő Törekvés versenyzőjét, aki az 1957. évi országos női sakkbajnokság mezőnyében — végig egyenletes teljesítményt nyújtva — megérdemelten szerezte meg a bajnoki címet. A szorgalmas munka, a sok tanulás megérlelte gyümölcsét.

Hönsch Irén most nyert első izben magyar bajnokságot, bár 1951-től minden évben ott volt a női sakkbajnokság döntőjében. Nagy sikernek számított már 1956. évi szereplése is, amikor Kertésznével holtversenyben az első helyen végzett, de a bajnokságot eldöntő mérkőzést elvesztette. Ez azonban nem keserítette el. Ellenkezőleg. Esténként még szorgalmasabban „elemezte" a lépéseket, az edzéseken még lelkiismeretesebben oldotta meg a feladványokat. A páratlan szorgalom 1957-ben magyar bajnokságot és számos nemzetközi sikert hozott. Az elmúlt év őszén a szovjet portyán például 1.5:0.5 arányban legyőzte Rudenkó szovjet világbajnoknőt.

Hönsch Irén példájából sok fiatal vasutas sportoló tanulhat.

A tervismertető tanácskozásról

Szép számmal jelentek meg Szeged állomás dolgozói az első negyedévi tervismertető tanácskozáson, ahol figyelmesen hallgatták a beszámolót és hasznos tanácsokkal segítették a munkát jobbá tenni.

A beszámoló első része az elmúlt félév tervteljesítésével foglalkozott és megállapította, hogy az élüzem-feltételeket átlagosan 104,7 százalékra teljesítettük. Az egyes tervtényezők nem egyformán mutattak jó eredményt. Gyenge volt a menetrendszerinti indítás, a tehervonatok terhelése. Jó volt a kocsitartózkodás, kocsikihasználás, a fajlagos kocsimozgatási egységidő teljesítése.

A dolgozók úgy értékelték, hogy az eredmények annak köszönhetők, hogy már a második negyedévben szocialista munkaversenyben voltak. A személypályaudvaron *Dobó Antalné* forgalmi szolgálattevő brigádja fél év alatt egy hónap kivételével mindig az első helyen végzett a versenyben.

Az 1958. évi első negyedévi tervismertetése után sokan tettek újabb munkafelajánlást, javaslatot a jobb, gazdaságosabb munkára. Az arcokról sugárzó derű azt mutatta, hogy van erő és akarat az eredmények megtartására, a hibák kijavítására.

Tótka Károly
Szeged.

Mi van a hivatalos lapban?

A 2-es számú hivatalos lap tartalmából az üzemi bizottságok és a dolgozók figyelmébe az alábbi rendeleteket ajánljuk:

100.854/1958. I/3. A. Végrehajtási utasítás a Magyar Forradalmi Munkás Paraszt Kormány és a Magyar Szabad Szakszervezetek határozata alapján az üzemi tanácsok megalakítására.

133.615/1957. V. N. O. Tényleges vasúti dolgozók külföldi magánutazását szabályozó rendelet egyes rendelkezéseinek hatálytalanítása.

131.827/1957. I/3. A. Pályafenntartási főnökségek rendkívüli segély keretének megállapítása.

529.088/1957. Al. C. Az 1957/58. évi tüzelőellátásra vonatkozó 529.030/1957. Al. C. sz. rendelet módosítása.

131.901/1957. I/4. A. Folyamatos munkaviszony alapján járó pótszabadság mértékének kiszámítása 1958. évre vonatkozóan.

EGY KIS BALESET...

December 2-án az értékpapírbeszállítás miatt, mint mindennap, akkor is felszálltam a poggyászkocsiba, hogy bevezessem azt az átadási jegyzékbe. A vonat közben elindult. A kocsiban szolgálatot teljesítők csak nevettek és biztattak, hogy ugorjam le. Segítettek is, de mégis elvágódtam. Kisebb zúzódásokkal úsztam meg a „műugrást". Az egészet csak azért írom meg, mert az átadást el lehetne intézni felszállás nélkül is, de ez csak a férfi dolgozóknak van megengedve. Ha nő viszi ki az értékpapírt, feltétlenül fel kell szállnia a kocsiba, még télen is, amikor síkos a lépcső. Még a baleset után is veszekednek velem, ha nem akarok a kocsiban beírni, pedig nekik sem a kezük, sem a lábuk nem törik el, ha lenyújtják a jegyzéket, hogy a beírást elvégezzem. Lehet, hogy ez utasításellenes, de akkor bízzák az átadást olyanra, aki ezt a munkát veszélytelenül el tudja végezni.

Behán Rózsa
Kazincbarcika.

A legifjabb vívók edzése a BVSC vívótermében. Ha valaki eltéveszti a gyakorlatot, Nedeczky dr. nyomban ott terem és kijavítja a hibát.

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658. 228—857. 228—849. 228—284. Üzemi telefon: 24—41 38—00. 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. = 15 000 példány. = Szikra Lapnyomda, Budapest. = Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. FEBRUÁR 1.

A teremtő gondolatot munkáskezek valósítják meg

**ÉRTELMISÉGIEK!
MUNKÁSOK!
DOLGOZZATOK EGYÜTT**

a szakszervezetekben is

Dolgozóink helyesléssel fogadták a Szaktanács XIX. kongresszusának összehívását

Munkafelajánlások a kongresszus tiszteletére

Az elnökség felhívása alapján a szakszervezeti bizottságok röpgyűlésre hívták össze a szervezett dolgozókat a szaktanács XIX. kongresszusának napirendjével kapcsolatban.

Dolgozóink helyeslik a kongresszus összehívását, sokat várnak a tanácskozástól. Remélik, hogy ez újabb állomás lesz a szakszervezetek életében, munkájában. Kifejezésre juttatják, hogy elégedettebbek a szakszervezet munkájával, mint az ellenforradalom előtt.

Különös helyeslléssel találkozott, hogy a február 1-i XIII. teljes ülés után a szakszervezetek alapszabálytervezetét és a határozati javaslatot nyilvános vitára bocsátják. Remélik, hogy a kongresszus után hamarosan kézhez kapják az elfogadott szakszervezeti alapszabályt.

Már a röpgyűléseken kifejezésre juttatták a szervezett vasutas dolgozók néhány elgondolásukat, amivel véleményük szerint feltétlenül foglalkoznia kell a kongresszusnak. Ilyen például: állásfoglalás az alacsony nyugdíjak felemelése ügyében. A legtöbb röpgyűlésen kifejezését adták a résztvevők azon kérésüknek, hogy valamilyen módon tegyenek különbséget a szervezett és nem szervezett dolgozók között.

Kérik, hogy nagyobb jog- és hatáskört biztosítsanak a szakszervezeteknek, ugyanakkor az aktivák törekedjenek még nagyobb megbecsülés kiérdemlésére. Nagyobb önállóságot biztosítsanak a szakszervezeti bizottságoknak a dolgozók felvételét, munkábaállítását, kinevezését, előléptetését, kitüntetését, jutalmazását illetően. A fegyelmi büntetések, elbocsátások, áthelyezések foganatosítása előtt is kérjék ki a szakszervezeti szervek véleményét.

Szinte egyöntetű kérelme a dolgozóknak a MÁV egészségügyi ellátottságának javítása: új vasútas kórház építése, a régen jól bevált pályaorvosi rendszer visszállítása.

Sok szolgálati helyen azzal is nyomatékot akarnak adni a kongresszus összehívásával való egyetértésüknek, hogy külön felajánlásokat tettek a kongresszus tiszteletére. A vállalásokban általában a minőségi munka és egyes határidők előbbrehozása szerepel. Több helyen február 24—március 2 között kongresszusi hetet tartanak.

A vasútfejlesztés legközelebbi terveiről

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter sajtótájékoztatója

Január 15-én Kossa István közlekedés -és postaügyi miniszter sajtófogadáson ismertette a minisztérium és vállalatai elmúlt évi munkáját, az 1958. év terveit és feladatait.

Előljárójában megemlítette, hogy a vasút a múlt évben olyan eredményeket ért el, amilyenre korábban nem volt példa .A szállítási tervek maradéktalan teljesítésén túl volt olyan időszak, amikor a személyszállító vonatoknak csak 3—4 százaléka közlekedett késve. Az egy vagonra eső átlagos terhelés 14,15 tonnáról 14,65 tonnára emelkedett. Ezt a jobb szervezést a fegyelmezettebb munka mellett a jó szénhelyzet tette lehetővé. A keverőszén hiánya azonban nem tette lehetővé a magas kalóriájú szenek tartalékolását, s ezért az idén némileg romlik a szénhelyzet.

Megjavul a balatoni forgalom

A múlt évben az ellenforradalmi károk ellenére is nagy összegeket fordítottak a vasút korszerűsítésére. 1957-ben 15 darab 130 lóerős. 6 darab 600 lóerős dieselmozdonyt, 25 darab 424-es gőzmozdonyt, 620 darab nemzetközi szabványoknak megfelelő teherkocsit, 120 darab négytengelyes teherkocsit kapott a MÁV. A jobb utazási feltételek biztosítása érdekében az idén a Dunakeszi Járóműjavítótól több Bah-típusú, helyi forgalomra készült és számos új, nemzetközi forgalom lebonyolítására is alkalmas személykocsit kap a MÁV.

A forgalom irányításának megkönnyítésére megkezdik a mozdonyok felszerelését rádióval. A készülék segítségével a mozdonyvezető menetközben is beszélhet a vonatvezetővel, és rádióval felszerelt állomásokkal. Tovább korszerűsítjük a biztosítóberendezéseket. Fokozott ütemben folytatjuk a debreceni és a szolnoki állomás építését, a győrit pedig átadjuk rendeltetésének. Megépül a második vágány Kelenföld és a Déli-pályaudvar, továbbá Budafok-Háros és Tárnok között.

A MÁV terveiben szerepel az idén a vasúti forgalom megjavítása Budapest és a Balaton között. Kétfajta gyorsvonatot indítanak. Az egyik a Balatoni expressz, amely a Balaton körül viszi majd az utasokat. a másik a Helikon-expressz, amely Keszthelyre szállítja majd az üdülőket. A két vonat beállításával 120 perccel rövidül meg az út, s így lehetőség nyílik hétvégi kirándulásra a Balaton távolabbi partjaira is.

Korszerűsítjük Záhonyt

A kérdésekre válaszolva, a vasutat érintően elmondotta, hogy az E-kocsikat két éven belül ki kell vonni a forgalomból. Sor kerül rövidesen Záhony állomás szűk keresztmetszetének megszüntetésére. A közlekedési tárca vezetőinek az a véleményük, mivel a hazai ipar nem tud kellő számú villamosmozdonyt gyártani, külföldről is fogunk behozni villamosmozdonyt. Ahhoz ugyanis, hogy a villamosított vonalainkról kivonhassuk a gőzmozdonyokat, 30 darab villamosmozdonyra van szükség. A villamosmozdonyok beállítása gazdaságos. hiszen másfél-két év alatt a megtakarított szénben visszatérül a vételáruk.

Kossa elvtárs beszélt arról a rombolásról, amelyet egyes utasok a vasút kocsiparkjában véghezvisznek: kilopják a berendezési tárgyakat, lehasítják az ülésekről a bőrhuzatokat. A vasutasokon kívül a közvélemény segítségét kérte az ilyen barbarizmus megakadályozására.

Végezetül a következőket mondotta: ha a közlekedés fejlődése az igények mögött el is maradt, az 1945-ös kiindulási ponthoz viszonyítva, óriásit fejlődött 12 év alatt a magyar közlekedés. Különösen nagy volt a fejlődés az utolsó két évben még az ellenforradalmi rombolás ellenére is.

Tájékoztatója további részében a közlekedési tárca más ágainak eredményeiről és terveiről beszélt.

Üzemi bizottság? Szakszervezeti bizottság?

Szinte a szakszervezetünk fennállása óta nem tisztázott kérdés az alapszervezetek elnevezése. Az egyik helyen üzemi bizottság, a másikon szakszervezeti bizottság szerepel.

A leggyakrabban használatos üzemi bizottság elnevezés nem fedi valamennyi választott bizottság lényegét. Nem mondhatjuk például a hivatali, termelő tevékenységet nem folytató alapszervezetek választott szakszervezeti vezetőségére, hogy üzemi bizottság.

A SZOT titkárságának határozata alapján *a jövőben az egyöntetű elnevezés: szakszervezeti bizottság*, amely kifejezi a termelő tevékenységet folytató és nem folytató választott alapszervezeti, szakszervezeti vezetőség lényeget egyaránt.

Őrködjünk jobban a nép vagyona felett

Az ellenőrzés hiánya, a hanyag, felületes munka súlyos károkat okoz. Október 10-én Szegedre érkezett a 760. „sz. vonattal a 153 639 sz., Budapest-Ferencvárosban megrakott „G"-kocsi, amelyből hiányzott egy láda gyógyszer, melynek értéke 34 000 forint. Még ma sem sikerült kideríteni, hogy hol tűnt el a gyógyszer, mert a kocsi felírása hanyagul történt, az ólomzárak felírására, megvizsgálására nem fordítottak kellő gondot.

Csehszlovákiában megrakott és hazánkon keresztül Törökországnak feladott 358 880. sz. kocsi január hó 14-én az 5666. sz. vonattal érkezett Lökösházára. Az egész úton senki nem állapította meg, hogy a nyitott kocsiban feladott autó drága alkatrészeit leszerelték. tönkretették.

Január 7-én Kunszentmiklós-Tass állomáson megrakott 195 157 sz. tejeskocsiban a gondatlan rakodás következtében 60 liter tej elfolyt. Ilyen eset nem először fordult elő itt.

Állomásainkon az ólomzárak, az ólomzárfogók kezelése, zár alatt tartása utasítás szerinti kötelesség. Mégis előfordul például Vésztőn, Kunszentmiklós-Tasson, hogy az ólomzárakat számlálatlanul kiadják, nem tartják zár alatt, az juthat hozzá, aki akar, és arra használhatja fel, amire akarja.

Lehetne sorolni azokat az eseteket, amelyek arra intenek bennünket, hogy sokkal jobban őrködjünk a nép vagyona felett, mint azt jelenleg tesszük.

Sziládi Sándor,
Szeged, igazgatóság

Néhány hete a Ferencvárosi pályaudvaron munkába állítottak négy új típusú dieselmozdonyt, amelyet a MÁVAG-ban gyártottak. A mozdonyok elsősorban a tolatásnál sokkal gazdaságosabbak, mint a gőzmozdonyok.
Likás Károly mozdonyvezető már meggyőződött az új gépek teherbírásáról, mozgékonyságáról. Sok hasonló dieselmozdonyt szeretne látni a magyar vasúton.
(Kovács Géza felv.)

ÜZEMI TANÁCSVÁLASZTÁSON A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

Hetek óta készültek a szolnoki járműjavító dolgozói arra, hogy megalakítsák a vállalat üzemi tanácsát, a legbecsületesebb, néphez hű, szakmáját kitűnően, dolgozótársai gondját-baját legjobban ismerő dolgozókból. A párt, a szakszervezet szavait megértve, készültek a választásra, jól megnézték, ki legyen érdekeik védelmezője, szószólójuk a tanácsban.

Huszonnégy részleg sok száz munkása gyűlt össze január 16-án az első műszak végeztével, hogy termelési tanácskozás keretében véleményt mondjon a vezetésről, a munkáról, s javaslatot tegyen a munka megjavítására.

A mozdonyosztály kazánműhelyében is a termelési tanácskozás legjobbnak várt része volt a választás, amelyen a dolgozók kijelölték a műhely két képviselőjét, két legjobban becsült dolgozóját az üzemi tanácsba.

Megfontoltan. talán nehézkesen indult a választás. Nevek röpködtek a levegőben, csendes, elvtársi viták hangzottak el, majd mindinkább *Győre Lajosnak*, az osztály közbecsületnek örvendő vezetőjének és Szilágyi elvtársnak, a gőzkalapács vezetőjének neve maradt meg.

És amikor jött a szavazás, valamennyi olajos, dolgos kéz a levegőbe emelkedett. Az ellenpróbánál mindenki mosolygott. Nem volt ellenvélemény.

A két elvtárs, munkatársai bizalmából, rövidesen elfoglalja helyét az üzemi tanácsban, hogy segítségükkel még eredményesebb legyen a munka, jobb a dolgozók élet- és munkakörülménye.

Rakoncátlan fűtési szabályzók

Szép, modern kocsik az új 36 és az 56 ezres Bz-sorozatúak, csak az a bajuk, hogy a gőzfűtési szabályzók menetközben átrázódnak a „hideg" állásba. Az utasok ezt úgy akadályozzák meg, hogy madzaggal, szíjjal, gurtnival lekötik a rakoncátlan szabályzót.

Nem szép látvány, amikor egy modern plüss- vagy bőrüléses kocsiban zsinegekkel van a szabályzó engedelmességre kényszerítve. Az sem szívderítő jelenség, mikor az ajtókat böröndökkel torlaszolják el, hogy ki ne nyíljanak. Szüntessük meg a hibákat, hadd szolgálják ezek a kocsik kifogástalanul a kényelmes utazást.

Bognár Károly
Tapolca-állomás

A munkánkat nézzék, ne a címünket

Kisterenye állomás létszámában *a Mátrai elágazásnál* teljesítünk szolgálatot, mint forgalmi szolgálattevők. Munkakörünk elég különleges. Hozzánk tartozik tíz jelző kivilágítása, jelzőlámpák. váltók tisztítása és állítása is. Védőruhát nem kapunk, mert az forgalmi szolgálattevőnek nem lár. A címünket nézik nem a munkánkat. Szolgálati vezetőnk belátta, hogy ez helytelen. Az igazgatóságtól kérte, hogy oldják meg problémánkat, de intézkedés nem történt. Kérjük, segítsenek rajtunk sürgősen, mert a bundát, csizmát nyáron már nem tudjuk viselni.

Jászai Nagy József és
két társa, Kisterenye

KIÁLLTA A PRÓBÁT
A MÁV ÚJ MOTORVONATA

Január 29-én reggel zöldszínű áramvonalas motorvonat robogott Győr felé, a Ganz Vagongyár legkorszerűbb, 4 kocsiból álló motorvonata. A motorvonat 146 utassal akár a 120 km-es sebességet is könnyűszerrel eléri. Tavasztól Budapest—Nagykanizsa között közlekedik, június végétől pedig Budapest—Keszthely között mint expressz-vonat bonyolítja le a forgalmat.

Az új motorosvonat műszaki kivitele, motorjainak konstrukciója a legkorszerűbb, a motoros-kocsikban két, egyenként 450 LE-s Ganz—Jendrassik-rendszerű motor van. A kocsik alá 3 ujtípusú légpárnás rugózású forgóvázat építettek be, amely biztosítja, hogy bármilyen terheléssel a vonat magasságának megváltozása nélkül is zajtalanul, könnyen száguldjon. A luxuskivitelű kocsikban hatszemélyes sötétkék plüss-üléssel ellátott fülkék vannak. Valamennyi fülkében szép kivitelű csiszolt tükör és a Ganz gyártmányait, valamint hazánk legszebb tájait ábrázoló képek vannak ízléses fakeretben. Aki az úton megéhezik, a tágas étteremben válogathat a finom falatok között. A feketekávé híveinek útközben sem kell nélkülözni a finom eszpresszókávét: a büfét kávéfőzőgéppel is felszerelték.

A motorkocsi tervezői teljesen kiküszöbölték a régi fajta mechanikus erőátvitelt és megoldották a hidraulikus erőátvitel kérdését. Menetközben a két motorkocsi gépei pontosan egyszerre dolgoznak és a kezelő személyzet telefonon tart kapcsolatot egymással. Megoldották a vezetőállás ablaküvegének páramentesítését: a kettős ablaküveg közé meleg levegőt fuvatnak.

A motorvonat elnevezéséről még folynak a találgatások, hogy Balaton. vagy Helikon-expressznek hívják-e.

Mozdonyvezető szeretnék lenni

19 éves, vasesztergályos vagyok, régi vágyam, hogy mozdonyvezető legyek. Ez késztetett arra. hogy a vasúthoz jöjjek. 1957 júliusában kezdtem a szolgálatot mint váltókezelő. Akkor még nem is sejtettem, hogy messzebb kerültem álmaim valóra váltásától, mint mielőtt vasutas lettem. Pedig akármilyen furcsán is hangzik, így van valahogy. Már két ízben adtam be kérvényt a budapesti igazgatósághoz, hogy helyezzenek a ferencvárosi fűtőházhoz, mert ott ígéretet kaptam, hogy mozdonyvezető-utánpótlásra felvételt nyerek. Mindkét esetben elutasították áthelyezési kérelmemet.

Nem akarják talán elhinni, hogy én életpályámnak tekintem a mozdonyvezetést? Nagyon kérem az illetékes elvtársakat, segítsenek. hogy elérhesem életcélomat. Munkámmal fogom bizonyítani, hogy fáradozásuk nem volt hiábavaló.

Nagy János,
Oroszlány, MÁV-szálló

1958. FEBRUÁR 28—MÁRCIUS 2

A MAGYAR SZAKSZERVEZETEK XIX. KONGRESSZUSA

Hogyan lehetne gazdaságosabban?

Ha csak egy rakott kocsival többet vinne minden tehervonat

Minden vasúti szállítás bizonyos üzemi teljesítményt kíván, költségkihatása van. A vasutas dolgozók munkájának minőségétől függ, hogy adott szállítási teljesítményt nagyobb vagy kisebb költséggel végzünk-e el. Dolgozóink munkája tehát fontos feltétele a vasúti önköltség alakulásának. Csökkentéséhez szükség van valamennyi dolgozó jó munkájára.

Korábban számos olyan bevált munkamódszer alkalmazása segítette teljesítményeink emelését, a gazdaságosabb szállítást, amelyet az utóbbi időben nemegyszer elhanyagolunk.

Egyike ezeknek a munkamozgalmaknak a túlsúly továbbítása, a vonatok, mozdonyok jó kihasználására való törekvés. Hogy ennek milyen gazdasági kihatása van, talán nem is mindenkor érzékelhető. Mindjárt világosabb lesz azonban a kép, ha például illusztráljuk.

Ha a pécsi igazgatóság vonalain például eddig 583 tonna átlagos terheléssel közlekedtek tehervonataink, és csak egy rakott kocsival többet teszünk minden tehervonatra, ennek azonnal láthatjuk gazdasági kihatását:

1. Megtakaríthatnánk négy mozdonyt, amelyet más vonalakon, vagy többletszállításokra tudnánk felhasználni.

2. Megtakarítanánk 320 tonna szenet, kb. 60 800 forint értékben.

3. Megtakarítanánk a mozdony- és a vonatkísérő személyzet 6400 munkaóráját, ami 5 forintos órabérrel is 32 000 forintot jelent.

4. Ezeken felül a kevesebb vonat folytán csökkenne vonalaink zsúfoltsága, ezzel együtt a vonali ácsorgások mennyisége, ami szintén jelentős pénzbeli megtakarítást jelent, azon felül, hogy vonataink menetrendszerűségét is jobban biztosíthatnánk.

Nem hiábavaló beszéd tehát, amikor a vonatok jó kiterhelését szorgalmazzuk. Annál sajnálatosabb, hogy a múlt évek nagy nekilendülése után ez a mozgalom alábbhagyott. A menetirányítók, forgalmi szolgálattevők, kocsimesterek, mozdonyvezetők jó munkája szükséges, hogy ez ismét élő valóság legyen. De nem kis szerep jut a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak is, hiszen nekik kell gondoskodniuk elsősorban a vonatokhoz utalt kocsik időbeni megrakásáról.

Várnal László
pécsi igazgatóság

Fegyelmezettebb szolgálatellátást

Az ellenforradalom után a munka megindítása, az értékek számbavétele nagy munkát rótt a BVKH dolgozóira. Még egyes budapesti állomáson, vagy közvetlen közelében a golyók fütyültek, de a fuvarozásra átvett áruk, főleg a kocsirakományúak számbavétele megindult. Később lavinaszerűen megindult a kárigények elbírálása.

Sokkal könnyebb lenne a munkánk, ha az állomásokon jobb lenne a munkafegyelem. Sok hiba van az áru továbbításánál.

Legtöbb gondot a számadáselválasztás okoz.

A vasút a fuvarozásra átvett árukért anyagilag felelős. Nem közömbös tehát, hogy például egy kocsirakományú élelmiszer, melynek gyorsan kell rendeltetési helyére jutni — fuvarokmány hiányában késést szenved. Még súlyosabb az eset, ha tranzitküldeményről van szó. A szomszéd vasút a küldeményt kísérő okmány nélkül nem veszi át.

A másik gyakori hiba a kétszeres elszámolás,

a küldemények feladásánál fordul elő. Tévedés folytán az árut két fuvarlevéllel két állomásra számolják el. Az egyik helyre megérkezik az áru fuvarlevéllel együtt, és rendben kiszolgáltatják a címzettnek. A másik fuvarlevél természetesen áru nélkül érkezik, és megindul a visszkereseti nyomozás. Egyébként

a visszkereseti munka szülőanyja a hiányos kocsifelírás.

Ellenőrzéseink során több ízben megállapítottuk, hogy egyes állomásokon sokszor egész vonatokat nem írnak fel. Gondosabb, fegyelmezettebb munkával nagyon sok tennivalót könnyíthetnénk meg.

Szilágyi Sándor
BVKH

Csatlakoztunk a Lenin Kohászati Művek dolgozóinak felhívásához

A Lenin Kohászati Művek dolgozói felhívással fordultak az ország valamennyi dolgozójához, hogy közösen harcoljanak a népvagyon pusztítói, rongálói, pazarlói ellen. A vasút területéről a miskolci fűtőház dolgozói az elsők között csatlakoztak a felhíváshoz. Erről szóló határozatukat az alábbiakban közöljük:

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG DOLGOZÓI!

Mi, a miskolci fűtőház dolgozói mai gyűlésünkön tiltakozásunkat fejezzük ki a népvagyon pazarlói ellen. Nem tűrjük, hogy dolgozó népünk áldozatos munkájával megteremtett javainkat felelőtlen elemek pazarolják, felelőtlenül gazdálkodjanak vele. Nem engedjük meg, hogy egyes elemek szarka módjára lopkodják tulajdonunkat.

Elítélünk minden olyan magatartást, hanyag munkát, amely nem segíti jólétünk megszilárdítását és javítását.

Mi magunkévá tettük pártunk, kormányunk azon elhatározását, hogy saját lábunkon kell megállnunk.

Vasutas Dolgozók!

Támogassatok minket e harcban!

Csatlakozzunk egyöntetűen a Lenin Kohászati Művek dolgozóinak a társadalmi tulajdon megvédésével kapcsolatos felhívásához! Itt az ideje, hogy pártunk célkitűzéseinek, kormányzatunk rendelkezéseinek maradéktalanul érvényt szerezve, a társadalmi tulajdon védelmével is hozzájáruljunk dolgozó népünk jólétének emeléséhez.

Miskolc, 1958. január 21.

A miskolci fűtőház dolgozói

KÉTLAKI VAGON CSEHSZLOVÁKIÁBAN

A vasúton szállított árut gyakran közúti járművekre kell átrakni, hogy azokat eljuttathassák a raktárakba. Az átrakás megszüntetésének problémája már hosszú ideje foglalkoztatja a közlekedési szakembereket. Az átrakodás kiküszöbölése céljából csehszlovák konstruktőrök most olyan vagont szerkesztettek, amely vasúti és közúti közlekedésre egyaránt alkalmas. Betonútra állítva a vaskerekek helyett a tengelyre szerelt gumikerekeken gurul tovább a kétlaki vagon.

Nemzetközi HÍREK

A világ minden részéből

A szovjet kormánynak a múlt év júliusában kiadott rendelete értelmében 10—12 év alatt meg kell szüntetni a Szovjetunióban a lakáshiányt. A népgazdasági tervben 1958-ra 36,8 milliárd rubelt irányoztak elő lakásépítésre. Ebből jelentős összeget juttattak a szovjet vasutasok lakóházainak építésére.

Az amuri igazgatóság területén 45 fokos hidegben késés nélkül közlekednek a vonatok, pedig gyakori a hófúvás, s a vasutasok ellensége, a köd, szinte állandóan kísért. A pára és az időnkint feltámadó szelek rendkívül nehezítik a látási viszonyokat.

A szovjet vasutas tudományos kutatóintézetben új automatikus biztosítóberendezést próbáltak ki — sikerrel. Az új konstrukció az eddiginél lényegesen gyorsabb működést fejt ki.

Üzembe helyezték a Jereván és Achta közötti új vasútvonalat. A 60 kilométer hosszú vonal a Szovjetunió legmagasabb hegyi vasútjai közé tartozik.

A francia államvasutak nyilvánosságra hozott fejlesztési terve szerint 1961-re a vasúthálózat húsz százalékának villamosítását tűzték ki célul. Ezeken a vonalakon bonyolódik majd le a teljes forgalom 70 százaléka.

A brit vasút csomagolóládakölcsönző szolgálatot létesített. A feladó a göngyöleg bérletének kifizetésével megtakarítja a vétel vagy előállítás költségeinek nagy részét. A vasút csak az áru tiszta, göngyöleg nélküli súlyát számolja el.

Angliában Boston és Glasgow állomások között új expresszvonatot rendszeresítettek. A vonat a 650 kilométeres utat 6 óra 40 perc alatt teszi meg.

A kanadai Nyugati Vasutak korszerűsítési és fejlesztési terveiben szerepel egy kb. 1400 km hosszú, egysínű vasútvonal építése. A felvételezési munka már folyik. A vasút építését 1960-ban kezdik meg.

Az első olyan vonat, amelyet zárt áramkörű televíziós, állandó jellegű berendezéssel láttak el, megkezdte a működését Skóciában. A vonaton levő stúdió képeit az utasok egy 45 cm-es vetítőkészüléken látják. A televíziós készülék teljesen hű képet ad a vonatot környező tájról. Később filmek vetítésére is sor kerül. Az angol vasutas újság nem örvend a vonat beállításának. Kifogásolja, hogy már az útitársával sem beszélgethet az utas. A televízió nem kizárólagosan áldásos élvezet, ezért javasolja a lap, hogy írják fel a vonatra, illetve a menetrendkönyvbe vezessék be a vonatszámok fölé: *„televízió”, „televíziómentes”*. Majd az idő be fogja bizonyítani, melyik vonattal utaznak többen.

Izraelben a szakszervezeti funkcionáriusok számára elrendelték egyetemi szinten egy szakszervezeti kérdésekkel foglalkozó tanfolyam elvégzését. Az iskolát a Tel Aviv-i munkásotthonban rendezték meg.

A nyugat-európai vasutasszakszervezetek képviselői értekezletének határozatából

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége kezdeményezésére *Ausztria, Nyugat-Németország, Belgium, Franciaország, Hollandia, Olaszország és Svájc* vasutasainak képviselői a múlt év novemberében *Strassburgban* értekezletet tartottak.

A részvevők megállapították, hogy a fenti országok mindegyikében megegyeznek azok a módszerek, amelyek a vasutas dolgozók életkörülményeinek romlását kívánják elősegíteni: a vasutak korszerűsítése révén fokozódik a dolgozók kihasználása, a személyzet létszámának csökkentése. Ezzel párhuzamosan súlyosbodnak a vasutas családok életviszonyai. A vasutasok szerzett jogainak és szociális ellátottságának nivellálására törekszenek, mégpedig azon országokhoz igazodva, ahol ezek a jogok és feltételek a legkedvezőtlenebbek. Minden eszközzel a vonatszemélyzet létszámának csökkentésére törekszenek. Például a dieselmozdonyokat egy személlyel közlekedtetik.

Ilyen körülmények között az értekezlet részvevői, akiknek feladata a vasutasok érdekeinek védelme, azt kívánják, hogy ezeknek a biztonságellenes és antiszociális terveknek a meghiúsítása érdekében hívjanak össze újabb értekezletet, valamennyi európai kapitalista ország szakszervezeteinek részvételével.

A konferenciának az lenne a célja, hogy megvizsgálják a különféle országok vasutasainak munkafeltételeit, szociális viszonyait, és határozatot hozzanak

— *a munkaórák csökkentésére a munkadíj leszállítása nélkül,*

— *a dieselmozdonyok két személlyel történő közlekedtetésére,*

— *a vasutasok szerzett jogainak fenntartására és a megvont kedvezmények visszaadására.*

— *a szakszervezeti jogok tiszteletbentartására.*

Az értekezlet javasolta a Nemzetközi Szövetségnek, forduljon a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalhoz, tartsanak megbeszélést a vasútak biztonsága tárgyában, alakítsanak minden országban egy biztonsági szervezetet, amelyben részt vennének az összes szakszervezetek a biztonság előfeltételeinek megteremtése érdekében.

Vasúti szabadjegyet kaptak az ellenforradalom rokkantjai és a hősi halottak hozzátartozói

Az ellenforradalmi események idején megrokkantak, továbbá a hősi halált haltak hozzátartozóinak *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter január 20-án egész életre szóló MÁV arcképes igazolványokat adott.

A szabadjegyet nem segélyként, hanem annak a megbecsülésnek jeleként juttatjuk, amely a hősöket megilleti — mondotta a miniszter. — Újra és újra példaképül állítjuk népünk elé azokat, akik többségükben egyszerű munkások voltak, de hősökké lettek akkor, amikor a munkáshatalom érdeke úgy kívánta. Beszédében felhívta a vasút vezetőit: oktassák ki a vasutas dolgozókat, hogyha ilyen igazolvány tulajdonosával találkoznak, a kötelező udvariasságon túl, adják meg azt a tiszteletet és megbecsülést, amely a hősöknek és a hősök hozzátartozóinak jár.

Hogyan lehetne a legrövidebb idő alatt a legjobb munkát végezni? Sénik Mihály mozdonylakatos KISZ-brigádja egy javításra kerülő mozdony munkálatait vitatja meg a székesfehérvári fűtőházban.

(Kovács Géza felv.)

SOK KICSI SOKRA MEGY

Hogyan lehetne nálunk a termelést gazdaságosabbá tenni?

Elsősorban a munkafegyelem megszilárdításával. Még sokan vannak, akik nem használják ki a teljes munkaidőt. Az ötlözőhelyiségek még fél nyolckor is világosak. Az időkartonokat gyakran hét óra előtt egy-két perccel bélyegzik le. Vajon aki ebben az időben bélyegez, hogyan tudja 7 órakor elkezdeni a munkát? Előfordul a fémöntőben, hogy a késői begyújtás miatt az öntést nem lehet idejében megkezdeni. Az osztályon dolgozó wg.-lakatosoknak is tudomásul kell venniük, hogy a munkaidő pontos betartása nekik is kötelező.

A gazdaságos termelés másik fontos feltétele az önköltség csökkentése. Jó példát mutatnak ebben a fémöntő dolgozói. Havonta 600—700 kikötött ólombronz ágycsészét javítanak meg, és teszik újból használhatóvá. Hiba van azonban a kis kompresszorházban, ahol például egy éjszakai műszakban levő dolgozó öt nagyteljesítményű égőt használt — bóbiskoláshoz. A mozdonyosztályon egy segédmunkás egy talicska fa elvitelére villamosenergiával működő tolópadot vett igénybe. Nem takarékoskodnak eléggé a kovácsszénnel. A szállítóeszközről lehullva hever az úton.

Ezek a hibák mind a közelmúltban történtek. Sok még a tennivaló. Elsősorban az ellenőrzést kell megszigorítani, de fokozni kell a dolgozók felvilágosítását is, hogy mindenki érezze: saját érdeke a gazdaságos termelés.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító

A ZÁRFÉKEZŐ

Várpalotán a tizenegyediken áll a szitáló esőben, felfeltámadó szélben egy Fehérvárra tartó tehervonat. A száma nem fontos. Ellenben az az ember, aki az utolsó üres Kzkocsinál áll őrt, annál inkább. Harcsabajuszát lebegteti a szél. Szúrós tekintetével fürkészi, nézi a szerelvényt. A zárjelzőket már felrakta, a csavarkapcsok rendben, s most várja a fékpróbát.

„Ha rosszul állítjuk össze a vonatot, meglehet, hogy nem térek enyéimhez. Sem én, sem az áru. Meg talán más se. Pedig énnekem Pusztaszentmihályfán öt élő gyerekem és három unokám van. Várják az embert.” Lassan, tagoltan ejti ki a szavakat.

Mintázni lehetne róla a kötelességét hiven teljesítő vasutas szobrát. Túlzás ez? Semmi esetre sem. Társai felnéznek rá, megadják neki a tiszteletet. Ő pedig szereti, nagyon szereti a vasutat.

— Kilenc éve, hogy eljöttem Mezőhidvégről a vasútra. Eljöttem, megszerettem ezt a mesterséget, itt nem hagynám semmi pénzért — szövögeti a beszéd fonalát,

Megtörténik a fékpróba. Indulás. Felsivít a 411-es gőzszirénája. Mégegyszer hátranéz, s elfoglalja helyét a zárféken. A váltókon csattog a szerelvény. A váltókezelő zsebredugott kézzel nézi a vonatot. A zászlónyele a nadrágzsebben igy „fogadja” az „öreg” tisztelgését. A zárfékező csóválja a fejét. Sokáig szótlan. Előre néz, szembe a széllel. Viharkabátja bundát takar, bundasapkája, halinacsizmája segit dacolni az idővel. De nyaka szabadon marad, ráncaiban szinte otthon érzi magát a vonat futásával erősödő szilaj szél.

— Már megszoktam — mondja, eleget éreztem a mezőn.

Inota mellett rohan a vonat. Az öreg szeme — ki tudja hányadszor — szinte megsimogatja a tájat.

— Ötvenkét esztendő mióta élek, de az utóbbi tíz esztendő ugyancsak megváltoztatta erre a világot — mondja révedezve. — Csak mi tudjuk csodálni — mondja rosszallással hangjában — de a fiatalok, akik jóformán beleszülettek, nem becsülik eléggé.

Csór-Nádasladányon is áthaladunk. Figyeli a jelzőket, sokszor hátratekint: nincs-e idegen vonat az ő térközében, visszaállították-e a vonat mögött a jelzőt. Sárszentmihályon várni kell a pesti személyre. Már kisujjában van a menetrend. Szorgalmasan adja a jelzést ütött-kopott zászlójával, amig a biztonsági határjelen belül nem kerül a vonat. Amikor megtudja, hogy valóban várnak a keresztező ellenvonatra, előremegy. Szinte minden kocsit megnéz, kiönösen ügyelve a vonatban futó olajra.

Mire befut a személy, ismét az őrhelyén áll. Nem sokkal később menesztik őket. Mikor végre Székesfehérvárott megáll a vonat, kezében a zárjelzőlámpákkal, a táskájában a durrantyúkkal, elindul a felvételi épület felé. De mégegyszer megáll, visszanéz és megnyugvással látja, hogy a villamos fényjelző, a váltó is védi vonatát.

A vasút szeretetével, a jól végzett munka örömével szívében indul új feladatok elé Berkes Ferenc zárfékező

Az elnökség határozataiból

Az elnökség január 20-i ülésén az osztrák vasutasokkal való baráti kapcsolat elmélyítése céljából hozzájárult ahhoz, hogy a Nemzetközi Vasutas Kulturális és Művészeti Egyesület Ausztriában megrendezésre kerülő kiállításán a vasútas képzőművészek 30 db kiállítási tárggyal részt vegyenek. Ugyanakkor határozatot hozott arra, hogy a vasútas művészeti csoportok egy népi tánccsoporttal, zenekarral, két énekessel, összesen 25 fős delegációval részt vegyenek a nemzetközi összejövetelen.

Határozatot hozott az elnökség a számvizsgáló bizottság vizsgálata és javaslata alapján a munkáslevelek és panaszok elintézésének meggyorsítása érdekében. Utasította a központ osztályait és a területi bizottságokat a szükséges intézkedések megtételére.

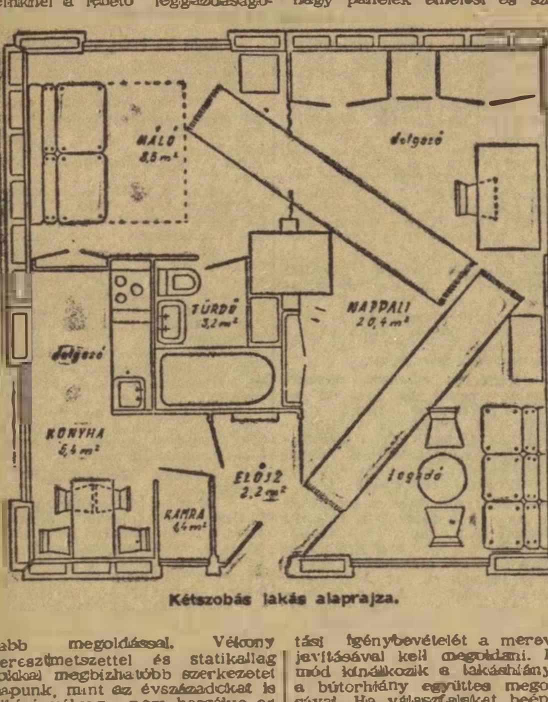
VIGYÁZZ A NÉP VAGYONÁRA

NE TŰRD A PAZARLÁST!

ELŐREGYÁRTOTT CSALÁDI HÁZ

Lakásproblémáinkat csak úgy tudjuk rövid idő alatt enyhíteni, ha gyors, futószalagszerű módszerekkel építünk. Természetesen ennél is figyelembe kell venni, hogy építőanyagbázisunkat a lehető legkisebb mértékben vegyük igénybe. Új építési módszereken kívül új építési anyagokat és gyártástechnológiát is ki kell dolgoznunk.

Nálunk jól beválhatnak a különböző salakadalék anyagokkal, tufával, pernyével és egyéb szilikátokkal megoldott fal- és födémpanelek. Ezen anyagok laboratóriumi kísérletei ugyan beváltak, de időállóságukban nem igen bízhatunk. Viszont építési módszereinknél a beton minden tulajdonságát ismerjük, tehát ezt kell használnunk tartós szerkezeteinknél a lehető leggazdaságosabb megoldással. Vékony keresztmetszettel és statikailag sokkal megbízhatóbb szerkezetet kapunk, mint az évszázadokat is kibíró vályog, nem beszélve az új anyagokról, amelyek tartósságát még csak a jövőben ismerjük meg. Ha a szerkezeteink anyaga beton, akkor kitöltő anyagként bármely jó hőszigetelő anyagot használhatunk a hőtárolás figyelembevételével. Az anyagokon kívül is ki kell választanunk azt a szerkezetet, ami gyorsan gyártható, könnyű és gazdaságos. Ilyen szerkezetek a tartórácsok, héjszerkezetek, Vierendel-tartók.



Kétszobás lakás alaprajza.

A mi megoldásunknál a tartórács szerepel az előregyártott vasbetonalapnál, falnál és födémnél. A tartórács külső kérge időálló, úgynevezett dermesztett beton. A belső kéreg könnyű adalékanyagból készült rabitz mindkét felület perforált hulladékvassal vasalva. Az épület kívül kész fröcskölt felülettel, belül vakolt és meszelt, esetleg hengerelt felülettel kerül a helyszínre. A kazettás szerkezet kitöltő anyaga salakgyapot, esetleg salak vagy más hőszigetelő anyag.

A panelek magukban hordják a nyílászáró szerkezeteket, villany- és vízvezetékeket. Az alappanel kész hézagmentes (esetleg ragasztott parketta) padlóval kerül a helyszínre. Ezzel a megoldással legfeljebb egy nap alatt készülhet el egy kétszobás épület autódaruk segítségével.

A válaszfalak előregyártása oldható meg a legnehezebben, mivel az karcsúságánál fogva igen törékeny. Olyan jó válaszfal panelelket külföldön sem találunk, amit mi a hazai viszonyaink között fel tudnánk használni. A nagy panelek emelési és szállítási igénybevételét a merevség javításával kell megoldani. Erre mód kínálkozik a lakáshiány és a bútorhiány együttes megoldásával. Ha válaszfalakat beépített bútorokkal oldjuk meg, ez azt jelenti, hogy a válaszfal (vékony hangszigetelt beton) egyik oldala vakolt, meszelt vagy hengerelt fal, másik oldala asztalosmunka. A válaszfalak így valamivel drágábbak, viszont a bútorok olcsóbbak. A népgazdaságtól is kevés bútorfát vonunk el, emellett ez a legmodernebb megoldások egyike. A bútorok belseje lehet egyszerűen színes tapéta, vagy PVC-vel befújt mosható felület.

Az épület alaprajza igen változatos lehet. A közölt alaprajz modul-rendszerben van kidolgozva, négyzetes alakú sejtes megoldással. A típus panelekből 90 féle alaprajzi megoldás rakható ki. Ezenkívül ikresíthető sorházként is építhető, sőt az egyszerűbb megoldás víkendházként, őrházként alkalmazható.

Homlokzata egyszerű, modern, lehet laposteto̍s, ami olcsóbb megoldás, de lehet magastetős is. (Olcsó lemezszarufázattal. Szabadi—Satreda—Patkó-féle újítás). Ami az előregyártott épület gazdaságosságát illeti, elsősorban a szakipari munkákon lehet takarékoskodni (padló, nyílászáró szerkezetek, vízesblokk készítése stb.)

Gépészeti berendezése úgy van megoldva, hogy egyetlen beépített szekrény magába foglalja az egész vízszerelést, csatornázást, sőt ha kell, a villanyórát, a villanytűzhelyet és a forróvíztárolót. Ezekből is adódik hogy az épület 44 százalékkal olcsóbb, mint egy ugyanolyan típusú hagyományos módszerekkel épített modernül bútorozott épület. Időállósága változatlan, mivel a tartóelemek vasbetonból készülnek. A falvastagság 32 cm, aminek a falegyenértéke 38-as téglafalnak felel meg.

Amennyiben gépesítés nélkül készül, abban az esetben a zsaluzatot maga a hőszigetelő adja (4 darab padlón kívül). A beton öntése nem tér el az is mert 0,6-as konzisztenciája betontól. Az elem kiöntése után (gőzölés nem szükséges) az egymásra öntött, vagy egymás mellett öntött elemeket vízszintes helyzetből felállítva (daruval vagy emelőkkel) a cement megkötése után vakolva (meszelve, fröcskölve) télerre rakva a helyszínre szállítjuk.

Összeszerelése autódaruval történik. A vasbeton hornnyal ellátott kazettás lemez alapot egy rugalmas ágyazatra (kavics vagy sóder) helyezzük. A kéménypillérektől, tehát a középtől kifelé haladva építi az autódaru a válaszfalpaneleket, majd a külső falpanelek következnek, utána a födémet helyezik a falakra. Az egyes elemek együtt dolgozását az emelő horgok összehegesztésével biztosítjuk. Az épület aláпincézhető, ha a pincefalak elkészültek, amire az alappanel, mint födém kerül.

Az épület összköltsége attól függ, hogy hány légköbméteres az épület. Tájékoztatásul: két szoba összkomfortos ház 39 ezer forint (MÁV önköltségi áron, kiskereskedelmi árakkal). Beépített bútorokkal, teljesen befejezve 60—70 ezer forint a 130 ezer forinttal szemben. Úgy gondoljuk, amennyiben egyelőre saját erőből építők kellő érdeklődést mutatnak, úgy egy sorozatot legyártunk, utána az utókalkulációnál megállapított megrendelési árat közölni fogjuk. Az a véleményünk, hogy az épületeket előregyártott állapotban szállítanánk a dolgozóink telkére a lakhatási engedélyhez feltétlenül szükséges állapotban, tehát minden luxus nélkül, hogy az ár minél alacsonyabb, a gyártásidő minél rövidebb, így a munkadíj kevesebb lehessen. A teljes befejezésre már a beköltözés után folyamatosan kerül sor, az építtető igénye szerint.

A dolgozók érdeklődését várja a szerkesztőség.

Patkó Mihály
építészmérnök,
Épületelemgyártó főnökség

SZEMLÉK HELYETT INTÉZKEDÉST!

Vác állomás poggyász és utánfizető helyisége egészségtelen, nem felel meg rendeltetésének. 24/24-es szolgálatot igen nehéz így ellátni. Ezt eddig minden illetékes szerv elismerte. Hosszú lenne elsorolni azt a sok időt pazarló, eredménytelen szemlét, jegyzőkönyvezést, ügyirat felfektetést, termelési értekezleten elhangzott bírálatokat, amelyek két és fél év óta sem vezettek eredményre. Jogosan mondották az állomás dolgozói a januári termelési tanácskozáson, hogy szemlék helyett most már határozott, gyors intézkedést várnak.

Szobonya László
Vác állomás

ÍRNI SZERETTEM VOLNA

a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemi Vállalat 1957. évi munkájáról és eredményeiről, de sajnos megakadályoztak ebben. Hiába mentem a tervosztályra, hogy egy-két jellemző adatot megtudjak a termelésről. Nem adtak felvilágosítást a sajtó részére, mondván, hogy azt csak az illetékes miniszter engedélyével lehet kiadni. Így elnézést kérek a *„Magyar Vasutas"* olvasóitól, hogy egy cikkel adós maradtam, és elnézést kérek üzemünk dolgozóitól, hogy nem *„dicsekedhettem"* el sikereinkkel.

Szentgáli István
MÁV Kitérőgyártó ÜV,
Gyöngyös

(Furcsának találjuk a tervosztály eljárását. Természetesen senki sem kívánja, hogy bizalmas anyagokat kiadjanak, de higgyék el az ott dolgozó elvtársak, hogy a lapunkban megjelent sok-sok adat, amelyek termelési eredményeinket igazolják, nem miniszteri engedéllyel kerülnek közlésre. A szerk.)

A MAGYAR SAJTÓ NAPJA

Minden év február 1-e, az illegális Szabad Nép megjelenésének évfordulója, a sajtó munkásainak ünnepe, a magyar sajtó napja.

A sajtó munkásának, a párt, a dolgozók célkitűzései szószólójának, az igazságosság és tárgyilagosság harcosának lenni megtisztelő feladat. Amíg ezt a hivatását betölti az író, az újságíró, addig a nép megbecsülése, megértése, támogatása övezi.

Az ellenforradalmat megelőző időben és alatt sajnos sokan méltatlanokká váltak erre a megbecsülésre, bizalomra. A kezükben tartott hathatós eszközt, a tollat, saját népük, hazájuk érdekei ellen fordították. Ócsárolták nagyszerű eredményeinket. Népünk 12 éves, küzdelmes munkájának gyümölcsét csak elvtelen kritikával, fennhéjázó lebecsüléssel illették.

A szovjet és a magyar nép barátságát igyekeztek aláásni. Annak a társadalmi rendnek akartak szálláscsinálói lenni, s váltak magasztalóivá, amelynek sajtójában nem volt helye a nép sirámának, panaszának, nyomorának, amelynek lapjait a felső tízezer báli híradásai, családi botrányai és üzelmei töltötték meg.

Ezeket a bértollnokokat, cinkosaikkal együtt eltörölte a néphatalom. A magyar sajtó jelenlegi munkásai a néppel együtt harcolnak sajátos eszközeikkel a párt és a kormány célkitűzéseinek valóra váltasáért, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek továbbjavításáért. Jelszavuk az igazmondás, a dolgozók érdekeinek védelme. Kötelességszerű feladatuk hírt adni szocializmust építő munkánk eredményeiről, a kritika eszközével harcolni a hibák megszüntetéséért.

A magyar sajtó napján egyre többen gondolnak a sajtó ilyen munkásaira. Egyre többen válnak az újságok levelezőivé, ezzel is segítve előhaladásunkat. Az ünnep alkalmából mi is köszöntjük levelezőinket, tudósítóinkat, a magyar sajtó neves és névtelen munkásait.

Elismerést a dolgozó nőknek

Őszintén bevallom, azok közé tartoztam, akik idegenkednek a női munkaerőtől. Ha orvoshoz kellett mennem, mindig drukkoltam, nehogy orvosnőhöz kerüljek.

A közelmúltban párhónapos kisfiamnak sürgős műtétre volt szüksége. A mentők beszállították a MÁV Kórházba. *Dr. Szilágyi Erzsébet*, a gyermeksebészet adjunktusa megvizsgálta és azonnal kiadta az utasítást: Előkészíteni a műtőt! Szorongás vett rajtam erőt, amikor megtudtam, hogy a műtétet nő fogja végezni. Ez a szorongás csak akkor múlt el, amikor fél óra múlva az orvosnő nyugodtan közölte, hogy a műtét sikerült, egy hét múlva hazavihetem a gyermeket.

Azóta már nyoma is alig látszik a műtétnek, és az én véleményem is másként alakult a nők munkájáról. Köszönet érte dr. Szilágyi Erzsébetnek. Köszönet azért az önzetlen segítségért, amivel hozzájárult kisfiam egészségéhez.

Nagy Elemér
Vácrátót.

TILTAKOZUNK!

A celldömölki fűtőház dolgozói röpgyűléseken tiltakoztak az imperialista hatalmak háborús készülődése ellen. Az Országos Béketanácshoz küldött táviratukban többek között a következőket írják: *„Követeljük, hogy tiltsák meg az atom- és hidrogénfegyverek gyártását és alkalmazását, s haladéktalanul szüntessék be az ezekkel való kísérleteket. Tiltakozunk az ellen, hogy Európa kellős közepén a nyugatnémet militaristákat — az elmúlt háború fő okozóit — újra felfegyverezzék, területükön nukleáris támaszpontokat létesítsenek".*

A celldömölkiek nemcsak szavakkal, hanem tettekkel is bizonyítják, hogy a béke következetes harcosai. A KISZ-fiatalok január 14-én békevonatot indítottak. A vonatot a 328—025. sz. mozdony továbbította Komáromba 1000 tonnával.

Kismihók Róbert
Celldömölk fűtőház

A KISZ egyéves évfordulójának tiszteletére

Március 21-én kettős ünnepük lesz a magyar fiataloknak. Ekkor ünnepeljük a Tanácsköztársaság megalakulásának 39. évfordulóját, és egy évvel ezelőtt, ezen a napon bontott zászlót a magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség.

A többi kiszistához hasonlóan, a vasutas fiatalok is országszerte készülnek az évfordulóra. *A debreceni fűtőház fiataljai* például ebből az alkalomból *munkaversenyre hívták ki a szegedi fűtőház fiataljait.* Vállalták, hogy január 1-től március 21-ig három villamosmotor javítását végzik el és 2800 forintot megtakarítanak. A mozdonyjavító műhelyben dolgozó fiatalok terven felül elvégzik egy mozdony részlegvizsgáját és megtakarítanak 7000 forintot. Vállalják, hogy selejtmentes munkát végeznek, visszatérő javítás nem fordul elő. Az OH-anyagok felhasználásával 10 százalékos anyagmegtakarítást akarnak elérni.

A fűtőház szakvonali és mozgalmi vezetői minden lehetőséget biztosítanak a fiatalok kezdeményezésének sikere érdekében.

Tallózás az 1957. évi baleseti statisztikában

Az 1957. évi baleseti statisztikát vizsgálva, először is az tűnik szembe, hogy az óvórendszabályok betartása feletti szigorúbb őrködés, a munkavédelmi beruházásokra fordított összegek emelése ellenére a balesetek száma nem csökken, hanem emelkedik. Míg 1955-ben 4,1 százalék, addig 1956-ban 5 százalék, 1957-ben pedig 5,2 százalék volt a balesetet szenvedett dolgozók száma. A balesetek miatt kiesett munkanapok száma a következőképpen alakult: 1955 — 90 527, 1956 — 104 820, 1957 — 123 325 nap. Ezt az emelkedést az sem magyarázhatja, hogy az ellenforradalom alatt szinte teljesen szétszórták a vasút munkavédelmi hálózatát.

Törvényszerű-e a baleset?

Azt állítani, hogy valami törvényszerűség tapasztalható, ha a balesetek megoszlását életkor vagy foglalkozási ágakra bontva vizsgáljuk — tévedés lenne. Nézzük csak a számokat. Az 1957. évi üzemi balesetes napok aránya az összes táppénzes napokhoz viszonyítva az ipari jellegű munkaterületeken a legmagasabb. Kivételt képez ez alól bizonyos vonatkozásban az építőipar (3,2 százalék).

A Gyöngyösi Kitérőgyárban az indexszám 7,5 százalék, s országosan itt a legmagasabb a 75 százalékos táppénzes napok arányszáma (80,5 százalék). Ez azt mutatja, hogy ebben az üzemben a hosszabb munkaviszonnyal rendelkező dolgozók kerülnek zömében baleseti állományba. Elsősorban a munkavédelmi feltételek biztosítása az, amit Gyöngyösön meg kell vizsgálni.

A balesetes napok számát az összes táppénzes napokhoz viszonyítva a faiparban (fatelítők) a legmagasabb — 9,5 százalék. Ezzel szemben a 75%-os táppénzes napok arányszáma a legalacsonyabb — 57,4 százalék. A statisztika tehát azt mutatja, hogy a fatelítőkben a legnagyobb a munkaerőfluktuáció, sok új munkás kerül alkalmazásba, s közülük kerül ki a legtöbb balesetet szenvedő.

Az üzemi balesetes, táppénzes arányszám bár nem kirívóan magas — 4,5 százalék —, a táppénzes napok számát figyelembe véve mégis a forgalom és a vontatás területén volt a legtöbb munkakiesés 1957-ben (36 596 munkanap).

Ha az elmúlt három év baleseti százalékának alakulását figyeljük, egyáltalán nem megnyugtató a helyzet. (Fentebb már szóltunk a fokozatos emelkedésről.) Szolgálati áganként nézve a számokat, megállapítható, hogy kirívóan magas a balesetet szenvedők száma a Gazdasági Vasutaknál (1955 — 6,9, 1956 — 9,7, 1957 — 8,6 százalék), a hídépítésnél (7,3, 7.6, 6,8 százalék), a Gyöngyösi Kitérőgyárnál (2,6, 6,9, 10,0 százalék!), a fatelítőknél (11,0, 7,5, 9,5 százalék), járműjavítóknál (6,8, 8,9, 9,0 százalék). E számok azt is mutatják, hogy a balesetek száma évről évre, legalábbis a felsoroltak nagyrészénél, emelkedést mutat.

Lehet-e csökkenteni a beteglétszámot

Igazgatósági bontásban nézve az adatokat, megállapítható, hogy legmagasabb a baleseti százalék a debreceni igazgatóság területén. (1955 — 5,2, 1956 — 7,6, 1957 — 7,2 százalék.)

Mint a számokból kiolvasható, a balesetek bekövetkezése egyáltalán nem törvényszerű, azok a legtöbb esetben valamilyen hiányosságokra vezethetők vissza. Mert például az a tény, hogy a balesetek száma a Gazdasági Vasutaknál olyan magas, mentegethető a széttagoltsággal, de ez indokolás helyett inkább azt bizonyítja, hogy a GV szakszervezeti és szakvonali szerveink által végzett munkavédelmi ellenőrzés szempontjából egyik legelhanyagoltabb terület.

Már szóltunk a Gyöngyösi Kitérőgyár magas baleseti százalékáról. Gyöngyösön az összes megbetegedések száma (tehát a nem balesetből származó megbetegedést is számítva) is kirívóan magas — 1957-ben 8,5 százalék. A nagyságrendben utána következő járműjavítóké is csak 6,4 százalék. A kitérőgyárban véleményünk szerint a magas beteglétszámhoz hozzájárul a betegellenőrzés hiánya, vagy liberális kezelése is.

A számok — melyekből csak néhányat emeltünk ki, alkalmasak arra, hogy alapját képezzék olyan területi elhatárolásnak, hogy odairányíthassuk a legfőbb figyelmet, ahol a legkirívóbbak a hiányosságok. A számok vádolnak, hiszen azt jelentik, hogy 1957-ben csak a balesetek miatt több mint 400 ember munkája esett ki a termelésből.

Teljesen megszüntetni a megbetegedéseket, baleseteket sajnos nem lehet. Csökkenteni igen. De ehhez a szakvonali és szakszervezeti munkavédelmi szervek hatékonyabb intézkedése, ellenőrzése, szorosabb együttműködése szükséges.

Kommunista aktíva Pécsett

„Elvtársak, harcoljatok teljes egységben az MSZMP politikájának végrehajtásáért." Ez a felirat fogadta január 17-én a pécsi igazgatóság kommunistáit, akik azért gyűltek össze a Doktor Sándor Művelődési Otthonban, hogy meghallgassák *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, az MSZMP Központi Bizottsága tagjának beszámolóját.

Tóth József igazgató megnyitó szavai után a miniszter elvtárs üdvözölte a pécsi vasutasokat, akik az ellenforradalom legnehezebb időszakában is becsülettel ellátták szolgálatukat. Hangsúlyozta, hogy

egyre növekszik azoknak a száma, akik nemcsak szavakban, hanem tettekben is a munkás—paraszt forradalmi kormány mellett állnak.

Ezt bizonyítják elért eredményeink. Egy esztendővel ezelőtt senki nem merte gondolni, hogy ilyen gyors ütemben rendet teremtünk. Eredményeink a kormány következetes munkájának, a Szovjetunió és a baráti népek támogatásának, a dolgozók aktivitásának köszönhetők. Külön hangsúlyozta azt a nagy jelentőségű segítséget, amelyet napjainkban is kapunk a szovjet néptől, majd röviden ismertette gazdasági életünk problémáit.

A legnehezebb feladat az volt — mondotta —, hogy a mérhetetlen károk ellenére is emeljük a dolgozók életszínvonalát.

A vasutasok bérrendezése annak a jele, hogy a kormány nagyra értékeli azt a munkát, amelyet a szállítás terén kifejtenek.

A bérrendezésnél túl is léptük a tervezett tíz százalékot. A gazdasági élet több területén az akkori sok deputáció nyomására 17, helyenként még nagyobb százalékkal növeltük a béreket.

Rámutatott, hogy az országot a dolgozók összességének érdeke szerint kell vezetni és őszintén megmondotta, hogy hallatlen erőfeszítésekbe kerül, hogy a jelenlegi életszínvonalat tartani tudjuk. A továbbiakban arról beszélt, hogy a nagymérvű fegyelmezetlenségek hogyan növelik a kiadásokat. Feltette azt a kérdést: miért fordulhatott elő, hogy a jobb szénből is 15%-kal többet használtunk fel 4%-kal kisebb teljesítmény mellett. Ezekután a balesetek alakulásával foglalkozott.

Az emberekkel való törődésről szólva helytelenítette, hogy sokszor találkozni még intrikával. Határozottan kijelentette, hogy ennek véget kell vetni. Aki hibázott, azt vonjuk felelősségre az elkövetett hibák arányában, de tanulságos befejezéssel.

Teremtsük meg a szolgálati vezetők biztonságát, hogy merjenek intézkedni, meg merjék követelni a fegyelmet.

Az akarategységről szólva elmondotta, hogy vannak még párttagok, akik egyetértenek a kormány, a párt politikájával, de van egy *„de"*-jük... Meg kell mondani őszintén, hogy akinek *„de"*-je van, annak nincs helye a pártban.

Befejezésül arra kérte a részvevőket, hogy az aktíván hallottakat vigyék át a gyakorlati életbe. Váljék valóra: *„A vasúton dolgozni öröm és dicsőség"* — fejezte be nagy tetszéssel fogadott beszédét *Kossa* elvtárs.

V. L.

Te is felelős vagy a munkáshatalomért!

DOLGOZZ A SZAKSZERVEZETBEN

— a munkáshatalmat erősíted

A Szombathelyi Haladás kitűnően, NB II-es labdarúgócsapataink váltakozó sikerrel szerepeltek az őszi fordulóban

Az 1957—58. évi labdarúgóbajnokságban a Szombathelyi Haladás játékosai az NB I-ben, a BVSC, a Ceglédi VSE, a Szolnoki MÁV, a Szegedi VSE, a Debreceni VSC, a Miskolci VSC, a Hatvani VSE, a Pécsi VSK és a Soproni VSE játékosai pedig az NB II-ben kergetik a labdát.

A bajnokság „első féltidejében" a úz csapat közül az erősen megfiatalított **Szombathelyi Haladás okozta a legkellemesebb meglepetést.** Az együttes nagyszerű eredményével meg a derülátók elképzeléseit is felülmúlta, hiszen az egyfordulós bajnokság után nem volt rózsás a szombathelyiek helyzete. A nyár elején néhány játékos ugyanis eltávozott az egyesülettől, ugyanakkor a csapatnak edzője sem volt. A Haladás vezetői azonban a nyári „holtidényben" sikeresen megoldották a problémákat. **Az edzői teendőkkel Kiss Gábort bízták meg,** aki már a Bp. Honvédnél végzett munkájával is bebizonyította, hogy tud bánni a fiatalokkal.

Kiss Gábor azt tűzte célul maga elé, hogy minél előbb megismerje a tehetséges fiatalokat, majd hozzátátott egy harcos, küzdőképes, korszerű csatárjátékot játszó együttes kialakításához. A csapat az őszi idényben csak Pécstől, Dorogtól és az MTK-tól kapott ki egygóios különbséggel, ugyanakkor legyőzött olyan kiváló csapatokat, mint a Ferencváros, az Ujpesti Dózsa és Salgótarján. Döntetlenül mérkőzött a kétszeres KK-győztes Vasas, a Bp. Honvéd és az őszi első Tatabányai Bányász együttesével. Ezek az eredmények, mondani sem kell, alaposan megnövelték a csapat tekintélyét. Szombathelyen a nagyhírű Sabaria óta nem is volt olyan népszerű csapat, mint most a Haladás.

Amennyiben a játékosok a tavasszal is olyan szorgalmasan edzenek, s a mérkőzéseken is olyan lelkesen, odaadóan küzdenek, mint az őszi idényben tették, egészen biztosan nem lesznek kiesési gondjaik.

NB II-es csapatainknál más a helyzet. **Két bajnokjelöltünk, a BVSC és a Debreceni VSC** bár az őszi idényben az első helyen végzett, ennek ellenére még koránt lenne azt hinni, hogy most már könnyedén sétálnak az NB I-be. Hogy a BVSC és a Debreceni VSC valóban bejuthasson a legjobbak közé, ahhoz még sokat kell javulni elsősorban a két csapat támadósorának. A tavaszszal harcosabb, korszerűbb és nem utolsósorban eredményesebb csatárjátékot kell játszaniuk, mint az ősszel.

A Pécsi VSK, a Miskolci VSC és a Ceglédi VSE a várakozásnak megfelelően szerepelt. Sőt, ha az újonc ceglédi együttes egy-két mérkőzésén nem könnyelműsködik, akár a harmadik vagy a negyedik helyen is állhatna. Persze, a hatodik helye is szép teljesítmény. **A Szolnoki MÁV és a Szegedi VSE labdarúgóit gyakran üldözte a balszerencse.** Mindkét együttes több pontot vesztett olyan mérkőzésen, ahol végig többet támadott ellenfelénél. A kilenc NB II-es csapat közül a **Soproni VSE és a Hatvani VSE szerezte a legkevesebb pontot.** Így nem csoda, hogy mindketten a kiesési zónában vannak. S bizony, ha a kiesést el akarják kerülni — reméljük, igen —, a tavaszi fordulóban jobb teljesítményt kell nyújtaniuk. **V. F.**

Sárvári István esztergályos 42 éve dolgozik a szakmában. A több mint négyévtizedes tapasztalataiból sokat tanulhat Voga Jánosné fiatal esztergályos. (Székesfehérvár, Járműjavító.)
(Kovács Géza felv.)

Sporthírek

A sportosztály értesíti az elmúlt évben Budapesten megrendezett szakszervezeti labdarúgóbajnokságban részt vett csapatok vezetőit, hogy február 10-én délután 17 órára a tavaszi bajnoki idénnyel kapcsolatos megbeszélések végett jelenjenek meg a sportosztályon. (Benczur utca 41. szám.)

★

Az 1958. évi országos vasutas felnőtt egyéni ökölvívó-bajnokság küzdelmeit február 15-én és 16-án Székesfehérvárott rendezi a sportosztály. Ezegyben válogatóverseny is lesz a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség által június végén, vagy július elején Bukarestben megrendezésre kerülő vasutas ökölvívó Európa-bajnokságra.

★

A szír labdarúgók magyarországi túrájuk alkalmával összemérték erejüket a szegedi vasutas labdarúgókkal is és szoros barátságot kötöttek. Ugyanekkor meghívták hazájukba a magyar fiúkat. A Szegedi VSE labdarúgói most tesznek eleget elutaztak Szirlába. Bizunk abban, hogy a játékosok a távol idegenben is megállják helyüket és a mérkőzésen túl tovább erősítik a magyar és a szír nép barátságát.

Nem lehetne segíteni?

A *Bp. Vágóhíd—Dunaharaszti* vonal dolgozói nemigen juthatnak el az üzemorvosi rendelésre. Az üzemorvos ugyanis Bp. Vágóhíd-állomáson rendel 13—15 óráig. Ez a vonaliaknak annyi, mintha nem is lenne, pedig néha a mi fejünk is fáj, nekünk is elkelne valami gyógyszer.

A körzeti orvos az esti rendelésen ferde szemmel néz ránk, mert éppen elég „civil" betege van, és elkíván bennünket, ha máshová nem is, a MÁV Kórházba.

Megoldódna a probléma, ha a helyi MÁV-orvos legalább hetenként egyszer az állomáson rendelne. Ennek a vontatás és a közeli állomások dolgozói is nagyon örülnének.

Dr. Rohodi Lászlóné
Dunaharaszti-Külső

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Tóth Lajos, Mezőcsát. A villamoskalauzzal történt epizódja valóban érdekes, de hiába írjuk meg lapunkban, akiknek elsősorban szólna, azok nem olvassák. Az eseményre azonban felhívtuk az illetékes szerv figyelmét. — **Fehér László, Pestlőrinc.** A fennálló rendelet értelmében nyugdíjáról nem mondhat le. 10 évi szolgálat után kérheti nyugdíjának újbóli megállapítását. Előző szolgálati idejét a jelenlegi szolgálati idejébe beszámítani nem lehet, mivel azután nyugellátásban részesül, tehát pótszabadságra sem jogosult. — **Bognár Károly, Tapolca.** Az idén a esbesvonatok sem Polgárdi, sem Polgárdi-ipartelep állomáson nem állnak meg. Az elmúlt évben a Polgárdi-ipartelepen állomásozó katonaság utazási igénye tette szükségessé a sebesvonatok megállását. — **Lengyel Imre, Mezőtúr.** Elismerő sorait közöltük a társadalombiztosítási osztály vezetőjével. **Balassy Tamás, Hajdúszoboszló.** Észrevételeivel nagyrészt egyetértünk. Levelét felhasználjuk. — **Nagy Pál, Debrecen.** Megállapításai helytállóak, illetékesek figyelmet felhívtuk rá. — **Deli Lajos, Szár.** A szőrmesapkáját megkapja. — **Mező László, Dombóvár.** Kérése megoldható, ha Pesten jár, keresse fel szerkesztőségünket.

Várnai László Pécs, Szobonya László Vác, Jószai Nagy József Kisterenye, Nagy János Oroszlány, Csomor János Szolnok, Cserháti József Szeged, Kismihók Róbert Celldömölk, Bognár Károly Tapolca, dr. Rohodi Lászlóné Dunaharaszti-külső, Szilágyi Sándor BVKH, Tótka Károly, Sziládi Sándor Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szabó I. László Tatabánya, Ildzsa György Somoskőújfalu. Panaszukat továbbítottuk.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából az üzemi bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

3. számból:

133807/1957. I/3. A Vasútüzem Biztonsági Szervezet felállítása.

100484/1958. I. Fkv. C. Biztosítási jutalékban részesülő államvasúti dolgozók balesetbiztosítása.

131423/1957. I/4. C. Az 1958. évi szaktanfolyamokra való berendelések előfeltételei.

Jogszabálymutató a Magyar Közlönyben, Tervgazdasági Értesítőben, Igazságügyi Közlönyben és Pénzügyi Közlönyben 1957. XI. 5-től XII. 31-ig megjelent — a Vasúti Főosztály és a felügyelete alá tartozó szerveket érintő — fontosabb rendelkezésekről.

Igazgatóságok egymásközötti versenye

Az igazgatóságok egymásközti versenyében a december havi eredmények alapján a helyezési sorrend a következő:

1.	Pécsi Igazgatóság	68 pont
2.	Szegedi Igazgatóság	59 pont
3.	Budapesti Igazg.	54 pont
4.	Szombathelyi Igazg.	51 pont
5.	Miskolci Igazg.	47 pont
6.	Debreceni Igazg.	36 pont

A tárgyhavi eredmények összesítésével — a IV. negyedév teljesítményei alapján — az első helyezett Pécsi Igazgatóság 30 000 forint, a második helyezett Szegedi Igazgatóság 25 000 forint, a harmadik helyezett Szombathelyi Igazgatóság pedig 20 000 forint jutalomban részesült.

HIREK

OLVASÓINKHOZ!

Papírtakarékossági szempontból mostani számunktól kezdve lapunkat előreláthatólag csak háromhetenkint tudjuk megjelentetni. Ugyanezen idő alatt a lap példányszámát is csökkentenünk kell. A rendelkezésünkre álló lappéldányokat elsősorban azoknak juttatjuk, akik 1958. első negyedére, vagy első félévére az előfizetési díjat már befizették. Példányszámkorlátozás tehát elsősorban azokat az üzemi bizottságokat érinti, akik egyrészt a múlt évről is adósak még a lap árával, másrészt példányonként árusítják az újságot.

A papírhelyzet javulása után lapunkat ismét a korábbi példányszámban és időközönként jelentetjük meg. Erről a lap olvasóit értesíteni fogjuk.

— öt tonna szenet takarított meg 338 kilométeres úton Marton Simon, a miskolci fűtőház mozdonyvezetője.

— 80 újítást nyújtottak be a székesfehérvári járműjavításban az elmúlt esztendőben, amelyből 32-t elfogadtak. Az újításokkal elérhető megtakarítás hozzávetőlegesen 534 000 forint lesz. Az újítóknak 23 692 forint újítási díjat fizettek ki. Most egy újítóbrigád alakult a műhelyben, amely közösen dolgozza ki az újításokat.

— Nemzeti jellegű ételeket szolgál fel a jövőben az Utasellátó a vonatokon a külföldiek részére. Rövidesen megkezdik az állomási pavilonokban az orvosi recept nélkül kapható gyógyszerek árusítását.

— Radarral működő fékszerkezetet vezettek be a duisburgi teherpályaudvaron. Ezzel az eljárással elkerülik a vágányon veszteglő kocsik káros összeütközését. A radarkészülék hozza működésbe a kocsikon elhelyezett újfajta fékberendezéseket.

— 675 tonna szenet takarítottak meg a salgótarjáni fűtőház dolgozói az elmúlt év második felében. Az őszi csúcsforgalom idején 50%-kal magasabb teljesítményt értek el, mint az azt megelőző időben. A kis fűtőházak között az első helyen végeztek és 6000 forint jutalmat kaptak.

— 1 200 000 tonna túlsúlyt továbbítottak a dombóvári fűtőház dolgozói 1957-ben.

— Bevezette az éjszakai szolgálatot az IBUSZ Keleti-pályaudvari kirendeltsége.

— A sűrű hóesésben szikiatömbökre futott a Milánó—Brig—Bern-i gyorsvonat Brig és Laldan között. A vonat mozdonya és a postakocsi lezuhant a lejtőn, a két első személykocsi is kisiklott. A hírek szerint csak könnyebb sérülések történtek.

Atomvédelmi előadások

Világszerte folyik a harc az atom-, hidrogén- és egyéb rakétafegyverek betiltásáért. Mi sem nézhetjük tétlenül az imperialista hatalmak vezető köreinek háborúra készülő életveszélyes politikáját. Ezért ebben az esztendőben a vasút területén is megkezdődtek az atomvédelmi tájékoztató oktatások. Az oktatásokat tanfolyamszerűen tíz óra alatt tartják. Mindenkinek — a katonaköteleseknek is — saját érdekük, hogy azokon részt vegyenek.

— Még az idén átadják a forgalomnak az abádszalók—kisköre hidat. A munkálatokat a MÁV-hídépítők végzik.

— Három hónappal ezelőtt tisztasági verseny indult a miskolci járműjavításban a kazánkovácsok kezdeményezésére. A versenyt a kezdeményezők nyerték.

— Június 1-től két vágányon közlekednek a vonatok Kelenföld és a Déli-pályaudvar között. Ennek érdekében átépítették a Villányi úti felüljárót. Átépítik Nagytétény és Tárnok között a vasúti pályát is, melynek megtörténte után Kelenföld és Szabadbattyán között 100 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

— Két új vasútvonal Kínában. Január 1-én megnyitották a forgalom számára a 700 kilométer hosszú Jingtan—Amoj közötti vonalat. Ugyanakkor adták át az igen fontos Paoki—Csengtu közötti 668 kilométeres szakaszt is.

— Jól sikerült batyubált rendeztek Miskolc személypályaudvar dolgozói.

— A francia vasútakon életbelépett a felemelt díjszabás január 1-én. Január 6-tól magasabb a személydíjszabás is. Az I. osztályú jegyek árát 20, a II. osztályúakét több mint 6, százalékkal emelték.

FELHIVÁS. Az Uttörő Vasút Üzemfőnöksége felhívja volt építőit, úttörővasútasait és postásait, hogy pontos címüket legkésőbb március 1-ig juttassák el a következő címre: Széchenyi-hegyi Uttörő Vasút Üzemfőnöksége, Budapest, Hűvösvölgy.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szoba-konyhás, kamrás, gáztüzhelyes lakásomat (félkomfortos) szoba-konyhás, kamrás lakásra Nagy-Budapest területén. Cím: Budapest, VIII., Festetich u. 2. VIII. ép. fszt. 10/a. Második számú házfelügyelőség.

Sztálinváros állomás kereskedelmi épületében levő kétszobás összkomfortos, központi fűtéses hasonló budapestiért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmán intézőnél, Sztálinváros állomás.

Elcserélném egyszoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, boyleros, központi fűtéses szolgálati lakásomat csak Budán két szoba összkomfortos, vagy két szoba hallos, központi fűtéses lakásra. Cím: Bp., Attila u. 83., III. 5. Érdeklődni lehet: 18 óra után 161—123-as telefonon.

Dombóvári három szoba, konyhás, kertes lakásomat elcserélném budapesti vagy kispesti kétszobás magánlakásért. Cím: Kamarás Gábor, Dombóvár, Bezerédy u. 46.

Elcserélném kétszobás, világos, utcai, szolgálati lakásomat két szoba összkomfortos, személyzeti szobás vagy háromszobás összkomfortos lakásra. Adok egy nagyméretű fürdőszobás belvárosi társbérletet is. Cím: Erdősyné, Bp., VI. ker., Lehel u. 1/c., III. 15.

Nyugdíjazás miatt elcserélném első számú házfelügyelőségemet, mostanihoz hasonló pesti lakásra. Kollektív szerződés szerinti díjazás. Egy szoba hallos, összkomfortos lakás. Második számú házfelügyelő van. Cím: Bp., VIII., Kenyérmező u. 6.

Elcserélném igényjogosultsággal MÁV-házban levő háromszobás, összkomfortos lakásomat Buda vagy Pest belterületén levő kétszobás, földszinti vagy liftes házban levő magánlakással. Cím: Bp., Kuny Domokos u. 19., fsz.

A vasutasok legsúlyosabb munkaártalma a reuma

I.

A vasutas dolgozók foglalkozási megbetegedése, illetőleg munkaártalmai közül legelterjedtebb a reuma. A reuma laikus fogalom volt, melyet az orvostudomány átvett, és jelenleg többféle megbetegedés gyűjtőneve. Ide tartoznak a heveny és idült izületi gyulladások és az idegek egyes megbetegedései (myalgia és ischiás stb.).

A vasutas dolgozók egészségvédelme érdekében elsőrendű kötelességünk a reuma elleni küzdelem fokozása. Elsősorban tisztában kell lennünk ezzel, mi okozza, mi váltja ki a reumás megbetegedéseket. A legtöbb reumás megbetegedés okozója heveny fertőző influenzás megbetegedés. De nem lehet figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy egyes esetekben öröklött hajlam is szerepet játszik. A fertőzésben szerepe van az idült gennyes gócoknak (rossz fogak, gennyes mandula, orr- és homloküreg-gennyedés stb.). A kiváltó tényezők között a szakemberek első helyen említik az egyes foglalkozásokkal járó hőhatást és mechanikai igénybevételt.

A reumát kiváltó okok, a reumás betegek állapotának rosszabbodását előidéző munkakörülmények a vasútüzem területén fokozott mértékben veszélyeztetik a dolgozók munkaképességét, egészségét. A vasúton a dolgozókat különlegesen veszélyeztető munkakörülmények a következők:

1. Az utazó- és vontatószemélyzet, de a műhelyek egyes munkacsoportjai sincsenek az idő viszontagságai, illetve légzőszervi, fertőző influenzás megbetegedések ellen kellően védve.

2. A foglalkozással járó hőhatásnak főleg a mozdonyvezetők és fűtők munkahelyén látjuk káros hatását. A nagy és gyakori hőkülönbségek meghűléseket, reumatizmust idézhetnek elő. Bizonyos mértékben ez áll a vonatfékezőkre, továbbá a műhelyek és fűtőházak mindazon munkahelyére, ahol magas hőmérséklet mellett dolgoznak, viszont a munkahely nincs egyenletesen fűtve, vagy a dolgozók a nyílászáró szerkezetek hiányossági miatt léghuzamba kerülnek.

3. A szervezet túlzott mechanikai igénybevétele is tapasztalható a vasútüzem egyes területein. Egyes izomcsoportok túlságos igénybevétele (kazánkovácsok, alvázlakatosok stb.), a természetellenes testtartásban végzett munka (például a pántolás a fatelítőknél), súlyos terhek emelése, vitele szintén reumás betegségekhez vezethet.

4. A munka közben felhevült, izzadt dolgozó téli időben is rosszul fűthető, vagy szellőztethető, nedves pihenőhelyiségben kénytelen tartózkodni egyes helyeken. (Például Szeged állomás vonatkísérői, vagy a szombathelyi vonatkísérők pihenő, illetve öltözőhelyisége nem fűthető.) A mosdók és öltözők helytelen elhelyezése is megbetegedések kiindulópontja lehet. (Például Szolnoki Járműjavító VI. osztálya.)

5. A laktanyák egészségügyi hiányosságai is összefüggésben állnak a reumás megbetegedésekkel. Például a miskolci fűtőházi barakkban elhelyezett laktanya nedves, a szombathelyi laktanyában a mosdó fűtetlen.

Az ismertetett helyzetképek is hozzájárulnak ahhoz, hogy a vasúton az összes megbetegedések 12,7 százaléka reumatikus. Ez a szám igen magas, mert a gyomor- és bélmegbetegedések száma, ami szintén a vasutas dolgozók munkaártalmai között szerepel, a statisztikai adatok szerint is csak 9,7 százalék.

A felszabadulás után pártunk és kormányunk támogatásával a vasútegészségügy terén is tapasztalható fejlődés. A reumaellenes küzdelemmel kapcsolatban megemlítendő dolgozóink szakkezelése a MÁV Kórházban és a vidéki reumatológiai rendelőkben. Nagyon jó szolgálatot tenne dolgozóink egészségvédelme érdekében reumaszanatórium létesítése, vagy ennek híján a MÁV Kórház reumaosztálya vezető főorvosának javaslata alapján egy medencefürdő építése.

(A reumaellenes küzdelemmel kapcsolatos legfontosabb tennivalókról a következő számunkban írunk.)

Dr. Rottenbiller Alajos
ellenőrző főorvos.

Köszönöm a segítséget

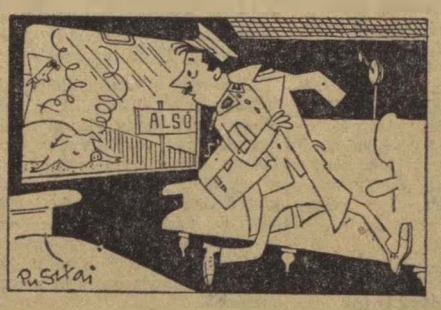
Köszönöm a szakszervezetnek, hogy a mozgásom megkönnyítése érdekében küldött kocsit megkaptam. Ennél nagyobb örömet jelenlegi helyzetemben semmivel sem tudtak volna számomra szerezni. Látom, hogy az elvtársak fáradozásukkal, munkájukkal mindjobban bizonyítani akarják, hogy a szocialista társadalomban legfőbb érték az ember.

Igérem, hogy egészségem visszanyerése után a korábbinál is nagyobb akarattal fogok munkálkodni szakvonali és szakszervezeti teendőim ellátásában egyaránt.

Apró Etelka
Szeged, Zentai út 12.

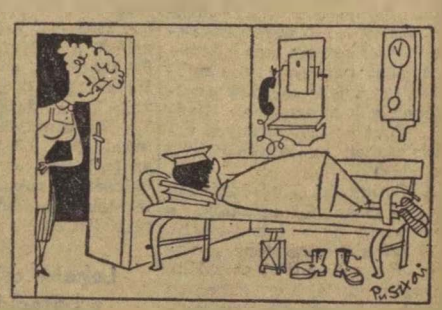
Szerkesztőségünk közbenjárására a szakszervezet társadalombiztosítási osztálya a lehető legrövidebb időn belül tolókocsit juttatott *Pető Mihály* szegedi lakosnak is, aki hosszabb ideje üzleti bántalmakban szenved.

KIUTAZÁS



— Itt disznótor lesz? Mégis csak kiszállok egy kis ellenőrzésre.

HELYETTESÍTÉS



— Ide küldik helyettesíteni és éppúgy alszik, mint a férjem.

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur utca 41. sz. — Telefon: 239—638, 228—847, 228—849, 228—284. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 1a 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezetői Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. FEBRUÁR 20.

★

Az egyes emberért,
a társadalomért,
a szocializmusért,
harcol a szakszervezet

★

A magyar szakszervezetek XIX. kongresszusa elé

Írta: Soproni József, a szakszervezet titkára

A szervezett dolgozók számára mindenkor nagyjelentőségű esemény volt a szakszervezetek országos kongresszusa. A XIX. kongresszus jelentőségében azonban felülmúlja az előzőket. Elsősorban azért, mert az ellenforradalom által okozott eszmei zűrzavar, de maga az élet is egy sor olyan kérdést hozott felszínre, melyre a szervezett dolgozók közel 2 milliós tábora egyértelmű választ vár. Jelentőségét növeli az a tény, hogy *a szakszervezetek szerepe, feladatköre az elmúlt évekhez viszonyítva megnőtt.* Ma már a dolgozókat érintő minden fontosabb kérdésben kikérik a szakszervezetek véleményét a párt- és állami szervek.

A szervezett vasutas dolgozók is várakozással tekintenek a kongresszus elé. Az ellenforradalom után, nehéz helyzetben volt az ország, a vasutat is nagy kár érte. A nagy megrázkódtatás után — azonnal segítségünkre siettek barátaink, élükön a Szovjetunióval. Hiba volna azonban nem beszélni arról, hogy *a vasút eredményessége e tényezőkön kívül elsősorban a becsületes vasutas dolgozók áldozatos, fáradtságot nem ismerő munkájának köszönhető.*

Büszkén jelenthetjük a kongresszusnak, hogy a nehézségek ellenére a vasutasok 1957-ben sikerrel teljesítették feladataikat, s közel 100 szolgálati hely teljesítette az éltüzem szintet. Az eredmények abból a bizalomból fakadnak, mellyel dolgozóink a párt és a munkás-paraszt kormány felé fordultak. Ebben a munkában a szakszervezeti aktívák is részt vállaltak és a meggyőzés erejével, sokszor példamutatással buzdították a dolgozókat még jobb eredményekre.

A termelés emelkedésének volt köszönhető a vasutasokat is érintő életszínvonal emelkedés. Ma már csaknem valamennyi dolgozó látja, hogy munkájával, saját élete megjavításának kulcsát is a kezében tartja. Éppen ezért hiba lenne, ha a szakszervezetek — így a Vasutasok Szakszervezete is — csak követelnék az életszínvonal további emelését, de azért semmit sem tennének. Tennünk kell, mégpedig sokat. Egy részt az ellenforradalom által okozott károk pótlására, másrészt az életszínvonal megtartására, majd a következő években — emelésére.

Sok még a vasúton az önköltséget rontó tényező. Megtalálhatók a népvagyon fosztogatói, a fegyelemlazítók, akik nem törődve dolgozótársaik érdekével, megkárosítják népgazdaságunkat. *Minden becsületes dolgozónak azon kell fáradoznia, hogy a vasúton ki tudjuk alakítani azt a légkört, amely nem tűri, magából kiveti az ilyen elemeket.* E harc élére kell állnia a szakszervezeti aktíváknak, mindent elkövetve azért, hogy a vasút biztonságosan, olcsón, a takarékosság állandó szem előtt tartásával tudja betölteni feladatát.

Magától értetődő, hogy a becsületes vasutasok jó munkájának eredményei magukkal kell hogy hozzák a népgazdaság teherbíróképességeinek megfelelően — most, vagy a közeljövőben egyénhány fontosabb kérdés megoldását. Ilyen többek között a vasutasok szociális ellátottságának és lakáshelyzetének javítása. Amikor új ipartelepeket, üzemeket és ahhoz lakásokat, szociális létesítményeket építenek, sajnos nem mindenkor gondolnak a vasutasokra. Szinte lehetetlen állapot, hogy dolgozóink zöme — szolgálati helyétől nagyon távoli helységben lakik. Hasonló problémа és megoldást kíván a vasutasok, elsősorban az utazószolgálatosok nyugdíjazási rendszere. Nem helyes az, hogy 20—25 éves utazószolgálat után, az egészségileg II. vagy III. csoportossá vált dolgozó alacsonyabb fizetéssel járó beosztásba kerülve — az alacsonyabb fizetés után kapja nyugdíját — hiába keresett kielégítően utazószolgálata alatt.

Meg kell még említeni azt a sokat vitatott problémát is, mely az utazószemélyzet túlzott igénybevételével függ össze. Egyrészt létszámhiány, másrészt szervezetlenség miatt nem ritka a 300 órás, vagy azon túli utazószolgálat. Tudatában vagyunk annak, hogy e kérdések megoldása máról holnapra nem megy, mégis napirenden kell tartanunk azokat, mert megoldásuk szükségszerű követelmény.

A szakszervezetek előtt egyre nagyobb és sokrétűbb feladatok állnak. E munkában a szakszervezeti aktívákra fokozott felelősség hárul. Körültekintően és rendszeresen foglalkozniuk kell a dolgozókat érintő mindennapi kérdésekkel, az apró, de az egyén számára jelentős ügyek megoldásával.

Az aktívákat nevelni kell a dolgozók ügye iránti odaadásra, lelkesedésre, a dolgozók olyan vezetőivé, akik nem mennek el közömbösen dolgok mellett, akiknek egyaránt becsületbeli és szívügye a közösség és az egyén érdekeinek védelme.

A XIX. kongresszust bizakodással várják a szervezett dolgozók, a szakszervezeti aktívák. Biztos, hogy egy sor, a dolgozókat érintő kérdésre fognak választ kapni. Azt azonban már most előre kell bocsátani, hogy *a kongresszus nem csodaszer, amely megoldja helyettünk a feladatokat.* Elvi és gyakorlati iránymutatást fog adni a szakszervezeti aktívák, a szervezett dolgozók munkájához, s ha ezt a segítségadást jól hasznosítjuk, a kongresszus a szakszervezeti mozgalom olyan állomása lesz, melyből kiindulva egymásután érhetünk el újabb győzelmeket szocializmusért vívott harcunkban.

Egyéves a munkásőrség

Egy esztendővel ezelőtt, amikor a fegyveresen levert ellenforradalmárok még „újra kezdjük"-jelszóval akarták izgatni az élet normális kerékvágásba terelődését megnyugvással fogadó dolgozókat, megalakultak az első munkásőr zászlóaljak. A dolgozók legjobbjai fogtak fegyvert a proletárdiktatúra védelmére. A munkásőrök soraiban ott vannak a vasút minden szakágának dolgozói is.

Az elmúlt egy év alatt a párt, a proletárhaza katonáinak harci felkészültsége megnőtt, megtanulták a fegyverforgatást, hogy adott időben méltó választ adhassanak a békés életünkre törő, felforgató elemeknek, hogy soha többé meg ne ismétlődhessen 1956 október 23-a.

MIT VÁRUNK A KONGRESSZUSTÓL?

A vasutas dolgozók körében nagy érdeklődést vált ki a SZOT XIX. kongresszusa. Szakszervezeti taggyűléseken a vasutasok ezrei tanácskoznak a magyar szakszervezetek XIX. kongresszusának határozattervezetéről, az alapszabályról. *Sok helyen munkafelajánlással fejezik ki egyetértésüket; február 24—március 2 között kongresszusi hetet tartanak.* A határozattervezettel kapcsolatban sok dolgozó, szakszervezeti bizottság eljuttatta véleményét, javaslatát szerkesztőségünkhöz

Megkülönböztetést a szervezett és nem szervezett dolgozók között

Kismihók Róbert levelét azzal kezdi, hogy a celldömölki vasutasoknak az a véleményük, hogy *a magyar szakszervezeti mozgalmat ért alaptalan támadásokat vissza kell utasítani* és erélyesen fel kell lépni azok ellen, akik azt terjesztik, hogy a szakszervezetek az ellenforradalom időszakában nem voltak hűek a néphez. A szakszervezeti mozgalom tevékenységét — bár kétségtelen voltak hibák — nem lehet azonosítani egyes munkásárulóéval, aki sorainkba befurakodott.

Szinte minden levélíró felveti, hogy *tegyenek különbséget szervezett és szervezetlen dolgozók között.* A szervezett dolgozók pénzén fenntartott létesítmények jó részét a nem szervezettek is használják — írja *Pataki József* Orosházáról. *Bognár Károly* tapolcai levelezőnk arról ír, hogy sokan az ellenforradalom alatt kérkedtek azzal, hogy nem szervezett dolgozók, mert úgy látták, hogy az számukra előnyös lesz, most a szervezett munkások terhére ők is élveznek bizonyos juttatásokat.

Sokan azt várják, hogy a kongresszus munkája nyomán *erősödni fog a szakszervezet és a tömegek közötti kapcsolat.* Erre igen nagy szükség van a vasút területén is, mint ahogy az *Bakó Jánosnak*, a miskolci igazgatóság dolgozójának leveléből kitűnik. A következőket írja: *Súlyosan kifogásoljuk a szakszervezet egyes vezetőinek elzárkózottságát. Nem látjuk a szakszervezetnél azt a törekvést, amit a pártnál tapasztalunk. A párt minden intézkedését ismerteti a dolgozókkal, ami ne mmondható el a szakszervezetről. Azt tudjuk, hogy igazgatóságunkon ki az SZB-elnök, de az még nem igen fordult elő, hogy bejött volna hozzánk, elbeszélgetett volna velünk, pedig nagyon jólesik az, ha érdeklődnek munkánk, problémáink iránt.*

Erőnkhöz mérten javítsunk a régi nyugdíjasok helyzetén

A kongresszusra való készülődés során sok szó esik a bürokrácia elleni harcról. *Cserháti József* Szegedről megírja, hogy a többszöri átszervezés folytán az adminisztratív dolgozók létszáma helyesen csökkent, azonban az adminisztráció változatlan maradt, sőt esetenként növekedett is. Van olyan dolgozó, aki jelenleg három-négy munkakört lát el, ami fizikailag, idegileg nagy megterhelést jelent. *Rá kellene térni végre az adminisztráció csökkentésére is.*

A vasutasok egy régi fájó problémájukra várnak orvoslást a kongresszustól és ez a nyugdíj. *Mező László* a dombóvári vasutasok nevében írja, hogy igen alacsony a nyugdíja azoknak, akik a felszabadulás előtt vagy rövidesen azt követően mentek nyugdíjba. Az a vasutas, aki 30—40 évet töltött el becsületes munkával, nem kap annyit, mint az, aki a felszabadulás után került a vasúthoz és 10 évi szolgálat után nyugdíjba ment. Dolgozóink megértik, hogy az ország jelenlegi gazdasági helyzetében nem várhatnak minden kérdésre megoldást, de mint ahogy *Uglyai Sándor* miskolci tudósítónk írja, területükön az aktív vasutasok többségben szívesen felajánlják fizetésük 1—2 százalékát, hogy ebből az összegből az idősebbek magasabb nyugdíjat kapjanak.

Csamangó Henrik, a budapesti igazgatóság vezetője arra hívja fel a figyelmet, hogy az önhibájukon kívül balesetet szenvedett, s ezért II., III. csoportossá vált dolgozók nem kapják meg azokat az illetményeket, amelyeket ilyen esetben korábban élveztek. A vontatási, a vonatkísérő dolgozók, a kocsirendezők nagy része az idő viszontagságainak kitéve, az éjjel-nappali szolgálat következtében szolgálati betegségben szenved. Helytelen, hogy aki ezt a nehéz szolgálatot 18—20 éves korában kezdi el, ugyanolyan elbírálás alá kerül, mint az, aki esetleg csak 45 éves korban kezdi a vasutat.

Szinte minden levélíró kéri, hogy a nyugdíjnál vegyék figyelembe a szolgálati időt. Javasolják, hogy ha egy dolgozó szolgálati idejének nagyobb részét felelősségteljes munkával töltötte, és baleset, betegség vagy más rajta kívül álló okok miatt az utolsó éveket már nem azon a poszton tölti, a nyugdíjazásánál vegyék figyelembe az egész munkában eltöltött idejét.

Rövidebb munkaidőt az utazó-szolgálatnál

Másik nehéz probléma, amire orvoslást várnak a vasutasok, *az utazószemélyzet magas szolgálati óraszáma. Szücs István*, salgótarjáni fűtőházvezető úgy látja, hogy létszámemeléssel kedvezőbb körülményt lehetne teremteni, azonban arra is gondolni kell, hogy a szolgálati órák csökkentésével lényegesen csökken a kereset is és így nemigen lehet azzal számolni, hogy ezt a nehéz szolgálatot szívesen vállalják. Többen javasolják, hogy az egészségre ártalmas munkakörben dolgozók részére maximálisan havi 260 munkaórát határozzanak meg, valamint azt, hogy a vasút egyes munkaterülete legyen veszélyes munkahelynek nyilvánítva.

A szervezett vasutasok helyeslik, hogy a szakszervezet a jövőben nagyobb gondot kíván fordítani az ösztönző bér-, illetve prémium-rendszer kialakítására. Sokan sérelmesnek találják a túlóra díjazásánál a felső határ megállapítását.

Számos, hasznos javaslat hangzott el a lakásépítéssel, üdültetéssel, sporttal, kultúrával kapcsolatban is. Ezeket nem tudjuk a lap hasábjain mind közzétenni, de eljuttatjuk a vasutas küldöttekhez, hogy adjanak hangot azoknak a kongresszuson, s a lehetőség szerint munkálkodjanak azok valóraváltásán.

Amiről kereset beszélünk

A Budapesti Magasépítési Főnökség az elmúlt 7 és fél év alatt 930 létesítményt épített és adott át a rendeltetésének 351 millió forint értékben.

41 állomási, megállóhelyi felvételi épület készült el 26 millió forint értékben. Hogy csak a legjelentősebbeket említsük, például a székesfehérvári, a sztálinvárosi. Az áruk megóvására 97 raktár, illetve rakodó épült 38 millió forint értékben. 102 váltótorony, számlálótorony, vágányfektorony és őrhely létesült a forgalom biztonságosabbá tétele érdekében 13 millió forintos költséggel. Hat távíró és távbeszélő központ elkészítése hatmillió forintba került.

34 milliót költöttek azoknak a laktanyáknak, öltözőknek és mosdóknak az építésére, amelyet főnökségünk kivitelezett. Napközi otthonokra 8 milliót, üzemi konyhára egymillió forintot fordítottak. A vasutas dolgozók lakáshelyzetének javítására 56 lakóépület 275 lakással készült el 23 millió forintnyi költséggel. Kórházakra, üdülőkre 33 millió forintot költöttek. (Köztük van a budakeszi tüdőkórház.) A fentieken kívül még számos közszükségleti építkezést végzett a főnökség.

Voltak hiányosságok anyagban, munkaerőben, tervezésben és kivitelezésben, azonban a pártszervezet, szakszervezet és szakvonal jó együttműködése átsegített a bajokon. Ha a tervek és anyagbiztosítás a jövőben összehangoltabb lesz mint eddig, minden bizonnyal még nagyobb eredményekről számolhatunk be.

Patay János
SZB-elnök,
MÁV Bp. Magasépítési Főnökség

Mennyit költünk az üdülők fenntartására?

Szakszervezetünk a dolgozók üdültetésének biztosítása érdekében saját kezelésében kilenc üdülőt tart fenn. *A balatonmenti*, összesen 467 férőhelyes üdülőkön kívül *a mátraházi* magaslati üdülő 125, valamint a *hajdúszoboszlói* és a *hévízi gyógy*üdülő 116 férőhellyel szolgálja a vasutasok pihenését, gyógyulását. Saját üdülőinken kívül SZOT üdülőben is sok dolgozónk tölti jól megérdemelt pihenőjét. Az ellátási hozzájáruláson túl szakszervezetünk évről évre nagy összegeket fordít az üdülők karbantartására, a berendezések pótlására. 1952-től 1958-ig csak az utóbbiakra az alábbi összegeket fordítottuk:

1952. évben	570 000.—	Ft
1953. „	810 500.—	„
1954. „	547 200.—	„
1955. „	480 000.—	„
1956. „	360 000.—	„
1957. „	540 000.—	„
1958. „	700 000.—	„

A SZAKSZERVEZET A GYERMEKEKÉRT

8 bölcsőde 430, 16 napközlotthon 1100, 5 nevelőintézet 1200 férőhellyel szolgálja a vasutas szülők gyermekeinek nevelését, gondozását. Most épül Bodrogolaszin egy 120 férőhelyes nevelőintézet, amelynek megnyitására előreláthatólag még az idén sor kerül.

Nemzetközi vasúti értekezlet lesz Budapesten

1958. június 5—19-ig rendezik meg Budapesten a Nemzetközi Vasútegylet értekezletét. Az értekezleten 35 ország vasútjának képviselői, köztük több gyarmati ország küldöttei is részt vesznek. A küldöttek száma előreláthatólag 400 lesz, de számítanak körülbelül 200 hozzátartozó megjelenésére is.

A kéthetes értekezleten külön bizottságok tárgyalják meg a vasutak nemzetközi kereskedelmi, forgalmi, díjszelesítési villamosítási és távközlési ügyeit. A részvevők megtekintik hazánk legszebb vidékeit, az ország történelmi nevezetességű helyeit is.

Hogyan lehetne gazdaságosabban?

A helyes munkamódszerek a gazdaságosságot segítik

Az ellenforradalom sok más hasznos mundamódszerrel együtt megállította a helyes irányban fejlődő csurgatásos tolatási módszer gazdaságos alkalmazását is. Mint tudjuk, előnye abban jelentkezik, hogy kevesebb mozdonymegállással és indulással, tehát kevesebb szénfogyasztással lehet ugyanazt a tolatási műveletet elvégezni.

Alkalmazzuk a régi jót

Bár pontos értékelésünk nincs, hozzávetőleges számítással, ezzel a módszerrel óránként kb. 40 kilogramm szenet takaríthatunk meg. A pécsi igazgatóságnál ha a tolatásoknak csak a negyed részét végeznék csurgatással 200 tonna szénmegtakarítással számolhatnánk. Ahol bevezették ezt a tolatási módszert, ott a dolgozók meg is szerették, mert begyakorlás után nem okoz nehézséget. Helyes lenne, ha mindazokon az állomásokon, ahol a bejárati, vagy kihúzó vágányok lejtése ezt lehetővé teszi, bevezetnék a tolatásnak ezt a gazdaságos módszerét.

A vontatási szolgálat mosástól mosásig elnevezésű mozgalma eddig jó eredményeket hozott. Mozdonyaink korábban 1000—1500 kilométer lefutása után, tehát 8—10 naponként mosásra kerültek és napokra kiestek a forgalomból. Ma 10 000 kilométert futnak átlagosan és 1—2 hónaponként jelentkeznek mosásra. Ez a dolgozó mozdonyainknak mintegy 15 százalékos emelkedését jelenti. Nem kismértékben ennek is köszönhető, hogy megnövekedett forgalmunkat eddig eredményesen tudtuk lebonyolítani.

Ha csak 1%-al raknánk többet

Az országos jelentőségű, külön névvel nevezett mozgalmakon túl a maga területén minden dolgozó szervezheti, végezheti úgy a munkáját, hogy az kihatással lehet a következő munkafolyamatok gazdaságos elvégzésére is.

A forgalmi és kereskedelmi szolgálat dolgozói főként a kocsik jó kihasználásával szolgálhatják az önköltségcsökkentés ügyét. Mégpedig a súlybeli és időbeli kihasználással egyaránt.

Jelenleg teherkocsijaink átlagos súlykihasználása 14,5 tonna körül mozog. Ha minden kocsiba átlagosan 145 kilogrammal többet raknánk, máris 1 százalékkal több árut tudnánk elszállítani. Ha az igazgatóság napi rakodása 1500 kocsi, akkor az 1 százalékos rakománysúly-emelés havi 450 kocsi többletrakodást eredményezne, ami különösen az őszi forgalom idején, amikor kocsihiánnyal küzdünk, lenne nagyjelentőségű.

De haszna mutatkoznék abban a tekintetben is, hogy vonataink kevesebb holtsúlyt vontatnának. Csökkenne az üres kocsifutás aránya is.

Nem kevésbé fontos a kocsik időbeli kihasználásának a kocsiforduló időnek javítása sem. Ennek annyi összetevője van, hogy szinte minden vasutas dolgozó részt vehet annak javításában. Különösen fontos az állomási tartózkodás idejének csökkentése, hiszen ez teszi ki a kocsiforduló legnagyobb részét.

A forgalmi és kereskedelmi dolgozók a jó előjelentéssel, a berakás és kirakás szorgalmazásával, gyors kocsikiállításssal sokat tehetnek a cél érdekében. A pályafenntartási és szertári dolgozókon is sok múlik, hogy a kocsik ne ácsorogjanak, hanem minél gyorsabban forduljanak.

VÁRNAI LÁSZLÓ
pécsi igazgatóság

Ez is az önköltségcsökkentéshez tartozik

Vasúti pályatestek mellett, állomási vágányközökben, peronokon gyakran láthatunk elszórtan heverve csavarkapcsokat, féktuskókat, mozdony- és kocsialkatrészeket, amelyek egy-egy csavar meglazulása, sasszeg kiesése folytán kerültek oda. Pedig — azon túl hogy nem egyszer balesetek előidézőivé válhatnak — összeszedve jórészüket még fel lehetne használni a javításoknál.

Nem egy helyen már így is cselekszenek. Több azonban még ma is az olyan hely, ahol hetekig, hónapokig kerülgetik, várva egy vasgyűjtési kampányra hogy akkor összeszedjék és az olvasztóba küldjék.

Ha minden fellelhető darabot olyan szempontból néznénk, hogy hol lehet azt még gazdaságosan felhasználni, valamelyest ezzel is enyhítenénk anyaghiányunkon. Hiszen az „elveszett" darabot pótolni kell, sokszor le kell gyártani a javításhoz, ahelyett, hogy a már korábban összegyűjtött anyagból kiválasztanák a még felhasználhatókat. Gazdaságosabb, kevesebb bosszúsággal járó, gyorsabb munka lenne az eredmény.

A szolgálati helyek, üzemek, mozgalmi és szakvonali vezetői, dolgozói kísérjék figyelemmel, hogy vasgyűjtési kampány idején túlbuzgóságból nehogy olyan darabok is beolvasztásra kerüljenek, amelyek javításokhoz még felhasználhatók.

A szakszervezet az újítók védelmében

Úgy kezdődött, hogy amikor *Müller János* SZB-elnök végigment a Hídműhely udvarán, két munkatársa lépett hozzá. Mindketten kiváló újítók hírében állnak, s most segítségét kérték.

És úgy folytatódott, hogy még aznap összehívtak a Hídműhelyben egy értekezletet. Az üzem jónevű újítói, *Onódy Miklós, Ujhegyi Károly, Fonódi József* és *Ürmös Antal* a szakszervezet helyiségében adtak találkát a SZUEB képviselőinek, a vállalat műszaki vezetőinek.

Rövidesen kiderült aztán, hogy megint panasz van az újításokkal kapcsolatban, különösen az újítási díjak kifizetését illetően. A Hídműhely két kiváló újítója azzal válaszol az ilyen eljárásra, hogy nem adnak be több újítást. Ez pedig már nem Fonódi József és nem Ujhegyi Károly magánügye többé, hanem az egész üzemé, de talán az egész népgazdaságé is.

Ürmös Antal nem fukarkodik a szóval: *Panasszal fordulok a SZUEB-hez* — mondja keményen. — *Még a múlt év július 22-én beadtam egy újítást. A murakeresztúr—barcsi vonal egyik szelvényében javasoltam megváltoztatni a principális csatornát. Augusztus 27-én szerződést kötöttem a vállalattal. Ennek ellenére az újítási díj első részleteként megállapított 1000 forintot a mai napig sem kaptam meg. Hogy még furcsább legyen az eset, hozzátehetem, hogy a munkálatokat 1957-ben sikeresen befejezték, megtörtént a műszaki és pénzügyi elszámolás is.*

Varga József újítási előadó is bizonyítja, hogy az újítást elfogadták, a szerződést megkötötték. Az akta jelenleg a vasúti főosztályon van.

Herceg Sándor elvtársnak, a Hídosztály előadójának állítása szerint tőlük a javaslat továbbment.

A megbeszélés azonban ennél a ténynél megakadt.

Mi segíteni szeretnénk Ürmös elvtársnak, éppen ezért ezúton kérdezzük a vasúti főosztály illetékes szakosztályát: *miért nem kapja meg Ürmös Antal az újítási díjat? Miért nem értesítik újítása sorsáról?*

Ujhegyi Károly és Szebedi Ottó azt sérelmezi, hogy hat hónapja beadták újításukat, de a vállalat mindezideig nem kötött velük érvényes szerződést. Az érvényeset azért hangsúlyozzuk, mert november 8-án kötöttek ugyan szerződést, a főosztály ehhez január 31-én szerződéstervezetet készített. Az újítók véleménye szerint, ha ezt aláírják, akkor ha az utókalkuláció nagyobb megtakarítást fog kimutatni, sem kaphatnak nagyobb újítási díjat.

Onódy elvtárs javaslatát szerződéskötés után még december 16-án felterjesztették jóváhagyásra, és az újítási részleg folyósítására. A munkát az újítás alapján befejezték, de pénzt még nem kapott.

Néhány példa egyetlen üzemből. Sajnos, ezek a példák arra engednek következtetni, hogy ma sincs rendben minden az újítások intézésében.

Az elnökség határozataiból

A szakszervezet elnöksége február 10-i ülésén, többek között az alábbi határozatokat hozta:

a) A munkavédelmi osztály a 3. szakosztállyal közösen hozzon létre állandó jelleggel egy társadalmi bizottságot, amely a szakszervezet mellett működve, tudományos alapon, szélesköruen foglalkozzon a balesetelhárítással.

b) A SZOT-plénum határozatának figyelembevételével a szakszervezet nevét *„Vasutasok Szakszervezete"* elnevezésre változtatja.

c) A kultúrnevelési osztály feladatává teszi, hogy a Vasutasok Szakszervezete jelvényének tervezésére a képzőművészeti körök tagjai között pályázatot hirdessen.

d) Az elnökség szükségesnek tartja a szakszervezeti bizottságoknál egy ellenőrző füzet rendszeresítését, amelybe az ellenőrzések alkalmával, minden szakszervezeti közeg beírja észrevételeit és ellenőrzi a korábbi bejegyzések végrehajtását.

e) A félszázalékos ÖTA-járulék levonásának megajánlására vonatkozó felhívás után belépni kívánók visszamenőleges járulék levonása, az alábbiak szerint történik:

Azoktól a dolgozóktól, akiknek a megajánlás hónapjában bérkeresetük 1500 forint, vagy ennél kevesebb, visszamenőleg egységesen havi 5 forintot, akinek a megajánlás hónapjában a bérkeresete az 1500 forintot meghaladja, visszamenőleg egységesen havi 9 forint járulékot kell fizetni.

Az ellátást élvezők (nyugdíjasok) késedelmes megajánlás esetén, a havonkénti ellátásuk fél százalékának megfelelő összeget kell levonni, visszamenőleges járulék címén.

A visszamenőleges járulék-levonást úgy kell eszközölni, hogy amíg a hátralék le nem telik, a folyó havi járulékon kívül, egy elmaradt hónap járulékát is le kell vonni.

Az elnökség a félszázalékos ÖTA-megajánlási idejének lezárását később határozza meg.

Ahol tettekre váltják a takarékosság jelszavát

A rakodás gépesítésével egyidejűleg szükségessé vált a rakodógépek rendszeres javítása is. Korábban az Északi Járműjavítóban végezték ezt a munkát. De a munka felszaporodásával például a józsefvárosiak is kénytelenek voltak a kényszerítő szükség diktálta javításra átállni.

Az egyre nagyobb számban jelentkező javítási munkák megkövetelték a berendezkedést a rendszeres javításra. Kérésüknek, amelyet az igazgatóság VI. osztályának munkavédelmi csoportja is teljes erejével támogatott, az év elején foganatja lett. A józsefvárosi pályaudvaron a régi takarmánykereskedés épületében otthonra találtak a MÁV Rakodógépkarbantartó Műhely dolgozói. A régi raktárakban ma már gép-, kovács-, asztalos, hegesztő- és műszerészműhelyek találhatók.

Közel 200 állomás küldi ide, a Nyugati Rakodási Főnökség hatáskörébe tartozó kis üzembe kézirakszereit, motoros- és villamostargoncáit javításra, karbantartásra.

Tavaly például 8100 esetben javítottak zsáktaligát, bálatargoncát, szállítótartályt, kerékpárt, villás emelőtargoncát stb. Pedig mostoha körülmények között, mindössze egy kézifúróval és egy lábbal szított tábori tűzhellyel kezdték a munkát. A kis kollektíva azonban nem keseredett el. Kiselejtezett anyagokból egész sor kitűnően működő gépet konstruált. A szalagfűrészt például 7000 forintból építették meg 20 000 helyett. Ezzel a kocsikerék gyártást 50 százalékkal tudták emelni. A gépek főjavítása náluk körülbelül a fele összegbe kerül, mint az Északiban. A múlt évi megtakarításuk eléri a 80 000 forintot.

Reméljük, hogy az idén még ennél is nagyobb összeget juttatnak a népgazdaságnak a kis műhely dolgozói.

Az üzem egyik műhelyrészlege.

„Régi szép békeidők"

Sokszor sóhajtanak fel idősebb emberek: *„hej azok a szép békeidők"*. És feledve a rosszat, mesélnek szépeket. Jó néha kutatni a múltban, de én keresés nélkül is olyan emlékre bukkantam, amely nem szépen hangzó mese. Sőt, komor valóság.

Nem árt ezeket felidézni, különösen ma, amikor a fiatalok már nem akarják elhinni azt, amit mi 15—20 évvel ezelőtt átéltünk.

Minap egy kérvény került a kezembe, amelyet 1909-ben írtak, tehát a *„szép békeidőkben"*. Szó szerint így hangzik:

„Nagyságos Pénzügyi Igazgató Urhoz
Pécsett.

Alázatos kérelme
Géra Ferenc szentlőrinci lakosnak,
melyben — bár egyelőre ingyenes szolgai állás elnyeréséért esedezik.

Nagyságos Pénzügyi Igazgató Ur!

Legmélyebb alázattal alulírott, ki az állami szolgálat iránt igen nagy hajlamot érzek s képességgel is bírok a szolgálat kívánalmainak úgy hivatalfőnökeimnek teljes erőmből a leghivségesebben és odaadó alázatos készséggel eleget tenni, esedezem, kegyeskedjék részemre — egyelőre bár ingyenes — szolgai állást adni, illetve erre kinevezni. ... stb.

Alázatos szolgája:
Géra Ferenc (s. k.)"

Szinte magam előtt látom, amint lehajtott fejjel görnyedt derékkal, mély alázattal, odaadó hűséggel és készséggel esedezik. Megelevenedik előttem a kor naftalinszagú, lornyos dámáival a maga teljes „szépségében", és az előttük porig alázott, rongyos ruhájával ingyenes állásért esedező dolgozó.

Nos, — ugye milyen szép idők voltak ezek? De kiknek?

V. L.

Vasúti talpfa — ragasztással

Évről évre nagyobb gondot okoz a vasút talpfaigényeinek kielégítése. A szakembereket már régóta foglalkoztatja, hogyan lehetne a fát pótolni, illetve a meglevő faanyagot minél gazdaságosabban felhasználni.

A közelmúltban a vasutasokat örvendetesen érintő hír látott napvilágot: *még az idén megkezdik a dombóvári MÁV Fatelítőben a ragasztott talpfaüzem építését, amely előreláthatólag 1959 őszén kezdi meg a termelést.*

A Faipari Kutató Intézetben már évek óta folynak kísérletek vastúi talpfák ragasztással történő előállítására. A kísérletek eredménnyel jártak, a ragasztott talpfák rugalmasság és szilárdság tekintetében egyaránt megfelelnek a követelményeknek.

Túlzott igénybevételnél inkább más helyen törik el a talpfa, mint a ragasztásnál. Fel lehet használni talpfakészítésre azt az anyagot is, ami különben hulladék lenne.

Az új üzemben elsősorban váltó-talpfákat fognak gyártani, amelyek ára tudvalevőleg magasabb, mint a közbelső fáké.

Az épülő új, ötven méter hosszú csarnok helyét már kijelölték, megrendelték a szükséges gépeket is.

Az üzem, amely a világon a legnagyobb ragasztott talpfagyártó üzem lesz — külföldön is most kísérleteznek az új eljárással —, beindulása után körülbelül száz munkást foglalkoztat majd.

RÓLAD ÍR,
HOZZÁD SZÓL,
VELED KÜZD
A SZAKSZERVEZETI SAJTÓ

LEVELEINKBŐL

(Kommentár nélkül)

Köszönöm szíves közbenjárásukat, amelynek nyomán unokám részére megkaptam a társadalombiztosítást és az arcképes igazolványt.

Szelényi Ferenc
Székesfehérvár

A Gazdasági Vasutak dolgozói nevében ezúton mondunk köszönetet közreműködésükért, amelynek alapján az 1957. évre visszamenőlegesen járó egyenruhához szükséges vállalapok és rangjelzések kiadásának ügyében eljártak.

A váll-lapokat és rangjelzéseket szertárunk átvette és a dolgozóknak kiosztotta.

Máté Miklós
Gáti Károly

Szolgálati előléptetésem és fizetésrendezésem ügyében tett közreműködésüket köszönöm.

Veres János
Sződliget

Közbenjárásunkra a budapesti igazgatóság *Tihanyi Dávidné* vezető szertárnokot a Másodfokú Egyeztető Bizottság határozatának megfelelően a Budapesti Déli-pályaudvari Szertárfőnökségnél korábbi beosztásának megfelelően az I. számadóság vezetésével megbízta.

Február 1-i számunkban „Szemlék helyett intézkedést!" című cikkünkben szóvátettük, hogy Vác állomás poggyász- és utánfizető helyisége bővítésének ügye évek óta húzódik. A közelmúltban arról értesültünk, hogy a bővítést megkezdték.

Megkeresésünkre a Vasúti Főosztály 3. szakosztálya a következőket közölte: a pályafenntartási főnökségek részére a rendkívüli segélykeret megállapítása iránt a 2-es számú Hivatalos Lapban intézkedtünk. E rendelet értelmében az 500 főn felüli pályafenntartási főnökségek segélykeretüket önállóan kezelik és részükre az igazgatóság a létszám arányában a keretet megállapítja

FÉLFOGADÁSI IDŐK AZ IGAZGATÁSI KÖZPONTOKBAN

A hivatali munka tervszerűségének és eredményességének érdekében a vezérigazgató elvtárs a Vasúti Főosztály, a Központi Hivatalok és az igazgatóságok épületébe a vasutas dolgozók belépésének rendjét a következőképpen módosította: *szerdai napon a teljes munkaidő alatt, szombaton 10—12 óráig, a hét többi napjain a félfogadásra megállapított időben, naponta 11—14 óráig, lakásügyekben szerdai napon egész nap és pénteken 11—14 óráig kereshetik fel a tényleges vasutas dolgozók az igazgatási központokat.*

Landler emlékünnepségek

Február 25-én, Landler Jenő halálának 30. évfordulóján, számos szolgálati helyen, emlékünnepségeket tartanak. Az igazgatóságok székhelyein a szakszervezet központi vezetőségének tagjai emlékeznek meg Landler Jenő érdemeiről, munkásságáról. Budapesten a központi ünnepség a Landler Jenő Járműjavítóban lesz.

Az évforduló alkalmából a szakszervezet központjában február 25-én Landler-emlékkiállítás nyílik.

A szakszervezet irányítása alatt működő 93 sportklub 522 szakosztályában 16 795 nyilvántartott sportoló hódol kedvenc sportjának. Ez a szám, ha nem is vesszük hozzá azokat, akik nem versenyszerűen sportolnak, azt mutatja, hogy a szakszervezet tömegnevelő munkája a sport területén is eredményesen folyik.

Hányféle sportágat űznek a vasutas sportolók?

Ha azt vizsgáljuk, hogy sportolóink hányféle sportágat űznek, akkor is elégedettek lehetünk. Hiszen a sportnak csaknem minden ága kedvelőkre talál dolgozóink között. Az 522 szakosztály 24 sportág között oszlik meg a következőképpen: asztalitenisz 48, atlétika 46, birkózó 19, evező 3, kajak 2, kerékpár 18, kézilabda 17, kosárlabda 27, labdarúgás 90, ökölvívás 20, röplabda 30, sakk 57, sí 4, súlyemelés 3, teke 29, tenisz 20, természetjárás 28, torna 13, úszó 15, vívó 15, vízilabda 13, galamblövészet 2, jégkorong 1, korcsolya 1, motoros 1.

A sportolók minősítés szerinti megoszlása a következő:

I. osztályú	652,
II. osztályú	2816,
III. osztályú	7977,
Ifjúsági	843,
Egyéb	4507.

Saját tulajdonunkat képező sportlétesítmények

Bár nem egy szakosztályunk még pályagondokkal küzd, sportlétesítményünk számát és állapotát illetően sincs okunk szégyenkezésre. Többek között 60 labdarúgó-, 21 röplabda-, 34 tenisz-, 14 teke-, 9 kézilabdapálya, 9 tornaterem, 1 birkózóterem, 4 stadion, 3 tornacsarnok, 2 uszoda, 3 csónakház, 1 vízitelep stb. nyújt edzési és versenyzési lehetőséget sportolóinknak. Ezeken kívül számos szakosztályunk más szervek tulajdonát képező sportlétesítmények bérelésével gondoskodik tagjainak sportolási lehetőségéről. Nem egy saját kezelésű létesítmény nyújt otthont bérleti díj fejében nem vasutas egyesületek sportolóinak is.

★

Telefonálni is lehet az új vasúti kocsiból

A *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár* mérnökei már elkészítették a terveket az új, korszerű motorkocsik és motorvonatok gyártásához. Ezenkívül még ebben az évben megkezdik a *Rába-Balaton* motorkocsik gyártását. Ez a könnyűkivitelű, négytengelyes forgóvázas motorkocsi 70—80 kilométer sebességgel közlekedhet a gyenge felépítményű mellékvonali pályákon. Különösen jó használt veszik majd a *Balatonhoz vezető* s erősen emelkedő *győr—veszprémi* vonalon.

A 22 és fél méter hosszú, 80 személyes kocsinak az az érdekessége, hogy az újtípusú Diesel-motort a padló alá szerelik. A kocsi falát és üléseit műanyaggal borítják. Az utasok kényelmére a kocsiba rádióvevő készüléket építenek s rövidhullámú összeköttetés segítségével az utasok felhívhatják a hatókörzetbe eső távbeszélő állomásokat is.

Osztrák–jugoszláv vasúti díjszabási értekezlet Budapesten

Február 19—22-ig tartják Budapesten az osztrák—jugoszláv vasutak kötöléki díjszabási értekezletét. E kötöléknek tagjai közé tartozik a MÁV is, mert Ausztria és Jugoszlávia közötti vasúti teherforgalom egy része hazánkon keresztül bonyolódik le. Ezen az értekezleten megtárgyalják a MÁV új tranzit díjszabásának e kötelékkel összefüggő kérdéseit is.

A kötöléki díjszabási értekezleten a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság vasútját *Branko Bosnjak*, az Osztrák Köztársaság vasútját *dr. Emanuel Krejcik*, a Magyar Népköztársaság vasútját pedig *Gyócsi Jenő* és *dr. Szabó Tibor* képviselik.

Miért késett az 1930-as?

A 328 008-as gép Pécsről február 2-án 23 óra 45 perckor elindult Dombóvárra, az 1930-as számú vonatért.

Ez a szerelvény csak munkanapokon közlekedik s ezért elseje óta Dombóvárott állt, ahol alaposan lehült. A gép február 3-án 4 óra 20 perckor érkezett Dombóvárra. A 66 kilométeres utat 275 perc alatt tette meg. A „nagyszerű teljesítmény" a menetirányítót dicséri. A gépet 1919/II-ként közlekedtette és nem engedte meg, hogy az 1961-es gyorstehervonatot megelőzze.

A mozdony érkezése után a fordítóra ment, kezelt és utána a szerelvényre járt — indulás előtt 7—8 perccel. Ekkor kezdődött az elfagyott szerelvény fűtése — az utasok pedig átkozták a vasutat a hideg kocsik miatt.

Kántor György mozdonyvezető már az első pillanatban 4—4,5 nyomással (ennyit mutatott a feszmérő) fűtötte a szerelvényt. A nagy nyomás ellenére is körülbelül 20 perc alatt csak az első három kocsiban enyhült a hőmérséklet. Egy vasutas felszólt a mozdonyvezetőnek, hogy adjon több gőzt, mire *Kántor* elvtárs azt válaszolta, hogy nem lehet, mert a tömlő szétszakad. Pár perc múlva ismét több gőzt kértek. Erre a mozdonyvezető annyit adott, hogy a tömlő szétszakadt.

Az új tömlő felszerelése, a kocsik előfűtése — csak annyira, hogy a gőz a szerelvényen áthaladjon — több mint háromnegyedórás késést okozott.

Mindezt el lehetett volna kerülni, ha a menetirányító előzni engedi a gépet, vagy ha Dombóvár egy tartalékkal előfűtteti az 1930-as szerelvényt.

Mező László
Dombóvár

Sok sikert kívánunk

Örömmel köszöntjük a dombóvári állomás, a pályafenntartási főnökséghez tartozó gépállomás és a IV., V. pályamesteri szakasz fiataljaiból megalakult KISZ-szervezetet. Jelenleg 27-en vannak, de reméljük, hogy ez a szám növekedni fog öntudatos, munkájukat szerető, fegyelmezett fiatalokkal. A fiatalok az alakuló gyűlésen és az azt követő vezetőségi ülésen fogadalmat tettek, hogy a munkafegyelemben, a munkában élenjárnak, példát mutatnak dolgozótársaiknak.

Elhatározták, hogy megalakítják a szinjátszó gárdát és nívós előadásokkal fogják szórakoztatni munkatársaikat. A sportolásból is ki szeretnék venni részüket. A nagyszerű tervek valóraváltásához sok sikert kívánunk.

Követendő módszer

A szegedi területi bizottság felülvizsgálta a békéscsabai csomópont szakszervezeti bizottságának munkáját. A vizsgálatot a területi bizottság elnöke, *Rácz* elvtárs vezette, és részt vett benne három függetlenített és hat társadalmi munkatárs. Megnézték, hogyan tölti be feladatát a szakszervezeti bizottság, milyen segítségre van szükségük, melyek azok a jó módszerek, amelyeket alkalmaznak, és amelyeket máshol is alkalmazni lehetne.

Két napig tartózkodtak a csomóponton. Felkerestek minden szolgálati helyet, és munka közben elbeszélgettek a dolgozókkal, a párt- és szakmai vezetőkkel. A vizsgálat befejeztével az SZB-tagokkal megbeszélték a tapasztalatokat. Résztvett ezen a csomóponti pártbizottság titkára, *Benkő* elvtárs, és a szolgálati vezetők is.

A vizsgálat megállapította, hogy *a csomópont szakszervezeti bizottsága betölti a feladatát. Egyre növekszik a szakszervezet tekintélye. Kevesen vannak, akik még nem találták meg az utat a szakszervezethez.* A reszortbizottságok rendszeresen tartanak megbeszélést. A bizalmi és a reszortbizottsági tanfolyamok tartalmasak, segítik a munkát. Készülnek a SZOT XIX. kongresszusára. A termelést, a gazdaságos üzemvitelt, a munkafegyelem megszilárdítását fontos feladatnak tekintik.

Hiba, hogy *a korábban jól bevált munkamódszereket nem alkalmazzák eléggé a munkaversenynél.* Az élenjáró dolgozók tapasztalatait nem ismertetik. Nem megfelelő a kulturális élet. A zenekar feloszlott, csak néhányan járnak próbára, a drága hangszerek pihennek. Az énekkart csak az idősebbek látogatják. A legtöbb szó a kultúrotthonról esett, amely nem tölti be hivatását.

A békéscsabai elvtársak szívesen fogadták az alapos, segítő ellenőrzést, amely sokkal többet nyújtott a munkájukhoz, mint a korábban szokásos néhány órás ott-tartózkodás, amikor csak arra volt idő, hogy egy-két vezetővel beszéljen a területi bizottság munkatársa.

Az ellenőrzés azoknak is sokat adott, akik végezték. Én magam is — aki tagja voltam a brigádnak —, sokat tanultam, amit igyekszem saját szolgálati helyemen hasznosítani.

Tótka Károly,
Szeged.

FELHÍVÁS!

A magyar szakszervezetek XIX. kongresszusának tiszteletére a vasutas dolgozók szerte az országban munkaversenyt indítottak és felajánlásokat tettek.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége látva a dolgozók versenylendületét — elhatározta, hogy az 1958. II. 24—III. 2-ig terjedő kongresszusi műszakban az élüzemszinteket legjobban teljesítő, balesetmentes munkát végző szolgálati hely részére kongresszusi zászlót és velejáró 10 000 Ft céljutalmat tűz ki.

A kongresszusi műszakot követő értékelés alapján — a legjobb eredményt elérő szolgálati hely számára a kongresszusi zászlót és a 10 000 Ft jutalmat az április 4-i ünnepségek keretében adja át a szakszervezet elnöksége.

Az értékelésnél az 1957. évi II. félévben érvényben levő élüzemszintek az irányadók. A végső sorrend eldöntésénél — amennyiben több szolgálati hely azonos szinten teljesíti a feltételeket — figyelembe vesszük a munkafegyelem helyzetét, a baleseti helyzet alakulását és a társadalmi tulajdon elleni vétséget, a szakszervezeti szervezettséget.

Vasutas dolgozók! Előre a kongresszusi műszak sikeréért!

Vasutasok Szakszervezetének
elnöksége

LANDLER JENŐ HALÁLÁNAK 30. ÉVFORDULÓJÁRA

Harminc esztendeje — 1928. február 25-én — szomorú hírt továbbítottak a távirógépek: Cannesban meghalt dr. Landler Jenő, a KMP Központi Vezetőségének tagja, a Magyar Tanácsköztársaság volt népbiztosa.

Szíve emigrációban, messze a hazától dobbant utoljára. A forradalmi Párizs népe a magyar ellenforradalom ellen tüntetve kísérte holttestét Párizs proletárnegyedeinek sok harcot látott utcáin a Père Lachaise temetőbe, a Kommunárdok Falához. (Holttestét itt hamvasztották el.) Párizs után Bécs és Berlin munkássága hajtotta meg harci zászlaját a halott harcos hamvai előtt. Majd Moszkva népe tisztelgett a Szakszervezetek Házának oszlopcsarnokában felállított ravatal előtt. Utolsó útjára a Kremli ősi falához — ahol a Lenin mauzóleum közelében örök pihenőre helyezték. — a Kommunista Internacionálé VI. Kongresszusára a világ ötven nagyobb államából összesereglett aktív forradalmárok kísérték.

Temetése napján nem volt hivatalos gyász hazájában, de halálhírére vasutasok, munkások, földműves szegények, volt vöröskatonák ezrei levett kalappal és könnyelbadt szemekkel emlékeztek a nagy vezérre és igaz barátra.

Landler Jenő nagy utat járt be a zalamegyei Gelse falucskától — ahol 1875 november 23-án született. — haláláig. Élete megállás nélküli harc volt a vasutasokért, a dolgozó magyar népért és a nemzetközi munkásosztályért, az új világ győzelemre juttatásáért. E harc volt kerete, tartalma életének. Fáradságot, megállást, pihenést nem ismerő élete e harcban lángolva égett el.

Ez az igaz hazafiság szellemében nevelt, kora ifjúságától lázadó ifjú, — aki szocialis érzésével és tanulótársai iránti áldozatkészségével már a gimnáziumban kivívta tanárai és diáktársai megbecsülését, — budapesti jogászhallgató korában már az aktív politikai élet porondjára lépett és egyik vezéralakja lett a budapesti egyetemi ifjúságnak. Még egyetemista volt a múlt század utolsó éveiben, de már érdeklődéssel szemlélte a fővárosi munkásmozgalom eseményeit és a szocialdemokrata párt tevékenységét. A dolgozó emberek mindennapi életével mint ügyvéd elsősorban a gyakori vasutas perek során ismerkedett meg. Rövid idő alatt kivívta a „vasutasok ügyvédje" megtisztelő címet. De nem elégedett meg azzal, hogy a hozzáfordulóknak jogi tanácsokat adjon, védelmüket vállalja, hanem a mélyen humanista ügyvéd valamennyi kizsákmányolt elnyomott dolgozón akart segíteni.

Szenvedéllyel tanulmányozta Marx—Engels művelt. Nemcsak azokat, amelyeket a szocialdemokrata pártvezetőség szükségesnek látott magyarra fordittatni, hanem pl. Marx alapvető munkáját, a „Das Kapital"-nak három kötetét, Marx—Engels levelezését, stb. — amelyeket a szocialdemokraták soha nem fordítottak magyarra.

Landler Jenő amióta megismerte a marxizmus alapvető tanítását, hogy a munkásosztály felszabadítása, csak a munkásosztály műve lehet, életét a munkásság szocialista nevelése és szervezése szolgálatába állította.

Közel két évtizeden keresztül nevelte, szervezte és tanította a jobb életre vágyó vasutasokat. Ez a nagytudású, latinos műveltségű ember nagy szeretettel és utolérhetetlen pedagógiai érzékkel tanította a természet és a társadalom igazságaira a vasúti munkásokat. Amikor a szocialdemokrata párt független vezetői közül sokan éveken keresztül nem beszéltek nyilvános népgyűléseken és hosszú évek során nem tartottak egyetlen előadást sem, akkor ő fiatalos lendülettel egyik előadásról a másikra sietett.

Nemcsak népgyűlések lendületes beszédeivel tanította a vasutasokat, járt ő a proletárlakások szobácskáiban, külvárosok sörözőiben is a munkások közé.

E vidám természetű ember meleg szívének minden dobbanása a munkásoké volt. Nem volt asszkéta, szerette az életet. Rajongásig szerette feleségét és egyetlen lányát. Az élet, a család, a barátok iránti szeretet nála harmónikusan eggyéolvadt a munkásosztály szeretetével, a munkásosztály felszabadításának akarásával. 1920-ban írta egyik cikkében: „Szebb családom, mint a legszebb családfájú familia, vagy polgári vérségi kapcsolat, jobb barátom, mint Castoré volt Pollux: a megváltásra váró elnyomott osztály családjában. Szülőanyám, asszonyom, gyermekem, barátom csak ezen a családon belül az enyém. Meg kell ölnöm a kispolgárt magamban, gondolkodásomban, cselekedetemben, ha kommunista akarok lenni. Minden önzést minden becsvágy olvadjon bele az egyetlen beteljesülés, erkölcsös önzésbe, a kizsákmányolt osztály önzésébe."

Landler Jenő vasutasok körében.

Élhetett volna fényes, polgári életet, de életformájában, ruházatában és szóralkozásában is mindig egyszerű volt. Ezáltal is hangsúlyozta közelségét a munkásokhoz. A vasúti munkások harcának szervezése és vezetése közben gyakran megfeledkezett ügyvédi irodájáról, s nemegyszer szükében volt otthon a pénz és az élelem is.

Életének értelmét, örömét és gyönyörét a munkásosztály felszabadításáért folyó harc adott. Ott volt ő mindenütt az első sorokban. Közel két évtizeden keresztül dacolva az államhatalommal, és a szociáldemokrata párt árulo vezetőivel, szervezi és vezeti a vasutasok „szocialista mozgalmát. Ő az, aki 1914-ben szembeszegült a nacionalista háborús őrülettel, majd statárium ellenére kitárt mellel állt a kenyeret és békét követelő tömegek élére és szervezte azok békeharcát. Ott volt a néptömegek élén nemcsak az őszirózsás forradalom idején, de a Tanácsköztársaság hónapjaiban is Mint a Vörös Hadsereg parancsnoka, gyakran az első vonalakban buzdította a katonákat amikor a fiatal munkáshatalmat élethalál harcát vivta a külső és belső ellenséggel szemben. Az ellenséggel küzdve, harc közben, a fronton érte a proletárdiktatúra összeomlása.

Három évtizedes forradalmi munkássága során soha egy pillanatra sem tévesztette szem elől, hogy a munkasosztály csak akkor képes felszabadítani önmagát és eredményesen küzdeni minden elnyomás megszüntetéséért, ha a gyakorlatban valósítja meg a proletariátus nemzetközi összefogását. Egy életen át hirdette, hogy a szó nemes értelmében vett hazafias érdek a proletariátus nemzetközi osztályérdekeivel egyáltalán nem ellenkezik, sőt egyenesen elképzelhetetlen e nélkül. Mint népe sorsáért aggódó és jövőjéért áldozatokat vállaló hazafi, tevékenyen részt vett a húszas években a nemzetközi munkásmozgalom szervezésében és vezetésében. Az évtizedes tapasztalatait a Kommunista Internacionálé kongresszusain és kibővített vezetőségi ülésein a nemzetközi munkásmozgalom közkincsévé tette. Meggyőződéssel hirdette, hogy a Bolsevik Párt vezetőszerepe a garancia arra, hogy a kommunista mozgalom történelmi hivatását betöltse.

„Szovjetország megteremtői fizig-vérig marxista gyakorlati-elméleti kiválóságok — írta egyik cikkében — Munkásmozgalomban, harcokban, könyvek mellett, börtönökben férfiakká érett forradalmárok. Művészei a forradalmi kérdések elméleti és gyakorlati megoldásának." Nekik kell vezetni a nemzetközi kommunista mozgalmat, mert „az orosz forradalom vezetői egy pillanatra sem feledkeztek meg arról, hogy ők elsősorban, tizedsorban is egy nemzetközi forradalmi osztály képviselői a világ proletariátusának felszabadításáért folytatott fegyveres osztályharc példamutatói és hordozói."

A Tanácsköztársaság leverése után a fehérterror emigrációba kényszerítette. Hazájából küldözhette, de a magyarországi közlekedési, ipari és földmunkás tömegekkel való szoros kapcsolatát eltépni nem tudta. Ezért tudta idegenből is szervezni az ezer veszéllyel küzdő fiatal magyarországi illegális kommunista mozgalmat, s ennek segítségével a Horthy-ellenforradalom elleni tömegharcot. Halála megakadályozta abban, hogy ő is élvezhesse munkájának gyümölcsét, hogy megérje a második, a legyőzhetetlen magyar proletárdiktatúra megszületését, amelynek oly kiváló szervezője és előkészítője volt, mint kevesen mások.

Súlyos börtönbüntetésre ítélték a hajdúhadházi vonatfosztogatókat

A debreceni járásbíróság több napon át tárgyalta egy 21 tagú vagonfosztogató bűnszövetkezet bűnügyét.

A tárgyaláson bebizonyosodott, hogy *Csősz Lajos* vonatvezető, *Karap Sándor* fékező, *Hunyadi László* fékező, hajdúhadházi, és *Szegvári József* fékező, újfehértói lakos 1955-től, az 1957-ben történt leleplezésükig a Debrecen—Nyíregyháza között közlekedő tehervonatokat rendszeresen fosztogatták. Konzerveket, kerékpárokat, zománcozott edényeket, gépkocsikerekeket, különböző terményt, nagy mennyiségű deszkát, tüzelőfát és még sokféle árut loptak, mintegy 70 000—80 000 forint értékben. Az ellopott értékeket *Karap* lakása közelében dobálták le, majd lakásukra szállították. A lopott holmikat hajdúhadházi asztalosoknál és kereskedőknél értékesítették.

A bíróságon 70 elkövetett cselekmény igazolódott be. Ennek alapján *Csősz Lajost* 7 évi, *Karap Sándort* 6 évi, *Hunyadi Lászlót* 5 évi, *Szegvári Józsefet* 2 és félévi börtönre ítélték.

A vádlottak közül többet 4 hónaptól másfél évig terjedő börtönbüntetésre ítéltek. Néhány enyhébb bűncselekményt elkövető személy ellen szabálysértési eljárást indítanak.

*

A vonatfosztogatók és bűntársaik ellen kiszabott súlyos börtönbüntetés legyen figyelmeztetés azok számára, akik bűnös szándékkal hozzányúlnak a közösség vagyonához.

Egy termelési tanácskozásról

Pécs állomáson a közelmúltban lezajlott termelési tanácskozáson nyolc dolgozó vette át a Kiváló Dolgozó oklevelet és a velejáró pénzjutalmat. A tanácskozásokon sok szó esett arról, hogyan lehet a munkat jobbá, gazdaságosabbá, egyszerűbbé tenni.

A tolatásoknál akadályozza a jobb munkát a személyzet állandó cserélődése. Pécs erősen iparosodik, sok az építkezés és több régi, begyakorolt kocsirendező elmegy a nagyobb keresettel kecsegtető külső üzemekhez. Sok a fiatal dolgozó, akiknél hiányzik a kellő gyakorlat. A személyzet feltöltése nemcsak minőségileg, de mennyiségileg is szinte lehetetlen.

Ezeket a nehézségeket a munkaerő helyes csoportosításával kell a vezetésnek áthidalni. A nehéz munkaerőhelyzetben nagy megterhelést jelent az elavult pénzbeszállítási módszer. Ez négy raktármunkást és egy tisztviselőt von el naponta átlag két órára a munkától. Ünnepek utáni nap ez az idő megduplázódik. Ez alatt az idő alatt ezek a dolgozók öt darabaruval rakott kocsit tudnának kirakni. A pénzesláda az indító állomástól Pécsig (200—300 km.) a vonatvezető felügyeletére van bízva, de ha megérkezik, az állomástól az igazgatóságig (kb. 100 m) már külön tisztviselőnek kell kísérni.

Kifogásolják a dolgozók a tartalék mozdonyok állapotát. Igen sok a javítási idő és a személyzetcsere.

A hibák bátor feltárása és a javaslatok a hibák megszüntetésére azt bizonyítják, hogy a pécsi vasutasok megértették az első negyedévi tervkövetelményt és minden igyekezettel azon vannak, hogy azt sikerre vigyék.

Lelti Ferenc
Pécs-állomás

Kitűnő rendezés mellett került sor Székesfehérvárott az országos vasutas felnőtt ökölvívó-bajnokságra

Február 15-én és 16-án Székesfehérvárott 67 vasutas ökölvívó lépett szorítóba a bajnoki címért. A bajnokság egyben válogató-verseny volt a bukaresti vasutas ökölvívó Európa-bajnokságra.

Sajnos a versenyen kevés jól felkészült ökölvívót láthattunk. Ebből következett a sok feladás és kiütés. Még olyan ismert nevű versenyzők, mint a szolnoki Dobos, a pécsi Gombkötő és Kovács sem tudták azt nyújtani amire képesek.

Eredmények: Légsúlyban bajnok: Riskó I. (Debrecen), 2. Kiráily (Szolnok), 3. Tenkely (Nyíregyháza). Harmatsúlyban bajnok: Szabó (Sopron), 2. Tóth (Szombathely). 3. Gombkötő D. (Pécs). Pehelysúlyban bajnok: Simon (Tatabánya), 2. Farkas (Szolnok), 3. Riskó II. (Debrecen). Könnyűsúlyban bajnok: Adorján (Székesfehérvár), 2. Kovács J. (Pécs), 3. Varga (Debrecen). Kisváltósúlyban bajnok: Pál (Budapest), 2. Lehovitz (Tatabánya), 3. Brainovics (Székesfehérvár). Váltósúlyban bajnok: Hortobágyi (Székesfehérvár), 2. Horváth (Szolnok), 3. Berghoffer (Celldömölk). Nagyváltósúlyban bajnok: Molnár (Székesfehérvár), 2. Tatár (Debrecen), 3. Szajkó Gy. (Dombóvár). Középsúlyban bajnok: Nagy (Szolnok), 2. Molnár S. (Debrecen), 3. Forgó (Hatvan). Félnehézsúlyban bajnok: Säringer (Székesfehérvár), 2. Werling (Pécs), 3. Lechner (Szombathely). Nehézsúlyban bajnok: Gyimesi (Szombathely), 2. Bánhegyi (Kőbányai Törekvés), 3. Bardi (Debrecen). Pontversenyben: 1. Székesfehérvár 22 pont, 2. Debrecen 17, 3. Szolnok 14 pont.

Dicséret illeti a Székesfehérvári MÁV Előre vezetőit akik mindent elkövettek a bajnokság zavartalan megrendezéséért.

A szerkesztőség üzeni

Szijjártó Imre Rákoscsaba. Ha a gyermek halva születik szakszervezeti segély jár, de ha a születési segély magasabb azt lehet kifizetni. Az önök esetében ez történt. A társadalombiztosításnál a temetési segélyt aszerint kell elbírálni, hogy a gyermek ki után biztosított. Férj és feleség együttélése esetén a gyermek mindig az apa jogán biztosított. Tekintve, hogy az apa SZTK biztosított így aszerint lett a 400 forint kifizetve. **Fehér László Pestlőrinc.** Előző válaszunkat téves információ alapján közöltük, azért módosítjuk: Ha az elvtárs közszolgálati nyugdíjas, akkor a Vr. 52. paragrafusában foglaltak értelmében a szabadság kiadásánál az előző közszolgálati idejét be kell számítani. **Ortutay Sándor, Jászberény.** Szakszervezetünk állandóan foglalkozik a régi nyugdíjasok problémáival. Bízunk abban, hogy fáradozásaikat siker fogja koronázni. **Birkás Andrásné, Berente.** Panasza jogos. A miskolci igazgatóság intézkedett, hogy ruháját megkapja.

Leiti Ferenc Pécs, Patay János Bp. Magasépítési Főnökség. Bódogh Mihály Dombóvár, Bognár Károly Tapolca, Tótka Károly Szeged, Mező László Dombóvár, Nagy Elemér Vácrátót, Ugiyai Sándor Miskolc, Kismihók Róbert Celldömölk. Olasz István Szeged, Tótb II. András Bp. Keleti, Fodor István Székesfehérvár, Szvatkó István Nyugati állomás, dr. Horváth Károly Gazdasági Vasutak, Csamangó Henrik Budapest, Pataki József Orosháza, Szűcs István Salgótarján, Cserháti József Szeged, Bakó János Miskolc, Dancs József Tapolca, Miklós László Pásztó. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Erdélyi Istvánné Szeged. dr. Farkas László Elemér Pécel, Sági Ernő Miklós Pécs, Garlati Gyula Kispest, dr. Grensperger Lajos Budapest. A MÁV kórház bővítésével, illetve új kórház létesítésével kapcsolatos javaslatikat köszönjük, eljuttattuk illetékes helyre.

Rácz Jenő Szekszárd. Pataki József Orosháza, Kerényi József Győr, Farkas Lajos és több társa Sátoraljaújhely, **Orosz László Hatvan, Szabó Denes Dunaharaszti, Tótb Lajos Miskolc, Panaszukat továbbítottuk.**

Ismét az iskolában

A Szegedi Vasútforgalmi Technikum párt-és KISZ-szervezete, valamint az iskola vezetősége a közelmúltban találkozott az 1957-ben végzett tanulókkal. *Ábrahám Lajos* KISZ-szervezőtitkár az ifjúsági szervezetben végzett munkáról és a feladatokról beszélt. *Olasz István* igazgató vitaindító előadásában a vasúti hivatásról, a fegyelmezett, utasítás szerinti munkáról szólt. Felhívta a fiatalokat az idősebbek szeretetére, megbecsülésére. Huszonketten tették meg észrevételüket, amelyet figyelemmel hallgattak a jelenlevő negyedéves hallgatók is.

Ifi Gyulát az iskolapadból Kaposvárra szólította az élet. Elmondotta, hogy az iskolai szorgalmas tanulás lehetővé tette, a gyakorlati tennivalók gyorsabb elsajátítását; határidő előtt tette le a forgalmi és a távirdavizsgát. *Safranek László* Oroszlány állomásra került. A fiatalokkal összefogva létrehozták a KISZ-szervezetet, amelynek ő a titkára. *Sélley Aranka* Bárándról elmondotta, hogy eleinte idegenkedve fogadták az idősebb dolgozók, de ő felkereste őket, szolgálati helyükön beszélgetett velük, megismerték és megszerették egymást.

Többen szóvátették, hogy némelyik vezető türelmetlen a fiatalokkal. Azt gondolják, hogy az iskola kész embereket ad, nem kell már velük foglalkozni. *Kovács* elvtárs (Vasúti Főosztály) hozzászólásában szóvá is tette, hogy pl. *Szarvas András* hat hónap alatt csak a távirda-vizsgáig jutott el. Egyeseknél érezni lehet a szakmai sovinizmust. Más fiatal kiváltságot kíván a technikumot végzetteknek stb.

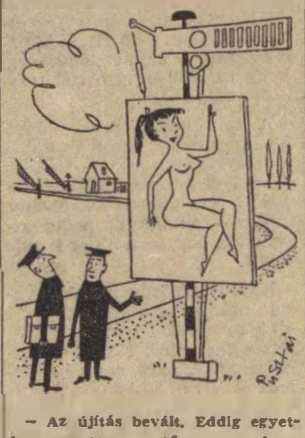
A találkozó eredményes volt. Segíti a fiatalokat további munkájukban. Erősíti bennük a vasuti hivatás szeretetét, buzdítást adott a KISZ-élet kialakítására munkahelyükön. A jelenlevők elhatározták, hogy augusztus 15—20-a között ismét összejönnek és beszámolnak arról, hogy mint forgalmi szolgálattevők, hogyan állják meg helyüket.

Tapasztalatcsere

— Hogyan szüntettétek meg a dézsmálásokat?

— Egyszerűen. A háziszárkát lakat alá tettük.

Vajon így lenne?



— Az újítás bevált. Eddig egyetlen mozdonyvezető sem mulasztotta el, hogy megnézze a jelzőt.

Legalább télen

A dombóvári tehervonattal utazó vonatkísérők már több alkalommal elmondották, hogy nem helyes az a rendelet, amely kimondja, hogy csak a tolatós tehervonatokhoz szabad kalauzkocsit adni. Ezt a rendeletet télen hatályon kívül kellene helyezni. Azt hiszem nem szükséges külön magyarázni, hogy zord időben nem kellemes dolog 15—20 órát téken eltölteni, közben vezetni a menetlevelet és elvégezni az egyéb adminisztrációs munkát.

Egy sor leállított „E" kocsi rozsdásodik az állomásokon, ezek beállítása megoldaná a problémát.

Bódogh Mihály
SZB-elnök, Dombóvár

A NUR brit vasutasszakszervezet sheffildi csoportja legutóbbi ülésén határozatot hozott, amelyben kifejezésre juttatja az angol vasutasok aggodalmát afelett, hogy amerikai repülőgépek nukleáris bombát szállítanak Anglia felett. Követelik a kormánytól az amerikai csapatok visszavonását brit területről, követelik a nagyhatalmak vezetőinek találkozását az esetleges háború halálos veszedelmének megszüntetése érdekében.

HIREK

KEVESEBB — TÖBB LENNE?

Előírás, hogy például a jegyvizsgálók tintairón-ellátását a vasút fedezi. Jobban mondva fedezte, mert hosszú idő óta, legtöbbjük már saját pénzen vásárolt ceruzával tölti ki az utánfizetési és egyéb bárcákat. Nem mintha az írószer-ellátásukat beszüntették volna, hanem egyszerűen azért, mert az a tintairón, amit a gazdaságvezetők kínálnak, minden másra inkább használható, mint írásra. A szíves invitálást az átvételre egyre többen visszautasítják. S a gazdaságvezetők fiókjában szaporodnak a ceruzacsonkok.

Nem lehetne jobb minőséget beszerezni? A jegyvizsgálók szerint a kevesebb is több lenne, ha jobb lenne, mert ilyen minőségben a sok is vajmi kevés veset ér.

— A Közlekedéstudományi Egyesület miskolci és debreceni csoportja közös munkabizottságot alakított a Miskolc—Polgár—Debrecen közötti vasútvonal megépítési lehetőségének tanulmányozására. Az új vasútvonal összekötné Tiszántúlt a borsodi iparvidékkel.

— A magyar gyártmányú hálókocsik kiváló minőségéért csehszlovák kereskedelmi szakemberek elismerésüket fejezték ki. A Dunakeszi Járműjavítóban gyártott exportkocsik igen népszerűek az utasok körében, újfajta rugózásuk, síma járásuk, ízléses és kényelmes berendezésük miatt.

— A román közlekedési és távközlési minisztérium vasútigazgatósága tervbe vette, hogy ebben az esztendőben több pályaudvaron automatizált elektromechanikus és elektrodinamikus irányítóberendezést állít fel. Továbbfolytatják a kettős sínpárok lefektetését, sok kéttengelyes tehervagont, számos gőzmozdonyt, négytengelyes önrakodó ércszállító vagonokat és négytengelyes személykocsikat állítanak forgalomba.

— 6500 túlsúlyos vonatot továbbítottak az elmúlt évben a dombóvári fűtőház dolgozói, több mint 1 556 000 tonna túlsúllyal.

— Tovább bővítik a Dunakeszi Járműjavítót. 120x120 méter alapterületű háromemeletes gyár építését kezdik meg március elején. Az épület nyolc 16 méter széles csarnokot foglal magába. Egy-egy csarnokban egyidőben nyolc kocsin dolgozhatnak. A munkát nagyteljesítményű tíztonnás emelődaruk segítik majd. Az új gyár előregyártott elemekből készül.

— A Vasúttervező Vállalat mérnökeinek tervei alapján Székesfehérvárott megkezdték Európa egyik legkorszerűbb „körfűtőházának" építését. A beérkező mozdonyokat egy körforgó osztja el a 21 sínpáron. A levegőt korszerű elszívóberendezés tisztítja meg a füsttől. A padló alatti elektromos fűtés lehetővé teszi, hogy az elszívóberendezés okozta levegőcirkulálás ellenére is állandóan kellemes hőmérsékletet biztosítsanak a fűtőházban.

— Százéves a nyíregyházi állomás. Ez év szeptember 5-én lesz száz éve, hogy befutott az első vonat a nyíregyházi állomásra. A jubileumi ünnepségre a pályaudvar vezetősége és a dolgozók már megkezdték az előkészületeket.

— Az idén 1700 km. bosszúsáru vonalat villamosítanak a Szovjetunióban. A villamosított vonalak jelenlegi teherforgalma a Szovjetunióban kétszer akkora, mint Anglia és Franciaország egész vasúti teherforgalma együttvéve.

— Takarékossági verseny indult a miskolci igazgatóság területén lévő KISZ-szervezetek kezdeményezésére. A fiatalok egymillió forint értékű megtakarítást vállaltak. A versenyt félévenként értékelik, a legjobbakat pénzjutalomban részesítik.

— 12 tagú KISZ-brigád alakult a Zalaegerszegi Pályafenntartási Főnökség VII. szakaszán. A brigád tagjai az alkotmány ünnepére vállalták, augusztus 1-ig 3 kilométer felépítményi ágyazat cserélését, 3 kilométer vágányszabályozást, 1000 db talpfa és 1000 db vasbetonalj kicserélését. Ezenkívül tervezik egy munkásmelegedő építését társadalmi munkában, amelyet munka után klubnak használnának.

— A kínai Kumming-ot Vietnámmal összekötő vasútvonalon március elsején megindul a forgalom. Az erre vonatkozó megállapodást a napokban írták alá a kínai vasútügyi minisztérium, valamint a vietnámi közlekedés és postaügyi minisztérium képviselői. A két ország közötti vasútvonalon a közlekedés 17 évig szünetelt.

— Négy mázsa papírt gyűjtöttek a Székesfehérvári Járműjavító kiszesei. Samottégla hulladékból hat mázsát szedtek össze. Ezt a munkát a fiatalok munkaidő után végzik.

— Számos vasúti szolgálati hely csatlakozott a Lenin Kohászati Művelknek a szocialista tulajdon védelmére intézett felhívásához. Többek között a Nyugati pu., Székesfehérvár állomás, Keleti pu., Miskolc személypályaudvar stb.

— A szegedi kazánkezelő tervosztálya 10 hónapos statisztikai tanfolyamot indított azok részére, akik különböző szolgálati helyen a tervezéssel, adatszolgáltatással, bérelszámolással, normával, stb. foglalkoznak és ilyen kiképzésben még nem részesültek.

— A grivical nagy vasutas sztrájk évfordulóján ünneplik Romániában a vasutasnapot. Az idén február 16-án — a műhely hős dolgozói harcának 25. évfordulóján — ünnepelték a vasutasok napját.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából az üzemi bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

5. számból:
102.725/1958. I/4. C. Felvételek a vasutas technikumokba.

6. számból:
103067/1958. I/3. A. A hivatali épületekbe történő belépések rendjének újabb szabályozása.

7. számból:
130071/1957 I/3. B. A dolgozók általános anyagi és a leltárhiányért fennálló felelőssége.

8. számból:
103065/1958. I 4. B. Végrehajtási utasítás. A vasútigazgatóságok egymásközti versenyének feltételei.

103286/1958. I 3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, kaposvári, kőszegi, répceszentgyörgyi és szegedi MÁV nevelőintézetekben történő felvételre.

Megdicsérjük

a BVSC ifjúsági vízilabda-csapatát, akik az 1957-ben megrendezett ujonc és utánpótlás vízilabda-bajnokság után a Komjádi Kupát is veretlenül megnyerte. A tehetséges fiatalokból álló együttes a döntőn, amelyre február 8-án a Nemzeti Sportuszodában került sor, 7:2 (4:1) arányban legyőzte az FTC csapatát. Pedig az FTC szurkolói és vezetői biztak, hogy a technikailag képzettebb csapatuk legyőzi a BVSC-t. Hogy ez nem így történt, abban nagyrészt volt Laky Károly edzőnek, aki a döntőre kitűnő formába hozta tehetséges tanítványait. A győzelmet a következő játékosok harcolták ki: Füzesi, Mohácsi, Körösheyi, Konrád I, Konrád II, Láday és Kusztos. A korábbi mérkőzéseken helyet kapott a csapatban Mácsai és Nagy T. is.

A BVSC újonc- és utánpótlás bajnok, valamint Komjádi Kupa győztes vízilabda-csapata. Alsó sor: (balról jobbra) Mohácsi, Konrád II. Középső sor: Konrád I., Füzesi, Laky (edző), Kusztos. Felső sor: Körösheyi, Szita (szakosztályvezető). Vígh.

A vasutasok legsúlyosabb munkaártalma a reuma

II.

A betegséget kiváltó okok ismeretében a megelőzés és a gyógyítás terén legfontosabb tennivalóink a következők:

1. *A munkaképes, idült reumás beteggondozás szakszerű fejlesztése.*

E nagy jelentőségű tennivaló alapja a megfelelő szervezés. Ki kell építeni az üzemorvos, üzemápoló és az SZB egészségügyi aktiváinak munkaközösségét. Az üzemorvos ismertesse az aktívákkal a reumás gondozás alapelveit. A munkaközösségnek egyrészt a munkaképes idült betegek gondozásával, másrészt a megelőzéssel kell foglalkoznia. Megfelelő gondozás biztosítása érdekében a betegségéből felépült dolgozónak mielőtt munkába áll, az üzemorvosnál kell jelentkeznie. Az orvos a dolgozó munkahelyét egészségügyi szempontból vizsgálja meg, nehogy ismét visszatérjen a betegség a rossz munkakörülmények miatt.

Az üzemi idült beteggondozás fejlődésének nagy eredménye az Éjjeli Szanatórium felépítése. A szanatóriumban gyógykezelt, munkaképes, idült betegek tapasztalat szerint ritkábban válnak időszakos munkaképtelenné, mint akik ilyen kezelésben nem részesültek.

Az üzemorvosok többször keressék fel a szanatóriumot, beszélgessenek az ott ápolt betegeikkel. A szanatórium főorvosa látogasson ki az üzemekbe, ismerje meg a szanatóriumba utalt dolgozók munkakörülményeit. A szanatóriumból kikerült reumás, munkaképes dolgozók folyamatos gyógykezelését a zárójelentés alapján ellenőrizze, illetve az egészségügyi aktívákkal folyamatosan ellenőriztesse az üzemorvos.

Fontos, hogy az üzemorvos az egészségügyi aktívák segítségével megszervezze a dolgozóknál a góckutatást. (fogszűrő vizsgálat stb.) Az üzemi fogászat ennek elvégzésére igen alkalmas. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ilyen vizsgálatnak a reumás megbetegedések megelőzésében szerepe van.

Említést kell tennünk a reumás betegségek elleni küzdelem egyik elhanyagolt módszeréről, az üzemorvos felügyelete alatt végzett edzősportról, kiegyenlítő tornáról. Ezt a módszert eredményesen alkalmazzák például az NDK-ban és a Szovjetunióban. Ennek főleg azoknál van nagy jelentősége, akik olyan munkát végeznek, amelyek egyes izomcsoportokat tartósan és túlzottan vesznek igénybe.

A munkaképes reumás betegek gondozása érdekében az üzemorvosok a MÁV Kórház reuma-osztályán állandóan tájékozódjanak a legújabb gyógyászati eljárásokról. Szakszervezeti bizottságainknak elsőrendű kötelessége legyen a gyakran munkaképtelenné vált reumás betegeket a megfelelő gyógymódot is biztosító szakszervezeti üdülésnél előnyben részesíteni.

2. *Nagyon fontos a munkahelyek, szociális intézmények folyamatos egészségügyi vizsgálata* és a nagyobb anyagi befektetést nem igénylő hiányosságok azonnali kijavítása. Különösen a télre való egészségügyi felkészülést végezzük és ellenőrizzük gondosan.

3. *Az egészségügyi felvilágosító munka szervezése.*

A reumaellenes küzdelemben fontos fegyverünk az egészségügyi felvilágosítás. Helyes, ha az üzemorvos, vagy egy reuma-szakorvos tájékoztatja a dolgozókat a reumatikus betegségek megelőzésének problémáiról. Nem mulasztható el ilyen előadásoknál a helyi munkakörülményekkel való foglalkozás. Az előadások elkészítésénél az egészségügyi aktívák legyenek segítői az üzemorvosnak.

Az előadásokon túl egészségügyi jelmondatok hívják fel a dolgozókat a higiénia legfontosabb szabályaira, a reumás megbetegedések elleni védekezésre. Az agitáció minden eszközével tudatosítani kell, hogy zuhanyozás, meleg fürdő után, hideg időben a dolgozók inkább 10—20 perccel később hagyják el a helyiséget, minthogy légzőszervi és reumás megbetegedéseknek tegyék ki magukat. A gyógyfürdőket igénybevevő dolgozókat figyelmeztessük a fürdő utáni pihenés fontosságára. Gyógyfürdő után, különösen hideg időben azonnal a szabad levegőre menés a reumás betegségek rosszabbodásához vezethet.

Ismertessük a dolgozókkal az öltözködés egészségügyi szabályait. Ne a naptár, hanem az időjárás szerint öltözködjünk. Hívjuk fel a figyelmet a ruhák megfelelő szellőztetésének jelentőségére. Az öltözőszekrényeket, ahol még ez nincs meg, lássák el megfelelő szellőztető nyílásokkal. A rosszul szellőztetett, nyirkos, nedves ruha, hideg levegőn szintén hozzájárul a légzőszervi és reumás megbetegedésekhez.

E nagyvonalakban vázolt tennivalók elsősorban szervezési és nem anyagi természetűek. Ha azonban hathatósan betartjuk és betartatjuk ezeket a mindennapos teendőket, máris eredményesen közreműködtünk a reumás megbetegedések megelőzésében, illetőleg a kihatások csökkentésében.

dr. Rottenbiller Alajos
ellenőrző főorvos

Lakáscsere

— Elcserélném szoba-konyhás, félkomfortos, kertes, 26 forint bérű szolgálati lakásomat 2, esetleg 1 szoba összkomfortos, szolgálati vagy magánlakásra. Érdeklődni: X., MÁV-telep, 21/7, du. 4-től.

— MÁV-házban lévő 3 szoba összkomfortos, orvosi rendelőnek is alkalmas lakásomat elcserélném igényjogosulttal Buda, vagy Pest belterületén lévő földszinti, vagy liftes házban lévő 2 szoba összkomfortos KIK-lakással. Cím: Bp., I., Kuny Domokos út 19., fszt 2.

— Elcserélnénk 2 szoba félkomfortos, kertes, magánlakásunkat 3 szobás összkomfortos szolgálati lakásra. Budapest területén bárhol. Cím: Bp. XX. Ditró út 17., fszt 2. Urbán.

— Olcsó lakbérű, szegedi lakásomat elcserélném Nagybudapest területén hasonlóra, bárhol. (1 szoba, konyha kamra, gáz, villany, olcsóbérű, piachoz, villamoshoz közel.) Erdélyi Istvánné Szeged, Pulcz tábornok u. 7.

— Elcserélném budai 1 szoba, félkomfortos házfelügyelőségem 2 szobás, vagy 1 szoba összkomfortos szolgálati lakásra. Telefon: 121—620 (121 mellék). Cím: Bp. III., Zápor u. 2/b.

— Nyugdíjazás miatt elcserélném első számú házfelügyelőségemet mostanihoz hasonló pesti lakásra. Kollektív szerződés szerinti díjazás. 1 szoba hallos, összkomfortos lakás. Cím: Bp., VIII., Kenyérmező u. 6.

— Sztálinváros, állomás kereskedelmi épületében lévő 2 szobás összkomfortos, központi fűtéses szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Szendrei Kálmán, Sztálinváros, állomás.

— Keresek egyedülálló nyugdíjas nőt, aki vidéki beteg édesanyám gondozását elvállalná. Lakást és teljes ellátást adok. Erről megállapodást szóban. Érdeklődni naponta 3—16 között. Telefon: 38—23. vagy 131—194.: Benedek Julia.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658. 228—847. 228—849. 228—284. Üzemi telefon: 24—41 38—00. 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 15 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezetői Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. MÁRCIUS 17.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

Az 1957 II. félévének eredményei alapján a Minisztertanács és a SZOT vonatkozó rendelete értelmében az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet és az ezzel járó pénzjutalmat:

ÁLLOMÁSI SZOLGÁLAT:

Rákos, Pusztaszabolcs, Cegléd, Budapest Déli pu., Tatabánya-alsó, Várpalota, Veszprém-külső pu., Szombathely, Diósgyőr-Vasgyár, Miskolc-Gömöri, Sajószentpéter, Sárospatak, Nyiregyháza, Szeged, Kiskunhalas, Dombóvár, Nagykanizsa, Balatonszentgyörgy, Pécs-bánya rendező.

VONTATÁSI SZOLGÁLAT:

Budapest Déli, Pusztaszabolcs, Zalaegerszeg, Tapolca, Bátaszék, Sztálinváros fűtőház. Bp. Keleti Villamos Fenntartási Főnökség, Bp. Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség.

VÁLLALATOK:

Szombathelyi Jj., Északi Jj.

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT:

MÁV Felepítményi Vasanyagjavító, Baja, Mátészalka, Kecskemét Pályafenntartási Főnökség, Bp Épületelemgyártó Főnökség, Debreceni Építési Főnökség.

SZERTÁRI SZOLGÁLAT:

Landler Jenő Osztószertár, Bp. Nyugati Szertár.

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT:

Bp. Nyugati Rakodási Főnökség.

TÁVKÖZLŐ SZOLGÁLAT:

Pécs, T. B. Fenntartási Főnökség.

HÍDSZOLGÁLAT:

MÁV Hídépítési Főnökség

Az élüzem ünnepségeket *március 28 és április 3 között* kell megrendezni.

VEZÉRIGAZGATÓI ELISMERÉSBEN ÉS PÉNZJUTALOMBAN RÉSZESÜLT SZOLGÁLATI HELYEK:

Azokat a szolgálati helyeket, amelyek 1957 II. félévében teljesítették az élüzem-feltételeket, de élüzem címmel nem lettek kitüntetve, a vezérigazgató elvtárs elismerésben és pénzjutalomban részesítette.

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG:

Hatvan, Szolnok, Tatabánya-felső, Komárom, Győr, Székesfehérvár, Hegyeshalom áll, Bp. Keleti pu., BEV. Csepel, BEV Cinkota. BEV Szentendre vontatás, Bp. Épületfenntartási Főnökség, Bp. Építési Főnökség, Bp. T. B. Építési Főnökség, Szolnok Szertár, Hatvan Rakodási Főnökség.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG:

Nyíregyháza Kisvasút Fth., Debreceni műhely szertár.

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG:

Berente szénpályaudvar, Ózd, Bánréve, Szerencs, Füzesabony áll., Ujmiskolc, Diósgyőr Pft. Főnökség, Miskolc T. B. Fenntartási Főnökség, Miskolc Rakodási Főnökség, Diósgyőr Fth.

PÉCSI IGAZGATÓSÁG:

Dombóvár Építési Főnökség, Dombóvár szertár, Dombóvár Rakodási Főnökség.

VÁLLALATOK ÉS FŐNÖKSÉGEK:

Landler Jenő Jj., Székesfehérvár Jj., Dunakeszi Jj., MÁV Fateliti ÜV., MÁV Vasuttervező ÜV., V., MÁV Autófuvarozási Főnökség, Központi Nyomtatványtár.

GAZDASÁGI VASUTAK:

Bp. Osztószertár, Kisujszállás, Sarkad, Csanádpalota Üzemfőnökség.

IGAZGATÓI ELISMERÉSBEN ÉS PÉNZJUTALOMBAN RÉSZESÜLŐ SZOLGÁLATI HELYEK:

Budapesti Igazgatóság: Gödöllő, Pásztó állomás, Torbágy Villamos Vonalfelügyelőség.

Debreceni Igazgatóság: Debrecen Fatelep állomás.

Pécsi Igazgatóság: Villány állomás, Bátaszék Szertár, Komló Rakodási Főnökség.

Miskolci Igazgatóság: Szuhakálló-Mucsony, Felsőzsolca, Tiszaszederkény, Rudabánya-Vasérctelep, Bódvaszilas, Maklártálya, Mezőcsát állomás, Miskolc fűtőházi szertár, Szerencs szertár.

Szegedi Igazgatóság: Szeged-Tisza szertár, Szentes sz...r.

A kitüntetett szolgálati helyek valamennyi dolgozójának további sikeres munkát kívánunk!

A SZAKTANÁCS XIX. KONGRESSZUSA UTÁN

Most, hogy két héttel a XIX. kongresszus után számotvetünk annak eredményességével, megállapíthatjuk, hogy még olyan tekintetben is kiállta a próbát, *hogy nagyobb várakozás előzte meg ezt a kongresszust, mint az előbbiek bármelyikét.*

Mi az, ami alátámasztja ezt a megállapítást? Elsősorban helyzetünk, előrehaladásunk és hiányosságaink tárgyilagos felvetése a beszámolóban és a hozzászólásokban egyaránt. Eltérő volt a régiektől a számotvetés az eddig végzett munkával, örvendetes előrehaladás a jobbra törekvés, a legjobb munkamódszerek megszabása terén.

De mindez csak sablonos értékelés volna, ha nem említenénk azt, ami a szakszervezetek, szakszervezeti tagok munkáját is értékelő jellemzőként elmondható a kongresszusról: Amivel eddig nem találkoztunk, most *a kívánságlisták benyújtása helyett, a legégetőbb problémák taglalása mellett már szinte minden esetben ott szerepelt annak keresése is, hogy az anyagi fedezetet honnan, miből, hogyan tudjuk előteremteni.* Kiérződött a referátumból és a hozzászólásokból annak tudata, hogy előbb a reális alapját kell megteremteni annak, hogy több jusson szociális, kulturális, munkavédelmi célokra, az életszínvonalat emelő lehetőségekre.

Mi a szakszervezet feladata a munkáshatalom gazdasági erősítésében? A munkáshatalom erősítésének legfőbb kérdése ma az ellenforradalmi támadás következményeinek felszámolása, gazdasági nehézségeink leküzdése, az elért életszínvonal biztos alapjainak megteremtése. Ez határozza meg az 1958. évi és a hároméves terv célkitűzéseit. A feladatok teljesítésének legfontosabb feltétele a gazdaságos termelés. E törekvés biztosításának egyik eszköze az üzemi demokrácia fejlesztése, s ennek egyik megnyilvánulási formája a termelési tanácskozások színvonalának emelése. E tanácskozások alkalmasak arra, hogy a dolgozók megértsék egyéni érdekeik és a munkásállam törekvéseinek szoros összefüggését.

Sok szó esett a kongresszuson az anyagi ösztönzés helyes alkalmazásáról, a szocialista elosztás elve következetes megvalósításának jelentőségéről. Leszögezte, hogy a szocialista munkaverseny nem cél, hanem a gazdaságosabb termelésnek, az önköltségcsökkentésnek, az anyagtakarékosságnak és a minőség megjavításának eszköze.

Anyagi lehetőségeink gátat szabnak ugyan az életszínvonal azonnali emelésének, hiszen 1958-ban elsősorban a jelenlegi színvonal saját erőnkből történő megtartása a legfontosabb. Helyes volt azonban beszélni azokról a legsürgősebb tennivalókról, amelyek a gazdasági alap megteremtése után sorra kell, hogy kerüljenek. Ilyen értelemben folyt tanácskozás *a lakáshelyzet javításáról, a nyugdijkérdésről, a mégjobb munkakörülményekről*, mint a következő években megoldásra váró legfontosabb tennivalókról.

Amíg azonban a dolgozók nagy többsége részéről megvan a törekvés a gazdaságosabb munkával a gazdasági alapok megteremtésére, addig egy kis hányad — eléggé el nem ítélhető módon — fegyelmezetlenséggel, a népvagyon fosztogatásával és elherdálásával előrehaladásunk ellen tör. Amikor kezünkkel, eszünkkel, a gazdasági javak bőségének megteremtésén munkálkodunk, egy pillanatig sem szűnjön meg a politikai és gazdasági kártevők tevékenységét éberségünkkel megakadályozni.

A magyar szervezett munkások ereje ma nagyobb, mint bármikor. Törekvéseink találkoznak a párt és a kormány célkitűzéseivel. A magyar szakszervezetek a proletárhatalom, a proletárdiktatúra erősítői. Ezek a tények megszabják a szakszervezetek helyét és szerepét a jelenlegi körülmények között. Ezek a legfontosabb tanácsok az elkövetkezendő időkre.

A kongresszusnak az volt a feladata, hogy megszabja a teendőket. *Hogy mennyit és hogyan hajtunk végre ezekből a határozatokból, elsősorban rajtunk, szakszervezeti aktívákon és tagokon múlik.* A szándék és a törekvés az, hogy hasznosítsuk a kongresszus határozatait és tapasztalatait a vasutas dolgozók érdekében. A konkrét tennivalókat lesz hivatva megtárgyalni a szakszervezet Központi Vezetőségének március 21-i ülése, amely akkor tölti be igazán a feladatát, ha olyan lendületet ad a vasutas szakszervezet munkájának, mint amilyent a XIX. kongresszus adott az egész magyar szakszervezeti mozgalomnak.

Kiosztották a nyereségrészesedést

Olyan napokhoz érkeztünk március elején, amilyenekre egy évvel ezelőtt vajmi keveset gondoltunk: *üzemi vállalatainknál kiosztották az 1957. évi nyereségrészesedést.* Ha figyelembe vesszük, hogy az ellenforradalom után a múlt év első, de még a második negyedében is vontatottan folyt a munka, azt kell mondanunk, hogy jóformán a második félév becsületes munkájának köszönhető a mintegy 15 millió forintos nyereségrészesedes.

Akik csak legyintettek, amikor a nyereségrészesedésről hallottak — tévedtek. Az önálló elszámolási egységet képező, önálló anyag- és önköltségi tervvel rendelkező vállalatainknál a kormányrendelet értelmében a dolgozók megkapták megérdemelt jutalmukat.

A nyereségrészesedés megoszlása a következő:

	Vállalatonkint kif. összeg (kb.)	Kifizetett munkanap	Egy főre eső átlag Ft
Északi Jj.	2 500 000 Ft	16,5	865
Landler Jj.	2 500 000 Ft	14	790
Dunakeszi Jj.	2 000 000 Ft	20	1106
Szolnoki Jj.	1 300 000 Ft	9,5	520
Debreceni Jj.	1 200 000 Ft	10,5	581
Miskolci Jj.	670 000 Ft	11	618
Szombathelyi Jj.	1 700 000 Ft	20,5	1171
Székesfehérvári Jj.	862 000 Ft	19	1126
Gyöngyösi Kitérőgy.	767 000 Ft	22,4	
Fatelitő	548 000 Ft	10,8	
Vasanyagjav.	453 000 Ft	11.6	

Lesz-e nyereségrészesedés 1958-ban? Lesz! Bár az idén nagyobb erőfeszítést kell tenni, különösen az önköltséget illetően, de az idei reális tervek is teljesíthetők. Ahol a jó munka párosul a jó vezetéssel, elérhető az idei 15 napos átlagos részesedés helyett a 30 napos is.

A nyereségrészesedés szolgáljon további buzdításul üzemi vállalatainknál olyan munkára, hogy a gazdaságosság szem előtt tartásával, minőségileg jobb munkával, kevesebb önköltséggel, minél többet juttathassunk népgazdaságunknak, és ennek arányában minél nagyobb összegű nyereségrészesedés kifizetésére nyíljon lehetőség 1958 befejeztével.

Felszabadulásunk 13. évfordulójára

Hazánk felszabadulásának 13. évfordulóját méltóan kívánják megünnepelni a vasutasok. Már eddig is számos szolgálati hely csatlakozott *Rákosrendező pu.* felhívásához. Az elsők között volt a *Déli pu.*, ahol a felhívást röpgyűléseken vitatták meg és megértették, hogy az életszínvonal megtartásának, illetve további emelésének egyetlen útja a jobb, gazdaságosabb szállítás. Többek között célul tűzték ki a szigorú takarékosságot, a népvagyon fokozott védelmét.

Szeged állomás dolgozói elsősorban a szállítási tervek szigorú betartására, és a fegyelmezett, jó minőségű munkára vállalkoztak. A felszabadulási műszak alatt az eredményeket tíznaponként értékelik.

A Gazdasági Vasutak pásztói üzemének dolgozói április 4-re vállalták, hogy a létszám-, bér- és anyagmegtakarításban 10 százalékot érnek el. Ez körülbelül 50—60 ezer forint megtakarítást jelent. A szállítási tervet az első negyedévben 110 százalékra kívánják teljesíteni.

A fiataloknál is nagyszerű versenyszellem tapasztalható. A *tapolcai fűtőház* KISZ-tagsága vállalta, hogy a 275—510. számú mozdony hathavi vizsgálatát a tervezett nyolc nap helyett hét nap alatt befejezik és gondot fordítanak az anyagtakarékosságra is.

A celldömölki fűtőház KISZ-fiataljai megígérték, hogy a március 30-tól április 5-ig tartó felszabadulási műszak alatt 10 százalékot takarítanak meg a tüzelőanyagból, a javítási költségeket 20 százalékkal csökkentik, és négy túlsúlyos vonatot továbbítanak.

A szolnoki járműjavítóban is nagy a versenykedv. Különösen a tűzikovácsok mutatnak jó példát. Az egyik 500 kg-os gőzpöröly szabályzókarját egy vékony asszonyka. *Tánczos Antalné* tartja a kezében. Ez a látszatra gyenge fizikumú nő, nagyszerűen parancsol a — sok veszélyt magában rejtő — gépnek. Egy másik valamivel kisebb légpöröly mellett *M. Dobozi Lajos* ifjúsági brigádja szorgoskodik. Kezük alól nemigen kerül ki selejt. Az ünnepi műszak sikerét azonban veszélyezteti az anyaghiány. Reméljük, hogy nem sokáig, s akkor semmi akadálya sem lesz ígéretük valóra váltásának.

Fiatalok az élen

Az első negyedévi termelési tanácskozásokon a pécsi igazgatóság területén — az eredmények mellett — sok szó esett a hibák kijavításának módjáról. Számos javaslat, felajánlás született. Az értékelés azt mutatja, hogy a KISZ tagjai értették meg legjobban az önköltségcsökkentés jelentőségét. Különösen a vontatási szolgálat fiataljai mutatnak jó példát: 1958-ra egymillió forintos megtakarítást vállaltak.

A pécsi fűtőház fiataljai 300 000, *a dombóvári* 300 000, *a nagykanizsai* 250 000, *a kaposvári* 75 000, *a bátaszéki fűtőház* fiataljai 75 000 forint megtakarítást vállaltak.

A szolgálati vezetők, szakszervezeti bizottságok egy része nem használta fel a termelési tanácskozásokat eléggé a munka további megjavításának érdekében. Nem szabták meg a kiváló dolgozói célfeladatokat. Az igazgatóság késve adta ki az újítási célfeladatokat. Ennek következtében a dolgozók több helyen nem tudtak munkafelajánlást tenni. Az 1957. évi eredményeink szépek, de nem szabad, hogy ez elbizakodottá tegyen bennünket. Sok még a javítani való. A tehervonatok átlagos terhelését a lehető legmagasabbra kell emelni. Fontos a melléktelјesítmények csökkentése. Javítani kell a fajlagos szénfogyasztást. A legnagyobb takarékossággal kell elérnünk, hogy a fajlagos önköltségi mutatók elérjék az 1955. évi eredményeket.

Várnai László
Pécs

Ülést tart a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége 1958. március 21-én délelőtt 9 órai kezdettel ülést tart.

Napirend:

1. Feladataink a szakszervezetek XIX. kongresszusa után. Előadó: Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet elnöke.

2. Szervezeti kérdések. Előadó: Bán István elvtárs, a szervezési osztály vezetője.

Külföldi kongresszusi küldöttek a vasutasok között

A szakszervezetek XIX. kongresszusára érkezett külföldi szakszervezeti küldöttek ellátogattak vasutas üzemekbe is. Március 5-én *Louis Saillant* elvtárs, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára, valamint *Liu Csang-seng* elvtárs, a Kínai Szakszervezeti Szövetség alelnöke a *Dunakeszi Járműjavítóban* tettek egésznapos látogatást. A műhelyekben elbeszélgettek a dolgozókkal, aktívaülésen válaszoltak a hozzájuk intézett kérdésekre. Munkaidő után nagygyűlésen találkoztak az üzem dolgozóival, ahol *Somogyi Miklós* elvtársnak, a SZOT elnökének kongresszusi értékelése után szóltak az egybegyűltekhez.

Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára és Liu Csang-seng, az Összkínai Szakszervezeti Szövetség alelnöke a Dunakeszi Járműjavító dolgozói között. (Kovács Géza felv.)

Március 6-án a *Landler Jenő Járműjavító* dolgozói körében megjelent *V. I. Szergejev*, a szovjet delegáció tagja, aki *Kisházi Ödön* elvtárs, munkaügyi miniszter beszámolója után szólt az üzem dolgozóihoz.

Mindkét üzemben lelkesen fogadták a kedves vendégeket, s kérték, hogy adják át üdvözletüket hazájuk és az egész világ haladó dolgozóinak.

A vasút anyagellátásáról

A vasút anyagszükségletének kielégítése nehéz feladatot jelent a népgazdaság egészének. Az ország anyagi, műszaki és pénzügyi lehetőségei sokszor nem tették lehetővé a szükségletek fedezését. 1955-től jelentős javulás volt tapasztalható a vasút anyagellátásában, az ellenforradalom azonban gátat vetett ennek az egészséges fejlődésnek.

1957. év első felében, kevéssel az ellenforradalom után, a Szovjetunió és a baráti népek segítségével a legfontosabb üzemanyagból, a szénből nem volt hiányunk. Minőségileg és mennyiségileg egyaránt úgy el volt látva a vasút, mint korábban soha. Ez kissé elbizakodottá tett, és voltak, akik úgy gondolták, hogy most már nem kell takarékoskodni a szénnel. Az ilyen felfogás káros volt, és jelenleg — amikor bár mennyiségileg biztosított az ellátás, de a minőség sok kívánnivalót hagy maga után — különösen helytelen.

Népünk nagyszerű munkalendülete egy sor nehézségen már átsegített és több anyagból, mint például *petróleumból, gázolajból, motorbenzinből, faszénből, üzemi tűzifából ellátásunk kielégítő.*

Építőanyagokból ellátásunk általában megfelelő. Problémát okoz azonban *a húzott síküveg* beszerzése. Nehézségeink csökkennének e téren is, ha az utazóközönség jobban vigyázna a kocsiablakokra, s a jegyvizsgálók is nagyobb gondot fordítanának erre.

Hengerelt és húzott vas- és acélanyagok beszerzési lehetősége évek óta korlátozott. *Az ipar hiányosan teljesiti a különféle rúd- és idomacél, lemez, cső stb. megrendeléseinket.* A mennyiségi lemaradás mellett a kisebb méretek hiánya, a kazánlemez-hajlítás huzavonája a MÁVAG részéről, és egyéb tényezők gátolják a járóműjavítási munkák folyamatosságát. 1957. végén már ezekből az anyagokból is többet kaptunk. Ha az idén az ipar leszállítja a jóváhagyott tervünkben szereplő mennyiséget, akkor nem lesz fennakadás. *Öntvényellátásunk megfelelő.* Nehézséget okoz viszont, hogy az Északi és a Landler Járóműjavítók nem tudják a követelményeknek megfelelő mértékben biztosítani az öntőminta-javítást.

A tervezett faanyagokat megkapjuk, de ez igen szűkös. Jóváhagyott tervszámaink alacsonyak, a Minisztertanács ugyanis a lehetőségeket figyelembe véve nem tud részünkre többet biztosítani. A legnagyobb fokú takarékosságra van szükség!

Járómű-alkatrészek közül nagy a hiány kerékabroncsból, gőzhengerből, légfékalkatrészből, kenő- és lövettyűalkatrészekből. Ezekből sem a KGM üzemei, sem a MÁV-üzemek nem teljesítik kötelezettségeiket, de őszintén szólva a KGM üzemeinél nagyobb a szállítási fegyelem, mint a MÁV-nál.

Kormányzatunk mindent elkövet, hogy az adott körülmények között csökkenthessük nehézségeinket. Mi, vasutasok is sokat tehetünk azonban annak érdekében, hogy anyagi gondjaink csökkenjenek.

Véget kell vetni, hogy egyesek indokolatlanul igényelnek és feleslegesen tárolnak anyagokat. Nagyobb gondot kell fordítani az anyagok szakszerű tárolására. A legnagyobb takarékosság szükséges az anyagfelhasználásnál, óvni, védeni kell a szocialista tulajdont. Az anyagszerkezetési szabályok és a fegyelem be nem tartása, a szükséges ellenőrzés elmulasztása mind-mind olyan tényezők, amelyek közvetve ugyan, de mégis gátolják a vasút teljesítőképességének fokozását, a vasutas dolgozók életkörülményeinek további javítását.

Foganatja lett a cikknek

„Őrködjünk jobban a nép vagyona felett" címmel február elsején cikket írtam a lapban. Kunszentmiklós—Tass állomás vezetője, *Antal Andor* elvtárs is olvasta, és ahogy mondja — *„nem a legnagyobb örömére szolgált"*. Valóban nem kellemes, ha az ember hibáiról olvas. Az állomás vezetője azonban helyesnek találta a figyelmeztetést, és a dolgozókkal hozzálátott a hibák kijavításához. A cikk alapján tárgyalásokat kezdtek a tejeskocsit megrakó vállalattal a helyes rakodásról. Ugyanakkor az igazgatóság segítségét is kérték a közös probléma megoldásához. A siker egész biztosan nem marad el.

Sziládi Sándor
Szeged

Szűnjön meg az ellentmondás

A mezőgazdaság fejlődésével növekszik a terméshozam, emelkedik az elszállítandó árumennyiség. Az elmúlt őszi forgalomban csak nagy erőfeszítéssel tudtuk feladatainkat teljesíteni. Előfordult, hogy a normál vasúton feladott répaszelet és egyéb küldemények fuvarozását korlátoznunk kellett, mert a bodrogközi keskenynyomközű kocsipark elégtelennek bizonyult.

A bodrogközi vasúton az Árudíjszabási Kilométermutató IV. rész szerint a tengelynyomás 5,5 tonna. Az állomások ezt vették figyelembe. Viszont a keskenynyomközű vonalra kiadott végrehajtási utasításban a pályafenntartás csak 3,6 tonna tengelynyomást engedélyez. Ennek alapján a forgalmi főnökség rendeletére az állomások nem a kilométermutató IV. részében engedélyezett 5,5 tonna, hanem a végrehajtási utasításban engedélyezett 3,6 tonna tengelynyomásig engedik a kocsikat megrakni. Tudomásunk szerint a vonalon közlekedő mozdonyok tengelynyomása hat tonna, a pályafenntartás mégis ragaszkodik a tengelynyomásnak 3,6 tonnára való csökkentéséhez.

Ezt a kettőséget a népgazdaság érdekeit figyelembevéve, úgy kell megváltoztatni, hogy a pálya rendbehozásával, vagy esetleg a sebesség csökkentésével biztosítsuk az 5,5 tonna tengelynyomást.

A bodrogközi keskenynyomtávú vasútra az elmúlt hónapokban 11 db 15 tonnás kocsi érkezett, tudomásom szerint újabb 15 tonnás kocsik beállítása várható. Ez jó, de 3,6 tonna tengelynyomás mellett még az öttonnás kocsikat sem tudjuk teljes raksúlyig kihasználni.

Igazgatóságunk kereskedelmi szolgálata tudja, hogy a bodrogközi szállítások idejében való elvégzése fontos népgazdasági érdek és ezért hívom fel a figyelmet arra, hogy tegyék meg az illetékesek a szükséges intézkedéseket.

Bakó János
Miskolc Igazgatóság

VÁLASZT VÁRUNK

A miskolci gépállomás udvarán több mint két éve hever egy gyalúgép.

Ki felelős azért, hogy a gép kihasználatlanul — kitéve az időjárás viszontagságainak — rozsdásodik?

Ha nem lehet itt használni, miért nem viszik oda, ahol szükség lenne rá, ha pedig végleg használhatatlan, akkor az ócskavas-telepre.

KARIKATÚRA HELYETT

A múlt számunkban közölt egyik karikaturával kapcsolatban több fűtőház mozdonyvezetőitől tiltakozás érkezett szerkesztőségünkhöz. Mi a rajzot figyelmeztetőül szántuk, mert még ma is előfordulnak eléggé el nem ítélhető jelzőmeghaladások. A sértődöttség jogos, a humor kissé bántó puritánságú volt. Reméljük azonban, hogy célunkat, ha kis melléfogással is, de elérjük: megszűnnek a jelzőmeghaladások.

Landler Jenő emlékkiállítás

Landler Jenő halálának 30. évfordulóján, február 25-én emlékünnepet tartottak a szakszervezet központjában. Az évforduló alkalmából ugyanott Landler emlékkiállítás nyílt.

Az ünnepségen megjelent *Csanádi György* elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a párt és a szakszervezet képviselői, valamint Landler Jenő élő harcostársai.

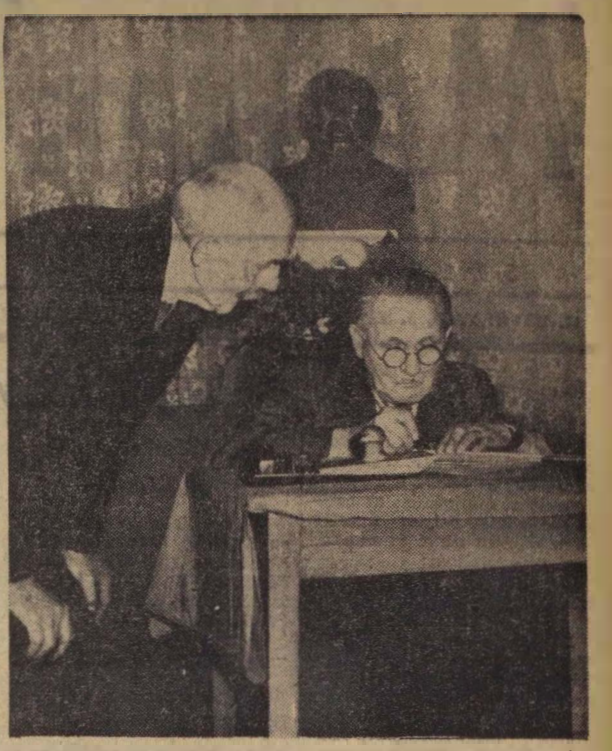
A megnyitón *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet elnöke mondott beszédet. Méltatta Landler Jenő elévülhetetlen érdemeit, azt a következetes harcot, amelyet a vasutasok jobb létéért vívott.

A megjelentek megtekintették az emlékkiállítást, melynek anyagát a szakszervezet és a Vasút Tudományos Kutató Intézet gyűjtötte össze.

A kiállítás képekben, cikkekben, dokumentumokban mutatja Landler elvtárs életének, munkásságának egy-egy mozzanatát. Látható a nagykanizsai gimnáziumban szerzett, megkopott érettségi bizonyítványa, a doktori oklevele. Az egyik tablón a *Vasutasok Lapja* sorakozik, 1906. július 21-i száma adja hírül, hogy átvette a lap szerkesztését és többek között ezt írja az olvasókhoz: *„Programot nem adok, a lap beszélni fog. Egyetlen betűje, egyetlen szava nem lesz, mely ne a vasutasok érdekeit szolgálja."*

Láthatjuk személyes használati tárgyait. Megismerjük, mint munkásvezért, aki 1919-ben a Petőfi-szobornál beszél a néphez, az ügyvédet, aki gyújtó szavakkal védelmezi a bíróság elé állított vasutasokat.

Fényképek, dokumentumok állítanak emléket a dicsőséges Tanácsköztársaság egyik szervezőjének, bátor harcosának, a proletárdiktatúra belügyi, vasútügyi, hajózási népbiztosának, a kiváló hadvezetőnek. A kiállítás anyagán keresztül némi képet nyerünk az emigrációban töltött éveiről, a nemzetközi proletariátus mélységes gyászáról, amikor örökre lehunyta a szemét. Fénykép mutatja azt az emléktáblát, amely a Kreml falában elhelyezett hamvait jelzi.



Az ünnepségen résztvett harcostársak a látogatók könyvébe tett bejegyzéseikkel is adózni kívántak harcostársuknak, vezérüknek. (Kovács Géza felv.)

A kiállítás emlékkönyvében öreg harcostársak reszkető kézírása mellett ott látjuk az ifjú nemzedék fogadalmát: Követni fogjuk a nagy harcos példáját!

Helyes lenne, ha az elnökség lehetővé tenné, hogy a kiállítást az ország távolabbi vidékein lakó vasutasok is megtekintsék.

Hány forint a szakszervezeti tagsági díj?

Nemegyszer hallunk olyan kijelentéseket, hogy *„a mi szakszervezeti bizottságunknál magasabb a tagsági díj, mint másutt"*, vagy *„mi sem vagyunk hajlandók többet fizetni, mint mások"*. A váci forgalmi dolgozók legutóbbi taggyűlésén támadták az SZB-elnököt, hogy *„az SZB tagjainak megkérdezése nélkül önhatalmúlag szabta meg a tagdíjakat, ami magasabb, mint például a váci fűtőháznál vagy a Nyugati-pályaudvaron"*.

Hogyan is áll a helyzet? A Szaktanács elnökségének határozata alapján

minden alapszervezetnél egyforma összegű a tagdíj,

amelyet a kereset arányában I—XII. tagdíjosztály szerint fizetnek a dolgozók. 1956. január 1-től a másfél százalék helyett kb. a kereset 1 százaléka (*a tagdíj-táblázatot 1958. január 1-i számunkban közöltük*). Ahol és aki nem a táblázatnak megfelelően fizeti a tagdíjat, az nem helyesen fizet, tehát nem tesz eleget a szakszervezeti tagsággal járó legelemibb kötelezettségének sem.

A szakszervezeti bizottság félévenként köteles felülvizsgálni és a szakszervezeti könyvbe beírni, hogy az illető szakszervezeti tagnak melyik osztálynak megfelelően kell fizetnie a tagdíjat, ami minden szakszervezeti tagnál egyforma, bárhol dolgozzon is az, mert

a fizetés alapját a bruttó kereset nagysága és nem a szolgálati hely képezi.

(Itt jegyezzük meg, hogy azok, akik nem a megállapított tagdíjat fizetik, szakszervezeti kedvezményes üdülésben nem vehetnek részt. Ezt a határozatot — helytelenül — a legtöbb helyen nem veszik figyelembe az üdülésre javasoltaknál.)

VASUTAS BÉKENAGYGYŰLÉS KÁLBAN

Március 10-én a kál-kápolnai vasutasok kezdeményezésére vasutas békenagygyűlést tartottak a Heves megyei Kál község művelődési otthonában. A nagygyűlésen, amelyet a helybeli általános iskola és gimnázium ének- és zenekara tett még nívósabbá, mintegy ezer ember vett részt. Ott voltak a környező vonalszakaszok vasutas dolgozói szakszolgálati ágra való tekintet nélkül. A község lakói közül is sokan ott szorongtak a zsúfolásig megtelt termekben. A párt, a szakszervezet, a tanács, a honvédség, a Hazafias Népfront a katolikus egyház képviselőinek jelenlétében *Turnai Lajos* elvtárs, a miskolci igazgatóság vezetője tartott nagysikerű előadást a béke kérdéséről.

Ünnep volt ez a környék vasutasainak. Ahogy az ünneplőbe öltözött dolgozók mosolygós tekintetéből ki lehetett olvasni, nemcsak szavakban, de tettekben is a béke hadserege ez a sok megpróbáltatást megért, de sok munkasikerrel is dicsekedhető vasutas gárda.

A részvevő vasutasok egyöntetű véleménye az volt, hogy országosan induljon harc a béke védelmében. A káli nagygyűlést a vasutas békemozgalom nagyarányú kifejlesztésének kezdetéül szánták.

A nagygyűlés végeztével a részvevők élénk helyeslléssel fogadták el az alábbi határozatot.

Mi, vasutas dolgozók 1958. március 10-i káli békenagygyűlésünkön kijelentjük, hogy minden erőnkkel támogatjuk pártunk és kormányunk célkitűzéseit, melyet a termelés fokozásáért, népünk jobb életéért, a szocialista építésért, a békéért tesz.

Állást foglalunk a moszkvai békekiáltvány mellett. Az elkövetkezendő időben feladatunkká tesszük mindenkivel megértetni, hogy „a háború nem elkerülhetetlen, a háborút meg lehet akadályozni, a békét meg lehet védeni és tartóssá lehet tenni!" Felhívjuk a vasút minden becsületes dolgozóját, hogy a moszkvai békekiáltvány szellemében harcoljunk minden eszközzel, minden erőnket latbavetve az atom- és hidrogénfegyver kísérletek haladéktalan beszüntetéséért, e fegyverek gyártásának a legrövidebb időn belüli feltétlen betiltásáért!

Mi, vasutas dolgozók meg vagyunk győződve arról, hogy „a haladásért harcoló emberiség ragyogó és boldog jövője áll előttünk!" Erőt, fáradságot nem kímélve legyünk katonái ennek a szent ügynek, melyet a világ jóakaratú embereivel vállvetve vívunk a világ békéjéért. Teremtő munkánkon, napi életünkön, a népvagyon féltő őrizése mellett uralkodjék népünk békés élni-, alkotni akarása.

Mi élni akarunk, nem lassú halállal, értelmetlenül elpusztulni! Mi alkotni, dolgozni, országot építeni akarunk, nem romokat, roncsokat takarítani! Mi gyönyörködni akarunk gyermekeinkben, alkotó, békés jövőnkben, s nem sírokat ásni!

A békeharc nagy ügyének valóraválásához felszólítjuk megyénk, országunk valamennyi hazáját, népét szerető vasutas dolgozóját, állampolgárát, hogy szocialista hazánk építésében, a munka becsületes végzésével, pártunk, kormányunk iránti hűségével erősítse a népek, a testvérnemzetek harcát a háború ellen, az európai atommentes övezetért, a nagyhatalmak képviselőinek csúcsértekezletéért, a leszerelésért, az emberiség életéért, civilizációjáért, a világbéke megteremtéséért.

Felhívással fordulunk megyénk, országunk valamennyi vasutas dolgozójához: alakítsunk vasutas békebizottságokat, legyünk aktív, tevőleges részvevői hazánk, a világ jóakaratú emberei békeharcának.

Vasutas Dolgozók! Kál és környéke dolgozói! Mozduljunk meg, cselekedjünk, tiltakozzunk!

Még nem késő! Ha összefogunk, le tudjuk fogni az atomháborús gyújtogatók kezét. Meg tudjuk őrizni a világ békéjét. Be tudjuk tölteni magasztos feladatunkat, gyermekeink nevelését, jobb, boldogabb életünk biztosítását!

Mentsük meg Dzsamila Buhired algériai szabadságharcos leány életét!

Békét akarunk! Vesszenek az atomháborús gyújtogatók!

Békét a világnak!

Kiköszörüljük a csorbát

Legutóbbi lapunkban megírtuk, hogy egy 21 tagú vagonfosztogató banda felett mondott ítéletet a debreceni járásbíróság. Azóta több levél érkezett szerkesztőségünkhöz, amelyekben súlyosan elítélik a vasúti szarkák garázdálkodását.

Debrecen állomás szakszervezeti taggyűlésén mély felháborodással beszéltek azokról, akik odáig süllyedtek, hogy a közöshöz nyúltak. Legfontosabb feladatnak a munkafegyelem megszilárdítását tekintik. A felszólalók elmondották: akad könnyelmű dolgozó, aki először *„csak"* különböző szolgálati mulasztásokat követ el és később lesüllyed a tolvajlásig. Éppen ezért a taggyűlés részvevői követelték: *szigorúan büntessék meg azokat, akik a munkafegyelmet lazítják, vagy a társadalmi tulajdon ellen vétenek.*

Az állomás szervezett dolgozói fogadalmat tettek, hogy jó munkával, a munkafegyelem megszilárdításával köszörülik ki a vasutasok becsületén ejtett csorbát.

Gazdálkodjunk takarékosan a kocsiparkkal!

Dombóvár állomás dolgozói látva az ország gyenge kocsiparkját elhatározták, hogy mozgalmat indítanak, melynek célja a kocsipark lehető leggazdaságosabb kihasználása.

A kocsikiállításnál figyelembe vesszük a vonal tengelynyomását. Nem szabad előfordulni annak, hogy ha csak 15 tonnát lehet a kocsiba rakni — vagy még ennél is kevesebb árunak kérnek kocsit — 20—26 tonnást állítsunk ki. Természetesen kivételt képez a nagyterjedelmű áru.

Úgy gondoljuk, ha minden szolgálati helyen gazdaságosan használják ki a kocsikat, akkor nagy segítséget nyújtunk a hároméves terv megvalósításához.

Bódogh Mihály
SZB-elnök, Dombóvár

PAPÍRGYŰJTŐ HETEK

MÁRCIUS 17 — ÁPRILIS 30

Március 17—április 30 között országszerte megrendezik a papírgyűjtő heteket. A cél: összegyűjteni a hivatalok, háztartások felesleges papírhulladékát. Hazánkban az újságok, folyóiratok kiolvasott száma, ahelyett, hogy ismét zúzdába kerülne, legtöbbször az elégetés sorsára jut. Pedig igazán nem mondhatjuk, hogy papírban bővelkedünk. Ha figyelembe vesszük, hogy a papírellátásunk jó részét külföldről kell fedeznünk, láthatjuk, azért hogy kulturális szükségleteinket a könyv, az újság és a hírlapok terén is kielégíthessük más, fontos behozatali cikkekre fordítható összegeket vonunk el a népgazdaságtól.

Hogy papírellátásunkat javíthassuk, felesleges devizakiadástól mentesítsük a népgazdaságot, ezekben a hetekben, de ezt követően állandóan *a már nem használt papírost adjuk át a gyűjtőhelyeknek.* A kiselejtezett nyomtatványok, a háztartásban fellelhető papírmennyiség újbóli feldolgozásával segítsük még több könyv, újság, folyóirat kiadásának lehetőségét.

A szakszervezeti bizottságok, bizalmiak hívják fel a dolgozók figyelmét a papírtakarékosság jelentőségére, arra, hogy azonkívül, hogy a gyűjtőhelyeknek átadott papírért pénzt kapunk, hazánk papírellátásán és devizahelyzetén is javítunk.

Dolgozóink észrevételeit, megjegyzéseit eljuttattuk a kongresszushoz

A szakszervezetek XIX. kongresszusát megelőző időben tartott szakszervezeti taggyűléseken, a szakszervezet központjához küldött levelekben, a szervezett vasutas dolgozók kifejezésre juttatták észrevételeiket, kérésüket azzal a céllal, hogy a vasutas küldöttek adjanak ennek hangot a kongresszuson.

Az idő rövidsége miatt egy vasutas küldött — *Kinczli József* elvtárs, a pécsi területi bizottság elnöke — kapott szót a kongresszuson, s volt módjában dolgozóink kérését, megjegyzéseit tolmácsolni.

A felszólalást kivonatosan közöljük.

A vasutas helytállásról

A szervezett vasutas dolgozók üdvözletének tolmácsolása után kifejtette azt a véleményét, hogy a beszámoló és a hozzászólások a szakszervezeti munka továbbvitelének alapját fogják képezni. Helyeselte *Marosán* elvtársnak azt a megállapítását, hogy a kommunisták szakszervezetben végzett munkája egyenrangú minden egyéb munkaterületen végzett pártmunkával. Majd így folytatta: — A felszabadulás óta népgazdaságunk minden ága soha nem remélt fejlődésen ment keresztül. Ezt sajnos, nem mindenütt látják be. Mi vasutasok is általában negatívan foglalkozunk a vasút fejlődésével. Tény az, hogy a szállítási igények sokszor szinte megoldhatatlannak látszó feladatok elé állították a vasutasokat, hiszen az 1938-as teljesítményekhez képest az áruszállítás csaknem négyszeresére emelkedett. Ezzel nem áll arányban a vasút korszerűsítése. Különösen a vontató és vontatott járművek állapota és az anyagellátás terén szükséges a sürgős segítség, mert a teljesítmények fokozása jelen körülmények között csak dolgozóink fokozott igénybevételével lehetséges.

Emellett kétségtelen, hogy a magyar vasút több mint százéves történelme folyamán nem történt annyi a vasút és a vasutasok érdekében, mint a legutóbbi években. Egyrészt gépek és berendezések, másrészt a vasutasok szociális, kulturális, munkavédelmi és a dolgozókat közvetlenül érintő egyéb területen. Sokat kapott a vasút, sokat kaptak a vasutasok is, de el kell ismerni, hogy sokat is dolgoznak — mondotta.

Bizonyítja ezt az is, hogy az ellenforradalom kártevései ellenére a vasút 1957-ben is maradék nélkül teljesítette feladatát. Kevesebb a vonatok késése, kevesebb a fűtetlen és kivilágítatlan személykocsi. S hogy ez így van, elsősorban a vasutasok túlnyomó többsége helyes hozzáállásának köszönhető, annak ellenére, hogy még e téren is akad tennivalónk.

A munkaversenyről szólva elmondotta, hogy a szakszervezet ebben elmaradt a dolgozók kezdeményezése mögött. Hogy a dolgozóinkban megvan a versenyzési kedv, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 1957-ben közel száz üzemünk teljesítette túl az éves üzemszintet. Feladatunk a dolgozók kezdeményezésének felkarolása, a jól bevált versenyformák szélesítése, az elbürokratizálás, az elsekélyesítés kiküszöbölése.

Nemcsak rajtunk múlik

A vasúton is gátló tényezője a jobb munkának a munkafegyelem lazasága. Nem kisrészt ennek tudható be a balesetek számának növekedése, a dézsmálások elszaporodása, a népgazdasági javak hanyag, felületes kezelése. Ezek ellen szakszervezetünk latbaveti teljes erejét, segíti mindazokat, akik megszüntetése érdekében cselekedni kívánnak. Ezt mi a dolgozók legközvetlenebb érdekének tartjuk azért, mert amíg ilyenekből milliós károk származnak, az életszínvonal emeléséről beszélni nem más, mint demagógia.

A szakszervezeti funkcionáriusok megbecsüléséről szólva elmondotta, hogy ezzel kapcsolatban nincs szükség új rendeletekre, vannak megfelelő rendeleteink, törvényeink. Szükségesnek látjuk azonban, hogy a kongresszus a szakszervezeti funkcionáriusokra vonatkozó törvények betartását és betartatását határozatában szögezze le.

Ahhoz, hogy növekvő feladatainknak eleget tudjunk tenni, elengedhetetlenül szükséges a tervszerű munka a vasút és a szállítható felek részéről egyaránt. A keresztfuvarozás, a hajtűfuvarozás, korábban igényelt kocsik érkezés utáni lemondása nem engedhető meg, hiszen kocsiparkunk a szállítási igényekhez mérten kevés. Az ilyen ténykedés felesleges kiadást és más árucikkek késedelmes szállítását vonhatja maga után. Az ilyen állapotokon csak akkor tudunk segíteni, ha az ipari szakszervezetek meggyőző, felvilágosító munkával, az eddiginél sokkal jobban segítik a vasutasok munkáját. Ez nemcsak vasúti, hanem népgazdasági érdek is.

A lakáshelyzetről

A szakszervezetek nemzetközi tevékenységének ismertetése után a vasutasokat legjobban foglalkoztató szociális problémákról beszélt *Kinczli* elvtárs. Igaz, hogy általános országos ügy a lakáskérdés, de talán soholsem olyan égető, mint a vasúton. Amikor új, nagy szocialista létesítményeket építenek, mint például *Sztálinváros, Berente, Tiszapalkonya* stb., ahhoz helyesen lakásokat is építenek. Hiba azonban, hogy ilyenkor nem gondolnak a vasutasokra. Számos olyan szolgálati helyünk van, ahol a főnökön kívül jóformán minden dolgozó távol lakik. Nemegyszer száz kilométerről járnak dolgozóink munkahelyükre. A tanácsi szervek sokszor hivatkoznak arra, hogy a vasútnak önálló lakásépítési kerete van, ezért nem adnak lakást. Ez így volt, ma azonban már a vasút nem épít kolóniákat, tehát a tanácsok álláspontja nem helyes. Kérjük e kérdés megoldásához a segítséget.

Hogy ez mennyire fontos, azt akkor látjuk, ha például az utazószemélyzet helyzetét ismerjük. Az utazószemélyzet nagyon leterhelt, nem ritka a 300—400 órás tengelyen töltött havi munkaidő. Ha ehhez hozzávesszük, hogy szolgálatba, illetve hazautazással is eltelik 7—8 óra, ami havonta 150—200 órát is kitesz, akkor tudjuk leméri igazán a nagyfokú igénybevételt. Ezeknél a dolgozóknál művelődésről, szórakozásról szinte szó sem lehet, mert a pihenőidejük is kevés. Ezzel feltétlenül foglalkozni kell és a népgazdaság teherbíróképességének megfelelően, amikor erre lehetőség nyílik, megoldást kell keresni.

A fenti probléma is hozzájárul ahhoz, hogy a vasúton magas a betegszázalék. Mint vasútegészségügyi problémát meg kell említeni, hogy a betegszázalékot nagymértékben emeli az a munkából kieső 2—3 nap is, amíg a dolgozók az ellenőrző orvoshoz eljutnak. Mivel az SZTK-orvosnak nincs joga vasutast betegállományba venni, dolgozóink nemegyszer 100 kilométerről járnak az ellenőrző orvoshoz. Gyökeresen javítana a helyzeten a rég óhajtott pályaorvosi rendszer újbóli felállítása.

A nyugdíjakról

Befejezésül a nyugdíjasproblémáról szólt. Ha valahol égető ez a kérdés — mondotta —, akkor a vasúton az. A probléma kétoldalú: egyrészt a csökkent munkaképességűeket érinti, akik a nyugdíjkorhatár elérése előtt alacsonyabb munkakörbe kerülnek és nyugdíjukat a kisebb kereset után kapják, másrészt a hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozókat.

Vasutasaink a jelenlegi nyugdíjtörvényt maszek nyugdíjnak hívják. Ha egy volt tőkés 1945 után munkát vállalt, ma ugyanolyan elbírálással megy nyugdíjba, mint az, aki 30—35 évet ledolgozott és a munkában öregedett meg. E kérdés, mint a beszámoló is mondotta, nem tűr halasztást. Meg kell oldani még társadalmi összefogás útján is, legalább addig ilyen módon, amíg a népgazdaság teherbíróképessége arra más lehetőséget nem ad. Az elmúlt évben már voltak ilyen javaslatok, s ezzel dolgozóink legnagyobb része egyetértett. Éppen ezért javasoljuk, hogy a Szaktanács a kérdést tűzze napirendre, a kivitelezésre dolgozzon ki javaslatot és terjessze azt a kormányzat elé.

Ugy gondolom — mondta befejezésül —, hogy ez a kongresszus jelentőségében túlnő az eddigieken, mert hangjában, a kérdések őszinte felvetésében és megvitatásában a korábbiakhoz képest hatalmas fejlődést mutat. Biztosak vagyunk abban, hogy ezen az úton, pártunk vezetésével minden problémánkat előbb-utóbb megoldjuk.

A Tanácsköztársaság évfordulóján

1919. március 21. Ezen a napon született meg a világ második proletárhatalma, a Magyar Tanácsköztársaság. Az első világháborúban agyonkínzott magyar munkásosztály a hatalom birtokosa lett. A magyar proletariátus követte először orosz testvérei a szabadság, a felemelkedés, a kizsákmányolástól mentes társadalom megteremtése felé vezető úton.

A Tanácsköztársaság csak rövid négy és fél hónapig állott fenn, de ez alatt a 133 nap alatt is bebizonyította a proletáriátus, hogy tud országot vezetni, megmutatta mire képes a kizsákmányolás béklyóitól megszabadult nép. A vasút — éppúgy mint a bányák, gyárak és bankok — a nép tulajdonába került. A vasút élén Vasúti Direktórium állt, mely nagyarányú vasútépítési programot dolgozott ki. S még abban az időben, amikor hazánk határát szinte minden oldalról veszély fenyegette, hozzákezdtek a Győr—brucki, a Cegléd—szegedi, és az Adony—Pusztaszabolcs—gyékényesi fővonalak második vágányának építéséhez.

A Tanácsköztársaság fennállását egy sor nagyszerű szociális intézkedés jelzi. Azonnal megvalósították a munkásosztály évtizedes követelését, a nyolcórás munkanapot, az egyenlő munkáért, egyenlő bért. A dolgozók életszínvonalának emelése érdekében 30%-os béremelést hajtottak végre. A közalkalmazottak között elsőnek a vasutasok fizetését rendezték.

Amikor megindult az imperialista támadás a fiatal proletárhatalom ellen, a „Magyar Vasutas" című újság megrázó szavakkal; hívta harcba a vasút munkásait. „Veszélyben a haza! A mi hazánk... a mi tápláló boldogságot adó édesanyánk, a proletárhaza most néz kínoknak elébe... Fegyverbe tehát vasutasok! Minden épkézlább ember, minden öntudatos szocialista, mindenki akiben van szív, akiben él a meggyőződés, akiben van férfibecsület és vágy a boldogság után, ki a frontra".

És a vasutasok nem késlekedtek csatasorba állni. 36 gyárimunkás zászlóaljból 6 zászlóalj vasúti proletárokból alakult és két másikban szintén nagy számban vettek rész vasutasok.

Hogyan harcoltak a vasutasok? Hadd szóljon erről a „Vörös Ujság" cikke, melyet a dicsőséges északi hadjárat egyik döntő csatájáról, Miskolc visszafoglalásáról ír: „A támadást Landler elvtárs parancsnoksága alatt álló harmadik hadtest lelkes és nagyszerű fegyelmezettségű proletár katonái vezették. A legelső vonalban az Északi Főműhely proletárjaival, ott voltak mellettük a MÁV géppgyáriak, a Gans és Istvántelkiek." Landler elvtárs többek között így emlékezik meg a csatáról: „Nem hagyhatom szó nélkül a diósgyőri és miskolci munkásságot, különösen a miskolci vasutasokat, akik akkor, amikor veszély volt, egyetlen hívó szóra szinte pillanatok alatt fegyvert ragadtak és odaálltak a küzdők sorába."

Ömlött a magyar proletár hadsereg vére a hazáért, de a magyar urak nem a hazát nézték, hanem elvesztett vagyonukat és rázúdították az imperialista hordákat a vértől ázott magyar földre.

A Tanácsköztársaság leverése után a horthysta tiszti különítmények sok vasutas hazafit gyilkoltak le kihallgatás és bírósági ítélet nélkül, de nem tudták kiölni a népből a szabadság utáni vágyat, amelyet 1945-ben a szovjet hadsereg hozott el számunkra.

39 év után kegyelettel adózunk az első magyar proletárdiktatúra mártírjai előtt. Büszkén valljuk magunkat a 19-es Tanácsköztársaság hős vasutasai utódjának.

Néhány szó a Déli-pályaudvar szociális létesítményeiről

Az utóbbi időben a Déli-pályaudvaron aligha esik valamiről több szó, mint a közelgő nagy forgalomról, amelynek során annyi vonat indul a Délből hétköznapokon is, mint az elmúlt években vasárnap.

Nagyobb forgalom, jobb és több munkát, nagyobb erőfeszítést követel. A pályaépítők már hosszú ideje szorgoskodnak az állomásbővítésen, a dolgozók szociális ellátottságának feltétlenül szükséges javításáért azonban vajmi kevés történik.

A műszaki kocsiszolgálat 110 dolgozó nője még ma is a hat évvel ezelőtt — akkor két évre beállított — kocsiszekrényben mosakszik, öltözik, amelynek faanyagát ugyancsak kezdte az idő, s a legnagyobb jóakarattal sem lehet megfelelően tisztán tartani. A hat év óta ebben az ügyben ott járt küldöttségek bizonyára nem találkoztak akkor munkásnőkkel, amikor munkaidő után itt kényszerülnek tisztálkodni.

A többi hevenyészve lerakott kocsiszekrény is, amely raktárul, műhelyül (s a műhely egyben étkezőül mosdóul is) szolgál például a féklakatosoknak, hogy úgymondjuk, nagyon rontja az utcaképet. Egyébként nem ritka itt az olyan műhely, amely mosdó, ebédlő, öltöző is egyaránt.

Dolgozók, vezetők ismerik népgazdaságunk nehézségeit, mégsem tudják megérteni, hogy miért vajudik évek óta például az ebédlő és a féklakatos műhely építése. Az alap már megvan, de a tervet az idén is visszautasították, — majd jövőre. Sajnos az igérgetések nem sokat érnek, különösen, ha nem tartják be azokat. Állítólag a pénzből a gőzfűtést készítették el, ennek ellenére van olyan iroda, ahová kályhát is be kellett állítani.

A fűtőházi öltöző is szűk. Padot sem lehet benne elhelyezni. A gyorsáru feladási faktár étkezőjén jóformán sem ablak, sem szellőztető. Hadd említsük meg, hogy az állomásfőnök másfél év óta kénytelen lakás hiányában Székesfehérvárról bejárni.

Az eddigi eredmények, a dolgozók gazdaságosabbra törekvése és leleményessége, — ha nem is vesszük figyelembe az elkövetkezendő idők még nagyobb feladatait, — az állomás környékének a lehetőséghez mérten történő rendbehozásával egybevetve követeli a mielőbbi megoldást.

FELEDÉKENY „KÖLTSÉGVETÉS"

Fűtőházunk 300 dolgozója nem a legjobb körülmények között dolgozik. A zsúfolt, egészségtelen öltözőkben a ruhák nyirkosak, penészesek lesznek. Az 5x4 méteres mosdó falai és mennyezete vékony beton. A nagy lecsapódás hideg vízcseppeket zúdít a dolgozókra és lerakott ruháikra.

A mozdonyszinben évek óta nincs füstelvezetés. A melegítő kályhák az elavult füstelvezetőbe torkollnak, melynek egyik oldalán bemegy a füst a másikon kijön.

Mivel a füst fentről lefelé terjeng, sokszor le kell hajolni, hogy lássunk a mozdonyszinben. Milyen annak a dolgozónak a helyzete, akinek a mozdony tetején kell dolgoznia?

A költségvetés mindig elfelejtkezik ezekről a problémákról. Sok bizottság járt már itt, rengeteg ígéret hangzott el, csak éppen intézkedés nem történt.

Hegyesi Gábor
Ceglédi-fűtőház.

KITÜNTETÉSEK — JUTALMAZÁSOK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa súlyosnak ígérkező baleset elhárításáért *Marosi József* főkalauznak, Komárom állomás dolgozójának a „SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM", *Juhász István* mozdonyvezetőnek, *Balogh János* gépkezelőnek a „MUNKA ÉRDEMÉREM" kitüntetést adományozta.

A Nemzetközi Nőnap alkalmából „KIVÁLÓ VASUTAS" kitüntetésben részesült: *Szemelrák Tiborné* Vasuti Főosztály, *Tóth Györgyné* MSZMP Budapesti Pártbizottság, *Pocsai Ferencné* Landler Jenő Jj, *Szabó Gizella* Komárom áll. „ÉRDEMES VASUTAS" kitüntetést kapott: *Szilágyi Gizella* Gazd. Hivatal, *Reviczki Jánosné* Gyöngyösi Kitérőgyártó Üv., özv. *Tóth Józsefné* Győr állomás, *Kósa Mária* Nyiregyháza átrakó, *Jolántai Istvánné* Pécs igazgatóság, *Dargó Mária* szombathelyi igazgatóság, *Ágota Éva* Sopron GYSEV igazgatóság.

A szakszervezet elnöksége a nőmozgalomban kifejtett kiváló munkájukért a következőket jutalmazta meg: *Pálinkás Margit* Miskolc terület nőfelelőse, *Móricz Gyuláné* Miskolc fűtőház, *Hajósovics Zsuzsanna* Szeged terület nőfelelőse, *Lehelvári Istvánné* Szeged Pft. Főnökség, *Hagara Józsefné* Nagykanizsa fűtőház, *Vági Lászlóné* Szombathely állomás, *Éles Sándorné* Debrecen fűtőház, *Rothgerber Miklósné* Budapesti igazgatóság, *Ember Ferencné* Déli állomás, *Weisz Árpádné* Keleti Műszak, *Mészáros Sándorné* BVKH, özv. *Tandori Lászlóné* Győr állomás, *Teleki Istvánné* Keleti szertár, *Kovács Jánosné* Szolnoki Jj.

Még egyszer az előregyártott családi házról

„Előregyártott családi ház" címmel lapunk február 1-i számában egy cikket közöltünk. A cikkel kapcsolatban számos levél érkezett szerkesztőségünkhöz. Ezekre kívánunk válaszolni:

A leírást sokan úgy értelmezték, hogy ez már meglévő MÁV házépítési akcióhoz való csatlakozásra felhívás. A cikk szerzője és a lakásterv készítője, *Patkó Mihály* építészmérnök olyan céllal kérte közölni, hogy egyrészt segítséget nyújtson a saját erőből építeni tudóknak egy olyan típusú építkezés megismertetéséhez, ami az eddig szokásos építkezéseknél olcsóbb, másrészt felhívja a népgazdasági, köztük a vasúti gazdasági vezető szervek figyelmét erre az olcsóbb építési módszerre.

A típustervet a Műegyetemen dicsérő elismerésben részesítették. Az első ilyen típusú házat Patkó elvtárs a tavasz folyamán Budapesten tartandó kiállításon kívánja a közönség előtt bemutatni.

A felépített lakásokhoz bizottságot kérünk az OTP részéről is azért, hogy amennyiben az építés gazdaságossága és az épület használhatósága beigazolódik — ami előreláthatólag nyilvánvaló —, az OTP ilyen típusú házra is folyósítson kölcsönt. Ha a kölcsönfolyósításhoz a hozzájárulás megtörténik, a kölcsön felvételéhez természetesen ugyanolyan feltételek lesznek szükségesek, mint a más típusú OTP-kölcsönnel történő családiház-építéshez. (Telek, bizonyos összegű készpénz, építési engedély stb.)

A szakszervezet egyidejűleg tárgyalást folytat a Vasúti Főosztály illetékeseivel, hogy amennyiben a bizottságilag megvizsgálandó prototípus megfelel a követelményeknek, a MÁV adjon engedélyt az elemek gyártáshoz és segítséget a helyszínen való összeállításhoz az építtető költségén.

— A házagmentes pálya építéséhez a múlt évben látott hozzá a MÁV és 20 kilométer hosszú vonal készült el 1957-ben hegesztéssel. Az idén már így oldják meg a Déli és a kelenföldi pályaudvar között a második sínpár fektetését. Sor kerül 23 állomási vágány összehegesztésére is, úgy, hogy ebben az évben már százkilométer hosszúságú lesz a házagmentes felépítmény.

A Vasutasok Szakszervezetének „Szocialista Kultúráért" jelvénynyel és oklevéllel kitüntetett központi vegyeskara fennállásának 10. éves évfordulója alkalmából budapesti és vidéki együtteseinek részvételével jubileumi Kodály-hangversenyt rendezett március 9-én a Zeneakadémia nagytermében. A nagysikerű hangversenyen megjelent Kodály Zoltán is, akinek műveiből összeállított hangverseny a nagyszámú résztvevők teljes elismerését nyerte el.
(Kovács Géza felv.

IFJÚSÁGI ÉLET

EGYÉVES A KISZ

Egy esztendővel ezelőtt, 1957. március 21-én bontott zászlót a Kommunista Ifjúsági Szövetség.

Az elmúlt egy év alatt a vasutas szolgálati helyek legjobb ifjúsági dolgozói is megalakították szervezeteiket. A kezdeti nehézségeken, a párt segítségével és a szakszervezet támogatásával lassanként úrrá lett ifjúsági szervezetek tagjai egyre méltóbbak lesznek a kitüntetést jelentő KISZ-tag elnevezésre. Nemegy helyen munkafegyelemben, kötelességteljesítésben, a népvagyon védelmében példát mutatnak az idősebb dolgozóknak is.

Az évforduló alkalmával a szakszervezet elnöksége nevében köszöntjük a vasutas KISZ-tagokat. Kívánjuk, hogy érjenek el még nagyobb sikereket, tömörítsék soraikban azokat a fiatalokat is, akik hűek a szocializmust építő népi államunkhoz, de még nem találták meg az utat a KISZ-szervezethez.

MÁRCIUS 15

Száztíz esztendővel ezelőtt a magyar nemzet legjobbjai harcra keltek a nemzeti függetlenség kivívásáért, az úrbériség megszüntetéséért.

Szabadulni a Habsburg-elnyomás alól, szabadulni a feudalizmus rabságából: ez volt 1848 nemzeti programja, ez volt a nép csatakiáltása.

A magyar kizsákmányoló osztályok és csatlósaik mindent elkövettek, hogy elhomályosítsák, bemocskolják a magyar történelem fényes lapjait. Hamis érveléssel bizonygatták, hogy az 1848-as magyar nemzeti forradalom nem volt egyéb, mint a magyar középnemesség lázadása a Habsburg-udvarral szövetkező főnemesség ellen. Tévedés!

1848-ban a népi baloldal lépett fel és bontotta ki a függetlenség zászlaját, követelte a polgári átalakulást, a napirenden levő kérdések radikális megoldását. Ez a megmozdulás robbantotta ki 1848 március 15-én a forradalmat is, letéritve ezzel a magyar átalakulást a reformkorszak vágányáról.

Az 1848—49-es magyar szabadságharc, 1848. március 15-e ott élt és él a magyar nép szívében. Ezt az érzést már sokszor próbálták felhasználni a nép ellen. Az 1956 októberi ellenforradalmi banda is március szellemét bemocskolva, az igaz hazafiság szent érzését eltorzítva próbalta visszacsempészni azokat, akik minden cselekedetükkel megtagadták március 15-ét.

Petőfitől tanultuk, hogy a bilincset a nép kezén-lábán nem lazítani kell, hanem össze kell törni. Petőfi hagyta örökül, hogy kíméletlenül harcoljunk a belső és külső ellenség ellen. 1956. októberében vajon ki ápolta Petőfi örökét? Az, aki fegyvert fogott a néphatalomért, vagy az, aki vissza akarta hozni a Weiss Manfrédokat és a többi iparmágnást a magyar munkásosztály nyakára? A válasz világos.

Az ország nem lesz a népé, ha a föld nem lesz a paraszté — hirdette Táncsics. Vajon ki harcolt 48 örökségéért 1956 októberében, novemberében. Az, aki védelmezte a parasztságnak juttatott földet, vagy az, aki csatlósorba akarta visszataszítani a felszabadult parasztságot, visszaültetve nyakára a herceg Eszterházyakat? Nem nehéz a felelet.

1848 megmutatta, hogy a kizsákmányoló osztályok nem átallanak szövetséget kötni a magyar nép legádázabb ellenségeivel, ha egyéni érdekeik úgy kívánják. A belső reakció 1956 októberében sem átallott segítségért fordulni a háborúra uszító imperialista tábor vezetőihez, a nép ellen.

Ki segített megvédeni Kossuth, Petőfi, Táncsics örökét? A szovjet hadsereg, amely fegyverrel védelmezte a magyar munkás-paraszt hatalmat, vagy az amerikai fegyverek, melynek árnyékában vissza akarták hozni a csendőröket, tőkéseket, földesurakat?

Minden becsületes dolgozó előtt tisztázódott a kérdés. 1848 örököse a magyar nép. 1848 zászlaját a magyar kommunisták emelték magasra és ezt az örökséget, ezt a zászlót nem engedjük bemocskolni.

A szegedi VSE fiataljai szerepeltek a legjobban az országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózó-bajnokságon

A sportosztály március 2-án Dunakeszin rendezte meg az országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokságot. A bajnokságon a várakozásnak megfelelően színvonalas küzdelmeket láthattak a nézők. Kár, hogy a birkózó szakosztállyal rendelkező sportkörök közül többen nem küldték el fiataljaikat a versenyre. Távol maradtak például a Czelédi VSE, a Nagykanizsai VTE, a Pécsi VSK, a Sárospataki VSC és még több sportköri ifjúsági birkózói. A bajnoki címért 57 versenyző mérte össze tudását. Eredmények:

Lepkesúlyban bajnok: Dávid (Püspökladány), 2. Tóth (Szeged), 3. Guzmics (Dunakeszi). Légsúlyban bajnok: Ekkert (BVSC), 2. Kornyák (Dunakeszi), 3. Tóth (BVSC). Pehelysúlyban bajnok: Bodolai (Dunakeszi), 2. Pélyi (Szolnok), 3. Juhász (Törekvés). Könnyűsúlyban bajnok: Zöldesi (Törekvés), 2. Farkas (Dunakeszi), 3. Gitai (Szeged). Kisváltósúlyban bajnok: Bárkányi (Szeged), 2. Pénzes (Törekvés), 3. László (Szolnok). Nagyváltósúlyban bajnok: Major (BVSC), 2. Kosztor (Szeged), 3. Tóth (Szolnok). Középsúlyban bajnok: Villám (Szeged), 2. Molnár (Szolnok), 3. Kogl (Dunakeszi). Nagyközépsúlyban bajnok: Furcsa (Szolnok), 2. Bordás (BVSC), 3. Deák (Szeged). Félnehézsúlyban bajnok: Kelemen (Szolnok), 2. Kovács (Szeged), 3. Schmidt (Debrecen). Nehézsúlyban bajnok: Batki (Szeged), 2. Tóth (Debrecen), 3. Kacsarovszky (BVSC).

A pontversenyt a Szegedi VSE birkózói nyerték 26 ponttal, 2. Szolnoki MÁV 18, 3. BVSC 14 ponttal.

SPORTHÍREK

A sportosztály március 23-án a Népligetben rendezi meg az 1958. évi férfi és nő serdülő, ifjúsági, valamint felnőtt **országos vasutas mezei futóbajnokságot.**

•

A Miskolci VSC és a Szegedi VSE labdarugó csapata március 19-én, szerdán, Miskolcon játsza az 1957. évi — technikai akadályok miatt elhúzódott — **Vasutas Labdarugó Kupa** döntőjét.

•

A budapesti vasutas üzemek, hivatalok és szolgálati helyek dolgozói számára kiírt szakszervezeti **asztalitenisz csapatbajnokság** — 23 csapat részvételével — március 9-én, a **sakkcsapatbajnokság** pedig március 11-én kezdődött.

Felhívás az 1958—59. évi háztartási tüzelőigazolványok előjegyzésére

A MÁV Vezérigazgatósága felhívja a MÁV és GYSEV dolgozóinak és nyugdíjasainak figyelmét, hogy az 1958/59. tüzelési év 1958. április 1-vel kezdődik. Felhívjuk továbbá az igényjogosultak figyelmét, hogy a tüzelőanyagellátásban új rendszert vezettünk be. Az erre vonatkozó rendelet a f. évi 9. sz. Hivatalos Lapban február 20-án jelent meg.

A rendelet módot nyújt arra, hogy az 1958/59. tüzelési évre szükséges tüzelőanyagot a dolgozók és nyugdíjasok időben biztosíthassák. Továbbá intézkedik arra vonatkozóan is, hogy a részletes akcióban résztvevők előjegyzés céljából f. év március hó 10-ig, a készpénzes akcióban résztvevők pedig előjegyzés céljából legkésőbb március hó 31-ig a dolgozók szolgálati helyeiken, míg a nyugdíjasok nyilvántartó állomásaikon — jelentkezzenek.

A határidő lejárta után előjegyzést nem fogadunk el.

Anyagellátási Igazgatóság

Tízéves az Utasellátó étszolgálata

Tíz év alatt sok minden történt az utazóközönség vonatonkénti történő kulturáltabb ellátása érdekében, de sokat kíván tenni a vállalat, hogy a jövőben még elégedettebbek legyenek az utazók. A Waggon Lits-től örökölt étkezőkocsik lassan kiöregednek, azért tíz új étkezőkocsit rendeltek a Győri Vagongyártól. Az új kocsik előreláthatólag 1959 tavaszán kerülnek forgalomba.

Fokozatosan megszüntetik a személyvonatokon lévő mozgóbüfék söntésjellegét. A rum és pálinka árusítását megszüntetik. 1958-ban: eszpresszó kávét, forró vírslit, páros debrecenit, üdítő italokat, sört és fajborokat szolgálnak majd föl és mindig tartanak hideg büfé-ételeket.

Az Utasellátó jelenlegi 400 vendéglátó helyisége között sok a falu kocsmájává vált a kis állomásokon. Ezeket a talponállókat is fokozatosan átalakítják büfékké.

A leírtakon kívül még számtalan kellemes meglepetést tartogat az Utasellátó, amely mind a kulturáltabb, kellemesebb utazást hivatott szolgálni

HIREK

— Szovjet közlekedési küldöttség tartózkodott hazánkban a közelmúltban. A küldöttséget L. Malkievics elvtárs közlekedési miniszterhelyettes vezette. Az öttagú delegáció Varsóból érkezett hozzánk, hogy a KGST közlekedési bizottságának tárgyalásait Budapesten folytassák és magyar vonatkozásaiban befejezzék.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Gróf Béla Vésztő. Intézkedtünk, hogy ruháit megkapja. Szabó **Dénes, Rohodi Lászlóné, Dunaharaszti-külső.** Közbenjárásunkra a budapesti igazgatóság értesített, hogy a lakásparaszt orvosolta. **Csatári József, Veszprém.** A szolgálati érdek megkövetelte, hogy a vonalfékezői létszámot a jegyvizsgáló létszámból kiegészítsék. Tekintettel arra, hogy nyolcévi szolgálata alatt mindössze egy szakvizsgát szerzett, ezért esett a választás Csatári elvtársra. **Pataki József, Orosháza.** Országos viszonylatban beszüntették a MÁV-on kívülállók vizellátását, mert üzemi vízünk kevés és nem felel meg az egészségügyi hatóságok által előírt minőségnek. Ezért a MÁV terület részére ivóvízellátó berendezés fog épülni. A Magyar Nemzetben közölt cikk nem fedi a valóságot, amire a lap figyelmét a 7. szakosztály felhívta. **Kun József, Celldömölk fűtőház.** Erdeklődésünkre közölték, hogy az elvtársak panaszát orvosolták. **Tóth Lajos, Mezőcsát.** A miskolci igazgatóság panaszát megvizsgálta és megállapította, hogy az állomásfőnök szabályszerűen járt el. Tudomásunk szerint Tóth elvtárs a kivánt tüzelőt megkapta. **Bacsó Béláné, Inárcs.** Az elvtársnő több alkalommal és hosszabb ideig nem fizetett szakszervezeti tagdíjat. Az alapszabály értelmében három hónapos elmaradás esetén a szakszervezeti tagság megszűnik, s így nem részesülhet szakszervezeti juttatásban. Amennyiben továbbra is tag szeretne lenni, kérje felvételét a szakszervezeti bizottságnál. **Dombos László, Üreglak.** A lapot a szakszervezeti bizottságnál lehet megrendelni. Írásaival szívesen foglalkozunk. **Zsoldos Sándor, Szeged.** Véleményével egyetértünk, azonban az érvényben lévő rendeletek szerint csak abban az esetben tudják a szolgálati lakásokat felszabadítani, ha más megfelelő lakást tudunk a lakóknak biztosítani. **Windlöffer Kálmánné, Győr.** Javaslatával egyetértünk, igyekszünk megvalósítani. Levelét közölni fogjuk.

Hegyesi Gábor Cegléd, Csomor János Szolnok, Bakó János Miskolc, Tóth Károly Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Sziládi Sándor Szeged, Pekárovics Béla Diósgyőr, Kálmán Ernő Debrecen, KISZ-bizottság Nyugati pu., Kismihók Róbert Celldömölk, dr. Horváth Károly GV. Ig., Foki István Déli pu., Miklós László Pásztó, Dancs József Tapolca, Csomor János Tapolca, Ugrai Sándor Miskolc. Levelüket lapunk anyagához felhasználjuk.

Pataki József Orosháza, Szentgáli István Gyöngyös, Kovács Gyula Miskolc, Jónap Béla Felépítményi Vasanyagjavító Bp., Haraszin Károly Bánréve, Kozáry Gábor MÁV kórház. Tudósításaik egyrészt késve érkeztek, másrészt hely hiányában nem tudtuk közölni.

Szűcs Ferenc Hatvan, Behán Rózsa Kazincbarcika, Ibi Ernőné Pécs, Bognár Károly Tapolca, Barcza Pál Zamárdi, Póka Miklós Tiszaszederkény. Leveleiket továbbítottuk.

— Neonvilágítást kapnak a budapesti pályaudvarok. Először a Keleti pályaudvar külső peronrészein szerelik fel a fénycsöveket.

— A gyermekváros javára farsangi bált rendezett a pusztaszabolcsi KISZ-szervezet, szakszervezeti bizottság és az állomás vezetősége.

— Játékdélutánokat tartanak minden csütörtökön a hatvani vasutas művelődési otthonban, ahol a szórakozás mellett pedagógusok foglalkoznak a gyermekekkel és játszva tanítják őket az illemszabályokra.

— Egynapos tanfolyamot rendezett a miskolci területi bizottság 38 dolgozó részére, akik vállalták, hogy mint társadalmi ellenőrök védik a köztulajdont.

— Korszerűsítik a Keleti és Nyugati pályaudvar környékét. A nagyjelentőségű munkálatokat több éves program keretében a városrendezési akcióval egy. idejűleg végzik. A MÁV Vasútterv tervező Vállalat **Strohmayer Ferenc** főtervező irányításával már el is készítette az átépítés tanulmánytervét.

— Négymillió forintot fordítanak ebben az esztendőben az Északi Járóműjavító motorműhelyének átépítésére és bővítésére.

— Új olajfejtő telepet létesítenek 1958-ban Záhony átrakó körzetében.

Aranylakodalmat ünnepelt Kádártán a Sági család. Sági József — akinek 9 gyermeke és 19 unokája van — 30 esztendőt töltött a vasút szolgálatában. Fiai csaknem mindannyian követték apjuk foglalkozását; vasutasok lettek, legtöbbjük mozdonyvezető.

— Bíróság elé került Szűcs Ferenc volt vasutas, a MÁV Tisztképző Intézet hallgatója, aki rendszeresen lopkodta a vasúton az utasok csomagjait. Ezenkívül rendszeresen felmeszelte a vasúti kocsik bőrüléseit és az értékes bőrdarabokat ellopta. Az iskolában több alkalommal meglopta társait. Az I. kerületi ügyészség most állította össze Szűcs Ferenc ellen a vádiratot.

— Ismeretterjesztő előadássorozat indult a celldömölki fűtőház KISZ-szervezetében. Az első előadáson, amely a rakétatechnika jelenlegi állásáról és fejlődéséről szólt, 54-en vettek részt.

•

A lakáscsere hirdetés mostani számunkból anyagtorlódás miatt kimaradt.

Elnökségi dicséretek

A szakszervezet elnöksége március 3-i ülésén tárgyalta a Vasuti Főosztály 5, 6, 7, 8, 9. szakosztályának újítási munkájáról szóló jelentést. Az újítási munka területén eddig végzett jó munkájáért dicséretben részesíti *Erdélyi Gyula* elvtársat, a 7, *Tellér János* elvtársat a 9 és *Vereczkei Lajos* elvtársat a 6. szakosztály újítási előadóját.

A Központi Zeneiskola és Képzőművészeti Iskola eddigi működéséért a két iskola vezetőit szintén dicséretben részesíti az elnökség.

A Társadalombiztosítási Osztály 1957. évi mérlegbeszámolójának elkészítéséért *Ferland Sándor* elvtársat, az osztály főkönyvelőjét szóbeli dicséretben részesítette az elnökség.

Július 14—20: A fiatal dolgozók I. szakszervezeti világkonferenciája Prágában

A Szakszervezeti Világszövetség kezdeményezésére 1958. július 14—20. között tartják Prágában a fiatal dolgozók I. szakszervezeti világkonferenciáját.

A konferencia napirendjén a következő kérdések szerepelnek:

1. Bérezés, szakszervezeti szabadságjogok, az ifjú dolgozók és a szakszervezetek harca követeléseik érvényrejuttatásáért és a hátrányos megkülönböztetések ellen.

2. A világ ifjú dolgozóinak jövője és egységes akciói a béke megvédéséért, az atom- és termonukleáris háború veszélye ellen.

3. A szakszervezetek szerepe; feladata a dolgozó ifjúság nevelésében, az egység megteremtésében, a fiatalok bevonása a szakszervezeti munkába.

A magyar vasutas fiatalok tájékoztatására — akiknek képviselői is részt vesznek a konferencián — folyamatosan közlünk cikkeket más országok dolgozó fiataljain helyzetéről, életéről, harcairól.

A fiatalok részvétele a követelések teljesítéséért folyó harcokban Franciaországban

Irta: ANDRÉ MERLOT

A magán- vagy állami szektorban folyó és egyre fokozódó harcokban, amelyeket a dolgozók követeléseik megvalósításáért vívnak, a fiatal dolgozók egyre nagyobb számban vesznek részt.

A fiatalságra jellemző lelkesedéssel azért küzdenek, hogy követeléseik jogosságát elismerjék.

Az ifjúság követelései igen sokrétűek, a tőkések a fiatalokat zsákmányolják ki a legjobban. A 18 évnél fiatalabb dolgozók bére 10—50 százalékkal alacsonyabb, mint a felnőtteké. Megkülönböztetéseket alkalmaznak a tanulóidejüket elvégzett ifjúmunkásokkal szemben is: 2—3 esztendőn át kell dolgozniok, hogy elismerjék őket szakmunkásoknak.

A napi munkaidő hosszúsága, az üzemekben folyó munka rendkívül gyors üteme, az a veszély, hogy elviszik őket Algériába és hogy azok, akik onnan visszatérnek, nem kapnak munkát — mind olyan tényezők, amelyek azt mutatják, hogy a háború és a nyomor politikája a fiatalokra még nagyobb súllyal nehezedik. A fiatal dolgozók ezért vesznek egyre nagyobb számban részt a dolgozók jogainak megvédéséért folyó akciókban, a háborúellenes harcban.

A CGT XXXI. kongresszusa óta a szakszervezeti szövetség különös súlyt helyez arra, hogy a szakszervezetek nyomatékosabban vessék fel a fiatalok problémáit, nagyobb mértékben védjék meg érdekeiket. Ezen a téren már vannak eredmények, amit az alábbi példák igazolnak:

A Lou Műveknél Grenoble-ban az ifjúság tüntetett az üzem igazgatósága ellen és ennek eredményeként hat elbocsátott fiatalból ötöt visszavettek. Szakszervezeti szekció alakult és 26-an csatlakoztak a CGT-hez.

A Pollet (szövő) cégnél Nord megyében mintegy 30, 14—20 esztendős fiatal egy napon át sztrájkolt béremelésért. 21-en csatlakoztak a CGT-hez.

Le Thilott-ban (Vosges megye) a fiatal rakodómunkások háromnapos sztrájk után megkapták a takácsok fizetésének 80 százalékát és elérték órabérük 50—90 frankkal való felemelését.

A Clerget Cipőgyárban a CGT szervezete a fiatalok támogatásával elérte az életkor miatti levonás mértékének 10 százalékos csökkentését.

A fiataloknak tömegesen kell csatlakozniok a CGT-hez, amint ezt a *rambouillet-i rádiótechnikai vállalat* ifjú dolgozói példája bizonyítja, ahol 245, átlagosan 23 éves dolgozó csatlakozott a CGT-hez.

Az árak újabb felemelése, a *Gaillard*-kormány nyomorpolitikája fokozza a dolgozók, különösen a fiatalok elkeseredését. Fokozódnak a munkásság harcai és ennek során a szakszervezeteknek még nyomatékosabban kell a fiatal dolgozók követeléseit képviselniök.

A szakszervezeteknek össze kell fogniok egy-egy vállalat fiatal dolgozóit azért, hogy ők maguk dolgozzák ki követeléseiket és hogy ezeket valamennyi szakszervezet megfelelően támogassa.

Az így végzett munka hozzájárul a dolgozók akcióegységének erősödéséhez, az ifjú szervezett dolgozók országos értekezletének megfelelő előkészítéséhez. Ezt az értekezletet a CGT ez év tavaszára hívta össze a fiatalok követeléseiért folyó harc eddigi eredményeinek összegezésére. Az értekezletnek az is a célja, hogy a szakszervezetek megjavítsák ifjúsági munkájukat és a francia küldöttség megfelelően tudjon beszámolni a CGT ifjúsági munkájáról a dolgozó ifjúság I. szakszervezeti világkonferenciáján.

Berczik Zoltán a MÁV Vasútépítő asztaliteniszezője, számos nemzetközi és hazai verseny győztese, kitűnően szerepelt a közelmúltban Budapesten megrendezett I. Asztalitenisz Európa-bajnokságon: háromszor állt a legjobbaknak kijáró győzelmi emelvényen. Megnyerte a férfi egyéni bajnokságot, Lantosnéval a vegyespáros bajnokságot és tagja volt a győztes férficsapatnak. Képünkön Gyetvai gratulál Berczicknek (jobboldalt) a férfi egyéni döntő után!

(MTI Petrovits László felv.)

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658 228—847. 228—849. 228—286. Üzemi telefon 24—41. 38—00. 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 340 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. ÁPRILIS 1.

Marosán György elvtárs a vasutasok között

A közelmúltban mintegy 600 budapesti kommunista vasutas gyűlt össze az Északi Járműjavítóban, hogy meghallgassa *Marosán György* elvtársnak, az MSZMP politikai bizottsága tagjának, a Budapesti Pártbizottság első titkárának tájékoztatóját.

Marosán elvtárs előljáróban a vasút népgazdasági jelentőségéről beszélt. Emlékeztetett arra, hogy Horthyék, hogyan tartották távol a kommunista agitátorokat, a szakszervezetet a vasúttól, mégis nem sokkal a felszabadulás után a Magyar Dolgozók Pártjának a vasutasok több, mint 30 százaléka tagja volt. Ma sokkal kevesebb a párttagok száma a vasúton, de ezek az emberek akkor jöttek közénk, amikor nagyon nehéz időket éltünk. Akad köztük egy-két karrierista? Akad. De nem ez a jellemző. Az igazi kommunista vállalja a nehézségeket, a ma még esetleg népszerűtlen feladatokat, hogy holnap mindenkinek, a pártonkívülieknek is jobb legyen.

Ezekután a szocialista tulajdon védelméről beszélt. Az ellenforradalom után elszabadultak a fékek és soha annyit nem loptak — a vasúton sem — mint most — mondotta. A közelmúltban a bíróság halálraítélt egy embert, aki egymillió forintot sikkasztott. Ez az ítélet figyelmeztetés, hogy ezen a területen is eljött a rendcsinálás ideje. Ezt a problémát azonban nem lehet csak adminisztratív eszközökkel megoldani. Mit kell tenni? Politikai munkával

olyan helyzetet kell teremteni, hogy mindenki, aki hozzá mer nyúlni a közöshöz, érezze, hogy megvetett ember.

A továbbiakban a kádermunkáról esett szó. Szomorú — hangsúlyozta *Marosán* elvtárs —, hogy a Szovjetunióban végzett mérnökök jó része elhagyta a vasutat. Mi ezeket a fiatalokat azért küldtük el tanulni, hogy biztosítsuk a vasutas értelmiség utánpótlását és nem azért, hogy elmenjenek más üzemekbe. A vasutas vezetők az állam előtt felelősek ezért a hibáért. A kommunisták a párt előtt felelősek, hogy ezek az emberek elhagyták a vasutat.

Emlékeztetett arra, hogy

1956 decemberében nehéz lett volna a vasutasok nélkül élni.

A vagonok ezrei álltak *Záhonyban*, a magyar—román határon, *Pesten* kenyérprobléma ütötte fel a fejét. Ezt a problémát a vasutasok oldották meg. Ez a nagyszerű munka azonban nem felejtethette el, hogy a múlt év őszén igen megnőtt a vasúti balesetek száma.

Általános jelszó, hogy rossz a vasutunk, elöregedett. Ez igaz, de ebbe a zsákba nem lehet mindent belevarrni. Nem fér bele a hanyagság, a nemtörődömség, a közömbösség. E téren is nagy politikai felelősség hárul a kommunistákra. De nemcsak a párttagokra apellálunk, hanem a szervezett munkásokra is, hiszen a vasutasoknak közel 85 százaléka szakszervezeti tag. Induljanak harcba az aktívák a lazaságok ellen.

A múltban a vasúton fegyelem volt. Ha egy vasutas nem úgy végezte a munkáját, ahogyan kellett, eltanácsolták a vasúttól és mehetett a munkanélküliségbe. Most, ha valakit kiraknak, akkor elmegy máshova dolgozni. A munkafegyelem nemcsak azt jelenti, hogy egy vagont hamarabb raknak ki, hanem azt is jelenti, hogy ahol rend és fegyelem van, ott nem lehet lopni, ott nem tűnhet el egy csavar sem.

Nagyon elszaporodtak az álbetegek. Próbált volna a Horthy-éra alatt valaki csak úgy otthon maradni. Ma könnyen megteszik, hiszen senkit sem fenyeget a munkanélküliség réme. A lazaság következménye is, hogy a becsületes dolgozók munkája megnövekszik. Nem ritka a vasútnál azoknak a száma, akik 320—360 órát teljesítenek havonta. A kommunistáknak tudatosítani kell, hogy gyermekeinknek rendezett országot akarunk hátrahagyni és ez nem egy-két embernek a kötelessége. Aki beteg, az beteg. De nem szeretjük azt a „beteget", aki otthon kapál.

A takarékosságról szólva megemlítette, hogy 1956 őszén kritikus helyzetbe kerültünk a szénnel. 1957-ben sok és jóminőségű külföldi szenet kaptunk, de sok helyen úgy bántak vele, mint a Csáki szalmájával. *A Hámán Kató fűtőházban* 2700 tonna szén tűnt el a széntérről. Hogyan? Ugy, hogy a mozdonyvezetők felvételezték s erre kapták a prémiumot.

Mindenkinek tudomásul kell vennie, hogy a szén nagyon drága. Minden összeg, amit erre költünk azt jelenti, hogy kevesebb jut ruhára, cipőre és másra.

Ha az ország évente csak egy százalékot takarít meg szénből, az már 240 000 tonnát jelent.

Ezekután *Marosán* elvtárs foglalkozott az ellenséges nézetek elleni harccal, majd rátért a dolgozó nők helyzetére. Elmondotta, hogy a vasúton 6000 nő van, de kevés közöttük a párttag. Ez nem jó. Tudomásul kell venni, hogy a nő politikailag, gazdaságilag egyenrangú a férfivel. A nőket is bátran be kell vonni a vezetésbe. Hangsúlyozta, hogy amig lesz anya, aki szereti a gyermekét, amig lesz feleség, aki szereti a férjét, addig meglesz a két műszak. Nem is ez fáj az asszonyoknak, hanem az, hogy nem kapják meg érte a kellő megbecsülést és ezen a téren kell nekünk sokat tennünk.

Végtelen nagy az asszonyi erő.

Ha a nők azt mondják, hogy nem lesz háború, ha összefognak ennek érdekében, akkor nem lesz háború.

A KISZ nevelőmunkájának fontosságáról szólva hangsúlyozta, hogy a nevelést otthon, a családban kell elkezdeni. Nem emeltem soha kifogást az ellen — mondotta nagy derültség közepette —, hogy valakin csőnadrág van. Nem ez a baj. Azt kell megnézni, hogy ki viseli a csőnadrágot? Régen is szerettek a szervezett ifjúmunkások, kommunista fiatalok divatosan öltözni, de nem ijedtek meg kardlapoktól sem. A mi fiataljaink egy részénél, sajnos, csak a csőnadrág van meg és hiányzik az osztálytudat. Nekünk kell segíteni, hogy ez is meglegyen.

Befejezésül arról beszélt, hogy 1957-ben nagy dolgot vittek véghez a vasutasok, de 1958-ban még több lesz a tennivaló. Az objektív lehetőségeken túl sok függ az emberektől.

Hogy mi van az 1958-as tervben, azt fel lehet mérni számokban, de hogy hogyan zárjuk az évet, az függ az emberek munkájától, lelkesedésétől, akaratától.

Ma nem fegyverrel, hanem szóval, politikai felvilágosítással, munkával biztosítsuk, hogy a mi vasutunk betöltse feladatát.

Ha a vasút élén olyan emberek állnak, akik a pártot, a népet szeretik, akkor ebben az országban többet nem fognak behozni gyógyszer helyett pusztító ebben az országban mindenhová el fog jutni az áru, a szén, az élelmiszer, mert a kommunista vasutasok gondoskodni fognak arról, hogy a vasúton rend, fegyelem, tisztaság legyen — fejezte be nagy tetszéssel fogadott beszédét *Marosán György* elvtárs.

Felszabadulásunk 13. évfordulójának tiszteletére

Sok olyan levél érkezett szerkesztőségünkhöz az elmúlt héten, melyek hírül adják, hogy a vasutasok jó munkával, nagyszerű termelési eredményekkel készülnek felszabadulásunk 13. évfordulójára.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett *Miskolc személypályaudvar* dolgozóinak törekvése arra irányul, hogy bebizonyítsák — méltók a kitüntetésre. Őszinte lelkesedéssel, nagy igyekezettel teljesítik az április negyedikére tett felajánlásokat. Különösen jó eredményeket érnek el a tehervonatok átlagos terhelésének emelésében, a kocsimozgatás gyorsításában. A munkában élen jár *Tassy István* forgalmi szolgálattevő, *II. Németh László* kocsimester, *Ali Mihály* raktári munkás, *Győri László* guritásvezető és *Kenyeres Dezső* váltókezelő.

A *miskolci fűtőház* dolgozói a társadalmi tulajdon fokozottabb védelme, a takarékosság fokozása mellett olyan termelési eredményeket kívánnak elérni, amelyek messze túlszárnyalják az elmúlt évek hasonló időszakának sikereit. *Márton Sándor* mozdonyvezető és két fűtője, *Farkas József* és *Trizsi József* az elmúlt napokban 102%-os túlsúlyt továbbítottak és az úton 3,68 tonna szenet takarítottak meg.

A diósgyőri állomás vasutasai a szakszervezetek XIX. kongresszusának tiszteletére indított versenylendületet tovább fokozzák. Kocsitartózkodási tervüket állandóan 110%-ra teljesítik. A kocsiért kocsit elszámolási rendszerben soha nem látott sikereket érnek el. Jók az eredmények az állomáshoz tartozó *bányavasútnál* is. *Barsi József* kocsimester és brigádja a szénszállítási tervet — a bányászokkal összefogva 120%-ra teljesíti.

Pécs állomás dolgozói a társszolgálati ágakkal és a szállítható felekkel együttműködve akarják biztosítani felajánlásaik teljesítését. Legfontosabb feladatnak tekintik a kocsitartózkodási idő csökkentését, a kocsik gyors ki- és berakását. *Barna József* kocsimester és brigádja a vonatok gazdaságos kihasználását tartja fontos feladatnak. Elhatározták, úgy állítják össze vonatjaikat, hogy biztosítsák a mozdonyok gyors fordulóját, valamint a túlsúlyos vonatok közlekedtetését: 110%-os tervteljesítést vállaltak.

Sztálinváros állomás vasutasai hazánk felszabadulásának megünneplésére vállalták, hogy globális tervüket az élüzemszint felett 1%-kal teljesítik.

A *váci fűtőház* KISZ-brigádja élen jár a munkában, ezzel is dokumentálják, hogy legtöbbet talán ifjúságunk köszönhet a hazánkat felszabadító szovjet hadseregnek.

Békéscsaba állomás dolgozói „Felszabadulási munkaversenyt" szerveztek. Valamennyi dolgozó ismeri a versenyfeltételeket és lelkesen munkálkodnak azok teljesítésén. A vonatkísérők vállalták a tehervonatok menetrendszerinti továbbítását, a számadás-elválasztás kiküszöbölését, az ólomhiány elkerülését.

Kazincbarcikáról is nagyszerű eredményekről kaptunk hírt. A forgalmi dolgozók már három hónapja tartják az élüzemszintet. A termelési eredmények mellett nagy gondot fordítanak a balesetmentes közlekedésre, a rendre fegyelemre, tisztaságra.

Sok sikert kívánunk a vasutas dolgozóknak a vállalások teljesítéséhez.

Feledhetetlen évforduló

A munkáshétköznapok között tarka virágok az ünnepek, színpompás bokréták az évfordulók. Különösen kedvesek szívünknek azok, amelyek népünk szabadságával, függetlenségével eltéphetetlenül összefüggnek.

Ezek között is legragyogóbb április 4-e, az évszázados elnyomás megszűntének, a magyar függetlenség megszületésének, az új társadalmi rendszerbe lépés kezdetének napja.

Április 4-e a tavasszal együtt tér vissza évenként, rügyfakadáskor, az élet megújhodását, optimizmust, derűt és bizakodást hozva magával. Mindezt megsokszorozza a tudat, a felismerés, amely a nap jelentőségét, a hozzá kapcsolódó emlékeket tizenharmadszor ismétli anélkül, hogy valamit is veszítene fényéből, erejéből, varázsából.

Fényéből, amelynek sugarai koszorút fonnak a hazánk függetlenségéért életét adó szovjet katona sírjára. Fényéből, amely dicsőséggel övezi hazánk másodszori felszabadítóit, az ellenforradalom elleni harc hősi halottjait és élő hatonáit.

Erejéből, amely megmutatta a világnak, hogy mire képes egy felszabadult nép, amely Sztálinvárost, Tiszalököt, virágzó termelőszövetkezeteket és ezernyi jelentős alkotást hozott létre a tizenhárom év előtti romok helyén. Olyan alkotásokat, amilyenekről a múlt rendszerben nem is álmodhattunk. Erejéből, amely az imperialista mesterkedések ellenére a Szovjetunió és a többi szocializmust építő ország segítségével nyugalmat, rendet és a világ alig titkolható elképedésére rövid idő alatt konszolidált helyzetet teremtett az ellenforradalmi káosz után.

Varázsából, amely akól éppúgy nem tudnak szabadulni a szabadságot szerető, a szocializmust építő embermilliók, mint az ellenfelek, a tétovázók. Csak míg az egyiknél biztatást, erőt, hitet jelent, a másik kétségbeesik tőle.

Minden évben ünnepet ülünk április 4-én. Minden esztendőben büszkeség és boldogság látni a nép fiainak hadseregét felvonulni, beszámolni új munkasikerekről. Az idei április 4-e mégis különbözik az előzőektől. Az idei ünnep is mérföldköve előrehaladásunknak, munkagyőzelmeinknek, de most az ellenforradalom felett győzelmet aratott pártjával és kormányával összeforrott nép minden eddiginél nagyobb ünnepe lesz április 4-e. A honvédségünkkel egysorban felvonuló munkásőrség nemcsak egyszerűen új színfoltja lesz az ünnepségeknek, hanem a proletárdiktatúra erejének megtestesülése.

Április 4-e felszabadulásunk ünnepe. A szó egyszerű jelentése mögött ott van nagyszerűsége is. A felszabadulás ünnepe a hála megnyilatkozásának napja is azok iránt, akiknek szabadságunkat, függetlenségünket köszönhetjük. Az első szovjet katona iránt, aki az első darab kenyeret adta a pince hidegétől elgémberedett gyermekünk kezébe, az egész szovjet nép iránt, akiknek támogatása végig kísért bennünket a tizenhárom év alatt.

Mi vasutasok igazán tudjuk, hogy mit köszönhetünk a szovjet népnek, a szovjet vasutasoknak. És ez a tudat él is dolgozóinkban. Nem köszönthetnénk méltóbban április 4-ét, mint azokkal az újabb munkasikerekkel, amelyek az elmúlt évekhez hasonlóan az idén is fémjelzik a magyar—szovjet barátságot, felszabadítónk iránt érzett hálánkat.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

Az 1957. évben elért kiváló eredmények alapján a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a következő szolgálati helyek nyerték el: Miskolci személypályaudvar, Székesfehérvár fűtőház, Rákosrendező állomás.

A ferencvárosi fűtőház dolgozói nyerték a szakszervezet kongresszusi zászlaját

A szakszervezetek XIX. kongresszusának tiszteletére dolgozóink szerte az országban munkaversenyt indítottak és felajánlásokat tettek. A vasutasok versenylendületét látva a szakszervezet elnöksége elhatározta, hogy a kongresszusi műszak alatt az élüzemszintet legjobban teljesítő, balesetmentes munkát végző szolgálati hely dolgozóinak kongresszusi zászlót és 10 000 forint jutalmat adományoz.

Az értékelés alapján a vándorzászlót és a jutalmat a ferencvárosi fűtőház dolgozói nyerték.

Éljen április 4, felszabadulásunk ünnepe!

HOGYAN LEHETNE GAZDASÁGOSABBAN?

Néhány szó a takarékosságról

A vasúton szép számmal vannak olyan sorompók, amelyeket be lehetne kötni egy-egy állomás váltókezelő szogálati helyére. Ezt sem az utasítások, sem az adottságok nem gátolják. Ez a lehetőség a térközőri szolgálatnál is fennáll. Mindkét szolgálati helyen állandó szolgálat van. A sorompó kezelése a váltókezelő vagy a térközőr részéről vonatonként 1,5 percet venne igénybe. Egy-egy sorompókezelői hely megszüntetése havonta 2500—3000 forint megtakarítást jelentene.

Ha a pályafenntartási szolgálat ilyen irányban lépéseket tesz, a forgalom azonnal *„megálljt!“* kiált. Hivatkozik a váltókezelők túlterheltségére.

A másik, hogy a bejárati előjelzők és a bejárati főjelzők lámpáit az állomási szolgálat nem akarja kezelni.

Nézzük meg, hogy mennyi elfoglaltságot jelent a négy lámpa kezelése átlagosan egy kilométeres távolság esetén:

A lámpák kivitele és a visszaut 30 perc, a lámpák meggyújtása, karbantartása 26 perc, lámpák behozatala 30 perc: összesen 86 perc. Ez az idő 24 órában három részre tagozódik, s véleményünk szerint ezt az állomási szolgálat minden nehézség nélkül el tudná látni.

Előfordult olyan eset, amikor az egyik állomás kezdőpont felőli végén bekötöttünk egy sorompót a váltókezelői szolgálati helyhez, ennek „ellenértékeként“ az állomás minden áron azt akarja, hogy a végpont felőli jelző lámpáit kezelje a pályafenntartás. Persze ezt csak úgy lehet megoldani, ha valakinek külön fizetünk ezért. Nagyon örülnék, ha a lap hasábjain ezzel a problémával kapcsolatban vita indulna és a dolgozók megí·nák véleményüket.

Mező László
Dombóvár

OKTATÓFILM

a gépesitett vágányfektetésről

Érdekes oktatófilmet készítettek a gépesített vágányfektetésről a Dokumentációs Filmvállalat dolgozói. A vágányfektetési munka gépesítése rendkívül meggyorsítja az új vasútvonalak építését, miután kész sínmezőt fektetnek le

Az oktatófilm a csehszlovák államvasutaknál alkalmazott portáldarus kötő- és fektetőberendezések átdolgozott változatát mutatja be.

A KREML FALÁNÁL

Február 25-én a Szovjetunió Vasutas Szakszervezetének és a moszkvai magyar követségnek képviselői koszorút helyeztek el Landler Jenőnek a Kreml falában elhelyezett emléktábláján halálának 30. évfordulója alkalmából.

A koszorú felirata: *„Landler Jenőnek, a magyar kommunistának, a munkásosztály ügye lángoló harcosának a magyar és szovjet vasutasoktól.“*

A koszorúzáson jelen volt: *Lanysin* elvtárs, a Szovjet Vasutas Szakszervezet központi bizottságának titkára, *Novikov* elvtárs, a szakszervezet központi bizottsága elnökségének tagja, *Matvjejev* elvtárs, a szakszervezet központi bizottsága külföldi kapcsolatok osztályának vezetője. A Magyar Népköztársaság moszkvai nagykövetségét *Varga* elvtárs, nagykövetségi tanácsos és *Rosta* elvtárs, első titkár képviselte.

Betegek és álbetegek

A közelmultban 112 beteg nyomta le a Szolnoki Járműjavító ellenőrző orvosi rendelője ajtajának kilincsét. Hogy egy ilyen igazgatósági főorvosi felülvizsgálat alkalmával milyen különböző betegségek tanúja lehet az ember, az szinte a csodával határos. Őszintén bevallom, az orvosi tudományhoz vajmi keveset értek, egy néhány esetet mégis megjegyeztem.

Ámulatba ejtett az egyik beteg, aki elmondotta, hogy a múlt év októberében operálták és elvágták a *„szív-zsinórjait“*. Csodálkoztam ezen a mestervágáson még jobban a páciensen, aki íme itt áll előttünk. A kórházból gyógyultan távozott és dolgozott mindaddig, amíg felületes munkájáért le nem váltották.

Az új beosztás magával hozta a betegség rákfenéjét. Szívrohamok, rosszullét. Mit lehet ilyenkor tenni? Betegállományba teszik a *„szívbeteget“*. A betegellenőr azonban nem találta otthon. Ezekután nem is lehet azon csodálkozni, hogy a felülvizsgálatot tartó főorvosnő munkaképesnek találta.

Egy férfi egyik lábát bénán maga után húzva közeledik az orvos felé. Betegsége: *bokarándulás.* Csodálatosképpen mégis az egész láb merev. Vizsgálat következik: *Fáj még a bokája?*

Igen, még nagyon fáj.

És a térdével mi történt?

Azzal nem történt semmi. Persze a bokarándulásnak sincs már nyoma és ha betegünk nem is vígan, de már dolgozik.

Közel 40-en a felülvizsgálaton munkaképessé váltak. Hét személytől megvonták a táppénzt, mert az ellenőrzések alkalmával nem tartózkodtak a lakásukon, távollétüket pedig nem tudták igazolni.

A látottak és hallottak igazolják, hogy milyen fontos az ilyen felülvizsgálat. A kiküldött főorvosnő munkáját igen nagy körültekintéssel végezte. A rászorulóknak megadta a szükséges útmutatásokat, gyógyüdülést javasolt, a betegséget színlelőkkel szemben pedig nem ismert kíméletet. Jól tette.

— m —

„Önkéntes vasútépítők“

Az utasítások nem minden esetben elégségesek ahhoz, hogy mindenki tökéletesen megértse azok jelentőségét és alkalmazását. Vonatkozik ez a jelzési utasításra is. A három- és négyfogalmú önműködő térközbiztosító berendezés elvét pl. egy új felvételes az utasításból nem tudja tökéletesen elsajátítani.

A kiképzés eddigi hiányosságait igyekeznek leküzdeni *Celldömölk* állomás forgalmi oktatói, akik a távközlő és biztosító berendezési szolgálat dolgozóival közösen az állomás oktatótermében egy háromfogalmú önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt kisvasutat építenek.

A vasútvonalon — a tervezet szerint — a valóságban előforduló minden berendezés meglesz. A jelzőkkel függésben levő vágányzáró és útátjáró sorompók, alagút, hidak, teljes állomási berendezés, váltózárral felszerelt és kézi állítású váltók sem fognak hiányozni. A kisvasút villamosvontatású lesz. A vonalon egy időben három különböző sebességű vonat fog közlekedni anélkül, hogy az utolérés bekövetkezhetne. A vonal hossza előreláthatólag 25—30 méter lesz, melyen hegyi és sík pálya váltakozik.

A kisvasutat hulladékból munkaidő után építik a mozdonyok és a kocsik kivételével. (Ezeket önkéntes adakozásból készen fogják beszeszerezni.) Az „önkéntes vasútépítők” úgy tervezik, hogy május elsején helyezik üzembe művüket.

Az építésből oroszlánrészt vállalt *Szücs Béla* és *Szabó Gyula* forgalmi oktatótiszt, *Somogyi Elemér* forgalmi szolgálattevő, *Györök István* és *Nagy Lajos* távirdamester, valamint *Németh Dezső* szemaformester.

Helyes lenne. ha az ország nagyobb telepállomásain, ahol új felvételesek kiképzése folyik, hasonló kisvasutat építenének.

Mesterházi Károly
Celldömölk

Hol kallódnak az újítások?

Fűtőházunk az elmúlt negyedévben kitartó munkával elnyerte az élüzem címet. A párt- és szakszervezeti aktívák felvilágosító munkája és személyes példamutatása nyomán fellendült a bürokráciától mentes, mindenki által szívesen fogadott munkaverseny. A mozgalmi szervek vezetői nemcsak beszélnek, de bárki megnézheti gépüket: tiszták, gondozottak.

A dolgozók 95%-a szervezett munkás.

Akad néhány ember, aki még nem érti meg, mit kíván a proletárbecsület, de ezek szembetalálják magukat a kollektíva erejével. Nem akarom azt írni, hogy nálunk már minden szép, minden jó. Van problémánk is bőven, de igyekszünk ezeken segíteni.

Szóvá kívánom tenni azt a nemtörődömséget, amely az újítások vonalán van. *Mércse Sándor* mozdonyvezető 1957 novemberében benyújtott egy újítást a 318. sor. mozdonyok üresjárati váltói kenésének megoldására. A mai napig nem kapott rá választ. *Varga József* mozdonyvezető szintén ebben az időben nyújtott be újítást a 411. sorozatú mozdonyok homokoló berendezésének módosítására. Erre sem érkezett válasz. Az újítási előadó tőlünk késedelem nélkül továbbította. Vajon hol kallódnak az újítások?

Borka Sándor
Sztálinváros

A tisztaság nem boszorkányság

Az élet lüktető vérkeringése éjjel sem szünetel a szolnoki pályaudvaron. A peronon az Utasellátó pénztára előtt tömött sorokban várakoznak. *Pásztor Imréné* szüntelenül kattogtatja a pénztárgép billentyűit. Nagy pontosságot és figyelmet igénylő munkája mellett igen előzékeny, udvarias. A pult mögött lévőknek is akad bőven munkájuk, de *Zelei Ferencné* és *Csomor Magdolna* mesterei a kiszolgálásnak.

Ha már itt vagyok — gondoltam — benézek a söntésbe is. Meglepő látványban volt részem. Egy féldeci mellett csendesen szemlélődtem a torkomat fojtogató cigarettafüst, széngáz és szesz vegyülékének áprodott levegőjében A söntés kőkockáin vastagon hevert a szemét, törött poharakkal keveredve. A kályha előtt legalább két vödör salak.

Közvetlen a kályha mellett elhelyezett üvegszekrény tetején nagyobb mennyiségű sütemény — fedetlenül. Észrevételeim egy részét szóvátettem az egyik dolgozónak, aki nem valami kedves modorban elmondotta, hogy hiába takarja le, nem emlékszik, hogy a terítőnek melyik oldala védte tegnap a süteményt a lerakodó portól. *Csetei Éva* is megelégelte a kellemetlen levegőt és próbálkozott a szellőztetéssel, de sikertelenül. A ventillátor motorja nem működött.

Utam befejező része az étterembe vezetett, hogy meglátásaimat közöljem a vezetővel, vagy helyettesével. Nem volt szerencsém, nem találtam őket. Az egyik dolgozó hajlandóságot mutatott, hogy jövetelem célja felől érdeklődjön. A tisztátalanságot védve elmondta, hogy éjjel nincs „beütemezve“ takarítónő. Ahogy szavaiból kivettem, úgy véli, hogy nem is a takarítás a cél, hanem a tervteljesítés.

Mi ilyen tervteljesítésből nem kérünk.

Csomor János
társadalmi ellenőr

Legyen-e megkülönböztetés a szervezett és a nem szervezett dolgozók között?

A szervezett dolgozókat régóta foglalkoztatja az a gondolat, hogy tegyenek megkülönböztetést a szervezett és a szakszervezeten kívüli dolgozók között. Ezt a kérést többen szóvá tették a kongresszuson, *Kádár János* elvtárs is foglalkozott vele hozzászólásában. Ez megkönnyíti, hogy mi is választ adhassunk azoknak, akik ezzel kapcsolatosan kérdést intéztek szerkesztőségünkhöz.

A megkülönböztetés többféle szempontból helytelen lenne. *Az alkotmány minden magyar állampolgárnak egyenlő jogokat biztosít.* Az állami törvények minden dolgozóra kötelezőek, a jogokból sem lehet kirekeszteni azokat, akik nem sértik meg a törvényeket, az alkotmányt. Bérezés, társadalombiztosítás, szabadságolás, nyugdíjazás, munkavédelmi és szociális juttatások stb. terén tehát nem szabad megkülönböztetést tenni.

A szakszervezeti tagság önkéntes. Ha különleges elbánásban részesítenénk a szervezett dolgozókat, akkor a még szervezetlenek minden meggyőződés nélkül jönnének sorainkba. A szakszervezet a kommunizmus előiskolája, elsőrendű feladata a nevelés. A megkülönböztetéssel tehát éppen e fontos eszközről, a nevelésről mondanánk le és helyettesítenénk ezt adminisztratív eszközökkel.

Ha állami vonatkozásban nincs is különbség szakszervezeti tag és nem szakszervezeti tag között — és ilyen nincs a párttagok esetében sem — mégis *több előnyben részesülnek a szervezett munkások éppen a szakszervezetek anyagi eszközei révén.* A nem szervezett munkás például nem kaphat szakszervezeti segélyt, nem vehet részt kedvezményes üdülésben, bölcsődei, napközi-otthoni felvételeknél stb., előnyben részesülnek a szakszervezeti tagok gyermekei.

Hogy még nagyobb mérvű juttatásban részesülhessenek a szakszervezet tagjai, az éppen a szakszervezeti tagok munkáján, szakszervezethez való viszonyán, a helyes gazdálkodáson, s nem utolsósorban a pontos tagdíjfizetésen múlik.

MEGKÉSETT ÜDVÖZLET

Ujszász állomáson három nő dolgozik. Egy takarítónő és két személypénztáros. Naponta mintegy 35—40 személyvonat fut be és indul az állomásról. A két pénztárosnőnek bőven akad tennivalója. 24/24-es fordulóban teljesítenek szolgálatot. Már többször kérték egy harmadik pénztáros beállítását, de kérésüket mindig elutasították. Nehéz munkájukat nemigen ismerik el. A nemzetközi nőnapon sem jutott el hozzájuk a köszöntő szó.

Kedves Erzsike és Valika néni! Hálásan mondunk köszönetet fáradságos és szolgálatkész munkájukért. Igérjük, hogy ezután kevesebb kellemetlen percet okozunk önöknek.

K. Nagy János

KÉZI SÍNKÖSZÖRŰGÉP

Percenként 2200 fordulattal működő sínköszörűgépet konstruált *Váradi István* műszaki tanácsos. A gép súlya 8—9 kg. Kitűnően használható a forgalom alatt lévő vágányokon is, mert pillanatok alatt kiemelhető, zajtalanul működik, tehát a közeledő vonatot már messziről hallani lehet. Sínvég hegesztési dudorok köszörülésénél kiválóan bevált.

Új motoros targonca

A Nyugati-pályaudvaron új csomagszállító motoros targoncákat helyeztek üzembe. A három, tömör gumikerekeken gördülő járműveket a törökszentmiklósi gépgyár szerkesztette. A targoncák helyben meg tudnak fordulni. A 125-ös Csepel-motorral hajtott targoncák rövidesen valamennyi nagyobb állomáson segíteni fogják a munkát.

Megjelent a társadalombiztosítási „Ügyviteli utasítás“

A betegségi biztosítás ügyviteli munkájának megkönnyítése érdekében a szakszervezeti bizottságok és a szakvonali dolgozók egyaránt kérték, hogy a rendelkezéseket és eljárási szabályokat összegyűjtve bocsássák rendelkezésükre. A kérésnek eleget téve a társadalombiztosítási osztály elkészítette az ügyviteli utasítást, a vasutasok betegségi biztosítását ellátó munkáltatók számára.

Az utasítás magában foglalja a jelenleg érvényes betegségbiztosítási rendelkezéseket és SZOT-szabályzatot, valamint a fentiekkel kapcsolatos eljárási szabályokat.

Az Ügyviteli utasítás február 28-án jelent meg. A szolgálati főnökségek betegségi biztosítással foglalkozó dolgozói, ellenőrei és a szakszervezeti bizottságok részére a könyvet a Központi Nyomtatványtár küldi meg. Ha valamelyik szolgálati főnökségnek kevesebb példányt küld a Nyomtatványtár, mint amennyi feltétlenül szükséges, a betegségi biztosítás ellátásával vagy ellenőrzésével foglalkozó dolgozók, szakszervezeti bizottságok részére a még feltétlenül szükséges példányokat a Nyomtatványtártól igényelhetik. Az igényléseken feltüntetendő, hogy miért és kinek a részére szükséges az utasítás.

Az Ügyviteli utasítás nem a dolgozó tulajdona, tehát azt munkakör változás esetén le kell adni,

Mire fordítottuk 1957-ben a ½ %-os ÖTA pénzét?

1957-ben a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alapra járulék címén 8 831 273,58 forint összeg folyt be. Egyéb bevételből 125 forint származott, az összes bevétel tehát 8 831 398,58 forint. A befolyt összegnek 50,6 százalékát fizettük ki segélyek és költségek címén. A kórházi ápolás költsége nem foglalja magában a teljes vállalási összeget, mert a kórházak az alap terhére felmerült ápolási díjat utólag számolják el. A kiadott vállalások, de még le nem számlázott kórházi ápolási költség címén 1957-re előreláthatólag még 380 000 forint várható.

1957-ben az alap terhére történt kifizetések alakulása:

kórházi tp. kieg. segély	2 634 247,78 Ft
tüdőbetegek segélye	8 190.— Ft
temetkezési segély	1 276 026,— Ft
betegek útiköltsége	167,— Ft
gyógyászati s. e. hozzájárulás	281 622.20 Ft
gyógyszerköltség	1 213,31 Ft
kórházi ápolási költség	261 725.— Ft
nyomtatványköltség	5 242,84 Ft
Összesen:	4 468 434,13 Ft

A különbözetként mutatkozó 4 362 964,45 Ft felhalmozásként áll rendelkezésre.

Központi vezetőségünk március 21-i ülésén megtárgyalta a félszázalékos alappal való gazdálkodást és azt rendben lévőnek találta.

Figyelembe véve az alap célkitűzését és azt a körülményt, hogy a budapesti MÁV-kórház a jelentkező igények kielégítésére szűknek bizonyul, a vasutasok és családtagjaik jobb egészségügyi ellátása érdekében a minisztériummal közösen valamelyik vidéki vasutas gócponton egy új MÁV kórház létesítését a központi vezetőség elfogadta. A félszázalékos alap fel nem használt pénzösszegét erre a célra kívánjuk fordítani.

A Szaktanács XIX. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról tárgyalt szakszervezetünk központi vezetősége

A szakszervezet elnöke Végh Lajos, alelnöke Pánti Béla, főtitkára Szabó Antal lett

Szakszervezetünk központi vezetőségének március 21-i ülését *Soproni József* elvtárs a szakszervezet titkára nyitotta meg. Az első napirend beszámolóját *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet elnöke tartotta a XIX. kongresszus határozataiból adódó feladatok végrehajtásáról.

A mai központi vezetőségi ülés célja és feladata — mondotta — hogy a szakszervezetek XIX. kongresszusának szellemében értékelje a vasutas szakszervezet munkáját, megvitassa és meghatározza abból adódóan szakszervezetünk teendőit. A kongresszus értékelése után az eredmények és a hiányosságok taglalása következett.

Szélesítsük tovább az üzemi demokráciát

A vasút területén többségében pozitíven jelentkezett szakszervezetünk munkája, melyet elsősorban — hibái ellenére is — a munkaversenymozgalom szélesítésével értünk el. *Az elmúlt évek, de legjobban talán az 1957-es év igazolta, hogy dolgozóinkban él a versengési kedv, hogy e fontos tényezőt bátran és jól használjuk fel a népgazdaság fejlesztésében.* Múlt évi terveinket *7,5 százalékkal* túlteljesítettük. Közel 100 üzem érte el, illetve teljesítette túl az élüzem célkitűzéseket. Három szolgálati hely nyerte el a Minisztertanács és a SZOT közös vándorzászlaját a vele járó pénzjutalommal.

Kétségtelen, hogy az elmúlt évek, de különösen 1957 eredményes munkája elismerésre méltó. Azt is meg kell azonban mondanunk, hogy 1958 feladatai nehezebbek. Az idén 4,9 százalékkal több árutonnát kell elszállítanunk, mint tavaly. Hogy szakszervezetünk e nagy feladatok megoldásához kellő segítséget nyújthasson, elengedhetetlenül szükséges az üzemi demokrácia szélesítése, a dolgozók bevonása a tervezésbe.

Feltétlenül szükséges, hogy a dolgozókban rejlő akaraterőt és felelősségérzetet felkeltsük, hogy aktívan vegyenek részt a termelés irányításában és a vezetés ellenőrzésében. *Javítani kell a termelési tanácskozások szervezését és azokat a munkakörülményekre, a termelőtevékenységre, az üzem, a szolgálati hely munkájára kiható tanácskozásokká kell tenni.*

Szakszervezeti szerveink feladata, hogy a központi vezetőségtől lefelé meggyőző, nevelő munkával ösztönözzék dolgozóinkat a minőségi munkára, az önköltségcsökkentésre és a takarékosságra. Ezek legyenek a szocialista munkaverseny fő célkitűzései is. A munkaversenyt meg kell szabadítani minden bürokratikus sablontól. *Tudományosan kell kidolgozni az élüzem célkitűzéseket, hogy ne kelljen azokat állandóan változtatgatni.*

Egyre növekvő feladataink parancsolólag megkövetelik, hogy *állandóan foglalkozzunk a dolgozók szakmai képzésével*, felkészültségével. Szakszervezetünknek támogatnia kell a szakmai és továbbképző tanfolyamokat és többet kell foglalkozni a műszakiak továbbképzésével is.

Határozott erővel a népvagyon pusztítói ellen

A szervezett újítómozgalom megindulásának most van tíz esztendeje. Az ellenforradalom után ez a mozgalom ismét fellendült. Nekünk fokozottabban, szervezettebben kell támogatnunk az újítókat. *Gondoskodnunk kell a jól bevált újítások elterjesztéséről, az újítók társadalmi, erkölcsi és anyagi megbecsüléséről.*

Szólnunk kell a gazdaságosságot károsan befolyásoló néhány tényezőről, a pazarlásról, a dézsmálásról, a fegyelmezetlenségről. Ezek különösen élesen vetődnek fel az ellenforradalom által fellazított munkamorállal kapcsolatban. Az ellenforradalom után szaporodtak a balesetek.

1957-ben dézsmálás, súlyhiány és törés címén közel 15 millió forint kár érte a népgazdaságot.

A XIX. kongresszus megállapította, hogy a szakszervezetek egyre behatóbban foglalkoznak a dolgozók egyéni problémáival. Ennek ellenére nemegyszer hiányosság, nemtörődömség, a dolgozók ügyéhez való rossz hozzáállás tapasztalható. Ez vonatkozik a mi szakszervezetünkre is. Éppen ezért feladatunk kell legyen, a dolgozók munka- és életkörülményeinek állandó figyelemmel kísérése és annak javítása. Nagyon fontos, hogy

a problémákat fontossági sorrendben a legcélszerűbben oldjuk meg.

A jelenlegi helyzetben nem szabad teret engedni olyan követeléseknek, amelyek meghaladják a népgazdaság teherbíróképességét és megvalósításuk az összdolgozók rovására menne.

Napjainkban, amikor az életszínvonal stabilizálása, az elért nívó megtartása a cél, szakszervezetünknek is feladata ezért harcolni. Ennek egyik módszere a gazdaságos munka. A hanyag, felületes munka drágítja a termelést. Nem tűrhető, hogy a járműjavítóból kikerülő főjavításos kocsik néhány nap múlva ismét kiessenek a forgalomból.

Az ellenforradalom után jelentős mértékben javult a vasutasok anyagi helyzete, ami havi kihatásban több mint 32 millió. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy dolgozóink nagyobb kedvvel, lelkesebben végezzék a munkájukat. Aránytalanságok azonban még ma is vannak. *Egyes kategóriákban ösztönzőbbé kell tenni a bérezést.* Az aránytalanságok kiküszöbölését jobb munkával tudjuk elérni. Törekednünk kell a takarékosságra és az önköltségcsökkentésre ösztönző bérezési rendszer és jutalmazási módszer kidolgozására és bevezetésére.

Ügyelnünk kell arra, hogy a nemrég megválasztott üzemi tanácsok ilyen vonatkozásban is tevékenykedjenek.

Annak ellenére, hogy az életszínvonal megtartásáról van szó, a szakszervezetnek állandóan és tudományosan foglalkoznia kell a vasút bérpolitikájával. Elsősorban azzal, hogy az anyagi alapokat úgy használjuk fel, hogy érvényrejusson a szocialista elosztás elve, megszünjenek az aránytalanságok és a lehetőségekhez mérten a legjobb prémiumtényezőket dolgozzuk ki. Olyan bérek kifizetése, amelyek mögött nem áll termelés, rontja az életszínvonalat, fordított esetben viszont a dolgozók között elégedetlenséget válthat ki. Ezért fontos a kérdés kétirányú vizsgálata.

Nálunk alig esik szó arról, hogy

az életszínvonalat nemcsak a kézhez kapott bér méri.

Bár ez a döntő, mégsem feledkezhetünk meg a közvetett juttatásokról sem, amelyekben kétségtelenül kidomborodik szocialista rendszerünk fölénye. Mivel ezekről legtöbbször hallgatunk, nem teszünk összehasonlítást, nem vonunk párhuzamot a múlttal, így a juttatásokat mindenki természetesnek és az életszínvonalat nem befolyásoló tényezőknek tekinti.

E kérdésnél feltétlenül beszélni kell a társadalombiztosításról, mely jelentős helyet foglal el a dolgozók élet- és munkakörülményének alakulásában. E téren sincs szégyenkeznivalónk. *A vasutas társadalombiztosítás költségvetése 1952-ben 52 125 000 forint volt, 1957-ben pedig már 437 623 000 forint. Az emelkedés 753 százalékos.* Fejlődött a gyógyítószolgálat is, amit egyrészt az elmúlt években átadott Budakeszi Tüdőszanatórium, a péceli továbbkezelő kórház, orvosi rendelők bővítése, másrészt az orvosi létszám és a rendelési órák megkétszerződése fejez ki.

Nem mehetünk el azonban szó nélkül egy olyan jelenség mellett, ami e szolgáltatások javítását gátolja. Ez a magas táppénzes százalék, amelyek mögött ellenőrzéseink során rendszeresen megtaláljuk az álbetegeket, táppénzcsalókat is. A táppénzes arányt növelő körülmény főleg a munkafegyelem és az általános erkölcsi morál meglazulásában van. A pályaorvosi rendszer hiányában sok dolgozó kerülhet indokolatlanul betegállományba. Az indokolatlanul megnövekedett munkanap kiesések ellen hatásos lépéseket kell tennünk. Ez azért is fontos, mert az ilyen munkakiesés a becsületes dolgozók rovására megy. Véleményünk szerint egyszeriben javítana a helyzeten a pályaorvosi rendszer visszaállítása. Természetesen nevelő, felvilágosító munkával e rendszer felállítása előtt is sokat tehetünk.

Az adott lehetőségeken belül tovább kell fejleszteni az orvosi és kórházi ellátást. Meg kell szüntetni a szervezési hibából adódó zsúfoltságot a rendelőintézetekben. Tudatosítani kell, hogy a betegellátásért külön díjazás egyetlen orvosnak sem jár. Ez azért fontos, mert ma még ilyen jelenségek kórházakban, gyógyintézetekben megtalálhatók. *Az orvosok nem kérhetnek és nem fogadhatnak el biztosítotti jogon hozzájuk tartozó betegtől külön anyagi juttatást.*

A nyugdíjkérdésről

A kongresszuson csaknem valamennyi hozzászóló foglalkozott a nyugdíjjal. Amikor megállapítjuk, hogy nyugdíjtörvényünk alapjában jó és a legfejlettebb kapitalista állam nyugdíjrendszerével is kiállja az összehasonlítást, azt is meg kell mondani, hogy vannak fogyatékosságai. Ez három pontban foglalható össze: *1. Az 1952-es nyugdíjtörvény előtt nyugdíjazottak problémája. 2. A nyugdíjtörvény a szolgálati évek számát 1945-től számítja. 3. A csökkent munkaképességű dolgozók nyugdíja.*

A kongresszus úgy foglalt állást, hogy az elkövetkező időben az életszínvonal emelésére szolgáló anyagi eszközök jelentős részét e problémák megoldására kell fordítani. A kongresszus határozatában kimondotta a nyugdíjasok kórházi ápolási idejének felemelését.

Nekünk vasutasoknak, különösen égető probléma a nyugdíjas kérdés és javasoljuk, hogy a központi vezetőség foglaljon állást a kérdés társadalmi összefogás útján való megoldása mellett, amit megerősít az is, hogy dolgozóink nagy része egyetért ezzel.

A kongresszusi beszámoló és határozat foglalkozott az üdüléssel is. Megállapítható, hogy üdülőink zöme ellátja feladatát. Javítani kell még az üdülésben résztvevő fizikai dolgozók arányszámát, fokozottabb mértékben fejleszteni a családos- és gyermeküdültetést. Az elnökség már tett lépéseket, *Szántód-Kőröshegyen családos üdülést biztosító új épületet létesítünk.*

Szakszervezetünk munkavédelmi és balesetelhárítási munkáját elemezve megállapítható, hogy a szakvonallal történt összefogás már eddig is eredménnyel járt. Csökkentek a tárgyi és személyi balesetek, sajnos még nem megnyugtatóan. *1957-ben például 123 325 nap esett ki a termelésből balesetek miatt.* Nem lehet közömbös számunkra, hogy fegyelmezetlenségből, hanyagságból, közönyből és nemtörődömségből családok maradnak kenyérkereső nélkül. A balesetek okozóira a törvény szigorával kell lesujtani. Természetesen a szakszervezetnek nem elsőrendű feladata a törvényes eszközök igénybevétele. Meg kell előzni a baleseteket az okok és következmények feltárásával, társadalmi összefogással, mert a balesetek nem természetszerűek és nem törvényszerűek.

Fokozottabb gondot kell fordítanunk az üzemek, szolgálati helyek szociális létesítményeire, a dolgozók törvényben biztosított jogainak védelmére. *Megnyugtatóan rendezni kell a dolgozók védő, munka- és egyenruha ellátását.* Meg kell azonban jegyezni, hogy a létesítmények megóvására a vezetőszervek minden intézkedése hiábavaló, ha a dolgozók a létesítményeket nem érzik magukénak, ha rongálják azokat.

A lakáshelyzetről

A kongresszus sokoldalúan vitatta a lakáshelyzetet is. Annak ellenére, hogy kormányzatunk rendkívül sokat tett e probléma megoldására, mindez kevésnek bizonyult. Az elmúlt évben például 40 000 lakás építését tervezték és 48 000-et építettek. *Szakszervezetünk az OTP-vel közösen 33 és félmillió forintot adott 1957-ben a vasutasoknak lakásépítésre.* Az idén is nagyarányú lakásépítkezések várhatók. Sajnos gátló körülmény az építőanyag hiánya. *Sokat segítene* — és ezt újból fel kell vetni — *az OH-anyagok juttatása.* Gyárak, vállalatok, fuvarral, elfekvő anyagokkal támogatják a kislakás építőket. A vasúton sajnos ez még nem talált elég megértésre.

Szakszervezeti aktíváink feladata ügyelni a lakáselosztás helyességére. Mozgósítani kell a sajátház építésre, a lehetőségek minél jobb kihasználására, társadalmi erők összefogására.

A szakszervezeteknek, mint a munkásosztály legnagyobb tömegszervezeteinek fontos feladata a dolgozó nők és fiatalok problémáival való foglalkozás. A dolgozó nők beosztásánál szem előtt kell tartani a családok érdekeit, a lehetőségekhez mérten könnyíteni kell a háztartások munkáját.

Minden erővel azon kell lennünk, hogy a nőkre, az ifjúságra és a családvédelemre vonatkozó törvényeket mindenütt betartsák.

Szakszervezeti szerveink a nők és fiatalok munka- és életkörülményeinek javítására vonatkozó teendők ellátásánál működjenek együtt a *Magyar Nők Országos Tanácsával* és a *KISZ-szel.*

A szakszervezet ideológiai nevelő munkájának talán soha nem volt olyan jelentősége, mint éppen most, az ellenforradalom után — mondotta *Szabó* elvtárs.

Értünk el eredményeket a dolgozók nevelésében, de még sok a teendőnk a kulturális és világnézeti nevelésben. Minden szakszervezeti aktíva tartsa feladatának a vasutasok öntudatának fokozását, a dolgozó nép politikai, erkölcsi egységének megteremtése érdekében. Ezt azzal tudjuk elsősorban elérni, ha következetes elvi harcot folytatunk a burzsoá nézetek, a revizionizmus, a nacionalizmus, a sovinizmus és a dogmatizmus ellen egyaránt. *Foglalkozzunk többet a világméretű békeharc problémáival. Tudatosítsuk, hogy a világ proletariátusának nemzetközi méretű összefogása képes lefogni a háború gyujtogatók kezét.*

Kulturális tevékenységünknek elsősorban a dolgozók művelődését kell biztosítania. Csakis a művelt dolgozó képes megérteni a körülöttünk zajló társadalmi jelenségeket, tud saját és a társadalom boldogulása érdekében hathatósan munkálkodni.

Kultúrotthonainkban meg kell javítani a műsorpolitikát, ezeket az otthonokat művelődési központokká kell kifejleszteni. Ezenkívül nemcsak a műsorpolitikára, hanem a szervezett dolgozókhoz méltó viselkedésre is hatással kell lennünk, a művelt, kultúrált ember kinevelése érdekében.

Államunk és a szakszervezet évről évre jelentős összegeket fordít sportcélokra. Dolgozóinknak több, mint 10 %-a aktív sportoló, ezenkívül sokezren kedvtelésből, szórakozásból sportolnak. Ez az arány nem rossz, az anyagi eszközök jobb felhasználásával azonban kedvezőbb is lehetne. A vasutas élsport országos viszonylatban is elismert. Sajnos hódít még a mi sportolóink között is nem egyszer a burzsoá sporterkölcs, az anyagiasság, a dologtalan élet utáni vágy. A sportolókat szerény, becsületes, munkájukat, hazájukat szerető emberekké kell formálni. A sport erre alkalmas eszköz. *A sportra fordított anyagi eszközök helyes felhasználásával az eddigieknél egyre népszerűbb tömegtúrisztikát, közös kirándulásokat, csónaktúrákat, általában a tömegsportot kell fejleszteni.*

A XIX. kongresszus foglalkozott a szakszervezetek nemzetközi kapcsolataival. Megállapította, hogy súlyos hiba volt az ellenforradalom idején a Szakszervezeti Világszövetségből való kilépés. A Szakszervezeti Világszövetség és a nemzetközi proletariátus — élükön a Szovjetunióval — ennek ellenére nagy segítséget nyújtott az ellenforradalom okozta károkból való kilábaláshoz. Ez kötelez bennünket. Ezért fogadta helyesléssel a kongresszus azt a határozatot, hogy

a magyar szakszervezeteket nemzetközi tevékenységükben a nemzetközi proletárszolidaritás eszméi vezérlik.

Szólni kell néhány szót a szervezeti vezetés problémáiról is — folytatta. A szakszervezetek alapvető szervezetei az elmúlt évek során kialakultak, és ha azokon változtatunk is, azt úgy kell tenni, hogy előrevigye a munkát, hogy a dolgozók mindennapi problémáival az eddigieknél is jobban tudjunk foglalkozni. A jó munka elofeltétele a tömegkapcsolatok állandó javítása, a szakszervezeti demokrácia fejlesztése. Úgy kell végezni munkánkat, hogy szakszervezetünk egész tevékenysége a szakszervezeti élet segítésére, a bizalmiak munkájának javítására, tekintélyük emelésére irányuljon. Munkánk középpontjába a dolgozók mindennapos meggyőzését, ügyes-bajos dolgaik lelkiismeretes intézését, kérdéseikre az őszinte válaszadásokat kell állítani. Ki kell küszöbölni a hivatalos, bürokratikus munkastílust, a szakszervezeti mozgalmat a tömegek között élő ügyintéző munkának kell jellemeznie. Növelni kell a taggyűlések szerepét és jelentőségét, azokat a tagság legfelsőbb fórumává kell tenni.

A vasutasoknak mintegy 85%-a szervezett munkás. Ez a szám nem kicsi, de ha többet és behatóbban foglalkozunk a dolgozók napi problémáival, akkor a 15%-ot is be tudjuk vonni a szervezett dolgozók táborába.

A jobb és hatékonyabb szakszervezeti munka végzéséhez fontos a jobb együttműködés a vasút szakmai vezetésével. Az együttműködést illetően még vannak kívánnivalók. Nem értünk egyet az olyan eljárással, hogy a szociális és kulturális beruházásokról, vagy például a racionalizálásról csak utólag szerzünk tudomást. Komoly kifogás tárgya az a huzavona, ami a központi szolgálatnál dolgozók és a függetlenített szakszervezeti funkcionáriusok egyenruha kiadásánál tapasztalható. Szerintünk nem lehet egyéni szimpátia, vagy unszimpátia kérdése a szakszervezettel való viszony. Úgy gondoljuk, helyes lesz a közeljövőben ezeket a problémákat az elnökség és az illetékes elvtársak között tisztázni.

A szakszervezet propagandamunkájáról a pénzügyi gazdálkodásáról szóló rövid tájékoztatás után a következőket mondotta *Szabó* elvtárs: A kongresszus határozatainak levitelétől gondoskodjon az elnökség. Vitassák meg területi választmányi és szb. ülések, taggyűléseken. A határozatok hosszú időre szabják meg a tennivalókat. Ezért gondosan kell tanulmányozni és állandóan feladataink középpontjába kell állítani. Ne legyen szakszervezeti szerv, vagy aktíva, aki nem értékelte a határozatból reá háruló feladatokat. Így tudjuk valamennyien a határozatokat realizálni saját munkánkban. Ehhez kérem valamennyi központi vezetőségi tag segítségét.

Szervezeti kérdések

A hozzászólások és a válaszadás után került sor a szervezeti kérdések megvitatására, amelynek előadója *Bán István* elvtárs, a szervezési osztály vezetője volt.

A SZOT határozata értelmében valamennyi szakszervezetnél egységesítik a vezetést. Tekintettel arra, hogy szakszervezetünknél a SZOT határozatától eltérő volt a vezetés megoszlása, ezen a központi vezetőségi ülésen került sor az egységesítésre.

Az elnökség javaslata alapján a központi vezetőség a szakszervezet elnökévé *Végh Lajos* elvtársat, a Vasúti Főosztály 3. szakosztályának vezetőjét, alelnökévé *Pánti Béla* elvtársat, a Gazdasági Vasutak igazgatóját választotta, akik szakszervezeti funkciójukat társadalmi munkában fogják ellátni.

Biztosak vagyunk abban, hogy a két munkásmozgalmi tapasztalatokkal rendelkező elvtárs bekapcsolódása a szakszervezet vezetésébe, még eredményesebbé fogja tenni a munkát, melyhez a szervezett vasutas dolgozók nevében sok sikert és jó egészséget kívánunk. A szakszervezet operatív vezetését továbbra is *Szabó Antal* elvtárs viszi főtitkári megbízatással. A titkári teendőket a jövőben is *Soproni József* elvtárs és *Gróf József* elvtárs látja el.

A központi vezetőségi ülés vitája tartalmasnak mondható. Helyesen értékelte a XIX. kongresszus jelentőségét. Különösen sokat foglalkozott a nevelés és a munka menetét gátló körülmények megszüntetésének problémáival. Eredményessége ellenére is kísért még azonban az a korábbi állapot, hogy a hozzászólók jórésze csak közvetlen munkaterülete szűkös határain belüli problémákkal foglalkozik és ebből igyekszik általánosítani. A központi vezetőség tagjainak még többet kell a dolgozók között tartózkodniok. Egyrészt jobban kell segíteniük a határozatok végrehajtásában, másrészt behatóbban kell ellenőrizniük a határozatok végrehajtását.

Szóvá kell tennünk azt is, hogy a pécsi és a szegedi terület egyetlen képviselője sem vett részt a vitában, pedig biztosan nekik is lett volna mondanivalójuk, észrevételük, javaslatuk.

A fiatal dolgozók helyzete Nyugat-Németországban

Írta: W. Horst, a Német Szakszervezeti Szövetség ifjúsági szervezője

A *Német Szövetségi Köztársaságban* mintegy 2,7 millió 13—18 év közötti, illetve 5,3 millió 18—25 év közötti fiatal el. Jelentős részük az iparban dolgozik. Nagyrészük túl van a tanoncéveken és sok esetben olyan a bérük, hogy abból a részletfizetési akció keretében motorkerékpárt, robogót, hordozható rádiót stb. vehetnek. *(Nyugat-Németországban körülbelül 3 600 millió márka cserél gazdát a részletfizetési akció és egyéb fizetési kedvezményekkel kapcsolatos eladások révén.)* Az olyan áruk, mint a motorkerékpár — ami sok fiatalember vágya — természetesen sok pénzbe kerül, aminek előteremtése kemény munkát jelent. Például egy fiatal délnémet ipari munkásnak — egyébként az ország más részeiben is hasonló a helyzet — gyakran 60—70, sőt 80 órát is kell dolgoznia hetenként, jóllehet a legtöbb ipari kollektív szerződés kiköti a 45 órás munkahetet. A Német Szövetségi Köztársaságban az élelmiszeriparban, a szállodai és a vendéglátóipari dolgozók körében vizsgálatot folytattak és ez azt mutatta, hogy *a tanoncok 17 százaléka napi 10—12 órát dolgozik.*

A túlórázás mellett az is gyakori, hogy a fiatalokról a pihenőidejük egy részét elraboljják. A statisztikák szerint a tanoncok 50 százaléka kapja meg teljes törvénybiztosította szabadságát és *az ifjúmunkások túlóráinak 80 százalékát nem fizetik meg.*

Különösen rossz a helyzet a nyugatnémet bányákban. Ez elsősorban azokra a fiatalokra vonatkozik, akik újonnan kerülnek a bányákba és sokszor azért választották ezt a munkát, mert ott valamivel többet fizetnek. Már 14 éves koruktól fogva dolgoznak és műszakonként 1,5—2 tonna szenet mozgatnak meg.

A bányatulajdonosok csak egyetlen jelszót ismernek: szenet és még több szenet. Ennek gyakran az az eredménye, hogy a törvény biztosította munkaközi szünetet sem tartják be, fittyet hánynak a munkabiztonsági rendszabályokra.

A munkáltatókat nem érdekli kizsákmányoló munkamódszereik pusztító hatása. A tanoncok orvosi vizsgálata kimutatta, hogy *az ifjak 20—30 százaléka orvosi kezelésre szorul.* A múlt évi sorozások alkalmával hasonló eredmény mutatkozott. A megvizsgált fiatalok 20 százalékát alkalmatlannak találták a katonai szolgálatra. Ez az arány az ország egyes részeiben elérte az 50 százalékot is.

A legtöbb gyár sok tanoncot foglalkoztat, mert ez a legolcsóbb munkaerő. Ugyanakkor elhanyagolják szakmai képzésüket. A fiatalok munkaidejük legnagyobb részét szállítással, tisztogatással töltik. Ez az oka annak, hogy például 1955-ben 229 338 tanoncból a fiúk 8,6 százaléka, a lányok 12,6 százaléka megbukott a képesítő vizsgán. A tanonc tanulóévének első évében heti 25, második évében 35, harmadik évében pedig 45 márkát keres. *(Egy kétszobás lakás bére 65—85 márka.)*

Nem meglepő tehát, ha sok fiatalember a tanoncévek helyett már 14 éves korában inkább elmegy segédmunkásnak. 1956-ban például Bajorországban — ahol körülbelül 3,5 millió munkaképes lakos él — mintegy 500 ezer 15—27 év közötti fiatal nem részesült szakmai kiképzésben. A fiatalok többségének az iskola elvégzése után meg kell kezdenie a munkát. Támogatniuk kell szüleiket, hozzá kell járulniuk az egyre emelkedő létfenntartási költségekhez. A nyugatnémet hatóságok nem adnak lehetőséget a tanulásra azoknak sem, akik szakmát akarnak tanulni. 1956 elején 38 900 fiatal hiába próbált tanoncnak szerződni az iskola elvégzése után.

Követendő példa

Pécs állomás fiataljainak nagyrésze tagja a KISZ-szervezetnek. Példás magatartással, nagy igyekezettel sajátítják el a szakvonali tennivalókat, kiveszik részüket a politikai oktatásból. Magukénak vallják a jelszót: *„Hűség a párthoz — hűség a néphez".*

E gondolattól vezérelve fogadták a gyékényesi KISZ-szervezet felhívását az anyagtakarékosságra. Vállalták, hogy a fiatalok hibájából baleset nem lesz. Ifjúmunkás nem fog igazolatlanul hiányozni. Ittasság, oktatás elmulasztás náluk nem fordul elő. Az előírt szakvizsgákat határidőre leteszik. Minden igyekezetükkel vigyáznak a rájuk bízott árukra, a dézsmálókat leleplezik. Nagy gondot fordítanak az állomás tisztaságára.

Az ifi brigádok élén idősebb dolgozók állnak. A fiatalok megbecsülik a régi tapasztalt munkásokat és vállvetve harcolnak velük a jobb eredményekért.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Windloffer Kálmánné, Győr. Javaslatával egyetértünk. Igyekszünk eleget tenni. Levelét hely hiányában nem tudtuk felhasználni. **Bódi János, Szeged.** A technikum és a tanfolyam egyidőbeni végzése valóban nagy megterhelést jelent. Az illetékes elvtársakat megkértük, hogy segítsék problémáját megoldani, amire ígéretet is tettek. Ugyanakkor az elvtársnak is meg kell értenie, hogy helyes törekvés, hogy a vezetők megkívánják a szakvizsgák letételét.

Leiti Ferenc Pécs állomás, Sziládi Sándor Szeged, Csomor János Szolnok. A nőnapra küldött írásuk későn érkezett.

Vidacs Ferenc, Ferencváros, Plugor Sándor, Vasúttervező: A levelükben foglaltakkal egyetértünk. Illetékesek figyelmét felhívtuk. Még visszatérünk a problémára.

Borka Sándor, Sztálinváros, Mesterházi Károly, Celldömölk, Mező László, Dombóvár, Csomor János, Szolnok, Leiti Ferenc, Pécs, Sziládi Sándor, Szeged, Várnai László, Pécs, Szentgáli István, Gyöngyös, Teleki Ágnes, Rakodási Főnökség, Pataki József, Orosháza, K. Nagy János, Újszász, dr. Horváth Károly, G. V Igazgatóság. Leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Karnizs István, Balatonfenyves: Levelét továbbítottuk.

Apróhirdetés helyett

Napilapjainkban sokszor találkozunk apróhirdetésekkel, melyek elfekvő készletet kínálnak átvételre.

A mi lapunk is nyithatna egy ilyen rovatot. Rögtön meg is kezdem: *Kerékben mozgó daru a hozzátartozó 12 csillével, két fordítóval és 24 sínmezővel — majdnem minden része új — hosszabb idő óta hever használatlanul Orosházán. Akinek szüksége van rá, jelentkezzen.*

Pataki József

HÍREK

Álmos utasok is vannak

Nem új látvány a vonaton a szunyókáló utas. Az is gyakran megesik, hogy a kalauzt kérik meg a saját ébresgükben nem bízik, hogy a rendeltetési állomás előtt rángcálják vissza őket a való életbe. S a kalauzok annak rendje és módja szerint vállalják is az ébresztő szerepét. Az azonban már nagyobb hiba, hogy nemegyszer a megjelölt állomás után hosszú kilométerekkel jut eszükbe az igérettük. Talán sajnálják édes álmából felzavarni a kedves utast?

Valahogy így járt V. J. is március 22-én a 132-es számú vonaton. Szódliget helyett Vácon jutott eszébe a kalauznak, hogy felébresse. Mikor az utas szóvátette ezt, még örülnie kellett, hogy ingyen utazhatott 7 kilométert. (Megfizette viszont az autóbuszvállalatnak.)

Jegyvizsgáló elvtársak! Ha vállaljuk az ébresztő szerepét — ami nem is jár valami nagy megterheléssel —, teljesítsük is az utasok ilyenirányú kérelmét. Csak megbecsülés és elismerés lehet a jutalom.

— A Váci Vasutas Sportkör turista-szakosztálya Aggteletre, Pécsre, Egerbe, a Bükkbe és a Mátrába tervez túrákat az idén.

— A kínai vasútállomásokon rövidesen latinbetűs feliratok jelentek meg a kínai írásjelek mellett.

— A XIX. kongresszus tiszteletére tett munkafelajánlásokat túlteljesítették a Budapesti Rakodási Főnökség dolgozói. Jó eredményekről számolnak be a Keleti fűtőház fiókműhelyének dolgozói is.

— 89 000 forintot takarítottak meg az év első hónapjában a pécsi, dombóvári, nagykanizsai, kaposvári, bálaszéki fűtőház KISZ-szervezetének fiataljai.

— Az országgyűlés ipari bizottsága a közelmúltban összeült a parlamentben. Napirenden a közlekedés- és postaügyi miniszter tájékoztatója szerepelt a MÁV anyagi és műszaki ellátottságáról.

— Április elejére elkészül az új nemzetközi személykocsi mintapéldánya. Ha bevállik, ötven ilyen kocsit készítenek majd.

— Gothában (Német Demokratikus Köztársaság) a népi demokratikus országok képviselői konferencián vizsgálják meg a korszerű vasúti oktatás kérdését. Egyben megtárgyalják, hogy a baráti országok hogyan segítik egymást a vasúti oktatás fejlesztésében. A tanácskozás keretében az egyes országok bemutatják a legjobb vasúti oktató filmjeiket. Magyarország négy filmmel vesz részt a bemutatón.

— Az országos gépíróversenyen Harangozó Ferencné, a Vasúti Főosztály dolgozója 4. helyezést ért el. Gratulálunk!

A Sportcsarnokban április 6-án sorrakerülő francia—magyar férfi és női tornászviadalra összeállított válogatott csapatokban két vasutas tornász is helyet kapott. A női csapatban **Zoller Mária** (Rákospalotai Testvériség), a férfi csapatban pedig, mint tartalék **Héder János** (Pécsi VSK) képviseli a vasutas színeket.

Vasúti alkalmazottak és családtagjaik belépése a pályaudvarokra

A Hivatalos Lap 13. számában megjelent rendelet értelmében a vasúti alkalmazottak és családtagjaik, valamint a nyugdíjasok zöld, illetve piros arcképes igazolványuk felmutatása mellett pályaudvari belépőjegy váltása nélkül jogosultak belépni a pályaudvar elzárt területének azon részébe, ahol egyéb utasok pályaudvari belépőjegy vagy érvényes menetjegy birtokában tartózkodhatnak.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Csongrád vasútállomáson lévő 2 szoba mellékhelyiséges, földszinti lakásomat hasonló budapesti vagy pestkörnyéki lakásra. Pál József, Csongrád, állomás.

Debrecen Péterfia úti egyszoba, konyhás lakásomat elcserélném budapestire, esetleg társbérletre is. Érdeklődni lehet: hétköznapokon szombat kivételével 15—17 óra között 428—375 telefonon.

Egyedülálló nyugdíjasnak vagy házaspárnak eljátást, életjáradékot adnék Nagybudapest területén lévő beköltözhető ház ellenében. Érdeklődni lehet szombat és vasárnap kivételével a 425—573 sz. telefonon.

Elcserélném Dunakeszi—Gyártelep XX. épületben lévő kétszobás összkomfortos lakásomat budapesti szoba-konyhás, kamrás magánlakásra.

Miskolci kétszobás összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Fehér Sándor Miskolc, Bajcsy Zs. út A/2. Üzemi telefon: Miskolc. 31—17

Elcserélném nagyméretű kétszobás lakásomat két-, vagy háromszobásra Budapest belterületén. Cím: Teleky, Bp., VI., Népköztársaság u. 88., II. 40.

XV. ker. Széchenyi u. 14/4. sz. alatti kétszobás félkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném két-, háromszobás komfortosra belterületen. Érdeklődni 293—743-as számon. Tóth.

Elcserélném kétszobás konyhás, félkomfortos, kertes — érdi vasútállomás közelében lévő — magánlakásomat MÁV nyugdíjassal, hasonló szolgálati lakásért Budapesten. Érdeklődni 9—17 óra között. Telefon: 15—79, vagy 220 660/433. Csejtei István v. tit. kár.

Csömör állomás épületében lévő kétszoba-konyhás, vízvezetékkel felszerelt lakásomat (gyümölcsös, állattartási lehetőség) elcserélném szegedi, budapesti, harkányfürdői, vagy hévízi egyszobás mellékhelyiségekkel rendelkező lakással. Cím: Gál Márton, Csömör állomás épület. Megtekinthető szombaton vagy vasárnap.

Pesterzsébet központjában egyszoba-konyhás, előszobás utcai magánlakásomat elcserélném kétszobás szolgálati lakásra belterületen. Lehet társbérlet is. Cím: Lengyel Zoltán intéző, Bp. Ferencváros-állomás.

Elcserélném Bp., XIII., Béke u. 120/d II. e. városi házakban lévő kétszobás, összkomfortos KIK-lakásomat háromszoba összkomfortos szolgálati lakásra. Érdeklődni: 22—06, 128—351, 205—395 számokon.

Kétszoba-konyhás lakásomat elcserélném egyszobás összkomfortos magánlakásra Budapest területén. Cím: Rózsa, 380—477.

Elcserélném nagyméretű kétszobás félkomfortos szolgálati lakásomat kisebb méretű kétszobásra, vagy nagyméretű egyszobás házfelügyelőségért Budapest területén. Cím: Mauthner Sándor u. 143., III. 31.

XIII. ker. Mauthner Sándor u. 137., II. 17. alatti MÁV-házban levő egyszoba, konyha félkomfortos lakásomat elcserélném kétszobás magánlakásra. Érdeklődni a fenti címen.

Mi lesz veled Szombathely?

A labdarúgó NB I. őszi fordulójában, az erősen megfiatalított Szombathelyi Haladás otthonában és idegenben egyaránt kitűnően szerepelt. A csapat az őszi idényben mindössze háromszor szenvedett vereséget: A Pécsi Dózsa—Petőfitől, a Dorogtól

A Szombathelyi Haladás labdarúgó-csapata. Álló sor, balról jobbra: Polgár, Pál, Pém, Varga I., Tóth és Kiss Gábor edző. Középső sor: Kulcsár, Tarr, Eckler, Ulnek: Molnár, Varga II., Novák.

és az MTK-tól. Legyőzött olyan csapatokat, mint az Ujpesti Dózsa, a Ferencváros és a Salgótarján, döntetlenül mérkőzött a kétszeres KK győztes Vasas, a Bp. Honvéd és Tatabánya együttesével. A Haladás heteken keresztül a táblázat élén tanyázott. A 12. fordulóban például a második helyért versengett. A hetedik helyre csak az őszi idény végén csúszott le. Ekkor ugyanis három mérkőzésen mindössze egy pontot szerzett.

A csapat népszerűségének még ez sem ártott. Ez érthető is, hiszen a legvérmesebb szurkolók sem gondolták, hogy a jobbára fiatalokból álló együttes ilyen eredményekre lesz képes. A Haladás eredményes szereplésével, mint mágnes a vasat, úgy vonzotta hazai mérkőzésein a város és a környék szurkolóit. Ebben az időben és később is gyakran lehetett hallani — még a fővárosban is, — hogy a Szombathelyi Haladásnak nem lesznek kiesési gondjai.

December második fele óta azonban — ekkor fejeződött be az őszi idény — sok víz lefolyt a Dunán. Az NB I-es csapatok, köztük természetesen a Szombathely is rövid pihenő után megkezdte felkészülését a tavaszi idényre. A csapat rajtja nem sikerült. Az első mérkőzésen 3:1 arányban vereséget szenvedett a Bp. Honvédtől. Az első vereséget sajnos hamarosan követte a második, sőt a harmadik. Igaz, hogy a csapat egyszer sem tudott a legjobb összeállításban kiállni. Az is igaz, hogy a Honvédtől, a Ferencvárostól, az Ujpesti Dózsától nem szégyen kikapni. De a három vereség azt jelentette, hogy a hetedik helyről a tizedikre csúsztak. S mivel a szombathelyi csatárok a negyedik fordulóban sem találták meg a góllövő cipőt — otthon 0:0 arányú döntetlent értek el a sereghajtó Komló ellen — s még egy hellyel lejjebb csúsztak. S bizony egyelőre kevés esélyük van arra, hogy a jelenlegi kiesési zóna határáról feljebb kerüljenek.

Ezek után nem csoda, hogy a szombathelyi szurkolók kezdenek aggódni kedvenc csapatukért. Aggódunk mi is. Aggódunk, mert az idén három csapat esik ki az NB I-ből. Márpedig, ha a csapat továbbra is gyengélkedik, könnyes lehetséges, hogy a Szombathelyi Haladás lesz a harmadik kieső.

Reméljük azonban, hogy a csapat a hátralévő időben magára talál és erre nem kerül sor.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

11. számból: 103857/1957. I/3. A. Áthelyezések korlátozása.
128725/1957. I/3. A. A 103498/1957. I/4. A. sz. rendelet módosítása.

126673/1957. I/4. A. Az egészségi ártalomnak kitett munkakörökben dolgozók pótszabadságáról szóló rendelet kiegészítése.

105037/1957. I/4. A. A munkakönyvi bejegyzések megváltoztatása.

13. számból: 133699/1957. I. Fkv. C. Párt- és szakszervezeti funkcionáriusok elszámolása.

106808/1958. I/4. C. Jelentkezések állami nyelvvizsgákra.

103008/1958. I/5. B. Vasúti alkalmazottak és családtagjaik belépése a pályudvar elzárt részébe.

14. számból: 107398/1958. VNO. Tényleges vasúti dolgozók és családtagjaik külföldi jegykérelmének szabályozása.

15. számból: 106862/1958. I/4. B. A szocialista munkaversenyben élenjáró dolgozók jutalmazása. Az élüzem cím elnyerésének 1958. évi célkitűzései.

KOREAI LEVÉL

Korea Egyesített Szakszervezeti Központi Bizottságától a közelmúltban az alábbi levél érkezett szakszervezetünkhöz:

Kedves Elvtársak!

Tisztelettel közlöm Önökkel, hogy 1958. február 5-én a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság kormánya fontos nyilatkozatot tett közzé az összes külföldi csapatoknak Koreából való kivonására és országunk békés egyesítésére vonatkozóan.

Az a körülmény, hogy az amerikai imperialisták Dél-Koreába atomfegyvereket szállítanak és nyíltan készülnek egy új háborúra, óriási veszélyt jelent nemcsak Korea, hanem Ázsia és az egész világ békéjére.

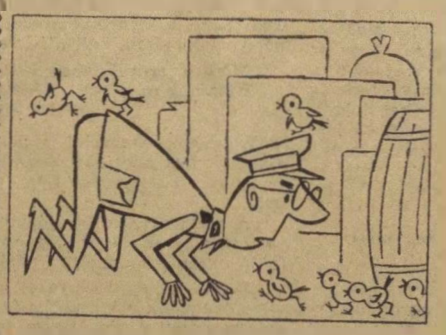
Kérem Önöket — mint ahogy azt a szakszervezetek IV. világkongresszusán elfogadott deklarációban hangsúlyozták —, fordítsanak kellő figyelmet a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság kormánya fentemlitett nyilatkozatára. Ismertessék azt a dolgozokkal, támogassák népünket hazája békés egyesítéséért és függetlenségéért folytatott igazságos harcában.

Üdvözlettel:

Khan Szan Du.
Korea Egyesített Szakszervezetei Központi Bizottságának elnöke

A magyar vasutas dolgozók az Korea ellen indított imperialista háború alatt és azóta is figyelemmel kísérik a szabadságszerető koreai nép harcát. Örömmel értesültek arról a békés rendezést célzó lépésről, hogy a kínai önkéntesek elhagyják Korea területét, bizonyítékát adva ezzel annak, hogy Korea népének eltökélt szándéka hazája békés eszközökkel történő egyesítése. Ugyanakkor aggódva figyelik az amerikai imperialisták háborús készülődését Dél-Koreában. Mégis bíznak abban, hogy a szabadságszerető koreai népnek sikerül hazája demokratikus alapokon való egyesítése és Korea egészében a szocializmus építésének megkezdése. Észak-Korea egész lakosságának és Dél-Korea munkásságának ezt a törekvését a legmesszebbmenőkig támogatja a magyar munkásosztály és kifejezi azt az óhaját, hogy a békés egyesítés mielőbb megtörténjék.

Egy rendes raktár



— Na, most remélem, megtalálom azt a láda tojást, amit három hete keresek.

Húsvét

— Felháborító! Lelocsolt egy mozdony!
— Ne tessék annyira a szívére venni, kérem, ez csupán régi népi szokás.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezete nek lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41 sz. — Telefon: 228—658 228—847, 228—849 228—284 Üzemi telefon: 24—41 38—00, 36—86 Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 15 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. ÁPRILIS 15.

Lenin ügye – legyőzhetetlen!

Lenin születésének 88. évfordulójára

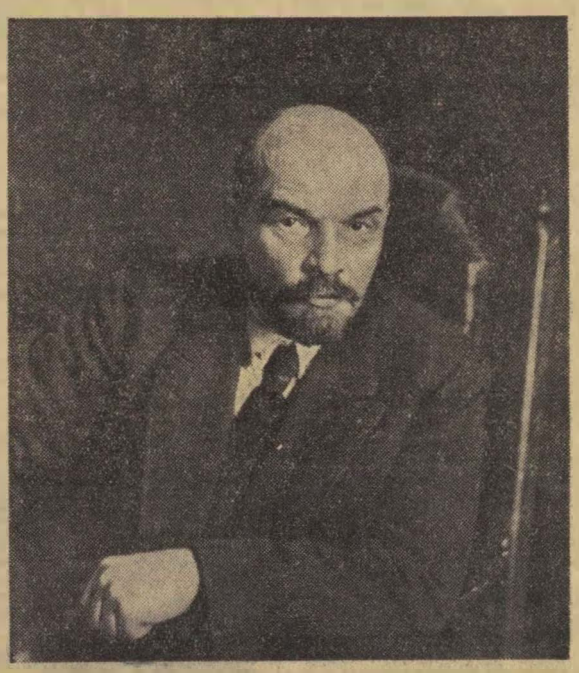
Vladimir Iljics Uljánov (Lenin) az orosz nép legnagyobb fia, a bolsevizmus és a világ első szocialista államának megalapítója 1870. április 10-én (22-én) született a Volga menti Szimbirszk (ma Uljanovszk) városában. Apja a helybeli kerület oktatásügyi igazgatója volt. Családja köréből, mint izzó meteor repült szédítő iramban a történelem egére, hogy fáklyaként lobogjon és világítsa be onnan múlt és jövő évezredeit.

Lenin nemcsak fia, de tanítója is a népnek. Egyénisége, életműve, történelmi jelentősége jóval túlnő egy nép, egy ország, egy közösség keretein. Ő nem egy népé, ő az emberiségé.

Lenin egész életét maradéktalanul, a munkások és parasztok felszabadításának szentelte a tőke nyomása, a kapitalisták és földesurak hatalma alól. Élete és tevékenysége összeolvad a nagy és hősies bolsevik párt tevékenységével, melynek ő volt a megteremtője.

Lenin a forradalom lángelméje volt. Az új korszak kiélezett osztálycsatáiban, a háború és forradalmi megrázkódtatások korszakában Lenin a néptömegek élén halad. Az ő vezetése alatt aratott győzelmet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom, amely kiragadta a föld első százmilliónyi emberét az imperialista világháború béklyóiból, az imperializmus poklából. „A következő forradalmak — mondotta — az egész emberiséget fogják kiragadni az imperialista háború és a kapitalista világ karmaiból."

Lenin — a bolsevik párt zseniális vezetője, a munkásosztály vezére és tanítója. Új típusú vezető — egyszerű és szerény, akit ezernyi szálak fűznek a tömegekhez. És Lenin egyszersmind, minden idők nagy lángelméje, aki fel van fegyverezve az emberi tudás és kultúra minden kincsével és tökéletesen ura a proletariátus mindent legyőző fegyverének, a forradalmi marxizmusnak.



A legerélyesebben, a legszenvedélyesebben bélyegezte meg azokat, akik a marxista elmélettel szemben gyakorolt „kritika szabadságát" próbálták hirdetni és ennek örve alatt burzsoá eszméket akartak becsempészni. Kíméletlenül leleplezte mindazokat, akik szavakban hűséget esküdtek Marxnak és Engelsnek, tetteikben pedig elárulták a marxizmust.

Lenin megvédte, megtisztította a marxizmus eszméit minden opportunista elferdítéstől. Ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a marxizmus nem dogma, hanem a cselekvés vezérfonala. Merészen törte át a régi és elavult nézeteket, új, az élet által felvetett kérdéseket helyezett előtérbe és oldott meg.

Nincsen a tudásnak és a gyakorlatnak, a munkásosztály felszabadító harcával összefüggő olyan területe, melyet Lenin ne gazdagított volna nagyszerű eszmékkel.

Megsokszorozta a marxizmus eszmei gazdagságát az új korszak tapasztalatai alapján. Továbbfejlesztette, új, magasabb fokra emelte a marxizmust. Ő a leninizmus megteremtője.

Lenin tanítása világító torony, amely megvilágítja a dolgozók szabadságharcának győzelmes útját. Eszmei hatalmukba kerítve a tömegeket, a társadalom szocialista átalakulásának hatalmas erőivé lettek. A leninizmus az egész világon a proletárok és a dolgozók millióinak lobogója lett. Lenin neve, tettei, tanítása évszázadokon, évezredeken keresztül élni fognak. Neve a munkásosztály és az egész világ dolgozói számára lángoló felhívás az elnyomás, a zsarnokság ellen.

Lenin a béke ügyének elvi védelmezője és tántoríthatatlan harcosa volt. Azt tanította, hogy megvan a lehetősége a népek békés egymás mellett élésének, de azt is megmutatta, hogy mi a különbség a kommunisták reális békeharca, valamint azok nézetei között, akik pacifista illúziókat táplálnak a tömegekben, hogy leszereljék és harcképtelenné tegyék őket. Lenin vetette el azt a magot, amelyből a második világháború után kisarjadt az egész világot átfogó békemozgalom. Napjainkban, amikor az új világháború kirobbantására törekvő imperialisták fokozzák agressziójukat, a szovjet kormány, a szovjet nép a világ valamennyi békeszerető népének rokonszenvétől, támogatásától kísérve, a nagy Lenin útmutatásainak megfelelően tántoríthatatlanul harcol a béke megőrzéséért.

Tanításait, életművét lehetetlen egy cikk keretében ismertetni. Nagyságáról, tanításairól köteteket lehet írni. S az idő csak emeli nagyságát. A nagy proletárvezér emléke ott él a világ összes dolgozóinak szívében és gondolatában.

Emlékét idézve fogadjuk meg, hogy még szorosabban tömörülünk pártunk mögé és győzelemre visszük hazánkban is a munkásosztály ügyét, a dolgozó nép ügyét, Lenin ügyét: a szocialista társadalom felépítését.

Éljünk, dolgozzunk takarékosan

— Közlekedési ankét a takarékosság előmozdítására —

A közelmúltban együttes anketon vitatták meg a közlekedési tárca vezetői, a szakma élenjárói a takarékosság lehetőségeit. A nagy érdeklődéssel kísért megbeszélés folytatása és hasznos segítője volt annak a felhívásnak, amelyet pártunk és kormányunk intézett a dolgozókhoz a takarékosság, a kisebb önköltségű üzemvitel előmozdítására.

A Vas- és Fémipari Dolgozók Szakszervezetének díszteremben tartott tanácskozást *Csanádi György* elvtárs, a miniszter első helyettese nyitotta meg. Bevezetőjében a közlekedési egység gondolatát hangsúlyozta, amelyet igen jól érzékeltetett az összjövetel, ahol a közlekedés dolgozói közösen tanácskoztak a kormány felhívásának valóraváltásán.

A közlekedésben is forradalom megy végbe

A beszámolót *Kossa István* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter mondotta. Előljáróban azt a reményét fejezte ki, hogy az együttes megbeszélés kihatással lesz a takarékosságra, serkenteni fogja az önköltség kedvező alakulását. Elmondotta, hogy takarékosság alatt az önköltségcsökkentést, a termelékenységet, általában azt értjük, ami az okos gazdálkodás körébe tartozik. Csupán adminisztratív eszközökkel ezeket a célkitűzéseket nem lehet elérni.

Ezután sorra elemezte a különböző munkaterületeket. Kiemelte, hogy nemcsak ipari forradalomról beszélhetünk, hanem már a közlekedés forradalmáról is, hiszen a múlté a gőz, s kicsit már a villamosság is. Meg kell változtatni tehát az emberek szemléletét is, hiszen a gyorsaság és a gazdaságosság lépett előtérbe. Összehasonlítást tett a különböző szállítóeszközök gazdaságossága között. A vasútról szólva elmondotta, hogy éppen a gazdaságosság és az ésszerűség követeli, hogy idővel néhány olyan vonalat, ahol nincs nagy forgalom, megszüntessenek, a személy- és a teherforgalmat ilyen helyeken gépkocsikkal bonyolítsák le.

— Mi mindent elkövetünk — mondotta — hogy a vasutat korszerűsítsük. Ennek érdekében történik a kisforgalmú vonalak megszüntetése, ennek érdekében használjuk fel azokat az összegeket is, melyeket ezekre az elavult vonalakra fordítanánk. A gazdaságosság azonban sok mást is követel. Meg kell szervezni például a vasút és a teherautó kooperációját.

— Az egész takarékossági mozgalom alapja a fegyelem betartása. A beruházások nem mindig felelnek a kormány intencióját, a beruházási összeg sokszor szétforgácsolódik, nem érződik a várt hatás. A szétforgácsolás helyett helyesebben tennék a vállalatok, ha a beruházást néhány alapvető kérdés megoldására fordítanák. A felújítási keret engedély nélküli túllépése is fegyelmezetlenség.

— A takarékosságot a meglévő szállítóeszközök jobb kiterhelésével, a kocsik jobb kihasználásával is jelentősen tudjuk segíteni. Csupán néhány tized százalékkal jobb kocsikihasználás évente több millió tonna szállítmány továbbítását jelenti: kevesebb mozdonnyal, kisebb kocsiparkkal nagyobb forgalmat tudunk lebonyolítani.

Kossa elvtárs ezután a tárcához tartozó, más területen dolgozó vezetőkhöz szólt, de visszatérően kicsendült szavaiból az a kívánság, hogy össze kell fogni, a vasútnak a gépjárműközlekedéssel, a hajózással és együttműködve kell a gazdaságos szállítást lebonyolítani. — Ennek haszna is közös lesz.

— Az önköltség csökkentése, a gazdaságos munka nem verseny, hanem becsület kérdése. A társadalom tulajdonának védelme nem tűri a zsiványcinkosságot. Vessünk véget az ilyen megnyilvánulásoknak, hasson át minden közlekedési dolgozót hivatásának szeretete, becsülje és védje a gondjaira bízott népvagyont.

A tanácskozás *Csanádi* elvtárs zárószavaival ért véget.

A kaposvári asszonyok kezdeményezése

A nőbizottság kezdeményezésére *Kaposvár* állomáson összejöttek a lányok, asszonyok, hogy megvitassák a kormány felhívását a takarékosságról. Fogadalmat tettünk, hogy a szocialista tulajdont megvédjük és minden erőnkkel megakadályozzuk annak eltulajdonítását.

Vállaltuk, hogy az állomáson selejtezésre kerülő textiliákat (törülköző, függöny, szőnyeg, ágynemű stb.) társadalmi munkában megjavítjuk, hogy azokat tovább lehessen használni. A jövőben nagyobb gondot fordítunk a munkahelyek és az utazóközönség által használt helyiségek tisztaságára, rendjére. Helyes lenne, ha a szerkesztőség módot adna arra, hogy a lap hasábjain keresztül megismerjük, hogy más szolgálati helyek nőbizottsága mit tett a takarékosság érdekében.

Kósa Józsefné
Kaposvár állomás

★

(Szívesen helyt adunk Kósa Józsefné írásának és minden olyan levélnek, amely egyik legfontosabb tennivalónkat, a takarékosságot segíti elő. Várjuk a nőbizottságok levelét munkamódszereik, kezdeményezéseik leírásáról. A szerk.)

Még szebbek lesznek a balatoni állomások

A látogatók mindig megelégedéssel szemlélik a gondosan rendben tartott, virágokkal díszített Balaton menti állomásokat. A törekvés az, hogy az idén még szebbek legyenek az állomások, hiszen előreláthatólag még több vendég keresi fel a magyar tengert, mint máskor.

A tervek szerint áprilisban-májusban megkezdik az épületek meszelését, a bútorok javítását. A balatonalmádi, a siófoki és a balatonföldvári állomásokon fénycsöveket szerelnek fel. Az állomások névtábláit csaknem mindenütt neoncsővel világítják meg. Mintegy 20 megállóhelyen korszerűsítik, bővítik a peronokat. A MÁV több állomás parkjában kényelmes padokat helyez el, május végére pedig mindenütt kiültetik a virágokat.

Vasutas szakszervezeti vezetőket tartóztattak le Dél-Vietnamban

A dél-vietnami *Ngo Dien Diem* kormány a terror minden eszközével igyekszik elnémítani a dolgozók jogainak biztosításáért harcoló szakszervezeti vezetőket.

A közelmúltban a szabadságjogok sárbatiprásával letartóztatták *Trau Trong Dat*-ot, a vasutas szakszervezet elnökét és *Nguyen Thanh Ky*-t, a szakszervezet főtitkárát és egy évre, illetve nyolc hónapi börtönre ítélték a dél-vietnami vasutas dolgozók két közszeretetben álló vezetőjét.

Közveteljük, hogy a bebörtönzött szakszervezeti vezetőket bocsássák szabadon! A dél-vietnami kormány tartsa tiszteletben a szakszervezeti — és az emberi szabadságjogokat.

TILTAKOZUNK!

A szabadságharcosok megélénkült támadásaitól szorongatott *Batista* kubai diktátor újabb szabadságtipró intézkedésére derült fény a közelmúltban. Két hónappal ezelőtt eltűnt *Jose Maria Perez*, a kubai közlekedési dolgozók vezetője, a kubai munkásokra nehezedő diktatúra ellen küzdők bátor harcosa.

Követeljük, hogy adjanak számot a kubai hatóságok Jose Maria Perez hollétéről, s ha börtönbe vetették, adják vissza a szabadságát a népek boldogulásáért, jobb jövőért küzdő harcosnak.

Új gyalogos felüljáró épült a füzesabonyi állomáson

Füzesabonyban nemrég adták át a forgalomnak az új vasúti felüljárót. Ez azonban — mivel az állomástól távol esik — főleg a járművek részére előnyös.

A gyalogosok nagy örömére hetekkel ezelőtt hozzákezdtek a gyalogos felüljáró építéséhez is, az állomás mellett a régi felüljáró közvetlen szomszédságában. Az is szükségessé tette az új felüljáró építését, hogy a vonal villamosítása miatt a régi alatt a villanymozdony nem tudott volna közlekedni.

Az új hidat előregyártott elemekből állították össze, 65 tonnás gőzdaru segítségével. A híd járdája gőzölt betonozással készült, teherbírása jóval nagyobb a régi módszerekkel készült járdáknál. A felüljáró építése több mint félmillió forintba került.

Korszerű vasúti hidat építenek Felsőzsolcánál

A felsőzsolcai vasúti Sajó hídat a második világháború idején a visszavonuló német csapatok felrobbantották. Azóta a vasúti forgalmat — ideiglenes megoldással — fából készült hídon bonyolították le. Az idén korszerű vasszerkezetű híd építését kezdik meg. Az új híd építésére ötmillió forintot irányoztak elő, és az a jövő évben készül el.

Ezenkívül a miskolci igazgatóság területén az idén nyolc vasúti híd javítását, illetve felújítását végzik el. Ezekre több mint hárommillió forintot fordítanak.

Ezer dalos adott találkozót a Szolnoki Járműjavítóban

Hazánk felszabadulásának 13. évfordulójára a múlthoz hasonló lelkesedéssel készültek a Szolnoki Járműjavító dolgozói. Mégis van, ami megkülönbözteti az előző évek ünnepségeitől ezt az április 4-ét. Felejthetetlen marad minden dolgozó számára *Hruscsov* elvtárs szolnoki látogatása és ezer dalos találkozója a járműjavítóban a magyar—szovjet barátság jegyében.

A járműjavító kutúrtermében kezdetét vette a megye legnagyobb, leghangulatosabb, sok ezer családot megmozgató, s a megye társadalmi életében annyira jelentős kulturális rendezvény: ezer fiatal dalos „versenye". Közel négyórás műsor alatt tizenhat énekkar szerepelt a lelkes, dalkedvelő közönség előtt.

Különösen meleg légkör alakult ki, s a szovjet—magyar barátságot erősítették a *Poljuskák*, a *Tulikov indulója* és sok gyönyörű orosz népdal.

A népdalénekesek hatalmas sikert arattak. Megérdemelten kapták az erre az alkalomra adott aranyjelvényt, melyen ez a felírás áll: *Kodály zenei év, Szolnok, 1958. Népdaléneklő verseny.*

A bíráló bizottság kitűnőnek minősítette a járműjavító énekkara által rendezett versenyt, akik mint rendezők és mint vendéglátók is a legteljesebb elismerést érdemlik. A felnőttek énekkarából kimagasló sikert ért el az üzem énekkara, valamint a fűtőház egyesített énekkara, amelyet a most alakult zenekaruk kísért sikerrel. A fűtőház kórusa zárta az ünnepi műsort és hogy mennyire megérdemelt ünnepléssel, idézünk a megyei lap bírálatából: *„...120 tagjának magasan szárnyaló hangja, kristálytiszta hangvétele, tiszta szövegkiejtése egyik legnagyobb élménye volt a jól sikerült találkozónak."*

Április 4-e a felszabadulásunk ünnepe, de ünnepe a hazánkban végbement kultúrforradalomnak is. Az ezer dalos találkozója is ezt bizonyította. Énekük, dalaik a népek közötti barátság és béke szent ügyét szolgálták, s hitet tettek a szovjet—magyar barátság mellett.

HOGYAN LEHETNE GAZDASÁGOSABBAN?

Gazdaságosságot segítő kezdeményezések a Dunakeszi Járműjavítóban

A Dunakeszi Járműjavító ÜV. 1957. IV. negyedévi mérlege számottevő többletnyereséget mutat. A gazdaságos, jó munka alaposan megemelte a nyereségrészesedés összegét.

Nem érdektelen megnézni, hogyan sikerült a dunakeszieknek elérni a jó eredményt. A szakszervezeti bizottság a központ termelési osztályának kezdeményezésére

elsők között hozta létre az önköltségcsökkentési brigádokat,

amelyekben tevékeny részt vállalt a pártszervezet, a vállalat vezetősége, valamint a gyárrészlegekből a legrátermettebb dolgozók.

Kidolgozták azokat a takarékossági intézkedéseket, amelyek gazdaságosabbá teszik a termelést. A vállalatvezetés helyreállította az ellenforradalom hatásaként meglazult munka- és bérfegyelmet, elejét vette, hogy olyan béreket fizessenek ki, amelyek mögött nincs megfelelő termelés.

Felülvizsgálták az anyagfelhasználást.

Megszüntették a kétszeres anyagutalványozást. Szigorú ellenőrzés alá vették a normától eltérő anyagvételezést. Az újítások miatt megváltozott anyagnormákra különös gondot fordítottak. A faanyagoknál a kedvezőtlen kihozatali százalékot felülvizsgálták, a lazaságokat megszüntették. A fővizsga részlegnél sok esetben előfordult, hogy helytelen munkafelvétel miatt több anyagot vételeztek, mint amennyit ténylegesen beépítettek. Jobb ellenőrzéssel megszüntették az ilyen pazarlást.

A szakszervezeti aktívák felvilágosító munkát végeztek a társadalmi tulajdon fokozottabb védelme érdekében. A készre szerelt kocsikból korábban gyakran tűntek el alkatrészek. A felületes szerelési munka sok esetben idézett elő ablaktörést, vagy egyéb károkat.

Nagy gondot fordítottak az állóeszközökkel való takarékos gazdálkodásra.

A gépek lelkiismeretes karbantartását elsődleges feladattá tették.

Ha egy-egy gép teljesítőképessége nincs kellőképpen kihasználva, intézkednek, hogy olyan vállalathoz kerüljön, ahol arra nagyobb szükség van.

Több százezer forint értékű olyan anyagot adtak vissza a műhelyek a raktárba, amelyet már korábban megtakarítottak, de nem kerültek a raktárban visszavételezésre. Ilyen és más hasonló intézkedés teremtette meg Dunakeszin a terven felüli nagy összegű nyereséget, amelynek a népgazdaság — és a dolgozók közvetlenül is — hasznát látják.

Balázs Imre

Teljesül-e a sátoraljaújhelyiek kívánsága?

Sátoraljaújhely állomás azok közé a szolgálati helyek közé tartozik, amelyek nem dicsekedhetnek azzal, hogy gyakran elérik az élüzem szintet. 1957. második felében már majdnem sikerült a hosszú évek óta tartó kívánság: csupán a kocsimozdítási egységidő teljesítésénél volt 0,9 százalékos lemaradásuk.

Senki kívülállót nem okolnak a lemaradásért, de a tárgyilagosság megköveteli, hogy elmondjuk, milyen akadályai voltak és vannak a még jobb munkának. Elsősorban az, hogy egy vágányon folyik a ki- és berakás. Ha kocsikat húznak ki, vagy állítanak be a rakodóvágányra, s míg a mozgás tart, félbe kell szakítani a munkát.

A hosszú ideig tartó mérlegjavítás is visszavetette tavaly az újhelyieket. Szinte minden kocsit kétszerannyi ideig kellett mozgatni, hiszen gyakran körüljárták az egész állomást.

Ennek ellenére sincs okuk a szégyenkezésre. *Tiszolci József* brigádja sem érdemtelenül kapta április 4-én a legjobbaknak járó jutalmakat. Ma is ők viszik a pálmát, bár erősen a nyomukban halad a *Csongrádi* brigád is.

1958. első negyedének teljesítményei azt mutatják, ha továbbra is ilyen lendülettel dolgoznak, teljesül régi kívánságuk, az élüzem cím elnyerése. Remélik, hogy még a kocsikihasználási tervet is teljesíteni fogják, annak ellenére, hogy igen sok dohánnyal és bútorral rakott kocsi, tehát nagyterjedelmű és alacsony fajsúlyú rakomány indul innen az ország minden részébe.

Mi is reméljük, hogy legközelebb az élüzemek sorában ott szerepel Sátoraljaújhely állomás is.

Szigorú pénzügyi fegyelmet

A beruházási és felújítási munkák végrehajtását sokoldalúan megvitattuk a pécsi igazgatóságon. Elhatároztuk, hogy az osztályok együttműködésével, az érvényben levő rendeletek legszigorúbb betartásával biztosítjuk a pénzügyi fegyelmet a téren is.

Nem akarjuk, hogy előforduljanak olyan lazaságok, gazdaságtalan munkák, melynek következtében az elmúlt évben a felújítási hitelkeret felépítményi rovatát 4,4 millió forinttal, a közlekedési eszközöket pedig 2,6 millió forinttal túlléptük. Ennek okát elsősorban abban a korábban kialakult — és a KPM szakosztályaitól is támogatott — helytelen gyakorlatban látjuk —, *hogy csak dolgozzunk, majd az év végén úgyis rendezik.* Ez a nézet érvényesült eddig, de nem vált be, mert a felső biztatást nem követte tett.

A megbeszélés részvevői úgy döntöttek, hogy a tervosztály a könyvelőséggel együtt a legszigorúbban őrködni fog a hitelkeret betartásán.

Pozsgai elvtárs a tervosztály beszámolójában rámutatott az igazgatóság területén be nem fejezett beruházásokra, a túlzott tervezési költségekre, a jó minőségű munka elhanyagolására.

Tóth elvtárs, a II. osztály helyettes vezetője kifogásolta, hogy az éves terveket március 5-én kapták meg. Igy előfordul, hogy a tervekből olyanokat is kihúznak, amelyen már dolgoznak.

Az igazgatóság hozzá kíván járulni ilyenek elkerüléséhez. Az 1959-es évi felújítási programtervezet összeállítására már most megteszik az előkészületeket. Az osztályok május 30-ig — sürgősségi sorrendben összeállítják a következő évi felújítási programtervezetüket. A tervosztály ennek alapján elkészíti az igazgatóság nyers tervét, melyet az igazgató jóváhagyása után felterjesztenek az I/1 szakosztályhoz.

Sok szó esett a befejezetlen munkákról. A bátaszék—mohácsi vonal építése, melyre több milliót költöttek, félbemaradt. A kiadott pénznek jóformán semmi haszna, mert ha befejezték volna a munkát, a forgalmat gazdaságosabban körforgalommal lehetne lebonyolítani.

A megbeszélésen számos javaslat hangzott el, melyeknek végrehajtása minden bizonnyal elősegíti a gazdaságosabb munkát.

Várnai László
Pécs

A tisztaságra is nézzünk

Az 1202. számú vonat mindkét motorkocsija első osztályként közlekedik. A szakaszokban ott díszlenek a hamutartók, a dohányzási tilalom mégis — mindkét kocsiban — fennáll. Ennek következménye, hogy az utasok a motorkocsik peronját hamuzzák össze. (T. i. ott nincsenek hamutartók.)

Ugy gondolom, hogy a tilalomnak — ha nem is teljes — feloldása tisztább környezetet eredményezne.

Dr. Horváth Károly
GV-igazgatósága

Értékek a vágányok között

Közismert, hogy hazánk vasércben szegény, ezért úgy gondoltam, hogy a vasérccel a legnagyobb gonddal gazdálkodnak. Nem így van mindenütt.

A közelmúltban ellenőrzést tartottunk *Záhonyban* és többször bejártuk az állomást. Az úgynevezett vörös rakodóra érve, nem akartunk hinni a szemünknek, annyi vörös és szürke vasércet láttunk a rakodó vágányok között. A vágányok töltését is részben vasérccel kevert föld képezi. Állítom, hogy sok vagonnyi vasérc hever szétszóródva, részben már földbe taposva.

Nagyon elszomorító látvány az ebek harmincadjára hagyott százezreket érő vasérctemető. A vörös rakodón a szakemberek szerint 3-as, 4-es, 5-ös minőségű — tehát igen jó vasérc van. Az úgynevezett 700-as rakodón is hatalmas mennyiségű sárga vasérc hever.

A földdel és szeméttel szennyezett érc mosással megszabadítható a szennyeződéstől és kiolvasztható. Véleményem szerint ennek az elfekvő vasércnek az elszállítása és a gondosabb átrakás biztosítása nem tűr hosszú ideig halasztást.

Szilágyi Sándor
BVKH

A Juang-Kiang vasúti híd a Hunan Kvangszi vonalon.
(Új Kína Hírügynökség felv.)

KÖSZÖNJÜK

Nagykanizsa állomáson dolgozunk és egészen a közelmúltig súlyos lakásgondok nehezítették munkánkat. Mármár úgy nézett ki, hogy nincs segítség, de pártszervezetünk és szakszervezeti bizottságunk nem törődött bele, hogy három családnak és egy dolgozó nőnek nincs olyan otthona, ahol nyugodtan lehajthatná a fejét.

Nagy fáradsággal, gonddal és utánjárással, többszörös cserével megoldották problémánkat. Tettekkel bizonyították, hogy a párt- és a szakszervezet azok mellé áll, akiknek segítségre van szükségük.

A mi szókincsünk szegényes ahhoz, hogy kifejezzük hálánkat, hogy megígérjük: tettekkel bizonyítjuk be, hogy nem érdemtelenekre pazarolták energiájukat. Kérjük a szerkesztőséget, írják meg helyettünk köszönetünket, foglalják szavakba érzéseinket, mert megérdemlik ezek az elvtársak.

Köszönettel:

Baranyai Lajos, Sziklai László, Erdei Ferenc, Büki Erzsébet

(Úgy érezzük, hogy ezek az őszinte, egyszerű szavak szebben beszélnek minden általunk írt cikknél, ehelyett az elvtársak levelét közöljük. Szerk.)

Kevesebb adminisztrációt

Egerben teljesítek szolgálatot. *Felnémetibe és Bélapátfalvára* járunk tartalékba, ott az ipartelepeket szolgáljuk ki. Én vonatvezetői és tolatásvezetői szolgálatot látok el. Valamikor ezt a szolgálatot három sorban tüntettük fel az utazási naplóban. Ma már 20—25 sor is kevés erre.

Az utazási napló vezetésén kívül még sok feladata van a vonatvezetőnek: a menetlevél kezelés, a kocsiterhelés, a tolatási jegyzék kiállítása stb. Természetesen elvárják, hogy ilyen adminisztráció mellett balesetmentesen teljesítsünk szolgálatot. Felelősségem tudatában állítom, hogy a mostani — s szerintem jórészt felesleges adminisztráció eltereli a lényeges feladatról a figyelmet. Már többször kértük, hogy egyszerűsítsék a kilométerkönyvet, de csak elutasító választ kaptunk, pedig úgy véljük, hogy a bürokrácia csökkentése elősegítené a biztonságosabb közlekedést.

Szerencsi Árpád
Eger

Nemzetközi HÍREK

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A szovjet vasutakon mind nagyobb teret hódít a gurítódombok automatizálása. Legutóbb a brjanszki rendezőpályaudvaron rendeztek országos bemutatót más területek vasutas dolgozói előtt. A GAC — a szovjet gurító-automata-központ — működése a szakemberek őszinte elismerését váltotta ki. A GAC segítségével a váltók önműködő állításán kívül alaposan meggyorsul a kocsik szétrendezése, üzembiztosabb lesz a munka.

•

N. Sz. Hruscsov elvtárs által ismertetett tézisek, melyek a kolhozok fejlesztésével, a mezőgazdasági termelés hozamának nagymértékű emelésével függnek össze, s amelyeket a legutóbbi ülésen vitatott meg a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa, a szovjet vasutasok között is élénk visszhangra találtak. A vasutasok azonban nemcsak helyeselnek, hanem cselekednek is. Ezt bizonyítja például az a nyilatkozat, amelyben a szovjet vasutasok kijelentik: *„Segíteni fogunk a kolhozoknak garázsok, műhelyek építésében és felszerelésében. Megtanítjuk a kolhozistákat a lakatos- és esztergályosmunkára, s továbbra is támogatjuk őket ott, ahol szükséges".*

•

A közelmúltban tartotta V. kongresszusát a bolgár vasutasok szakszervezete. A bolgár vasutasok munkaversennyel köszöntötték a kongresszust. Különösen sikeresen versenyeztek a „mamájistáknak" nevezett dolgozók, akiknek fő célkitűzése a gazdaságosabb munka, az önköltség csökkentése.

•

A brit vasutak korszerűsítési programjában számos új állomási létesítmény szerepel. Az épületeket minden esetben ideiglenes minőségben készítik el, hogy bármikor szétszedhetők legyenek. Az előregyártott elemekből készült épületek moshatók és tetszetős külsejüket többszöri szétszedés és felépítés ellenére sem vesztik el. Ideiglenes vasútállomások — az összes berendezéseket beleértve — két hónap alatt üzembe állíthatók. A felvételi épület három hét alatt megépíthető. A szétszedhető állomásoknak nagy jövőt jósolnak.

•

Az *„Indian Railway Gazetta"* című indiai vasutas lap beszámol arról, hogy egy cikke nyomán tíz pálca-ütéssel büntettek meg egy diákot, mert potyautas volt. A büntetést az iskola igazgatója valamennyi tanuló jelenlétében nyilvánosan és „elrettentő" példaként hajtatta végre. A vasutas lap sajnálkozását fejezi ki a történtek felett és megjegyzi, hogy az indiai vasutasok véleménye megoszlik az ilyen módszerű nevelés megítélésében.

Egysínű vasutat helyeztek üzembe Tokióban, miután Németországban Wenner-Gren svéd milliomos támogatásával megalkották ennek a közlekedési eszköznek első gyakorlati példányait. Az egysínű vasút egyelőre magasságban halad. A japán közlekedési szakemberek több változtatást végeztek az eredeti elgondoláson.
(Japán Távirati Iroda felv.)

Középpontban a dolgozó ember

A balatonmenti Tapolcát a városka alatt húzódó tavasbarlangja és a medence vulkanikus hegyeinek lejtőjén érlelődő szőleje, bora teszik híressé. A tapolcaiak ehhez hozzátolják: — *Ez a táj az embert is melegebbé, lelkesebbé teszi, érzőbbé embertársainak ügyes-bajos dolgai iránt.*

Hol kereshet igazolást valaki erre a megjegyzésre, ha nem éppen azokon a helyeken, ahol a dolgozó ember áll a munka középpontjában: ott is elsőként a társadalombiztosítási tanácsnál.

Huza-vona nélkül

Erről beszél az állomáson *Huszár László* elvtárs, a társadalombiztosítási tanács elnöke. A tanács munkája igen sokoldalú — mondja —, de elsősorban természetesen a dolgozók szociális érdekvédelmével foglalkozunk. A segélyezéseket, a szociális körülmények felülvizsgálását, javaslattételt a rendkívüli segélyre, üdültetésre, jutalmazásra, persze egy-két ember nem tudná ellátni. Ebben segítenek bennünket az albizottságok, a bizalmiak. A munkafolyamat betartása mellett az emberszeretet egyik biztosítéka annak, hogy a jogos kívánságokat — anyagi helyzetünkhöz mérten — huza-vona nélkül teljesítjük.

— Tekintetünket nemcsak a vasúton tartjuk, hanem a dolgozók lakóhelyén is. Állandó érintkezésben vagyunk a tanácsokkal. Legtöbbször megértéssel találkozunk. A megértést bizonyítja, hogy a közelmúltban három dolgozónk lakásügyét intézte el kedvezően a tapolcai tanács. A mi megértésünket viszont az bizonyítja, hogy nem is olyan régen 25 rászoruló kapott 200—400 forint segélyt. Az emberek hálásak a gondoskodásért, jobban dolgoznak.

A fűtőházban *Kocsis Medárdné* a TT titkára. Már ahogyan a dolgozókkal beszél is megnyerő, s ahogy apró-cseprő ügyeiket intézi — azt bizonyítja, hogy jól választottak a fűtőháziak, amikor őt bízták meg ezzel a teendővel.

Lelkiismeretes gondossággal

A tanács itt is felosztja a tennivalókat. Külön albizottság foglalkozik a segélyezési ügyekkel, a beteglátogatással, az üdültetéssel, az egészségügyi kérdésekkel, a gyermekvédelemmel. Mindegyik öt-öt tagból áll. Hogy melyik bizottság a legaktívabb? A segélyezéssel foglalkozó. Havonta 2000 forint kerül szétosztásra. A bizottság tagjai lelkiismeretes környezettanulmány után döntik el, kik a valóban rászorulók?

A beteglátogatók is lelkiismeretesen eleget tesznek megbízatásuknak. Kisebb ajándékcsomaggal, 5—10 forint értékű „meglepetéssel" kedveskednek beteg dolgozótársaiknak. Ez a figyelmesség sokszor orvosságerejű. Az emberszeretet másik példája *Kurucz Károly* esete. Üzemi balesetet szenvedett. Mire kijött a kórházból, minden kérés nélkül — a beteglátogató javaslatára — 400 forint rendkívüli segélyt kapott. O. I. leányanyának a gyermek születésekor 300 forint segélyt adtak, kocsit, járókát szereztek be az apróságnak, hogy a Balaton-edericsről bejáró fiatal anyán ezzel is segítsenek.

Ahol szükséges ott szigorral is

Kocsisné látható megelégedettséggel számol be arról, hogy gyermek-vándorkocsit rendszeresítettek, amely fél évig marad a megsegített családnál. Az üdültetésnél mindig több az igénylő, mint a jegy. A dolgozók, mikor visszajönnek, beszámolnak társaiknak az eltöltött napokról. A fizikai dolgozók közül is egyre többen jelentkeznek üdülésre.

Persze, nemcsak simogatni tud a TT vezetősége, hanem javító-neveléssel — büntetni is. Bizony, már előfordult, hogy a beteglátogató javasolta a táppénz megvonását táppénzcsalótól. Ilyen eset azonban ritkaság. A dolgozók nagy többsége becsületesen munkálkodik, s hálás a gondoskodásért.

A tapolcai TT munkájának középpontjában — láttuk, tapasztaltuk — valóban a dolgozó ember áll.

A pártszervezet segítségével a kongresszus határozatainak végrehajtásáért

A nyugati gócpont pártbizottságának végrehajtó bizottsága *Veres Géza* állomási szb-elnök beszámolója alapján megvitatta a SZOT XIX. kongresszusának határozatai alapján a szakszervezet munkáját.

Elevenebb vitát a termelési tanácskozásokon

A megbeszélésen különösen sok szó esett a tömegkapcsolatok erősítéséről, az üzemi demokrácia szélesítéséről. A nyugati tömb vasutasainak 85 százaléka szervezett munkás, nem lehet azonban azt állítani, hogy mindegyik tisztában van a szakszervezet politikai szerepével, jelentőségével. Ezért elsőrendű feladatnak jelölt´ meg a nevelő, felvilágosító munka fokozását a párt- és a szakszervezeten belül egyaránt.

Az üzemi demokrácia szélesítésének fontos eszköze a termelési tanácskozás. *Veres* elvtárs hangsúlyozta, hogy ezek a tanácskozások még nem töltik be azt a szerepet, amit várunk tőlük. Általános jelenség, hogy a szolgálati vezetők ezeken a tanácskozásokon felelősségre vonják a dolgozókat. Nem az a hiba, hogy ostorozzák a hibákat, hanem az, hogy nem adnak számot arról, hogy a dolgozók helyes javaslataival mi történik. Kevés szó esik arról, hogy a vezetés mit tesz a jobb munka érdekében.

Igy nem csoda, hogy nincs kellő érdeklődés. *Csorba* elvtárs elmondotta, hogy a műszaknál is érdektelenség tapasztalható. Sokan nem szívesen vesznek részt az üzem és a dolgozók számára oly fontos megbeszélésen, vagy ha meg is jelennek, nem mondják el véleményüket. *Vicha* elvtárs szerint ennek az az oka, hogy a dolgozók nem érzik részvételük fontosságát, hiszen nem kíváncsiak a vezetők a véleményükre. Az ellenforradalom előtt helyes és jó módszer volt, hogy a termelési tanácskozáson elhangzott javaslatokat egy könyvben rögzítették, határidővel megjelölték a felelőst az elintézésért. Természetesen ellenőrízték azt is, hogy mi lett a javaslat sorsa és erről a következő megbeszélésen számot adtak. Most ezt nem teszik, mert „nincs rá rendelet".

Takarékosabban, gazdaságosabban

Vicha elvtárs javasolta — a jelenlevők egyetértettek vele —, hogy a termelési tanácskozás beszámolóját a szakmai vezető feltétlenül beszélje meg a műhelybizottsággal.

A takarékosságról szólva elmondották, hogy sokszor nagyfokú pazarlás tapasztalható az anyaggal, az idővel, az emberrel. Többek között szóvátették, hogy a kórházrakodón egy síneken guruló toronydaru áll, senki nem használja, minden évben kétszer átfestik, hogy ne rozsdásodjon. Szinte érthetetlen, hogy miért nem viszik olyan helyre, ahol szükség lenne rá.

A fokozottabb ellenőrzéssel is sok kár elejét vehetnék. Javasolták, hogy a ponkon vezessék be a heti, vagy napi raktárrovancsot, mert nem mellékes, hogy a hiányt mikor állapítják meg.

Egyetértettek az elvtársak a kongresszus határozatának a bérezésre vonatkozó részével és különösen azt hangsúlyozták, hogy a vasúton ki kell alakítani az ösztönző prémiumrendszert és véget kell vetni az egyenlősdinek.

A végrehajtóbizottság még több fontos problémát vitatott meg, igen pártszerűen. Javaslataik minden bizonnyal elősegítik a szakszervezeti munka színvonalának emelését, a nyugati gócpont dolgozói munkakörülményeinek javulását.

Hogyan lehet utólag a fél százalékos ÖTA tagjává válni?

1957. január 1-től fél százalék megajánlásával a vasutas biztosítottaknak csaknem 75 százaléka tagja lett az Önkéntes Támogatási Alapnak. Azok közül, akik annak idején nem ajánlották meg a fél százalékot, mind többen kifejezésre juttatják, hogy az alap tagjai kívánnak lenni.

A kívánalmakat figyelembe véve, a MÁV Egészségügyi és Társadalombiztosítási Ügyviteli Értesítő február 25-i száma közli azokat a feltételeket, ahogyan a vasutas biztosítottak az alap tagjaivá válhatnak.

A rendelet szerint az a biztosított, aki az alap tagjává kíván válni, a szolgálati (nyilvántartó) főnökségénél ezt a nyilatkozat kiállításával kérheti. A taggáválás napját a helyi SZB (nyugdíjas csoport) határozza meg, s azt a megajánló által aláírt nyilatkozatra bélyegzőjével és aláírásával hitelesítve rávezeti.

A taggáválás napjának általában azt a napot kell megállapítani, amelyiken az SZB a kérelmet tárgyalja. Az utólagos megajánlás esetén a félszázalékos járulékot a társadalombiztosítás kezdetéig, legfeljebb azonban 1957. január 1-ig visszamenőleg kell megfizetni, illetőleg levonni.

Mivel a bérkereset 1957 januárig történő visszakeresése sokszor nehézségbe ütközik, a rendelet kimondja, hogy azoktól a dolgozóktól, *akiknek a megajánlás hónapjában a bérkeresetük 1500 forint vagy annál kevesebb, a társadalombiztosítási tagságuk kezdetétől — legkorábban 1957. január 1-től — a taggáválást megelőző hónap végéig egységesen havi 5 forintot, akiknek a megajánlás hónapjában a bérkeresetük az 1500 forintot meghaladja, egységesen havi 9 forint járulékot kell havonként visszamenőleg levonni.*

Az ellátást élvezők (nyugdíjasok) utólagos megajánlása esetén az elmaradt járulékot továbbra is a havonként élvezett ellátás fél százalékának megfelelő összegben kell visszamenőleg levonni. Az ellátást élvezőknél visszamenőleg a VSZ-tagság felújításáig, legfeljebb azonban 1957. május 1-ig lehet járuléklevonást eszközölni.

A félszázalékos alap járuléklevonását az utólagos megajánlóknál úgy kell végrehajtani, hogy mindaddig, amíg a hátralékos összeg le nem telik, a taggáválást követő hónapok mindegyikében a folyó havi járuléklevonásán kívül egy elmaradt hónap járulékát is le kell vonni.

A félszázalékos alap visszamenőleges megajánlása az alapszabály szerinti segélyek visszamenőleges igénylésére nem jogosít.

Látogatóban a Debreceni Járműjavító üzemi tanácsánál

Ez év februárjában választották meg a Debreceni Járműjavító dolgozói a vállalat üzemi tanácsát. Az alakuló közgyűlés óta nem sok idő telt el, de

a tanács működését illetően már eredményekről beszélhetünk.

Az alakuló ülésen kilenc bizottságot hívtak életre. Életre a szó szoros értelmében, mert — ellentétben a múltban ismert sokféle bizottsággal — ezek a bizottságok élettel telve dolgoznak a gazdaságosabb termelés érdekében.

A termelőberendezéseket ellenőrző, az anyagellátást segítő, az önköltség alakulását, a gazdaságosságot ellenőrző, a munka- és bérügyi, az üzemfejlesztését és az újítások ügyét segítő, a minőséget és a mások munkáját ellenőrző, az állami és munkafegyelem kérdéseivel foglalkozó, a terv teljesítését, a munkavédelmi tevékenységet, s a szociális juttatásokat ellenőrző és segítő bizottság működik az üzem területén. Valamennyi bizottság kéthetenként összeül, s meg[illegible] felvetett, amelyet az üzemi [illegible] elé[illegible]e, Gellért László elvtárs a vállalatvezetéshez továbbít.

— A legtöbb észrevétel — mondja — a társadalmi tulajdon védelmében születik. Itt, konkrét, operatív intézkedések is születtek. Ilyen például a kapunál történő vizsgálat, amelynek megvan a hatása és eredménye.

— A munkafegyelem s ezzel párhuzamosan, a termelékenység is javult.

Sajnos, az anyagellátást segítő bizottságnál nincs előrehaladás. Az önköltségcsökkentést, a gazdaságosságot segítő bizottság új eljárást követ: a vételezett anyagokat szúrópróbaszerűen ellenőrzi, hogy méretben és súlyban azt az anyagot viszik-e ki, mint ami a nyilvántartásban szerepel?

A nyereségrészesedés elosztása az üzemi tanács javaslata alapján történt. Ez nagyban hozzájárult a tanács tekintélyének növeléséhez.

— A munkaügyi bizottság örömmel számolhat be arról is, hogy az elmúlt két hónapban már csak 48 fő az igazolatlanul elmaradók száma.

— Javulást tapasztalunk az újítási bizottság területéhez tartozó munkában is. Legjobban mutatja ezt az összehasonlítás: amíg

a múlt év első negyedében csak 39 újítást nyújtottak be, 1958. első negyedében számuk elérte a 76-ot.

A minőségi munka érdekében a múltban közismert személyi ellentéteket a műszaki vezetők és a meósok között megszüntettük, most a nyugodt légkörben mindnyájan csak a közös célra irányítják erőfeszítéseiket.

Az üzemi tanács — mondja befejezésül Gellért elvtárs — ezerszemű. Mindent lát, kapcsolata is ezerszeres a dolgozókkal, s bár még kevés tapasztalattal rendelkezünk — elmondhatjuk —, hogy rendkívül hasznos, tevékeny szerv. Már eddigi működése is igazolja az iránta támasztott bizalmat: hozzájárul a jobb minőségű, gazdaságosabb termeléshez, a dolgozók életszínvonalának további emelése gazdasági alapjainak megteremtéséhez.

Egyre korszerűbb lesz a Szovjetunió vasútja

Jelenleg csaknem 8000 kilométer villamosított vonal van a Szovjetunióban. Ez felülmúlja a világ bármely más országának villamosított vonalhosszúságát. Ugy tervezik, hogy *1970-ig több mint 40 000 kilométeren készülnek el a villamosvezetékek.* 1965-ig a jelenlegi vasúthálózatnak 80—85 százalékát szándékozzák villamosítani. Villamosítják a híres szibériai vasútvonalat, az Ural-vidéki vasúthálózatot, stb. Ebben az évben mintegy 1700 kilométeren építik meg a villamosvezetéket.

Mindehhez nagyteljesítményű újtípusú mozdonyok is szükségesek. Ezek is készülnek már. *Az egyik legsikerültebb gyártmány az N—8 típusú 5700 lóerős mozdony. A 8 tengelyes mozdony 3500—4000 tonnás rakományt 90—100 kilométeres sebességgel vontat*hat. A helyiérdekű városközi forgalmat olyan villamosmozdonyokkal bonyolítják majd le, amelyek sebessége elérheti a 130 kilométert. Ezek 34 méter hosszú vasúti kocsikat vontatnak. Minden kocsin 3 önműködően záródó ajtó gyorsítja a fel- és leszállást.

Nagy gondot fordítanak arra, hogy a kazahsztáni és a szibériai szűzföldek vidékét bekapcsolják a modern vasútforgalomba. Jelentős építkezés lesz az úgynevezett *Barátság-vasút*, amely rövidesen új vonallal köti össze a Szovjetuniót és Kínát.

A vonalakon korszerű, önműködő térközbiztosító berendezéseket helyeznek üzembe, automatizálják a pályaudvarok és rendező-pályaudvarok irányítását. Egyes rendezőállomásokon kísérletképpen máris bevezették a televíziós figyelőszolgálatot.

Ünnepi műszakot tartottak Rákosrendező dolgozói április 4-e tiszteletére. Nagy László gurításvezető brigádja 1414 kocsit gurított le az egyik műszakban. Ilyen kiváló eredménnyel már régen büszkélkedhettek a rendezőiek.

(MTI Fotó Fényes Tamás felv.)

Üdülő épül Parádon

A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete Parádfürdőn 45 férőhelyes kétemeletes üdülőt építtet még ebben az évben. Az üdülő Parád legszebb helyén, fenyvesek által övezett meredek tisztáson épül, ahonnan festői kilátás nyílik a környező völgyekre, a Kékestetőre és a Galyatetőre.

Az építkezés terveit *Koromzai Vilmos* építészmérnök előtervei alapján *Csohány Sándor, Gilyén József* és *Rédely Zoltán*, a Vasúttervező Vállalat mérnökei készítették. Az új üdülő egy-, két és háromágyas, modernül berendezett szobái a legnagyobb kényelmet biztosítják a vendégeknek.

Az első emeleti szobák felett széles napozóerkély fut végig. Szépen berendezett társalgók, játékszobák szolgálják a szórakozást. Az építkezés kétmillió forintba kerül. Az egész éven át üzemelhető üdülőt ez év őszén megnyitják.

Az egyiknek lehet, a másiknak nem?

Vámosgyörkről Hatvanba járok dolgozni. A szertárfőnökségnél teljesítek 12/24-es szolgálatot, mint anyagkiadó. Kértem a budapesti igazgatóságtól, hogy adják meg részemre a 20/A. mintájú szabadjegyet a gyorsvonatra. Igazoltam az időmegtakarítást is, de azt a választ kaptam, hogy nem kaphatom meg, mert a várakozási időm egyszeri hazautazásnál nem több két és fél óránál.

Azt is mondták, ha szolgálatba utazáskor csak egy fél órát késnék a személyvonat miatt, akkor engedélyeznék a gyorsvonati jegyet. Az én várakozási időm hazautazásnál egy és fél óra.

Helyes, hogy felsőbbségünk megköveteli, hogy a szolgálatban pontosan megjelenjenek, de az már nem helyes, hogy azzal nem törődik, hogy az én pihenőidőmet megrövidíti. Éjjeli szolgálat után reggel 7 órakor fejezem be a munkát, de csak 10 órakor tudok személyvonattal hazamenni, míg gyorsvonattal már 8,30 órakor elindulhattam volna családomhoz.

Megjegyzem, hogy mások, akik ugyanilyen szolgálatot teljesítenek és ugyancsak Vámosgyörkről járnak Hatvanba — nagyon helyesen — megkapták a gyorsvonati jegyet. Nem tudom, hogy miért pont az én ügyemet kezelik ilyen mostohán?

Nagy Sándor

DAL A BUJDOSÓHOZ

Hazajönnél te még hozzám
ha egy őszön dér lepi a
virágot.

Ha az idő, a vén festő
arcodra majd felrajzolja
a ráncot.

Ha a hajad hófehér lesz,
te, s az inség ketten laktok
egy házban,

Eszedbejut amit tettél,
felsikoltasz: jó szüleim
megbántam.

Hegyek ormán árvalányhaj.
lenn a völgyben illatozó
virágok.

Ismerős a madárének,
értemjöttek, mintha engem
hívnának.

Hazamennék de már késő,
nincs már nekem édesanyám
sem apám,

idegen ég alatt élek.
hantjaival idegen föld
borul rám.

Győrffy Sándor értesítő,
Bp. Nyugati pu.

MIÉRT KÉSETT A 711-ES?

Március 11-én a 711. számú vonaton teljesítettem szolgálatot. *Pilisre* érve leszálltam a vonatról és az állomás nevének kiáltása után, néztem, hogy merre van a forgalmi szolgálattevő, de nem láttam. Igy járt jegyvizsgáló társam *Papos* elvtárs is. De egyszer csak megláttunk egy vasutast, kezében az éjjeli vonatindítóval.

Hol a szolgálattevő? — kérdem. Mikor kiderült, hogy ő az, figyelmeztettem, hogy tegye föl a vörös sapkát, ugyanis sapka nélkül volt, de még a fehérfényű jelzőlámpa sem volt nála. Figyelmeztetésünkre nevetve adta a jelzést az indulásra. Az első jelzésre mi megállj jelzést adtunk, de ő ezt nem vette figyelembe. A vonatvezető átvette a mi jelzésünket és a 711-es állt.

— János! hozzál ki egy sapkát, valamelyikét a fogasról — szólt oda a málházónak. S János ment a sapkáért, az óra mutatója kíméletlenül haladt előre, a vonat pedig állt.

A huzavona után megtörtént végre az indítás. A lámpatartó oszlop árnyékában álló szolgálattevőnek a negyedik kocsi elhaladásakor már a hóna alatt volt — szolgálati jelvénye — a sapkája.

Furcsa szolgálatellátás.

Varga Mihály
Szeged-állomás

Szerencsésvégű szerencsétlenség Törökországban. Az Isztambul és Ankara közötti útvonalon Saponca és Arifiye között földcsuszamlás történt. A vasútvonalon haladó gyorsvonat mozdonya a vízbeesett. Még a mozdonyszemélyzet sem sérült meg, csupán az utat kellett 16 óra hosszat lezárni.

(Török Hírszolg. felv.)

IFJÚSÁGI ÉLET

A Landler Járműjavító KISZ-fiataljai között

A KISZ I. országos kongresszusa megszabta az ifjúsági szervezetek tennivalóját. Hogyan halad a határozatok végrehajtása a Landler Járműjavító KISZ-szervezeténél?

Amikor *Meskó Csaba* elvtárstól, a KISZ-titkártól e felől érdeklődünk, nagyon helyesen azzal válaszol, hogy ne tőle, hanem a KISZ-tagoktól tudakozódjunk. Világos, hogy ezt az utat választottuk. Részt vettünk az alapszervi taggyűléseken, ahol a határozatot a vasútra konkrétizálták.

Mindenkinek akad tennivalója

A VI. osztályon a fiatalok nem voltak valami elégedettek. *Kassó Csaba* elmondotta: *„Ugy érezzük, hogy egyedül vagyunk, elszakadtunk az alapszervi vezetőség hanyag munkája miatt az üzem többi fiataljától. Sok megmozdulásról nem tájékoztatnak bennünket. Igy maradtunk ki a vasgyűjtésből is.” Kovács László*, a KISZ-bizottság szervezőtitkára hallja a panaszt és segítséget igér. *Köbe Vilmos* művezető, a bizottság tagja is itt van. Ő is segíti a fiatalokat. Nem felejtette el, hogy a KISZ-bizottság javaslatára helyezték mostani beosztásába a fiatal technikust.

A bérelszámolók alapszervezeténél — nagyobbrészt lányokból áll — a fiatalok nem tudtak bekapcsolódni a társadalmi munkába. A taggyűlésen ezt is megbeszélték: *Keresztes Máriának*, az alapszervezet párttitkárának javaslatára elvállalták a most épülő KISZ-otthon függönyeinek és terítőinek elkészítését. Ehhez a szervezethez tartoznak a fiatal mérnökök is. Vezetőjük, *Varga István* négy társával vállalta, hogy felülvizsgálják az egyes javítási részlegek technológiáját.

A karbantartó osztályon nehezebben megoldható kérdésről folyt szó: *Tönköly Sándor* és *Zsolnai Béla* az órabér emelését kérték. Itt valóban elkelne egy kis segítség.

A gépi megmunkáló osztály taggyűlésén szóba került a KISZ-en kívüli fiatalok problémája is.

16 000 forint a takarékban

A kocsiosztályon kicsit nyomott volt a hangulat. A miniszter — fontosabb népgazdasági érdekek miatt — nem tudott hozzájárulni autóbuszvásárláshoz. Mi lesz a pénzzel? — tették fel a fiatalok a kérdést. *Meskó* elvtárs válasza után megnyugodnak a kedélyek. A fiatalok pénztárában 16 000 forint van. A zenegép és a televízió máris megvettnek tekinthető. A külföldi utazás költségeit pedig akként teremtik elő, hogy elvállalták 5 mozdony leszerelését, szombat-vasárnapi munkával. *Harnóczi Dezső* brigádja 5 teherkocsi alvázán végzi el a hegesztést munkaidő után.

Ennyi is elég annak megállapításához, hogy a Landler elvtárs nevét viselő műhely fiataljai helyesen haladnak a határozat jelölte úton.

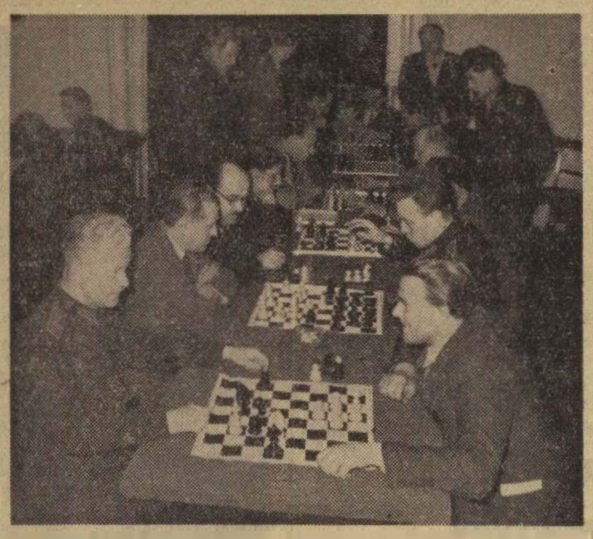
Bakó József

Közel 150 000 forintos megtakarítás

Értékeltük a celldömölki fűtőház KISZ-szervezete által kezdeményezett takarékossági verseny első negyedévének eredményeit. A fiatalok tüzelőanyagból 523 tonnát takarítottak meg. A mozdonyjavításnál több mint 10 000 forint érték bizonyítja, hogy a fiatalok jól megnézték, hogy mire mennyi anyagot, időt használjanak. Ujítással, ésszerűsítéssel több mint 20 000 forinttal csökkentették a kiadásokat. Az év első három hónapjában 12 560 tonna túlsúlyt továbbítottak. A fűtőházi fiatalok komolyan vették, hogy a takarékoskodásnak nem szabad a minőség rovására menni. Ezt bizonyítja, hogy hibájukból visszatérő javítás nem fordult elő.

A márciusban megtartott taggyűlésen a szervezet tagjai fogadalmat tettek, hogy az eddigi nagyszerű munkalendületből nem engednek és a következő negyedévet is hasonló sikerekkel zárják.

Kismihók Róbert
KISZ-titkár



Folynak a szakszervezet rendezésében a sakk-tömegverseny küzdelmei.
(MTI foto — Petrovics László felv.)

Példamutató kezdeményezések a szegedi és a szegedkörnyéki KISZ-fiatalok körében

A szegedi KISZ-fiatalok tettekkel bizonyítják hűségüket és szeretetüket pártunk, kormányunk iránt. Egész sor kezdeményezéssel mutatnak példát. Ezek között van például Szeged állomás fiataljainak kezdeményezése: *vállalták, hogy minden KISZ-tag 25 órás társadalmi munkát végez még ebben az esztendőben.* Ezt mozgalomszerűen fogják kiterjeszteni. Ehhez hozzátartozik az is, hogy a szakvonali munkájukat balesetmentesen akarják ellátni. Harcot indítanak az igazolatlan mulasztás, a késések, az oktatás elmulasztása ellen.

A fűtőház KISZ-fiataljai sem akarnak hátul kullogni, mikor tettekről van szó. Vállalták, hogy *ebben az esztendőben 200 ezer forintot takarítanak meg.* De nemcsak ők: *a békéscsabai AK-fűtőházban 70 ezer, a kiskunhalasi, a szentesi és a kecskeméti fűtőházban 50—50 ezer forintos megtakarítást vállaltak a KISZ-ifjak.*

A makói kiszesek elsőként indították el területükön a munkaversenyt. Kezdeményezték a sorompók karbantartását, megjavítását. A fűtőházi ifi-brigád egy mozdony részlegvizsgájának és javításának elvégzését vállalta meghatározott időn belül. Társadalmi munkával 500 facsemetét ültetnek el.

Nem szabad kihagyni a Vasútforgalmi Technikum fiataljait sem. Munkájukra jellemző, hogy ifjúsági egyetem működik a technikumban 300 hallgatóval.

Az igazgatóság KISZ-fiataljai vállalták a külszolgálatnál dolgozó fiatal vasutasok patronálását. Rövidesen felveszik a kapcsolatot a *Német Demokratikus Köztársaság* egyik vasutas ifjúsági brigádjával.

Szládi Sándor
Szeged

Beteljesült kívánságok

Néhány héttel ezelőtt 700 tanuló és 35 nevelő gyűlt össze a szegedi vasútforgalmi technikumban, hogy meghallgassa a KISZ-vezetőség beszámolóját. *Baji Zsuzsanna* vezetőségi tag elmondotta, hogy közvéleménykutatást tartottak; ki miről szeretne hallani, mit szeretne látni.

Az eredmény: az elsősök olyan mozdonyvezetővel szeretnének találkozni, aki hosszabb idő óta 424-es gépen jár. Mások arra voltak kíváncsiak, milyen a búvár víz alatti munkája? A III. és IV. éves hallgatók egy nagy állomás főnökével szeretnének beszélgetni, de érdekli őket, a külföldön járt vasutasok tapasztalata is.

Az irodalmi szakkör tagjai Sopronra kíváncsiak, a matematikusok a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárat szeretnék látni, a forgalmi szakkör tagjai Záhonyba kívánkoznak, hogy megfigyelhessék a legnagyobb határállomás munkáját.

A beszámoló a továbbiakban foglalkozott a tanulmányi eredményekkel és megdicsérte a 147 KISZ-fiatalt 3,6-os tanulmányi eredményükért.

Az igen aktív iskolagyűlés óta alig pár hét telt el és a kívánságok nagy része máris teljesült. Az iskolát meglátogatta egy mozdonyvezető. Egy búvár is elmondotta életét, munkáját. Valóra vált a sopproni, a győri kirándulás és a forgalmi szakkör tagjai is útrakeltek Záhony felé.

A fiatalok joggal lehetnek büszkék KISZ-szervezetükre.

Olasz István
Szeged

A szerkesztőség üzeni

Breznay István, Vác. Információnk szerint a budapesti gyógyfürdők este nyolc óráig vannak nyitva, így azokat a munkában levő dolgozók munkaidő után látogathatják. **Vidacs Ferenc, Ferencváros, Plugor Sándor, Vasútervező:** A MÁV Kórház gyógyszertárával kapcsolatos panaszukat kivizsgálták és megállapították, hogy jogosak. A zsúfoltság enyhítésére történtek intézkedések. **Bartha Mihály, Szár:** A háztartást vezető édesanya részére barnaszínű arcképes igazolványt csak egy évi folyamatos vasúti szolgálat után lehet kérni.

Csomor János, Szolnok, Sziládi Sándor, Szeged, Várnai László, Pécs, Olasz István, Szeged, Kismihók Róbert, Celldömölk, Baranyai Lajos, Nagykanizsa, Varga Mihály, Szeged, Cseh Zoltán, Szolnok, Tótka Károly, Szeged, Nagy Sándor, Vámosgyörk, Szerencsi Árpád, Eger, dr. Horváth Károly, GV. Igazgatósága: Leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Bognár Károly, Tapolca, Kovács Imréné, Berente, Éliás István, Pásztó, Behán Rózsa, Kazincbarcika. Leveleiket továbbítottuk.

Az elnökség határozataiból

A szakszervezet elnöksége március 24-i ülésén többek között az alábbi határozatokat hozta:

A munkavédelmi osztálynak a családiház építéssel foglalkozó munkatársát dicséretben részesíti, valamint elismerését fejezi ki az OTP vezérigazgatósága útján a megyék takarékpénztári fiókjainak a családiház építési akció során végzett jó munkájukért. Ugyancsak köszönetet mond az OTP-nek a vasúti lakótelepek építését segítő kezdeményezéséért.

Dicséretben részesíti a Pécsi Területi Bizottságot a bizalmiak munkájának megjavításához nyújtott segítségért. Egyben felhívja a területi bizottságot, hogy részesítse dicséretben a legjobb munkát végző bizalmiakat. A szervezési osztály a többi területen is hasznosítsa a pécsi tapasztalatokat.

A SZOT XIX. kongresszusának tiszteletére indított munkaversenyben első helyezést elért ferencvárosi fth. jutalmazását jóváhagyta. Egyben felhívta az illetékes területi bizottságok figyelmét, hogy a második helyezést elért Sárbogárd állomás és a harmadik helyezett Vác állomás dolgozóinak igazgatói alapból történő jutalmazására — amennyiben erre lehetőség van — hívja fel az igazgatóságok figyelmét.

HIRDETMÉNY

A Mozdonyvezetők Országos Segélybiztosító Egyesülete balatonszepezdi üdülőjébe nyugdíjas vasutas gondnokot keres. A jelentkezéseket az egyesület Budapest, XIV., Uzsoki utca 40. sz. alatti központjába kérjük eljuttatni.

— Örökbeadnám családi okokból négyéves kisfiamat vasutas értelmiségi családnak. Leveleket a szerkesztőségbe kérek.

A vasutas természetjáró szakbizottság április 3—6 között a Mecsekben rendezte évadnyitó csillagtúráját. A jól sikerült túrán 17 sportkör 377 természetjárója vett részt. Legtöbben — számszerint 48-an — Debrecenből utaztak a Mecsekbe, akkor túrázóink bejárták a Jakabhegy, a Tubes, a Misina és a Zengő csúcsait, továbbá a fehérkúti és a dömörkapui menedékház környékét.

— Uj biztonsági készüléket talált fel egy milánói mérnök. A mozdonyon elhelyezett világító automata jelzi, hogy van-e más szerelvény a vonalon. Ha szabad az út, zöldet mutat, ha mozgó vagy álló akadály van bizonyos távolságban, akkor a készülék sárgára vált és megszólal a csengő. Ha a mozdonyvezető nem veszi figyelembe a jelzést és a szerelvényt közelebb engedi az akadályhoz a megengedettnél, akkor a jelzőlámpa pirosat mutat és a fékek önműködően megállítják a vonatot.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Bp., VII., Peterdi utca 11/a. III. em. 33. sz. alatti szoba-konyhás magánlakásomat kétszoba, összkomfortos intézeti lakásért, megegyezéssel. Telefon: 32—39. Iványi.

— Szegedi igazgatóság területén levő 2 szoba, konyhás természetbeni lakásomat elcserélném hasonlóra a budapesti igazgatóság területén. 12/24-es forgalmi szolgálat. Fehérvári László, főellenőr. Katonatelep.

— Elcserélném Bp., VII., Vörösmarty utca 9., fsz-i négy helyiségből álló utcai lakásomat a környéken földszinti, vagy első emeleti kétszobásra. Lehet MÁV-lakás is. Szűcs.

— 1 szoba, konyhás, utcai, világos, előszobával, kamrával és WC-vel ellátott lakásomat, gázzal, elcserélném Budapesten, ugyancsak főbérleti 2 szobás komfortos lakásra. Lehet szolgálati is. Cím: Gáspár Józsefné, Budapest, X., Harmat utca 1/3. fsz. 5. Érdeklődni lehet 14—16 óra között.

HIREK

— Közel 2000 facsemetét ültettek el a tisztképző intézet hallgatói április 14-én Kőbánya-felső és Rákos között.

— Felszabadulásunk 13. évfordulójának tiszteletére Záhony állomásról április 3-án 2000 tonnás irányvonatot indítottak Miskolcra és Ferencvárosba.

— 18 000 látogatója volt 106 mozielőadásnak a szegedi Petőfi Sándor Művelődési Otthonban 1957-ben. Gyermekelőadást 23 esetben rendeztek, összesen 5500 részvevővel.

— Vasúti kocsiból átalakított weekend-házat állítottak fel Angliában 200 kiránduló helyen. A kocsikban 4—8 fekvőhely, kényelmes nappali szoba és kis konyha van.

— 14 millió forintos előirányzattal már korábban megkezdték a füzesabonyi állomás korszerűsítését. Az idén erre a célra négymillió forintot használnak fel. Ebből — a többi között — bővítik a vonatkísérő laktanyát, szigetperonokat létesítenek, elvégzik a kitérőcseréket. A tervek szerint az átépítés a jövő évben fejeződik be.

— 105-re emelkedett a szervezett dolgozók száma Tatabánya alsó állomáson. Mindössze hét dolgozó nem tagja még a szakszervezetnek.

— Túlteljesítik az élüzem feltételeket Salgótarján-külső pályaudvar dolgozói. A munkában Sándor Pál forgalmi szolgálattevő és brigádja jár élen.

— A szegedi igazgatóság KISZ-fiataljai az ellenforradalomban mártírhalált halt Sziklai Sándorról nevezték el szervezetüket. A kommunista mártír özvegye vöröszalagot küldött a névadóünnepségre, melyen a következő sorok olvashatók: „Kívánom, hogy a KISZ-szervezetük minden tagja hű, odaadó harcosa legyen a szocializmus ügyének, úgy szeressék pártunkat, népünket, hazánkat, mint ahogyan ő szerette.”

— Európa leggyorsabb vonata a Német Szövetségi Köztársaságban közlekedő Schau ins Land (Tekintsd meg az országot) nevű járat, amely ötszöri megállással 3 óra 35 perc alatt teszi meg a Basel és Frankfurt közötti 337 kilométeres távolságot. A vonat óránként több mint 94 kilométeres átlagos sebességet ér el.

— A kecskeméti KISZ-szervezet levelezést indított Kiev város komszomolista fiataljaival a barátság elmélyítésére.

Szeretettel köszöntjük az USIC technikai bizottsági ülésén résztvevő külföldi vendégeket

Mint ismeretes, az USIC, a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség 1957 szeptemberében megtartott prágai kongresszusa szakszervezetünk sportosztályát bízta meg az idei technikai bizottsági ülés megrendezésével. Sportosztályunk még nem rendezett ilyen nagyszabású, jelentős értekezletet. Éppen ezért őszintén örülünk a megbízatásnak. Örülünk annak, hogy hazánkban üdvözölhetjük barátainkat, a technikai bizottsági ülésen résztvevő 12 ország 17 küldöttjét.

A küldöttek április 18-án, pénteken érkeznek Budapestre, a **bizottság ülésére 19-én és 20-án a Margitszigeti Nagyszálló díszterm**ében kerül sor.

A kétnapos tanácskozás első részében az 1959—60. évi vasutas Európa-bajnokság programját beszélik meg. Azt, hogy 1959-ben és 1960-ban milyen sportágakban és melyik országban rendeznek vasutas Európa-bajnokságot. A tanácskozás további részében elvi és a bajnokságok lebonyolításával kapcsolatos technikai kérdések megvitatására kerül sor.

Reméljük, hogy a tanácskozás és a küldöttek budapesti tartózkodása még jobban elmélyíti a kapcsolatokat a Szovjetunió, a népi demokratikus államok, köztük hazánk és a nyugati államok vasutas sportszervei között.

A magyar vasutas dolgozók és sportolók nevében szeretettel köszöntjük külföldi vendégeinket és sok sikert kívánunk munkájukhoz.

Sporthírek

A nagy havazás miatt március 23-án elmaradt **országos vasutas mezei futó-bajnokságot április 20-án rendezi meg a sportosztály.** A férfi és női serdülő, ifjúsági, valamint felnőtt bajnokságra fél 12-kor kerül sor a Népligetben.

A Bukarestben megrendezett ifjúsági Vivó Világbajnokságon a magyar ifjúsági válogatottban részt vett BVSC-vívók közül **Kamuti Jenő** érte el a legjobb eredményt. Férfi törben a 2. helyen végzett **Kamuti László** a 6. lett. A női törvívók közül **Agoston Judit és Szabó Éva** nem jutott döntőbe. A kardvívók közül a betegeskedő **Dávid** az előd döntőbői nem jutott tovább.

Az országos vasutas férfi és női ifjúsági, valamint felnőtt **egyéni tornász-bajnokság küzdelmeit április 27-én bonyolítják le** a Rákospalotai Testvériség tornacsarnokában (Bp., IV., Elem u. 6—8.).

Gondok — eredmények

A *Szolnoki Járóműjavító* kocsiosztálya dolgozóinak nagy gondot okoz az önköltségcsökkentés és a jóminőségű munka összehangolása. Az alapos javítást igénylő kocsipark karbantartásához több anyag- és munkaidő szükséges. Az elmúlt negyedévben az alváz javításánál több hordrúgó hevedert, csapszeget, ütközőt, szögvasat használtunk el, mint korábban egy esztendő alatt. Ma már nem ritka a mellvasak cseréje.

Hasonló a helyzet a szekrénylakatosoknál és bognároknál is. A fokozott követelmények ellenére márciusban a kiszabott kocsimennyiség darabszámos tervét 100 százalékra teljesítettük. Az önköltséget azonban nem tudtuk a kívánt mértékben csökkenteni, mert ha jóminőségű munkát akarunk végezni, ez olyan anyag- és pénzigénnyel jelentkezik az elmúlt bázis időszakhoz viszonyítva, hogy az önköltségi terv bizonyos módosítása látszik szükségesnek.

Minden erőnkkel azon vagyunk, hogy a hóvégi hajrát elkerüljük. Ezt sajnos bizonyos anyagok hiánya gátolja. A tetőbádog rendszerint csak a hónap vége felé érkezik meg.

Bádogosaink és mázolóink március 30-án, vasárnap dicséretes munkát végeztek. A tetőbadog hiány miatt elmaradt kocsijainkat tető alá hozták és befestették, pedig a tetőbádog szombaton még *Törökszentmiklóson* volt.

A műszaki vezetők, a dolgozók mindent elkövetnek, hogy ezeket a nehézségeket leküzdjük és jó eredménnyel köszöntsük május elsejét, a proletár nemzetköziség harcos ünnepét.

CSEH ZOLTÁN
Szolnoki Járóműjavító

TAVASZI KISZÁLLÁS

— Ezért a semmiségért utaztál ki? Egy irodalappal elintézhetted volna.

— Kérlek szépen, takarékoskodni kell a papírral!

MELLÉKVONAL

— Ez a déli vonat, de mivel csak egy csatlakozó utas volt, takarékoskodunk a szénnel!

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658. 228—847. 228—849. 228—284 Üzemi telefon: 24—41. 38—00. 36—88. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

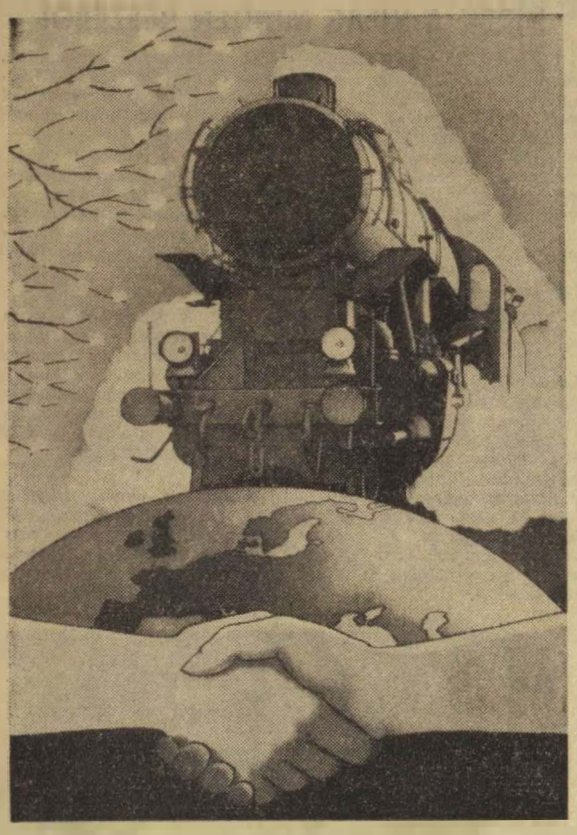
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. MÁJUS 1.

A 14. SZABAD MÁJUS



68 esztendeje, hogy május első napján újra meg újra virágba borul a föld: zászlók erdejébe, zászlók erdejének tűzpiros virágaiba. A zászlók alatt százmilliók menetelnek, s száz és száz nyelven, de egy szívvel éltetik május elsejét, a proletár nemzetköziség nagy ünnepét.

1890. május elsején vonult ki első ízben a munkásság az utcára, s kiáltotta a 42 évvel korábban megfogalmazott jelszót: Világ proletárjai egyesüljetek! S ha terror, megfélemlítés, korbács, kardlap és golyó ritkította is a sorokat, de ettől az időtől a világ munkássága minden év május 1-én birtokába vette az utcát. A sorból kidültek, helyére új ezrek és tízezrek álltak.

Négy évvel az első demonstráció után Engels május 1-re utalva így írt a spanyol munkásokhoz küldött üzenetében: „A harc megkezdődött, a vörös zászlót kibontottuk, a győzelem biztos, előre!"

Május 1-e hamarosan meghóditotta a magyar munkások szivét is. Már 1890. május 1-én Budapesten 60 000-en ünnepelték ezt a napot. Munkástüntetésekre került sor a nagyobb vidéki városokban is. A következő években a nagy munkásünnep elindult hódító útjára az egész országban. A munkások a terror ellenére, csendőrszuronnyal szembenézve, évről évre megünnepelték harci napjukat.

A felvonuló munkásság soraiban mindenkor ott voltak a vasuti üzemek munkásai. Ott voltak akkor is, amikor harccal, sztrájkkal kellett védeni a proletár nemzetköziség napját. 1909-ben a vasút vezetősége mindenféle megmozdulást betiltott. Nem engedélyezte a munkaszünetet sem. Erre az Istvántelki Főmühely dolgozói azzal válaszoltak, hogy nem álltak a gépek mellé, ülősztrájkot folytattak.

Szabadon, vidáman és győzelmesen, először 1919-ben ünnepelte a magyar munkásság május 1-ét. Százezrek bizakodó és harcos felvonulása Budapesten, a vidéki városokban és falvakban tette felejthetetlenné ezt a napot.

Sajnos, 1919 után 25 év elnyomása következett. De e negyedszázad sem tudta kiölni a magyar munkásosztály szivéből a proletár összefogás gondolatát, a nemzetköziség eszméjét, május 1-e varázsát. 1945 május elsején egy felszabadult ország, felszabadult népe zászlók erdejében ünnepelte a győzelmes májust.

Az idén tizennegyedszer vonul szabadon az utcákra a proletár nemzetköziség eszméjének szimbóluma a vörös zászló és a földgömb alatt a dolgozó magyar nép. Együtt ünnepel a világ dolgozó népe a hideg északtól a trópusokig, a pampáktól a tajgákig.

Az ünnep külsőségei ma még különbözők. A szocializmust építő országok százmilliói a jó munka boldogító érzésével, a még boldogabb jövő biztos tudatával, a szabadságukért küzdő népek a szabadság biztató reményével emlékeznek. Itt kitárt mellel a napsütötte utcán, énekszóval, szabadon, amott titokban, tán a harc szünetében, de együttdobbanó szívvel ünnepelnek, a proletár nemzetköziség erejének és végső győzelmének biztos tudatában.

Május 1 a munka ünnepe. De míg az egyik oldalon a munka a biztosabb holnap alapja, addig a másikon kényszerű robot, s a munkabeszüntetés fegyver az elnyomás, a zsarnokság ellen.

Május 1 a proletár nemzetköziség napja. Van e nép a földön, amely annyira saját sorsának alakulásában látja ennek az összefogásnak a jelentőségét, mint a magyar? Aligha. 1956 októberében a szabadsággal együtt meg akartak fosztani bennünket május 1-től is. De a proletár internacionalizmus szellemétől vezérelt szocialista tábor országai, elsősorban a Szovjetunió katonái megmentettek bennünket a kapitalista elnyomástól, segítségükkel, a párt és a kormány vezetésével konszolidáltuk a helyzetet, normális kerékvágásba tereltük az életet.

Az idei május 1-e a megpróbáltatásokon ismételten urrá lett magyar munkásosztály örömünnepe, a szocializmus országai, a béketábor és a gyarmati sorban szenvedő népmilliók testvéri összefogásának, együvé tartozásának napja.

A pécsi területi bizottság a SZOT XIX. kongresszusa határozatának végrehajtásáért

Írta: KINCZLI JÓZSEF, a területi bizottság elnöke

A SZOT XIX. kongresszusának határozatát a területi bizottság márciusban feldolgozta és a területi bizottsági ülés elé terjesztette. Ezt követően a konkrétizált határozatot választmányi ülésen, majd szb. elnöki értekezleteken az érdekelt szakszervezeti funkcionáriusokkal ismertettük. Ugyanakkor megjelöltük azokat a módszereket, feladatokat, melyekkel a határozat megismertetését, levitelét biztosítani tudjuk. A területi bizottság a II. negyedéves munkatervét e határozat alapján állította össze és ugyanezt követelte meg valamennyi reszortfelelőstől és szakszervezeti bizottságtól is.

Csomóponti aktívaértekezletek

A területi szinten tartott értekezletek után a nagyobb csomópontokon, így *Pécsett, Dombóváron, Nagykanizsán, Kaposváron* aktívaértekezletet tartottunk, ahol a kongresszus után közvetlenül tájékoztatót adtunk az aktíva részvevőinek a kongresszus menetéről, hangulatáról, határozatáról. Áprilisban az szb elnöki értekezlet után szakszervezeti bizottságaink vezetőségi ülésén tárgyalták a határozatot, amelyhez segédanyagként felhasználták a *Népszavát*, amely részletesen foglalkozott a kongresszus menetével, a felszólalásokkal és a határozattal.

Az szb vezetőségi ülések után bizalmi értekezleteken ismertették a kongresszus határozatából adódó feladatokat. A bizalmiakkal való foglalkozás az utóbbi időben javul. Múltban a bizalmi értekezleteket még a nagyobb szakszervezeti bizottságok is elhanyagolták, rendszertelenül tartották meg. Ma már legtöbb helyen rendszeresen megtartják ezeket az értekezleteket. Helyes volt például *Dombóvár* állomáson, hogy a bizalmiakkal három egymást követő napon ismertették a feladatokat. Ezzel elérték, hogy minimális azoknak a bizalmiaknak a száma, akikkel egyénileg kell megbeszélni az értekezleten elhangzottakat.

A közép szakszervezeti bizottságok közül *Sztálin Vasmű fűtőház* szakszervezeti bizottságának módszere bizonyult a legeredményesebbnek. Itt kéthetenként rendszeresen tartanak bizalmi értekezleteket, részleteiben vitatták meg a határozatból adódóan a termeléssel, a dolgozók élet- és munkakörülményeivel, a kulturális nevelőmunkával, a szervezet építésével kapcsolatos teendőket. A feladatok megjelölése után a szakszervezeti bizottság az előző értekezleten meghatározott feladatok végrehajtásáról be is számoltatja a bizalmiakat. Ugyanitt minden bizalminak van egy helvettese, s az szb tagok patronálják a bizalmiakat.

Segítenek a gazdasági vezetők

Ilyen felkészülés alapján láttak hozzá szakszervezeti bizottságaink az április 15 — és május 15-e között tartandó taggyűlések összehívásához. A határozat ismertetése után gazdasági vezetőink egyrésze mindinkább felismeri annak jelentőségét, hogy szorosabb kapcsolatot tartsanak fenn a szakszervezeti bizottságokkal, a bizalmiakkal a termelési kérdések megoldása, a jutalmak igazságos elosztása, áthelyezések és a dolgozókat érintő egyéb problémák megoldása érdekében.

Pl. Bátaszék állomás vezetője *Vajda* elvtárs „részlegvezetőknek" tekinti a bizalmiakat is, bátran támaszkodik a véleményükre. Az a véleménye, hogy kölcsönösen gyümölcsöző ez az együttműködés. Tudja, hogy kik a szervezetlen, vagy a szakszervezeti tagdíjjal elmaradozó dolgozók, s nevelőmunkával segíti a bizalmiakat a szervezettség emelésében a tagdíjfizetési elmaradások felszámolásában. Hasonlóan helyes az együttműködés *Dombóvárott, Nagykanizsán* az szb és szolgálati vezetők között.

Sajnos még mindig többségben vannak az olyan szolgálati vezetők, művezetők, reszortosok, akik mindenkor nem veszik figyelembe a bizalmiak javaslatait, kérését a dolgozók ügyes-bajos problémáinak intézésével kapcsolatban. Ilyen helyek például: *Pécsvárad, Szigetvár, Somogyszob, Szakály-Hőgyész, Mágócs, Barcs fth, Sztálinváros Pft. főnökség.* A helytelen szemlélet megszüntetésére a területi bizottság rendszeresen részt vesz a főnöki értekezleteken és felhívja a szolgálati vezetők figyelmét e helytelen álláspont megváltoztatására.

Köszönet a pártszervezeteknek

A pártszervezetek az elmúlt időszakhoz viszonyítva sokkal nagyobb segítséget nyújtanak a szakszervezeti bizottságok és a bizalmiak munkájának megjavításához. Különösen a gócpártbizottságoktól kapunk hathatós segítséget. Amellett, hogy helyben nyújtanak segítséget egy-egy szakszervezeti bizottság munkájához, a területi bizottság figyelmét is felhívják a szakszervezeti munkában tapasztalt hibákra. Figyelemmel kísérik a bizalmiak munkáját, a szervezettség alakulását, a dolgozók problémáival való foglalkozást. A pártszervezetek napirendre tűzik a szakszervezetben dolgozó kommunisták munkáját és helyes határozatokkal segítik az eredményesebb munkát.

A területi bizottság nevében megragadom az alkalmat, hogy elismerésünket fejezzük ki *Sárbogárd, Nagykanizsa, Mohács, Villány, Bátaszék, Szigetvár állomások, Bátaszék, Sztálinváros, Sztálin Vasmű fűtőházak, Nagykanizsa pft. magasépítmény, felépítmény, Pécs TBFF* szakszervezeti bizottságainak, pártszervezeteinek, gazdasági vezetőinek és valamennyi dolgozójának azért a jó munkáért, amelyet a kongresszusi műszakban, a felszabadulási versenyben és a proletár nemzetköziség nagy ünnepének május 1-nek tiszteletére indított szocialista munkaversenyben tanúsítottak.

Kívánjuk, hogy ez adjon további lendületet nemcsak az említett szolgálati helyek dolgozóinak, hanem az egész igazgatóság területén valamennyi vasutas dolgozónak a kongresszus határozatainak maradéktalan végrehajtásához, a népgazdasági tervek teljesítéséhez.

PÉLDÁS SZOLGÁLATELLÁTÁS

Tiszafüred állomáson *Juhász József* szolgálatvezető váltóőr — a szakszervezeti bizottság elnöke — és munkatársa, *Szabó Mihály* váltókezelő, éber, utasítás szerinti szolgálattal súlyosnak ígérkező vonatösszeütközést hárított el.

Március 15-én 10 órakor az állomásra érkezett az 5599. sz. tültengelyes tehervonat, amelyet a 4. vágányra fogadtak. A vonat öt kocsival a biztonsági határjelen kívül állt meg, hogy a zárfékkel a vonat vége a biztonsági határjelen belül legyen.

Egyek felől útban volt az 5562. számú vonat, melyet a 3. vágányra akartak fogadni. A forgalmi szolgálattevő intézkedésére az 5599 sz. vonat gépét, a biztonsági határjelen kívül álló kocsikkal át akarták állítani a mellékvágányra, azért az útban levő vonat előtt a bejárati jelzőt „*megállj*" állásban hagyták, az előjelző is a „*főjelzőn megállj jelzés várható*" figyelmeztető jelzési képet mutatott.

Juhász elvtárs látta, hogy az 5562-es nem veszi figyelembe a bejárati jelzőt és közeledik az állomás felé. Azonnal intézkedett *Szabó* elvtárs bevonásával, hogy az 5599-es vonat gépe toljon hátra, a biztonsági határjelen belülre, mert az 5562-es már meghaladta a bejárati jelzőt és a „megállj" kézijelzést sem veszik figyelembe.

Az intézkedéssel szabad bejárati vágányt tudtak biztosítani, s ezzel elhárították az 5562-es beleszaladását az 5599. sz. vonatba.

A vizsgálat alapján mindkét elvtársat jutalmazásra terjesztettük fel.

Lovász Imre,
a debreceni területi bizottság elnöke

Megváltozott helyzetkép

A Magyar Vasutas 4. számában bíráltam Igazgatóságunk SZB elnökének, *Antal* elvtársnak a munkáját. Most szeretnék számotadni a munka javulásáról.

A bizalmihálózaton keresztül erősödött a kapcsolat a dolgozók és a szakszervezeti bizottság között. A bizalmiak nagyrésze ma már nemcsak a bélyegeladással foglalkozik, hanem a dolgozók problémáival is.

A szakszervezet kezdeményezésére megalakult igazgatóságunkon a természetbarátok köre, 26 taggal. Egy érdekes filmen bemutatták a Bükk szépségeit, a kirándulások célját.

Felszabadulásunk 13. évfordulójára sakk- és asztaliteniszverseny indult, melyet nagy érdeklődés kísért.

Biztos vagyok abban, hogy — mindannyiunk segítségével — töretlen lesz a szakszervezeti munkában tapasztalható fejlődés.

Bakó János
miskolci igazgatóság

Füsttelenítik a perecesi alagutat

Perecesről a Diósgyőr-Vasgyárba vezető keskeny nyomközü vasútvonal több száz méteren alagútban halad. Szellőzőberendezés hiányában a füst és a gőz megreked az alagútban, amely vasutasokra és utasokra egyaránt ártalmas.

A miskolci igazgatóság elhatározta az alagút füsttelenítését. Az alagút levegőjének megtisztítására több gépegységgel dolgozó, önműködő, nagy teljesítményű elszívó berendezést szerelnek fel. A ki- és bejáratot ajtókkal látják el, azokat a vonat maga nyitja ki, amire az elszívó berendezés önműködően megkezdi munkáját. A füsttelenítésre kb. 2 millió forintot fordítanak, s a tervek szerint még az idén befejezik.

Akikről keveset beszélnek

Kis létszámú, lelkes csapatról szeretnék írni, olyanokról akikről nemigen lehet újságban olvasni. Ugy érzem, *Veszprém*-állomás szállítmányozási, fizikai dolgozóinak munkája megérdemel néhány sort.

Aki ismeri városunkat, az tudja, hogy ezeknek az embereknek nagyobbnál-nagyobb emelkedőkkel és zeg-zugos sikátorokkal kell megküzdeniük munkájuk közben.

Állomásunk harcol az élüzem-szint eléréséért és ebből a szállítmányozási dolgozók is kiveszik a részüket. Teljesítményük állandóan a 100 százalék felett van. A közelmúltban versenyre hívták *Zalaegerszeg* szállítmányozási dolgozóit. Bízunk benne, hogy a május elsejei értékelésnél győztesen kerülnek ki.

Szabó Béla
Veszprém-állomás

ÉLJEN JÖVÖNK, BÉKÉNK ÉS FÜGGETLENSÉGÜNK ZÁLOGA, A SZOCIALISTA TÁBOR ORSZÁGAINAK TESTVÉRI ÖSSZEFOGÁSA!

HOGYAN LEHETNE GAZDASÁGOSABBAN?

A tokodi fatelítő gazdaságos üzemeltetéséért

A kormány felhívása a takarékosságra, a gazdaságosabb munka előmozdítására, megértésre talált a vasúti üzemekben is. A MÁV Fatelítő Vállalat tokodi üzemében *különösen* szem előtt tartják ezt. Hogy miért *különösen*, erre próbál választ adni cikkünk.

Gazdaságosság szempontjából az üzem nem valami jól áll. *Mi akadályozza az önköltség csökkentését?* Erről beszél *Nagy Béla*, az üzem főmérnöke.

— Munkánkat, a gazdaságosság elérését rendkívüli mértékben akadályozza, hogy két függőleges kazánunk van, vízszintes fekvésűek helyett.

Mit jelent a függőleges kazánokkal való munka?

— Elsősorban nem tudunk kengyelkocsival telíteni, kénytelenek vagyunk telítőkasokat használni. A telítőkas voltaképpen két „sapkából" áll, melyet az oszlopköteg két végére tesznek, s drótkötelekkel összehúznak. Ezeket a kasokat aztán daruval kell a függőleges kazánba be- és kirakni. A daruzási idő miatt az adagcsere lényegesebben hosszabb, mint a korszerű vízszintes kazánoknál. A függőleges kazánnál még a kazánfedelet is daruval kell le- vagy feltenni.

Mi az érzékeltethető különbség a két kazán között?

— Amíg a vízszintes kazánokban egy adag teljes telítési és csereideje 1,8 óra, addig a fafajtáktól függően a függőleges kazánokban majdnem kétszerese ugyanez a munkafolyamat.

Mit szándékozik tenni a vállalat, hogy az üzem a kormányhatározat szellemében, gazdaságosan működjön?

— A vállalat vezetői az üzemvezetőséggel karöltve elhatározták, hogy ebben az esztendőben megkezdik a függőleges kazánok vízszintesre fektetését. A korszerűsítés költségeit a vízszintes kazánok többletteljesítménye egy év alatt fedezi. Az átalakítás évi 200 000 forint hasznot hoz. A gazdaságosságot szem előtt tartva, elhatároztuk, hogy amíg a kazánok függőlegesen maradnak — a jobb kihasználás érdekében — egyes kasokat átalakítunk más faáruk telítésére. Nem restellünk például szőlőkarókat telíteni, hozzáfogunk bányadorongok, pallók stb. telítéséhez.

— Az átalakítást házilag végezzük. Egy évben más áruk telítésével közel félmillió forint hasznot hajtunk népgazdaságunknak. Nem is szólva arról, hogy mennyire megkönnyítjük fizikai dolgozóink munkáját azzal, hogy a kézi rakodás helyett ezentúl külön e célra készített szállítószalagot alkalmazunk.

Nagy elvtárs derűlátó. A gazdaságosabb munka csökkenti az üzem önköltségét, s közvetve hozzájárul a vállalat dolgozóinak jobb életéhez is. Akkor bizonyára lesz jelentős nyereségrészesedés is, amelyről most még nemigen lehet beszélni, de amelynek minden forintjáért becsülettel, öntevékenyen dolgoznak a tokodi fatelítő dolgozói.

Ahol nem törődnek a takarékossággal

Aki nyitott szemmel jár, az észreveszi, hogy a dombóvári fatelítő telepen nem sokat tesznek a takarékosság érdekében. Havonta 47—50 ezer forint kocsiálláspénzt fizetnek. Vasár- és ünnepnap nem rakják ki a kocsikat, annak ellenére, hogy legtöbbjük külföldi kocsi, amiért valutát kell fizetnünk.

Szükség esetén még túlórában is végezni kellene a kirakást, egyrészt, mert nem kerülne annyiba, mint a büntetés, másrészt, nem állunk olyan jól a kocsiparkkal, hogy két-három napig vesztegeljen egy-egy kocsi.

Az sem helyes, hogy a kocsikat nem tisztítják ki kirakás után, hanem kocsinként 50 forint kocsitisztítási pénzt fizetnek.

A telítő-telep vezetői tegyenek meg mindent, hogy ezek a hibák megszűnjenek. Ez javítaná saját eredményüket, az állomás eredményét és hasznos lenne a népgazdaság szempontjából is.

Bódogh Mihály
Dombóvár állomás SZB-elnöke

Nagysikerű kiállítás Szolnokon

A Szolnok megyei ipari tanulók munkadarabjai kiállításának sikerét legjobban az bizonyítja, hogy három hét alatt több mint 12 000-en. keresték fel.

Az elmésen összeállított, tanítójellegű kiállításon megtalálhatók a járműjavító fiataljainak munkái is. Azokban a szakmákban — kazánkovács, tűzikovács, lakatos—amelyekben a vasutas fiatalok is kiállítottak munkadarabjaikat, szinte a várakozáson felüli eredményt értek el. A legtöbb díjazott munka a járműjavító fiataljai munkadarabjai közül került ki. A lakatostanulók által készített forgóalváz nyerte például a kiállítás nagydíját, amelyet a közelmúltban hazánkban tartózkodó *Hruscsov* elvtárs vezette szovjet párt- és kormányküldöttségnek ajándékoztak.

Ha a nagyszerű szakmai képzéshez méltóan igyekeznek ipari tanulóink az elméleti oktatásból is kivenni a részüket, akkor nem kell aggódnunk a szolnoki járműjavító szakmunkás utánpótlása miatt.

A bíróság előtt feleltek tetteikért

A Gazdasági Vasutak Urkut vidékén nagyobb beruházás végrehajtását tervezték. Az építkezéshez szükséges anyagokat; cementet, téglát, talpfát, kisvasúti sineket a helyszínre szállították.

Az építkezésre nem került sor, az anyag mégis egyre fogyott. *Hazafi József* pályamester, megbízott építésvezető és társai 80 mázsa cementet, több ezer téglát és egyéb anyagot adtak el a község és a környező telepek dolgozóinak. A pénzt saját céljaikra fordították.

A társadalmi tulajdon ellen vétők a bíróság előtt feleltek tetteikért. Súlyos börtönbüntetésre, jogvesztésre és kártérítésre ítélték Hazafit és társait.

Ez az eset is legyen intő példa azok számára, akik bűnös úton szerzett pénzzel, mások megkárosításával akarnak könnyen élni.

További sikereket

Gyula állomásról indul ki és — a városon áthaladva — Dénesmajorig húzódik a Gazdasági Vasutak vonala. Jelentős személyforgalmat bonyolít le, mert más közlekedési eszköz nem áll rendelkezésre a városi forgalom lebonyolítására.

A forgalom zavartalanságát segíti a műhely és a szertár. A műhelyben nemcsak a gyulai járművek javítását végzik, hanem a *csorvási*, a *sarkadi*, a *szeghalmi*, a *szegvári* üzemegységekét is. Néha *Kisújszállásról* is érkezik ide javításra szoruló járnű. A műhelyi dolgozók jó munkáját dicséri, hogy terveket rendszeresen teljesítik.

Kiss elvtárs, a műhely vezetője legbüszkébb az általuk gyártott, modern kivitelű, 10 tonnás, 4 tengelyes teherkocsikra, amelyből már eddig tíz darabot gyártottak. *Kiss* elvtárs a kisvasút legrégibb dolgozói közé tartozik. Több mint tíz esztendeje teljesít szolgálatot Gyulán. Becsületes helytállásáért tavaly a *Munkaérdemérem* kitüntetésben részesült.

Még hosszabb GV-múltra tekint vissza a szertárfőnök, *Bognár Károly* elvtárs. Nagy odaadással fáradozott azon, hogy raktáraiban az előírásszerű tárolást megvalósítsa. Fő feladatának az üzem folyamatos anyagellátását tartja és ennek érdekében gyakran dicséretes öntevékenységet tanúsít. Jó munkája elismeréseképpen az elmúlt évben megkapta az *Érdemes Vasutas* jelvényt.

Mindkét elvtársnak és valamennyi munkatársuknak további sikereket kívánunk.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A „Gudok", a szovjet vasutasok napilapja nemrégen vitát nyitott a lap hasábjain *„Hogyan szabadulhatunk meg a hónfutástól?"* cím alatt. A beérkezett hozzászólások kitűnő eredményre vezettek: egész sor javaslat született a csapágyöntés, csapágyszerelés és a javítás technológiájára vonatkozóan. A délkeleti vasútigazgatóság dolgozói máris gyakorlatba ültettek nem egy hasznos javaslatot — sikerrel!

★

Több tízezer tonna vasat takarítanak meg a szovjet vasutakon azzal, hogy azokat a kocsikat is ellátják önműködő kapcsoló szerkezettel, amelyeken eddig még nem volt. Egyébként jórészt befejezést nyert a mozdonyoknak önműködő kapcsoló szerkezettel való felszerelése is. Jelenleg a tolatómozdonyok még fel nem szerelt részét látják el ilyen szerkezettel.

Közel 25 milliárd rubelt irányoztak el a szovjet vasút rekonstrukciója fő tervének, a villamosításnak gyors ütemű megvalósítására.

★

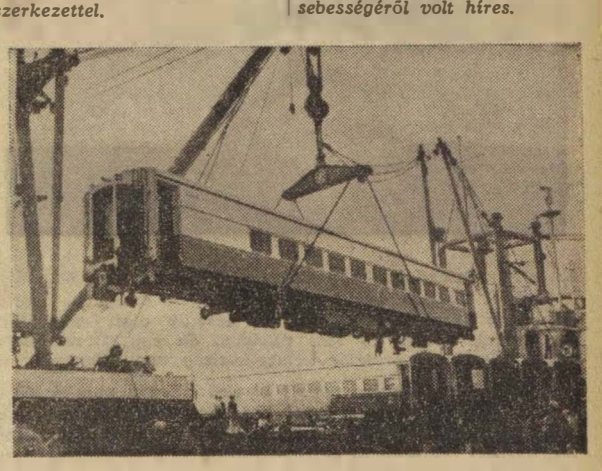
Az olasz vasutasok fizetésüket aszerint kapják, hogy milyen községben, városban teljesítenek szolgálatot. Ahol a megélhetés olcsóbb, ott kevesebb bért kapnak.

★

Ujabb megszorításokat vezettek be az osztrák vasutakon. Eddig 60 tengelyes vonatnál alkalmaztak egy vonatkísérőt, jövőben a 120 tengellyel közlekedő villany- és dieselvontatású tehervonatokhoz is csak egy vonatkísérőt adnak.

★

Skóciában üzembehelyeztek egy 1923 óta leszerelt, múlt századbeli mozdonyt a vasút rajongóinak kérésére. A kérdéses gép a maga idejében nagy sebességéről volt híres.



Burmába szállítandó pullmankocsikat raknak hajóra Yokohama (Japán) kikötőjében.

Televízióval kombinált készülékkel akarják helyettesíteni a sorompóőröket a nyugatnémet vasutakon. A kísérlet folyik.

★

Az Egyesült Államok vasútitársaságai által végrehajtott automatizálások súlyosan aggasztják a vasutasszakszervezeteket. Az automatizálás elsősorban az adminisztratív dolgozókat érinti. Egyre inkább automatizálják a jegykiadást, a könyvelést, a különféle számítási műveleteket stb. Sok helyen elektronikus géppel dolgoznak. és emiatt sok dolgozót bocsátanak el. A szakszervezet harca arra irányul, hogy végkielégítést kapjanak az elbocsátottak, másrészt, hogy ne új munkaerőket állítsanak a gépek mellé, hanem képezzék át a régi személyzetet.

A Vasutak Nemzetközi Uniója (UIC) ősszel tárgyalja a vasutak számára kölcsönösségi alapon nyújtható utazási kedvezmények mértékét. Ez a konferencia dönt majd arról is, hogy a nyugdíjas vasutasok és családtagjaik milyen kedvezményben részesíthetők.

★

Az osztrák államvasutak — a BBÖ — önálló anyaggal vesz részt a brüsszeli világkiállításon.

Igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1958. évi március havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. Budapest
2. Pécs
3. Szeged
4. Debrecen
5. Miskolc
6. Szombathely

Pályafenntartási gondok a Miskolci Igazgatóságon

Igazgatóságunknak régóta gondot okoz az alacsony létszám a pályafenntartásnál. Ez év márciusában hozzájárultak a létszámemeléshez. Ennek megfelelően emelték a felépítményi óratervet. Munkaerőhiány miatt azonban nem tudják az engedélyezett létszámot betölteni, ami gyakorlatban azt jelenti, hogy pl. a hatvani pft. hiába teljesítette az első negyedév célkitűzéseit, a második negyedben a létszámhiány miatt nem képes teljesíteni a felépítményi óratervet, mely az élüzemkitüntetés elnyerésének egyik feltétele.

Helyes lenne, ha más igazgatóságoknál jelentkező dolgozókat — amennyiben nincs rájuk szükség — Miskolcra irányítanák.

★

Hátráltatja a munkát, hogy a Vasúti Főosztály rendszeresen későn küldi meg a terveket az igazgatóság II. osztályának. Igy természetesen a pft. főnökségek is késve kapják. Az is hiba, hogy a 6. szakosztály a tervek kiadása előtt nem tárgyal az igazgatóságokkal.

Régi probléma a szakszolgálatnál, hogy a télen előforduló vis-major jellegű munkákat a minisztérium nem hajlandó figyelembevenni, pedig ezek befolyásolják a tervek alakulását.

Helyes lenne mielőbb rendezni ezeket a visszásságokat.

Ugiyai Sándor
Miskolc

Jó módszer

Szeged állomáson nagy fontosságot tulajdonítunk a termelési tanácskozásoknak, ezért mindent elkövetünk azok sikerének érdekében. A napokban összegyűltek a szakszolgálati és mozgalmi szervek vezetői, a részlegvezetők és minden munkaterületről egy-egy példamutató dolgozó, hogy megvitassák a második negyedévi tervismertető tanácskozás anyagát, valamint azt, hogy milyen javaslatokat tegyenek a munka megjavítására.

A megbeszélés hasznosnak bizonyult. A rakodási főnökségen tartott termelési tanácskozáson a dolgozóknak 92 százaléka jelent meg és jelentős részük részt vett a vitában. Az itt szerzett tapasztalatokat hasznosítjuk az állomási és kereskedelmi dolgozók termelési tanácskozásának előkészítésénél.

Tótka Károly
Szeged állomás

A LIPCSEI NEMZETKÖZI VÁSÁRRÓL

Egy felejthetetlen, élményekben gazdag út varázslatában élnek még ma is annak a küldöttségnek tagjai, akik a szakszervezet mérnök-technikus szakosztályának segítségével Lipcsében jártak és megtekintették a messzeföldön híres nemzetközi vásárt.

Erről az útról tájékoztatott bennünket *Bajza Endre* elvtárs, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet mérnöke, a delegáció tagja.

Lipcse a szocializmust építő nép jelképe is

— A szakszervezet mérnök-technikus szakosztályának anyagi és erkölcsi támogatása révén a szakszervezeti küldöttség tagjaként részt vettem a lipcsei vásáron. Láttuk *Prágát. Weimart. Lipcsét*, örökértékű történelmi és kulturális emlékeikkel. Alkalmunk volt megismerkedni a szocialista viszonyok között élő német néppel, tájékozódhattunk a gazdasági és politikai életéről, a vásáron pedig meggyőződhettünk a szocializmus építésének útját járó országok iparának nagyfokú fejlettségéről.

— Mélységes megilletődéssel álltunk meg a hitleri halálgyár, *Buchenwald* előtt. Megrendülten távoztunk, s rövidesen megérkeztünk a *Parthe* és *Pleisse* folyók találkozásánál épült Lipcsébe, amely már a győzelmes szocializmus erejét és szépségét jelképezi.

— Lipcse szerencsés földrajzi fekvése következtében — minthogy itt keresztezte egymást a Spanyolországból Oroszországba vezető úgynevezett *„Király út"* és az Észak-Németországból Olaszországba haladó *„Birodalmi út"* — rövid idő alatt virágzásnak indult. Nemcsak a kereskedelemnek, hanem a kultúra terjesztésének központja is lett. Lipcse utcáin megszakítás nélküli üzletsorok. hatalmas vásárterületek. könyvesboltok, antikváriumok bizonyítják a város hagyományainak őrzését.

— Lipcse környéke számos hadtörténelmi nevezetességű emléket is őriz. Itt fekszik *Merseburg*, ahol kalandozó őseink gyászos vereséget szenvedtek. Lipcse falai előtt dőlt el a „népek csatája" *Napoleon* ellen 1813 októberében, ahol magyar egységek futamították meg a hírhedt *„Gárdát"*, a császár élcsapatát.

— A vásár részletes ismertetése helyett annak vasúti vonatkozásairól szólok. Elöljáróban annyit, hogy százezrek csodálták meg hazánk ipari fejlődését dokumentáló kiállított anyagokat. Vasút berendezések is szerepeltek a kiállításon. Ezek között nem egy olyannal találkoztunk, amelyek a magyar vasutakon is ismertek. Gőzmozdonyt nem mutattak be, ami azt mutatja, hogy a gőzvontatás már alárendelt szerepű, mint korábban. A német vasutak három dieselmozdonyt mutattak be.

Emeletes személykocsi

— A kiállított villamosmozdony valamennyiünk tetszését megnyerte. Említést érdemel a jó helyikihasználásra tervezett emeletes személykocsi. Egymás felett két szakaszban, majdnem kétszer annyi utasnak sikerült helyet biztosítani az úrszelvény határán belül. Az egyik párnáskocsi berendezésénél ötletes volt a fekhelylyé átalakítható ülőhely. A szemben levő ülőpárnák összetolhatók és így egymás mellett három személy részére biztosítható viszonylag kényelmes fekhely. Automatikus klímaszabályozó berendezés van minden kocsiban. Gyönyörködhettünk a lengyelek kényelmes hálókocsijában. érdeklődéssel szemléltük a szovjet vasutak nagyteljesítményű hűtővonatát.

— Több elmés pályafenntartást segítő gépet is láttunk: pl. a motorikus meghajtású, magánjáró, egy ember által kezelhető sínemelőt. Motorja másfél lóerős és 15 tonna emelésére képes. Láttunk könnyűkivitelű. motorral hajtott, kétrészes sín-aláverőgépet, amelyet két ember kezel. Négynégy verőfejes és 350 kilogrammos erővel döngeti a kavicságyat. Motorja hét lóerős. Praktikus készülék a 212 kg-os, motorral hajtott csúcssínbetét-köszörű.

— A kiállított síngyalú főleg a kagylós kopásokat tünteti el. 10 perc alatt 18 métert gyalul végig, 124 köbcentiméteres benzinmotor működteti. Láttunk egy egyszerű számológépet, amellyel az ívmagasságokat lehet meghatározni. A bemutatott ultrahang repedésvizsgáló kis, könnyű készülék. Nyakba akasztva hosszú kilométereken át fáradság nélkül végezhet vele a dolgozó sínvizsgálatot. Megállapítottuk viszont, hogy a MÁV *Bereznay-féle* mérőkocsija jobb az itt kiállított *Matissa-féle* mérőkocsinál, mert kényelmesebb, s több adatot regisztrál. Sajnos, a mi büszkeségünk nem volt ott a vásáron.

Kémia és fizika a közlekedés szolgálatában

A laboratóriumi felszerelési tárgyak közül egy cseh gyártmányú széndioxid-mérő vonta magára figyelmünket, amelynek kezelése egyszerű. rázkódásra nem érzékeny. gyorsan és század-százaléknyi pontossággal végzi a meghatározást. Azt hiszem, hogy a gőzmozdonyokban végbemenő égésfolyamat, megfigyelésénél hazánkban is célszerű volna az alkalmazása. Különös figyelemmel szemléltük a rádió-kémiai laboratóriumi felszereléseket, tekintve, hogy a közlekedési tárca keretén belül új rádió-kémiai laboratórium felállításáról is szó van.

— Egyszerű, de igen elmés manipulátor-szekrényt mutattak be a lengyel pavilonban. A berendezés nedves és száraz munkára, Alfa- és Béta-sugárzás esetén jól alkalmazható. Ugyanitt állítottak ki több, érdekes megoldású pisztolymanipulátort, melyek segítségével másfél méter távolságból kémiai műveletnek vethetünk alá rádióaktív anyagokat. Itt említem meg, hogy a *Geiger—Müller* számláló elvén alapuló elektromos dekádszámlálót a lengyelek és a németek egyaránt kiállították, működés közben is bemutatták. A készülék a sugárzás impulzusokat automatikusan érzékeli, azonnal regisztrálja és összegezi.

— Mindehhez még hozzátesz — fejezi be mondanivalóját *Bajza* elvtárs —, hogy ami még ezeken is túltesz: láttuk az első német államot, ahol a munkásosztály a dolgozó parasztsággal szövetségben vezető erő. láttuk az önkéntes néphadsereget, s megelégedettséggel töltött el bennünket, hogy a Német Demokratikus Köztársaság velünk együtt védi a békét, építi a szocializmust.

Anyák napjára

A természet megújulásának, újrateremtődésének csodálatos hónapja május.

Első vasárnapján azokat köszöntjük, akik az év minden órájában, minden percében féltő szeretettel goldolnak ránk — az édesanyákat. Ezen a napon róluk énekelnek a költők, őket köszönti a rádió, az óvodából hazatipegő gyermek, a férfivá serdülő ifjú. És mégis ez a sok-sok szeretet, amelyet ezen a napon nyújtunk át nekik, csak egy kis töredéke annak, amit ők nyújtanak nekünk, gyermekeiknek.

Van-e, aki nagyobb terhet vállal magára, mint az életetadó édesanya? Aki látott könnyesszemű édesanyát beteg gyermeke fölé hajolni, aki nézte a játszótereken vidáman, gondtalanul futkározni a kicsinyeket, aki látott büszke mosolyt őszülő asszony arcán, amikor gyermeke sikert ért el az életben, az tudja, hogy szinte a világ minden szeretete, minden féltése, minden öröme hogyan sűrűsödik össze egy szívben — az anyai szívben.

„Ha az anyák kormányoznák a világot, sohasem lenne háború" — ezt olvassuk egy 1916-ban megjelent lapban. Igen, mert aki az életet adja, az nem azért adja fájdalommal és kinnal legnagyobb ajándékként, hogy erőszakkal megöljék.

Köszönet Nektek Édesanyák! Akik vigyáztatok első lépésünket, akik éjszakákat virrasztottatok lázas álmunk felett.

Köszönet Nektek Édesanyák! Akik a munkában meggörnyedtetek, hogy mi egyenes derékkal járhassunk. Köszönet Nektek, akik őrtálltok a sínek mellett, akik kora hajnaltól késő estig dolgoztok, hogy az ország, amelyben felnövünk, szebb és boldogabb legyen, mint az, amelyikben Ti nevelkedtetek.

Köszönet Nektek kommunista édesanyák, akik fegyvert fogtatok 1956 októberében, hogy a mi hazánkban egyetlen gyermeknek se kelljen zsarnokságban, nyomorban, megalázottságban élnie.

Pártaktíva-értekezlet Miskolcon

Közel 300 kommunista vasutas gyűlt össze Miskolcon április 18-án, hogy meghallgassa *Prieszol József* elvtársnak, a megyei pártbizottság első titkárának beszámolóját. Az aktíván megjelent *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* a vasutasszakszervezet főtitkára, a városi és járási pártbizottságok képviselői, valamint a nagyobb szállítható vállalatok küldöttei.

Prieszol elvtárs elöljáróban a párt és a város köszönetét tolmácsolta a vasutasoknak azért a nagyszerű munkáért, amelyet a múlt esztendőben tanúsítottak. Büszkék lehetnek a miskolciak — mondotta — mert a hat igazgatóság közül itt volt a legtöbb élüzem. A jó munkát nagyban segítette a bérrendezés, melynek során átlagosan 156 forinttal emelkedett az egy főre eső munkabér összege.

Éberen, fegyelmezetten

Jó eredményt hozott a szén-takarékossági mozgalom. Az elmúlt esztendőben 18 000 tonnát, 1958 első negyedében 8000 tonnát takarítottak meg a vasutasok. Csökkent a balesetekből származó kár összege. Súlyos hiba azonban, hogy nem csökkent a balesetek száma, ami azt mutatja, hogy még baj van a munkafegyelemmel.

Figyelmeztetett arra, hogy a megvert és fegyvereitől megfosztott osztályellenség most más módszerekkel, garázdasági kártevésekkel, a burzsoa ideológia terjesztésével próbál zavart kelteni A Szovjetunióban már régen kísérleteznek távirányításos mozdonnyal, amelyhez nem kell személyzet, — folytatta. — A miskolci fűtőházban úgy látszik, túl akarják szárnyalni a szovjet eredményeket, mert ott is megindult személyzet nélkül egy gép. Szerencsére a gőz elfogyott és így nem ütközött összeze a diósgyőri munkásvonattal.

A továbbiakban a kohászati üzemek és bányák növekvő termeléséről beszélt megemlítve, hogy ez a vasútra is feladatokat ró. A kocsipark növekedését nem várhatjuk, ezért a munka jobb megszervezésével kell biztosítani a második negyedévben az 1 240 000 tonna többleláru elszállítását. Ehhez jó együttműködésre van szükség a szállító felekkel. Ezért helyes, ha pártszervezetek is szoros kapcsolatot építenek ki egymással. Ne forduljon elő, hogy a bányánál döntsenek, a kohászatnál pedig százszámra heverjen a kirakatlan kocsi.

Dicsérettel emlékezett meg a csomóponti pártbizottságok termelést segítő munkájáról. Ebben a munkában az eddiginél jobban kell támaszkodni a szakszervezetekre. A szakszervezetben végzett munka teljesértékű pártmunka, fontos pártmegbizatás — hangsúlyozta *Prieszol* elvtárs.

A termelés pártellenőrzéséről

A termelés pártellenőrzéséről szólva megemlítette, hogy egyes pártszervezet úgy véli, ha a főnöket beszámoltatja és hetenként gyárt 8—10 javaslatot — amit persze a főnöknek kell végrehajtani — akkor mindent elintézett e téren. Nem csoda, ha az ilyen pártellenőrzéstől fáznak a vezetők. Nem elég a hibákat felhánytorgatni. Elemezni kell azok okait és közös erővel kell a feltárt okok megszüntetésén munkálkodni. De nemcsak a hibák, hanem az eredmények forrásait is kutatni kell. Akadnak jócskán olyan vezetők is, akik a segítséget sem fogadják szívesen. Valahogy úgy vélekednek, hogy „van utasítás, minek ide pártellenőrzés". Ezeknek nincs igazuk.

Helytelenítette, hogy némely szakmai vezető a szakvonali munkát különválasztja a politikai munkától. Meglátogattam Bodrogolasziban az épülő nevelőintézetet — mondotta. — A munkások elmondották, hogy voltak már vagy negyvenen ellenőrizni. Beszélgettek velük mindenről. Falazásról, tetőszerkezetről, csak politikáról nem. Nem jól szakvezető az, aki politikai állásfoglalását csak taggyűlésen nyilvánítja.

Végezetül jó egészséget és sok sikert kívánt a vasutasoknak a megyei pártbizottság nevében

A nagy tetszéssel fogadott beszédet élénk vita követte, melynek során a részvevők elmondották problémáikat és ígéretet tettek, hogy minden erejükkel segítik a párt útmutatásainak, a munkás-paraszt forradalmi kormány politikájának valóraváltását.

Május a népek barátságának hónapja

Május, az Országos Béketanács kezdeményezésére, a *népek barátsági hónapja.*

A vasutas dolgozók érdeklődéssel és megértéssel nemcsak tudomásul vették ezt a kezdeményezést, hanem valamennyi szolgálati hely dolgozója cselekvően támogatja is a sikerét. Hogyisne értenének egyet a népek közötti barátság és a proletárnemzetköziség eszméjének elmélyítésével, a békekiáltvány jelentőségének tudatosításával, a békemozgalom erősítésével!

A népek barátsági hónapja idején számos béke-megnyilvánulásra kerül a sor. *Június 7-én és 8-án tartja tanácskozását az V. magyar békekongresszus.* Ez a nagy demonstráció méltó előkészítése lesz a béke-világkongresszusnak. Tanúsítani, hirdetni fogja, hogy a magyar nép mélységesen híve a békének, részt vállal abból a küzdelemből, amely napjainkban a béke biztosításáért az egész világon folyik.

Mivel járulunk hozzá mi, vasutasok a népek barátsági hónapjának a sikeréhez? S mivel járultunk hozzá eddig? Mert dolgozóink a szakszervezet irányításával, már hetekkel ezelőtt segítették a nemes kezdeményezést. Márciusban és április negyedike tiszteletére harminc helyen rendeztek baráti találkozót a vasutasok és a Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága, valamint a szovjet hadsereg hazánkban tartózkodó tagjai részvételével.

Május elsején, a munkásosztály nagy ünnepén, húsz nagyobb szolgálati helyen rendeznek baráti találkozót a vasutasok és a hazánkba érkező külföldi vendégek között. A legtöbb helyen kisgyűléseket tartanak, beszélgetéseket rendeznek, baráti esteket, előadásokat szerveznek az egyes országok népei életének, munkájának a megismerésére. Sok helyen az előadást filmvetítés követi.

A kultúrotthonokban a Szovjetunió és a népi demokratikus országok íróinak és a kapitalista országok haladó íróinak műveiből irodalmi esteket, ankétokat, könyvkiállításokat rendeznek. Ezenkívül ünnepi filmheteket, filmnapokat tartanak a szovjet, s a népi demokráciák filmalkotásaiból.

Bízunk abban, hogy a népek barátsági hónapja a vasúton is a békemozgalom fellendülését, szélesedését hozza. Alkalmas lesz arra, hogy segítse átfogni és egyesfteni valamennyi becsületes magyar dolgozó, közöttük a vasutasok tízezreit, a béke megvédéséért vívott harcban.

★

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

18. számból: 108636/1958. I/3. A. Szabályszerű egyenruha viselés.

108831/1958. I/3. A. Papírgyűjtés fokozása.

109302/1958. I/3. C. A vasutas dolgozók hastífusz elleni védőoltása az 1958. évben.

19. számból: 106522/1958. I/4. A. Fegyelmi, vagy jogerős bírói ítélet alapján elbocsátott dolgozók újbóli alkalmazásának tilalma.

109816/1958. I/4. B. Gyakornokok bérezése.

107968/1958. I/3. A. A nyugellátásra vonatkozó egyes rendelkezések kiegészítése.

110062/1958. I/3. C. Tisztasági mozgalom és tisztasági hónap szervezése a vasút területén.

110171/1958. I/4. C. A művelődésügyi miniszter utasítása a megszakított egyetemi (főiskolai) tanulmányok folytatásának engedélyezéséről.

Miért magas a betegszázalék a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél?

Több száz munkás dolgozik a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV műhelyeiben. Kíváncsiak voltunk arra, hogy a vasút egyik legfiatalabb üzemében miért olyan magas a betegszázalék, melyek azok a zavaró tényezők, amelyeket az üzem jó híre, a becsületes dolgozók érdekében meg kell szüntetni.

A legilletékesebbhez, *Pataki János* elvtárshoz fordultunk, aki munkaügyi előadó és TT-titkár egyszemélyben. Az ő véleményéből s saját tapasztalatunkból fény derült nem egy hiányosságra.

Az ellenforradalom hatása meglehetősen hosszú ideig meglátszott a betegszázalék alakulásában is. A legmagasabb szintet 1956 októbere után érte el, amikor a betegek száma meghaladta a létszám 10 százalékát. Az ellenforradalmi, hangzatos jelszavaktól sokan megszédültek és úgy próbáltak jogtalan keresethez jutni, hogy nemegyszer szándékosan előidézett kisebb sérüléssel táppénzes állományban maradtak. Ebben az időben beteglátogatási hálózat működése lehetetlen volt. A kevésbé öntudatos emberek igyekeztek ezt kihasználni.

Amikor a beteglátogatási hálózat ismét megkezdte működését, javult a helyzetkép. Persze nem az volt a mindenekfölött álló cél — mondják —, hogy táppénzcsalókat leplezzenek le, hanem az, hogy a dolgozók szociális és családi ügyeivel segítő módon foglalkozzanak. Nem vitás, hogy eközben mindent elkövettek a dolgozótársaikat megkárosító elemek leleplezésére is. Gyöngyös környéke ugyanis valósággal csábít a mezőgazdasági napszámbérre, hiszen szőlőmunkánál nem ritka a 180—200 forintos napszám.

S voltak, akik nem tudtak ellenállni a kísértésnek. *Somodi Lászlót*, az ellenőrzés során ilyen munkában találták. A vitásügyi bizottság 360 forintot vonatott le jogosan a táppénzéből. *Szabó Ferencné* daruvezető, mint „fekvőbeteg" disznótorba ment el, utána meg táncolni. Ez a kis kiruccanás 346 forintjába került. *Tóth László* előkészítő lakatos a feleségével együtt árult a piacon, „*betegsége*" alatt. A vitásügyi bizottság érv ide, érv oda, 76 forinttal kevesebb táppénzt fizettetett ki számára — tanulságul.

Ezeket a turpisságokat szemléltető rajzokkal ékítve hozták a becsületes dolgozók tudomására, okulásul.

A felvilágosító munka eredményeként több dolgozó, s közöttük KISZ-fiatalok jelentkeztek beteglátogató aktívának. Némi eredmény már van: *1958 márciusában már 7,4 volt a betegszázalék, de ez még mindig csaknem kétszerese az országos átlagnak!*

A beteglátogató aktívák a társadalombiztosítási tanács tagjaival együtt megfogadták, hogy a beteg dolgozók látogatásával egyfelől a szükséges támogatást megadják a betegnek, másfelől elejét veszik a fondorlatos módon támadó táppénzcsalók garázdálkodásának.

Pataki János TT-titkár és *Kovács Vera* VSZT-előadó, meg vannak győződve arról, hogy az üzem betegszázalékának alakulása — éppen a dolgozók megértése és összefogása révén — rövidesen az elérhető legalacsonyabb szintre esik, amely az üzem gazdaságosságára és a becsületes dolgozók munkakörülményeire egyaránt jótékony hatással lesz.

Tizéves az Úttörővasút

Ebben az esztendőben fennállásának 10 éves évfordulóját ünnepli az Úttörővasút. 1948. április 11-én történt az első kapavágás a Széchenyi-hegy tetején a Hegyhát és a Rege út találkozásánál, 1950 augusztusában befejezték népi államunk egyik büszkeségének építését.

Csaknem félezer méter magasságban

A nép, a párt és a kormány együttes elhatározással legnagyobb kincsünknek, a gyermeknek akart maradandó ajándékot adni.

A vonal Hüvösvölgy állomásnál 231, a Széchenyi-hegyen pedig 466 méter magasságban fekszik a tenger szintje felett. A szintkülönbség azt jelenti, hogy a vontató járműveknél 11,1 kilométeres vonalon kilométerenkint 21 méteres átlagos emelkedést kell leküzdeniük. A hegyi terepviszonyok azonban ilyen képzelt egyenletes emelkedést nem tesznek lehetővé. A valóságban a pálya egyes szakaszain 30 méteres emelkedők is jelentkeznek.

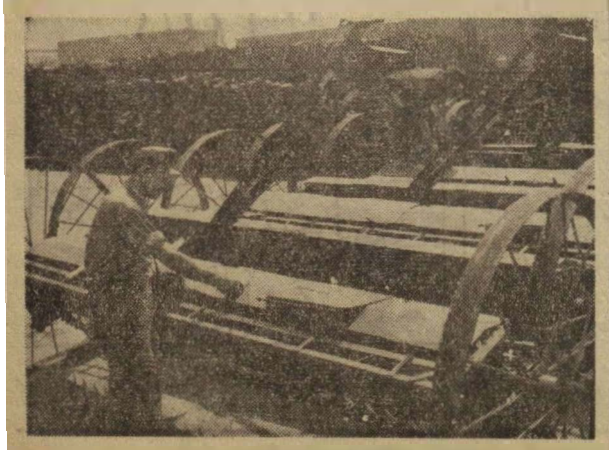
A végállomások között a távolság légvonalban 7 kilométer. A terepviszonyok azonban az egyenes irányú építést lehetetlenné tették. A vasútvonal vezetése a hegyek között csak hágókon és nyergeken át volt lehetséges. A természetvédelem alatt álló területen a hatalmas fákat kigyózva kerülgeti a vasútvonal.

A felnőttek is szívesen látogatják

A budai hegységnek az a része, amerre az Úttörővasút sínei kanyarognak, az ország legszebb hegyvidékei közé tartozik. Ősi tölgy- és bükkerdői, a hegycsúcsokról nyíló gyönyörű kilátás a kirándulók ezreit csalogatja. Különösen emeli jelentőségét, hogy a főváros közvetlen tőszomszédságában fekszik és a fővárosi ember heti pihenőnapján minden szórakozásnál többre becsüli, ha a természet szépségében gyönyörködhet, távol a villamosok és autók forgatagától.

Gyönyörű a mi úttörővasútunk, büszkén gondolunk nagyszerű építőire, mérnökeire. Örömmel és boldogan úttörővasutas és postás pajtásaikra. A kis forgalmistákra, a kis jegyvizsgálókra, az apró kezecskékre, amelyek lelkesen és fegyelmezetten morzéznak állomásról állomásra, az izmosodó kis karokra, amelyek lezárják a sorompókat a pirosra festett vonatocskák előtt.

Még lesz mit mondanunk olvasóink számára gyermekeink vasútjáról. Hiszen a hivatalos ünnepségek csak augusztusban lesznek. A vasút vezetői sem felejtkeztek meg e nap emlékezetessé tételéről. Máris kitűnő színesfilm mesél az Úttörővasútról, a legkisebb vasutasokról. Nyomdában van egy sikeres írás, képekkel tarkítva „A Széchenyi-hegytől — a Hűvösvölgyig" címen. Az útikalauz kimerítően ismerteti a vasút építésének történetét, bepillantást nyújt a fiatal intézmény életébe. Készülnek az úttörővasutasok is, mint a legérdekeltebbek, hiszen az ő ünnepük lesz az évforduló. Csupán annyi különbséggel, hogy ők nemcsak ünnepelnek, hanem őket is ünneplik majd, nagyon megérdemelten.



Vetőgépek sorakoznak a józsefvár osi pályaudvaron, hogy útnak induljanak a gazdaságokba. A tavasz ugyanis megérkezett.

Ma még terv – holnap talán élő valóság

Bontakozó kulturális élet Sátoraljaújhelyen

Ma még jórészt a 7—8 év előtti eleven kulturális élet emléke serkenti azt a néhány lelkes aktívát, akik a sátoraljaújhelyi állomáson elhatározták, hogy ismét megteremtik a régi mozgalmas életet. Nem felejtik, hogy 1950-ben, 1951-ben, Miskolcon, de még Karcagon is taps jelezte az újhelyi kultúrgárda sikerét.

Ha a kezdeti lelkesedés nem hagy alább, s a társszolgálati ágaktól, elsősorban a pályafenntartás KISZ-szervezetétől is megkapják a megérdemelt támogatást, bizonyos, hogy nem lesz hiábavaló *Szolnoki Béla* művelődési felelős, *Korács Károly* könyvtáros, meg a többiek fáradozása. Ha nem 20 év körülíek is a törzsgárda tagjai, de az eddigi eredmények azt mutatják, hogy aki egyszer az ének, a zene, a színjátszás szerelmese lesz, hosszú évek pangása sem tántoríthatja el kedves szórakozásától.

De menjünk sorjában!

A színjátszók már birtokukba vették az állomáson újjáépített kultúrtermet. Folynak a próbák a *Ságvári Endre kulturális versenyre.* A *Zöldségárus* és a *Leánykérő* című egyfelvonásossal akarják bebizonyítani *Magda Sándor, Szamosi Józsefné. Urbán Béláné, Timkó Mihály* és a többiek, hogyha kinőttek is a KISZ-tagok sorából, de fiatalos szívvel és lendülettel túltesznek nem egy fiatalon.

Ignácz Erzsébet, Szolnoki Béláné szavalattal, *Baracskai József* és *Filó Teréz* énekszámokkal akarják bizonyítani a versenyen felkészültségüket. S eddig csak az idő akadályozta a verseny keretébe tartozó turisztikától, a közös kirándulástól az újhelyieket.

A tánczenekar a havonta kétszer tartott klubesteken már húzza a talp alá valót. A tiztagú — hangszerekben szegény — pengetős zenekar fiataljai május elején nyilvános hangversenyen akarják megmutatni, hogy *Szamosi József* karmester nem hiába vesztegeti rájuk szabadidejét.

Nem ritka az ismeretterjesztő előadás sem. Az irodalmi estek, a csillagászati, a mesterséges holdról szóló előadások nemegyszer 120—150 dolgozót is vonzanak.

Az olvasóknak jobb könyvforrást találtak a járási könyvtárban, mint a szerencsi góckönyvtár, Egyrészt közelebb van hozzájuk, másrészt nagyobb a választék. Várják, hogy ismét visszakerüljön hozzájuk a filmvetítőgépjük, amelyet annak idején elvittek tőlük. (Nem volt megfelelő helyiségük az előadásra.)

Éledezik a táncscsoport is. Dehát a kisiskták még sem kívánhatják, hogy még a népi táncot is az idősebbek járják helyettük! Igéret már van a belépésre, de egyelőre késik a gyakorlati végrehajtás.

Szépséghibája az egészséges kezdeményezésnek, hogy az állomásiak szinte magukra vannak hagyva. Sem a fűtőház, sem a pályafenntartás nem segíti őket terveik megvalósításában. Elsősorban a pályafenntartási KISZ-szervezet passzivitása érthetetlen. Segítség nélkül pedig fél, hogy az állomásiak lendülete is alábbhagy, nem válnak valóra a tervek, amit nem szeretnénk, s aminek nemcsak a forgalmi szolgálat, hanem valamenyi szolgálati ág dolgozói kárát vallanák.

A MUNKÁSŐRSÉG ZÁSZLÓT AJÁNDÉKOZOTT A VASÚTI FŐOSZTÁLY KISZ-FIATALJAINAK

Meghitt ünnepség tanúi voltak a közelmúltban a Vasúti Főosztály dolgozói: *KISZ-szervezetük fennállásának egyéves évfordulója alkalmából a munkásőrség gyönyörű vörösselyem zászlót ajándékozott a fiataloknak.*

Holló Lajos elvtárs, a pártbizottság üdvözletét tolmácsolta. Méltatta azt az utat, amelyet az ifjúság az ellenforradalom óta megtett. Kérte a kiszeseket, legyenek méltók ahhoz a zászlóhoz, amelyet a párt fegyveres erejétől kapnak.

Nézzenek végig a munkásőrök sorain. — mondotta. Egytől-egyig a párt kipróbált katonája. Vannak közöttük olyan harcosok, akik a Horthy-fasizmus alatt szervezték az ifjúmunkásokat. Olyanok, akik 1945 óta tagjai a pártnak és vannak fiatalok, de mindegyikük harcolt az ellenforradalom leveréséért.

Szeressék hazájukat úgy, ahogy a munkásőr elvtársak szeretik — mondotta. Szeressék anyanyelvüket, a várost, a falut, ahol születtek, az iskolát, ahol megtanultak írni-olvasni, a szülőföldet, a hazai tájat. Tanulják meg szeretni a népet, mert a nép szeretete, a haza szeretete. Szeressék munkahelyüket, mutassanak példát fegyelemben, szorgalomban egyaránt.

Szeressék a pártot, amely egy a néppel, a szovjet embereket, akik a zsarnokság elleni harc élén haladnak, s akik kétszer siettek segítségünkre elnyomóink elleni küzdelmünkben.

A pártbizottság üdvözlete után *Bognár Imre* elvtárs, a munkásőrség parancsnoka átnyújtotta a zászlót, amelyet *Csányi Erzsébet* elvtársnő vett át a fiatalok nevében, majd fogadalmat tettek a fiatalok, hogy hűségesek lesznek a néphez, a párthoz.

Végül *Németh József* vezérigazgató elvtárs köszöntötte a fiatalokat és megjutalmazta a munkában kitűnteket.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Ugiyai Sándor, Miskolc. A vonatkésésből adódó munkaóra kiesésre nemcsak a vasúti pályafenntartásnál, hanem más ipari üzemben sem lehet munkabért kifizetni. Ezt a rendeletet kb. két éve a miniszterlanács adta ki. A hótakaritáshoz kirendelt dolgozóknak készenléti díj nem fizethető ki. Készenléti díjat csak egészen rendkívüli esetben – az árvízvédelmi munkáknál – fizettek. Napidíj vagy élelmezés jár. A szakszervezet részletesen megvizsgálja a panaszt. **Peregi Gézáné.** Érthető az asszonyok panasza, azonban a vasúti kedvezmények kiterjesztésére jelenleg nincs mód. **Borka Sándor, Sztálinváros.** Levelére, melyet lapunk április 1-i számában közöltünk „Hol kallódnak az újítások" cimmel, a 7. szakosztály közölte, hogy a cikkben közöltek nem felelnek meg a valóságnak, mert Mércse Sándor mozdonyvezető javaslatát, melyet 1957. XI. 22-én nyújtott be, 1958. I. 11-én a pécsi igazgatóságon keresztül elutasították. Varga József újítására, melyet 1957. X. 11-én adott be, X. 30-án válaszolt a pécsi igazgatóság, hogy javaslatát nem kívánja megvalósítani.

Dr. Horváth Károly GV. Ig., Szabó Béla Veszprém, Bakó János Miskolc, Lovász Imre Debrecen, Póka Miklós Tiszaszederkény, Tótka Károly Szeged, Göllicz László Szombathely, Bódogh Mihály Dombóvár, Várnai László Pécs, Máté Miklós GV. Ig., Ugiyai Sándor Miskolc, Kismihók Róbert Celldömölk. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Nagy Sándor Vámosgyörk, Kovács Z. Pálné Békéscsaba, Halimba állomás dolgozói, Persa József Csurgó. Leveleiket továbbítottuk.

HIREK

– Vándorzászlóval és oklevéllel tüntették ki a „Tegyük szebbé és otthonosabbá gyermekintézményeinket" mozgalomban eredményesen résztvevő szegedi vasutas napközi otthont. A kitüntetésen kívül 800 forint pénzjutalomban részesültek a dolgozók. A felszerelési tárgyak kiegészítésére 2000 forintot fordítottak.

– A szerencsi vasutas színjátszók három hónapja nagy sikerrel adják elő Csiki Gergely: Kaviár című vígjátékát.

– Szeged állomás Magyar–Szovjet Baráti Társasága és a Békebizottság vacsorával egybekötött műsoros estet rendezett április 19-én.

– 120 000 forintot takarítottak meg Komló állomás dolgozói az első negyedben. A jó eredmények elérésében élenjár a Kossuth-brigád.

– Anyagtakarékossági versenyre hívták a Dunakeszi Járműjavító dolgozói az ország összes járműjavítóit és a váci járás valamennyi ipari üzemét.

– Ünnepélyesen üzembe helyezte az első magyar diesel-vonatot M. Khalil egyiptomi közlekedésügyi miniszter. Első útját meghívott vendégekkel a Kairó–Alexandria közötti vonalon tette meg a vonat.

– Üttörővasút – Sztálinvárosban. A mintegy két kilométeres sztálinvárosi üttörővasútat az ifjúság és a város dolgozói társadalmi munkával építik. Az első 100 főnyi csoport megkezdte munkáját. Az építésből a vasutasok is kiveszik a részüket.

– Több mint 55 millió forintot fordítanak az idén a miskolci vasútigazgatóság területén a pályafenntartási munkára. Ebből az összegből mintegy 50 kilométeren cserélik ki a síneket, javítják meg a pályát.

– Vidám műsorral szerepelt április 18-án Kondón a sajószentpéteri állomás kultúrcsoportja.

– Túlszárnyalták az élüzemszintet az első negyedévben a celldömölki állomás dolgozói. 104,6%-os teljesítményt értek el.

– 135 000 forintot takarítottak meg az év eleje óta a celldömölki fűtőház Asztalos János KISZ-szervezetének tagjai.

– 300 nyárfát ültettek el társadalmi munkában a celldömölki fűtőház KISZ-fiataljai.

– Férfinap a Landler Járműjavítóban. Közel 800 ember vett részt a Landler Jj-ben április 18-án a nőbizottság által rendezett első férfinapon. A színvonalas kulturműsor után halvacsora következett. Az első férfinap vidám táncmulatsággal fejeződött be.

LAKÁSCSERE

– **Elcserélném** Budapest, XI., Karcag utca 6/2. szám alatti egy szoba, konyha, erkélyes, gázos lakásom Budapesten bárhol kétszobás hasonló szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: 426—593, vagy 34—75/20-as mellék.

– **Szegeden lévő 2 szoba összkomfortos** lakásomat elcserélném budapesti 1 vagy 2 szobásra. Cím: Szeged, Lenin körút 20. Érdeklődni lehet: Fodor Irén Bp. XXI., Kiss János utca 30. szám alatt egész nap.

– **Elcserélném** Bp., IX. Gyáli út 15/E. III. lépcsőház, 1. em. 27. szám alatti két szoba komfortos, lakókonyhás lodzsás telefonos, napos szolgálati lakásomat Budapest belterületén 2 szoba, családszobás vagy 3 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: Benedek Imréné, 14—06-os üzemi telefonon. Este 6 után pedig 139—555-ös számon.

– **Debreceni főbérleti egy** szoba, konyha, kamrából álló lakásom (víz, gáz, WC bent) elcserélném budapesti főbérleti lakással. Cím: Zuber József Debrecen, Vár utca 8.

– **Elcserélném Felsőgödön** egy szoba, konyha, mellékhelyiségből álló lakásomat hasonlóval Budapest belterületén. Érdeklődni lehet 41—44-es telefonon.

– **Szegedi igazgatóság területén** lévő 2 szoba, konyhás, kamrás, mellékhelyiséggel ellátott természetbeni lakásomat elcserélném hasonlóra a budapesti igazgatóság bármely állomására. 12/24-es forgalmi szolgálat. Cím: Fehérvári László főellenőr, Katonatelep.

– **MÁV-házban lévő 3 szoba,** összkomfortos, orvosi rendelőnek is alkalmas lakásomat elcserélném igényjogosulttal Buda vagy Pest belterületén levő földszinti, vagy liftes házban levő 2 szoba, összkomfortos KIK-lakással. Cím: Bp., I., Kuny Domokos út 19, fsz. 2.

BUDAPESTEN TANÁCSKOZOTT A NEMZETKÖZI VASUTAS SPORTSZÖVETSÉG TECHNIKAI BIZOTTSÁGA

Az USIC technikai bizottsági ülésén részvevő külföldiek, a Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország, Jugoszlávia, Franciaország, Hollandia, Ausztria és Finnország küldöttei, Soproni Józsefnek, a szakszervezet titkárának, Mrovcsák Józsefnek, a sportosztály vezetőjének valamint a sportosztály munkatársainak kíséretében a Hősök terén.

A margitszigeti Nagyszálló különtermében két napig ülésezett az USIC — a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség — technikai bizottsága. Az üléseh a magyar vasutas sportvezetőkkel együtt kifenc ország küldöttei tárgyalták meg az 1959. évi vasutas Európa-bajnokságok programját. Eszerint 1959-ben női kosárlabdában Lengyelország, teniszben Csehszlovákia, kispályás férfi kézilabdában Portugália, atlétikában a Német Demokratikus Köztársaság, női úszásban Anglia, sakkban az NSZK, mezei futásban Belgium, súlyemelésben pedig Franciaország vasutas sportszerve rendezi az Európa-bajnokságot.

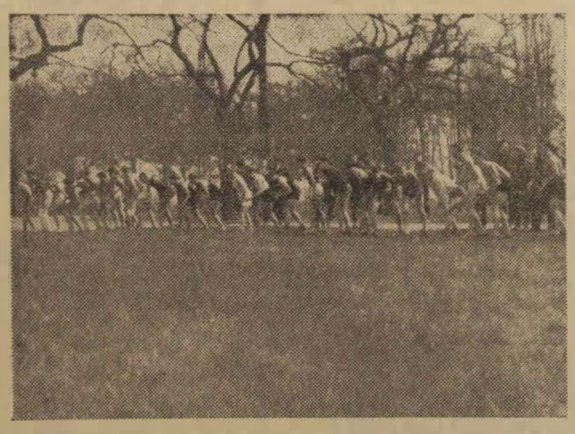
A technikai bizottság ülésén több javaslat is elhangzott. Ezekről az USIC XIII. finnországi kongresszusán döntenek majd szeptemberben.

A Törekvés futói szerepeltek legjobban a vasutas mezei-futóbajnokságon

A vasutas mezei futóbajnokságot egy héttel az országos bajnokság után, április 20-án bonyolították le a népligeti Vasas-pálya körüli térségen. A hét távon megrendezett bajnokságon több mint háromszáz vasutas-atléta mérte össze tudását. Kár, hogy a különböző atléta gárdával rendelkező Szolnoki MÁV és Szegedi VSE nem vett részt az idei versenyen. Ha e két egyesület férfi és női atlétái is rajthoz állnak, egészen biztos, érdekesebb küzdelmeket láthatott volna a cél környékén helyetfoglaló lelkes nézősereg. A bajnokságban a Törekvés futói szerepeltek a legjobban. Két távon egyéni, négy távon pedig csapatbajnokságot nyertek és az összesített pontversenyt is ők nyerték.

Az 1958. évi országos vasutas mezei futóbajnokságon az alábbi versenyzők nyertek bajnokságot. **Férfiak.** Felnőttek 3000 m: **Fehér** (Nyíregyházi VSC). Felnőttek 7000 m: **Huszár** (Békéscsabai MÁV). Ifjúságiak 3000 m: **Almási** (Békéscsabai MÁV). Serdülők 1500 m: **Pix** (Törekvés). **Nők.** Felnőttek 1000 m: **Kazi** (BVSC). Ifjúságiak 800 m: **Végh** (Törekvés). Serdülők 500 m: **Nagy K.** (Hatvani VSE).

Előtt méteren a női ifjúsági csapatversenyt a Törekvés fiataljai nyerték. A győztesek boldogan veszik át edzőjüktől, Molnár Páltól az érmeket és tiszteletdíjakat. A képen balról jobbra: Sötér, Végh, Kővári és Molnár Pál edző.



Rajtra készen a férfi felnőttek 3000 méteres mezőnye. Ebben a versenyszámban Fehér, a Nyíregyházi VSC tehetséges középtávfutója fölényes győzelmet aratott.

(MTI Foto, Bojár Sándor felv.)

A szigetvári KISZ-fiatalok életéből

Egy évvel ezelőtt a *szigetvári* állomáson dolgozó fiatalok elhatározták, hogy a pályafenntartással összefogva megalakítják a KISZ-szervezetet. Az elhatározást tett követte és most egy esztendő után már jó eredményekről adhatunk számot.

A pályafenntartási KISZ-brigád tagjai vállalták, hogy a kora tavaszi hónapokban adódó napi munkákat 102 százalékra teljesítik. Teljesítményük — a jó munkaszervezés következtében — átlagosan 110 százalék volt. Ezért a brigád tagjai személyenként 118 forint jutalomban részesültek. A fásítási hónapban *a darányi szakaszon 260 facsemetét ültettek el.*

Munka után jól esik a szórakozás — így vélik a szigetvári fiatalok, helyesen. Erről is gondoskodik a KISZ. Időnként közös színházlátogatáson vesznek részt Pécsett, műsoros estet rendeznek a városi KISZ-szervezettel. Nem feledkeznek meg a politikai képzésről sem. *13 fiatal közül 10 jár ifjúsági akadémiára.*

Munkájukhoz segítséget kapnak a helyi szervektől. Úgy érzem, *méltán viseli a szervezet Ságvári Endre nevét.*

Várnai László
Pécs

Együtt az ifjúság tömegeivel

A járműjavító KISZ-szervezete a legjobbak közé tartozik a szombathelyi igazgatóság területén. Az üzem dolgozói úgy beszélnek róluk, mint becsületes, szorgalmas, a munkát szerető fiatalokról. Eredményeiket nem utolsósorban az idősebb kommunistáknak köszönhetik, akik segítik őket a munkapadnál és a társadalmi életben egyaránt.

A fiatalokat az is foglalkoztatja, hogy a nyár szépségeit, romantikáját, hogyan használják ki. Sok vita után elkészült a nyári program. Elhatározták, hogy együtt szórakoznak a KISZ-en kívüli fiatalokkal. Céljuk, hogy megismerjék hazánk szépségeit, különböző tájait, tanuljanak, szórakozzanak.

Ugy tervezik, hogy *tavasszal Budapestre mennek,* megtekintik a Landler Járműjavítót, a kirándulást tapasztalatcserével kötik össze. *Utána balatoni, majd egy romániai út is szerepel műsorukban.* A szervezet gondoskodott a mindennapi munka utáni szórakozásról is. *Püspökmolnáriban a Rába mellett csónakházat építettek társadalmi munkával.* A fiatalok alig várják, hogy élvezhessék a vízisport örömeit.

A járműjavító KISZ-fiataljai így kívánják megvalósítani az országos értekezlet jelszavát: *Együtt az ifjúság tömegeivel.*

Göllicz László
KISZ-szervező

Takarékos fiatalok a nagykanizsai fűtőháznál

Amióta a szakszervezeti bizottság napirendre tűzte az ifjúsági brigádok kérdését, azóta még eredményesebb a nagykanizsai fűtőháznál a fiatalok munkája. Ezt az is bizonyítja, hogy az első negyedévi jutalmazottak zöme a fiatalabb évjáratúak sorából került ki.

A fiatalok szinte állandóan kutatnak: mit lehet tenni munkaterületünkön a takarékosság érdekében. Igy született az a határozatunk is, hogy összegyűjtik a használt csavarkapcsokat és a második negyedévben egyetlen egy új csavarkapcsot sem fognak felhasználni. Egy új csavarkapocs ára 325 forint, megmunkálása 175 forint. Egy használt csavarkapocs megjavításával tehát kb. 500 forintot takarítanak meg.

Növeljük a KST-k taglétszámát

A vasúton jelenleg 110 Kölcsönös Segítő Takarékpénztár működik 11 000 taggal. Ez a szám nem kevés, mégis azt kell mondanunk, hogy eddig nem értük el a kívánt célt. Sok SZB még nem értette meg, hogy a KST-k a nevelés eszközei. Nem fordítanak elég időt a taglétszám emelésére, egyes helyeken nem is gondolnak a megalakításra.

A KST-k jelenlegi vezetőségének az összetétele nem rossz, de még jobbak lennének az eredmények, ha a fizetőtisztetket bekapcsolnák a vezetésbe, elsősorban a pénztári munkába. Akár a vezetőség kibővítésével is, de feltétlenül helyes — természetesen megfelelő anyagi juttatást biztosítva — a fizetőtiszteket az ügyviteli teendők ellátásával megbízni.

Azokon a helyeken, ahol új KST alakítását tervezik, forduljanak a járási, vagy városi OTP-fiókhoz, ahonnan a szükséges felvilágosítást megkapják, nyomtatványokat és propagandaanyagot bocsátanak rendelkezésükre.

A szakszervezetekhez intézett levelekből

– Kommentár nélkül –

Mindig hálás maradok, hogy első kérésemre rövid idő alatt megkaphattam az önhajtású tolókocsit.

Szedmák András
Gomba

Ezúton köszönöm meg, hogy egy munkáscsaládon segítettek. A szakszervezet közbenjárására 1958 január 1-től kivételes ellátást kapok.

Halász Szabó Lászlóné
Rákosszentmihály

Életem legfontosabb eszközének, a hallókészüléknek díjmentes kiutalását engedélyezték. Fogadják érte leghálásabb köszönetemet.

Schreiner Ágoston
Balatonkenese

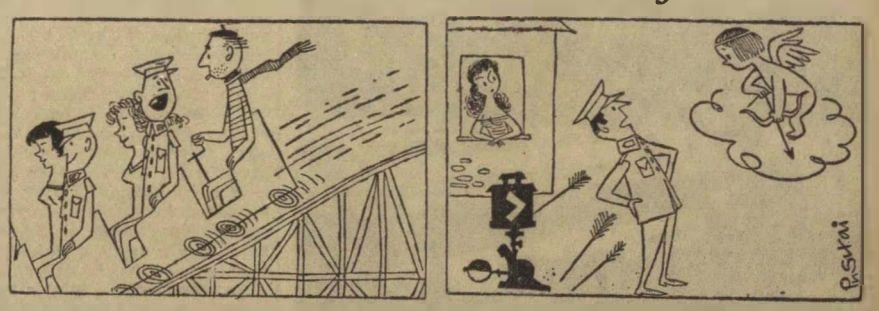
Közbenjárásukra a Dombóvári Pályafenntartási Főnökség az ideiglenes rokkantsági járadék és a táppénz közötti különbözetet — 1015 forintot — részemre kiutalta. Hálás köszönet a szíves jóindulatért.

Felvári Ádám
Nagymányok

Két esztendeig hiába jártam a különböző szervekhez, végül is a szakszervezet segítségével sikerült elérni a korábban helytelenül elszámolt rokkantsági nyugdíjam helyes megállapítását. Köszönetemet fejezem ki az érdekemben végzett munkáért.

Sike András
Hatvan

HULLÁMVASÚTON | *MÁJUS*



— Biztos, hogy kiszámították a fékezett elegysúlyt?

— Ne célozgass azzal a nyillal! Nem látod, hogy szolgálatban vagyok?!

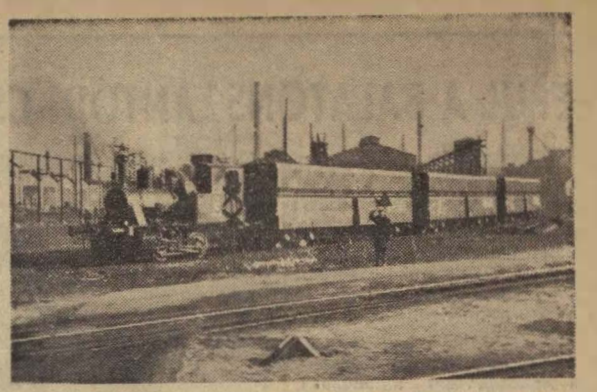
MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—849, 228—284. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 36—80. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány.— Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezetői Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. MÁJUS 13.



A lengyelországi ostrowieci Nowotko Acélművekben export tehervagonokat állítanak elő. Képünkön 50 tonnás önkirakodó teherkocsik indulnak a gyárból a Német Demokratikus Köztársaságba.

A DOLGOZÓ IFJÚSÁG I. VILÁGKONFERENCIÁJA ELŐTT

A IV. Szakszervezeti Világkongresszus határozatához hiven a Szakszervezeti Világszövetség 1958. július 14—20. között összehivta Prágába a Dolgozó Ifjúság I. Világkonferenciáját.

Az SZVSZ végrehajtó bizottsága 17. ülésszakán ez év márciusában kidolgozta a konferencia napirendjét és konkrét intézkedéseket tett az előkészítés nagy jelentőségű és széleskörű munkájának megszervezésére. A napirend kiterjed a dolgozó ifjúság bérkérdésére, a szakmai képzés problémájára, állástfoglal mindenféle hátrányos megkülönböztetés ellen. Mint alapvető kérdést tűzik a konferencia napirendjére az atomháborús előkészületek elleni harc fokozását.

A konferencia minden bizonnyal előrelendítője lesz a világ haladószellemű ifjúsága összefogásának. Előreláthatólag 65 ország 500 küldötte ad találkozót egymásnak Prágában. Emeli a konferencia jelentőségét, hogy olyan szakszervezetek is elküldik képviselőjüket, amelyek nem tagjai a Szakszervezeti Világszövetségnek.

Az előkészületek világszerte élénk érdeklődés mellett folynak, a szocializmust építő, a kapitalista és gyarmati országokban egyaránt. A legtöbb helyen gyűjtések folynak a küldöttek utazási költségeinek előteremtésére. A fiatalok szerte az egész világon előadásokat, beszámolókat szerveznek, amelyen más népek ifjúságának életét ismertetik.

Japánban a vasutas szakszervezethez tartozó fiatalok veszik ki legjobban részüket az előkészítésből. Az Al Talia, a Szudáni Szakszervezetek Szövetségének lapja a konferencia jelentőségének közzétételével egyidőben kérdéseket intézett a szudáni fiatalokhoz a prágai találkozóval kapcsolatban. Egy későbbi számában így foglalja össze az ifjúmunkások válaszát: „Mi, ifjúmunkások nagyon rossz viszonyok között dolgozunk. Az elnyomás áldozatai vagyunk, mivel mi vagyunk a szakszervezetek aktivistái. Nincs szakképzettségünk, nincs alkalmunk a tanulásra. Az elnyomás vonatkozik a szakszervezetek szervezeteire is. Türelmetlenül várjuk a prágai konferenciát. Ez egy nagy lépés előre az ifjúság egységének elérésében, és mi azt teljes szívből támogatjuk."

Az S. O. B. S. I. Indonézia legnagyobb szakszervezeti központja, különösen az indonéz ifjúmunkások problémáit érintő anyagok összegyűjtésében végez nagy munkát. A szervezet igazgatósága egy képviselőt küldött a konferencia szervező bizottságába.

A prágai ifjúmunkások értekezleteken vitatják meg a tennivalókat. A konferencia után az ifjúság és Prága lakossága egység és béke melletti tüntetést rendez, amelyet kulturális és sportprogram követ majd.

Az előkészületek hazánkban is élénk ütemben folynak. A SZOT elnöksége egyetértésben a KISZ-szel, 7 tagú előkészítő bizottságot jelölt ki a sokoldalú munka elvégzésére. A bizottság célja, hogy széles körben ismertesse a magyar ifjúság mai életkörülményeit és összehasonlítást tehessen a múlttal. Fontos feladatnak tekintik a kapitalista országok dolgozó fiatalságának életkörülményeit ismertetni hazánkban.

Feladatának tekinti a bizottság a fiatalság széles tömegeinek bevonását a békeharcba, egyben pedig az eddiginél sokkal szorosabbá tenni az együttműködést a szakszervezetek és a KISZ között. E célkitűzések érdekében országszerte folynak az előkészületek idősebb munkások bevonásával, gyűlések, értekezletek szervezésével.

Az előkészítő bizottság elhatározta, hogy a felmerülő költségek fedezésére, valamint a konferencia után külföldi ifjak vendégüllátására szép kivitelű levelezőlapokat bocsátanak ki, amelyeket a legszélesebb körben terjesztenek.

★

Nemzetközi vasutas tanácskozás Budapesten

A Nemzetközi Vasutas Unió, mely 1922 óta hat főbizottságban és két rendkívüli bizottságban foglalkozik a legfontosabb vasúti problémákkal, június 5 és 19 között *Budapesten tartja a szokásos évi tanácskozását*, amelyen előreláthatólag több mint húsz ország 300 küldötte vesz részt.

Hézagnélküli felépítmény Hatvan és Hort-Csány között

Február végén jelentek meg a pályaépítők kocsijai a hatvani villamos alállomás melletti vágányokon. Cél: Hatvan és Hort-Csány között, a 20-as szelvénytől a 104-esig korszerűsíteni a pályát és a jobb vágányon hézagnélküli felépítményt fektetni.

A munkálatokat március 3-án kezdték, amelyről *Varga József* mérnöktől és *Kiss Imre* főművezetőtől kértünk tájékoztatást.

— A tennivalók a földmunkával kezdődtek. A helyi adottságok nem tették lehetővé a gépekkel történő földmozgatást, ezért azt kézierővel kellett elvégezni. Eddig 7500 köbméter földet mozgattak meg, ami a földmunkák kilencven százalékát jelenti.

Mi a célja itt a hézagnélküli felépítmény fektetésnek?

— Részben az avult felépítmény újjal való pótlása, részben a pálya korszerűsítése. Egy-egy térközben teljesen összehegesztik a síneket. Ez négyszer több mint kétkilométeres szakaszt jelent.

— A földmunkát az ágyazatrostálás követi. Ezt a két MATISSA-rendszerű rostálógép végzi. A rostálásnak 80 százaléka már elkészült. A rostálás előtti 3,60 méteres vágánytengely-távolságot négy méterre szélesítik. A zúzottkő helyszínre szállítása után megkezdték a sínfektetést. Ezzel már a 92 70-es szelvényig jutottak. A nehéz munkát portáldaruk segítik. A felbontott vágányok helyén 30 cm vastagságú alsó ágyazatot hengerelnek.

— Ennek elkészülte után következik a vágányfektetés. Persze addig is folyik a munka, a Hort-Csányon telepített kötőtelepen. A 72 méter hosszú sínmezők, daruk segítségével kerülnek a beépítés helyére, ahol ugyancsak daruk segítik a munkát.

— A munkafolyamatban nincs fennakadás. Már készítik a 20 centiméteres vastagságú felső ágyazatot is. A hegesztést a 104-es szelvénytől kezdik. A mezők fektetése közben 13 milliméteres hézagot hagynak, 4—5 sínmezőt thermogénhegesztéssel összefognak, a hézagot lemezekkel biztosítják. Minden 4—5 sínmező után van egy semleges véghegesztés, amelyet *lélegeztető szakasz véghegesztésének* neveznek. Ilyen szakaszokkal haladnak térközönként, ahol diletációs készüléket helyeznek el, hogy a sín mozgását lehetővé tegyék.

A hézagnélküli felépítményt május 31-ig befejezik. Ezzel közel 9 kilométeres vonalrészt korszerűsítenek a Miskolci Építési Főnökség 3-as mozgó építésvezetőségének dolgozói. A 72 méter hosszú síneket a budapesti Felépítményi Vasanyagjavító Vállalat dolgozói készítik elő.

A vonalrész korszerűsítése nemcsak azzal jár, hogy kényelmesebb utazást nyújt, a gördülőanyag élettartamát növeili, hanem azzal is, hogy a tengelynyomást az ilyen vonalakon 23 tonnáról 26-ra lehet emelni.

FELHÍVÁS

A VIII. vasutasnap alkalmából ez évben is megrendezésre kerül az Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás. Szakszervezetünk elnöksége felhívja a képzőművészeti körök tagjait, a tényleges és nyugdíjas vasutas dolgozókat és azok hozzátartozóit, hogy festészeti (a festészet különböző ágai) grafikai, szobrászati és iparművészeti alkotásaikkal vegyenek részt a kiállításon.

A kiállításra ajánlott műveket július 20-ig Budapest, VIII., Népszínház utca 29 címre kérjük küldeni.

A legjobb pályaműveket az elnökség a kiállítás megnyitásakor díjazza.

Laktanya, ahol követelik a tisztaságot,

de vajmi keveset tesznek érte

Nem mindig talál barátra a névtelen levélíró. Ha mégis figyelemre méltatják, annak oka az, hogy névtelenül is a közjó érdekében fog tollat.

A napokban hozzánk is befutott egy ilyen levél. A dorogi fűtőház laktanyájával foglalkozik. Az áll benne, hogy... De ezt már lássuk a saját szemünkkel.

Egy őszinte válasz

A fűtőházi laktanya kormos sötét épület. Környéke is hozzáillik, a fűtőház és a közeli brikettgyár ontja a füstöt, s különösen szélben fojtó a levegő errefelé. Vigasztalan kép lenne, ha nem hozna színt, vidámságot bele a fiatalság. A laktanya ugyanis tele van fiatalokkal. Éppen ezért nem közömbös, hogy hol laknak, milyen életkörülményeket biztosítunk fejlődő szervezetüknek, bontakozó szellemiségüknek.

Az első, akivel beszélgetünk, a fűtőház főnöke, *Köcsey Károly* elvtárs.

— *A tisztaságra panaszkodnak* — mondjuk. A válasz meglepően őszinte:

— *A nagy teremben és a 6-os szobában bizony nincs az a borzasztó tisztaság. Már a szakszervezet is kint volt, és sok mindent hiányoltak. Most kaptunk 10 000 forintot, hogy segítsünk a bajon.*

Szóról szóra leírtuk a szavait, s elindultunk, hogy lássuk mi van mögötte.

Az első emeleten egy nem túlságosan nagy teremben 20 darab emeletes ágyon több ifjút találtunk. Az ajtó körül elszórva épnek látszó cigaretták, csikkek, papír- és egyéb hulladék. Az üres ágyak rendetlenül kiáltanak gazda után.

Major Ottó KISZ-titkár igazít útba bennünket — nem a csikkek, hanem a fiatalok különféle felfogása között. Mert lehet itt vitatkozni. A takarítónők reggel kisöprik a helyiséget, s ezzel megszűnt a ténykedésük. Ketten vannak, nem is olyan sok a tennivalójuk, mégis piszkosszürkén festenek az ablakok. Alig lehet rajtuk átlátni. A törött ablak megcsinálttatásáról nem gondoskodik senki. A pályafenntartás tavasszal ugyan kifestette a termet, de csak úgy tessék-lássék módra. Az egyik WC használhatatlan.

Ne csak óhajtsák a rendet

De nem minden a takarítónők „bűne". Mintha a fiatalok is ludasak lennének abban, hogy ilyen a környezetük. Az ágyon olvas K. B. például, aki azzal, hogy „mától fogva nem dohányzom", kiszórta a zsebéből az említett cigarettákat. Sem ő, sem más fel nem szedi azokat.

Egyetlen villanyrezsójuk van, ahol melegíthetnek, főzhetnek. A krumplihéjjal a kutya sem törődik, a kályha nyakig van már szeméttel. *Kuczka János* egész sor panaszt él. Ezt teszi *Farkas Gyula* is, aki elmondja, hogy a takarókat soha nem porolják. A 6-os szobában asztal helyett két cukrosláda áll, az egész laktanyában nem láttunk egy ivóedényt.

A levélírónak igaza van. Lehetetlen állapot uralkodik a dorogi fűtőház laktanyájában. Azt viszont mi állapítottuk meg, hogy a tisztaságért a legkevesebbet az érdekelt „lakók" tesznek.

Mi történne például, ha maguk vetnék be az ágyukat, vigyáznának a szoba rendjére, tisztaságára? Amikor erről beszélünk, nevetnek rajta a fiatalok, és azt mondják, hogy ez országosan így szokás. Nagyon tévednek, mert már a szomszédban sem így van. A *János Balázsné* és társai felügyelete alatt álló forgalmi és pályafenntartási laktanya tiszta, rendes.

A fűtőházi dolgozók is tegyenek valamit a tisztaságért, nem fog kárbaveszni, s elsősorban maguk látják hasznát.

Nagyobb nyilvánosságot a versenynek

Ismert tény, hogy a szocialista verseny milyen segítséget nyújt a munkához. Ezt az emelőt akarjuk tovább erősíteni, s ezért egy brigád a munkaügyi osztály vezetésével megvizsgálta igazgatóságunk területén a versenymozgalmat.

A jelentés számos nagyszerű eredményről beszámol, de én most inkább a hibákat írom meg, hogy a közvélemény erejét is segítségül hívjam azok kijavításához.

Különösen a közép- és kis szolgálati helyek nem úgy foglalkoznak a versennyel, ahogyan azt a rendeletek előírják. Igaz, hogy általában elvégzik az üzemgazdaságos tényezők értékelését (bár sok helyen hiányosan) és ezzel úgy ézik, eleget tettek szakvonali kötelezettségüknek, de nem törődnek a verseny nyilvánosságával.

A termelési tanácskozásokat nem az előírtak szerint tartják meg. Nem fordítanak kellő gondot a kiváló dolgozók célkitűzésére, sőt voltak olyan helyek, ahol nem oktatták a hivatalos lapok rendeleteit sem. Nem is egy olyan vezető akad, aki a saját szolgálati helyének élüzemszintjét sem ismeri, nem foglalkozik a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokkal. Ilyen pl. *Mezőhidvég* és *Dalmad* állomás.

Ezek a hibák a pályafenntartási szakszolgálatnál is megtalálhatók. *Nagydorogon* a II. pm. szakaszon a pályamester a termelési tanácskozás jegyzőkönyvét nem tudta előadni, a versennyel kapcsolatos rendeleteket nem ismerte, az élüzemszint nem volt kifüggesztve, a dolgozók nem ismerték az eredményeket. Hasonló a helyzet *Kiscséripusztán* az I. szakaszon és az *enyingi* XIII. szakaszon is. Ezeken a helyeken a szakszervezeti bizottságok is elhanyagolják ezt a fontos tennivalót.

Mintahogy már említettem — kiváló eredmények is vannak, ezt bizonyítja, hogy 34 forgalmi szolgálati hely teljesítette az élüzem feltételeket. Reméljük, hogy a szakszervezeti bizottságok segítségével, a hiányosságok megszüntetésével tovább tudjuk fokozni eredményeinket.

Várnai László
pécsi igazgatóság

Jó úton halad Szentes állomás

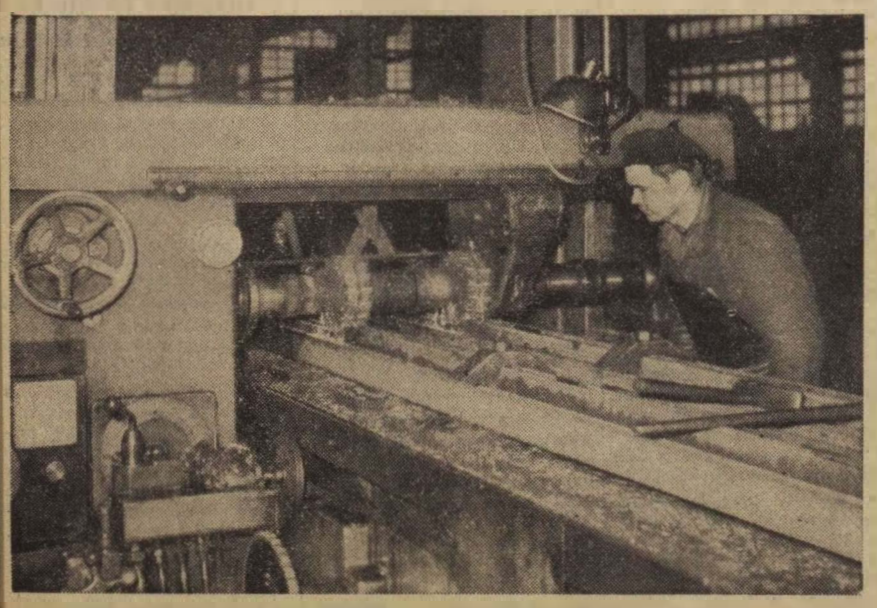
Szentes állomás dolgozói az elmúlt év második felében jó munkájukkal elérték az élüzem szintet. Egy baleset miatt azonban nem kaphatták meg a kitüntető címet. Az idén még jobb munkával akarják bebizonyítani, hogy méltók rá. A nagyszerű versenyszellem az eredményeken lemérhető. Az állomás V. csoportú, tehát átlagosan 105%-os tervteljesítésre kötelezett. Az első negyedévben az összesített eredmény 109%. Egyetlen tényezőben sem maradtak a 100% alatt.

A munkában a KISZ-brigád jár élén *Maliga János* vezetésével. Szinte bámulatos az a szervezettség és gyorsaság, amit a fiatalok produkálnak. Szembetűnő a vonatkísérők aktivitásának növekedése, a termelési tanácskozásokon számos javaslattal segítik az állomás munkáját. Az állomásvizsgálat jó eredményeképpen 2300 forint igazgatói jutalomban részesült az állomás.

Persze akadnak még, akik nem értik meg, hogy fegyelmezetlenségükkel ártanak maguknak és az egész kollektívának. Ezeket igyekeznek meggyőző szóval jobb belátásra bírni, de ha ez eredménytelen, igénybeveszik a fegyelmezési eszközöket. Két jegyvizsgálót ittasságukért beosztásukból huzamosabb időre leváltottak. Hasonlóan járnak el azokkal, akik nem vesznek részt az oktatá okon, és így hiányos szaktudásukkal veszélyeztetik a biztonságos szállítást.

Bízunk abban, hogy a szentesi vasutasok lendülete nem hagy alább és rövidesen elnyerik az élüzem címet.

Cserháti József
szegedi igazgatóság



Korszerű gépek segítik a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üv. dolgozóinak munkáját. Képünkön Nagy Barna, az üzem kiváló dolgozója gyalu gépe mellett

ÉPÜL A BALATONSZÁNTÓDI CSALÁDI ÜDÜLŐ

Szinte ránktört a nyári nap heve. Huszonhat fokot mért a hőmérő higanyszála. A késett tavasz nyárba fordult. Orgonaillat száll a levegőben, csodálatos bokrétafa pompás rózsaszín ruhájában sejteti: gyönyörű lesz a nyári pihenés Balatonszántódon.

A régi üdülő tőszomszédságában befejezéshez közeledik a szakszervezet ajándéka a vasutas családoknak: — a gyermeküdülő. Hogy miért adtuk mégis címnek azt, hogy családi üdülő épül? — erre felel cikkünk.

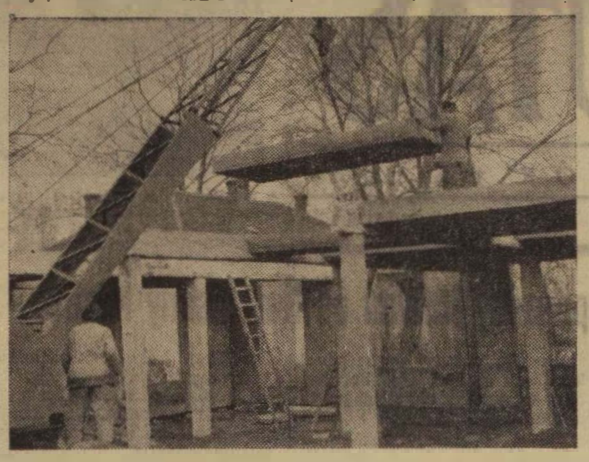
Szakszervezetünk elnöksége a múlt évben határozatot hozott a balatonszántódi vasutas üdülő bővítésére olyképpen, hogy a tavalyi húsz férőhelyes családi üdültetést kibővíti ötven férőhellyel. Kíváncsiak voltunk: van-e remény arra, hogy ez a szép kezdeményezés még az idén testet ölt?

A kép, amely a látogatót fogadja, biztató. Már áll az előregyártott elemekből készített épület, megkezdték a belső helyiségek vakolását. Kár, hogy az Épületelemgyártó Főnökség által készített elemek egy részét faragni kellett, pontatlansága miatt. Az építők ezzel sok időt vesztettek, s többletmunkát okozott, holott az előregyártással éppen a gazdaságosságot akarjuk segíteni.

A gyermekek közös hálóterme, a fürdők, a nevelőszobák várják a kis vendégeket. A gyermeküdülő voltaképpen kiegészíti a szántódi nagy üdülőt, ahol a szülők üdülnek. A gyermekek itt, felügyelet mellett nyaralnak, s gondoskodnak arról, hogy megerősödve térjenek haza szüleikkel. A szülők nyugodt pihenése biztosítva lesz. Persze a szülők — az étkezési idők, a pihenés és az alvás idejének kivételével — együtt tölthetik idejüket a gyermekekkel.

Bizonyára érdekli olvasóinkat, hogyan lehet ide családostól eljutni?

Első feltétele a közös üdülésnek, hogy olyan dolgozó kérje, akinek élettársa szintén



dolgozik. Kivételt képeznek az utazószemélyzethez tartozók, akik mentesek e korlátozás alól. A szülők 4—12 éves korú gyermekeit vihetik magukkal. A beutalójegyeket, tehát a gyermek beutalójegyét is, a területi bizottság adja igénylés alapján.

Szülőknek, szakszervezeti dolgozóknak az a fontos tudnivaló: tartsák be szigorúan a korhatárt a gyermekeknél.

A családi üdültetés előreláthatólag június közepén veszi kezdetét.

Negyedév alatt 161 995 forint megtakarítás – újítással

A szegedi igazgatóság dolgozói körében mind szélesebben terjed az újítási mozgalom: az első negyedévben 302 újítást nyújtottak be, amelyből eddig 82-t fogadtak el. A megtakarítás 161 995 forint.

A mozgalom fellendülését nagyban segítették az újítási tanácskozások, kiállítások. A *Békéscsabán* bemutatott újítási kiállítás után a pályafenntartásnál és a nagyfűtőházban számtalan kezdeményezés született. Az első negyedévben a pályafenntartásnál 54 javaslatot nyújtottak be, ezekből 28-at elfogadtak, a népgazdaság haszna 70 ezer forint.

A nagyfűtőház dolgozói 42 újítást nyújtottak be az első negyedévben, amelyből 21-et elfogadtak. A megtakarítás 63 ezer forint.

Nem dicsekedhet ilyen jó eredménnyel a szegedi pályafenntartási főnökség. Az újítási előadó megbetegedett és gazdátlan maradt ez a fontos poszt. A benyújtott javaslatokat nem tárgyalják időben. Ez elveszi a dolgozók kedvét.

Minden szolgálati vezetőnek biztosítania kell, hogy a benyújtott javaslatokat az újítási rendeletben előírtak alapján elintézzék. Ezzel fokozzák a dolgozók újítási kedvét, elősegítik népgazdaságunk anyagi erősödését.

Sziládi Sándor
szegedi igazgatóság

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A hivatalos lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

A 20. számból: 110200/1958. I/5. B. Felhívás a vasutasok részére újonnan kiállításra kerülő zöld és pirosszínű igazolványokhoz szükséges arcképek előzetes beszerzésére.

108957/1958. I/5. B. Menetkedvezmény a Budapesti Ipari Vásár látogatói részére.

A 21. számból: 359/1958. Titkárság. Vasutas sportolók és kísérőik utazásának szabályozása.

516224/1958: AI. B. Bontásból származó ócska építőanyagok és ócska vasbetonaljak értékesítése. Joggyakorlat. Elvi döntések.

— **95. születésnapját ünnepelte** május 5-én, özvegy Kuncze Gézáné. Férje a DSA vizsgáló főkalauza volt, aki 36 évi szolgálat után 1920-ban ment nyugdíjba. (1944-ben halt meg). Kuncze néni ma is egyedül vezeti háztartását. Hét élő gyermeke, tíz unokája és négy dédunokája van. Családjából kilencen a közlekedés területén dolgoznak.

ELMARADT JUTALOM

A múlt évi irattáranyag selejtezése után a 3. sz. jegyzéket felterjesztettük az igazgatóság anyagosztályának 1094/1958 iktatószám alatt. Az ideit 1673/1958 szám alatt április 3-án küldtük el intézkedés végett.

Azóta több ízben felkerestem személyesen és telefonon Montovai elvtársat a jutalom utalványozásával kapcsolatban, aki arra hivatkozik, hogy a szerencsi szertár nem küldte be a szükséges bizonylat másolatát.

Egyik szerv küld a másikhoz, de az ügy nem jut előbbre. Az 1958. évi Hivatalos Lap 18. száma világosan megírja, hogy a selejtezett papíranyag értékének 40 százaléka a selejtezésben résztvett dolgozók jutalmazására fordítható.

Hogyan szerezzek érvényt ennek a rendelkezésnek, ha nemcsak az idei, de még a tavalyi papírgyűjtési jutalmat sem kaptuk meg? Az ilyen huzavona nem lelkesíti a dolgozókat.

NÉMETH PÁL irodavezető
Szerencs állomás.

Nemzetközi HÍREK

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A szovjet vasutasszakszervezet XV. kongresszusára az eredmények fokozásával készülnek a dolgozók. Munkaőrségeket szerveznek, s különösen a fiatalok tűnnek ki vállalásaik teljesítésével.

*

A közelmúltban szovjet vasutas szakemberek látogattak el Angliába, hogy tanulmányozzák a brit vasutak munkáját. Hazatérésük után népes hallgatóság előtt számoltak be tapasztalataikról.

*

Érdekes számok kerültek napvilágra, a szovjet vasutasszakszervezet munkáját segítő aktivistákról. A társadalombiztosításnál és a munkavédelemnél 200 ezer, a tömegmunka-bizottságokban és az újításoknál 105 ezer, a szakszervezeti bizottságokban 65 ezer, a szociális biztosítás ügyében 115 ezer, a lakás- és létfenntartási bizottságokban 74 ezer, kulturális téren 212 ezer dolgozó segíti a szakszervezet munkáját.

*

Néhány év alatt 700 vasutaslaktanyát és 32 vasutasüdülőt korszerűsítettek, illetve építettek a Szovjetunióban.

Április végén tartották *Szófiában* a vasúti és közlekedési munkások egyesülési kongresszusát.

*

A francia vasutasok lapja, a La Tribune Des Cheminots, nagy cikkben állást foglal a nukleáris kísérletek megszüntetése mellett.

*

Az osztrák államvasutak biztosító intézete 20 000 schilling összegű díjat tűzött ki balesetmegelőzést szolgáló készülékre, vagy rendszerre.

*

A Crewe és Manchester közötti 31 mérföldes vonalszakaszon a közeljövőben megindúló villamosvasúti forgalom miatt 88 vasúti hidat alakítanak át.

*

Vasútfelszerelési konferencia zajlott le nemrégen Washingtonban. Öt pontba foglalva határozták meg a jövő vasútvonalainak felszerelési programját.

*

Nyugat-Németországban 290 ezer vasutas dolgozó munkaidejét úgy szabályozták, hogy nyáron hosszabb lesz a napi munkaidejük, mint télen.

MEGNYÍLT AZ ÚJÍTÓK ÉS FELTALÁLÓK KLUBJA

Régi vágya teljesült a magyar újítóknak és feltalálóknak. *A Szakszervezetek Országos Tanácsa a Technika Házában megnyitotta az újítók és feltalálók klubját.* A klub alapító tagjai között a legjobb újítók, feltalálók, kiváló munkások és műszaki dolgozók foglalnak helyet.

Az iparági szakszervezetek és minisztériumok tevékeny közreműködésével kívánja a klubélet kialakítását elősegíteni a SZOT Mérnök-Technikus Tanács.

Rendszeres találkozások szervezésével, az újítók tapasztalatainak kicserélésével válik lehetővé, hogy az újítók megismerjék egymás munkáját, elgondolásait és segítséget adjanak egymásnak.

Azon túlmenően, hogy az újítók és feltalálók a klubban szórakozhatnak, kulturális életet élhetnek, a SZOT Mérnök-Technikus Tanács műszaki anyaggal, rendezvényekkel segíti őket képességeik fejlesztése érdekében. Megtalálhatók a klubban többek között a legfrissebben megjelent külföldi folyóiratok, szakcikkek és ezeknek összesített jegyzékei. Ujítási feladattervek, tapasztalatcserére alkalmas újítások gyűjteménye, elfekvő készletek jegyzéke, stb. Rövid műszaki előadások, újítások bemutatói, műszaki és jogi viták, tanácsadás szerepel a klub programjában. Iparági sajátosságoknak megfelelően egyes iparági szakszervezetek külön is tartanak klubnapokat a vállalatok újítói és feltalálói részére.

A legközelebbi számunkban közöljük az Újítók és Feltalálók Klubjának részletes programját.

A klub nyitva minden hétfőn és szerdán délután 5 órától Cím: Budapest, V., Szabadság tér 17. fsz. 46.

AZ INSTRUKTORI MUNKÁRÓL

A szakszervezeti munkában helyes vezetésről szó sem lehet anélkül, hogy a vezetőszervek ne ismernék a vezetettek hangulatát, problémáit, véleményüket a munka egyes kérdéseiről, ne tájékozódnának a határozatok végrehajtásának helyzetéről, mikéntjéről.

A vezetőszervek az értesüléseket többféle forrásból merítik. Egyik formája a tájékozódásnak az instruktori munka, instruktoroktól kapott tájékoztatás. A vezetőszervek az instruktoraikon keresztül közvetlenül érintkeznek a területi bizottságokkal, a szakszervezeti bizottságokkal, azok funkcionáriusaival. Az instruktor tanulmányozza munkaterületén a szakszervezeti szervek életét, tevékenységét, általánosítja, terjeszti a tapasztalatokat, a legjobb munkamódszereket. Gyakorlati segítséget nyújt, ellenőrzi a felsőbb szervek határozatainak, rendelkezéseinek végrehajtását. Neveli az alsóbb szakszervezeti funkcionáriusokat és dolgozókat. Ismerteti a felsőbb szervek határozatainak jelentőségét, magyarázatot ad a dolgozók problémáira.

Munkájában legdöntőbb a segítő, nevelő jelleg.

Sokan helytelenül értelmezik az instruktori munkát. Csupán a szakszervezeti központ munkatársaira vonatkoztatják. Ez helytelen. Az instruáló munka az egész szakszervezeti apparátus feladata, beleértve a területi bizottságokat is. Sőt az instruáló, segítő, nevelő munka feladata a legfelsőbb és a legalsóbb vezetőszerveknek egyaránt.

Ehhez első és elengedhetetlen feltétel: minden időt kihasználni arra, hogy a tömegek között legyenek, szinte közöttük éljenek. Az SZB vagy a szolgálati vezető irodájából csak a legritkábban kaphatunk képet a reális helyzetről. Következtetést levonni csak a dolgozók véleményének meghallgatása után szabad.

Az instruktornak a feladatok végrehajtásánál abból kell kiindulnia, hogy a területi bizottságok, a szakszervezeti bizottságok, a dolgozók igénylik a segítségét, várják a támogatását. Ugy tekintenek rá, mint a vezetőszervek képviselőjére, a végrehajtás legjobb módszerei ismerőjének tartják. Ez különösen megnöveli az instruktorok felelősségét.

Az instruálás mindenekelőtt tanítást jelent.

Ahhoz, hogy ezt a teendőt sikeresen végrehajthassa, az instruktornak széles látókörrel és nagy tapasztalattal kell rendelkeznie, tehát állandóan és sokoldalúan kell képeznie magát.

Első és legfontosabb a marxista—leninista elméleti képzettség. Sajnos, szakszervezeti aktíváink egy része nem fordít kellő gondot az elméleti képzésre. Közülük nem egy a rutinra, a korábban tanultakra támaszkodik. Pedig az élet mindennap újabb problémákat vet fel, s arra csak úgy tud megfelelő választ adni — amelyet mindenkor elvárnak tőle —, ha lépést tart a fejlődéssel, az elengedhetetlen elméleti, politikai képzésen túl az újságok, folyóiratok, elméleti cikkeit és gyakorlati útmutatásait is állandóan figyelemmel kíséri.

Az instruktor csak úgy tud megfelelő felvilágosítással szolgálni, a dolgozók problémáira megfelelő választ adni, ha járatos a szakmai munkában, ha szakmailag is képezi magát. Ebben talán még nagyobb az elmaradás, mint a marxista—leninista elméleti képzésben. Pedig az az instruktor, aki a dolgozók szakmai kérdéseire, legalább az alapvetőkre, nem tud megfelelően válaszolni, hamarosan hitelét veszti.

Az instruktor állandóan növelje általános műveltségét.

A felszabadulás óta dolgozóink általános műveltsége megnőtt, sokoldalúbbá vált. Ma már olyan kérdések is érdeklik őket, amelyekkel korábban nem találkoztunk. A jó instruktornak a politikai és gazdasági kérdések ismeretén túl otthon kell lennie a tudomány, a művészet, az irodalom, stb. alapvető kérdéseiben is.

Elengedhetetlenül fontos, hogy ismerje a párt és a kormány legfontosabb határozatait, rendeleteit, a SZOT, a szakszervezet központi vezetőségének, elnökségének, illetve a területi bizottságnak a határozatait. Nagyon fontos a SZOT XIX. kongresszusának határozatából adódó feladatok ismerete. Az instruktor

képes legyen felmérni, hogy az adott területen mi a legfontosabb probléma, legyen ereje és tekintélye erre irányítani a figyelmet.

Az instruktori munkában elkerülhetetlenül fontos a tervszerűség. Minden kiutazás előtt állítsa össze azoknak a problémáknak a jegyzékét, amelyek végrehajtásáról tájékozódni kíván. Jelenleg a felkészülésnek az alapja a SZOT XIX. kongresszusának anyaga. Gondolkozzon azokon a módszereken, amelyekkel előbbre lehet vinni a tennivalók megvalósítását. Persze nem gondolhatunk itt sem beskatulyázásra, szemellenzős munkára, hiszen minden problémával foglalkoznia kell, mégis az a helyes, ha kitűzött céllal kezd a munkájához.

Hogy egy szolgálati hely, üzem, stb. életének keresztmetszetét megismerhessük, nem elegendő néhány óra. Csak ha hosszabb ideig tartózkodik egy-egy munkahelyen, lesz képes az ott folyó munkát és életet megismerni. Nincs szükség olyan instruktori munkára, amely adatgyűjtés jellegű, úgynevezett köszönő ember típusú. A jó instruktor különösen vidéken járva nem ismerhet munkaidő-kezdetet és befejezést. Van olyan dolgozó, aki nem szívesen veszi, ha munkaidő alatt feltartják, de szívesen beszél a problémákról a munkaidő befejeztével. A funkcionáriusoknak igazodni kell ilyenekhez. Nem helyes azzal kezdeni a beszélgetést, hogy mi baj van, mik a problémák. Az ilyen hivatalos tudakolódzás legtöbbször nem éri el a célját, bizalmas beszélgetés helyett szükszavú kérdés—felelet lesz az eredmény.

(Folytatjuk.)

Nem jár külön anyagi juttatás a becsületes betegellátásért

A szocialista állam a társadalom legszélesebb rétegeinek biztosítja betegség esetén az ingyenes orvosi ellátást. Társadalmunkban az orvosok, egészségügyi dolgozók az államtól kapják munkájukért a megfelelő juttatást. Becsületes megélhetésük biztosított, ezért az orvosoknak az orvosi etika alapján kötelességük a betegek lelkiismeretes gyógyítása.

Az utóbbi években mind gyakrabban akadnak orvosok, akik túlteszik magukat az orvosi etika íratlan, de kötelező törvényein, vállalt kötelezettségeiken és meg nem engedett módon anyagi előnyöket kérnek vagy fogadnak a gyógyítás során. Akadnak betegek, akik önzésből — annak ellenére, hogy díjtalan orvosi vizsgálatra, gyógykezelésre jogosultak — anyagi juttatással igyekeznek indokolatlan előnyhöz jutni. Ezek az emberek nem gondolnak arra, hogy vétenek a szocialista erkölcs, a többi beteg és saját maguk ellen.

Sértő a becsületes orvosokra

Az említett eljárások mélyen sértik a becsületes orvosok tekintélyét, jogosan váltják ki a gyógyulni vágyó betegek méltatlankodását. Jogos a figyelmeztető szó, hogy ezen a téren megálljt parancsoljunk.

A SZOT XIX. Kongresszusa ismételten kimondja: *„az orvosok és a többi egészségügyi dolgozók nem kérhetnek és ne fogadjanak el a biztosított jogon kezelésre hozzájuk tartozó betegektől és családtagjaiktól külön anyagi juttatást."* Hogy mennyire indokolatlan a külön juttatás, azt mi sem bizonyítja jobban, mintha átekintjük egészségügyünk fejlődését az utolsó években.

A vasutas kórházi ágylétszám az 1953. évi 912-ről a Péceli Kisegítőkórház és a Budakeszi Tüdőgyógyintézet létrehozásával 1957-ben 1292-re növekedett. A betegek ápolására fordított vasútorvosi óraszám az 1951. évi 278 432-ről 1957-ben 474 936 órára növekedett, ami 70,6%-os emelkedést jelent. Bár a pályaorvosi rendszert megszüntették — és ez még hiányossága a jelenlegi vasútegészségügyi ellátottságnak — a vasútnál foglalkoztatott orvosok száma az 1951. évi 382-ről 1957-ben mégis 598 főre növekedett. Új rendelőintézetet kapott a szombathelyi, a pécsi és a debreceni igazgatóság.

A társadalombiztosítás vonalán sem kell szégyenkeznünk. Amíg a készpénzsegélyek összege 1949-ben 9 790 000 forintot tett ki, addig 1957-ben már 101 193 000 forintot használtunk fel ilyen célra, ami 933,6%-os növekedést jelent. A gyógyszerre, valamint a gyógyászati segédeszközökre fordított összegek is növekedtek. A két utóbbira 1949-ben 13 710 000 forintot, 1957-ben viszont már 39 980 000 forintot fordítottunk.

A számok ugrásszerű emelkedése híven fejezi ki azt az áldozatot, amelyet szocialista társadalmunk a betegek és a gyógyító orvosok és egészségügyi kádereink érdekében hozott. Semmi sem indokolja tehát azokat a visszaéléseket, amelyekről szóltunk.

A szakszervezeti szervekhez fordulunk

Szakszervezeti szerveinknek mindent el kell követniök, hogy széleskörű nevelő és felvilágosító munkával tudatosítsák a dolgozókkal és azok családtagjaival, hogy gyógyításuk ingyenes, ne igyekezzenek esetleg dolgozótársaik rovására különleges elbánást biztosítani.

Ha panasz érkezik hozzájuk, hogy egészségügyi dolgozóink juttatást kérnek vagy fogadnak el, az ilyen elítélendő cselekedetet hozzák nyilvánosságra, hogy a jövőben hasonló esetek ne forduljanak elő.

A szakszervezet a becsületes orvosokhoz, egészségügyi dolgozókhoz és vasutasokhoz fordul. Az emberiesség, a becsületesség és a szocialista erkölcs nevében kéri, hogy álljanak a szakszervezet mellé és segítsék abban a munkájában, amelyet a magukról megfeledkezett orvosok és betegek felvilágosítása jelent.

Dr. Páter János
a központi vezetőség tagja

A kocsikihasználás fokozásának módszereiről

Egy-két olyan módszert szeretnék ismertetni, melynek segítségével lényegesen javítani lehet a kocsik kihasználását.

Az állomás tervszolgálata, illetve illetékes dolgozója, legkésőbb a tárgynapot megelőző napon írásban közölje a forgalmi szolgálattal (forgalmi szolgálattevő, kocsimester stb.) és az illetékes raktárnokkal, hogy adott napon a fuvaroztatók árufajtánként mennyi kocsit igényeltek. Ez eddig talán nem is új.

Uj azonban az, hogy ebben a közlésben szerepeljen a szükséges kocsik raksúlya is, különösen a tömegáruknál. Ezt a kocsiigénylésből állapítsák meg úgy, hogy vegyék figyelembe, milyen tengelynyomású vonalra rendelték a kocsit, illetve jelentették be a fuvarozást. Pl. zúzottkő részére beadott kocsiigénylés egy része 12 tonna tengelynyomású vonal állomásaira vonatkozik. Ebben az esetben ennek a tonnamennyiségnek az elszállításához 15 tonnás kocsit kell kiírni. Pl.: Szükséglet 1958. május 15-ére:

Téglagyári csonka (iparvágány) 100 t téglának 15 tonnás; 200 t téglának 20 tonnás; 50 t cserépnek 15 tonnás;

Erdőgazdasági rakterület: 2 db 15 tonnás nyitott, tűzifának. Kőbánya: 150 t zúzottkőnek 15 tonnás; 450 t zúzottkőnek 20 tonnás; Bauxitbánya: 600 t bauxitnak 20 tonnás.

Az ilyen rendelkezésből a forgalmi szolgálat feltétlenül tudomást szerez arról, hogy hova milyen sorozatú kocsikat állítson ki, feltéve, hogy a megfelelő kocsik rendelkezésre állnak. Ilyen kiírás mellett nem történhet meg, hogy tűzifának 25 tonnás, bauxitnak pedig 15 tonnás kocsikat állítsanak ki, ami napjainkban gyakran előfordul.

Kézzelfogható a bizonyíték

A fenti közlés szükségességét a következő gyakorlati példa igazolja: Egy állomásnak két iparvágánya van, az egyik az állomásból ágazik ki, a másik a nyílt vonalból. A nyíltvonali iparvágány használója naponta átlagosan 5 kocsit, az állomási iparvágány használója pedig 35 kocsit rak meg. A nyíltvonali iparvágány használójának 5 kocsija közül négyet 12 tonna tengelynyomású vonalra, az állomási iparvágány használójának minden kocsiját 16 tonna tengelynyomású vonalra irányították.

Az állomás illetékes dolgozója csak úgy tájékoztatta a forgalmi dolgozókat, hogy az egyik iparvágányra 5, a másikra 35 kocsi szükséges. Bővebb adat hiányában a nyíltvonali iparvágányra kiállítottak 5 darab 25 tonnás kocsit, az állomási iparvágányra pedig vegyesen 15, 20 és nagyobb raksúlyú kocsit.

Következmény: a nyíltvonali iparvágányon a 12 tonna tengelynyomású állomásra megrakott négy darab 25 tonnás kocsiba 9 tonna önsúly mellett beraktak kocsinként 15 tonnát, kihasználatlanul maradt kocsinként 10—10 tonna. A helytelenül ide kiállított 4 darab 25 tonnás 9 tonna önsúlyú kocsiba az állomási iparvágányon berakható lett volna 23 tonna, vagyis kocsinként 8 tonnával több. Tehát csak ennél a négy kocsinál kereken két 15 tonnás kocsi lett volna a megtakarítás.

Szükséges, hogy a kocsik kiválogatása és a rakodóhelyekre állítása — még egy kis többletmozgás árán is — a kívánalomnak megfelelően történjék. Fontos a fuvaroztatókkal a jó együttműködés is abból a szempontból, hogy a kocsigénylésnek megfelelő kocsik kiállítása esetén a rakodás is célszerűen történjék. Ez elsősorban a kereskedelmi szolgálatnak (raktárnoknak) a feladata.

Az elmondott módszer elsősorban nagyobb forgalmú állomásokra vonatkozik, de adott esetben kisebb forgalmú helyeken is alkalmazható.

Egy másik lehetőség a kocsikihasználás fokozására. Ez olyan bányaállomásokra vonatkozik, ahol az osztályozó berendezés több vágány felett helyezkedik el, és bizonyos szemnagyságú áru (pl. szén) rakodása folyamatosan ugyanazon a vágányon történik. Pl. a kockaszén rakodása az I., a darabos szén rakodása a II. és a porszén rakodása a III. sz. rakodó vágányon.

Ha az állomás illetékes dolgozói jól együttműködnek, akkor megállapíthatják az aznapi rakodási tervből, mennyi az a kocsimennyiség, amely gyenge felépítményű vonalra irányul, és annak megfelelően végzik a kocsik beállítását és rakodását. Pl. a II. sz. rakodó vágányra beállításra kerül 10 kocsi, de ebből négy kocsi gyenge felépítményű vonalra megy, akkor — megfelelő raksúlyú kocsik rendelkezésre állása esetén — a beállítandó 10 kocsiból négy kocsinak 15 tonnásnak kell lennie. A bánya illetékes dolgozója viszont — ilyen együttműködés mellett — a 15 tonnás kocsikat fogja a gyenge felépítményű vonalra megrakni és feladni.

Az itt leírt — véleményem szerint helyes — módszerek alkalmazásához nem kell semmi más, csak egy kis körültekintés, gondos és tudatos szolgálatteljesítés azok részéről, akiknek munkája a kocsik megrendelésével, kiállításával és megrakásával összefügg.

Gazdag József
szombathelyi igazgatóság
VI. osztály.

„A MI VASUTUNK A SZOCIALIZMUS ESZMÉIT IS SZÁLLÍTSA"

KÖZEL 350 KOMMUNISTA VASUTAS ELŐTT

Annus István elvtárs, a szegedi igazgatóság pártszervezője tartott részletes beszámolót a közelmúltban a vasutas pártszervezetek tevékenységéről és a feladatokról. A tanácskozáson megjelent és felszólalt *Németh Károly* elvtárs, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Csongrád megyei párt-végrehajtóbizottság első titkára, *Németh József* elvtárs miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Előljáróban a pártépítés néhány problémájával foglalkozott a beszámoló. Hangsúlyozta: örvendetes, hogy egyre több munkás és köztük egyre több dolgozó nő kéri felvételét a pártba. A szegedi fűtőháznál ebben az esztendőben hét fizikai munkás érdemelte ki példamutató munkával és magatartással, hogy az élcsapat tagjelöltje legyen.

A jó politikai munka nyomán javult a mozgalmi szervek és a szakvonal közötti kapcsolat. Ennek eredményeképpen az igazgatósági versenyben az első negyedévben a második helyen végzett az igazgatóság. Ez alatt az idő alatt közel 200 ezer forint jutalmat osztottak szét a dolgozók között. A pártszervezetek egyre nagyobb gondot fordítanak a munkafegyelem megszilárdítására. Több helyen (pl. Szeged fth., Baja) párt-fegyelmi elé állítják azokat, akik megszegik a munkafegyelmet, nem mondhatjuk azonban, hogy e téren minden rendben van. A laza ellenőrzés, az ébertelen szolgálatellátás következtében még nem ritkák a lopások, dézsmálások. Márciusban közel 60 000 forint kár érte ilyenek miatt a közösséget.

SOK SZÓ ESETT A TANÁCSKOZÁSON A TAKARÉKOSSÁGRÓL

1957-ben 76 ezer forint értékű szénnel többet fogyasztottak az igazgatóság területén, mint korábban és ezzel nem emelkedett arányosan a továbbított elegymennyiség. Sok a vonatkésés. Van olyan tapasztalat is — mondotta Annus elvtárs —, hogy a mozdonyvezetők egy része az egyéni érdekeket előtérbe helyezve, nem törődik a társadalmi érdekkel. Például Békéscsabán fűtőház mozdonyaival továbbított vonatok sok esetben 40—50 percet késnek és 25—30 tonna szenet takarítanak meg. A rövidmenetet nem alkalmazzák. A késések csökkentése helyett egyeseknél legfontosabb a széntakarékosság, mert az közvetlenül pénzben jelentkezik. Azzal azonban már nem törődnek, hogy a munkába menő vagy jövő dolgozók mennyit töltenek a vonaton.

Súllyal szerepelt az aktívaülésen az ellenséges ideológia elleni harc, s ezzel kapcsolatban a politikai felvilágosító munka jelentősége. *Németh Károly* elvtárs hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a vasút nemcsak személyeket, nemcsak árut, hanem eszméket is „szállít". Ha a pártszervezetek jól dolgoznak, ha a hamis burzsoá ideológia és ellenséges nézetekkel szemben az igazságot mondják el a vasutasoknak, akkor a mi vasútunk a szocializmus eszméit is fogja „szállítani". Ezt szeretnénk elérni.

A lelkes légkörben lezajlott aktívaülés minden bizonnyal újabb sikerek forrása lesz a szegedi igazgatóság területén.

Tartsuk be a szabadságolási tervet a dolgozók érdekében

Szakszervezetünk elnöksége megvitatta a múlt esztendő szabadságolási terveljesítését. A tervet 98,3 százalékra teljesítettük, tehát az előző évekhez képest jelentős javulást értünk el. De ez nem lehet ok az elbizakodásra. A szabadságolási terv teljesítése a dolgozó emberrel függ össze, éppen ezért nem közömbös tudni és látni, hogy vannak még ennek a munkának hiányosságai.

A hibák kezdeti forrását a tervezésnél találjuk. Feltétlen be kell tartani a 4. szakosztály által kiadott rendeletet. Akkor jó lesz a tervezés, létszámon alapul, s a legmesszebbmenően tekintetbe veszi a dolgozók és a vasút érdekeit.

A terv negyedévi bontásánál is sok hiba akad. Arra kell törekedni, hogy az elérhető legcsekélyebb eltérés legyen a negyedévi ütemezések között.

Az 1957-es országos tervezésnél például az első negyedévre 317 387 napot, míg a harmadik negyedévre 933 557 ezer napot terveztek.

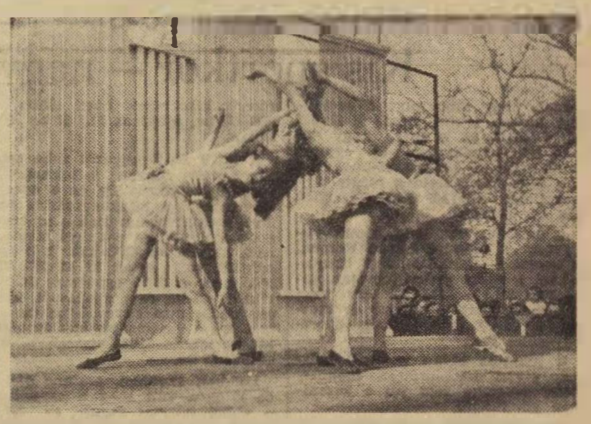
Annál helytelenebb ez, mivel az őszi forgalom erre a negyedre esik. Az ilyen tervezés ellen a szakszervezeti bizottságoknak szót kell emelniök. Ez annál is fontosabb, mert még mindig jelentős figyelmet kell szentelnünk a mezőgazdasági munkálatokkal kapcsolatos meglehetősen nagyszámú illetménynélküli szabadságra is.

Az ilyen tervezés eredménye, hogy sok szabadságnapot kell átvinni az új évre.

Ha a dolgozókkal meg tudjuk értetni, hogy lehetetlen a szabadságidő szinte egyidőbeni biztosítása mindenki számára, akkor felszámolhatjuk azt az immár „hagyományos" szokást, hogy a szabadságolási tervet csak március 31-től március 31-ig tudjuk teljesíteni.

A szakszervezeti bizottság ilyenirányú munkájával adjon segítséget a szolgálati vezetésnek, ne hanyagolják el az ellenőrzést és mutassanak rá menetközben a hibákra. Helyes lenne, ha a szakszervezeti bizottságok negyedévenként napirendre tűznék a szabadságolási terv teljesítésének megvitatását.

Képek a május 1-i vasutas színpadról



A Laudler Jenő Járműjavító leány-balettcsoportja. Oktatójuk: Miskei Anna, az Operaház volt szólótáncosnője.

A szakszervezet központi tánccsoportja.
(Kovács Géza felv.)

Lépjünk túl a szervezeti intézkedéseken

A Szolnoki Járműjavító szakszervezeti munkája egészséges fejlődést mutat. A múlt év utolsó negyedében a befizetett tagdíjak összege 28 600 forint volt. A dolgozók 91 százaléka volt szakszervezeti tag. 1958 első negyedében 33 000 forint tagdíjat fizettek be, s *a szervezettség ma már eléri a 94 százalékot.* Aktiváink jó munkájával elértük az átlagos 15 forintos osztályos tagdíjfizetést. *Különösen jó munkát végzett a II., VIII., IX. és a XIV. alapszervezet, ahol elérték a 100 százalékos tagdíjmorált.*

A szervezésben a többi alapszervezetnél sincs komolyabb hiba, sok kívánnivalót hagy azonban a dolgozók politikai felvilágosítása. Annak magyarázata, hogy mit jelent szervezett munkásnak lenni a proletárdiktatúra viszonyai között, mit jelent a szakszervezet erősítése a proletárhatalom védelmének szempontjából.

Sokszor előfordul, hogy még arról sem tudnak a dolgozók, amit a tagdíjból közvetlenül visszakapnak. Sokan nem tudják, hogy *a befizetett tagdíjnak 8 százaléka a szakszervezeti bizottságnál marad,* amelyet szociális, művelődési és sportcélokra használnak fel. *Az első negyedévben közel 20 ezer forintot fizetett ki szakszervezetünk segélyekre.* Ebből több mint 16 000 forint rendkívüli segélyként került vissza a dolgozókhoz.

Hiba, hogy nem tartják meg rendszeresen a bizalmi tanácskozásokat, vagy ha meg is tartják, a színvonal elmarad a kívánalmaktól. Ezért a bizalmiak nem ismerik a dolgozókat közvetlenül érintő legfontosabb rendeleteket, egyik-másikuk nem érez elég felelősséget a csoport tagjainak problémái iránt. A leghatásosabb agitáció a szakszervezet mellett az, ha a dolgozó a legkisebb problémájánál is érzi, hogy van kire támaszkodnia.

Csomor János
Szolnoki Jj.

A sajátjukra sem vigyáznak jobban

A kíváncsi tekintet a bútorokra, a szakszervezeti bizottság munkaterületének apróbb tartozékaira esik e látogatásnál. Miért? Mert a szakszervezet vagyonállagának becsületes őrzése része a társadalmi tulajdon védelméért indított mozgalomnak.

Ezért nézünk körül *Székesfehérvárott,* ezért vizsgáljuk kíváncsi pillantással a szakszervezeti bizottságra, az egyes dolgozókra bízott vagyontárgyakat.

Végh Ferenc elvtárs, az állomás SZB-elnöke készségesen megmutatja a leltári tárgyakat, a leltárnaplót, a szerszámkönyvecskét, s a falra kifüggesztett leltárjegyzéket. Minden a legnagyobb rendben. Semmi sem hiányzik, s ami ezzel egyértékű: *a gondjaikra bízott tárgyak tiszták, sérülésmentesek.*

Az írógépet letakarva, a hanglemezeket sorrendben védőburkolatban, a diavetítőt, s a többi leltári tárgyat is gondosan őrizve, védve találjuk.

Valóban úgy van, ahogyan *Végh* elvtárs elmondja: — *A sajátunkra sem vigyázunk jobban.*

Nagyon helyes ez így. Ha valóban érezzük, hogy mi vagyunk a gazdák, miénk a szakszervezeti vagyon, ha érezzük, hogy ezeknek pazarlása a mi sérelmünk is. Ilyenkor látja az ember — ha ma még nincs is mindenhol így —, hogy nem múlt el e tekintetben sem haszontalanul a tizenhárom esztendő.

Hasonló a helyzet a fűtőháznál és hozzátehetjük — a művelődési otthonban is.

Hereszнyei elvtárs, a fűtőház SZB-elnöke mindössze a leltári tárgyakkal kapcsolatos központi bürokráciára haragszik. Tavaly terjedelmes jelentést kellett küldeniük a használatban levő rádiókról, most ismét kérik ezeket az adatokat, ahelyett, hogy elővennék a tavalyi jelentést.

Egy másik probléma: a kétrészes *Siemens-rendszerű* hangerősítőjük egy éve rossz, nem kapnak hozzávaló csöveket. A szakszervezeti központ most azt kérte, hogy hozzák fel Pestre. — Hát a 45 kilós műszert ki fogja cipelni? — teszi fel a kérdést *Hereszнyei* elvtárs. *(Reméljük, ez nem lesz akadálya a kijavításnak!)*

A bírálat is a jó gazda féltéséből ered. Ez is bizonyítéka, hogy Székesfehérvárott jó kezekben van a szakszervezet vagyona. Gondozzák, őrzik, óvják azokat a tárgyakat, eszközöket, amelyeket a dolgozó vasutasok életének, szociális körülményeinek, művelődésének szolgálatába állítottak.

Reméljük, másutt is hasonló megállapítást tehetünk következő látogatásaink során.

Nyílt levél Nyékládháza állomás főnökéhez

Tudom, hogy a munka hevében, a vitáknál előfordulhat meggondolatlan kijelentés is. Ugy gondolom, ilyen volt az ön által április 7-én tett megjegyzés is, mely szerint: *„Tiszaszederkény állomáson csak olyan dolgozók vannak, akiket máshol a vasúton alkalmazni nem lehet."*

Nyilván Nyékládházán is olvassák a Magyar Vasutast, amely már beszámolt munkánkról, de engedje meg, hogy felsorakoztassak néhány érvet, amely megcáfolja megállapítását.

Állomásunk az ellenforradalom után az elsők közt újította fel a versenymozgalmat. Páros versenyre léptünk *Klementina* állomással, de vetélkedtek egymással az egyes brigádok is. Az eredmény nem maradt el. 1957-ben fél éven keresztül tartottuk az élüzem szintet. Az őszi forgalomban is kiváló eredményeket értek el a *„sehol sem használható dolgozók"*, amiért az igazgatóságtól pénzjutalmat kaptunk.

Nyékládháza állomás dolgozóinak jó munkája nyomán kapja vissza rövid időn belül az üres kocsikat — saját feladásuk fedezéséhez.

Felszabadulásunk 13. évfordulóján igazgatói elismerésben és 3500 forint jutalomban részesültünk és két dolgozónk megkapta a „Kiváló dolgozó" jelvényt.

A politikai és szakmai képzésben is jó eredményeink vannak. 12—14 fő jár rendszeresen politikai oktatásra. Ketten készülnek önállósító forgalmi vizsgára és négyen az árufuvarozási vizsgára.

Kedves Főnök Elvtárs!

Röviden így dolgoznak az állomásfőnök elvtárs által lebecsült dolgozók. Előfordulnak még fegyelemsértések, lazaságok, de ezek ellen a kollektiva együttesen fellép.

Mi ismerjük a főnök elvtárs jó munkáját, ezért reméljük, hogy Tiszaszederkény és Nyékládháza mint két szomszédos rendelkező állomás jól együtt fog dolgozni, hiszen közös célért harcolunk és ha a jövőben a munka hevében vitánk lesz, azt elvtársi módon tisztázzuk.

Póka Miklós
pártitkár Tiszaszederkény

A meghatottság és a köszönet hangján

emlékezünk a budapesti csomóponti pártbizottság, a vasutas szakszervezet területi bizottsága és az igazgatóság rendezésében anyák napja alkalmából tartott ünnepségről.

A meghívott sokgyermekes édesanyákat ízlésesen megterített asztal, hangulatos zene és bensőséges, szeretetteljes szavak fogadták.

Az ünnepi megemlékezést tartó Parti és Szegedi elvtárs szavaiból felénk áradt az a megbecsülés, amely csak szocialista társadalomban jut a dolgozó anyáknak osztályrészül. Jólesik ez a szeretet, megbecsülés, amely az anyagi jutalmazáson keresztül is érvényre jutott. Feledhetetlen élmény marad mindannyiunk számára az 1958. évi anyák napja.

Igérjük, hogy gyermekeinket hazaszeretetre, a szocialista társadalom becsületes tagjaivá neveljük. Mi vasutas édesanyák további jó munkánkkal akarjuk bebizonyítani, hogy méltók vagyunk a megbecsülésre. A jóleső szíves vendéglátásért ezúton is köszönetet mond a ferencvárosi pft. főnökség dolgozó anyái nevében

BUDAI ANTALNÉ
özv. PUSKÁS JÓZSEFNÉ
RÁCZ SÁNDORNÉ

IFJÚSÁGI ÉLET

„Közügynek tartjuk a fiatalság nevelését...“

Kedves ünnepség színhelye volt a közelmúltban Zala megye egy eldugott kis faluja: *Sénye*. Nem volt vasárnap, nem volt ünnepnap, mégis a falu apraja-nagyja ünneplőbe öltözött. Vendéget vártak — tiszta szívvel — igazi magyaros vendégszeretettel.

A celldömölki fűtőház KISZ-szervezetének küldöttei látogattak el hozzájuk, akik vállalták a sényei Petőfi Sándor úttörőcsapat patronálását. A vasutas fiatalok nem érkeztek üres kézzel. Ajándékot hoztak a csapat szakkörének: egy kis álló gőzkazánt, hozzáépített gőzgéppel. Amikor begyújtották a kazánmodellt, a kispajtások tágranyílt szemmel nézték az „ördöngös“ masinát.

A szívélyes fogadtatás, a járás vezetőinek részvétele, az úttörők kedves kis műsora híven tükrözte *Kövér* elvtárs járási munkásőrparancsnok szavait: *Nálunk közügynek tartják a fiatalok nevelését. Horváth János* elvtárs, a járási tanács elnöke nagyra értékelte a vasutas KISZ-fiatalok segítségét, amelyet az ajándékon keresztül nem lehet lemérni, hiszen minden ajándéknál szebben beszélt a baráti találkozón a pajtások, a felserdült fiatalok és az idős dolgozók összefogásának megnyilvánulása a békés, boldog életért, a szocialista hazáért.

Amikor az ünnepség részvevői jóízűen elfogyasztották a kispajtások készítette süteményt, azzal búcsúztak egymástól, hogy tovább erősítik kapcsolatukat.

Ez a nap nemcsak a sényeieknek volt kedves. A találkozó erősítette a kiszeseket is, hisz fáradozásuk nem volt hiába. Munkájukért a legdrágábbat kapták: gyermekek boldog, vidám kacagását, munkában megedzett férfikezek elismerő kézszorítását.

„Ballag már a vén diák...“

Május 9-én ünnepi díszt öltött a Damjanich utcai Vasútgépészeti Technikum. Ötvennyolc ifjú technikus búcsúzott tanáraitól, iskolatársaitól és az iskolától.

„Ballag már a vén diák“ örökszép dallamára járták végig az ifjú szakemberek a termeket, de már nem a *„filiszter“* harsogták, hanem korunk szellemének megfelelően daolták hévvel, akarattal és annyira meghatón: *„Technikus leszek magam is“*. Azok leszek, erre nevelték őket tanáraik, erre buzdították szüleik, erre vezette őket a kor fejlett ipari élete.

A műhelyeken végigballagva, az udvaron folytatódott az ünnepség. *Kovács András* búcsúzott fiatalabb társaitól, átadva a zászlót megőrzésre, majd *Sarek János* elsőéves búcsúztatta a diákok nevében az életbe induló ballagókat.

Az ünnepség *Máthé Sándor* elvtársnak, a 4. szakosztály vezetőjének és *Füzér Ferenc* elvtársnak, az iskola igazgatójának beszédével ért véget, majd a fiatalabb évjáratúak között elvonultak az *„irigyelt“ „vendiákok“*.

Végül a ballagókat a szülői munkaközösség és az igazgatóság látta vendégül.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szepesi Imréné, Cegléd. Panaszával forduljon a Pest megyei Tanács lakásügyi hivatalához: Budapest, V. ker., Városház utca 7. — **Behán Rózsa, Kazincbarcika.** „Beszélgetés egy hazatért disszidenssel“ című írása érdekes, de tekintettel arra, hogy a szerkesztőségnek rendelkezésére áll ezzel a témával kapcsolatban vasutas jellegű írás, ezt nem tudjuk közölni. — **Szeti Lajos, Erd.** Panaszát jogosnak tartjuk, s ezért felhívtuk rá a budapesti igazgatóság figyelmét. Reméljük közbenjárásunk eredményes lesz. **Leiti Ferenc, Pécs.** „Egy termelési tanácskozáshoz“ című cikkével kapcsolatban az igazgatóság közölte szerkesztőségünkkel, hogy utasította a fűtőházat a tartalékmozdonyok állapotának javítására és az állandó mozdonyszemélyzet biztosítására. Reméljük azóta javult a munka. — **Rédelyi Miklós, Budapest.** Szíves felvilágosítását köszönjük. **Mészáros Sándor, Tokaj.** Észrevételei figyelemreméltóak. Életkés helyre továbbítottuk.

Dr. Horváth Károly GV.ig., Bakó József, Budapest, Gazdag József, Szombathely, Budai Antalné, Ferencváros pft., Csomor János, Szolnok, Jj., Németh Pál, Szerencs, Sziládi Sándor, Szeged, Kismihók Róbert, Celldömölk, Cserháti József, Szeged, Behán Rózsa, Kazincbarcika, Várnai László, Pécs, Ölbei József, MÁV tisztképző, Tótka Károly, Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Ördögh József, Miskolc, Kobida Béláné, Budapest, Gyöngyösi Utasellátó 153. sz. üzemének dolgozói, Aranyos István, Budapest, Leveleiket továbbítottuk.

MILYEN LEGYEN A NYOMTÁV?

— Az ausztráliai vasutakról —

Az ausztráliai vasutak helyzete világosan példázza a kapitalista világ termelésében uralkodó anarchiát. Arról van ugyanis szó, hogy Ausztráliában a vasúti sínek nyomtáva különböző útvonalakon és sokszor ugyanazon útvonal különböző szakaszain is különböző. Jelenleg ölféle nyomtáv van használatban: 1600, 1440, 1070, 760 és 610 milliméteres.

A fuvaroztatóknak néha nagyfokú leleményességről kell tanúbizonyságot tenniök, hogy időt és pénzt takaríthassanak meg a szállításnál. Előfordul például, hogy keskeny nyomtávú vagonokból álló teljes szerelvényt rakományostul kell széles nyomtávú kocsikba átrakni, hogy utána ismét keskeny nyomtávú sínekben folytathassa útját.

Sok kényelmetlenségnek vannak kitéve az utasok is. Például ahhoz, hogy valaki Ausztrália nyugati partvidékéről a keleti partvidékra utazzék, nyolcszor kell átszállnia.

Ez a helyzet úgy állott elő, hogy az ausztrál vasutaknak kezdetben nem a belső piac ellátása volt a feladata, hanem az, hogy az exportáló árukat az ország belsejéből a kikötőkbe szállítsák az angol tőkések érdekeinek megfelelően. Ezért a 19. század végén megindult vasútépítés különkülönféle szerint történt, amelyeket kevés gazdasági érdek fűz egymáshoz.

A vasutak „különböző kalibere“ az ausztráliai gazdasági élet fájó pontja. A vasúti vágányok nyomtávának a szabványosítása már rég vita tárgya a parlamentben és a sajtóban. De annak ellenére, hogy majdnem valamennyi vasútvonal az állam tulajdonát képezi, mindeddig még azt sem határozták meg, hogy milyen nyomtáv lenne megfelelő az egységes vasút számára.

A megoldás hosszú huzavonája azzal magyarázható többek között, hogy az ausztráliai vasutak átszervezése több belföldi és külföldi cég érdekeit érinti. Olyanokét, amelyek jelenleg rendszeresen szállítják a vasút számára a gördülőállományt, a talpfát, a vasúti berendezést stb. Ezek a cégek természetesen minden erejükkel azon vannak, hogy a jelenlegi állapot ne változzék.

HÍREK

— **Záhonyban tartotta kibővített ülését május 6-án a debreceni területi bizottság.** A csomópont szakszervezeti munkájának helyszíni értékelése eredményesnek bizonyult.

— **Divatbemutatót rendezett a szombathelyi igazgatóság nőtanácsa május 8-án.** A rendezvény bevételét a gyermeknap javára fordítják.

— **Súlyos szolgálati mulasztás következtében** egy mozdony az előtte álló tehervonatba ütközött Martonvásár állomáson április 28-án 2,56 órakor. Személysérülés nem történt, az anyagi kár azonban jelentős. A balesetet előidézőkkel szemben az eljárás megindult.

— **A zürichi főpályaudvaron új** rendszerű menetrend mutatót helyeztek el. A menetrendet mikrófilmre vették és a kívánt részt néhány mutató segítségével ki lehet vetíteni egy üvegfalra.

— **2086 tonna szenet takarítottak** meg az első negyedévben az élüzem címmel kitüntetett székesfehérvári fűtőház dolgozói.

— **Kimagasló eredmények** születtek az ünnepi műszak alatt Ferencárosban. Az egy kocsira eső mozgatási időt 4,07 percről 3,81 percre csökkentették, ami 618 tolatási óra megtakarításának felel meg. A tehervonatok átlagos terhelését 926 tonnáról 931 tonnára növelték. Ez 32 tehervonat megtakarítást jelent.

— **13 000 forint jutalmat osztott** ki a vasutas szakszervezet elnöksége 15 sokgyermekes édesanya hulladékpapírt gyűjtött.

— **A szakszervezeti központ KISZ-szervezete a Minisztertanács takarékossági felhívása** nyomán csatlakozott a budapesti KISZ bizottság papírgyűjtési felhívásához.

— **Ha a bajorok nem mondanak le a dornadrág viseléséről, a nyugatnémet vasutak a jövőben nem járatják Bajorországban a legújabb gyorsvonati kocsikat,** mert a hagyományos pantalló gombjai rongálják az elegáns plasztikülléseket.

— **A közelmúltban megjelent és a második félév elején lép hatályba, a Várkonyi Ferenc által szerkesztett Oktatói Utasítás az** anyaggazdálkodási munkakörben foglalkoztatott dolgozók kiképzésére, vizsgáztatására és az anyagszerkezelési szakszolgálat személyzetének továbbképzésére. A régóta hiányzó utasítás ízléses kiállítása a MÁV Gazdasági Hivatal házinyomdáját dicséri.

— **Takarékossági ankétot tartottak** május 6-án, a forgalmi szolgálattevők részvételével a szombathelyi állomás oktatótermében.

— **7500 facsemetét ültettek el** április 12-én és 14-én a MÁV Tiszti-képző Intézet hallgatói Bp. Keleti pu. és Kőbánya-felső pu. között. A munkában 210 fiatal vett részt.

— **A szakszervezet központjában** bensőséges ünnepség keretében köszöntötték a XIII. kerületi KISZ-bizottság képviselői az idős, szervezett vasutasokat május elseje alkalmából. Az ünnepség részvevői sokáig együtt maradtak és elbeszélgettek a régi harcos május elsejékről, a szervezett munkások elnyomás elleni harcáról és a fiatalok mai problémáiról.

— **Teljesítették a május elsejére tett felajánlásukat a kazincbarcikai vasutasok.** A munkában kitűnt Lövei Lajos forgalmi szolgálattevő brigádja.

KALAUZLÁNY

Szemében meglopott álmok bújnak
haján a holdfény szürke ezüst.
Bőrébe szikrák körmei fúrnak,
arcán fátyolként omlik a füst.

Ruháját vihar szaggatja, tépi,
ezer kérdést meghallgat: felel.
„Kedvesem“, — szólítja részeg férfi,
de türelmét nem vesztheti el.

Mégis, ha jön, melegebb a fülke,
nem rángat úgy, ringat a vonat
s ő számtalan zaklatást türve
gyémántmosolyából osztogat...

Irtó Gyula

Kis sportkör — nagy tervek

Igaz, hogy több mint 45 esztendős múltra tekint vissza a Győri MÁV DAC, az is igaz, hogy OB I-es tekecsapata van és egykor labdarúgói is az NB II-ben rúgták a labdát. Jelenleg mégis úgy beszélnek a MÁV DAC-ról, mint kis sportkörről.

— Valóban, ma még kicsik vagyunk — mondja Simon Ferenc, a sportkör főtitkára, akit hivatalában, a győri vasútállomáson kerestem fel. — De ha terveinket valóra válthatjuk, néhány év múlva a MÁV DAC is nagy sportegyesület lesz.

S mindezt olyan meggyőződéssel, olyan határozottan mondta, hogy eszembe sem jut a szavaiban kételkedni.

Hogy mielőbb megismerjem a sportkör vezetőségének terveit, a szakosztályokra tereltem a szót.

— Sportkörünknek hét szakosztálya van. Férfi tekecsapatunk az NB I-ben, labdarúgó-csapatunk, sakkozóink és a természetjárók a megyei I. osztályban szerepelnek, teniszezőink pedig a megyei III. osztályban játszanak. Vídéki viszonylatban kerékpárosaink is jó erőt képviselnek.

Ezután a tervekről beszélt. Elmondotta, hogy szeretnék megalakítani a röplabda- és a kézilabdaszakosztályt, mert mindkét sportág iránt nagy az érdeklődés. Ugyanakkor mindent elkövetnek, hogy labdarúgó-csapatuk visszakerüljön az NB II-be. Jól tudják, hogy ez nem megy máról holnapra. Annál is inkább, mert ezúttal is saját nevelésű fiataljaikkal szeretnék kiharcolni, hogy előbb az NB III-ba, majd az NB II-be jussanak.

A MÁV DAC ugyanis soha sem ékeskedett idegen tollakkal. A labdarúgó-szakosztály és a sportkör vezetői a játékosvásárlás helyett tucatjával nevelték a tehetséges fiatalokat. Sajnos nem maguknak, hanem az ETO-nak. 1952-ben például azért estek ki az NB II-ből, mert az ETO egyszerre öt játékost igazolt át a csapatból, ketten pedig más egyesületbe távoztak. Ezt a veszteséget egy év alatt kiheverték és újból visszakerültek az NB II-be.

1953-ben azonban, amikor újabb öt játékos vált meg a csapattól, — ebből hármat ismét az ETO vitt el —, másodszor is kiestek. Ezt a nagy vérveszteséget aztán betetőzte az ellenforradalom. A Nyugat hazug propagandájának felülve, számos tehetséges fiatal labdarúgó fordított hátat nemcsak csapatának, hanem szülőföldjének és hazájának is. S most ott áll a csapat néhány öreg játékossal és egy sereg 16—17 éves fiatallal, akiknek még sokat kell tanulniuk, hogy az NB II-ben megálljják a helyüket...

Simon elvtárs javasolta, hogy sportpályájukat is tekintsem meg. A helyi autóbuszjárat tíz perc alatt kivitt bennünket az Erzsébetligeti MÁV DAC pályához. Bizony a szép környezetben épült pályán elég siralmas kép tárult elém. A sporttelepet körülvevő kőkerítés, a bejárati kapukkal együtt rozoga, elhanyagolt. Az öltözőépület pedig pontosan úgy néz ki, mint a Mária-Valéria telep egykori nyomortanyái. A labdarúgó-pálya talaja azonban kitűnő. A gyepszőnyeg szép, gondozott.

— Ne csodálkozzon azon, hogy ilyen elhanyagolt állapotban van a sporttelep — mondja. — 1948 óta, a labdarúgó-pálya talaját kivéve nem gondozta azt senki. Most nekünk tízévi mulasztást kell pótolnunk. De pótoljuk, bárminyen nehézségbe kerül. Még ebben az évben szeretnénk rendbehozni a sporttelepet. Tervünkben szerepel az is, hogy a régi, rozoga, korszerűtlen öltözők helyett újakat építünk. Később lelátót is szeretnénk. Néhány év múlva olyan korszerű sporttelepe lesz a Győri MÁV DAC-nak, hogy azt bárki megnézheti...

Hogy ezek a szép tervek valóra válnak, arra legtöbb biztosítékot a vezetők közül elsősorban Simon Ferenc főtitkár lelkesedése, sportszeretete.

Visi Ferenc

SPORTHÍREK

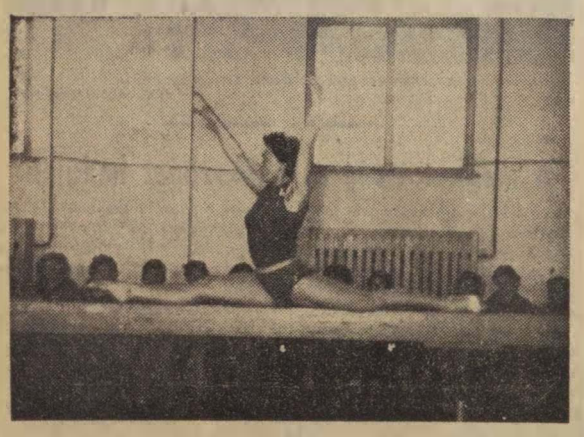
Két vasutas bajnokság május második felében. A sportosztály május 24-én és 25-én Debrecenben, a DVSC tornacsarnokában rendezi meg az országos vasutas, felnőtt egyéni, kötöttfogású birkózó bajnokságot. Ugyancsak május 24-én és 25-én kerül sor az országos vasutas vívóbajnokságra. A férfi és női tőr-, valamint kardbajnokságot Szombathelyen, a Haladás új tornatermében bonyolítják le.

A sportosztály mellett működő természetjáró szakbizottság május 17-én és 18-án a Mátrában rendezi az 1958. évi Nemzetközi „Lokomotív“ Kupa tájékozódási versenyt. A versenyen a legjobb magyar vasutas tájékozódási versenyzők mellett csehszlovák és román versenyzők is indulnak.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném miskolci 3 szobás,** komfortos lakásomat budapesti 2 szobás komfortosra. Érdeklődni lehet: 222—051-es telefonon 8—4 óráig, Falvai néven.

— **Budapesten, a Népköztársaság útján** I. emeleti nagyméretű 2 szobás, télikertes, összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném 2 szobás összkomfortos, zöldövezetben lévő lakásra. Érdeklődni lehet a 21—01, illetve 124—834-es telefonon.



Kerényi Éva a pécsi VSK tornásznője nyerte a felnőtt országos női vasutas tornászbajnokságot.

Utazás közben

Szolgálatból hazafelé tartó vasutasok utaztak együtt. Szinte minden szolgálati ág képviselve volt. A beszélgetés eleinte vontatottan indult, de mire az első állomást elhagytuk, egész kis értekezlet alakult ki. Először csak szolgálati ügyekről esett szó. A váltókezelő dicsérte a jó meleg védőruhát, csizmát. De nem ártana, ha egy féltalpra valót is kapnánk a csizmához — mondotta.

Egy másik a nyári egyenruha minőségét kifogásolta megtolda-va azzal, hogy jó lenne, ha jobb anyagból készítenék.

A beszélgetés lassan politikai síkra terelődött. Szó esett a kormányvezetésről, a megélhetésről. A vonatkísérő arról kezdett beszélni, hogy az ő gyerekkorában meg lehetett számolni, hogy a falujában hány gyerek járt cipőben az iskolába, hánynak volt táskája, hány vitt kenyéren kívül mást tízóraira. Ma nincs olyan gyerek a faluban, aki mezítláb menne iskolába, akinek ne lenne iskolatáskája. A legtöbbnek meg éppen éggel aktatáskája.

„Felháborodással“ mesélte, hogy legutóbb „helyben kellett hagyni“ 10 éves fiát, mert annak már nem jó a lakvároskenyér uzsonnára. Nem veszi fel a tornanadrágját, mert foltos. A raktári munkás arról beszélt, hogy mennyi új ház épül a falujában. Azelőtt meg lehetett számolni, hogy hány háznál volt rádió. Ma könnyebb azt számontartani, hogy hánynál nincs. Azelőtt megcsodálták, ha valakinek kerékpárja volt, ma csaknem minden háznál van, nem egy helyen még motorkerékpár is akad.

Persze van még baj is, de ahogy egy intéző elvtárs mondotta, a bajokról maga Kádár elvtárs is beszélt. Ma nem mondják a vezetőink mindenre azt, hogy jó, sőt elvárják, hogy tárjuk fel azokat a hibákat, amelyek akadályozzák a szocializmus építését.

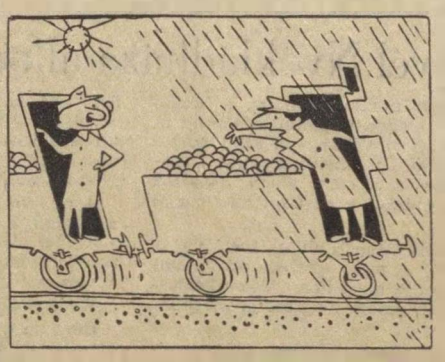
Sokan azt hitték, hogy nyugaton minden papsajt — szólt egy mozdonyvezető — itt meg csak a hibákat látták, most aztán tanulhatják a leckét kapitalizmusból, kizsákmányolásból.

Ahogyan fogytak a kilométerek, elfogytak a beszélgetők is.

Jó úton járunk, gondoltam, mikor egyedül maradtam. Tetszik ez az út, amin járunk, párttagnak, pártonkívülinek, fizikai munkásnak és értelmiséginek, ha nem nehézségmentes is. Mosolyogva állapítottam meg, hogy ez a beszélgetés röpgyűlés volt. Erőszak nélküli, sok igazsággal teli.

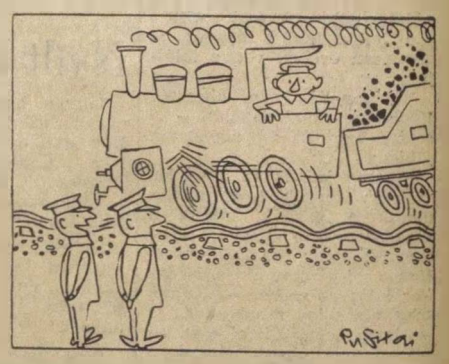
Nagy Elemér állomásvezető, Vácrátót

TAVASZI ZÁPOR



— Hát ne üsse meg az embert a guta?! Ez a ronda zápor állandóan követi a vonatot és csak engem áztat.

MENTSÉG



— Kicsit rázós ez a vágány, pályamester elvtárs!

— Az igaz. Viszont óriási előnye, hogy a vonatszemélyzet képtelen elaludni menetközben.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest. VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658. 228—847. 228—649. 228—284. Üzemi telefon: 24—41. 38—08, 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. JÚNIUS 2.

Ha a világ népei összefognak...

A népek barátságának hónapjára

„Ha két ember szereti egymást és összefog, az nagy dolog, ha két nép szereti egymást és összetart, az nagyon nagy dolog, és ha a világ összes népe szereti egymást és összetart, akkor nem lesz többé háború." Egy szovjet embertől hallottam ezt a mondást, és ez jut eszembe, amikor a vasutasok ezreinek békeakaratáról, tetteiről naponta hallunk híreket.

Ma, amikor Európa egyik forradalmi hagyományokban gazdag népe élet-halál harcot vív a fasizmus uralomra jutása ellen, amikor a francia munkásosztály — köztük a vasutasok — az utcákra vonul, hogy lefogja a fasizmus gyilkos kezét, mi sem nézhetjük tétlenül, hogy a békét újabb veszély fenyegeti. A magyar vasutasok is szolidarítást vállalnak francia testvéreikkel.

Megértették, hogy amikor a népek barátságáról beszélünk, nemcsak a rokon népek összefogására, nemcsak a szomszédos népekkel való békés együttélésre gondolunk, hanem a szó szoros és teljes értelmében a földkerekség minden népének barátságára. A népek barátsága hatalmas erő, erősebb minden atombombánál, mert képes megvédeni az emberiséget a háború pusztításától.

Ezek a gondolatok jutnak kifejezésre a *népek barátsága hónapja* alkalmából a [illegible] tartott gyűléseken, csoportos beszélgetéseken. A *Debreceni Járműjavítóban* 1600, a *Szombathelyi Járműjavítóban* 1200 dolgozó tett hitet békegyűléseken a Szovjetunió vezette béketábor mellett és követelte az atom- és hidrogénfegyverek betiltását, a kísérletek beszüntetését, sürgették a csúcstalálkozó megtartását.

A népek barátságának ügye azt is feltételezi, hogy megismerjük egymás életét, kultúráját, harcát. Ismeretterjesztő előadások sokaságán hallottak a vasutasok a *Szovjetunió* kultúrájáról. *Egyiptomról, Indiáról, Indonéziáról, Kínáról.* Külföldön járt vasutasok élménybeszámolói is nagy érdeklődést váltottak ki. A szombathelyi Ady Endre Művelődési Otthonban *Kulka-Kraus: Halálgyár* című könyve megvitatásának volt nagy visszhangja. A *celldömölki, a tapolcai, a miskolci* művelődési otthonokban a *Te és annyi más bajtársad* című film vetítése tovább erősítette a nézőkben a fasizmus elleni gyűlöletet.

A népek barátsága hónapjának a végéhez közeledünk. De nincs vége annak a küzdelemnek, amelyet a békéért vívunk. Továbbra is fel kell használnunk minden eszközt, amely eggyé kovácsol különböző felfogású, nézetű, vallású embereket az ügy érdekében.

A népek barátsági hónapja alkalmából a Szolnoki Járműjavítóban könyvkiállítást is rendeztek.

(Kovács Géza felv.)

Érdemes a békéért minden áldozatot meghozni, mert *„korunkban a háború már nem végzetszerű és nem elkerülhetetlen"* — ahogyan *Hruscsov* elvtárs a varsói szerződés politikai tanácskozó bizottságának ülésén mondotta.

A varsói szerződésben részt vevő országok legutóbbi tanácskozása, az ott hozott döntések és javaslatok ismét közelebb visznek bennünket a „népek békés egymás mellett élése" politikájának megvalósításához.

Felhívás

A VIII. vasutasnap alkalmából az idén is megrendezzük az Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást. Szakszervezetünk elnöksége felhívja a képzőművészeti körök tagjait, a tényleges és nyugdíjas vasutasokat és hozzátartozóikat, hogy festészeti, grafikai, szobrászati és iparművészeti alkotásaikkal vegyenek részt a kiállításon.

A kiállításra ajánlott műveket július 20-ig Budapest, VIII., Népszínház utca 29. címre kérjük küldeni.

A legjobb pályaműveket az elnökség a kiállítás megnyitásakor díjazza.

Vasútvonal a felhők között

A világon eddig a legnagyobb költséggel épült vasút lesz a Kínából Tibetbe vezető vasútvonal. Hossza eléri az 1200 kilométert és jórészt tengerszint felett 4000 m magasan fekvő fennsíkon keresztül vezet át. A Tangla-hegységben a tengerszint felett 5500 méter magasságban halad. Ez lesz a világ legmagasabb fekvésű vasútvonala. A gigászi méretű vasútvonal építése a legkorszerűbb gépek igénybevétele ellenére is évekig tart.

Az összehasonlítás kedvéért megjegyezzük, hogy Európában, Svájcban van a legmagasabb drótkötélpálya, amely a tengerszint felett 3457 méter magasságban fekvő Jungfrau-nyereghez visz fel.

Kik hűtötték le a szobiak lelkesedését

Április 29-én négy fej hajolt össze a szobi rendelkező forgalmi szolgálattevő asztala fölött. *„Gondolkozzatok, milyen kiemelkedő teljesítménnyel köszönthetnék május elsejét?..."* Suttogó tanácskozás, gyors telefon a sturovói elvtársakhoz. A vágányhelyzet áttekintése... Megvan! S már megy is a rövid jelentés: *„Állomásfőnök elvtárs! Brigádunk május 1. tiszteletére 13 óra körül országhatártól országhatárig futó, zárt elegyű békevonatot indít Kelebiára 1600 tonnával. Kérjük a fesőbbség támogatását megszerezni."*

Az éppen ott tartózkodó *Pongrácz Ernő* főintéző, forgalmi irányító jókedvűen segít. Tárcsáz, magyaráz. érvel, és megvan az engedély: a gép viheti a békevonatot egészen Kelebiáig!

Igen ám, de nincs szakasz! Töprengés, ráncolt homlokok... majd felderülnek az arcok, és 15 perc múlva készen áll az állomás dolgozóiból a vonatkísérő csapat, amely térítés nélkül, társadalmi munkába viszi a vonatot Kelebiáig. Sőt, kéri, hogy értesítsék Kelebiát: készítsen elő részükre visszafelé is egy irányvonatot: *„Így még szebb, így még jobb."*

A többi már úgy ment, mint egy jól olajozott mese. *Zsigmond* felügyelő. SZB-elnök vezetésével szorgos kezek dekorálták a mozdonyt. A vonatkísérő csapat: *Somogyvári Lajos* intéző, állomásfőnökhelyettes, érdemes vasutas, *Varga Béla* ellenőr, forgalmi szolgálattevő, kiváló dolgozó. *Buzásy József* főintéző. kereskedelmi hivatalnok. kiváló dolgozó és *Kuris Lajos* művezető, műszaki kísérő.

Végigvizsgálták és átvették a vonatot. Fékpróba, az állomásfőnök elvtárs néhány buzdító szava, fényképezőgép csattan és a kerekek megmozdulnak. *Rónai István* mozdonyvezető csendesen leszól a vezérállásról: *„Ha zöld utat kapunk, éjfélre Kelebián lesz a vonat!"*

A kerekek ütemes csattogása és négy szobi dolgozó boldog mosolya szinte szárnyakat adott a vonatnak, amely személyvonati menetidőkkel futott. futott, talán meg sem állt Kelebiáig...

Vagy a mesében másképpen van? Talán úgy, hogy a dunakeszi bejárati jelző két karját emelte az ég felé, és a vonat kitérőbe járt. Rövid utasítás: a gép kezeljen, vegyen vizet. az önköltségben idehozott halasi vonatkísérők viszik tovább a vonatot!

Riadt telefonok, tanácstalan kérdések: de hát miért?... és ki rendelkezett így?... Bizonytalan válaszok: *„üzemgazdaság... a halasi szakasz pihenőben volt, és nincs más vonatja... menjenek haza a szobiak..."* Aztán egy kézlegyintés, és a négy lelkes szobi vasutas komor arccal, leszegett fejjel megindul visszafelé...

A lámpa, a táska, a zászló majdnem a földig húzza a karjukat. A vonatra — amelyet olyan lelkesedéssel hoztak idáig — vissza se néznek. Szinte hallani, amint az egyik magában morfolja: *„Ez volt az utolsó mozgalmi vonat, amelyllyel foglalkoztam... pedig milyen szép és felemelő volt idáig..."* És mennek szótlanul, kiábrándultan hazafelé...

Vajon kik hűtötték le a szobiak lelkesedését?

A helyi vonatok nagyrészében nem közlekedtetnek 1. osztályú kocsikat

A vasút az elmúlt években a műszaki fejlesztés során nem tudott beszerezni 1. osztályú kocsikat. Ennek következtében évek óta visszatérő panasz, hogy nemcsak a rövidebb, de nagyobb távolságban közlekedő vonatoknál sem tudja a jogos igényeket kielégíteni.

Figyelembe véve azt, hogy az 1. osztályú kocsik beszerzésében az elkövetkező években sem várható lényeges javulás, ezért *június hó 1-től 50—60 km távolságokon belül* — a már eddigieken kívül, további olyan vonatokat közlekedtet, amelyek *kizárólag 2. osztályú kocsikból állanak.*

A kizárólag 2. osztályú kocsikkal közlekedő vonatokat a menetrendben a vonatszám alatt feltüntett 2. szám jelzi. Amennyiben az ugyanazon vonalon közlekedő vonatok egyikében sem lesz 1. osztályú kocsi. úgy ezt a menetrendi mezőben, a vonal megnevezése alatt: *„Valamennyi vonat 2. osztályú kocsikkal közlekedik"* figyelmeztető szöveg tünteti fel. Az állomások a kizárólag 2. osztályú kocsikkal közlekedő vonatokat az onnan induló és oda érkező vonatok *Közlekedési jegyzékében* feltűnően megjelölik, továbbá külön hirdetménnyel megfelelően tájékoztatják az utazóközönséget. Az így felszabaduló 1. osztályú kocsikat a nagy távolságú vonatokban hiányzó kocsik pótlására használják fel.

Híd a Kapos folyó felett. Mindkettőn vonatforgalom bonyolódik le.

(Mező László felv.)

AUGUSZTUS 19—20: III. ORSZÁGOS BIZALMI TANÁCSKOZÁS

A SZOT Titkárságának határozata alapján a III. országos bizalmi tanácskozást augusztus 19—20-án tartják.

A tanácskozás napirendje: A szakszervezeti bizalmiak feladata a XIX. kongresszus határozatának végrehajtásában.

Előadó: Gáspár Sándor elvtárs, a SZOT főtitkára.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása az európai országok szakszervezeteinek és dolgozóinak konferenciájára, az atomháború veszélye ellen és a béke érdekében

Az atomháború veszélyének növekvő súlyossága ismeretében, az összes európai országok dolgozói és szakszervezetei kivételesen széleskörű mozgalmat indítanak ennek a kiküszöbölésére, és a fegyverkezési hajsza megszüntetésére, amely erősen rontja a dolgozó tömegek életszínvonalát.

A Szakszervezeti Világszövetség, a CISL, a CISC kebelébe tartozó, vagy autonóm európai szakszervezetek és dolgozók egyre nagyobb mértékben síkraszállnak a közös konkrét célok érdekében. Egyre nagyobb számban követelik, hogy a nyugati hatalmak hagyják abba atomkísérleteiket, ahogyan azt a Szovjetunió tette. Ellenzik az atombombával terhelt repülőgépek repüléseit; a rakétakilövő-állomások létesítését és a már meglévő ilyen állomások megszüntetését követelik. Mindinkább állástfoglalnak az atommentes övezet létesítése mellett. Azt kívánják, hogy a nemzetközi nézeteltéréseket csúcsértekezletekkel rendezzék és a kereskedelmet az országok között fejlesszék.

A bonni parlamentnek az a határozata, hogy a Bundeswehrt, a német hadsereget termonukleáris fegyverekkel lássák el, súlyosbítja azt a veszélyt, amely az európai biztonságot és a világbékét fenyegeti.

A német militaristák és revansisták felszerelése tömegpusztító fegyverekkel — amely ellen tiltakozik a német munkásosztály és a nép — jogos nyugtalanságot és növekvő ellenállást kelt Európa dolgozói és szakszervezetei körében. Nem felejtették el, hogy a német militaristák és monopolisták támogatásával zúditotta a világra a hitlerizmus a második világháború borzalmait.

A rakétakilövő-állomások létesítése és tervezése Franciaország, Nagy-Britannia és Olaszország területén fokozott mértékben növeli a termonukleáris háború veszélyét. Ez a súlyos helyzet nagymértékben szükségessé teszi azt, hogy egyesüljünk és cselekedjünk az atomveszély kiküszöbölésére.

Európai dolgozók és szakszervezetek!

Az Európában atomháborút előkészítő kalandos politika veszélyeivel szemben különleges felelősség terhel benneteket. Részetekről a még egységesebb és szilárdabb ellenállás nélkülözhetetlenül szükséges. Jelentős és döntő erőt képviseltek ahhoz, hogy a háborús tényezőkkel szembeszálljatok. Egységetek és fellépéstek nemzeti és nemzetközi síkon egyaránt, még hatékonyabbá teszi ezt az erőt.

A közös fellépés sürgős és szükséges az atomháború veszélyeinek kiküszöbölésére és Nyugat-Németország atomfegyverkezésének meggátlására!

Tekintve a helyzet súlyosságát és akaratotok egységét, abban az értelemben, hogy erőiteket nemzeti és nemzetközi síkon egyesítsétek,

a Szakszervezeti Világszövetség megtette a kezdeményező lépést: 1958. június 20—21-re Berlinbe összehívja az európai országok szakszervezeteinek és dolgozóinak konferenciáját az atomháború veszélye ellen és a béke érdekében.

A Szakszervezeti Világszövetség világnézetre és hovatartozásra való tekintet nélkül, testvérien felhív benneteket, hogy működjetek együtt a konferencia előkészítésében és képviseltessétek magatokat a konferencián.

Készítsétek elő mindenütt az egység jegyében küldötteitek részvételét ezen a fontos munkástalálkozón, amely kifejezésre fogja juttatni a dolgozók határozott ellenállását a háborút előkészítő politika ellen, és meg fogja vizsgálni, melyek azok az eszközök, amelyek legjobbak a harc kiszélesítésére és hatékonyabbá tételére, a következő célok érdekében:

— az atomkísérletek általános beszüntetése;

— a rakétakilövő-állomások létesítése és a meglevők felszámolása;

— az atombombázó repülőgépek repüléseinek megszüntetése;

— atommentes övezet létesítése;

— a német Bundeswehr atomfegyverkezésének kiküszöbölése;

— az atomfegyverek betiltása és a lefegyverzés;

— csúcsértekezletek megtartása.

Az európai dolgozók és szakszervezetek, amikor erőfeszítéseket tesznek ebben a harcban, lehetővé teszik a világbéke erőinek győzelmét, a nemzetközi megbékélést, valamint a kereskedelmi és kulturális kapcsolatok fejlesztését az összes népek között. Egyben előmozdítják gazdasági és szociális követeléseikért folytatott harcuk sikerét.

Európai országok dolgozói és szakszervezetei!

— Biztosítsátok együttesen az európai országok szakszervezeteinek és dolgozóinak konferenciája sikerét!

— Együttesen meg tudjuk gátolni és meg kell gátolnunk a fegyverkezési verseny őrületét!

— Együttesen békepolitikát tudunk biztosítani és kell biztosítanunk és elérhetjük azt, hogy a hatalmas háborús kiadásokat a jólét emelésére és a társadalmi haladásra fordítsák!

Gyermekeink nevelőit, tanítóit köszöntjük

Mintha szimbólum lenne: a mindnyájunknak kedves gyermeknapot a pedagógusok napja, gyermekeink nevelőinek, tanítóinak ünnepe követi.

Június első vasárnapján immár hetedszer hajtja meg az elismerés zászlaját népünk, pártunk és kormányunk, a magyar tanítók, tanárok, nevelők, óvónők áldozatkész munkája, sikeres tevékenysége előtt. Hetedszer nyújtjuk át a hála és szeretet virágait azoknak, akik féltő gonddal, a jó kertész szeretetével vigyázzák a felnövő magyar ifjúságot.

Ezért legközvetlenebb barátaink a pedagógusok, ezért nyújtjuk feléjük kezünket, ezért köszöntjük őket szerte a hazában.

A vasúton is sok pedagógus működik, neveli a vasutas dolgozók gyermekeit, az új vasutas ifjúságot odaadó, fáradságot nem ismerő munkával. A vasutas szülők is nagyrabecsüléssel párosult megelégedéssel köszöntik a vasutas pedagógusokat, és sok sikert kívánnak további tényekedésükhöz.

Az ünnep fénye mögött látnunk kell azt is, hogy a nevelők személyét és munkáját csak a szocializmust építő társadalom emelte ilyen magasra, értékelte erkölcsileg és anyagilag. Az elmúlt rendszer jól ismerte, de el nem ismerte a „nemzet napszámosait". Hogyan is tehette volna, hiszen a kapitalizmus önző, kizsákmányoló eljárásának egyik kifejezési formája éppen az iskola volt, benne a kisemmizett, jóformán semmibe sem vett pedagógusokkal. Ma a szocialista társadalom felnéz a nevelőkre, az ifjúság tanítóira, s velük együtt az ő segítségükkel neveli a szocializmus felé haladó haza jövendő építőit.

Az ellenforradalom tragikus eseményei felfedték nevelőmunkánk súlyos fogyatékosságait is. Makarenko szerint, mikor ifjúságot nevelünk, voltaképpen hazánk jövendő történetét írjuk. Bizony sokszor megfeledkeztünk erről, s arról is, hogy ifjúságunk, s közöttük vasutas fiataljaink neveléséért felelősek vagyunk szülők és nevelők egyaránt.

Az ünnep alkalmából köszöntjük pedagógusainkat. Kívánjuk, hogy a hetedik magyar pedagógusnap újabb sikerek kiindulópontja legyen a szocialista ifjúság kialakításáért folyó nemes küzdelmükben.

Nézzük meg a várótermeket!

Olyan sokat beszélünk mostanában a tisztaságról. Kíváncsiak voltunk, milyen foganatja van ennek a vasúton. Jó néhány várótermet, söntést megnéztünk, s ha akkor szándékosan el is mulasztottuk észrevételeinket közölni az illetékesekkel, ezúton megtesszük.

Előljáróban annyit, hogy a takarítószemélyzetnek legtöbbször nem írható rovására az esetleges hiányosság. Sokkal több baj van az utasokkal. De vajon melyik állomáson használják a hangos-bemondót a tisztaságra való felszólításra, vagy a kapusok hányszor figyelmeztetik az utasokat, hogy használják a — sok helyen nagyon ritkán telepített — szeméttartókat?

Tudjuk, hogy a helyzet szinte óráról órára változik. Mi éppen így láttuk:

Budapest-Ferencváros. A váróterem frissen felmosva. Hulladéknak nyoma sincs. Más a helyzet az Utasellátóban. A vakolat mállik. Egyik-másik darabja előszeretettel célozza meg a söröspoharat. A reggel tisztába tett padlón papírdarabok, eltaposott ételmaradék.

Budapest-Nyugati *Engedjék meg, hogy csak a padlót nézzük!)* A söntés kivételével tisztaság a várótermekben. A folyosón már kevésbé. Szanaszét heverő papírdarabok, cigarettavégek.

Budapest-Keleti. Fenti kép. Kivétel az Utasellátó körül eldobált hulladékok.

Sztálinváros. A nagy előcsarnok ragyogóan tiszta. A várótermek is. Az „Utas"-t a tisztaságon kívül a figyelmes kiszolgálás is jellemzi.

Pusztaszabolcs. A rendet egy-két cigarettavég csúfítja. A szűk söntés többször kívánja a seprűt.

Szob. Még füstölgő cigarettavég a tiszta padlón.

Zebegény, Nagymaros, Kismaros, Nógrádverőce. Ha mindig úgy van, mint ottjártunkkor, akkor e kedves kirándulóhelyek várótermei miatt sem kell szégyenkeznünk.

Vác. Az előcsarnok, a várótermek, az Utasellátó a nagy utasforgalom ellenére is tiszta.

Dunakeszin most cserélik kőlapokra a váróterem padlózatát. Úgy látjuk, itt is vigyáznak a tisztaságra.

Rákospalota-Ujpest. A rendkívül nagy utasforgalom ellenére nincs különösebb baj a tisztasággal.

Rákosrendező. Megszakítja a vonalon megszokott képet. Papírok, cigarettavégek árulkodnak, hogy nincs minden a legnagyobb rendben.

Budapest-Kelenföld. Nem valami épületes látvány a váróterem, de az előcsarnok sem. Sok a hulladék, kevés a tisztaságra figyelmeztető szó.

Sarbogárd. Nem szép látvány a frissen mosott kövön a hulladék. Mintha bosszantásból dobták volna a szemétkosár mellé.

Rétszilason, Keszőhidegkút-Gyönkön nem találtunk kifogásolnivalót.

Dombóvár. Most festik az egyik várótermet. Ráillik. Az előcsarnok piszkos, elhanyagolt. Különösen sok a hulladék a gyermekváróteremben. Ezt már nem álltuk meg szó nélkül. Mentegetőzés: *az utasok! (Megszemélyesítés nélkül elbírnak mindent!)*

Kunszentmiklós-Tass. Két váróterem. Látszik, hogy szokták takarítani. A nagyobbikban a sarokba söpört szemét csak akkor várható, ha minél több társadalmi aktivát kapcsol be a munkába, annál is inkább, mert idejéből sokat elvesz az is, hogy Sárszentmiklósról jár munkahelyére. Segítő munkatársak nélkül nem lesz képes megbirkózni a feladatokkal.

A fűtőház másik szakszervezeti bizottságának elnöke *Mércse Sándor* elvtárs. Örömmel és látható ügyszeretettel beszél munkájáról. A vasműben a szervezettség 90 százalék felett van. A múlt év szeptemberében még a vezetőség sem volt teljes. Nem volt társadalombiztosítási tanács és bizalmihálózat. A szakszervezeti „ügyködés" abból állt, hogy a gazdasági felelős az irodában árulta a bélyegeket. Ebben az időben a szervezettség még a 70 százalékot sem érte el.

— Nekigyürkőztünk. Kiegészítettük a bizottságokat. Sokat dolgoztunk — mondja *Mércse* elvtárs — és bizony eljött január eleje is, mire kézzelfoghatóan jelentkeztek az eredmények.

Korábban fél év is eltelt, hogy tanácskoztunk a tagsággal. Most havonta egyszer feltétlenül találkozunk. Az albizottságok rendszeresen beszámolnak a munkáról. Rögzítjük az eredményeket, megszabjuk a feladatokat.

Rövidesen a másik szakszervezeti bizottság munkájára terelődik a szó.

Szívesen segítek *Princes* elvtársnak — mondja. — Helyesebben segítenék, de akárhányszor keresem, sohsem találom. Én nem abban látom a hibát, hogy az új fűtőháznál sok a vidéki dolgozó, mert nálunk aránylagosan több ilyen van. Inkább a vezetés stílusában keresem. A másik az aktívahálózat hiánya. *Princes* elvtárs panaszkodott nekem, hogy a fűtőház pártszervezetétől, személyesen *Pongrácz Imre* elvtárstól nem kap megfelelő támogatást. Nem vitás, hogy a pártszervezet segítsége nagyon fontos a szakszervezeti munkában. Nem azt kell mondani, hogy *„leváltalak"*, ha hiányosságot észlel valaki, hanem segíteni kell.

★

Egy szolgálati főnök, két szakszervezeti alapszervezet. Jónak mondható eredmények az egyiknél, lassú, tapogatózó munka, kevés eredménnyel a másiknál. Ebben lehetne röviden összefoglalni a sztálinvárosi fűtőház szakszervezeti munkáját.

Véleményünk szerint jobb együttműködéssel, tapasztalatcserével — esetleg a két szakszervezeti bizottság összevonásával — legalábbis egy színvonalra lehetne emelni a szakszervezeti munkát.

Mi van a hivatalos lapban

A hivatalos lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

22. számból: 129 436/1958. I/3. C. Vidéki nőgyógyász ellenőrző orvosi állások megszüntetése.

23. számból: 112 782/1958. I/4. C. Felvétel a vasutas technikumok dolgozó (esti) és levelező tagozataira az 1958/1959. iskolai évre.

110 493/1958. I/8. B. Idegen kocsik kezelésének meggyorsítása.

24. számból: 110 910/1958. I/4. A. A vasúti szakképzettségek záros határidőn belül való megszerzése.

Egy ízléstelen reklám

Budapesten, a November 7 téren a villanyreklám mellett egy vasutas-figura is látható. Kék zubbonyban, vörös sapkával, karszalaggal és Kresztárcsával a kezében invitál a Divatcsarnokba. Már csak az hiányzik, hogy egy mozdonyon lovagoljon!

Aki ezt a reklámötletet kigyalta, nem sokat ért a vasúthoz. Viszont tudatlanságával nevetségessé teszi a vasutasokat. Ez ellen a vasutas dolgozók nevében tiltakozom.

R. L.

Nemzetközi HÍREK

A szovjet vasutasok a lakáshiány leküzdésére az államtól mintegy két és félmillió négyzetméter lakóterület beépítésére kaptak engedélyt. Az építők most arra törekednek, hogy az építkezés iramát meggyorsítsák.

★

Talasz állomás vasutas dolgozói mozgalmat indítottak, hogy a vasutas településeket zöldövezettel, parkokkal, sportpályákkal és játszóterekkel lássák el. Kérték az igazgatóságot, hogy az állomások szomszédságában létesítsenek parkokat.

★

Pakisztán közlekedési minisztériuma nagyösszegű megrendelést eszközölt külföldi cégeknél. A közeljövőben 112 pullman-rendszerű kocsi alvázát és 1100 fedett teherkocsit szállítanak a megbízott cégek a pakisztáni vsutaknak.

★

A brit vasutak hétnapos, korlátlan utazásra szóló jegyet vezettek be. A jegy ára nyolc font sterling. Egy másik jegytípus, amely kb. 6400 km távolság megtételére jogosítja fel tulajdonást, kilenc font lesz.

Az angol Ballater és Aberdeen között akkumulátor-meghajtású sinautót állítottak forgalomba. A hetven kilométer távolságra levő két állomás között két kocsiból álló szerelvényt vontat óránkint 100 kilométeres sebességgel.

★

Az indiai kormány örömmel értesült egy szovjet vasúti mérnök tervéről, melyen egy kollektíva dolgozik, és célja: vasúti összeköttetést létesíteni a *Himalaja* hegységen át a *Szovjetunió* és *India* között.

★

A kanadai vasutak megbízásából két szakértő utazta be a közelmúltban az európai országokat, hogy a helyszínen tanulmányozza a korszerű közlekedést. Céljuk elsősorban az volt, hogy olyan modern berendezésekre leljenek, amelyet Kanadában is meghonosíthatnak. A kanadai vasutakat ugyanis elemi erővel kényszeríti a korszerűsítésre a közúti, vizi és légi szállítás egyre fokozódó versenye.

A példa előttünk van, csak cselekedni kell

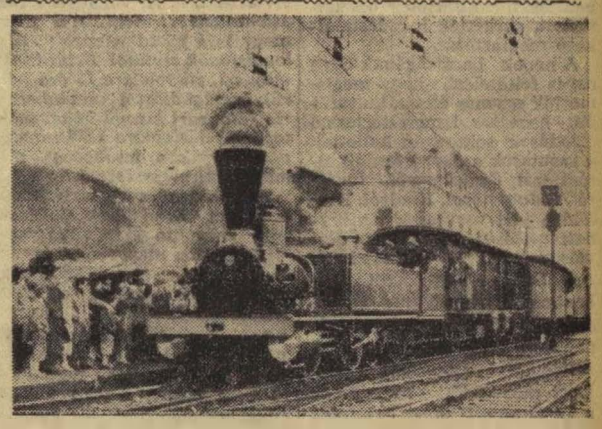
Princes Mihály mozdonyvezető ott áll a Paks felé induló vonat gépén. Amikor hallja, hogy a sztálinvárosi „új fűtőház" szakszervezeti bizottságának elnökét keressük, leszáll a mozdonyról.

Arról folyik a szó, miért van az, hogy az egy szolgálati főnökség alá tartozó vasmű és az „új fűtőház" szakszervezeti bizottságának munkája között lényeges eltérés mutatkozik. Az új fűtőháznál a szervezettség csupán 70 százalék körüli. A bizalmihálózat nincs kiépítve.

— Sok nehézséggel küzdünk, mert a dolgozók zöme vidékről jár be. A pár hét előtti taggyűlésen kiegészítettük a vezetőséget. Három bizalmit leváltottunk, az áthelyezettek helyett is újakat választottunk. Remélem, hogy ezekután javul a munkánk — mondja *Princes* elvtárs.

Mi hozzátesszük: eredmény

A Szovjetunió „VL 23" típusú villanymozdonya, amelyet a novocserkaszki villamos mozdonygyárban készítenek.



Áprilisban ünnepelték a svájci hauensteni vasút megnyitásának 100. évfordulóját. Az évfordulóra ismét üzembe helyezték a 100 éves Geneva gőzmozdonyt is, amely korabeli sineken vontatta az ünneplő közönséggel megtelt szerelvényt.

AZ INSTRUKTORI MUNKÁRÓL

Már szóltunk arról, hogy helyes és elsőrendűen fontos a segítségadás, de ez nem jelentheti azt, hogy az instruktor maga végezze el az instruált szervek, funkcionáriusok helyett a munkát. Ez legalább olyan helytelen módszer, mintha segítségadás helyett a felsőbb szervek instrukcióját távirati stílusban közölve tovább áll egy házzal.

A tanácsadáson, segítségnyújtáson túl elsőrendű teendő a határozatok végrehajtására való mozgósítás, a végrehajtás ellenőrzése, amely mind a vezetést segíti. Vezetni nem azt jelenti, hogy csak határozatokat, utasításokat hozzunk. Hanem azt is, hogy ellenőrizzük a határozatok végrehajtását, meggyőződünk azok helyességéről, vagy helytelen voltáról.

Szív, lélek, következetesség, türelem kell az instruáló munkához, hiszen minden esetben emberekről, sorsokról van szó.

A dolgozók véleményének, problémáinak meghallgatása, azokra a válaszadás — lehetőleg helyszínen — annak megmagyarázása, hogy miért lehetséges, vagy miért nem az adott probléma megoldása, növeli az instruktor és a szakszervezet tekintélyét. De növeli a dolgozók önbizalmát is, hiszen kérdésükre választ kapnak, nem lesz pusztába vesző kiáltás a szavuk. Ez az őszinteségre nevelést is segíti, ami feltétlenül fontos a reális kép alkotásához.

Meg kell szüntetni, hogy az instruktorok postások és jegyzegető emberek legyenek. A nevelés legfontosabb módszere a meggyőzés. Ez természetesen nem egyszer vitával jár. A meggyőzés érvek nélkül lehetetlen. Ezért sem lehet közömbös, hogy az instruktor mennyire képzett, hogyan tudja érvelését kézzelfogható tényekkel alátámasztani. A jövendő munkához nagy segítség a SZOT XIX. kongresszusa anyagának ismerete. Éppen ezért az instruktornak ismernie kell a határozat végrehajtásának legkülönfélébb módszereit.

Azt az instruktort, akitől mindenkor választ kapnak problémáikra a dolgozók, szívesen látják, felkeresik, s minden szépítés nélkül számot adnak munkahelyük eredményeiről, hiányosságairól. A reális kép alkotásához feltétlenül fontos a tömegkapcsolat. Az, hogy az instruktort lehetőleg minden dolgozó ismerje. Töltse tehát ideje jó részét a dolgozók között, de a munkahelyen se kísérgettesse magát szakszervezeti, vagy szakvonali vezetőkkel.

A felelőtlen ígérgetésnek még a látszatát is kerülje.

Bátran mondja meg, ha adott pillanatban nem tud választ adni egy kérdésre. Azt azonban nem teheti meg, hogy mielőbb vissza ne térjen a problémára.

Már szóltunk arról, hogy az instruktori munkával elsősorban a vezetőszervek tájékozottságát növeljük, a vezetés munkáját könnyítjük. S mint ilyen munkát, a vezetőszerveknek is fokozottabb mértékben kell támogatniuk. Elsőrendűen fontos tovább javítani az instruktorok tájékozottságát. Minden fontosabb problémáról tudomást kell szerezniük azoknak az elvtársaknak, akik a dolgozók között a felsőbb szerveket képviselik. Ennek elengedhetetlen feltétele az osztályok, a reszortok közötti szorosabb kapcsolat, egymás tájékoztatása, a munka összehangolása.

A vezetőszervek minden esetben adjanak választ az instruktorok által felvetett problémákra, mégpedig egyértelműen, s ellenőrizzék, hogy a dolgozókhoz eljutnak-e a válaszok.

A szakszervezetek a nevelés, a kommunizmus iskolái, tehát a kádernevelés iskolái is. Az instruktor kísérje figyelemmel azt is, hogy munkaterületén kik azok, akik politikailag és szakmailag egyaránt a legnagyobb fejlődést tanúsítják, a párthoz, a munkásosztályhoz való hűségük érdemessé teszi arra, hogy nagyobb feladattal, felelősségteljesebb munkával bízzák meg őket.

Tévedés lenne azt hinni, hogy az instruktorok számukat tekintve képesek az egész országban folyó szakszervezeti munkáról teljes, részletes és mindenre kiterjedő képet alkotni, mindenütt ott lenni, ahol éppen szükség van rájuk. Ez lehetetlen, viszont az sem volna helyes, ha a függetlenített instruktorok számát tovább növelnénk. Munkájukban nagy segítségre és támogatóra találhatnak, és kell hogy találjanak a társadalmi instruktori hálózat kiépítésével, amely szakszervezeti életünkben már megindult, de korántsem olyan mértékben, mint ez lehetséges lenne. Legyen ennek a hálózatnak bővítése fontos tennivalója a szakszervezeti vezetőszerveknek minden szinten.

Csak néhány gondolatot vetettünk papírra az instruktori munkával kapcsolatban azzal a céllal, hogy a vezetőszervek, dolgozók és elsősorban az instruktorok figyelmét felhívjuk a m[illegible]ségé nem hangsúlyozható fontosságára.

A beteglátogatási albizottság munkájáról

A Szombathelyi Járműjavító ÜV-nél 1958 első negyedében a betegszázalék 3,3 százalék volt, melynek alakulásában szerepe van a szakszervezeti aktíváknak is. Az 1957. évi influenzajárvány idején nagyon felemelkedett vállalatunk beteglétszáma. A vezetőség a szakszervezet javaslatára bérelt egy autót, s valamennyi betegünket meglátogattuk. Az eredmény: a beteglátogatók 19 beteget nem találtak otthon, illetve munka közben értek.

Ezeket a vitás ügyek bizottsága felelősségre vonta. Több dolgozót táppénzmegvonásra ítélt, még többet írásban megdorgált. A határozatokat hangosbemondón keresztül valamennyi dolgozó tudomására hoztuk. Az esetből levontuk a tanulságot és gyakorlattá lett, hogy a helybeli betegeket 2, a vidékieket 3 napon belül meglátogatjuk.

A társadalombiztosítási tanácson belül a segélyezési és a beteglátogatási albizottságnak közös feladatot is szabtunk. A látogatók felmérik a betegek szociális helyzetét, s ha szükséges, segély kiutalását javasolják. Minden beteglátogató írásban közli észrevételeit az albizottság vezetőjével.

A várost felosztottuk körzetekre, minden körzetnek megvan a beteglátogató aktívája. Ezenkívül minden faluban állandóan egy aktíva látogatja a betegeket. Ennek az az előnye, hogy jobban megismerik a családokat, azok szociális helyzetét.

Aktíváink nagy része gyakorlatban is megvalósítja az elvtársi segítségnyújtást. Ennek bizonyítéka például, hogy az egyik beteg arra a kérdésre, hogy van-e valamire szüksége, azt válaszolta, hogy nincs. De megjegyezte: *Köszönöm a szívességedet, annál is inkább, mert az édesapám már egy éve beteg és reá még nem gondolt senki a vállalatától.*

Egy másik aktívánk elmondotta: *Olyan családot látogattam meg, ahol a férj és a feleség is beteg volt. Már előre értesültem rossz anyagi helyzetükről és vittem magammal a segélyezési albizottság által megszavazott összeget. A pénzt meghatódva, örömmel vették át. Mint mondották, ilyen segítségre nem is számítottak.*

Beteglátogató aktíváink a segítségen túl — ahol erre szükség van — könyörtelenül lesújtanak a táppénzcsalókra. Havonta még most is 2—3 személy akad, akinek ügye a vitás ügyek bizottsága elé kerül. De reméljük, hogy ilyen esetek rövidesen megszűnnek.

Az aktívák közül fáradhatatlan munkát végez *Pajor Gyula* elvtárs, aki nemcsak irányítója és szervezője, hanem aktív munkatársa a beteglátogatási albizottságnak.

KOVÁCS LAJOS
SZB-elnök

Hányan vesznek részt az idén szakszervezeti üdülésben?

Amikor e sorok eljutnak az olvasóhoz, valamennyi szakszervezeti üdülőt birtokukba veszik már a vasutas dolgozók, hogy jól megérdemelt pihenőjüket, kellemes környezetben, szórakozva eltölthessék.

Az üdülési idény elején nem érdektelen beszámolni arról, hogy az idén hány dolgozó, illetve családtag részére tud a szakszervezet üdülési lehetőséget biztosítani.

A SZOT hozzájárulása alapján a számok így festenek:

felnőtt kedvezményes üdülés: 10 312;

szanatóriumi üdülés: 500.

anya- és gyermeküdülés: 78 (34/44).

a szántódi gyermeküdülőben: 280;

SZOT gyermeküdülésben: 150;

SZOT iskolás-üdülésben: 1150;

vasutas iskolás-üdülésben: 1020;

intézeti üdülésben: 472.

óvodás: 400;

külföldi hajóüdülésben: 145;

önköltséges külföldi csere: 75;

összesen: 14 682 fő.

A megadott szám személyenként kéthetes turnusokat jelent.

Ne szolgáltassunk okot esetleges bosszúságokra

Már az üdülési idény elején felhívjuk a dolgozók és szakszervezeti bizottságok figyelmét néhány eddig talált hiányosságra, amelyeknek elkerülése bosszúságtól, felesleges levelezgetéstől mentesít.

Az elnökség hozzájárult ahhoz, hogy nem dolgozó feleség méltányossági alapon a főidényben is részt vehessen férjével szakszervezeti üdülésben. Ehhez azonban az szükséges, hogy a szakszervezeti bizottság a központ üdülési csoportjától engedélyt kérjen, s ezt, valamint az üdülési díj (364.— Ft) befizetéséről szóló igazolást csatolja az üdülőjegyhez. Az első turnusban nagyon sok dolgozónál hiányzott az igazolás. Például a Boglárra beutalt *Végh Györgyné* esetében a debreceni fűtőház, *Tóth Sándorné* esetében pedig Nyíregyháza állomás szakszervezeti bizottsága mulasztotta el az ilyen igazolás beszerzését.

A következő turnusokban kellő igazolás nélkül érkező, nem dolgozó feleséget az üdülő gondnokok kénytelenek lesznek visszaküldeni.

Üdülőinkben csak annyi kétágyas szoba van, amennyi a férj és feleség részére kiadott jegyek száma. Felhívjuk a dolgozók figyelmét, hogy azoknak, akiknek csak olyan jegyet tudnak biztosítani a szakszervezeti bizottságok, amelyekre rá van nyomatva, hogy *„Ezzel a jeggyel kétágyas szobát nem biztosítunk”*, számolniok kell azzal, hogy nem tudják őket feleségükkel egy szobában elszállásolni.

Több szakszervezeti bizottság az üdülőjegyeket nem látta el bélyegzőjével. Például a hatvani pályafenntartási főnökség a Hévízre beutalt *Juhász Kálmánét*, a Landlerszertár a Balatonboglárra beutalt *Tassó Irénét*, a mezőhegyesi fűtőház szb-je *Ikládi Lajosét*. A Terézvárosi Pft-től kitöltetlen beutalójeggyel érkezett egy dolgozó Hévízre. A szegedi nyugdíjas csoport annak ellenére külde *Prágai János* nyugdíjast Boglárra, hogy főidényben nyugdíjas nem veheti igénybe a szakszervezeti üdülést.

Még ma is megtörténik, hogy a szakszervezti bizottság elnöke elmulasztja a tagsági könyvbe beírni az üdülést. A Kelenföldi állomásról Szántódra beutalt *Merényi Judit* és *Klucsik György* esetében találkozhatunk többek között ilyennel.

Abban a reményben közöljük ezt a néhány példát, hogy a jövőben a hasonló, nem nagy munkával járó hiányosságok megszűnnek és sem a beutaltaknak, sem az üdülőgondnokoknak nem okoznak bosszúságot.

KIS ÁLLOMÁS — NAGY FORGALOM

— Eredmények, gondok Rákospalota-Újpesten —

Rákospalota-Újpest állomás egy időben az árudézsmálásokról volt „híres”. Az ellenforradalom után a párt, a szakszervezet és a szakmai vezetők összefogásával sikerült a meglazult munkafegyelmet megszilárdítani. Megszűntek az árurongálások, dézsmálások. A dolgozók kezdeményezésére megindult a munkaverseny.

Vác állomás párosversenyre hívott bennünket. Februárban a budapesti igazgatóság szolgálati helyeinek egymásközti vetélkedésében Vác került az élre, a mi állomásunk a tizennégy VII. csoportú állomás között 107,7 százalékkal az utolsó helyen végzett. Teljesítményünk nem volt rossz, mégis bántott bennünket, hogy sereghajtók vagyunk.

Tenni kell valamit

Célul tűztük ki az egy kocsira eső mozgatási idő csökkentését, a tartalékmozdonyok tolatási kimutatásainak reális vezetését. A dolgozókkal oktatáson, szolgálatátadásnál, termelési tanácskozáson megbeszéltük a teendőket. A mozdonyvezetőket egyénileg győztük meg a nem reális tolatási idők beírásának helytelenségéről. Ez nem volt könnyű. Még olyan hangok is hallatszottak egyik-másik mozdonyvezetőtől, hogy „tudunk mi ötkilométeres sebességgel is tolatni”. Végül mégis létrejött a jó kapcsolat a mozdonyvezetők és a tolatásvezetők között.

Márciusban már 113,7 százalékot értünk el és így csoportunkban megszereztük a második helyet. A jól dolgozók az erkölcsi elismerés mellett pénzjutalomban is részesültek. A párosversenyben megelőztük Vác állomást. Büszkék vagyunk arra, hogy munkánkkal hozzájárultunk, hogy Rákosrendező állomás a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját elnyerte. A kelebiai vonatokat állomásunk szétsorozta és ezzel mentesítettük Rákosrendezőt.

Megoldásra váró problémák

Kicsi és szűk állomásunk nagy forgalmat bonyolít le. Különösen a személyforgalmunk óriási. Személypénztárainkban több mint 60 000 darab jegyet adnak el havonta, emellett rengeteg a gyári munkás, akik heti, illetve havi bérlettel utaznak. Követelő szükségesség *a jobb térvilágítás.*

Régóta elintézésre váró ügy *a váltókezelők túlzott terhelésének könnyítése*, különösen a II. sz. őrhelyen. Munkájuk az új — rugalmas — váltók beépítésével még nehezebb lett. *A sorompóőrhely harangjelző-berendezéssel való ellátása* régi ígéret. Rákosrendező felől a „B”-localvágányról az V. sz. vágányon át Dunakeszi felé a vonatok áthaladása nem lehetséges. *Az áthaladó jelző beiktatását is régen megígérték.* A váltókezelői őrhelyen és a sorompóőrhelyen a WC-ben nincs vízvezeték. Vidéki dolgozóink egy szálláshelyiségnek nem nevezhető kis szobában vannak összezsúfolva.

Nem veszítjük el a kedvünket

Bízunk, hogy problémáinkat a lehetőségekhez mérten megoldják. Mi pedig minden erőnkkel az élüzem cím elnyeréséért munkálkodunk.

Békében akarunk dolgozni, éppen ezért mindent megteszünk a béke biztosítása érdekében. Az április 28-i békegyűlésünkön 110 dolgozó által aláírt békeíven követeltük a csúcstalálkozó mielőbbi megtartását és elítéltük az atom- és hidrogénbombákat gyártók tetteit. A békéért vívott harcunk nagy politikai demonstrációja lesz a június 8-án megtartandó béke-juniálisunk, amelyen gazdag sport- és kultúrműsor is lesz.

Tóth László
MSZMP-titkár

Nagyobb gondot a dolgozók műveltségének emelésére

A szakszervezeti bizottságok kultúrnevelési felelősei értekezleteken adtak számot a XIX. kongresszus határozatának eddigi végrehajtásáról. A tanácskozásokon több mint 300 aktíva vett részt. Megállapítható, hogy számos SZB és kultúrotthon vezetősége helyesen látott munkához.

Ezt bizonyítja az is, hogy az év első negyedében

1485 ismeretterjesztő előadáson 64 000 dolgozó vett részt.

Komlón a nők részére egészségügyi előadást tartottak. *A kiskunhalasi góckönyvtár* az már a pályaőröket is ellátja könyvekkel. *Kaposvárott* gyermekek részére távirász szakkört szerveztek.

A dolgozók nagy érdeklődése [illegible] történeti előadásokat. Budapesten ifjúsági akadémiát szerveztek a fiatalokat érdeklő irodalmi és történelmi témákból. A fejlődést bizonyítják a művelődési otthonok egyre változatosabb és színvonalasabb rendezvényei.

Sajnos másirányú tapasztalatokkal is szolgáltak a tanácskozások. A felszólalók közül többen elmondották, hogy még nem minden SZB ismerte fel a kulturális nevelőmunkának a jelentőségét.

Egyes szakszervezeti bizottságok közömbösségét mutatta, hogy a pécsi igazgatóság területéről több mint 20 szakszervezeti kultúrfelelős távolmaradt a tanácskozásoktól.

A részvevők elpanaszolták, hogy nem minden szolgálati helyen becsülik a szolgálati vezetők a kultúraktívákat. Kevés még az olyan szolgálati főnök, mint a *Miskolci Járműjavító vezetője, a nagykanizsai állomásfőnök, a miskolci igazgatóság III. osztályának vezetője*, akik a támogatáson kívül látogatják az otthonok, klubok rendezvényeit is.

Számos szolgálati helyen — munkások és vezetők egyaránt

a kulturális szó hallatára valami kacagtató, tréfás műsorra, népi táncra, zenére gondolnak.

Pedig a szó értelme jóval túlnő ezeken. A szocialista építés művelt embereket kíván. Éppen ezért minden eszközzel lehetőséget és alkalmat kell nyújtani a dolgozók művelődéséhez, neveléséhez. Keltsük fel érdeklődésüket a tanulás iránt, tudatosan formáljuk világnézetüket. Szórakozva ismerkedhessenek a világ tudományos fejlődésével, hazánk természeti szépségeivel, a világ földrajzával és gazdaságával, irodalmunkkal és történelmünkkel. Ennek biztosítása és elősegítése a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati vezetők, a vasúton dolgozó értelmiség együttes feladata és érdeke.

Nemrégiben felmérték a dolgozók iskolai végzettségét. Sajnos még ezt a kezdeti lépést jelentő teendőt is elhanyagolta pl. *Hatvan és Cegléd állomás, a Dunakeszi Járműjavító* és mintegy más 20 szolgálati hely szakszervezeti bizottsága. Nem beszélgettek a szolgálati vezetők beosztottjaikkal, a szakszervezet vezetői választóikkal terveikről, a tanulás lehetőségéről és szükségességéről. Erre pedig nagy szükség van, ez is hozzátartozik a kongresszus határozatának végrehajtásához.

Kovács János

Takarékosan bánjunk a vasút vagyonával

Berente állomáson — de máshol is — nemegyszer nagy mennyiségű szén hever a vágányok között. A túlságosan kiszerelt mozdonyok, a tartalékok tolatás közben pergetik a szenet. Ezt az állapotot csak többszöri felszólításra szüntették meg.

Véleményem szerint vagy kevesebb szén kiadásával, vagy a szerkocsi oldalának emelésével kellene segíteni.

★

A szénszerelésnél még sok helyen divik, hogy a megszabottnál nagyobb kalóriájú szenet adnak ki egyeseknek, akik így — jogtalanul — magasabb szénprémiumhoz jutnak, a rovancsolásnál viszont megállapítják a külföldi szén hiányát. *A nyékládházi szertárnál* például 90 szabványmázsa külföldi szénhiányt állapítottak meg.

★

A miskolci igazgatóság területén a KISZ vállalta az ócska anyagok összegyűjtését. Nagyon kell vigyázni arra, hogy a használható anyagokat ne vigyék el az ócskavassal együtt beolvasztásra. Vontatási dolgozók gyakran panaszkodnak alkatrészhiányra. Ellenőrzésünk alkalmával azt tapasztaltuk, hogy sok csavarkapocs, lökhárító, féktömlő, vonóhorog, különböző csövek, lemezek és sok egyéb használható alkatrész hever a vágányok között. A Miskolc melletti repülőtér ócskavasában rengeteg olyan anyag van, amely nem található szertárainkban.

A sátoraljaújhelyi állomáson az anyagos a ruhákat nem az előírás szerint tárolta, sőt, jogtalanul osztott ki ruhákat. Következmény: 17 ezer forint értékű ruhával nem tud elszámolni.

★

Az a véleményem, hogy nem járunk el kellő szigorral és gyorsasággal a társadalmi tulajdon ellen vétőkkel szemben. Találóan jegyezte meg egy dolgozó, hogy sok esetben mire a tárgyalásra sor kerül, a hiány olyan kicsire zsugorodik, hogy azzal már nem érdemes foglalkozni. A fegyelmi eljárást meg kell gyorsítani, mert csak akkor lesz eredményes.

Ugiyai Sándor
Miskolc területi bizottság

Nem lehetne kevesebb adminisztrációval?

A 21. számú Hivatalos Lap rendeletet közöl *„Bontásból származó ócska építőanyagok és ócska vasbetonaljak értékesítése”* címmel.

A rendelet végrehajtása a gyakorlati életben így néz ki:

A pécsi igazgatóság II. osztályán kb. 26—29 kérvény van, amelyben zömével betontörmeléket, építési törmeléket, kőtörmeléket, ócska fazonvasablakot kérnek a dolgozók.

A hivatkozott rendelett előírja, hogy az eladásra kerülő anyagok fogyasztói árát az anyagosztály, vagy szertári megbízottja, valamint az igazgatóság II. osztálya és az illetékes kereskedelmi szerv (legtöbbször a TÜZÉP) közösen állapítsák meg.

Ez tehát azt jelenti, hogy pl. Fazekas József főszakmester (Szigetvár), igényelt 4 köbméter betontörmeléket, aminek vasúti ára 16,— Ft. Ehhez három szakembert kell kirendelni, akiknek napidíja 93,— Ft. Még érdekesebb az eset, ha pl. Dörnyei János főpályamester által Pusztaberény és Feketebézseny állomások között kért 14 köbméter építési törmelék eladását vesszük, melynek ára 56,— Ft. Ebben az esetben a három napidíjon felül még vágánygépkocsi igénybevétele is szükséges, mivel nyílt vonalon van.

Hogyan áll arányban az építési törmelék eladási ára plusz a ráfordítandó adminisztrációs (kiutazási) költség s még az ezzel járó munkakiesés, jegyzőkönyvi megállapítás stb.

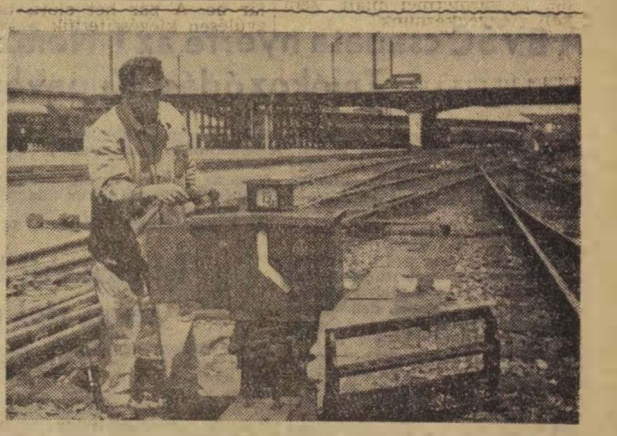
Vajon nem bürokrácia-e aztán a helyszínen még a három példányos kimutatás készítése, sorszám, cikkszám, megnevezés, egység, mennyiség, nyilvántartási egységár, fogyasztói egységár stb. feltüntetésével.

Figyelembe véve igazgatóságunknál megforduló ilyen irányú kérelmek jelentős számát — és az eladásra kerülő bontási anyagok csekély árát — II. és anyagosztályunk a létszámcsökkentés után hogyan tud majd eleget tenni a rendeletnek?

Nem lehetne kevesebb adminisztrációval, kevesebb költséggel végrehajtani a rendeletet?

Várnai László
Pécs

Ebéd a Szolnoki Járműjavító napközi otthonában. Úgy látszik, nem minden gyermeknek ízlik egyformán a torta. Vagy talán azon tanakodnak egyik-másik, hogy vajon mit kap a gyermeknapra? Azóta már ezen a problémán is túl vannak.
(Kovács Géza felv.)



Parragh Tibor, a Nyugati pályaudvar lámpatisztítója lelkiismeretesen végzi a gondjaira bízott váltólámpák tisztántartását.
(Kovács Géza felv.)

Miért sok a vonatfeltartóztatás Ferencváros előtt

A legnagyobb pályaudvar túlontúl kis söntésében sok vasutast találunk. Közöttük *Jakab Gyula* villamos-mozdonyvezetőt. Megvárjuk, míg megissza a pohár sörét, s mikor hazafelé indulna, megkérdezzük: *Hányszor állítják meg a vonatját ferencvárosi jelzők előtt?*

— *Inkább azt kérdezzék, hányszor nem állunk meg. Ez a ritkább ugyanis* — feleli nevetve.

Amikor pedig a megállások okairól kérdezzük őt és társait, azt a választ kapjuk, hogy a forgalmistákat nem kell félteni, igazolják ők a holnapot is.

Ilyen *„vélemény”* után indultunk a forgalomhoz. *Mészáros István* a rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Zimányi Ferenc* az ügyeletes. Ha valaki képet akar nyerni a Ferencben folyó forgalomról, azt csak személyesen tehetni meg. Szót váltani is alig lehet. Végül is *Zimányi* elvtárstól kapunk felvilágosítást.

Kinek a számláját terheli

— Van némi igazság abban, hogy vonatokat megállítunk. De ma például egyet sem állítottunk meg. Ez nem könnyű dolog, hisz köztudomású, hogy naponta 200—240 vonat fordul meg az állomáson. A mi számlánkra írják azt is, ha például Kőbánya-felső nem viszi el a vonatokat tőlünk, vagy mint a kelenföldiek csinálják, hogy egy óra leforgása alatt 12 tehervonatot küldenek hozzánk. A személycsoportok idején a szomszédos állomások szinte képtelenek fogadni tehervonatot, s a telítettség folytán mi sem tudunk fogadni ilyenkor.

— A másik baj ott van — folytatja —, hogy a hét végén valóságos vonatzuhatag árasztja el az állomást és mi képtelenek vagyunk 12 fogadó vágányon minden tehervonatot — a jelzőnél való megállítás nélkül — azonnal fogadni. Hogy mennyire csak a tehervonatokra vonatkozik a panasz, mi sem bizonyítja jobban, hogy három hónap óta egyetlen gyorsvonat nem állt meg a bejárati jelzőnél. Az igaz, hogy állnak meg vonatok nálunk, de látni kell: a szomszéd állomások is szabályozzák a vonatokat, amit nekünk kell fogadni.

A biztonság az első

Megnéztük a statisztikát, ismerjük az állomás rendkívül nehéz helyzetét és úgy érezzük, hogy a ferencvarosi forgalmi szolgálattevők minden emberileg megtehetőt megtesznek, hogy a vonatok ácsorogtatását elkerüljék.

Udvarhelyi István elvtárs állomásfőnök is bekapcsolódik a beszélgetésbe. Mosolyogva csak ennyit mond: — *Az a fontos, elvtársak, hogy a vas a vason maradjon.* A vonatot sokszor a biztonság érdekében meg kell fogni. A személyvonatokkal nincs baj, a tehervonatok megállítása az esetek többségében nem a ferencvárosi forgalmi szolgálattevő hibájából következik be. Sok tényező együttvéve okozza, ha esetleg „megálljra” áll a jelző.

Aszalós Sándor vonatvezető és társai a vezényleti teremben tartózkodnak. — Általános panaszunk, hogy a Körvasútról jövő vonatokat feltartóztatják. Azért haragszunk emiatt, mert az ácsorgás kilométerpénzt befolyásoló tényező. Az volna a kérésünk, hogy *a ténylegesen felmerülő menettartam után fizessenek és ne a menetrendkönyv után.* Ebben az esetben nem károsodik a család. Mi tudjuk, hogy nem felületességből fognak meg bennünket a bejáratnál, de a zúgolódást el lehetne kerülni azzal, hogy a vonat- és mozdonyszemélyzet kilométerpénzével kapcsolatos rendelkezéseket felülvizsgálnák.

Meghallgattuk az érdekelteket, bízunk abban, hogy a panaszok csökkennek, s illetékes szervek mérlegelik a vonatkísérők kívánságait is.

IFJÚSÁGI ÉLET

Kapitalista országok fiataljainak készülődése a prágai konferenciára

JAPÁN

A Japán Vasutas Szakszervezet ifjúsági tagozata elhatározta, hogy 1 millió yent gyűjt össze a konferenciára küldendő delegátusok útiköltségének fedezésére. Minden fiatal szakszervezeti tag 10 yen gyűjtését vállalta.

A siigatai kerületi tanács ifjúsági bizottsága és az *osakai szakszervezeti tanács* ifjúsági tagozata előkészítő találkozókat szervez.

FINNORSZÁG

A konferencia népszerűsítésére alakult bizottságban részt vesznek azoknak a szakszervezeteknek fiatal aktivistái is, amelyek nem tartoznak a Szakszervezeti Világszövetséghez.

CHILE

Vidékenkint szakmai értekezletet tartanak a konferencia előkészítésére. A különböző szakmai szervezetek kiadványaikban közölték a lipcsei felhívást.

JAMAIKA

A Jamaikai Szakszervezeti Szövetség üdvözli a konferencia összehívását. Hangoztatja, hogy ezen a konferencián a jamaikai fiatal dolgozók számára is lehetőség nyílik, hogy az egész világot tájékoztassák a hazájukban lévő helyzetről, a fiatalok tűrhetetlen élet- és munkakörülményeiről: 750 000 dolgozó közül 400 000 munkanélküli. Ezek közül 300 000 munkás 20—35 éves.

NAGY-BRITANNIA

Londonban május 24—26. között tartották az *Országos Szocialista Fesztivált*, amelyen megvitatták az ifjúság sajátos problémáit, állástfoglalatak a fiatalok jogainak sorozatos megcsorbítása ellen.

INDIA

A nyugatbengál szakszervezeti kongresszus főtanácsa teljes erejével támogatja a prágai találkozót. Április első hetében *Kalkuttában* előkészítő konferencián vitatták meg a tennivalókat.

Az utasellátó figyelmébe

Május 25-én *Zalaegerszegről* utaztam *Budapestre*. A hőmérő árnyékban 30 fokot mutatott. Szomjúságtól elgyötörten közeledtünk *Bobához*, olyan áhítattal, mint a sivatag eltikkadt utasa az oázishoz. Kocsinkat ott kapcsolják a szombathelyi gyorshoz, és ezen étkezőkocsi és étszolgálat van. Ez vált meg bennünket a szomjúság kínjától.

Tévedtünk!

Az étszolgálatost hiába vártuk biztató üvegcsörgésével. Egyik útitársunk elindult hát bambi, sör vagy más üdítő ital beszerzésére. Megdöbbenésünkre üres kézzel jött viszsza, s azzal, hogy az étkezőkocsiban meglepő felvilágosítást kapott: a vonaton egy sportcsoport utazik és ezek minden italt lefoglaltak és már el is fogyasztottak!

A jogos felháborodásnak nem volt határa.

Úgy látszik, az Utasellátó egyes dolgozói nagy sportrajongók, ami ellen mindaddig nincs kifogás, amíg az nem megy az utasok rovására!

Dr. Rohodi Lászlóné

Mozgalmas ifjúsági élet Esztergomban

Az esztergomi vasutas fiatalok 1957. március 23-án bontották ki a KISZ zászlaját. 22 fiatal fogott össze, hogy a kerus által félrevezetett és az ellenforradalomtól megtévesztett fiatalokat felvilágosítsa és helyes útra vezesse.

Megszerveztük a politikai és szakmai továbbképzést. A munkaverseny-mozgalmakat felújítottuk. Uj ifjúsági brigádok alakultak, amelyek eredményesen dolgoznak. Munkánk középpontjában most a takarékosság áll, de jut időnk szórakozásra és sportra is.

Több alkalommal voltunk a Balatonon, jól sikerült ifjúsági és táncesteket rendeztünk. Több filmet kollektíven megnéztünk. Futball- és röplabdacsapatunk van. Ezekkel bizonyítottuk be a KISZ-en kívül álló fiataloknak, hogy lehet a KISZ-ben szórakozni, tanulni, dolgozni.

Ma már büszkén mondhatjuk, hogy 46 tagja van szervezetünknek. Csupán egy fiatal van a szervezeten kívül. Igaz, ő is kérte felvételét, de korábbi magatartása miatt a tagság úgy határozott, hogy még ne legyen tag. A munkába azonban bevonjuk, megbízatást adunk neki, hogy mielőbb kiérdemelje a szervezetünkbe való felvételt.

Kiss Mihály
KISZ-titkár

A BVSC csapata nyerte az I. Nemzetközi Lokomotiv Tájékozódási Kupaversenyt

A sportosztály mellett működő természetjáró szakbizottság május 17-én és 18-án a Mátrában rendezte meg az I. Nemzetközi Lokomotiv Tájékozódási Kupaversenyt. A csapatok Mátrafüred, Mátraháza és a Kékes térségében igen nehéz terepen mérték össze tudásukat.

Május 17-én este két fős részlegre tagozódva Mátrafüredről és a Mátraházai MÁV üdülőtől indultak a szegedi, miskolci, debrecení, salgótarjáni, pécsi és a budapesti vasutas versenyzők. Mivel a román grivicai mozdonygyár csapata másnap érkezett meg, ők csak délelőtt tudtak rajthoz állni. A Prágai Lokomotiv csapata viszont együtt rajtolt a magyar versenyzőkkel. Ok már jól ismerik a magyar versenyrendezést, az elmúlt évben ugyanis részt vettek a nemzetközi Balaton-versenyen.

Az éjszakai verseny első szakasza nehéz feladatok elé állította a versenyzőket. A terep lényegesen eltért a térkép mutatta helyzettől. Nemegyszer sok időt telt el egy-egy ellenőrző pont keresésével. Több csapat csak hajnal felé ért a célba. Pihenésre azonban ezeknek is jutott 4—5 óra.

18-án a kora délelőtti órákban, amikor a rajthoz gyülekeztek a a versenyzők már az ellenőrzött, értékelt eredmény várta őket. Az éjszakai verseny után jó időeredménnyel, csekély hibaponttal a BVSC és a Prágai Lokomotiv állt az élen.

A nappali versenyt sokan könnyűnek gondolták és kissé elbízták magukat. Pedig volt mit dolgozni nappal is. A román versenyzők a Honvéd-nyeregnél bekapcsolódtak a versenybe és mindjárt feltűntek gyors előrehaladásukkal. A térképhibás részt azonban ők is elvétették.

Vasárnap este került sor az eredményhirdetésre és az ünnepélyes díjkiosztásra.

Az I. Nemzetközi Lokomotiv Tájékozódási Kupaverseny győztese a Budapesti Vasutas SC — Darabos, Jordan, Makk, Rácz, Margit, Tarjáni — összeállítású csapata 30, 2. Bp. MÁV Igazgatóság 26, 3. Prágai Lokomotiv 20, 4. Bp. Testvériség 16 helyezési ponttal.

Egy hónap alatt három USIC-versenyen vesznek részt a vasutas sportolók

Nem egészen egy hónap alatt három sportágban — asztalitenisz, férfi úszás és ökölvívás — szerepelnek külföldön vasutas sportolók. A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség asztaliteniszben június 9—15-e között Brüsszelben, a férfi úszásban június 26—29 között az olaszországi Acqui Term-ben, ökölvívásban pedig július 6—13 között Bukarestben rendezi meg az 1958. évi bajnokságot.

A részvevők kijelölése megtörtént. Eszerint az asztalitenisz bajnokságon Berczik, Bubonyi, Fantusz és Rózsás, a Vasútépítő Törekvés versenyzői képviselik színeinket. Férfi úszásban a következő keretből állítják össze a kiutazó csapatot: Aradi, Papp, Almássy, Sárkány, Szál, Bodóki, Gerlach, Konkoly, Ritz, Korompai, Garamvári, BVSC, Csillag, Szabó, Nagy Hódmezővásárhelyi MTE, és Kondás Miskolci VSC.

Ökölvívásban kilenc súlycsoportban nevezünk versenyzőket. Légsúlyban Riskó I. (Debrecen), harmatsúlyban Koródi (Szfvár), pehelysúlyban Kovács J. (Pécs), könnyűsúlyban Adorján (Szfvár), kiseváltósúlyban Pál (BVSC), váltósúlyban Hortobágyi (Szfvár), nagyváltósúlyban Molnár L. (Szfvár), középsúlyban Tatár (Debrecen), félnehézsúlyban Tantos (Pécs) képviseli majd a magyar színeket.

TÖMEGSPORT

A budapesti szolgálati helyek dolgozói részére kiírt szakszervezeti bajnokságok közül elsőnek a sakkcsapat-bajnokság fejeződött be. A bajnokságban összesen huszonhárom négy fős csapat vett részt, három csoportban. Maróczy csoport: 1. Vasútépítők, 2. Nyugati pályaudvar, 3—4. Utasellátó és a Vasúti Főosztály. Kárpáti csoport: 1. Vasúttervező „A", 2. Hídépítési Főnökség, 3. Landler Jenő Járműjavító „C", Velencei csoport: 1. Északi Járműjavító, 2. Vasúttervező „B", 3. BVKH.

A prágai Lokomotiv csapatának két tagja az egyik ellenőrző pontnál

Élénk sportélet folyik a Szombathelyi Járműjavítóban. Az üzem sportbizottsága a szakszervezeti bizottsággal karöltve négy sportágban — asztalitenisz, labdarúgás, sakk és teke — írt ki bajnokságot az üzemrészek között. A bajnokságokon a dolgozók nagy számban vesznek részt. A szombathelyiek bíznak abban, hogy a Miskolci Járműjavítóval folyó tömegsport párosversenyből ők kerülnek ki győztesen. A négy sportágban a járműjavító válogatott csapatai a város különböző üzemeivel is gyakran összemérik tudásukat.

A szakszervezet sportosztálya a budapesti vasutas üzemek, hivatalok és szolgálati helyek dolgozói részére az idén is megrendezi a szakszervezeti röplabda-bajnokságot. A kiírás már elkészült. A bajnokság a nevezésektől függően június első felében kezdődik. A nevezési határidő június 5.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Bognár Károly Tapolca. A budapesti igazgatóság vezetője értesítette szerkesztőségünket, hogy Pongrácz Lajos kérelmét kedvezően elintézték. Halimba állomás dolgozóinak. A vasutas dolgozók lakbérét a 12840/1948. Korm. sz. rendelettől eltérően megállapítani nem lehet. Tárgyalások folynak annak érdekében, hogy a lakbéreket azonos szintre hozzák. Az eredményről értesíteni fogjuk. Ifj. Bakonyi Jenő Vác. A Vasútgépészeti Technikum levelezői tagozatára olyan vasipari dolgozó léphet a felvételét, aki legalább három esztendeje a vasútnál dolgozik és katonaidejét letöltötte. Felvételt nyerhet az is, akinek beosztásához a technikumi végzettség feltétlenül szükséges. Bővebb felvilágosításért keresse fel szerkesztőségünket. Lechner Antal, **Polonka Ilona, Lőkösháza.** A Szovjetunióban már több — a pedagógusokéhoz hasonló — vasutas küldöttség járt. Sajnos ezek nem elégítik ki mindazoknak az igényét, akik szeretnének — és megérdemelnék — eljutni a Szovjetunióba. Most már az IBUSZ több lehetőséget nyújt, hogy közelebbről megismerkedjünk a szovjet nép életével. **Kovács József, Mátészalka.** Örömmel üdvözöljük a munkásleveleink sorában. Minden érdekli szerkesztőségünket, ami a dolgozók életével, a vasút munkájával összefügg. Ha termelési eredményekről ír, ne csak az elért százalékot közölje, hanem azt is, hogy milyen módon sikerült sikereket elérni. Levelezését érdeklődéssel várjuk. **Borka Sándor, Sztálinváros.** A papirhiány miatt lapunk példányszámát nem tudjuk emelni.

Tóth Ferenc Pécs, Engi József Újszeged, Dancs József Tapolca, Lugosi József Szeged, Leiti Ferenc Pécs, Behán Rózsa Kazincbarcika, Kovács Lajos Szombathely, Tótka Károly Szeged, dr. Rohodi Lászlóné Dunaharaszti-külső, Uglyai Sándor Miskolc, Szilágyi Sándor Szeged, Windhoffer Kálmánné Győr, Kiss Mihály Esztergom, Gellért László Debrecen, Cseke Gyula Nyíregyháza, Tóth László Rákospalota-Újpest, Várnai László Pécs. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Uglyai Sándor Miskolc, Tandi Lajosné Gyoma, Szentgáli István Gyöngyös, Németh Gyuláné Csoma-Szabadi, Szendrei Kálmán Sztálinváros. Leveleiket továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 2 szobás szolgálati lakásra földszintes, kertes házban, Budapest belterületén lévő szabadrendelkezésű egy szobás utcai, háztartási árammal és cserépkályhával rendelkező lakásom. Cím: Budapest, IX., Vendel u. 10. f. 12. Beleczné.

— Szegedi, belvárosi 2 szobás udvari komfortos lakásom elcserélném budapesti 1 vagy 2 szobás komfortosra, lehetőleg Zuglóban. Érdeklődni lehet: Simonyiné, Bp., XIV., Hungária krt. 136. II. em.

— Elcserélném Budapest, X., Szállás utca 16/b. II. 32. szám alatt levő 1 szoba komfortos újépítésű magánlakásomat Budapest területén 2 szobás komfortos szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: 19 óra után a lakáson, Fejes István MÁV felügy.-nél. Telefon: 39—62.

— **Sztálinváros állomás** kereskedelmi épületében lévő 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném a budapesti igazgatóság területén lévő hasonló lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmán MÁV intézőnél, Sztálinváros állomáson.

— Elcserélném Bp.: V., Bajcsy-Zsilinszky út 55. sz. alatt szoba-konyhás lakásom hasonló szolgálati lakásért Budapesten, vagy környékén. Érdeklődni lehet: Horváth Károly m. intézőnél, 14—43-as telefonon.

— Szegedi 2 szoba, konyhás lakásomat elcserélném hasonló budapesti, vagy környéki lakással. Érdeklődni lehet: Szeged, Hajós u. 4/a. Tóth Györgyné, vagy Bp., Benczur u. 41. Vasutasok Szakszervezete, Tóth Margitnál. Telefon: 228—847/20.

— Elcserélném első emeleti 2 szobás udvari komfortos, központban lévő magánlakásomat 3 szobás magánlakásra. Lehet MÁV lakás is. Cím: Bp., Kresz Géza u. 21. I. 4.

HIREK

— **110 000 forint megtakarítást** értek el a szegedi igazgatóság területén a fűtőházi fiatalok.

— **A népek barátsági hónapja alkalmából** színvonalas kultúrműsort rendezett a Jegynyomda MSZBT-szervezete. Az ünnepségen megjelent a szovjet nagykövetség képviselője. A műsorban szovjet, bolgár és dél-szláv vendégszereplők is felléptek.

— **300 óra társadalmi munkát** vállaltak a sztálinvárosi góc KISZ-fiataljai a sztálinvárosi úttörővasút építésén. Vállalásukat teljesítették.

— **Jól sikerült műsoros estet** rendezett május 17-én Kazinbarcikán a nemrégen alakult nőbizottság. A vidám hangulatban lezajlott est tiszta bevételét — 700 forintot — a gyermeknapi ünnepségre fordították.

— **Szeged és Ujszeged között** május 18-tól teherautók helyett autóbusz bonyolítja le a személyforgalmat.

— **Nagy sikeret aratott a MÁV** Szimfonikus Zenekar és Énekkar IV. bérleti hangversenye Pécsett. A műsoron Bach, Händel, Beethoven, Liszt, Kodály és Sugár művek szerepeltek. A hangverseny színvonalát emelte Sándor Judittnak, az Állami Operaház tagjának közreműködése. Megérdemelt elismerésben volt része Horváth Gyula karnagynak és a hangverseny valamennyi közreműködőjének.

— **Nemzetközi vasúti értekezlet** volt Belgrádban május 20-tól 23-ig, amelyen Ausztria, Magyarország, Csehszlovákia és Jugoszlávia vasutainak képviselői vettek részt.

— **Május elseje tiszteletére indított versenyben** kiemelkedő eredményt ért el **Mátészalka állomás.** 115 százalékos teljesítményükkel az elsők közé kerültek a debreceni igazgatóság területén és 6500 forint pénzjutalomban részesültek.

— **Kisiklott az indiai expressz** Bombay államban. Húsz utas meghalt, ötven megsebesült. A mozdonyon kívül két vagon teljesen porrá zúzódott.

— **„Gyermekünk a jövőnk" címmel** kiállítást rendeztek a dombóvári művelődési otthon fotoszakkörének tagjai. A kiállítás anyaga a vasutas fiatalok életét, munkáját mutatja be.

— **Megbeszélésre hívta a volt MDP-tagokat** Szeged állomás MSZMP-szervezete. A találkozón a párt tömegkapcsolatának kiszélesítéséről volt szó. A meghívottak őszinte elismeréssel fejezték ki a bizalomért és kifejezésre juttatták, hogy minden erejükkel segíteni kívánják az MSZMP politikájának, programjának valóraváltását.

— **500 facsemetét ültetett el a** makói vasutas KISZ-szervezet társadalmi munkában.

— **Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter a közlekedési** dolgozók munkájáról, a közlekedés és a posta feladatairól tájékoztatta Keszthelyen május 20-án a sajtó munkatársait. Bejelentette, hogy meggyorsítják a balatoni forgalmat a Ganz Vagongyár legújabb típusú, modern 168 személyes motorvonataival. Budapest—Siófok között 30 Budapest—Keszthely között 60, Budapest—Tapolca között ötven perccel rövidül meg a menetidő.

— **Zászlót adományoztak** Gyékényes állomás dolgozói a KISZ-szervezetnek. A zászlóavató ünnepségen egyenruhás KISZ-fiatalok, úttörő, munkaőr és határőr szakaszok katonazenekarral vonultak fel. Az ünnepség után gazdag sportműsor szórakoztatta a közönséget.

„Tízéves az Úttörővasút" feliratú alkalmi bélyegzővel látja el a csillebérci, ságvárilleti, széchenyi és a hűvösvölgyi postahivatal július 31-ig az ott feladott postai küldeményeket.

— **A „Virágos Szegedért" mozgalomhoz** csatlakoztak Ujszeged állomás dolgozói is. 1300 fa ültetését vállalták.

— **A Moszkva melletti kolomnai** mozdonygyárban olyan új típusú diesel-mozdonyt készítettek, amely óránként 100 kilométeres sebességgel vontat majd 120 megrakott vasúti kocsit. Az új kétrészes mozdony mindkét része egy-egy háromezer lóerős, 16 cilinderes diesel-motorral rendelkezik.

— **Nagysikerű békedélutánt** tartottak május 29-én a Keleti pályaudvar kultúrtermében. A békebizottság által rendezett délutánon 250 dolgozó vett részt. A műsort a VIII. kerületi MSZBT kultúrcsoportja, valamint a pályaudvar fúvós- és népizenekara szolgáltatta, nagy sikerrel. Kijutott az elismerésből Vass Lajos állomásfőnöknek is, aki zongorajátékával járult hozzá a békedélután sikeréhez.

— **A keleti pályaudvar kultúrtermében** minden kedden, csütörtökön és szombaton 17 órától 19,30-ig ökölvívó-edzéseket tartanak. Cél: felkutatni a fiatal vasutas tehetségeket. Minden ökölvívást kedvelő fiatalt szívesen látnak. Az edzéseket Fehér István vezeti.

VÁRJUNK AZ ÁTHELYEZÉSSEL

Pusztamonostor állomásfőnöke, Pintér Lajos elvtárs, hosszú ideig betegeskedett. A már szinte hagyományosan élüzemszinten dolgozó állomás teljesítménye ez alatt az idő alatt erősen visszaesett.

Az év elején a felgyógyult állomásvezető ismét kezébe vette a gyeplőt és ez meg is látszik az eredményeken. A legjobb úton haladnak ismét az élüzem cím felé, de ezt veszélyezteti, hogy az állomásfőnököt más állomásra akarják áthelyezni.

Úgy gondoljuk, hogy helyes lenne várni az áthelyezéssel addig, míg az állomás teljesen rendbejön, mert akkor az utódnak is könnyebb lesz a munkája.

Talán nem ismeri az utasítást?

A 1713-on történt az eset. Kónya vizsgáló főkalauz erősen kifogásolta, hogy az első kocsi első nagy szakaszát lefoglaltam, valamint azt, hogy nem jelentkeztem nála. Be is jelentett az igazgatóságnál.

Nem is tenném szóvá az esetet, ha nem azt bizonyítaná, hogy mennyire fontos az utasítás ismerete, illetve, hogy nem ismerése milyen felesleges munkát ad több embernek. Ha a vizsgáló főkalauz elvtárs jól ismerné az F. 3. utasítást, akkor tudná, hogy ha a vonatban kalauzkocsi nincs, akkor a vonatvezetőnek az első kocsi első szakaszát kell elfoglalnia, mint szolgálati szakaszt. Az pedig a vasút egyetlen utasításában sincs leírva, hogy a vonatvezetőnek jelentkeznie kell a vizsgáló főkalauznál.

Követeljük meg az utasítás betartását, de ezt csak úgy lehet megtenni, ha ismerjük is.

Cseke Gyula
vonatvezető, Nyíregyháza

Zászlóavatás

A *Debreceni Járműjavító* kocsiosztályán május elseje előtt született az a gondolat, hogy jó lenne saját zászló alatt felvonulni.

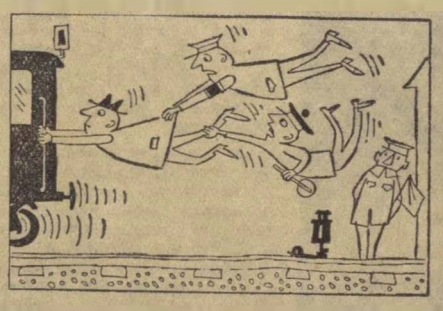
Az elképzelés tetszett. Igen ám, de honnan vegyük a pénzt? Bízzuk a dolgozókra — határoztak —, és már az ebédszünetben gyűltek a forintok. Mire összeszámlálták, az eredmény 2700 forint volt.

Április 30-ra elkészült a gyönyörű, hímzett vörös zászló. *„Ez alatt a zászló alatt kovácsolódjanak még egységesebbé az osztály dolgozói"* — mondotta *Pallagi* elvtárs, az alapszervezet párttitkára, amikor átnyújtotta *Keserű László* osztályvezetőnek.

A felvonuláson az osztály csaknem valamennyi tagja büszkén menetelt már a májusi szél lengette zászló alatt.

Gellért László
SZB-elnök.

NEHÉZ RENDET TARTANI



— *Na, most jól nézünk ki. Inkább hagytuk volna felugrani!*

VÉGÁLLOMÁS

— *A szerelvényt kitolatjuk a tárolóra. Tessék kiszállni!*

— *Egy kicsit várjanak. Éppen most fordult meg a lapjárás.*

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Kaptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur utca 41. sz. — Telefon: 229—656, 228—847, 228—849, 328—284. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 36—96. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. JÚNIUS 16.

Békét!

A Szakszervezeti Világszövetség zászlaja alatt néhány nap múlva összeül Berlinben az európai szakszervezeti és munkáskonferencia.

A magyar vasutas dolgozók a világszövetség negyedik lipcsei kongresszusa, s az SZVSZ végrehajtó bizottságának Budapesten tartott XVII. ülésszaka határozataival egyetértve feladatuknak vallják a béke harcosabb védelmét. A béke megőrzését, mellyel együtt jár az atomháború megtiltása, a dolgozó embermilliókat veszélyeztető fegyverkezési hajsza őrületének megállítása.

A magyar szakszervezetek, közöttük a vasutas szakszervezet legmagasztosabb feladatainak egyike ma a béke védelme, az alkotó béke megtartásáért világméretekben folyó küzdelemnek sajátos eszközeivel való vitele. A nemzetközi helyzet alakulása, Nyugat-Németország termonukleáris fegyverekkel való felfegyverzése még szorosabbá kell, hogy tömörítse a világ, különösképpen pedig Európa népeit.

Sokáig csak jelszavakban gondolkoztunk, mikor a békéről esett szó. A formalizmus a tett megölője. Ülbetett kézzel csodára várni bűn. De ha csodák nincsenek is, sok millió elszánt akarat képes megállítani a háborús készülődést.

Fojtott indulatok lesznek azzá minden hazáját szerető, családjáért joggal aggódó emberben, ha arra gondol, milyen felelőtlenek, milyen gonoszok azok, akik békés otthonok helyén tűzfészket akarnak.

Erre gondolnak most Európa munkásai, mikor részeseivé válnak a legszélesebb tömegeket megmozgató előkészítő munkának. A szervezett dolgozók, s a szakszervezeteken kívül álló tömegek készek arra, hogy sikraszálljanak a háború réme ellen távoltartásáért, a békéért. A kapitalista országok munkásai is felismerték az atomháború borzalmait. A nyugati országok sok százezer dolgozója irtózik egy új világégéstől.

A berlini konferencia rendkívüli érdeklődésre tart számot mind a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége, mind a kereszténységszocialista szakszervezetek tagsága körében. Reméljük, hogy vezetőszerveik hasonlóan a tagsághoz, pozitíven reagálnak majd e nagyszerű kezdeményezésre.

A magyar szakszervezetek XIX. kongresszusa hitet tett a proletárnemzetköziség eszméje, a Szakszervezeti Világszövetség zászlaja alatti egységes harc mellett. A berlini tanácskozás ismét bizonyság lesz annak, hogy az SZVSZ köré tömörült szakszervezetek tagsága, a dolgozók békéjéért, jólétéért, a világ dolgozóinak egységéért küzd.

Takarékossági intézkedések a járműjavítókban

A termelési osztály a szakszolgálattal egyetértésben önköltségcsökkentési intézkedési terv készítésére hívta fel a járműjavító vállalatok figyelmét. A felhívásra sok olyan elgondolás érkezett, amelyeknek végrehajtása segíti a kormány takarékossági felhívásának sikerét.

A Landler Járműjavítóban osztályokra bontott rezsitervet készítettek, amelynek betartását ellenőrzik. Ilyenmódon az idén 400 000 forint megtakarítással számolnak. A rezsianyag normák felülvizsgálásával további 200 000 forint megtakarítást kívánnak elérni. A fürdők fűtésére felhasználják a kovácsműhelyből kikerülő fáradt gőzt. Az ócska és hulladékfa felhasználásával 20 köbméter import faanyagot akarnak megtakarítani 144 000 forint értékben.

A Szombathelyi Járműjavítóban az elfekvő anyagok felkutatására brigádot szerveznek. Az eddiginél gondosabban ügyelnek a javítandó kocsik bontásánál. A használható alkatrészeket ismét felhasználják. A színesfémet öntöttvassal vagy egyéb pótanyaggal igyekeznek helyettesíteni.

Szolnokon 45 000 forintot terveznek megtakarítani azzal, hogy a teherkocsik alvázát festés helyett kátrányozzák. (Sajnos, **mint lapunk más helyén közöljük, a munkavédelmi intézkedéseket nem tették meg.** A szerk.) A hulladékanyagokból közszükségleti cikkeket gyártanak. Megtakarítást kívánnak elérni a fémfűrészlapok újravágásával is.

Dunakeszin az önköltségcsökkentési brigádok feladatává tették az intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzését, a dolgozók takarékossági javaslatainak összegyűjtését. Minden alkalommal megvizsgálják a selejtmunka okát, s a mulasztókkal szemben eljárnak.

Miskolcon az ócska anyagokból kiválogatják a még használhatókat. Átcsoportosítják a szerszámgépeket, hogy ezzel olcsóbbá tegyék az anyagmozgatást.

Az Északi Járműjavítóban ellenőrzik, hogy a raktárból kivitt anyagok valóban a munkahelyre kerültek-e. Az ácsorgókat, munkakerülőket figyelmeztetik helytelen magatartásukra. El akarják érni, hogy a kifizetett munkabérek mögött mindenkor megfelelő termelés legyen.

A szakszervezet és a szakszolgálat gondoskodik arról, hogy a kezdeményezéseket valamennyi szolgálati helyen megismerjék, s ahol arra mód és lehetőség van, feltétlenül alkalmazzák.

Balázs Imre

Kevesebb vonat — nagyobb teljesítmény

Ferencváros állomás dolgozói áprilisban a tartalékmozdonyok gazdaságos kihasználásával 618, májusban pedig 818 tolatási órát, több mint egy mozdony egész havi teljesítményét takarították meg.

A tehervonatok átlagos terhelésének emelésével áprilisban 32, májusban pedig 34 db 910 tonnás tehervonat közlekedtetését tették feleslegessé. Az élüzemfeltételeket is valamennyi tényezőben teljesítették.

32 000 tonna túlsúly

Hatvan állomáson áprilisban egy tolatógéppel kevesebbet használtak, mellyel napi 840 forintos üzemanyag megtakarítást értek el. Május 20-ig 110 túlsúlyos vonatot továbbítottak 32 ezer tonna túlsúllyal. Ez 32 darab ezertonnás vonat közlekedtetését tette feleslegessé.

Viszonozták a látogatást a békéscsabaiak

Május 23-án a békéscsabai állomás dolgozóinak küldöttsége viszonozta a szegediek korábbi látogatását.

A reggeltől estig tartó helyszíni tapasztalatcsere után vita és értékelés következett. A látogatásnak azért is nagy jelentősége volt, mert a csabaiak meggyőződhettek arról, hogy állításukkal ellentétben nem is olyan könnyű a szegedieknek az élüzemszintet teljesíteni. Láthatták, hogy egyaránt megvan az előrevivő tényező és a nehézség mindkét állomáson.

Amint a csabalaknál a szegediek látogatása, úgy ez a tapasztalatcsere is bizonyára gyümölcsözően fog mutatkozni a munkánkban.

Tótka Károly
Szeged.

230 helyett 210 gőzmozdonnyal

A budapesti igazgatóság mozdony- és menetirányítói együttműködve elérték, hogy ugyanolyan mennyiségű elegyszállítást május hónapban 210 gőzmozdonnyal bonyolítottak le az áprilisi 230-cal szemben. Napi átlagban tehát 15—16 gőzmozdony megtakarítását sikerült elérni. Ez kizárólag első rangú mozdonyokra vonatkozik, s naponta mozdonyonként 360 forint megtakarítást, havonta 162 000 forintot jelent. Ha továbbra is így dolgoznak, az év végéig 1 000 000 forintos megtakarítást érhetnek el.

A Nemzetközi Vasút Egylet tanácskozása Budapesten

Június 5-én ünnepélyes keretek között kezdte meg tanácskozásait Budapesten, *a Nemzetközi Vasút Egylet* (UIC), hogy fontos szállítási és más vasútügyi kérdésekben állást foglaljon.

A június 18-ig tartó tanácskozáson 25 ország vasutainak képviselője vesz részt.

A részvevőket a megnyitón *Németh József* elvtárs, miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte. Beszédében többek között elmondotta, hogy a legtöbb európai vasút a közelmúltban ünnepelte 100 esztendős fennállását.

Valamennyien a vasúti történelem második évszázadának küszöbén állunk — hangsúlyozta —, olyan szinte korlátlan technikai lehetőségek korszakában, amikor a közlekedés területén is forradalmi újításokkal találkozunk. Ilyen körülmények között önkéntelenül is felvetődik a kérdés: van-e, lehet-e még a vasutaknak jövőjük? És mit tapasztalunk? Szerte a világon a vasutak tudomásul veszik a fejlődést és igyekeznek azt a lehető legjobban hasznosítani a maguk javára. A gőzgépet egyre inkább kiszorítja a villamos- és diesel-mozdony, a fuvarozás technikai folyamatában a gépesítés olyan mérvben fokozódik, hogy az üzem gyors és biztos lebonyolítása megközelíti azt, amit tökéletesnek nevezhetünk.

— De a vasutak még mindig nem állnak meg — folytatta —, fejlesztik, korszerűsítik gördülőanyagukat, a legkorszerűbb elektronikus berendezéseket helyezik üzembe, hogy felvehessék a versenyt más közlekedési ágakkal, nemkülönben a fellépő igényekkel. Ebbe a hatalmas ütemű fejlődésbe az egyes vasutak külön-külön nem tudnának olyan mértékben bekapcsolódni, mint ahogy azt tőlük elvárják, mivel lehetőségeik a szükséges tervezési és kísérletezési munkák kivitelezéséhez meglehetősen korlátozottak.

Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözlő beszédet mond. Mellette (jobbról) Jean Tuja francia vasútigazgató, az UIC főtitkára.
(MTI foto, Vigovszki felv.)

És itt lép előtérbe a Nemzetközi Vasút Egylet jelentősége.

Németh elvtárs reményét fejezte ki végül, hogy az UIC budapesti ülésszaka is jó munkát végez a vasútfejlődés ügyéért és sok sikert kívánt munkájához.

Utána *Jean Tuja*, az UIC főtitkára szólalt fel. Kiemelte, hogy a budapesti konferencia jelentős események közepette ül össze, többek között küszöbön áll a Nemzetközi Vasút Egylet átszervezése. Örömének adott kifejezést, hogy a tanácskozást Magyarországon, annak szép fővárosában tartják. Elismeréssel szólt a magyar vasutak fejlődéséről és különösen dieselesítési programjáról.

Megélénkült az újítási kedv az Északi Járműjavítóban

Az *Északi Járműjavító* dolgozóinak újítómozgalma a szakszervezet támogatásával ismét a régi eredmények felé halad.

Vámi József, a Szüeb elnöke és *Lovászi László*, az egyik munkatársa, a helyzet alapos ismerői, a következőket mondják a bizottság munkájáról.

— Az ellenforradalom e területen is kézzelfoghatóan rombolt — kezdi *Vámi* elvtárs. — Tavaly nagyon nehéz körülmények között indultunk. A dolgozók figyelmét elsősorban a pergő események kötötték le, így érthető, hogy a benyújtott újítások száma nehezen közelítette meg a korábbiakét. Azt is meg kell mondani, hogy a kidolgozás alatt álló új rendelet is várakozó álláspontra kényszerített sokakat. A rendelet megjelenése után, 1957 második felétől megváltozott a helyzet.

Lovászi elvtárs néhány szemléltető adattal is szolgál.

— Ha összehasonlítást teszünk az 1956. háromnegyed éve és 1957 hasonló időszaka között, látjuk, hogy 361-ről 212-re csökkent a beadott javaslatok száma. 1958-ban öt hónap alatt 125 újítási javaslatot nyújtottak be, amelyből 59-et elfogadásra és bevezetésre javasoltunk.

A nyers számok csökkenést mutatnak ugyan, a valóság mégis más. Először: az új újítási rendelet pontosan körülhatárolja az újítás fogalmát. Másodszor: a szerződéskötés alkalmával mód nyílik arra, hogy a nem megfelelő újításokat — a benyújtóval való megegyezés alapján — elutasítottnak vagy be nem adottnak nyilvánítsanak. A rendelet megjelenése előtt az ilyen javaslatok is emelték a benyújtott javaslatok számát, voltaképpen harmis képet adva a helyzetről.

Ebben a tükörben nézve 1957-ben 176, 1958-ban június 1-ig 153 az elfogadott javaslatok száma. Tehát lényeges csökkenést nem mutat. S ami megnyugtató: a számszerű csökkenést bőven kárpótolja az újítások és ésszerűsítések minőségének szembetűnő javulása.

Vámi elvtárs arról is szól, ami nehezíti a Szüeb munkáját. Az újítások ügyét jóformán egy személy intézi. Ez bizony lassúságot, s ami ezzel együtt jár: az újítási kedv fékezését jelenti. A legutóbbi szakszervezeti bizottsági beszámolóinban kértem, alakítsunk a Szüeb és a műszaki tanács tagjaiból egy szervet, amelynek feladata lenne a bonyolultabb újítási javaslatok megvitatása, szakvéleményezése. Így az elbírálónak is könnyítenének a munkáját.

Az újítók hangja eljut-e a Szüeb-hez?

— Ez a legtermészetesebb. Ami már hosszabb ideje közös témájuk, egyelőre a szakszervezeti bizottság zsúfolt programja miatt nem oldható meg. Sürgetik egy újítási ankét megtartását, ahol szőnyegre kerülnének azok a problémák, amelyek újítóinkat foglalkoztatják. Ezek tisztázása bizonyára fokozná az újítókedvet is.

A szakszervezet elnöksége céljutalmat tűzött ki újításokra

A szakszervezet elnöksége mellett működő műszaki szakosztály megvitatta a kormány takarékossági felhívását. Megállapították, hogy a vasúton nagy lehetőség van megtakarítást jelentő műszaki fejlesztési tervek kidolgozására. A szakosztály fontosnak tartja, hogy a takarékossági mozgalom és az ezzel kapcsolatos műszaki fejlesztési feladatok kivitelezésében minél több dolgozó vegyen részt.

A műszaki szakosztály ezért felhívással fordul a dolgozókhoz, hogy a megjelölt témakörökben dolgozzanak ki megoldási javaslatokat. Az elfogadott javaslatokat a szakszolgálat, mint újításokat díjazza. Ezenkívül a legjobb javaslattevőket a szakszervezet elnöksége 5000 forintig terjedő jutalomban részesíti.

A kidolgozandó feladatok a következők:

1. Javaslat kidolgozása a vasút területén használt fa és színes fém anyagok pótlására, lehetőleg olyan anyagokkal (műanyagokkal), amelyeknek hazai előállítása lehetséges.

2. Olyan intézkedések kidolgozása, amelyek lehetővé teszik a mozdonyok gazdaságosabb kihasználását. Elsősorban a tehervonatok menetrendszerűségének biztosítását elősegítő javaslatokra van szükség.

3. Javaslat kidolgozása a vasúti személykocsik külső és belső tisztításának gazdaságosabb és tökéletesebb megoldására.

4. Eljárás kidolgozása a vasbetonszerkezetek a füstgáz hatásától való megvédésére.

5. Rádióizotópokkal történő sínvizsgálat feltételeinek kidolgozása.

6. A hézagnélküli vágány állékonyságát biztosító, illetve növelő eszközök, szerszámgépek kialakítása.

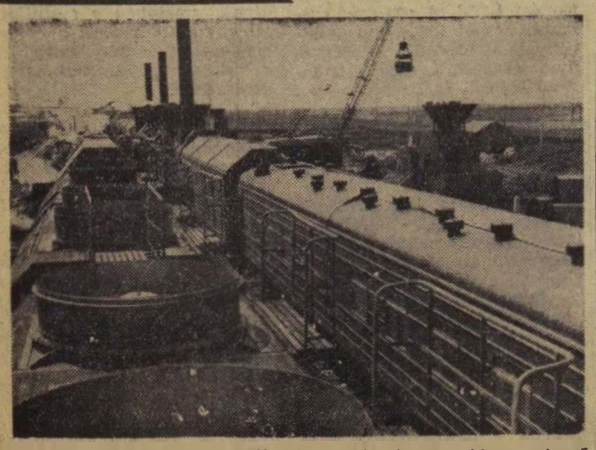
7. Ívekben fekvő sínek kenésére (vizezésére) szolgáló egyszerű, mozdonyokra szerelhető berendezések kialakítása.

A javaslat egy példányát a szolgálati hely újítási előadójának kell átadni, két gépelt példányát pedig 1958. szeptember 30-ig a vasutasok szakszervezete elnökségének címére kell küldeni (Budapest, VI., Benczur utca 41).

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az áprilisi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. Szeged.
2. Szombathely.
3. Budapest.
4 Pécs.
5. Miskolc.
6. Debrecen.



Áprilisban helyezték üzembe Harbinban Kína legnagyobb mozgó erőművének első áramfejlesztő gépegységét. A 47 vasúti kocsin szállított erőmű építését júliusban fejezik be végleg.

Felvilágosító szó + ellenőrzés = betegség címén megszűntek a visszaélések

Dr. Kovács Mária székesfehérvári üzemorvos munkásságának híre messze vidéken is ismert. 1955 őszén például 74 üzemorvos között az első helyen végzett. Azt is sokan tudják róla, hogy körzetében az utóbbi években lógós nem akadt. Nem mintha ennek túlságos engedékenység lenne szülője. Cseppet sem. A barna szemnek tudnak villámlani is, ha kell.

•

Délután félkettőkor ketten ülnek az orvosi szobában, *Györe Sándornéval*, hűséges segítőtársával. Várják a dolgozókat, de egy lélek sem jön. Egyszerű az oka: a hastífusz elleni védőoltástól „félnek". Pedig hosszas felvilágosító munkával kezdődött az akció. De talán majd később! Van időnk beszélgetni, hiszen mindössze hárman jöttek egy óra alatt.

Legfontosabb a megelőzés

— Az üzemorvosi munkával sok dolgozó nincs még tisztában — kezdi *Kovács* doktornő. — Munkánk kétrétű: a nyolcórás munkaidőből 6 óra a megelőző és 2 óra a gyógyító tevékenység. Sokan azt gondolják, hogy fordítva van, s úgy is viselkednek. Pedig rendkívül fontos a megelőzési munka. A dolgozókkal foglalkozni, megmagyarázni, hogy milyen ártalmak érhetik stb.

— Persze ez csak egy kis része az egésznek. Tífusz és trachoma vizsgálatokat is végzünk. A mozdonyvezetők vizeletvizsgálata szintén programunkban szerepel. Előfordult már, hogy egy cukorbeteg mozdonyvezető lebukott a gépről. Ha ezeket a vizsgálatokat előbb kezdhetjük el, a preventív intézkedés révén nem jutott volna idáig. Sok hasonló eset kényszerített, hogy megkezdjük a szűrővizsgálatokat.

— A veszélyeztetett munkakörökben háromhavonkint vizsgálatokat tartunk. Ellenőrizzük a védőételeket minőségét, most például a hűsítő italokét stb.

Javuló betegstatisztika

— Hat szolgálati főnökség és három vállalat tartozik hozzánk — folytatja. — A forgalmi és a fűtőházi dolgozók kivételével valamennyien beoltatták már magukat. Sajnos, ez a huzavona évenkint ismétlődik, minden rábeszélés, meggyőzés hiábavalónak bizonyul.

— Munkámat *Karf József* elvtárs, a csúcspártbizottság titkára és a szakszervezet vezetői dicséretesen segítik. A munka tükörképe a betegstatisztikánk, ami átlagosan 3—4 százalék. A felvilágosító és ellenőrző munkával együttesen értük el, hogy az utóbbi években nincs nálunk lógós. A hosszú orvosi gyakorlat alatt a szemünk is élesebb lett — fejezi be mosolyogva. — Tudom, hogy a társadalom érdekeinek védelme egyet jelent a dolgozó ember védelmével.

Vége a beszélgetésnek. Betegek jönnek, de még mindig nem az oltásra. Mit csináljon ilyenkor az üzemorvos. Boszszankodjon vagy mosolyogjon ekkora maradiságon? Egyiket sem teszi, szívósan küzd embertársai megértéséért.

A Trans Európa Express diesel-elektromos motorvonatai

A nemzetközi repülőforgalom gyorsaságban és kényelemben egyre nagyobb versenytársa a vasútnak. Ennek ellensúlyozására a nyugateurópai államok vasúttársaságai (Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxembourg, Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország és Svájc) Trans Európa Express néven közös érdekeltséget alapítottak. Ennek a hét országnak nagytávolságú vonalain egységes típusú, könnyen kezelhető diesel-elektromos gyorsvonatokat tartanak üzemben.

Amit keresünk a réven, elveszítjük a vámon

A Szolnoki Járműjavító badari részlegén a vagonok alváz kátrányozását végzik. *Oláh Lajos* mázoló elmondja, hogy két esztendővel ezelőtt milyen harcot vívtak a kátrányozás beszüntetéséért. Most ismét elrendelték ezt az egészségre ártalmas munkafolyamatot. Nyolcan dolgoznak ebben a munkakörben és közülük hatan bőrfertőzéssel betegállományban vannak.

A védőruha ellátás hiányos. Volt rá eset, hogy a kátránynyal átitatott ruhákat csak egy hét elteltével cserélték ki. Beszélgetés közben arra jön *Oláh* elvtárs még munkaképes dolgozótársa, akinek munkaruhája szánalmas állapotban van. A csoport vezetője *Kürtösi József* nem sokat törődik a dolgozók egészségvédelmével.

A szakszervezeti bizottság az üzemorvossal és az üzembiztonsági megbízottal megvizsgálta a problémát és javasolta a kátrányozás beszüntetését.

A mázoló részleg szakszervezeti bizalmija — véleményünk szerint helyesen — javasolja a csoportvezető felelősségrevonását, mert nem ellenőrzi a védőruhaellátást, nem törődik az előírt tisztasági óvórendszabályok betartásával.

Miért ragaszkodnak az egészségre ártalmas kátrányozáshoz? Az igaz, hogy a kátrány olcsóbb mint a festék. A vállalatnak több ezer forint megtakarítást jelent havonta. Véleményem szerint azonban olyan önköltségcsökkentést, amely a dolgozók egészségének rovására megy, senki sem kíván. Vegyük figyelembe a megbetegedések folytán kiesett munkaórák számát, s láthatjuk, hogy amit keresünk a réven, azt elveszítjük a vámon.

Csomor János
Szolnoki Járműjavító

Nem elég csak ünnepelni

Elmúlt a nemzetközi nőnap, az anyák napja, s a szürke hétköznapokon gyakran megfeledkezünk a dolgozó asszonyok gondjairól, munkájáról.

Talán azért, mert már megszoktuk, hogy a férfiakhoz hasonlóan helytállnak a szolgálati helyen és emellett elvégzik a háztartás, a gyermeknevelés fáradságos teendőit is? Vagy azért, mert csendben, szerényen munkálkodnak és apró, talán jelentéktelennek látszó munkával járulnak hozzá országos, sőt az egész világot érintő problémák megoldásához.

Nem is gondolunk arra, ha például mosógép kerül egy szolgálati helyre, — hogy a háziimunka legnehezebbikét megkönnyítsék — a nőbizottságnak mennyi energiája, leleményessége van mögötte.

Pécs állomás nőbizottsága is felismerte ennek jelentőségét. És az asszonyok hálásak érte. Szívesen fordulnak problémáikkal a nőbizottság elnökéhez. Tudják, hogy megértésre találnak. *Nez Károlyné* valóban szívén viseli sorsukat. Nála jobban ki értené meg a dolgozó asszonyokat, hiszen őt is három gyermeke várja odahaza. Szívesen vállalta dolgozótársainak közös gondját is, hiszen jól tudja, ha munkájával meggyorsítja a boldog holnap építését, akkor gyermekeiért is dolgozott.

Még ma sem könnyű a nőbizottságok munkája. Néha gondot okoz még egy háztartási gépnek a beszerzése is. Elsősorban nem is a pénzről van szó. Nagyobb baj, amikor még a szakszervezeti bizottságon belül is vaskalapossággal kell megküzdeni.

A pécsi asszonyok látva, hogy a nőbizottság a javukat szolgálja, szívesen látogatják a bizottság rendezvényeit is. A pécsi gócpont nőbizottságai szoros kapcsolatot tartanak egymással. Rájöttek, hogy együttes erővel többre mennek. Sikeresek a közös rendezvények, előadások. A gyermeknap előtt magyarnóta estet rendeztek, amelynek bevételéből ajándékot vásároltak a kicsinyeknek. Nagy sikere volt a nők egészségvédelmével kapcsolatos előadásnak. Az előadónak, közel 50 kérdésre kellett válaszolnia. Legutóbb *Dezséri László* előadását hallgatták nagy figyelemmel a gyermeknevelés problémáiról.

A pécsi asszonyok megérdemlik, hogy elismeréssel szóljunk róluk és segítséget kapjanak problémáik megoldásához. Ezek között talán a legfájóbb a napköziotthonban uralkodó állapot. 40—50 gyermek kényszerül egy terembe. Különböző korúak, tehát különböző az érdeklődési körük.

Nyugodtabban, vidámabban menne a vasutas édesanyák munkája, ha nem kellene arra gondolniuk, hogy gyermekeik nem egészen megfelelő körülmények között töltik a napot. Helyes lenne, a nőbizottságok véleményét kikérve a lehetőségeken belül javítani a helyzeten.

Követésre méltó kezdeményezés

A Borsod megyei pártaktíva után az Ujmiskolci Pályafenntartási Főnökség szakmai és mozgalmi szervei irányelveket dolgoztak ki a kormány takarékossági felhívásának támogatására.

A részletesen kidolgozott programból az alábbiak különösen figyelemre méltók:

a) A rezsiköltség csökkentésével évi 210 000 forintot akarnak megtakaritani.

b) Az anyagtakarékosság és a jobb munkaszervezés révén elérendő előirányzat évi 48 000 forint.

c) Az elfekvő anyagkészlet felülvizsgálása után a forgóalapot 33 250 forinttal csökkentik.

d) A szakszerűbb munka és a balesetek csökkentése alapján 317 000 forintos megtakarítást várnak.

A dolgozókkal való tudatosítást és a végrehajtás ellenőrzését a párt- és a szakszervezet egyaránt feladatának tartja. Kijelölték azokat a személyeket, akik elsődlegesen figyelemmel kísérik a célkitűzések miként végrehajtását.

Ha a határozat végrehajtásánál is a kidolgozásnál tapasztalt élénkséget és aktivitást tanúsítják a főnökség vezetői és dolgozó, akkor a siker nem marad el.

Nemzetközi HÍREK

1961-ben kétszázmillió utast szállít a jugoszláv vasút

Jugoszlávia vasúti hálózatára és a vasúti közlekedési eszközök korszerűsítésére 1961-ig 220 milliárd dinárt fordítanak. A jugoszláv vasutak vezérigazgatósága határozatot hozott arról, hogyan használják fel ezt az összeget. Több mint 68 milliárd dinárból a vasúti csomópontokat bővitik ki és megerősítik a pályákat. A vasútvonalak villamosítására 5 és fél milliárdot költenek.

A forgalom meggyorsítása céljából a fővonalakat rekonstruálják, ezer kilométer hosszúságban. A bár-beográdi vasútvonal építését 300 km hosszúságban folytatják. Uj közlekedési eszközök beszerzésére 38 milliárdot irányoztak elő. Húsz motorosvonatot, 75 sínbuszt, 610 személykocsit, 30 háló-, illetve étkezőkocsit és 40 szolgálati vagont vásárolnak.

A teherforgalom korszerűsítése és gyorsítása céljából csaknem 11 000 teherkocsi beállítását irányozták elő. Mindezen felül 140 villamos, illetve Diesel-mozdonyt, 30 gőzmozdonyt és 26 különleges vasúti járművet szereznek be.

Vasutasnap a Német Demokratikus Köztársaságban

A Német Demokratikus Köztársaságban június 8-án ünnepelték a nyolcadik vasutasnapot. Az ünnepen a legkiválóbb dolgozók állami kitüntetésben részesültek.

A német demokratikus államegalapitása óta az NDK Nemzeti Díját 2, a Munka Hőse rendjelet 10, a Munka Zászlaja rendjelet 7, az Érdemes Vasutas címet 231, az Érdemes Aktivista kitüntetést 218, a Német Államvasút érdemérmet 1000 vasutas dolgozó kapta meg.

Az idei vasutasnap a Német Szocialista Egységpárt V. Kongresszusa előkészítésének jegyében telt el. A vasutasok vállalták a kongresszusig 3 millió tonna áru határidő előtti elszállítását, 40 000 tonna brikett megtakarítását, május 31-ig a Bitterfeld—Lipcse közötti szakasz villamosítását.

Június 8-án az NDK valamennyi nagyvárosában a vasutasok a lakossággal együtt ünnepeltek és tüntettek az európai atommentes övezet mellett, valamint a Német Szövetségi Köztársaság atomfelfegyverzése ellen.

Képünkön a Schwerinben (NDK) berendezett vasúti szakiskola egyik tantermét láthatjuk. A tanulók példásan berendezett intézetben tanulnak és internátusban laknak.

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A nyugatnémet vasutas szakszervezet harcának eredményeként mintegy 290 ezer dolgozó kapott 10 pfennig órabéremelést.

A szovjet vasutak nagymennyiségű bronzot és babbit-fémet használnak fel főként rúdágypersely, perselycsapágy, dugattyúbetét s egyéb mozdonyalkatrészek öntésénél. A Szovjet Vasúti Tudományos Kutatóintézet most kitűnő újítást vezetett be: horgany felhasználásával előállította a CAM 9—15 szilárdságú ötvözetet, amelyben 8—10 százalék alumínium, 1,5—2 százalék sárgaréz és 0,03—0,06 százalék magnézium van. Az új ötvözet hétszer olcsóbb az ónnal kevert bronznál és hatszor a babbit-fémnél.

•

A brit vasutasszakszervezetek követelik, hogy a vasutasok fizetését a piaci árak emelkedésével párhuzamosan arányosan emeljék.

•

Az angol vasútigazgatóságok kiállítási kocsikat indítottak útnak, amelyben a szállítható felek megismerhetik a helyes árukezelést, a csomagolás és az áruk megjelölésének helyes módszereit.

•

Teljes estét betöltő színes dokumentumfilmet készítenek szovjet és kínai koproducióban az Alma-Ata és Lancsov között folyó vasútépítésről.

•

A franciaországi vasutas szakszervezetek május végén rendezett kongresszusa az egység jegyében zajlott le. Ez elsősorban a kormány elnökéhez intézett bérkövetelésben és a nukleáris kísérletek beszüntetéséért folytatott közös harcukban nyilvánul meg.

•

Életbelépett a brit—norvég vasúti biztosítási egyezmény.

A színek tehetségformáló műhelyében

A Szombathelyi Járműjavító képzőművészeti iskolájában járunk. Ezernyi szín, megkapó varázs árad a falakról. Képek, melyek magukért és mások helyett beszélnek.

Még jól emlékszünk a tavalyi vasutas képzőművészeti kiállításra, ahol *Jaksa István* tanítványai három első díjat nyertek. *Kapos Jolán, Pósfalvi Etelka, Kalmár Mária* és *Tóth József* nevét sokan megismerték, útjukat féltő vigyázással követik a járműjavító munkásai.

Már 1944-ben a Dunántúli Szemle képekkel illusztrált beszámolót közölt a munkások iskolájáról, megjegyezve, hogy a legtöbb szombathelyi polgárnak sejtelme sincs arról, hogy városában egy kitűnő festőművész-iskola működik a MÁV-műhelynek egy szerény, városvégi helyiségében *Jaksa* mester szakavatott, lelkes vezetésével.

A művészet szerelmesei

Azóta nagyot fordult az idő kereke. A munkások, akiknek tehetségét semmiféle elnyomórendszer el nem vehette, a szép szeretete, az alkotásvágy ma teljes pompájában ragyog. A vezető ma is a régi, a munka, a munkás és a művészet szerelmese.

Az iskola a szombathelyi Haladás képzőművészeti szakosztályaként kezdte valamikor a működését. Kezdetben tizenegyen voltak, munkások és néhány művészetrajongó mérnökember, akik minden kedden és csütörtökön felmásztak a műhely bejáratánál magasodó műterembe. Sokan szabadságukat is itt töltötték, itt gubbasztottak a megszállottak lelkesedésével vásznaik előtt. A műhelyfőnökség támogatása ellenére is gyakran hiányt szenvedtek. Ma a szakszervezet és a vállalat együttes támogatását élvezi az iskola.

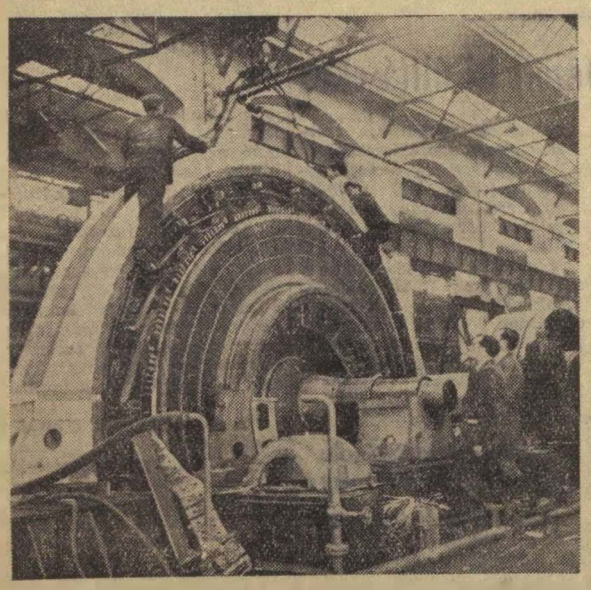
„Érdemes volt fáradoznom"

A tanítványok kezdetben a mértani alapelemekkel ismerkednek, majd a vonal- és színperspektíva következik. Aztán bonctani, csontváz- és izomtani alapismeretek s végül a materialista művészeti felfogás kifejezői jönnek. A mester 65 évét meghazudtolón jár-kel tanítványai között. Az 1932. évi *New-York-i*, az 1933. évi *chikágói* világkiállítás, majd az 1939-i firenzei USSI nemzetközi tárlatán szerzett dicsőség, itthon a Műcsarnok és a Nemzeti Szalon termeiben évről évre kiállított vásznainak sikere nem szédítette meg. Hű maradt a munkásokhoz, a szombathelyi műhelyhez.

Látogatásunk idején itt van *Németh Jenő*, a szerszámműhely 55 éves munkása, egyike azoknak, akik maguk is nagy ügyszeretettel festenek, s az iskolát mindig legszemélyesebb ügyüknek tekintik. Itt van *Németh Pál*, aki iparművészeti főiskolára igyekszik, a nagyon tehetséges *Gergye Annus, Gerencsér Piri* és *Aradi István*. Egy kis töredéke a közel 100 növendéknek. Jaksa elvtárs büsake rájuk. Hogyisne lenne az olyan tanítványra, mint *Németh Mihály*, aki most lett szobrászművész, vagy *Kovács Lászlóra*, aki már Kisfaludi Stróbl Zsigmond tanítványaként folytatja tanulmányait és azokra, akik a budapesti Képző- és Iparművészeti Gimnáziumban tanulnak. *Nagy József*, a kultúrotthon igazgatója is kitűnő tanítvány, szorgalmasan látogatja ma is az iskolát.

A szombathelyiek szeretik az iskolát, amely már régen kinőtte vasúti ruháját. Most nagy feladatra készülnek: a bécsi vasutas nemzetközi képzőművészeti kiállításon szeretnék bemutatni munkájukat.

A mester búcsúzóul ezeket mondja: Igazi boldogság számomra, hogy megérhettem: a művészet birtokolása nem a gazdagok előjoga többé, hanem a népé, a nép gyönyörködtetésére. Ezért érdemes volt fáradoznom.



Lengyelország egyik modern iparvállalata a wroclawi villanymozdonygyár, ahol trópusi kivitelű indukciós motorokat gyártanak India, Hegesztő gépeket Brazilia, Korea, Izrael és Törökország részére. Ezenkívül vízhűtési turbogenerátorokat és aknatoronyhoz szükséges nagymotorokat is állítanak elő. Képünkön az aknatoronyhoz szükséges motor mintapéldányának szerelése látható.

A jó szervezettség emeli a tagdíjvisszatérítés összegét

Rozsnyai Jenő elvtárssal, a pápai állomás szakszervezeti bizottságának elnökével arról beszélgetünk, hogy mire fordítják a tagdíjakból visszakapott összeget.

— Februárban vettem át a szakszervezeti bizottság irányítását — kezdi. — Azelőtt a jelenlegi 210 főnek csupán 15 százaléka tömörült a szakszervezetben. Az állhatatos munkának meglett az eredménye: ma csupán egyetlen dolgozónk van, aki megrögzötten kitart évtizedes „álláspontja" mellett, hogy semmiféle szervezetbe nem lép be. Jellemzésként annyit a korábbi állapotokról, hogy a dolgozók azt sem tudták, kinél lehet tagdíjbélyeget kapni.

A költségfelhasználásról a következőket mondja:

— Természetszerűleg az év elején még szerényebb költségvetéssel dolgozhattunk mint most, hiszen a tagság növekedésének arányában nőtt a visszatérített összeg is. Hogy mire fordítjuk a szakszervezet pénzét? Megjavíttatjuk a tönkrement hangszereket, s a rádiót. A visszatérítés egy részét a sportkör rendelkezésére bocsátjuk negyedévenkinti adagolásban.

Kimutat az iroda ablakából jól látható uj építményre, amely csak bevakolásra vár:

— Készül a verseny-tekepálya. Ez bizony nagy összeget felemészt. Emellett naponta társadalmi munkával szietettjük a gyorsabb befejezést. Van kultúrcsoportunk, asztaliteniszés sakkcsapatunk. Jelenleg valamennyi sportágban folyik az üzemi bajnokság. Persze mindehhez anyagiak is kellenek.

— Több jól dolgozó aktivát ingyenes üdültetésben részesítünk. A nő- és gyermeknapon, Télapó ünnepén cukorkával, ajándékkal kedveskedtünk a gyermekeknek, a dolgozó nőknek. Ujságokat, műszaki és képes hetilapokat járatunk. Mivel nincs kultúrhelyiségünk, ezeket a vonatkísérők helyiségében olvashatják a dolgozók.

— Távolabbi tervünk a megtakarított pénzzel: a tanácsnál erősen ütjük a vasat, hogy egy ideiglenes kultúrhelyiséget bocsássanak rendelkezésünkre a városban. Itt nemcsak a ténylegesek, hanem a nagyszámu nyugdíjas vasutas is barátságos második otthonra lelne. Kérésünk, hogy a szakszervezeti központ és a szakszolgálati vezetők is támogassák ebbeli szándékunkat.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

25. számból: 430—46/1958. V. K. SZ. O. Tűzrendészeti ügyrend.

114 097/1958. I/9. A. Mágneses hangrögzítők felhasználásának ideiglenes szabályozása.

26. számból: 474/1958. Titkárság. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének biztosítása.

114 030/1958. 1/4. C. Szakvizsgák megismétlése a szolgálatba visszavett kereskedelmi dolgozóknál.

114 220/1958. I/5. B. Vasutas sportolók menetkedvezményéről szóló rendelet módosítása.

Balesetvédelmi propaganda a Szolnoki Járműjavítóban

A *Szolnoki Járműjavító* minden műhelyrészlegében, irodájában plakátok figyelmeztetnek a munkavédelmi szabályok betartására, a balesetek megelőzésére. Az írásos agitáción kívül mit tesznek a dolgozók védelmében? Cikkünkben erre kívánunk választ adni.

Pintér Béla elvtárs üzembiztonsági megbízott tájékoztat a balesetelhárítási propagandáról és főként annak hatékonyságáról. A baleseti statisztika szerint az eredmény nem marad el. Amíg 1956 első negyedében az 1000 főre eső balesetek száma 105 volt, 1958-ban ez 73-ra esett. A jó ellenőrzés következtében egy hónap alatt 8000-rel kevesebb a betegség miatt kiesett munkaórák száma. Persze ezzel sem lehetnek elégedettek. Küzdeniük kell a további csökkenésért, még eredményesebben kell munkálkodniuk a dolgozó ember testi épségéért.

Egészségvédelmi előadás

A dolgozók nevelésére szolgálnak az üzemorvos által tartott egészségvédelmi előadások. A balesetelhárítási és munkavédelmi előadásokat a szakszervezet munkavédelmi felügyelője és az üzem biztonsági megbízottja tartja.

A hangos bemondót többször igénybe veszik, különösen súlyos baleset esetén, mikor a balesetből leszűrt tapasztalatokat közlik az üzem dolgozóival. A balesetvédelmi oktatás mindenki számára kötelező. Ennek ellenére nemegyszer megelégszenek a művezetők azzal, hogy az oktatási könyvet aláírják a dolgozók. Elméleti és gyakorlati oktatásban részesítik az újfelvételeseket. Időnkint munkavédelmi film előadásokat tartanak. Az előadásos propagandához tartoznak a munkavédelmi aktivák számára rendezett tanfolyamok. A balesetek értékeléséről írásban tájékoztatják az oktatást végző művezetőket.

Munkavédelmi tapasztalatcsere

Arra a kérdésünkre, hogy javuló munkájukhoz felhasználják-e mások tapasztalatait, *Pintér* elvtárs elmondotta, hogy valamennyi vasúti üzemmel, járműjavítóval, azok biztonsági megbízottaival kapcsolatot tartanak. A tapasztalatcseréért a vasúti főosztály kötelezően írja elő minden negyedévben. Ezenkívül nem vasutas vállalatokhoz is elmennek. Nemrégen például balesetelhárítási tapasztalatcserén voltak a győri *Wilhelm Pick Vagon- és Gépgyárban.*

Elsőrendű fontosságúnak tartják a fiatalkorúak és a dolgozó nők védelmét, amelyet karöltve végeznek az üzemorvossal. Anyagi hátrány nélkül helyeznek át könnyebb munkakörbe olyan ifjút vagy nőt, akinél ez indokolttá válik. Túlóráztatást, éjszakai munkát a fiatalkorúaknak nem engedélyeznek és félévenkint munkakörüket felülvizsgálják.

Ezt a tevékenységet nagyon dícséretesen támogatja a helybeli nőbizottság. Sajnos, ezt nem lehet elmondani a KISZre, annak ellenére, hogy a baleseteknek több mint a fele a fiatal szakmunkásokat érinti.

Miért hanyagolják el a védőfelszerelések használatát?

Mi akadályozza a baleseti százalék még kedvezőbb alakulását?

Ilyen is akad. A dolgozók nemigen használják például a védőszemüveget köszörülésnél, a védőseprűt a szegecsvágásnál. Az üveg gyors bepárásodására hivatkoznak. A védőseprű használatának elhanyagolását a pneumatikus szerszám nehéz súlyával „magyarázzák".

Pintér elvtárs végül kérésel fordul az illetékesekhez: konkretizálják a balesetelhárítási óvórendszabályt a járműjavítókra. Ez bizonyára hozzájárulna a járműjavítók munkavédelmi és balesetelhárítási munkájának további javításához.

Filléreken vagy milliókon takarékoskodjunk?

Tudott dolog, hogy a MÁV már számtalan esetben ostorozta az egyes elosztó szerveket azért, hogy elkerülják a keresztfuvarozást. A rádió, a sajtó és egyéb orgánumok egyes időszakokban nap nap után ezzel a problémával foglalkoznak, ugyannyira, hogy az ember azt hinné, hogy ez a milliókba kerülő dolog már biztosan megszünt. Ezzel szemben mi a valóság? A keresztfuvar fennáll, él és rabolja a népgazdaságot, az amúgyis nehézségekkel küzdő MÁV-ot pedig olyan nehéz helyzet állítja, hogy emiatt fontos feladatának csak részben tud eleget tenni.

Nézzük csak, hogy egyetlen vállalat keresztfuvarozása mibe kerül a népgazdaságnak.

A Vinyesándormajori fűrészüzem például általában Lentiből, Szolnokról és egyéb 100—200—400 kilométer távolságból kapja a rönkküldeményeket. Ugyanakkor a tőle négy kilométer távolságban lévő erdőgazdasági iparvágányról, ugyanolyan minőségű rönköt szintén 3—400 kilométer távolságra adnak fel, s nem egyszer Lentibe, vagy Szolnokra.

Ha figyelembe vesszük azt, hogy ennek a vállalatnak napi érkezése átlagosan 8—10 vagon, és egy rakott vagonnak a fuvarozása a MÁV-nak átlagosan négy forintjába kerül kilométerenként, könnyen kiszámíthatjuk, hogy naponta csak 200 kilométeres távolságú keresztfuvarozást figyelembevéve, tíz kocsinál naponta négyezer forint megy el feleslegesen. De mennyi megy el azzal is, hogy az ilyen keresztfuvarozás miatt más árukat a MÁV csak több napos késéssel tud elszállítani? Minden túlzás nélkül kimondhatjuk, ez évente több millióba kerül.

Mészáros Sándor
vonalfőnök, Veszprém-külső

Alkalom szüli a tolvajt

A szegedi igazgatóság több állomásán kifogásolják, hogy a háztartási és üzemi tüzelőanyagok megvédése, biztonságba helyezése érdekében tett javaslatukat nem támogatják. A legtöbb helyen a szenet felügyelet nélkül, szabad területen tárolják.

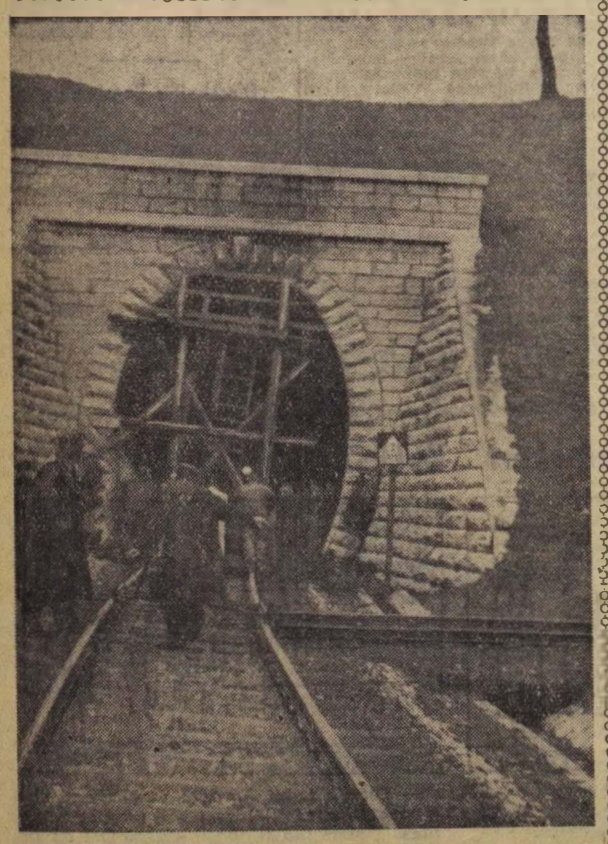
A dolgozók felajánlották, hogy társadalmi munkában kerítést építenek, csupán az anyag biztosítását kérik. 35 állomás sodronyt, vashuzalt és ócska talpfát kért a kerítés építéséhez.

Hogy mennyire sürgős volna megoldást találni, azt bizonyítja a közelmúltban tartott tüzelőanyag rovancsolás. A hiányok egy részét az állomások eltulajdonítást megállapító jegyzőkönyvekkel igazolták.

Elismerést érdemel a dolgozók öntevékeny kezdeményezése a szocialista tulajdon védelme érdekében. Most már csak az szükséges, hogy tegyék lehetővé a kerítések mielőbbi elkészítését.

Gépesített rendezőpályaudvar Romániában

A ploesti rendezőpályaudvar gurítóját a Szovjetunióból importált elektropneumatikus berendezéssel gépesítették. A berendezés kiküszöböli a hangosbeszélőket és a nagyszámú kezelőszemélyzetet. A kocsik rendezése távirányítással, központi fülkéből, elektromos berendezésekkel, egyetlen ember közreműködésével történik.



Az abaligeti alagút. Hossza kb. 200 méter. Jelenleg a falazatát javítják pályakocsikra szerelt ducáltványról. A munkálatokban Tóth I. János és Tóth II. János kőművesek brigádja tűnik ki. Az évről évre visszatérő munkákra fordítandó kiadást csökkenteni lehetne szivárgók építésével a vállal magasságáig. Ez megakadályozná a felső téglafalazat átnedvesedését.

(Mező László felv.)

Jól halad a vegyi anyagos gyomirtás

Április végén a vegyi anyagos gyomirtó vonat ismét megkezdte munkáját. Nátriumklorátos oldattal egy különleges szerkezet lelocsolja a töltést az alépítmény teljes szélességében. A vonat 20 000 liter perces szivattyúval van felszerelve, ami 40 kilométeres sebesség mellett is lehetővé teszi a megfelelő mennyiségű gyomirtószer locsolását.

Vegyi anyagos gyomirtással a tervek szerint, túlnyomórészt fővonalakon, 2525 kilométer hosszúságban gyomtalanítják a pályát.

Munkavezeték nélküli villamos motorvonat

A Lett SZSZK-ban olyan villamos motorvonat tervét dolgozták ki, amely nemcsak villamosított vonalakon, hanem munkavezeték nélküli, közönséges vasútvonalakon is közlekedtethető. Ez a villamosvonat következőképpen működik: Ha a szóbanforgó vonat a villamosított szakasz végére ér, a motorok táplálását átkapcsolás után, a kocsik aljába beépített akkumulátorok veszik át. Az akkumulátorokat a villamosított vonalakon való menet közben töltik fel. Az ilymódon tárolt villamosenergia lehetővé teszi, hogy a vonat 60 kilométeres szakaszt fusson be nem villamosított vonalon.

Ezeket az új villamosvonatokat még a nyáron a Lett SZSZK elővárosi vasútvonalain üzembe helyezik.

KÉSZÜLJÜNK A III. ORSZÁGOS BIZALMI TANÁCSKOZÁSRA

Mint ismeretes, a SZOT titkárságának határozata alapján augusztus 19—20-ra összehívják a III. Országos Bizalmi Tanácskozást. Joggal remélhetjük, hogy a tanácskozás után tovább javul a bizalmiak munkája, még előbbé válik a szakszervezet tevékenysége.

Ha visszapillantunk az előző országos tanácskozásra, megállapíthatjuk, hogy erősödött a szakszervezetek tömegkapcsolata, javult a szakszervezeti bizalmiak munkája, növekedett a tekintélyük. A dolgozókat érintő legfontosabb kérdésekben a gazdasági vezetők — kevés kivételtől eltekintve — kikérik a bizalmiak véleményét, figyelembe veszik javaslataikat.

A bizalmiak nagyrésze már kellő támogatást kap a szakszervezeti bizottságoktól, irányításuk is megfelelőbb, eredményesebb. Persze nem mindenhol, s nem mindenben. Van még tennivaló a bizalmiak nevelése, irányítása, munkamódszerük javítása tekintetében.

A Szakszervezetek XIX. Kongresszusa határozatainak végrehajtása elsőrendű feladat, s megköveteli a bizalmiaktól, hogy a dolgozókat a munkáshatalom védelmére és erősítésére neveljék, sorakoztassák fel őket a szocializmus építésére. Ehhez persze az szükséges, hogy a bizalmiak ismerjék a legfőbb célkitűzéseket, tisztában legyenek tennivalóikkal. A közös ügy előbbre vitele érdekében hívják össze a bizalmiak immár harmadik országos jellegű megbeszélését.

Mit tegyünk a tanácskozás sikere érdekében?

A tanácskozás előtt valamennyi üzemben, szolgálati helyen összbizalmi értekezletet kell tartani. A tanácskozások eredményesebbek lesznek, ha művezetőket, állomásfőnököt, forgalmi szolgálattevőket, csoportvezetőket, előmunkásokat is meghívnak a megbeszélésre.

Mi legyen a tárgya az összbizalmi értekezleteknek?

Elsősorban foglalkozni kell a XIX. kongresszus határozatával és a II. Országos Bizalmi Tanácskozás tanulságai alapján azzal, hogy milyen eredményei és hiányosságai vannak jelenleg a bizalmi munkának? Helyes például arról is szólni a beszámolóban, hogy a szakszervezeti bizottság és a felsőbb szervek hogyan segítették a bizalmiak munkáját. A szakszervezeti bizottságok foglalkozzanak a szakszervezeti csoportok életével, a bizalmiak munkamódszerével.

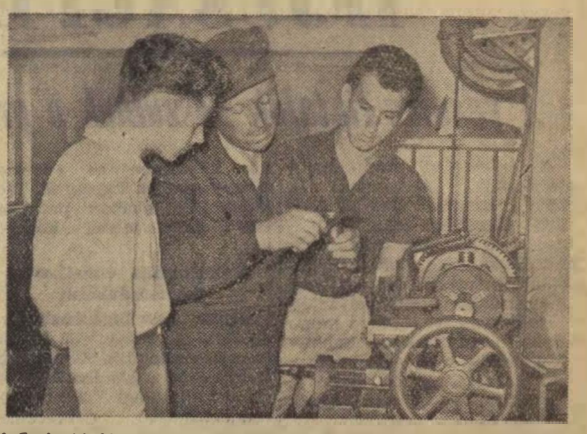
A tanácskozás során a szakszervezeti bizottságok értessék meg a bizalmiakkal, hogy nem az a jó szakszervezeti vezető, aki a dolgozók mindennemű, sok esetben túlzott, jogtalan követelése mellett is kiáll, hanem az, aki meg tudja értetni a dolgozókkal, hogy követeléseket felállítani nem nagy tudomány, de a bölcsesség ott kezdődik, amikor megértetjük a javaslattevőkkel, hogy miért lehetséges vagy miért nem a kívánalmak teljesítése.

Meg kell magyarázni a bizalmiaknak, hogy a dolgozók érdekvédelméhez tartozik az is, ha az üzemben nem tűrik a lazaságokat, a pazarlást, a társadalmi tulajdon elherdálását. A bizalmiak mindennapi munkájához tartozik az is, hogy megértessék dolgozótársaikkal: az életszínvonal megtartása és emelése érdekében takarékosan, gazdaságosan kell dolgoznunk.

Meg kell tanulni minden szakszervezeti vezetőnek és bizalminak, hogy a kérdésekre minden esetben világos és főként egyértelmű választ kell adni.

Az értekezleteken a bizalmiak bátran vessék fel a dolgozókat érintő problémákat. A szakszervezeti bizottságok pedig igyekezzenek a sérelmeket orvosolni, a helyes javaslatokat megvalósítani. A dolgozók valóban az érdeküket messzemenően tekintetbe vevő és védő funkcionáriusukat lássák bennük, s jó munkájukkal érdemeljék ki a bizalmiak is a megbecsülést.

A tanácskozásokon választják meg a területi bizottság bizalmi tanácskozásain részvevő küldötteket. A területi bizottságok által összehívott értekezleten pedig azokat, akik a szakszervezet központjában tartandó bizalmi tanácskozáson képviselik a dolgozókat. Az országos vasutas bizalmi tanácskozás határoz végül arról, hogy a vasutasokat kik képviselik majd a III. Országos Bizalmi Tanácskozáson.



A Szolnoki Járműjavító tanműhelyében Vizi Lajos oktató Sági Gyula és Sági László III. éves tanulókat oktatja a szakma fogásaira.

(Kovács Géza felv.)

Épül a szombathelyi mozdonyszín

A múlt évben megkezdték a szombathelyi mozdonyszín felújítását. Az épület régi tetőszerkezete 1945-ben tönkrement, s csak ideiglenesen állították helyre. Korszerűtlen volt a régi szellőzőberendezés is. Az új tetőszerkezet közepén felülvilágító biztosítja a megfelelő világítást. Megjavítják az oldalvilágítást is. A tetőszerkezet előregyártott elemekből készül helyszíni betonozással.

A terveket a *Vasúttervező Vállalat* készítette, az építkezést a *Szombathelyi Pályafenntartási Főnökség* dolgozói végzik. A munkákat az év végéig befejezik.

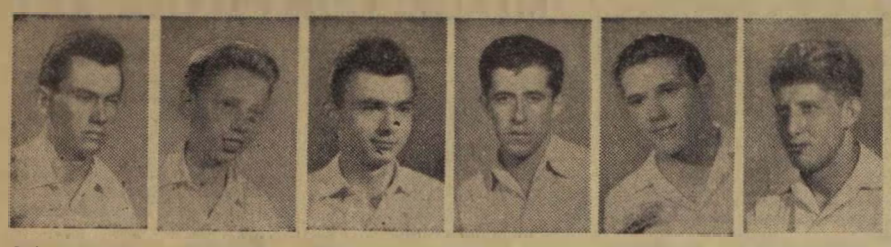
Cél: 1200000 forintos megtakarítás

A Budapest Nyugati Rakodási Főnökség dolgozói a május elsejei műszakban az egy mázsára eső bérköltséget 0,85 forintról 0,38 forintra csökkentették. Az egy jelenléti órára eső mozdított súlyt 12,8-ről 27 mázsára növelték. Ezzel havi megtakarításuk, illetve önköltségcsökkentésük az 1957. évihez viszonyítva 197 129 forint. Az év végéig a jelenlegi teljesítménnyel, amelyet még fokozni kívánnak 1 200 000 forintot takarítanak meg.

A dolgozók közül külön dicséretet érdemel *Balogh János* fizikai munkás brigádja.

Másodszor is sikerült

A Vasútépítő Törekvés nyerte az asztalitenisz-bajnokságot



Bubonyi Zoltán — Rózsás Péter — Erdei József — Fantusz György — Nagy István — Berczik Zoltán

Horváth Ambrus szakosztályvezető — Kiss Polikárp intéző — Bérczi Sándor edző

1957-ben az asztalitenisz NB I-ben is egyfordulós bajnokságot írt ki a szövetség. A bajnokságot a fővárosokból álló Vasútépítő Törekvés csapata nyerte.

Berczikék tavalyi bajnoksága meglepetésnek számított. Annál is inkább, mert a csapatban Berczik és Bubonyi kivételével nem szerepelnek nagynevű játékosok. Érthető tehát, hogy még a szakemberek között is akadtak olyanok, akik így vélekedtek a Vasútépítő bajnokságáról:

— Ezt csak a véletlennek, no meg az egyfordulós bajnokságnak köszönhetik. Jövőre — értsd alatta 1958-at — ismételjék meg ugyanezt...

S a Vasútépítő az idén is megismételte a tavalyi bravúrt. A csapat az 1957—58. évi kétfordulós bajnokságot is megnyerte, egy ponttal megelőzve a Vörös Meteor csapatát. Talán ez a bajnokság is a véletlennek tulajdonítható? Ezt kérdeztük dr. Horváth Ambrus szakosztályvezetőtől és Bérczi Sándor edzőtől.

— Szerintünk nem — mondja mosolygva a szakosztályvezető. — Már csak azért sem, mivel éppen a bajnokság hajrájában ért bennünket néhány kellemetlen meglepetés. A csapatnak például 12 nap alatt 7 mérkőzést kellett lejátszania. Ebből hármat vidéken. Nem volt könnyű. A játékosok idegileg és fizikailag egyaránt kifáradtak. Ehhez járult még Bubonyi váratlan megbetegedése. Mint ismeretes Bubonyi éppen a Meteor ellen rangadón, az első mérkőzés után vált harcképtelenné. A válogatott játékos még aznap este vakbélműtéten esett át. Így a Meteortól 11:5 arányban veresége szenvedtünk.

— Bubonyi betegsége miatt tartalékosan álltunk ki következő ellenfelünk, a Betonút ellen — vette át a szót Bérczi edző. — Nem mondom, kissé tartottunk a Betonúttól. A fiúk azonban szívvel-lélekkel játszottak és sikerült 9:7 arányban győznünk. Utolsó mérkőzésünkön, a Debreceni KASE ellen is 9:7 arányú győzelmet arattunk, és ezzel megnyertük a bajnokságot.

A bajnokságot a következő játékosok harcolták ki. **Berczik, Bubonyi, Fantusz, Rózsás, Nagy** és Erdei. A csapat átlag életkora 20 év. A legfiatalabb játékos, Rózsás csak 15 éves. Az őszi-tavaszi kétfordulós bajnokság során Berczik és Bubonyi szerepelt a legeredményesebben. Mindketten csak háromszor szenvedtek vereséget.

A csapatnak igen jó az utánpótlása. Az NB I-es csapaton kívül az NB II-ben, a Budapest II. osztályban és az ifi NB I-ben is szerepelnek egy-egy csapattal. Ezenkívül két női csapatuk is van. A szakosztályban 35 igazolt, illetve minősített versenyző játszik.

Nem véletlen, hogy a Vasútépítő másodszor is megnyerte a bajnokságot. Ez a szép eredmény kétségtelen a szorgalmas nevelőmunka eredménye, amiért elsősorban a szakosztály vezetőségét illeti dicséret. De dicséret illeti azokat a játékosokat is, akik az edzések szorgalmas látogatásával, fegyelmezett viselkedésükkel kiharcolták a megtiszteltető bajnoki címet.

V. F.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Dr. Horváth Károly, Gazdasági Vasutak Igazgatósága. A csehszlovák vasutaslap címe: Redakce „Lokomotiva", Praha 3, Námesti Maxima Gorkého 23. A román vasutaslap címe: Redactia „Lupta CFR" Bucuresti, bd. Dinicu Golescu 38. **Aranyos István Hídépítési Főnökség,** Panasza helytálló volt. Az említett küldemény elszállítása a közelmúltban befejeződött. Az állomásvezető a jövőben gondoskodni fog arról, hogy ilyen küldemények kirakása közvetlenül a címzett fuvareszközeire történjen. Így elkerülik az állomáson történő huzamosabb tárolást. **Dorax Tóth Imre, Szentes.** Dicséret a békebizottság tagjainak tevékenységéért, melyet a békekongresszus sikere érdekében kifejtettek. Leveleit várjuk. **Dáni Mihály, Szeged.** Cikkét a Budapesti Csomóponti Pártbizottság tájékoztatója közölte. **Ördögh József, Miskolc.** Az OTP csak abban az esetben folyósít kislakásépítéshez kölcsönt, ha a kérelmező a szükséges összegnek kb. 30 százalékával rendelkezik, anyagban, vagy készpénzben. Megértjük, hogy jelenlegi körülményei között ez a feltétel nincs meg, ezért a lehetőséghez mérten segíteni fogjuk, hogy lakáshoz jusson.

Sziládi Sándor Szeged, Dömény István Budapest, Csomor János Szolnok, Mészáros Sándor Veszprém-kiliső, Bognár Károly Tapolca, Tótka Károly Szeged, Papp István Miskolc, Dr. Horváth Károly G. V. Ig., Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Uglyai Sándor Miskolc, Szilvási Ferenc Komárváros, Várnai László Pécs, Szilágyi Sándor BVKH., Baranyai Józsefné Villány, Balogh Gyula Várpalota, Papp István Miskolc. Leveleiket továbbítottuk.

EZT LÁTTAM

A népszerű *Badacsony* megállóhelyen — tavasszal — peronrendezés címén kivágták a szép fenyőket és hársakat. Most nincs, ami árnyékot nyújtson a padon üldögélő nyaralóknak, este meg nincs ami „elhatárolja" egymástól a padon ülőket...

Mindenki sajnálta a fákat, de örültek annak, hogy nagyobb lett a peron. Jött azonban a fásítás és bizony hiba csúszott a számításba. Szerencsétlen módon az egész fasort, a peron szélén végighúzódó telefonvezeték alá ültették. A fák megeredtek, hiszen gondosan öntözték a szárazság idején, de két év múlva újra jöhetnek a „favágók", hogy a vezeték miatt kivágják.

Sümeg a tapolcai medence szélén fekszik. A turisták szívesen keresik fel, mert kedves, műemlékekkel rendelkező városka, emellett járási székhely. Helyes lenne forgalmas állomásán egy IBUSZ-pavilont felállítani. Hely is akadna a peronon.

Szabadbattyán állomáson három igazgatóság találkozik. Ott válik el a Balaton északi és déli vonala is egymástól. A nagy forgalmú állomás felvételi épületének vonatra néző, egyébként szépen kiképzett homlokzatán egy kerek ablakszerű üreg tátong. Valamikor óra volt itt, de a háború idején tönkrement. Talán lehetne módot találni arra, hogy tátongó ürességet helyett ismét az óra mutatóját figyelhessék az utasok.

Bognár Károly
Tapolca

Szállítótartályokat alkalmaznak a vasútról hajóra és viszont szállításnál a Szovjetunióban. A tömegáruk átrakása sok időbe és pénzbe került. Az új módszerrel költségmegtakarítás várható. A 12 méter hosszú és 42 tonna befogadóképességű tartályok hengeralakúak, nyitott felsőrésszel, amelyek a vizen uszályként közlekednek

HÍREK

Jól gondolják meg!

Manapság gyakran hallani más szakmák sportköri vezetőitől: könnyű a vasutas sportolóknak, mert ha versenyre mennek, nem kerül pénzbe az utazás. Sportköreinknek kétségtelen nagy anyagi előnyt jelent, hogy a vezérigazgatóság személyzeti, illetve szabadjegyet engedélyezett a versenyekre, bajnokságokra történő utazás alkalmával.

Sajnos egyes sportköröknél nem tartják be a kedvezményes utazásra vonatkozó rendeletet. Sőt, amikor a feladatát teljesítő jegyvizsgáló kéri a szükséges igazolványokat, nemegyszer megengedhetetlen hangot használnak.

A közelmúltban egy súlyos visszaélésre került fény. Az emlékezetes Vasas—Real-Madrid Európa Kupa labdarúgó mérkőzés napján Debrecenből mintegy 60 fős csoport, magukat természetjáróknak „álcázva" utazott Budapestre. Mondani sem kell, hogy az illetők nem természetjáró versenyre, hanem futballmérkőzésre jöttek és többségüknek nem sok köze van a vasutas sporthoz. A közel 3 500 Ft értékű csalást, amelynek következményeképpen a vezérigazgatóság július 31-ig megvonta a szabadjegy-kedvezményt a debreceni VSC-töl, a jegyvizsgáló leplezte le.

Legyen ez intő példa valamennyi sportköri elnökség és szakszervezeti bizottság számára. Annál is inkább, mivel hasonló csalás esetén a vezérigazgatóság esetleg valamennyi sportkörtől megvonja a szabad- és személyzeti jegyet, ugyanakkor a fegyelmi eljárást is megindítja a csalást elkövetők ellen. Meggondolandó, hogy a sportköri vezetők kiknek adnak kedvezményes jegyet.

— A bukaresti Vörös Grivica vasúti műhely munkaközösségét a Román Népköztársaság Minisztertanácsának 1957. évi termelési versenyében elért 750 ezer lei feletti jutalmazták.

— Jubileumi díszhangversenyt rendezett a Debreceni MÁV Filharmóniai Zenekari Főnöksége a zenekar fennállásának 35. évfordulóján. A nagy sikerű hangversenyt Pécsi István vezényelte. Közreműködtek: a Csokonai Színház tagjai, továbbá Fodor János Kossuth-díjas érdemes művész és a Fővárosi Ének-kar, Péter József vezényletével.

— Hatvanban az új felvételi épület mellett tovább folytatják a posta építését. Az épület már tető alatt van. Jelenleg a belső munkálatokat végzik.

— A hetedik életet mentette meg Vágó László MÁV főtiszt, a BVKH dolgozója. Május 24-én a Molotov téren — kiránduló hajóra várakozva — egy idős ember beleszédült a vízbe. Vágó László egy percet sem habozva ugrott a mentésére. Őszinte elismerésünket fejezzük ki mi is a bátor életmentőnek.

— „A vasúti anyagok tökéletesedése Európában" címmel előadást tartott E. M. Desorgher. a belga államvasutak vezérigazgató helyettese a Magyar Tudományos Akadémia felolvasó termében, június 6-án.

— 270 db villamosmozdonyt gyártottak tavaly a Szovjetunióban. Nyolc évvel korábban mindössze kilencet készítettek egy év alatt.

— Hetven tagja van a bátaszéki fűtőháznál a Kölcsönös Segítő Takarékpénztárnak. A betéttulajdonosoknak több mint a fele KISZ-tag.

— Az újítási mozgalom fellendítése érdekében a szombathelyi igazgatóság a területi bizottsággal karöltve megbeszélte az újítókkal és az újítási előadókkal a problémákat és a feladatokat.

— 50 esztendeje, hogy Tapolca vasútvonalat kapott. A Hazafias Népfront helyi szervezetének kezdeményezésére a községben is megünnepik az évfordulót.

— „Kövérek—soványak" labdarúgó mérkőzést rendeztek Szeged állomás dolgozói. A kedélyes mérkőzést vidám „harmadik félidő" követte.

— Társadalmi segítség a bajbajutottnak. Április 24-én összeomlott Fodor Mihály szentesi MÁV-dolgozó háza. Amikor munkahelyén és felesége munkahelyén a Baromfifeldolgozó Vállalatnál a munkatársak értesültek a szerencsétlenségről, gyűjtést indítottak és közel 4000 forintot adtak a megszorult családnak. Jelentős összeggel, anyaggal és munkával segítette őket a vállalat és a szakszervezet. A legnagyobb öröm azonban akkor érte a családot, amikor a munkatársak kijelentették, hogy társadalmi munkával segítik felépíteni a házat.

— A MÁV részére is készít személy- és étkezőkocsikat a jövő évben a Wilhelm Pick Vagon- és Gépgyár — az exporton kívül.

— Az Orient Express — az egyik legrégibb nemzetközi gyorsvonat — ötven év óta közlekedik Bukarest és Párizs között.

— Apák napját rendezett a szegedi igazgatóság nőbizottsága. A férfiakat Hajosovics Zsuzsanna, a Területi Nőbizottság elnöke üdvözölte. A sok kedves szó mellett kérte a férfiakat, hogy nagyobb részt vállaljanak az asszonyok gondjaiból.

— Megkezdődött Hatvanban az 1956-ban leállított fűtőházi öltöző és mosdó továbbépítése. Az épületet még az idén átadják rendeltetésének.

— Kisiklott a 6607. számú gyorsvonat június 6-án. Kőbánya felső pályaudvar előtt helytelen váltóállítás következtében a vonat mozdonya kisiklott és oldalra dőlt. Felborult a kalauzkocsi is. A személykocsikat lényeges kár nem érte. Sem a vonat személyzete, sem az utasok nem sérültek meg.

— A Népek Barátsági Hónapja keretében a Közlekedés- és Közlekedéspítéstudományi Egyesület és a Vasutasok Szakszervezete közös rendezésében május 20-án Tölgyes Lajos számolt be moszkvai útjának tapasztalatairól. Május 28-án Mezei Béla ismertette a román vasutakon szerzett pályaépítési és fenntartást tapasztalatait.

SPORTHÍREK

Eredményesen szerepeltek az utóbbi hónapokban a BVSC birkózói. A felnőtt és ifjúsági versenyeken, bajnokságokon több első helyezést értek el. A Vasas „Szeiky Ottó" emlékversenyét 18 ponttal a BVSC felnőtt csapata nyerte. Az ifjúsági csapat 3. lett a budapesti kötöttfogású csapatbajnokságon, megnyerték a Balatonkupát, amelynek versenyeit Marcaliban rendezték meg.

Az országos vasutas felnőtt egyéni kötöttfogású birkózó bajnokságtói sérülés és betegség miatt több neves versenyző távolmaradt. A válogatott Tarr és Székely viszont, bár egy súlycsoporttal feljebb indultak, bajnokságot nyertek.

*

A sportosztály június 21-én és 22-én Szolnokon rendezi meg az **országos vasutas férfi egyéni, nagygolyós tekebajnokságot.** A bajnokság egyben válogató verseny is lesz az NDK-ban október elején megrendezésre kerülő nemzetek közötti vasutas tekebajnokságra.

Dieselesítés Romániában

Chivu Stoica, a román miniszertanács elnöke, a nagy nemzetgyűlés decemberi ülésszakán a többi között bejelentette, hogy Románia a következő években rátér nagy teljesítőképességű diesel villanymozdonyok gyártására.

A bejelentés után megtették a szükséges előkészületeket, most pedig hivatalosan közölték, hogy megkezdik a diesel villanymozdonyok gyártását.

ISMERJÜK MEG HAZÁNKAT

A BVKH túrázóinak egy csoportja pihenőt tart a Bakonyban.

Június 1-én a budapesti Igazgatóság és a BVKH természetjáró szakosztálya és szakszervezeti bizottsága tömegtúrát szervezett a dolgozók és hozzátartozóik részére. Az igazgatóság visegrádi túráján a családtagokkal együtt 654-en vettek részt. A túrázók előbb Visegrád történelmi nevezetességeit tekintették meg, majd utána csoportokra szétválva ki-ki a kedve szerint pihent és szórakozott.

A BVKH bakonyi túráján 276 fő vett részt. A kirándulók Városlődig vonaton utaztak, majd Városlődtől és Herend környékén tettek kirándulást. Hogy a bakonyi túra jól sikerült, azt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy máris sokan kérték: szervezzenek hasonló kirándulásokat a jövőben is.

Ugy tudjuk, hogy a szegedi, a pécsi és más sportköreink természetjáró szakosztályai is szervezneke tömegtúrákat. Hasznos kezdeményezés ez. Különösen akkor, ha minél több dolgozót és családtagot vonnak be legszebb kirándulóhelyeink, történelmi nevezetességeink és szép tájaink megismerésére.

IFJÚSÁGI ÉLET

A vasutas fiatalok készülnek a prágai konferenciára

A prágai világkonferencia előkészítő időszakában a magyar vasutas fiatalok legfőbb törekvése arra irányul, hogy megismerjék más országok dolgozóinak élet- és munkakörülményeit, az ifjúság felszabadulás előtti helyzetét, takarékosságra törekvő munkával bizonyítsák a kapitalista országok ifjúsága előtt a népi demokrácia létrejöttével megváltozott országépítés módját és eredményeit.

Egymás után alakulnak a vasúton az ifjúsági termelési brigádok, elsősorban a KISZ-szervezetek kezdeményezésére.

Jelenleg 400 brigád dolgozik

egyre jobb eredménnyel.

Elsőrendű feladatuknak az önköltség csökkentését és az anyagtakarékosságot tartják. A *dombóvári fűtőház* 34 brigádja már 100 ezer forintos megtakarítással bliszkélkedhet. Az év végére szeretnék ezt 300 ezer forintra emelni. A *ferencvárosi csomóponton* az eddigi megtakarítás 120 ezer forint. A kocsilakatos brigád a féktuskók kijavításával 19 458 forintot adott a népgazdaságnak. *A debreceni igazgatósághoz tartozó ifjúsági brigádok* 175 tagja az első negyedben 149 957 forinttal csökkentette a költségeket.

A Gazdasági Vasutak balatoni egységénél dolgozó fiatalok különösen az energiatakarékosságra ügyelnek. Társadalmi munkában parkosítják a munkahelyek környékét.

A kulturális vonatkozású megmozdulások

a népek összefogásának gondolatát, a műveltebb ifjúság formálását segítik. *Záhonyban, Debrecenben, Mátészalkán* és másutt ifjúsági filmheteket rendeztek. A debreceniek gyűjtik azokat a fényképeket, dokumentumokat, amelyek az ifjúság múltját és jelenét örökítik meg. Az összegyűjtött anyagból kiállítást rendeznek majd.

A pécsi igazgatóság területén 10 színjátszó csoportot és 4 zenekart, a *Dunakeszi* és a *Landler Járműjavítóba*, ifjúsági színjátszó csoportot alakítottak. A *Szombathelyi Járműjavító* KISZ-szervezete tapasztalatcserével egybekötött kirándulásokat szervez. *A pécsi fiatalok* már 8 kiránduláson vettek részt 120 fővel.

Megélénkült a sportélet is.

A *szombathelyiek* csónakházat építettek a Rába partján. *Pécsett* 14 labdarúgócsapat, *Nyíregyházán* és *Debrecenben* labdarúgó- és röplabda-csapat alakult. A sport és kulturális rendezvényeket összekötötték a népek barátsági hónapja megemlékezésével.

Sok helyen tartottak találkozót a fiatalok, ahová meghívták az idősebb munkásokat, akik mozgalmi és munkatapasztalataikat mondották el a fiataloknak. Megélénkült a nemzetközi levelezés, például a debreceniek a bukaresti, a nyíregyháziak az olmützi fiatalokkal tartanak kapcsolatot.

Készülnek az ajándéktárgyak

amelyeket a vasutas fiatalok a konferencia küldötteivel eljuttatnak az idegen országok képviselőihez. Az ajándékkészítésben a nőbizottságok is segítenek a fiataloknak.

A konferenciát előkészítő munkába egyre több fiatal kapcsolódik be. Kár, hogy a KISZ-szervezeten kívülmaradottak nem fejtenek ki ezen a téren sem olyan tevékenységet, mint amilyent joggal elvárunk tőlük.

LAKÁSCSERE

— Mezőtúri 3 szobás, gazdasági melléképületekkel és udvarral bíró lakásomat elcserélném 2 szobás, komfortos budapesti lakásért. Érdeklődni 8—16 óráig 427—345 telefonon, Agotainé címén lehet.

— Elcserélném elsőemeleti nagyméretű egyszobás, napos, összkomfortos, lakókonyhás, 6 helyiségből álló lakásomat a VI., VII. vagy VIII. kerületben. Cím: Várnai Gyula, Bp., IX., Gyáli út 15/D. I. 18. Érdeklődni a délutáni órákban.

Harc a másodpercekért

KI LESZ A MOZDONYVEZETŐ?

— Tessék igyekezni! Öt perc múlva érkezik a pesti vonat. Addig is edzést tartunk, hogy a felszállás minél gyorsabban menjen.

— Tetszik tudni, ha az a nagybajuszú viszi a vonatot, minden olvasnivalót megvesznek az utasok, mert tudják, hogy hosszú lesz az utazás.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Kiadja a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—849, 228—284. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. JÚLIUS 2.

A választott vezető szervek munkamódszereinek javításáról és a kulturális nevelőmunka helyzetéről tanácskozott a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetőségének június 27-i ülésén a választott vezető szervek munkamódszereinek javítása, valamint a szakszervezet kulturnevelési munkájának helyzete és e téren követendő feladatok szerepeltek napirenden.

A korábbiaktól eltérően a vita alapját nem szóbeli beszámoló, hanem írásos jelentés képezte. Szinte már ez is azt mutatta, hogy a XIX. kongresszus határozatait érvényre juttatva új munkastílus meghonosodása válik az egyre megalapozottabb szakszervezeti munka főmódszerévé. Az ülés első napirendje ezeket a módszereket taglalta.

Elsősorban a választott vezető szervek munkáját kell javítani

A szakszervezetek XIX. kongresszusa tisztázta a szakszervezetek szerepét és helyét a szocializmust építő társadalomban. Meghatározta a szakszervezeti munka legfontosabb elvi és gyakorlati feladatait. Annak érdekében, hogy szakszervezetünk munkája eredményesebbé váljon, eleget tudjunk tenni a kongresszus által meghatározott feladatoknak, *alapvetően meg kell javítani munkamódszereinket, a választott szervek irányító, ellenőrző munkáját* — szögezi le a jelentés. Szükséges megvizsgálni, hogy a megnövekedett feladatok végrehajtására szervezeti felépítésünk és tartalmi munkánk szempontjából megfelelő-e a jelenlegi állapot, és ha nem, akkor hol és milyen módosításokat kell végrehajtanunk.

Az utóbbi időben — különösen az MSZMP konferenciája után — megindult egy egészséges, a szakszervezeti munka megjavítását célzó törekvés. Növekedett a területi és a szakszervezeti bizottságok hatásköre, önállósága, annak ellenére, hogy ezt a szakszervezeti mozgalomban több éven át kialakult helytelen értelmezés korlátozta. Korábban a szakszervezet tevékenységét egyoldalúan a termelés és a termelékenység emelésének keretei közé szorították. Ez maga után vonta, hogy a vezető szervek munkája eltolódott, módszerei eltorzultak a mozgalmi jelleg elsekélyesedett. Nem jöhetett létre a mozgalmi munkát jellemző rugalmas, a fejlődéssel együtthaladó, sőt bizonyos fokig előbbjáró módszer.

Elsősorban a központi vezetőség feladata egyes területekre megszabni azokat a módszereket, amelyek adott időszakban a legmegfelelőbbek.

Az új módszerek nem jelentik a régi jól bevált módszerek elvetését, de jelentik a legmegfelelőbbek, legeredményesebbek keresését és továbbfejlesztését.

A XIX. kongresszus szerint a szakszervezetek nem csupán a munkaversenyért felelősek, hanem felelősek a munkáshatalomért, annak gazdasági és politikai erősítéséért. Felelősek a dolgozók élet- és munkakörülményeiért, életszínvonaluk alakulásáért, a törvényesség betartásáért és betartatásáért.

Ma már a szakszervezetek számos olyan feladatot látnak el, amelyet korábban állami szervek végeztek. Ez népi demokratikus államban így is van rendjén. Az állami feladatok átvételével egyidoben azonban jórészt átvettük az igazgatási, hivatali módszereket is, s ezzel háttérbe szorult a szakszervezeti munka mozgalmi jellege. A további munka eredményessége szempontjából feltétlenül változtatni kell ezen a munkastíluson. Az igazgatási feladatok természetéből fakadó szabályszerűség elhanyagolása nélkül, törekedni kell a bürokratizmus megszüntetésére munkánk minden területén.

A választott vezetőszerveknek elsősorban választóikkal szembeni felelősségük tudatában kell dolgozniok. Tartsák szem előtt, hogy a mozgalom belső élete a mindennapos meggyőzésen, a választók iránti felelősségérzeten és a társadalmi munkán alapszik. Nem könnyű dolog egyik napról a másikra a beidegződött, régi, elavult módszereken változtatni, de ezt meg kell tenni, mert ettől nem kevesebb, mint a szakszervezeti munka hatékonysága függ.

Az intézkedések a való életet tükrözzék

Szakszervezetünk szervezeti felépítése alapjában véve alkalmas az új módszerekkel való működést tekintve is. Csupán kisebb szervezeti változások válhatnak szükségessé időközben. Választott szerveink személyi összetételükben is többségükben alkalmasabb az élő gyakorlati mozgalmi munka végzésére.

A szervezeti felépítés természetesen még nem biztosíteka, csak alapja lehet a jó munkának. *Az a fontos: elérjük, hogy az egyes szervek ténylegesen azokat a feladatokat lássák el, amelyek jellegüknél fogva hatáskörükbe tartoznak.*

Fentiekeken kívül a helytelen munkastílus kialakulásához hozzájárult az is, hogy a vezető szervek határozatai, intézkedései sokszor nem a dolgozók hangulatának, kívánságának ismerete alapján születtek. Nem arról folyt a vita, ami az életben, a valóságos problémát jelentette.

A vezető szervek feladatainak helytelen értelmezése következtében elmosódtak a hatáskörök, az intézkedések gyakran keresztezték egymást.

Túl sok határozat született anélkül, hogy annak szükségességéről és hatékonyságáról meggyőződtünk volna. Véget kell vetni annak a módszernek, hogy a határozathozatallal elintézettnek véljük a munkát. Ez azt is maga után hozta, hogy a vezető szervek legfontosabb feladata, az alsóbb szervek munkájának gyakorlati segítsége elmaradt. Ez a teendő elsősorban az utasítások adására, feladatok megszabására és jelentések kérésére szorítkozott. A választott vezető szervek egy részének tevékenysége jórészt csak az értekezleteken való részvételben merült ki.

Az őszinteség a bizalom alapja

Fokozatosan ki kell szorítani munkánkból a hivatali vonásokat. Ezzel el kell érni, hogy a vasutasok bizalommal legyenek szakszervezetünk iránt. Ehhez minden kori őszinteség, bátor kiállás, és a dolgozókkal való állandó kapcsolat szükséges. Felül kell vizsgálni a központ és a területi bizottságok munkarendjét. Az apparátus munkáját mentesíteni kell minden hivatali csökevénytől.

A központi vezetőség utasította az elnökséget az erre vonatkozó intézkedések, valamint a tevékenység legfontosabb módszereinek kidolgozására és alkalmazásának bevezetésére.

A következőkben vázlatosan megszabta a tanácskozás a központi vezetőség, az elnökség, a központi vezetőség osztályai, a területi választmányok, a területi bizottságok, a területi bizottságok apparátusai, a szakszervezeti bizottságok legfontosabb teendőit és utasította az elnökséget, hogy az apparátussal dolgoztassa ki az ezeknél a szerveknél követendő munkamódszereket.

Emeljük a dolgozók politikai, szakmai és általános műveltségét

A központi vezetőség ülésének második napirendje a kulturális nevelőmunka helyzetével és a további feladatokkal foglalkozott. Határozatában leszögezte, hogy szüntelenül emelni kell a dolgozók általános műveltségét. Ennek keretében leglényegesebb a dolgozók öntudatának formálása, szocialista világnézetének kialakítása, szakmai műveltségének állandó növelése. Harcot kell folytatni a polgári ideológia, a polgári életfelfogás és erkölcs ellen. Egészértelmű állásfoglalásra kell nevelni olyan fontos kérdésekben, mint a munkáshatalom megszilárdítása, a szocializmus felépítése, a béke megőrzése.

A vasutas dolgozók szórakozását és pihenését mindig a dolgozók igényeiből kiindulva kell, kitartó és következetes munkával elősegíteni. Kultúrintézményeink programját a szolgálati hely sajátosságait figyelembevéve a legváltozatosabb eszközöket és módszereket alkalmazva kell összeállítani. A nevelőmunkában is el kell érni, hogy az irányítást minden szinten a választott vezetőszervek végezzék.

A továbbiakban a központi vezetőség határozata részletesen taglalja a kulturális nevelőmunkában követendő tennivalókat, különös tekintettel arra, hogy minden eszközt felhasználva emeljük a dolgozók politikai, szakmai és általános műveltségét.

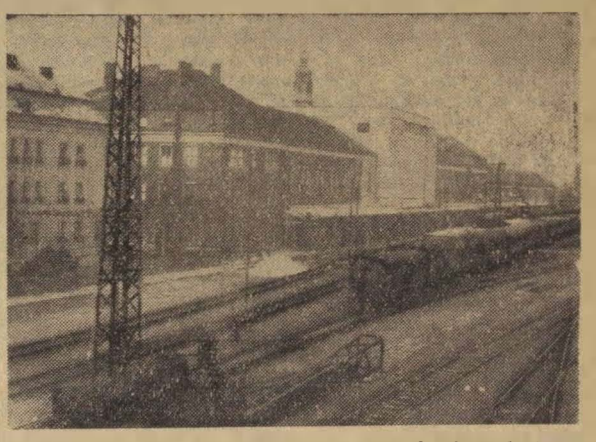
A központi vezetőség munkájának hatékonyabbá tétele érdekében az ülésen három munkabizottságot — *közgazdasági, szociális, agitációs és nevelési* — választottak. A munkabizottságok feladata a szakszervezeti munka egy-egy részterületének alapos elemzése alapján egyrészt tájékoztatásadás a központi vezetőségnek, másrészt segítségadás a követendő teendőket illetően. Jövőben, ha egy-egy részterület munkája a központi vezetőség elé kerül, előzőleg a munkabizottságok megtárgyalják azt és megkeresik azokat a leghatékonyabb módszereket, amelyek a munka előrelendítői lehetnek.

A napirendek megtárgyalása után fontos határozatot hozott a központi vezetőség a szakszervezet 6,5 millió forintos tartalék pénzösszegének felhasználására. Az összeg részletes felosztására és a felhasználás ellenőrzésére utasította az elnökséget.

Befejezés előtt a győri felvételi épület építése

Rövidesen sor kerül a második világháború alatt lerombolt győri állomás építésének teljes befejezésére. Az új épület nemcsak a vasútnak, hanem Győr városának is egyik impozáns építménye lesz.

Az anyák és kisgyermekek részére külön várótermet építettek, amelyben fektető, védőnői szoba, sőt az utazás közben megbetegedett kicsinyek számára is különszoba lesz. Rövidesen befejeződik a kultúrváróterem munkálata. Külön várót kapnak a tanulók is.



(Németh Gyula felv.)

Az UVATERV tervei alapján a Hídépítő Vállalat dolgozói olyan épületet emeltek, amely az üzemi és utasforgalmi helyiségeken kívül szolgálati lakásokat, postát és vendéglátó-részleget is magában foglal. Külsejében is megkapó látvány lesz az új győri állomás, amelyet több képzőművészeti alkotás díszít.

Az épület pálya felőli peronja zárt üvegfolyosót képez. Az indulási csarnokból aluljárók vezetnek a peronszigetekhez.

Előreláthatólag a vasutasnapon kerül sor az épület átadására.

Megnyílt a szántódi gyermeküdülő

Június 24-én megérkezett az első csoport, az újonnan épített szántódi gyermeküdülőbe. Az üdülőt, mint ismeretes, a szakszervezet abból az összegből építette, amelyet a tavalyi — gyermekbénulási járvány miatt elmaradt — gyermeküdültetésre irányoztak elő.

Amíg a szülők a közelben lévő felnőtt üdülőben töltik idejüket, a gyermekek nevelők, pedagógusok, óvónők felügyelete alatt vidáman töltik a két hetet. Természetesen az alvási időn kívül a szülők együtt tölthetik idejüket a gyermekekkel.

Jelenleg 70 gyermek (4—13 éves korú) tartózkodik a szakszervezet új üdülőjében.

A szakszervezeti vezetők fogadóórái

A szakszervezet tömegkapcsolatának, valamint a vezetők és a dolgozók közötti kapcsolat erősítése érdekében a szakszervezet elnöksége határozatot hozott a szakszervezeti fogadóórák bevezetéséről. Ezzel lehetővé válik, hogy a dolgozók munkaidő után is felkereshessék problémáikkal a szakszervezet felső vezetőit.

A fogadóórák ideje: minden szerdán 16,30-tól 18,30-ig. Helye: Budapest, VI., Benczur utca 41. (Szakszervezeti Központ.)

A júliusi fogadóórák beosztása:

Július 2-án: Soproni József titkár.

Július 9-én: Pánti Béla alelnök.

Július 16-án: Gróf József titkár.

Július 23-án: Végh Lajos elnök.

Július 30-án: Szabó Antal főtitkár.

Az elnökség határozatot hozott arról is, hogy a szakszervezet osztályvezetői a nagyobb gócpontokon, üzemekben, tartsanak a jövőben fogadónapokat. A fogadónapok idejéről előre értesítjük a szakszervezeti bizottságokat, amelyek azt a dolgozók tudomására hozzák.

Tatabánya-alsó ismét a legjobbak között

Tatabánya-alsó állomás 1955-től 1957. év december 31-ig négy esetben lett élüzem. Most megint az élre kerültek, mert az idén is minden hónapban teljesítették az élüzemfeltételeket. Példamutatóan megértették a párt és a kormány önköltségcsökkentésre törekvő gazdaságpolitikáját. A takarékosság érdekében brigádot alakítottak.

Tatabánya-alsó és Oroszlány között három fordagép helyett két géppel bonyolítják le a forgalmat. A felszabadult gép *almásfüzitői, komáromi* és a *nagykapornoki* elegyet továbbítja. Pénzben kifejezve — beszélik büszkén a dolgozók — az egy gép megtakarítása naponta 600 forintot jelent.

Egy új szakszervezeti bizottság

A budapesti igazgatóság Távközlő Fenntartási Főnökségénél megalakult a szakszervezeti bizottság. Első feladata volt a munkafegyelem megszilárdítása, a versenymozgalom szélesítése.

A korábbi szervezeti keret nem volt alkalmas a célkitűzések valóraváltására. Az új szb. máris oda tudott hatni, hogy a távközlőmesteri szakaszok jó része párosversenyre kelt az élüzemszint elnyeréséért. Vállalásaikban szerepel az anyagtakarékossági mozgalom szélesítése, elsősorban a színesfémgyűjtés. Minden remény megvan arra is, hogy a vasutasnapra tett takarékossági felajánlásaikat a szakaszok dolgozói teljesítik.

Ember Ferenc
szb.-elnök.

Vasutas családi üdülő nyílt Vonyarcvashegyen

Ugyancsak elcsodálkozna a látottakon, aki *Vonyarcvashegyen* a vasutasoknak azt a 6 szobából álló családi üdülőjét keresné, ahol az asszonyok pihenés helyett idejük jó részét élelmiszer-bevásárlással, főzéssel töltötték.

Június 25-én ugyanis az első csoport megkezdte pihenését a régi helyén épült gyönyörű, tetszetős kivitelű, 120 személyes, új családi üdülőben. A 30 szobában egy időben 60 felnőtt és 60 gyermek töltheti pihenőjét. *A több mint 2 millió forintos költséggel épült létesítményt a szombathelyi igazgatósághoz tartozók, valamint a Hámán Kató fűtőház dolgozói és családtagjaik kéthetes turnusokban közösen használják.*

A legnagyobb elismerés illeti a Celldömölki Építési Főnökségnek, a szombathelyi igazgatóság első és második osztályának, a vasúti főosztály 3. szakosztályának, a Hámán Kató Fűtőháznak, a községi tanácsnak dolgozóit, párt- és szakszervezeti szerveit, akik időt és fáradságot nem ismerve igyekeztek mielőbb beköltözhetővé tenni az épületet.

A környéken párját ritkító épületet rendkívül rövid idő alatt, jórészt bontott anyagból emelték. A teljesen újonnan bútorozott szobák, a gyönyörű társalgó, a kellemes ebédlő és az üdülő mindenkor segíteni kész személyzete már belépéskor kedvessé teszi a környezetet. A saját konyhán készült ételek pedig sokakból kicsalják az elismerést jelentő megállapítást: *de rövid is lesz ez a két hét!*

A fürdési lehetőség a legkiválóbb balatoni fürdőhelyekével vetekszik. Aki megunja a vizet, azt szinte csalogatják a zöldelő hegyek, télen pedig a kitűnő síterepek. Mert az a terv, hogy télen-nyáron nyitva tartják. S ha az első csoportok elviszik az üdülő hírét, akkor egész éven át telt házzal kell számolni.

Az üdülő látképe.

(Németh Gyula felv.)

Bárcsak ragadós lenne a balassagyarmati példa

Ha valaki a balassagyarmati állomáson jár, az első aminek látásától nehezen szabadul: a vérpiros rózsa, a muskátli és a sokféle színben pompázó többi virág. Ahol egy talpalatnyi hely kínálkozik, ott szorgos kezek nyomán rövidesen virágok nyílnak.

Mi a titka e varázslatnak? A szép szeretete, a társadalmi összefogás gondolatának testet öltése.

Mert a gyarmati állomás dolgozói szinte csak a maguk erejéből, társadalmi munkával varázsolták virágos kertté munkahelyük környékét. Pedig még a termőföldet is messze vidékről kell a helyszínre szállítani. Kaptak ugyan virágot a kertészetből, de például a rózsák vásárlásakor bizony a zsebbe is bele kellett nyúlni.

De nem akad olyan, aki ezt rosszalloan szóvátenné. Ellenben még éjféltáját is találkozhatunk a szépítésen mutató, szabadnapos dolgozókkal, akik arra sem reflektálnak, hogy hátha felfigyel valaki „túlbuzgalmukra". A 450 órás felajánlást régen túllépték, s ki gondol arra, hogy vezesse a társadalmi munkat feltüntető listát!

Ritkán látott falitáblák (állomás virágosítási terve, mellette a már kivitelezettek fényképe) mutatják, hogy ma már azok is hű kertészei a közösnek, akik kezdetben egykét nap életet „adtak" a rózsatöveknek. „Az első nap ellopják még a karóját is" — mondogatták.

Egy szál tépett rózsa

És azóta is pompázik minden szál rózsa. Illetve egy szál nem! Ez *Lisinczky Lajos* állomásfőnöknek, a virágítási gondolat elindítójának fiókjában hervad. Az esete pedig a következő: Egy legényke szép májusi holdvilágnál bimbozó szerelmük első ajándékaként éppen állomási rózsával akart kedveskedni szíve választottjának. Vesztére! Egy mozdonyvezető észrevette és mint a héja csapott le a megszeppent legénykére.

Kinek a nevét említsük az egyet akarók közül, hogy a többieket meg ne sértsük? Talán *Szegedi Lajos, Gyulavári Lajos, Pribéli Pál, Pozsonyi Pál*, akik legtöbb időt töltötték a szépítgetésen.

Van abban valami, hogy a példa ragadós. És ez áll a jó példára is. *Gazdag Mihály* és *Labáth Mihály* váltóőrök nem elégedtek meg azzal, hogy ragyog a váltójuk — az igazsághoz tartozik, hogy a többiek is — még a váltók környékét is gyakran söprögetik.

A csinosítás, szépítgetés nem állt meg a virágosítással. Függöny került a kis laktanyák, a személyzeti váró ablakára. A kultúrotthonba bevezették a folyóvizet, fásítottak, parkosítottak, helyrehozták a kerítést. Vasárnaponként a szabadtéri színpad előtt lampionos családi esteken szórakoznak.

„Titkos" tervek

Van abban is igazság, hogy a tiszta, kellemes környezetben jobban megy a munka. Hatodik hónapja tartják az élüzem szintet. *Murányi Ádám* brigádja különösen kitűnik a vetélkedésben.

További terveik: Szeretnék a szolgálati helyek ablakait virágkosarakkal ellátni. Hadd virítsanak ott is a muskátlik. A vasut. a tanács és egyes vállalatok segítségét igénybevéve a vasutasnapra olyan állandó dekorációval akarnak kirukkolni, ami a városképet is emeli. Többet nem árulunk el terveinkből, de azt megígérjük, hogy a titkolt megleepetésről annak idején majd hírt adunk.

Nekünk kellene példát mutatni

A folyamatos szállítás érdekében kormányzatunk a vállalatokat arra kötelezte, hogy szállításaikat tervszerűen ütemezzék. A vasúton kívül álló szállítókkal általában nincs túl sok baj ezen a téren. Annál több van a vasúttal.

Egyes pályafenntartási főnökségek és szakaszok, szertárfőnökségek, számadóságok, fűtőházak, távközlő és biztosító berendezési szolgálati helyek dolgozói úgy gondolják, hogy a tervezés rájuk nem kötelező. Terveiket nem adják át határidőre. Tervezésük és a tényleges szállítás között nagy az eltérés. Ha az állomási szolgálat a terven felüli szállításhoz nem akar kocsit adni, akkor a felsőbb szervekhez fordulnak, s ezek ahelyett, hogy elmarasztalnák a hibázókat, az állomást utasítják a kocsik kiállítására.

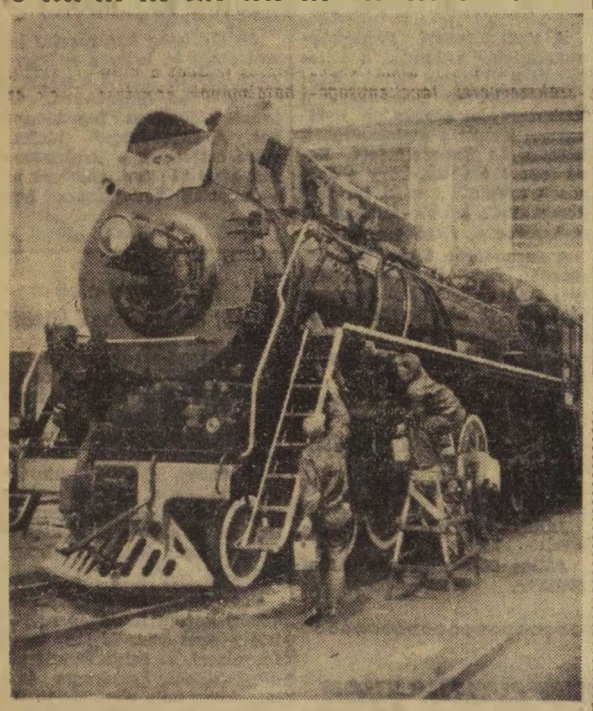
A szállítóktól megköveteljük, hogy áruikat az előírt időben kirakják és elfuvarozzák raktárainkból. Azt is elvárjuk, hogy a rakodóhelyek mellett az üreszerelvényt is biztosítsák. Meg is teszik. Annál több a rendetlenség a vasúti szállításoknál.

Pécs állomáson például, ahol a MÁV Magasépítési Főnökség építkezik, szombaton és munkaszünetes napokon nem rakják ki a kocsikat. Küldeményeiket úgy helyezik el a vágányok mellett, hogy oda újabb kocsikat beállítani lehetetlen. Csak a szakszervezet munkavédelmi felügyelőjének segítségével lehetett valamit javítani ezen.

Elmarasztalható a diszponáló szerv is. A Magasépítési Főnökség építésvezetője szerint ugyanis az eddig leszállított anyagnak csak harmadára lesz szükség 1958-ban. Felvetődik a kérdés: megengedhetjük-e magunknak, hogy évekig tároljunk anyagokat?

Nem jobb a helyzet a fűtőházi szenek tárolásánál sem. Igaz, hogy a nagy mennyiségű szén elhelyezése gondot okoz, de azzal is törődni kell, hogy a kocsik mozgatását balesetmentesen lehessen végezni.

Sólyomvári János



Új típusú gőzmozdonyt gyártottak Kínában a cingtaoi Szufang mozdony- és gördülőanyag gyárban. Az ezer tonna továbbítására képes mozdony gyorsasága 11,5 százalékkal nagyobb, üzemanyag fogyasztása viszont 10,8 százalékkal kisebb, mint a kínai vasutakon eddig használt mozdonyoké. A mozdonynak automatikus fűtő berendezése van.

Az Anyagellátási Igazgatóság közleménye a tüzelőanyag-ellátásról

Az 1958/59. évi háztartási tüzelőanyag ellátás zavartalan lebonyolítása céljából felhívjuk dolgozóink és nyugdíjasaink figyelmét, hogy teljes tüzelőanyag járandóságukat a nyári hónapokban vételezzék ki.

Az őszi és téli időben, amikor népgazdaságunk tüzelőanyag szükséglete erősen emelkedik, minden igényt kielégíteni nem tudunk. Ezért minden dolgozónak és nyugdíjasnak saját érdeke, hogy tüzelőanyag szükségletét már a nyári hónapokban biztosítsa.

Viselt ruhák eladása vasutas dolgozók részére a Bizományi Áruház Vállalat útján

A viselt vasutas ruhák értékesítése a MÁV útján június 18-án megkezdődött.

Az eladás Budapest, VI., Rózsa Ferenc utca 71. szám alatt hétfőn, szerdán és pénteken 14—18 óráig, illetve kedden, csütörtökön és szombaton 8.30—13 óráig történik.

Az eladásra kerülő ruhadarabokból minden vasutas dolgozó arcképes igazolványának felmutatása mellett vásárolhat.

A vezérigazgatóság felhívja a dolgozók figyelmét, hogy az eladásra kerülő ruhadarabok nincsenek kitisztítva, ezért felhasználás előtt mindenki saját egészségének megóvása érdekében tisztíttassa ki, illetve fertőtlenítse. A tisztítás, illetve a fertőtlenítés elhagyásából származó esetleges betegségekért sem a MÁV, sem a Bizományi Áruház nem vállal felelősséget.

A vidéki igazgatóságok területén a viselt ruhák eladására később kerül sor.

Ma még nem késő az atomháborús veszély elhárítása!

— Az európai dolgozók és szakszervezetek berlini konferenciája után —

A Szakszervezeti Világszövetség ez év márciusában Budapesten tartott ülésének határozata alapján június 20—22 között Berlinben tanácskozott az európai munkások és szakszervezeti vezetők konferenciája. A tanácskozáson *Svájc, Portugália és Törökország* kivételével valamennyi európai ország képviseltette magát.

A konferencia előtt az a feladat állott, hogy meghatározza a tennivalókat, a közös akciókat, különös tekintettel arra, hogy a nyugatnémet hadsereg atomfegyverekkel való felszerelése milyen veszélyt jelent Európára és az egész világra.

A konferencia nagyjelentőségű határozatai azt mutatják, hogy megvan minden remény arra, hogy Európa munkásai egyesített erővel elejét tudják venni egy újabb világháború borzalmainak. A határozatot valamennyi részvevő elfogadta, tehát a Szakszervezeti Világszövetségen kívül álló szakszervezetek képviselői is.

A konferencia felhívása Európa dolgozóihoz és szakszervezeteihez

A nyolc okmány, amely közös egyetértéssel született, összefogásra szólítja az egész világ munkásságát. Az 1. számú okmány, amely a tanácskozás részvevőinek elszánt akaratát fejezi ki a béke védelme érdekében, többek között ezeket tartalmazza:

Európa dolgozói és szakszervezetei!

Mi, különböző országok szakszervezeteinek és dolgozóinak képviselői meggyőződésünkre, és szakszervezeti hovatartozásunkra való tekintet nélkül, 1958. június 20-tól 22-ig Berlinben összeültünk, hogy megkeressük a legjobb eszközöket erőink egyesítésére, és az atomháborús veszély elleni fellépésre, a lefegyverzésért, a békéért, a jobb életfeltételekért és a haladásért való akciókra.

Forrón üdvözöljük erőteljes harcotokat a fegyverkezési hajsza és a háborús előkészületek mindenfajta megnyilvánulása ellen és arra hívunk fel benneteket, hogy még jobban fokozzátok éberségteket és harcotokat, fogjatok össze országos és nemzetközi szinten közös békekövetéseiteik sikere érdekében!

Ma még nem késő az atomháborús veszély elhárítása! Most minden a cselekvéstől, az egységtől függ. Utját kell állni a háborúnak!

Ünnepélyesen felhívunk benneteket: szervezzetek egységben egy hatalmas nemzetközi tiltakozási mozgalmat. Valamennyien összefogva biztosítsátok, az október 15-től 22-ig tartó „Dolgozók és Szakszervezetek Szolidaritási és Akció hete a békéért és a leszerelésért" elnevezésű szolidaritási hét sikerét, amelynek célja:

— a kísérleti robbantások megszüntetése,

— harc a rakétakilövőhelyek létesítése és az atomfegyverrel megrakott bombavetők őrjáratai ellen.

— harc a nyugatnémet hadsereg atomfelfegyverzése ellen,

— az európai „atommentes övezetek" létesítése,

— csúcsértekezlet, leszerelés, nemzetközi együttműködés!

Európa dolgozói!

Egységben, harcban meghiusíthatjuk és meg is kell hiúsítanunk a háborús erők terveit!

A SZOT II. teljes ülése meghallgatta *Gáspár Sándor* elvtársnak a SZOT főtitkárának, a Berlinben járt magyar delegáció vezetőjének beszámolóját, aki többek között ezeket mondotta:

A harmadik világháború nem elkerülhetetlen, hiszen a munkásosztály egyesített ereje le tudja fogni a háborús gyújtogatók kezét. A nemzetközi munkásszolidaritás korunk legnagyobb történelemformáló ereje. Ennél nagyobb erő nincs!

A konferencia határozataiból adódó feladatokat minden országban a sajátos helyzetet figyelembevéve kell meghatározni. A konferencia határozata alapján hazánkban is megrendezik a szolidaritási hetet. Ez azonban nem jelentheti, hogy csak ez az időszak képezze az atomháború elleni küzdelem idejét. Minden nap, a napnak minden órájában ki-ki a munkahelyén felvilágosító szóval munkával erősítse a világ munkásainak azt az elhatározását, hogy megálljt parancsoljanak az atomháborús őrületnek.

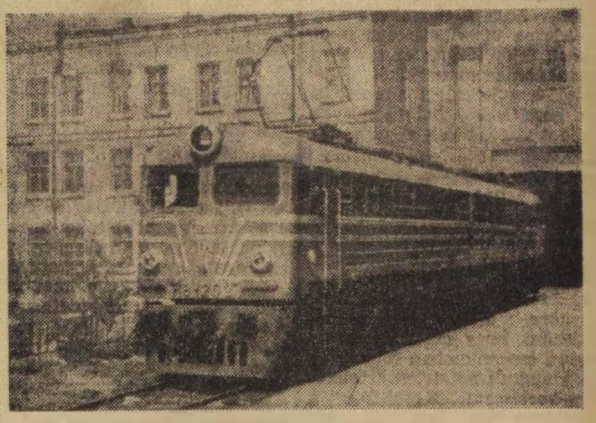
Bővítik a füzesabonyi állomást

Még a múlt évben megkezdődött a füzesabonyi állomás bővítése, amely azért vált szükségessé, mert a háromszorosára növekedett forgalom ellenére korábban nem emelkedett az állomás befogadó- és átbocsátóképessége.

Az építkezés nagyságára jellemző, hogy az idén a beruházás összege eléri a 13 millió forintot. A munkálatok során növelik a vágányok számát és hosszát. Új vágányokat kap például a fűtőház környéke.

Eddig néhézséget okozott, hogy a Debrecen felől érkező vonatok csak az első három vágányra járhattak be. A jövőben a debreceni szerelvény is bármelyik vágányra befuthat.

Már korábban átadták rendeltetésének az új felüljárót. A villamosítás miatt szükségessé vált a villamos alállomás építése. Korszerű, 60 férőhelyes munkásszálló is épül 650 000 forintos költséggel.



A tbiliszi villamosmozdony-gyárban (Szovjetunió) megkezdték az „N—8" típusú fővezetékes villanymozdonyok sorozatgyártását

Emlékezés az 1918 júniusi sztrájkra

Az első világháború előtti és alatti években a MÁV Gépgyárban — akárcsak a többi államvasúti műhelyben — alacsonyabbak voltak a munkabérek, mint a magántőkés üzemekben. A vasúti munkások 1917-ben — a háború harmadik évében — egyre hangosabban juttatták kifejezésre, hogy ebbe nem tudnak beletörődni.

Igéretet igen, de béremelést még az 1918. januári és februári nagy sztrájkmozgalmak után sem kaptak. A Gépgyár öntödei munkásai — egy hónappal azután, hogy a kereskedelmi miniszter béremelést ígért nekik — június 19-én sztrájkba léptek. A gyár katonai parancsnoka másnap reggel kihallgatásra rendelte az öntödei segédmunkások bizalmiját. Erre az öntőműhely mintegy 400 munkása megjelent a katonai parancsnokság épülete előtt. A csendőrség puskatussal kényszerítette őket vissza a műhelybe, de erre a Gépgyár valamennyi munkása beszüntette a munkát és az udvarra tódult.

A csendőrség brutális eljárása ellen tiltakozó több mint ezer munkás sem a gyárvezetők, sem a csendőrparancsnok felhívására nem ment vissza a munkahelyre. A csendőrök puskatussal vetették magukat a munkásokra. A munkások vasdarabokkal válaszoltak. Az egyik megsérült parancsnok tüzet vezényelt. A csendőrök a munkások közé lőttek. Három munkás holtan maradt a véráztatta udvaron és többen megsebesültek.

A sortűz után a Gépgyár felháborodott munkásai megindultak a parlament felé, hogy a kormánynál tiltakozzanak a csendőrség eljárása miatt. A szociáldemokrata párt és a szakszervezetek vezetősége nem gondolt arra, hogy tiltakozó sztrájkra szólítsa a munkásságot.

Az események — a szakszervezet vezetőinek akarata ellenére — villámgyorsan követték egymást. Szinte percekkel azután, hogy eldördült a Gépgyárban a sortűz, megálltak a fővárosi gyárak és üzemek munkagépei. Elsőnek a szomszédos Ganz Vagongyár, majd az Északi Főmühely munkásai tették le a szerszámot és csatlakoztak a tüntetőkhöz.

A sztrájk kiterjedt az egész országra. Az államvasutak valamennyi műhelyének, nagyobb fűtőházainak és pályafenntartási szakaszainak munkásai beszüntették a munkát. De hamarosan csatlakoztak a sztrájkhoz az ország többi üzemének munkásai is. Sztrájkba léptek a posta és telefonközpont dolgozói. Megszünt a telefon-, távíró- és postaforgalom. Megálltak a villamosok, sőt egyidejűleg a vasúti forgalmat is bénította a sztrájk. A sztrájkolók harci elszántságát bizonyítja, hogy a kormány a szociáldemokrata párt és a szakszervezet vezetőinek aktív támogatásával is, csak nyolc-kilenc nap múlva tudta letörni a munkabeszüntetést.

A párt és a szakszervezet kongresszuson választott hivatalos vezetői szembenállták a felháborodott munkástömegekkel. Ki állt akkor a munkástömegek élén? Ki szervezte a monarchia egyik legnagyobb háborúellenes politikai tömegsztrájkját? A korabeli dokumentumok tanulmányozása és a résztvevők visszaemlékezései fényt derítenek arra a hatalmas szervező munkára, amelyet a sztrájk sikere érdekében a munkásbizalmi férfiak Landler Jenő vezetésével folytattak.

Röviddel a gépgyári sortűz után a munkásbizalmi férfiak a Magyar Vasutas szerkesztőségében megbeszélést tartottak. Landler Jenő felszólalásában indítványozta, hogy a munkások, akiknek kenyér helyett golyót adnak, mondják ki a sztrájkot. A bizalmi férfiak rövid tanácskozás után a munkások érdekeivel nem törődő kormány lemondását követelő, általános sztrájkra és tüntetésre felszólító határozattal mentek vissza övéikhez.

A főváros pattanásig feszült légkörében gyorsan terjedt nemcsak a gyilkos sortűz híre, de a tüntetésre, általános sztrájkra szóló bizalmi ülés határozata is. A déli órákban már több ezer munkás tüntetett a parlament előtti téren. Az egybegyűlt munkások előtt Landler Jenő mondott gyújtóhatású, lelkes beszédet.

„Nem beszélni kell többé — mondotta —, mert itt a tettekre az ideje, ahol le kell számolni az egész korrupt kormányrendszerrel és kepviselőházzal." „A mai véres esemenyekért a munkásságnak bosszút kell állnia . . ."

Tisztában van azzal — mondotta a továbbiakban —, hogy minden munkás szivében ég a bosszú és az elkeseredés szent tüze, hogy nem veszi fel a munkát senki addig, míg megfelelő elégtételt nem kap. Beszédét ezzel fejezte be: „Ha a pártvezetőség határozata nem elégítene ki bennünket, akkor itt leszünk mi és cselekednünk kell."

Ezek a szavak nemcsak azt árulták el, hogy a munkások akkor is sztrájkolni fognak, ha a pártvezetőség a sztrájk ellen foglal állást, hanem azt is, hogy abban az esetben, ha a pártvezetőség nyíltan a sztrájk ellen foglal állást a szociáldemokrata párt baloldali elemei a pártvezetőség ilyen döntésevel szemben önállóan is készek fellépni és cselekedni.

A sztrájk elterjedésében vidéken nagy szerepe volt annak, hogy a Magyar Vasutas szerkesztő bizottsága azzal küldte a megbízottait vidékre, hogy a bizalmi ülés határozatát élőszóval ismertessék a vidéki városok munkásaival. Az ügyészség egyik jelentéséből megtudjuk azt is, hogy a Landler Jenő szerkesztésében megjelenő Magyar Vasutas című újság olyan röplapot adott ki, amely „követendő példaképül az orosz mintát állítja fel, s hivatkozik a munkásság által eddig alkalmazott pressziók eredményeire."

A munkásság harcos megmozdulásától megrémült kormány elhatározta, hogy minden rendelkezésre álló eszköz igénybevételével, a lehető legrövidebb idő alatt letöri a sztrájkot.

A fővárosi rendőrkapitányság a minisztertanács június 21-i ülésének határozata alapján azonnal megkezdte a letartóztatásokat. Landler Jenőt a rendőrség még ezen a napon letartóztatta. 22-én déli háromszáz munkás jutott hasonló sorsra. Közöttük sok volt a vasutas. 23-án beidézték a rendőrségre a szakszervezetek vezetőit, de miután bebizonyosodott, hogy a munkásság az ő akaratuk ellenére lépett sztrájkba, szabadon bocsátották őket. Amikor a szociáldemokrata párt és a szakszervezetek hivatalos vezetőségét — mint ártatlanokat — szabadon bocsátották a katonai ügyészség Landler Jenőt statáriális bíróságon halálra akarta ítélni, ezért átkísértette a katonaügyészség Conti-utcai fegyházába.

A kormány a napról-napra radikálizálódó munkástömegektől való félelmében nem merte aljas tervét végrehajtani. A tömegnyomásra kénytelen volt Landler Jenő ügyét a polgári bíróság hatáskörébe áttenni és őt a budapesti gyűjtőfogházba szállítani.

A júniusi nagy sztrájkmozgalom előjátéka, fontos előkészítője volt a magyarországi 1918-as októberi polgári demokratikus forradalomnak. Megmutatta, hogy amíg a szociáldemokrata párt és a szakszervezet hivatalos vezetői a munkásságot „a meggondolatlan lépésektől visszatartják", addig kínosan vigyáznak arra, nehogy veszélyeztessék a tőkések profitját és a monarchia madiérdekeit, addig a magyar munkásságnak vannak másféle vezetői is, olyan vezetők akik az osztályharc útját járják és bátran menetelnek a forradalmi proletariátus élén. Ilyen vezetője volt a magyar munkásságnak Landler Jenő is.

A háborús kormány és a hivatalos pártvezetőség egyetértett abban, hogy ezeknek a „meggondolatlan elemeknek" a helye a börtönben van. Garami gúnyosan jelentette ki a Landler megmentése érdekében hozzáfordulóknak. „Landler ügyvéd, neki igazán tudnia kellett volna; hogy háború alatt nem lehet lázítani az embereket. Ha ennek ellenére ezt tette, akkor most egye is meg, amit megfőzött."

A forradalmi munkásság azonban nem engedte vezetőit s még az őszirózsás forradalom előtti napokban megnyitotta Landler Jenő és több társa börtönének kapuit.

Gadaneez Béla

A Miskolci Járműjavító üzemi tanácsa a gazdaságosságért, a nyereségrészesedésért

Az év elején, mikor a Miskolci Járműjavítóban ismeretessé vált, hogy nyereségrészesedés címén 10,8 napnak megfelelő összeg kerül szétosztásra, a dolgozók fogadkoztak: *már az év elejétől úgy dolgozunk, hogy minden hónapot gazdaságosan zárjunk.*

Az elhatározás valóraváltása azonban részint belső, részint kívülálló okokból nem sikerült. *Áprilisban 303 000 forint volt a vállalat vesztesége.* Igaz, hogy ez időről időre csökken — márciusban még 500 000 forint volt — és ez feljogosít arra a reményre, hogy az év végén ismét osztanak nyereségrészesedést az üzemben.

Nekilendülés némi eredménnyel

Az üzemi tanács helyesen látva feladatát, legfőbb tennivalójának a gazdaságosabb termelés elérését tartja. Január 23-án a terv- és munkaügyi osztály jelentése alapján az 1957. évi termelési és gazdasági eredményekről, az 1958. I. negyedévi tervekről, valamint a beruházások és a felújítások helyzetéről tárgyaltak. Megállapították, hogy bár a múltévi tervet december 12-re teljesítették, nem egy munkaterületen volt tapasztalható lemaradás. Ezek ismerete alapján szabták meg a tennivalókat, s egyidejűleg azt is, hogy a tanács tagjai a szakszervezetnek melyik bizottságában, tevékenykednek a gazdaságosságért.

A nekilendülés ellenére az április 25-i ülésen az első negyedév értékelésénél mégis arról kellett számot adni, hogy a tervtől, különösen a személykocsi fővizsgánál és futójavításnál, a teherkocsi közép- és futójavításnál nagy a lemaradás. Nem sikerült teljesíteni a termelékenységi tervet sem. (98,9 százalék.) A tervezett veszteség 1,6 százalék helyett 4,4 százalék lett. Dicséretes viszont, hogy *már márciusban 1,7 százalékos nyereséggel zártak.*

A lemaradások elemzésénél megállapították, hogy ennek egyik oka a javításos járművek munkaigényességének növekedése. *(ETI-ben 101 százalékra teljesítették a tervet.)* Hozzájárult viszont a lemaradáshoz a munkaszervezésben lévő hiba s nem kismértékben a laza utalványozási módszer.

Ha a tervek valóra válnak...

A jobb munkára törekvésnek szinte szárnyakat adott a kormány takarékossági felhívása. Sokszorosított kis füzetben kiadták a takarékossági intézkedési tervet, részletekre bontva, határidők és felelősök megjelölésével. Legfőbb céljuk a régi gyakorlat felszámolása: *ha az egyik munkahelyen nyereséggel dolgozunk, ne fizessünk rá a másikon.* A létszámot elsősorban a rezsihelyeken csökkentették. Tovább folytatják az utalványozási lazaságok felszámolását.

Az üzemi tanács tagjai a szakszervezet bizottságaiban részt vesznek az anyagfelhasználás ellenőrzésében. Új vételezési normákat állapítanak meg a 377-es sorozatú mozdonyoknál. Kérni fogják a felsőbb szerveket, hogy a különösen ráfizetéses gyártásokra új árakat állapítsanak meg.

...ismét lesz nyereségrészesedés

Nagy helyet foglal el az intézkedési tervben az OH és elfekvő anyagok gazdaságos felhasználása, a munkahelyek célszerű átrendezése, a szállítás megoldása, új gépek üzembeállítása, s amennyiben lehetséges, egyes munkáknál áttérés a sorozatgyártásra. Tervükben szerepel a munkaműveletek egyszerűsítése, rendszeres röntgenvizsgálat a hegesztésnél. Felkarolják az újítók ügyét, harcot folytatnak a népvagyon védelme érdekében.

A gazdaságosabb munkát, a nyereségrészesedés alapját képezhető tervek tehát körültekintéssel elkészültek. A jelek azt mutatják, hogy az üzemi tanács elgondolása megértésre talál. Ha a bizottság tagjai a jövőben is úgy támogatják a szakszervezeti bizottságot, mint eddig, akkor a dolgozókkal, a párt- és szakvonali vezetőkkel összefogva elérik, hogy az év végén ismét sor kerül nyereségrészesedés szétosztására.

Az igazgatóságok egymás közti versenye

A májusi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. *Szeged,*
2. *Szombathely.*
3. *Budapest,*
4. *Miskolc,*
5. *Pécs.*
6. *Debrecen.*

Tartsanak ügyeletet vasárnap is

Rákosrendezőn a helyi javító műhelyben a szolgálat szombat déltől hétfő reggelig szünetel. Ügyeleti szolgálat sincs. Az exportos élő- és romlandó kocsirakományú küldemények — amennyiben Rákosrendezőn valamilyen műszaki hiba folytán nem kerülhetnek továbbításra — másfél-két napig ácsorognak. A szállítmány minősége romlik és előfordul, hogy a határállomás a küldeményt nem veszi át. A visszaküldött árut legfeljebb konzervgyárban lehet felhasználni. Ez nagy veszteséget jelent a népgazdaságnak.

Az állomáson nem mindig áll rendelkezésre megfelelő exportos kocsi, amibe a küldeményt át lehetne rakni, ezért szükséges, hogy kisebb javítással futóképessé tett kocsik szombaton és vasárnap is továbbíthatók legyenek.

Javasoljuk, hogy a 7. szakosztály intézkedjen, hogy vezessék be az ügyeleti szolgálatot.

Szilágyi Sándor
BVKH

Gondolatok a hároméves népgazdasági tervről

Amikor az újságok hasábjain olvastam a hároméves népgazdasági terv irányelveit, úgy éreztem, hogy ismét „kerékvágásban" vagyunk.

Több mint tíz év alatt már megszoktuk, hogy egy kitűzött célért — amely életünket van hivatva szebbé és boldogabbá tenni — folytassunk mindennapos munkánkban következetesen kemény harcot. Gyönyörködjünk az elért eredményekben: ez is a mi alkotásunk, különb, mint a múlté.

Ilyen feladatokat tűz célul az új hároméves terv is, amely reális, de komoly hozzáállást, kemény munkát kíván. Reális és szerény az ígéret, melynek valóraváltása tőlünk, dolgozóktól függ.

Egy évvel ezelőtt esetleg csak gondoltunk arra az eredményre, amelyet elértünk. Ki merí kétségbevonni ma már népgazdaságunk bázisának szilárdságát? Mindenkinek el kell ismernie az ellenforradalom után elért eredményeinket, melyek népünk szilárd helytállásából, és a baráti országok segítségéből születtek. A nehézségek ellenére pártunk és kormányzatunk olyan intézkedéseket tett, melynek alapján az összes dolgozó réteg életkörülményei megjavult.

Ami a terv célkitűzéseiből megragadott: jelentős lépést kell tenni a termelés gazdaságosságának fokozására. Ehhez hozzátartozik a szállítás is.

Anyagi lehetőségeink korlátozottak. Bár minden eddiginél több vontató és vontatott jármű kapcsolódik be a szállításba, mégis szükség van arra, hogy mindenkor a gazdaságosságot szem előtt tartva az eddiginél is jobban munkálkodjunk a vasút szállítási tervelnek végrehajtásán.

A terv középpontjában az emberről való gondoskodás áll. Az új terv nem számok halmaza, hanem minden körülményt figyelembevevő reális alap arra, hogy ingadozásmentes politikai légkörben magabiztosan dolgozhassunk és alapot teremtsünk a következő ötéves terv még nagyobb mérvű célkitűzéseinek.

A terv teljesítése minden dolgozónak egyéni ügye is. Valamennyiünk számára perspektívát jelent. Érdemes és kell érte harcolni, abban a biztató tudatban, hogy nem állunk meg, hanem előre megyünk.

VÁRNAI LÁSZLÓ
Pécs

Kecskemétről megkezdődött a gyümölcsszállítás. Naponta vagonszámra indul az állomásról a környék gyümölcse a bel- és külföldi piacokra egyaránt.

(Kovács Géza felv.)

„Az én munkamódszerem"

címmel helyes lenne egy rovatot nyitni a Magyar Vasutasban. A rovat célja: a szakszervezeti bizalmiak segítése, tájékoztatása.

Az ország különböző részein dolgozó aktívák megírnák munkamódszereiket, valamint azt, hogy a hozzájuk forduló dolgozók ügyes-bajos dolgain hogyan tudtak segíteni.

Egy példa az én munkámból: Régebben egy fiatal dolgozónk elpanaszolta, hogy családi körülményei miatt csak 5 elemit végzett.

A dolgozók iskolájában ekkor már megtörténtek a beíratások. Mit tegyünk, hogy ne veszítsen egy újabb évet — vetődött fel bennem a gondolat. A városi tanács oktatási csoportjának a segítségét kértem, az iskolaigazgatóval is hosszan elbeszélgettem és sikerült meggyőznöm, hogy a tiút felvegyék az iskolába.

A fáradozásnak meg lett az eredménye. Növekedett a szakszervezet tekintélye, örült a fiatalember, s én nagyon boldog voltam a jól végzett munka tudatában.

Úgy érzem, én is sokat tanulhatnék, ha az elvtársak megírnák tapasztalataikat.

Windhoffer Kálmánné
Győr

Az elvtársnő javaslatával egyetértünk. Szívesen biztosítunk helyet a bizalmiak érdeklődéssel várt leveleinek. (A szerk.)

A bizalmiak munkájának jelentősége

A szakszervezet általában a bizalmi csoporton belül jut legközvetlenebbül érintkezésbe a tagsággal. A szakszervezeteknek a dolgozókhoz legközelebb álló, problémáikat legjobban ismerő képviselője a bizalmi. Ez a tény különösen aláhúzza működésük és tevékenységük jelentőségét. A tagság elsősorban a bizalmiak munkája alapján alkot képet a szakszervezet tevékenységéről.

Sőt ehhez azt is hozzáfűzhetjük, hogy az egyszerű emberek előtt a munkáshatalmat többnyire azok testesítik meg, akik az ő dolgukkal foglalkoznak és nagyrészt arról ítélik meg a munkáshatalmat, ahogyan ügyes-bajos dolgaikat intézik.

Ebből az következik tehát, hogy egyrészről a szakszervezeti vezetőszervek, másrészről a bizalmiak helyes hozzáállása szükséges ahhoz, hogy a dolgozók alaposan megismerjék a szakszervezet tevékenységét, s munkájukkal a népi államhoz való hűségre neveljék a dolgozókat.

Hogy a bizalmiak munkáját mennyire alapvetőnek és jelentősnek tartják a szakszervezeti mozgalom vezető szervei, mi sem bizonyítja jobban, minthogy augusztus 20-án immár harmadszor összeül az országos bizalmi tanácskozás. Ez a bizalmiak megbecsülésén túl azt is jelenti, hogy az első két tanácskozás meghozta a várt eredményt: javult a bizalmiak munkája, s ezzel együtt növekedett a szakszervezetek tekintélye, tömegkapcsolata, erősödött a szakszervezeti demokrácia.

Az a célunk, hogy a dolgozók minél őszintébben mondják el véleményüket, problémáikat, hiszen jórészt ez képezi a szakszervezet intézkedéseinek alapját. Szinte kézenfekvő, hogy a dolgozók véleményüket annak mondják el elsősorban, akit ők közvetlenül választottak szószólójukká, ügyeik védelmezőjévé — a bizalminak.

A bizalmi munka jelentőségére a szakszervezetek XIX. kongresszusa is nyomatékosan felhívta a figyelmet. Megszabta azokat a tennivalókat, amelyek követése a bizalmiak munkájában alapvetően fontos a szakszervezeti élet eredményesebb kibontakoztatása érdekében.

Az elvtársias, bizalmasabb légkör kialakulásához a csoporton belül az kell, hogy a bizalmi munkában, fegyelemben példamutatóan élen járjon, a tapok ügyét lelkiismeretesen képviselje. Politikai kérdésben legyen tájékozott és véleményét ne rejtse véka alá.

És mindennél fontosabb a tulajdonságok birtokában kivívott népszerűség, a tagság és a vezetők előtt elismert tekintély. Csak úgy tud vezetni, úgy ragadhat magával, ha segítséget tud adni.

A bizalmiak legfontosabb tennivalója most: tudatosítani, hogy országunkban milyen fontos feladat a munkásosztály hatalmának erősítése. Csak ez szolgáltathat alapot az élet felvetette problémák sikeres megoldásához.

A rendszeres beszélgetés, csoportélet, a választók előtti beszámolás tevékenységükről, elengedhetetlen feltétele a jó szakszervezeti munkának. A csoporton belül a bizalmi tartson szoros kapcsolatot a szakszervezeti megbízottakkal. Ilyen együttműködés nélkül hiányt szenved a szociális gondoskodás, a dolgozók ügyes-bajos dolgainak megnyugtató elintézése.

A bizalmiaktól elvárjuk, hogy rendszeres tájékoztatást adjanak a felsőbb szerveknek. Ez azonban kölcsönösség kérdése. A bizalmiak tájékoztatása, rendszerességre nevelése, politikai irányítása a felsőbb szervek, elsősorban a szakszervezeti bizottságok feladata. Anélkül el sem képzelhető egészséges szakszervezeti élet a csoportokon belül, hogy a bizalmiak ne tudnák, mivel foglalkozik a szakszervezeti bizottság, mik a legfontosabb tennivalók. Csak ezek után várható el a számotadás a bizalmiaktól. A szakszervezeti bizottságok feladata az is, hogy a gazdasági vezetőket „rászoktassák" a bizalmiak véleményének kikérésére.

A szakszervezeti vezető szervek képviselőin múlik elsősorban, hogy a bizalmit és rajtuk keresztül a szakszervezetet ne úgy ismerjék a dolgozók, mint tagdíjbeszedőt, hanem mint ügyük képviselőjét, akihez mindenkor bizalommal fordulhatnak.

A fogszakorvosi szolgáltatásokról

Többek részéről olyan panaszok merültek fel, hogy a Fogtechnikai Vállalat leterheltségére való hivatkozással olyan hosszú terminusokat szab a fogászati munkák elkészítésére, amit a dolgozók szinte nem győznek kivárni.

Ebben az ügyben érdeklődtunk a MÁV Egészségügyi Gazdasági Főnökség fogászati előadójánál, akitől az alábbi felvilágosítást kaptuk:

A közelmúltban jelent meg az I 3. C. osztály rendelete, amelynek értelmében minden MÁV-szakorvos köteles még a látszatát is kerülni annak, hogy a biztosítottal vagy családtagjával esetleges magánorvosi viszonyt létesítsen. A Fogtechnikai Vállalattal pedig olyan értelmű szerződése van a MÁV-nak, amely biztosítja, hogy legfeljebb nyolc napon belül szállít munkafázisonként, ami azt jelenti, hogy fogsornak vagy hídmunkának hat héten belül a legrosszabb esetben is bármelyik MÁV-*fogszakorvosnál el kell készülnie.*

Az idegen fogszakorvos igénybevételével kapcsolatban elterjedt félreértések kiküszöbölése végett az alábbiakat közöljük: Nem az idegen fogszakorvosnál felmerült költségek 50 százalékát téríti meg a VSZT, hanem a MÁV-nál érvényben levő árak 50 százalékát. Tehát foganként 3,50 forint, illetve hídmunkánál foganként 7,50 forint a térítendő összeg.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

27. számból: 114454/1958. I/4. B. Állomásokon foglalkoztatott vontatási dolgozók „kiváló dolgozó" kitüntetésének adományozása.

114094/1958. I/3. A. A. családi üdülőtelep szabályozása.

114 274 1958. I/3. A. Panaszok bejelentésére vonatkozó rendelkezések helyes értelmezése.

110 942 1958. I/4. B. Munkaközi szünet díjazása.

114817 1958. I/4. C. Gyakorlati kiképzésre beosztott vasútforgalmi technikusok szakvizsga határidejének megrövidítése.

29. számból: 110 033 1958. I/3. A. BÉV vonalak átadása a Fővárosi Tanács kezelésébe.

116497/1958. I/3. A. Végrehajtási utasítás a BÉV vonalak átadására

30. számból: 112622 1958. I 8. F. Személykocsik kalauzkocsikénti való felhasználásának megtiltása

116646/1958 I/5. B. Vasutas kedvezmények érvénytelensége a „Helikon" expresszvonaton.

116060/1958. I 6. B. A Hatvan—Salgótarjáni Palyafenntartási Főnökség megalakulása.

Megszüntetjük a veszteséget

Január 31-én még 138 000 forint deficit terhelte a MÁV Szállítmányozási Szolgálat nyugati pályaudvari II. irodáját.

Amikor megjelent az igazgatóság takarékossági felhívása, megalakítottuk az *önköltségcsökkentő brigádot.* Sokat vártunk a kezdeményezéstől, de utólag bevallhatjuk, vérmes reményeink nem voltak, hiszen úgy éreztük, hogy idáig is tudásunk legjavával igyekeztünk gazdaságosan dolgozni.

A brigád célul tűzte ki, hogy a deficitet a vasutasnapig 10—15 százalékkal, az év végéig további 10—15 százalékkal csökkenti. A célt túlszárnyaltuk. Elsősorban azért, mert a mozgalmi szervek összefogva a gazdasági vezetéssel mindent elkövettek a siker érdekében. Jobb munkaszervezéssel, újítással májusban a veszteség 18 926 forintra zsugorodott. Minden remény meg van arra, hogy rövidesen ezt is felszámoljuk.

Példánk bizonyítja, hogy ahol nyitott szemmel járnak, ahol a dolgozók megértik a kormány felhívásának jelentőségét, ott lehet tenni a takarékosság érdekében.

Dr. Komáromi Zoltán
MÁV Szállítmányozási Szolgálat II. iroda, Nyugati állomás.

Várható eredmény: 15 000 forintos megtakarítás

A négy szegedi állomáson takarékossági őrjáratot tartottunk. Az előre elkészített intézkedési és ütemterv alapján valamennyi szolgálati helyre kiterjedt az ellenőrzés.

A brigád, amelynek a szolgálati főnökön kívül tagja volt a párttitkár, az SZB-elnök, a KISZ-titkár és néhány részlegvezető, gondosan mérlegelte a tartalékmozdonyok üzemeltetését, az idegen kocsik tartózkodását. Nagy figyelmet fordítottunk az anyag és fogyóeszköz-felhasználásra, a kisztott, de nem használt leltári tárgyakra, a villamosenergia felhasználásra.

A várható megtakarítás 15 ezer forint. **Tótka Károly**

Június 26-án a Testvériség Sporttelepén rendezett országos versenyen a nyugati kocsiszolgálati főnökség elsősegélynyújtó mentőlánca első díjat nyert. Balról jobbra: Pallagi Dánielné, Popovszki Erzsébet, Szerényi Mihályné, Kaltenbach Antalné, Zvarényi Károlyné

(Kovács Géza felv.)

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném Záhonyban** levő 3 szobás összkomfortos szolgálati lakásomat Pécs, Szombathely vagy a budapesti igazgatóság területén 2 szoba összkomfortos szolgálati vagy magánlakásra. Cím: Sinkovits Imre, Záhony, Gerő telep 12/a.

— **Mezőtúri 3 szobás,** gazdasági melléképületekkel és udvarral bíró lakásomat elcserélném 2 szobás, komfortos budapesti lakásért. Érdeklődni 8—16 óráig 427—343 telefonon. Agotainé címén lehet.

— **Sztálinváros állomás** kereskedelmi épületében levő 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném a budapesti igazgatóság területén lévő hasonló lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmán MÁV intézőnél, Sztálinváros állomáson.

IFJÚSÁGI ÉLET

Ahogy közeledik az idő a prágai Világifjúsági Konferencia kezdetéhez, úgy ölt egyre nagyobb méreteket világszerte a felkészülés láza.

Argentina

A világkonferenciát megelőző első országos ifjúsági konferencia megrendezésére alakult bizottság szervező és népszerűsítő kampányával már eddig is eredményeket ért el. Több Buenos Aires-i szakszervezet fiataljai tevékenyen részt vesznek a konferencia előkészítő munkájában.

Columbia

A világkonferencia népszerűsítése érdekében széleskörű kampány folyik a szakszervezetek körében. Prágában egységes küldöttséggel akarják képviseltetni mind az SZVSZ-hez tartozó, mind pedig az azon kívül álló szakszervezetek fiatalságát.

Ausztrália

Jim Young, a Dokkmunkások Szövetsége Sydney-i tagozatának elnöke cikket írt a szövetség *The Maritimer Worker* című lapjában, és kijelentette, hogy Ausztráliának képviseltetnie kell magát a prágai konferencián. *„Nagyszerű dolog lenne, ha szövetségünk minden egyes államból elküldené képviselőjét a világkonferenciára."* — mondotta.

Mexikó

A Mexikói Munkások és Parasztok Általános Szövetsége megalakította a Dolgozó Ifjúság Országos Bizottságát. A bizottság kiáltványt bocsátott ki, amelynek célja előteremteni egy országos konferencia anyagi alapjait, amelyen megvitatják az ifjúság problémáit és követeléseit. Ezen a konferencián jelölik ki a mexikói küldöttséget.

Három küldött járja az országot, és gyűléseken népszerűsíti a világkonferenciát és az országos konferencia jelentőségét.

Szovjetunió

A Szovjetunióban valamennyi lap közölte a felhívást a konferenciára. A Szakszervezetek Központi Tanácsa széleskörű kampányt indított a világkonferencia célkitűzéseinek népszerűsítésére.

A szakszervezetek úgy határoztak, hogy összehívják a fiatal szakszervezeti felelősök értekezletét tapasztalatcsere, tájékoztatás, a konferencia előkészítésének megbeszélése és a küldöttek megválasztása végett.

A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szakmai Szövetsége

felhívta az összes hozzá tartozó és vele baráti kapcsolatot tartó szervezeteket, vegyenek tevékenyen részt a prágai konferencia előkészítésében. Tegyenek meg mindent e szakmák fiataljai harcának támogatása érdekében, azoknak a sajátos követeléseknek a teljesítéséért, amelyeket egyébként a szakmai szövetség követelési programja is tartalmaz.

A szövetség tájékoztatója külön rovatot nyitott, amelyben rendszeres tájékoztatót ad a konferencia előkészületeiről.

A szakszervezeti labdarúgó-bajnokság néhány tanulsága

A sportosztály a budapesti vasutas üzemek, hivatalok és szolgálati helyek dolgozói részére a tavasszal egyfordulós szakszervezeti labdarúgó bajnokságot írt ki. A bajnokságba 20 csapat nevezett. A küzdelmek április első hetében megkezdődtek. Ahogyan telt az idő, nőttön nőtt a sportszerűtlenségek száma.

Kezdetben néhány apró fegyelmezetlenség mellett arról érkeztek hírói jelentések, hogy egyes csapatok nem állnak ki a mérkőzésre. A szakbizottság, illetve a fegyelmi bizottság a Landler Jenő első csapatát és az Utasellátót ezért törölte a bajnokságból. A Hámán Kató fűtőház csapatától pedig büntető pontokat vontak le. A „B" csoport így nyolc csapatra olvadt. Később ennél súlyosabb sportszerűtlenségek is napvilágra kerültek.

Egyes csapatok mérkőzéseiken két-három jogosulatlan játékost is szerepeltettek. Ebben a BVKH vitte a főszerepet. Mondani sem kell, hogy emiatt néhány esetben jogosan óvtak ellenük. Érdekes eset történt azon a napon is, amelyen a BVKH—Nyugati mérkőzést kellett volna lejátszani. A Nyugati csapata a kitűzött időpontnál jóval később érkezett a pályára, ezért a szabályok értelmében mindkét pontot elvesztette. A Nyugati csapatának vezetője azonban miután megtekintette a BVKH játékosok névsorát, óvással élt. Indok: a BVKH-ban ezúttal is helyet kapott néhány „fekete" játékos.

Nem tartozik a sportszerű cselekedetek közé az az eset sem, amely a Hídépítési Főnökség—Angyalföldi Építésvezetőség le nem játszott mérkőzés előtt történt. Előljáróban el kell mondani, hogy ha a Hídépítők csapata nagyobb gólaránnyal nyer, helyet cserél az eddig vezető Főosztály csapatával. A mérkőzésre azonban a Vasuti Főosztály szerencséjére nem került sor, mert az Angyalföldi Építésvezetőség csapata csak hat játékossal jelent meg a pályán. A szabályok értelmében a Hídépítők 0:0 gólaránnyal megkapták a két pontot és a második helyen maradtak egyforma pontszámmal, de a Főosztálynál rosszabb gólaránnyal.

De menjünk tovább. Mivel „nagy tét" forgott kockán, a mérkőzésen több csapat, köztük a legérdekeltebb Vasúti Főosztály két képviselője is megjelent. S amint látták, hogy mi a helyzet „munkába álltak". Befolyásolták a játékvezetőt, jogtalanul intézkedtek és ami ennél is súlyosabb hiba, egyikük sportszerűtlen vitába bocsátkozott egyes játékosokkal . . .

Ezek a sorozatos sportszerűtlenségek beszennyezték a szakszervezeti labdarúgó bajnokság tisztaságát. Éppen ezért elítéljük azoknak **a csapatoknak a vezetőit, akik a mindenáron való első helyezés megszerzéséért szabályellenes, sportemberhez nem méltó eszközökhöz folyamodtak.** Ilyenformán a bajnokság is elvesztette célját. Annál is inkább, mivel a legtöbb csapatban, a labdarúgást kedvelő dolgozók kárára, többségben olyan játékosok kaptak helyet, akik a BLASZ valamelyik osztályában állandóan játszanak.

A sportosztály és a labdarúgó szakbizottság a jövőre nézve levonja a tanulságot az egyfordulós bajnokság tapasztalataiból. Helyes lenne, ha a csapatok vezetői és intézői is így tennének.

Áldás a vidéknek a kisvasút

Szőkülő gabonatáblák kísérik a vasutat itt a *Viharsarokban, Szeghalom* környékén.

A MÁV édestestvére a gazdasági vasút. Szinte áldás a vidéknek. Serényen, eredményesen segít a személy- és áruszállításban egyaránt. *Szuha Imre* elvtárs, az üzemfőnökség vezetője csak néhány hete irányítja a vasút munkáját, de máris annyi szeretettel beszél róla, hogy jól esik hallani. Legközvetlenebb munkatársa *Kuncz Sándor* elvtárs, pályamester. Kettőjük tájékoztatójából kialakul egy kép az érdeklődőben a gazdasági vasút munkájáról, tevékenységéről.

„Villamost kaptunk!"

— Valamikor uradalmi vasút volt a GV, a földbirtokosok célját szolgálta. A népet távol tartották tőle. Menjen gyalog, ha mehetnékje van. Ma naponta több százan cserélik fel a gyaloglás fáradalmaival. 1950-ben a nagy kiterjedésű *Szeghalom* utcáin megjelentek a keskenynyomtávú vasutat építő munkások. *„Villamost kaptunk"* — mondogatták a község lakói.

De ezzel nem állt meg a vasút fejlődése. A termelőszövetkezetek, az egyéni gazdálkodók, az állami gazdaságok és a gépállomás segítésére 1954-ben nagy befektetéssel 40 kilométer hosszú vonalat korszerűsítettek. Ebből 27 kilométeres, *Szeghalom—Töviskes—Akasztó—Kertészsziget—Cserepes* közötti szakasz elsősorban személyforgalomra van berendezve, 13 km kizárólag a teherforgalomé. De ennek az átépítése is indokolt lenne személyszállításra, ami együtt járna *Bucsa* község bekapcsolásával.

A helyszínen is meggyőződtünk arról, hogy milyen áldás ez a keskenynyomközű vasút a tanyák, az erdőgazdaságok, a szövetkezetek és az állami gazdaságok dolgozóinak. Valósággal ömlik a cukorrépa, a kender, a gabona — és szinte hihetetlennek látszik — még az erdőgazdasági termék is a kis megállóhelyekre, hogy onnan a vasúton tovább folytassa az útját.

Elült a személyi tusa

Az üzemfőnökséghez tartozó dolgozók létszáma a negyvenfőt sem éri el. Ez a kis létszámú csapat végzi a személy- és áruszállítást, a felfuvarozást a MÁV vonalaira. A C—50-es dieselmozdonyok szorgalmas duruzsolással járják a vidéket. Most kap 12 új, négytengelyű személykocsit a főnökség. Négy már meg is érkezett. Persze, ráférne a kocsiparkra nagyobb arányú felfrissítés is, de türelemmel vannak, mert látják, hogy gondolnak rájuk.

A dolgozók beszédéből egyebet is megtudunk. A mozdonyvezetők között hosszú ideig személyi viták miatt torzsalkodás folyt. Az előző főnöknek nem volt elég tekintélye, nem tudott rendet teremteni közöttük. A dolog annyira elfajult, hogy még az állami gazdaság is lemondta egy időben a szállítást, mert vették is pörlekedtek. Neveket nem írunk. Azért nem, mert az új vezetőt respektálva, a torzsalkodás elcsitult. Reméljük, sohasem kerül ilyenre sor, békében élnek egymással, segítik a közös munkát, nem pedig fékezik.

Szuha és *Kuncz* elvtársak a szociális létesítményekről is szólnak. Legalább egy várótermet kérnek, benne mosdóval. No meg egy várótermet az utasoknak. Szerény kérés. Amit, ha lehetséges, teljesíteni kell, a dolgozók és az utasok érdekében.

SPORTHÍREK

A bukaresti vasutas Európa-bajnokságra készülő magyar vasutas ökölvívó válogatott Debrecenben, tíznapos közös előkészületen vesz részt. A csapat felkészítését Kárpáti Lajos edző irányítja.

A Veszprémi MÁV Előre újból megalakította az elmúlt évben szétzilálódott ökölvívó szakosztályát. A szakosztály edzéseit Széchenyi István fűtőházi dolgozó, a Pécsi VSK egykori versenyzője vezeti.

Június 22-én Nagykőrösön rendezték meg a délkerületi ifjúsági kötöttfogású birkózó bajnokságot. A bajnokságon a Szegedi VSE fiataljai szerepeltek a legjobban. A pontversenyben 23 ponttal az első helyen végeztek.

Berczik nyerte a vasutas asztalitenisz Európa-bajnokságot

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) június 10-én, 11-én és 12-én Brüsszelben rendezte meg az 1958. évi férfi egyéni asztalitenisz-bajnokságot, amelyen 15 európai ország több mint 60 vasutas asztaliteniszezője vett részt. **A magyar vasutas színeket Berczik, Rózsás és Fantusz képviselte.** (Mindhárom a Vasútépítő Törekvés versenyzője.)

Berczik végig Európa-bajnokhoz méltóan játszott és megszerezte az első helyet. Meglepően jól szerepelt a **fiatal Rózsás is. Berczik mögött a második helyen végzett. Fantusz kilencedik lett.** Versenyzőink az összesített pontversenyt is megnyerték.

HIREK

Szakszervezeti aktívák családi estje

A tizennégyszeres élüzem Szombathelyi Járműjavító 326 szakszervezeti aktívája és családtagjaik június 14-én összegyűltek, hogy értékeljék a dolgozók érdekében végzett munkájuk eredményeit és hiányosságait.

Kovács Lajos szb-elnök megnyitója után *Szabadfi József*, a területi bizottság elnöke ismertette a XIX. kongresszus határozatából adódó feladatokat. Elismerését fejezte ki az aktíváknak eddigi munkájukért, amely a szervezettségben és a tagdíjfizetési készségben is egyaránt megmutatkozik.

Az szb. javaslata alapján 65 aktíva tárgyi jutalomban részesült. Az igazgatói alapból 22 aktívát jutalmaztak.

A munkamegbeszélés és jutalomkiosztás után a meghívottak jó hangulatban töltötték el az estét.

— Száz évvel ezelőtt, 1858. szeptember 5-én futott be az első vasúti szerelvény Nyíregyházára. A jubileumi évfordulóról a vasutasnapon emlékeznek meg a nyíregyházi vasutasok.

— 176 tagja van a Kölcsönös Segítő Takarékpénztárnak a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV-nél 60 050.— forint betéttel. Az idén már 81 fő részesült összesen 52 230 forint kölcsönben.

— Az épülő debreceni állomáson jelenleg a nagy várócsarnok kupoláján és az állomás iroda épületein dolgoznak. A kétemeletes irodaépület és a nagy csarnok az idén tető alá kerül. Az állomás 1960 őszére készül el.

— A szakszervezet munkavédelmi osztálya a Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó ÜV. műszaki vezetőivel és mozgalmi szerveinek képviselőivel értékelte a vállalat balesetelhárítási tevékenységét. A megbeszélésen számos olyan javaslat hangzott el, amelyek megvalósítása előreegíti a baleseti helyzet javulását.

— 135 000 forint jutalmat tűzött ki a debreceni igazgatóság vezetője a vasutasnapra megjelölt célkitűzések legjobb teljesítőinek.

— Július első felében átadják a forgalomnak a fonyódi vasúti felüljárót.

— Jól sikerült műsorral szórakoztatta az óbudai pályafenntartás dolgozóit Józsefváros állomás kultúrcsoportja. A műsort vidám tánc követte. Az óbudaiak különösen hálásak azért, hogy munkanapon kerestek fel őket, mert így nagy számban résztvehettek a rendezvényen.

— A nagyobb szolgálati helyek kereskedelmet ellenőrző aktíváit megbeszélésre hívta a szakszervezet munkavédelmi és munkaellátási osztálya. Értékelték az eddig végzett munkát és megjelölték a soronkövetkező feladatokat. A Belkereskedelmi Minisztérium küldötte, Budai elvtárs, sok hasznos tanáccsal segítette a további munkát.

— 133 ezer forintot takarítottak meg az elmúlt öt hónap alatt a dombóvári fűtőház fiataljai.

Rákos József (HMTE) új országos csúcsot ért el a vasutas egyéni nagygolyós teke-bajnokságon

A vasutas szakszervezet sportosztálya a teke szakbizottsággal karöltve június 21-én és 22-én Szolnokon rendezte meg az 1958 évi országos vasutas, nagygolyós egyéni teke-bajnokságot. A bajnokságon, amely egyben válogató verseny is volt, az NDK-ban októberben sorrakerülő nemzetek közötti vasutas teke-bajnokságra, hatvan versenyző mérte össze tudását. *A bajnokságon új országos csúcsot ért el Rákos József, a Hódmezővásárhelyi MTE-versenyzője 932 fával.* A régi csúcsot Antal József (FTC) tartotta 913 fával.

A szerkesztőség üzeni

Szilágyi Sándor BVKH. A vasutas dolgozók egyenruha szabályzata rövidesen elkészül. Véleményünk szerint a központi szolgálat dolgozóit sem érheti károsodás. Szakszervezetünk a tárgyalások során ezt az álláspontot képviseli. **Németh Gyuláné, Csoma-Szabadi.** Az említett hulladékanyagok begyűjtésével a MÉH foglalkozik. **Bognár Károly, Tapolca.** A nyári ruhák festésére jelenleg nem áll rendelkezésre jobb minőségű festék. A ruha színének megóvására helyes, ha mosásánál legfeljebb 35 C°-os vizet és zsíralkoholos szappant használunk. Szódás főzés esetén az anyag színe kifakul. **Mogyorósi József, Mezőkövesd.** Panaszukkal a Megyei Közegészségügyi Járványügyi Állomás is egyetért. Intézkedés végett a megyei tanácsnak és a vízügyi igazgatóságnak megküldtük leveliket. **Horti József, Jászberény.** Esőköpenyének viselési idejét módosították és a kivételezésére a szolgálati főnökség ruhakezelőjét utasították. **Persa József Csurgó.** Intézkedtek, hogy az indokolatlanul fizetett pótdíjat visszakapja. A jelenleg érvényben levő rendeletek értelmében csak az építési főnökségeknél lehet a családtagjuktól távol élő és családfenntartó dolgozók részére 6 és 10 forintos különélési pótlékot fizetni. **Ördögh József, Miskolc.** Panaszára — melyet nagyon indokoltnak tartunk — felhívtuk a területi bizottság figyelmét és ígéretet kaptunk, hogy mindent el fognak követni, hogy mielőbb megfelelő lakáshoz jusson.

Bognár Károly Tapolca, Balogh Lászlóné Óbuda pft., Jónap Béla MÁV Felépítményi Vasanyagjavító, Dancs József Tapolca, Szilágyi Sándor BVKH, Bánki József Landler Jf., R. Kovács János MÁV Ed. G. F., Tótka Károly Szeged, Szücs Ferenc Hatvan, Sólyomvári János Pécs, dr. Komáromi Zoltán MÁV Szállítmányozási Szolgálat Nyugati pu., Lengyel István Szeged, Nagy Elemér Fegyvernek, Ember Ferenc Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Sziládi Sándor Szeged, Bognár Károly Tapolca, Illés József Sásd, Panaszukat megvizsgáljuk.

Verok Vilmosné Szeged, Rohodi Lászlóné Dunaharaszti-külső, Farkas Lajos Kaposvár. Írásaikat helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

Nőkkel a nőkért

Közel 350 nő dolgozik a Landler Jenő Járműjavítóban. Könnyíteni a terhükön: erre hivatott a szakszervezet nőbizottsága. Az asszonyok korábban is szívesen részt vettek a nőmozgalomban, s bár voltak eredmények — mégsem volt kielégítő a bizottság munkája. A kezdeményező erő nem tükröződött tevékenységében. A nőbizottság elnöke — bár nagy gyakorlattal és ötletességgel rendelkezett — nem látta el helyesen a feladatát. Mindent maga akart végezni, nem támaszkodott a bizottság többi tagjára, nem hallgatta meg az asszonyok véleményét, nem ismerte problémáikat.

A szakszervezeti bizottság ezt látva — *Keresztes Miklósnét, Bánki Józsefnét* és *Kiss Józsefnét* bízta meg a nőbizottság vezetésével, akik felelősséggel, lelkesedéssel és talán még nagyobb szerénységgel láttak munkához. Már az első lépést helyesen választották meg.

Az alapszervezeti titkárokkal és osztályvezetőkkel munkahelyükön keresték fel a nőket.

Meghallgatták problémáikat, ahol tudtak segítettek és sok jó javaslattal a társolyukban kezdtek hozzá a feladatok megoldásához.

A beszélgetésekből derült ki, hogy nincs minden rendben az üzemi óvodában. A gyermekek kevés zöldfőzeléket kapnak és sok édességet, ami elveszi az étvágyukat. Most a női öltöző és fürdő problémájának megoldásán fáradoznak.

A jogi csoport bevonásával tanácsadást szerveztek, felkeresik beteg társaikat és segítséget adnak ott, ahol arra szükség van.

Színes érdekes rendezvények is tarkítják programjukat.

A közelmúltban *Dezséry László* gyermeknevelési problémákkal foglalkozó előadását is nagy érdeklődéssel hallgatták.

A vállalatvezető elvtárs segítségével hamarosan mosógépet vásárolnak. Nem feledkeznek meg a háziasszonyokról sem. Közelebb akarják őket hozni a nőmozgalomhoz, mert úgy érzik, hogy politikai téren elmaradtak az üzemben dolgozó asszonyoktól.

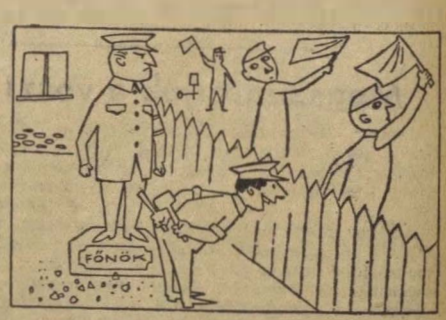
Nehéz lenne felsorolni mindent, amit tenni kívánnak. Talán csak annyit, hogy tervükben ilyeneket olvashatunk:

állandó orvosi és kozmetikai tanácsadás szervezése, szabó-varró tanfolyam, stb.

Egy bizonyos: ha soha nem feledkeznek meg arról, hogy csak az üzem dolgozó nőinek bevonásával, meghallgatásával tudnak eredményt elérni, s ha a megkezdett úton haladnak, munkájuk eredményes lesz.

Készülődés a vasutas képzőművészeti kiállításra

— Ez sem állt meg! Pedig ennél a jelzőnél mindig ácsorog vonat. Ugy látszik, komolyan veszik az ígéretüket.



— Ugy látom, élethű a szobor. Mióta ide állítottam, gyorsabban tolatnak.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658. 228—947. 228—849. 228—284. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 36—90. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. JÚLIUS 15.

A pályafenntartási KISZ-brigád ágyazatrostálást végez Kecskemét állomáson. Május havi tervüket 107 százalékra teljesítették. (Kovács Géza felv.)

Az őszi forgalmi feladatokról tanácskoztak a vasutas pártszervezetek és a szakszervezet képviselői

Július 8-án a szakszervezetben tanácskozásra jöttek össze a nagyobb szolgálati helyek párt- és szakszervezeti szerveinek képviselői. Az értekezlet napirendjén a vasút őszi forgalmával kapcsolatos teendők ismertetése szerepelt, különös tekintettel a mozgalmi szervek feladataira.

A tanácskozáson részt vettek az MSZMP Központi Bizottsága párt- és tömegszervezeti osztályának képviselői, *dr. Csanádi György* elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet főtitkára, *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkára, az igazgatóságok pártszervezői, a területi bizottságok elnökei.

A vitaindító előadást *Rödönyi Károly* elvtárs, MÁV vezérigazgató-helyettes tartotta. Előljáróban ismertette azokat a tényezőket, amelyek ha méreteiben nem is jelentenek olyan kiugró szállítási többletet az év utolsó négy hónapjában, mint a korábbi években, mégis néhány jellegzetességet kölcsönöznek az őszi forgalomnak.

Tulajdonképpen az idei forgalom egész évben kimagasló teljesítményeket követelt, mégis kell, hogy beszéljünk az őszi forgalomról — mondotta. Mert:

1) *szeptembertől januárig a múlt év őszi forgalmánál 3 százalékkal több árut kell elszállítanunk;*

2) *a hálózat kiterjedtebb részén bonyolódik le ez a forgalom, hiszen a mezőgazdasági termények nagyrésze a mellékvonalakon kerül berakásra, tehát ott, ahol évközben viszonylag kicsi a forgalom;*

3) *változás lesz az áruösszetételben. Az évi átlagnál sokkal több mezőgazdasági termény, répa, gabona, burgonya stb. kerül feladásra;*

4) *más az útiránya, más a szállítási távolsága ezeknek a küldeményeknek;*

5) *előreláthatólag nehezebb időjárási viszonyok között (köd, hó) kerül sor az őszi forgalomra.*

Az őszi forgalom tehát az évi nagy feladatokon felül többletmunkát jelent, de nem különleges feladat. Az őszi forgalom ma már nincs elérhetetlen piadesztálra helyezve. Természetesen a sűrűbb forgalom nagyobb fegyelmet, pontos és utasítás szerinti munkát követel, hiszen a kisebb hibák is nagyobb zavart jelentenek, nagyobb forgalom idején.

A legfontosabb, hogy reálisan nézzük a feladatokat — mondotta —, valamint hogy a párt, a szakszervezeti és a szakvonali vezetők egyféleképpen gondolkozzanak.

A tennivalóinkat jellemző legfontosabb számok

Mennyi árut kell elszállítanunk az év utolsó hónapjaiban? Többet, mint 1957 azonos időszakában. Szeptemberben 6 800 000 tonnát, októberben 7 000 000 tonnát, novemberben 6 800 000 tonnát, decemberben 5 900 000 tonnát. Ez a mennyiség csaknem 2 000 000 tonnával több az elmúlt év azonos időszakában elszállított árumennyiségnél.

És ezt lényegében ugyanazzal a kocsiparkkal kell továbbítanunk, mint tavaly, hozzá számítva, hogy kocsijaink egy évvel öregebbek lettek. Ez elsősorban a járműjavítók feladatát is megszabja: *minél kevesebb javításos kocsi tartózkodjon a műhelyben, a kijavítottakat azonnal adják át a forgalomnak.* A vonóerőellátásunk valamivel jobb mint tavaly. Különösen a villamos és motoros mozdonyok teljesítményét lehet és kell emelni.

A pálya állapotában nincs ugrásszerű javulás. Bár a vonatmegelőzési lehetőségek száma és a tengelynyomás helyenként emelkedett, az idén is nagyon fontos a vágányzárás idők lerövidítése, a lassújelek számának csökkentése.

A párt és szakszervezeti aktívák feladatáról szólva elmondotta, hogy elsőrendő feladatuknak tartsák a szolgálatvitel támogatását, hívják fel a figyelmet a hiányosságokra. Beszéljék meg a szakvonali vezetőkkel a tapasztalatokat, támogassák, szervezzék az őszi forgalomnak egyik lendítőkerekét, a szocialista munkaversenyt.

Külön kiemelte a szállítható felekkel való jó kapcsolat, valamint a szolgálati ágak és az igazgatóságok közötti együttműködés fontosságát. Ezeket rendeletekkel nem lehet mindenkor biztosítani. A mozgalmi szervek képviselői működjenek közre a jó kapcsolat megteremtésében.

A menetrendszerűség szabályozó erő, amelyről lemondani nem lehet

A személyvonatok menetrendszerű közlekedésében nagy javulás tapasztalható. Ez helyes, de még tovább kell mennünk, hiszen a vasúton kívülállók elsősorban ezen keresztül mérik a vasutasok munkáját. Nagyot kell előrelépnünk a tehervonatok menetrendszerűségének javításánál is. Ha a szállítható felek tudják, hogy ha megszabott időre nem rakják be az áruikat, akkor annak továbbítása késedelmet szenved, akkor jobban igyekszenek. Ha a menetrendszerinti közlekedést meg tudjuk valósítani, nem jelentkezhet olyan nagymennyiségű áru, melyet el nem tudnánk szállítani — mondotta.

Az ember legyen a középpontban

Az utasítás szerinti munkáról, a példás munkafegyelemről soha sem lehet lemondanunk. S ha szükség van erre valamikor, akkor a nagyobb feladatok idején hatványozottan szükség van — folytatta. *El kell érnünk, hogy minden dolgozónknak vérévé váljon az utasítás szerinti munka.* Ha kell, büntetéssel is figyelmeztessük a mulasztókat, nehogy a kisebb hibákból később az egyénre és a közösségre nézve egyaránt nagy károk származzanak.

Amikor a feladatokról szólunk — folytatta —, egy pillanatig sem feledkezhetünk meg az emberről, akinek munkáján áll, vagy bukik a teljesítmény. Az őszi forgalom idején sem indokoltak azok a magas szolgálati órák, amelyekkel ma is találkozunk. Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy vannak olyan dolgozók is, akiknek a havi óraszáma a 210-et sem éri el. A vezénylők jobb hozzáállása sokat változtathat ezen a helyzeten. Ne várakoztassák személyzethlány miatt a vonatot, de ne is értesítsék túl korán a dolgozókat.

Az idén is egyik alapfeltétele a szállítási tervek teljesítésének a jól kiterhelt vonatok közlekedtetése. Az átlagos kocsiterhelésben el kell érnünk szeptemberben a 14,9 tonnát, októberben a 15,2 tonnát, novemberben a 15,2 tonnát, decemberben a 15 tonnát.

A szakszolgálatok feladatait részletezve, szólt a vonatforgalmi terv fontosságáról, ezzel kapcsolatban a forgalom és vontatás együttműködéséről. Kiemelte a helyes vonatelemzés és az előjelentés fontosságát, valamint az iparvágányok kiszolgálásának meggyorsítását.

Az idegen kocsik kezeléséről szólva hangsúlyozta, hogy 1958. január 1-től az idegen kocsik díjtételét felemelték. Népgazdasági érdek tehát, hogy ezek mielobb elhagyják az ország területét. Az őszi forgalom ideje alatt sem mondhatunk le a kocsik mérlegeléséről — amelyet sajnos, eddig elhanyagoltunk —, hiszen ezek elmulasztása sok pénzébe kerül a vasútnak.

Az elkövetkezendő időkben *ismét emelkedni fog a darabáru forgalom.* Időben hozzuk rendbe a raktárakat és a rakodótereket. A szállítófelekkel való együttműködéssel el kell érni, hogy idejében szállítsák el ezeket az érkező állomásról.

A kocsivizsgálói szolgálat eléggé nem hangsúlyozható fontosságáról beszélt ezután, majd kérte a jelenlevőket, hogy oszlassák el azt a téves felfogást, hogy a nagyobb forgalom törvényszerűen több balesettel jár. Erről szó sem lehet, viszont nagyobb forgalom idején még a kisebb baleset is nagy kiesést, torlódást jelenthet.

Végezetül a mozgalmi és a szakvonali szervek jó együttműködésére, a szakvonali munka támogatására hívta fel a jelenlevőket.

Nincs szükség különleges intézkedésekre

A kérdések felvetése és az ezekre adott válasz után *dr. Csanádi György* elvtárs szólt a jelenlevőkhöz. Előljáróban arról beszélt, hogy az őszi forgalom fetisizálása helyett realisan értékeljük a tennivalokat, figyelembevéve azt, hogy jelenleg sem tudunk minden szállításhoz kocsit biztosítani. Minél fejlettebb egy ország ipara, annál egyenletesebb a vasúti szállítás az egész évben — mondotta. — Míg régebben 20—25 százalék többletmunkát jelentett az őszi forgalom, ma csak 3—4 százalékkal kell többet szállítanunk, mint az év egyéb szakaszában.

Nem kellenek különleges intézkedések, hiszen néhány olyan tényező is mutatkozik, amelyek segítségünkre lesznek. *Kisebb lesz a személyforgalom. Nem küzdünk szénhiánnyal, mint más években. Korábban egyes hónapokon belül is nagyobb volt az emelkedés 3—4 százaléknál.*

Nagyon fontos, hogy mindenképpen kiterhelt vonatokat közlekedtessünk, persze ettől esetenként eltérés engedélyezhető. A kocsifordulót sem szabad minden fölé helyezni. Esetleg a tartalékok szaporításával is, de az állomási tartózkodási időt le kell rövidíteni.

Kitért arra, hogy a vasúti kocsiknak helytelenül nincs gazdája úgy, mint például a mozdonyoknak, a pályáknak, a műszaki berendezéseknek stb.

Végezetül arról beszélt, hogy az őszi forgalom ideje alatt is a személyszállítás menetrendszerűségét minden eszközzel biztosítani kell, hiszen ebből következik a gyorsabb, pontosabb áruszállítás is.

A jelenlevők javaslataii után, melyek az őszi forgalmat segítő egyes problémákra vonatkoztak, *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezeti aktívák teendőiről beszélt.

A vasutas az egész ország szemelváttára dolgozik

Nem a szolgálati vezetők helyett, hanem velük együtt kell dolgozniuk a mozgalmi szervek képviselőinek — mondotta. Használják ki a termelési tanácskozásokat és egyéb rendezvényeket az őszi forgalom feladatainak ismertetésére. Bátor, meggyőző szóval, a felelősségérzet felkeltésével el kell érni, hogy minden ember érezze saját munkájának jelentőségét.

A vasutas az egész ország szemeláttára dolgozik — mondotta. *Munkájával közvetlenül hat a közvélemény alakulására, kihatással van annak hangulatára. Fel kell kelteni a munkás becsületérzetét, amely az utóbbi időben elhalványodott.*

A szakszervezeti funkcionáriusoknak az őszi forgalom idején is legfőbb teendőjük az emberről való gondoskodás. A szolgálati vezetők azon túl, hogy a munkakörülményeket a lehetőségeken belül a legjobban biztosítsák, ne fukarkodjanak az elismeréssel, a dicsérettel sem.

Értesítés a szakszervezeti üdültetésben részvevő gyermekek érkezéséről

Értesítjük a budapesti területi bizottsághoz tartozó szakszervezeti bizottságokat és a szülőket, hogy az üdülésben résztvevő gyermekek a következő időpontokban érkeznek Budapestre:

A július 7-én indult répcezentgyörgyi csoport, július 23-án 17 órakor a Keleti pályaudvarra;

július 16-án induló balatonalmádi csoport, július 29-én 13.45 órakor a Déli pályaudvarra;

a július 16-án induló visegrádi csoport, július 29-én 13.10 órakor a Nyugati pályaudvarra;

a július 25-én induló répcezentgyörgyi csoport augusztus 7-én 17 órakor a Keleti pályaudvarra;

a július 30-án induló visegrádi csoport augusztus 12-én 13.10 órakor a Nyugati pályaudvarra érkezik.

Kérjük az SZB-elnök elvtársakat, hogy feltétlenül értesítsék a szülőket!

Gondolatok a stockholmi béke-világkongresszusról

A béke erőinek hatalmas megmozdulásai — mint például most, a stockholmi világkongresszus — idején sokakon úrrá lesz az a kishitű gondolkodásmód, hogy „úgy sem mi döntjük el a háború, vagy béke kérdését, hanem az államfők, a nagyok".

De ha a tényeket, azt a reális valóságot nézzük, hogy a kapitalisták minden mesterkedése ellenére sem sikerült eddig kirobbantani a harmadik világháborút, láthatjuk, hogy nem hiábavaló a tömegek egyre nagyobb méretekben kibontakozó békemozgalma. Egyre nyilvánvalóbbá válik Jolit-Curie professzornak az 1955. évi helsinki béke-világkongresszuson mondott szavainak igazsága: A tárgyalófelek mellett ott ül az ötödik partner, a világközvélemény, a népek békeakarata.

S az ötödik partner erőben és számban egyre gyarapodik. És azt sem szabad elfelejteni, hogy a négy partner között ott van a Szovjetunió, akinek békeakarata egyre nyilvánvalóbbá válik az imperialista és gyarmati országokban is. A szovjet kormány békekezdeményezései — az atomkísérletek egyoldalú beszüntetése, a váratlan támadás megelőzését biztosító intézkedésekről szóló tanácskozás összehívásának gondolata stb. — újabb erőt ad az összefogásra, reális alapot teremt a stockholmi kongresszus tanácskozásainak is.

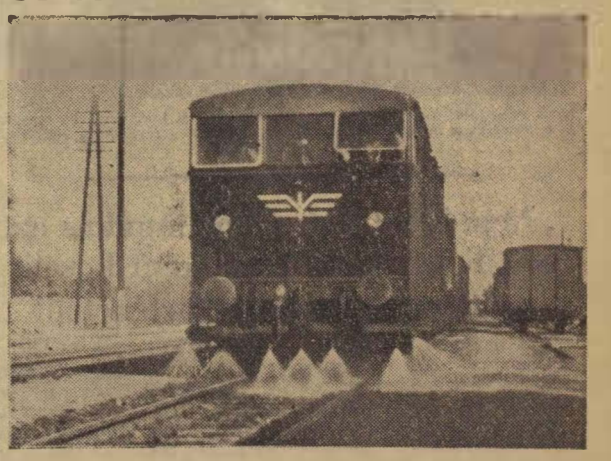
Aki csak egyoldalról — s mondjuk ki —, „nyugati" oldalról vizsgalja a béke-világkongresszus napirendjét — harc a béke megszilárditásáért, a háborús uszitók és az atomháború ellen — könnyen az imperialisták uszályába kerülhet, akik a béke világmozgalmat „kommunista fedőszervnek" tüntetik fel.

A cáfolat azonban kézenfekvő. A kongresszus előkészitéséről szóló hirek, a küldöttségek és a patronáló bizottságok összetétele egymagukban is tükrözik, hogy mennyire kitágultak a szervezett békemozgalom keretei, mennyire hatásukat vesztették a kapitalista hirverés erőlködései.

A Szovjetunió kezdeményezéseinek találkozása a kongresszuson megvitatandó problémákkal, kézzelfogható bizonyitéka annak, hogy melyik tábor kormánykörei akarják a dolgozó milliókkal együtt a teremtő békét.

Milliók, akik minden mással inkább „vádolhatók", mint a kommunistákkal való szimpatizálással, egyre világosabban látják, hogy nem a „kommunista behatolás" veszélyezteti népüket, hanem a pusztító atomháború, amely nem keletről, hanem nyugat felől fenyeget.

Ezért ülnek egymás mellett a szocialista — a kapitalista és gyarmati országok békeküldöttei a stockholmi kongresszuson azzal az eltökélt szándékkal, hogy a béke erői diadalmaskodnak a háborús uszitók, az atomgyárosok erői felett.



Gyomirtó gép munka közben. (Németh Gyula felv.)

A kitűzött célt elértük

Régóta él a versenyszellem a körmendi vasutasokban, mégsem tükröződött ez eléggé az eredményekben. Az év elején a párt, szakszervezet és a szakszolgálat vezetői — előzőleg meghallgatva a dolgozók véleményét — megbeszélték a tennivalókat.

A pártszervezet a kommunisták kötelességévé tette, hogy felvilágosító szóval, személyes példamutatással mozgósítsanak minden dolgozót az élüzem cím elnyeréséért. *Szalay József* állomásfőnök és *Pék János* ellenőr a cél elérése érdekében a nap minden órájában a munkahelyeket járták és tanácsokkal, a teljesítmények gyors értékelésével és nyilvánosságra hozatalával segítették a munkát.

Az eleven brigádversenyek nagyszerű eredményeket hoztak. Ma már büszkén jelenthetjük, hogy dolgozóink áldozatos munkájának eredményeképpen hatodik hónapja teljesítjük az élüzem szinteket.

Varga Ferenc párttitkár
Körmend állomás

KITÜNTETÉSEK

Semmelweis Ignác születésének 140. évfordulóján a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *dr. Domboy Zoltán*nak, a vasutasszakszervezet csoportvezető főorvosának és *dr. Szieberok Ferencnek*, a MÁV Kórház osztályvezető főorvosának a Kiváló Orvos kitüntetést adományozta.

Érdemes Orvos kitüntetésben részesült *dr. Tóth József*, a MÁV Kórház osztályvezető főorvosa.

A termelés pártellenőrzéséről

Sokáig vitatták az ellenforradalom után, hogy szükséges-e a termelés pártellenőrzése. A becsületes dolgozók közül is sokan nem látták: *saját érdekük is, hogy a pártszervezet foglalkozzon a termelés kérdéseivel, hiszen népünk jóléte, dolgozóink életszínvonala elsősorban a munkahelyeken dől el.* Nyilvánvaló az is, hogy ha olcsóbban termelünk, olcsóbban szállítunk, ha rövidebb idő alatt juttatjuk el az árut a rendeltetési helyére, akkor csökken az önköltség, tehát több jut más fontos, a dolgozók életszínvonalát növelő javakra.

Az ellenforradalom fegyveres leverése után még jó ideig a párt sorainak rendezésével voltunk elfoglalva. A hatalom megragadása után legfontosabb volt a normális gazdasági élet megindítása. De

1957 áprilisában már céltudatosan kezdtünk foglalkozni a termeléssel és azóta is egyik legfontosabb feladatunknak tekintjük.

A szakszervezeti bizottsággal karöltve — a dolgozók kívánságára és kezdeményezésére — életre keltettük a munkaversenyt. Eredmény: az állomás 1957. második felében élüzem lett. 100 dolgozót jutalmaztak meg és így saját zsebükön is érezhették, hogy jó dolog a gazdaságosabbra, eredményesebbre törekvés.

Igyekezünk elkerülni a régi helytelen módszereket. Aktíváinkat arra tanítjuk. hogy *a főnök, vagy az SZB-elnök beszámoltatása a pártvezetőség előtt még nem jelenti a termelés pártellenőrzését.* A marxizmus—leninizmus azt tanítja, hogy

a termelés pártellenőrzése csak a legszélesebb tömegek bevonásával, megnyerésével és szervezésével valósulhat meg.

Ezért mi a párt aktivistáin, tagjain kívül szívesen elbeszélgetünk a pártonkívüli dolgozókkal is. Azt tapasztaljuk, hogy a jó szóra szívesen válaszolnak. Elmondják a gyakorlatban kialakult jó módszereket, felnívják a figyelmünket a hibákra. Ezeket a tapasztalatokat összegyűjtjük és nagyszerűen tudjuk hasznosítani az egész kollektíva érdekében, elsősorban a pártcsoport-bizalmiakon keresztül. A csoport tagjaival megvitatják a feladatokat. A határozatok végrehajtásáról a bizalmiak tájékoztatják a pártvezetőséget. A közös munka alapján első negyedévi tervünket 105 százalékra teljesítettük.

Több kommunistának azt a megbízatást adtuk, hogy vegyenek részt a különböző bizottságokban és ott nem parancsszóval, hanem a meggyőzés eszközével segítsék a termelést.

A termelési tanácskozásokat nem egyszerűen szakszervezeti, vagy szakvonali ügynek tekintjük.

Fontosnak tartjuk, hogy azokon a kommunisták részt vegyenek és hallassák szavukat. A nagyobb munka a tanácskozás után következik: *vigyázni arra, hogy a jó javaslatok ne merüljenek a feledés homályába.* Az eredmény meg is van. Lengyel Imre tolatásvezető javaslatának megvalósításával például a tartalékok felhasználásánál értünk el időmegtakarítást.

Pártszervezetünk tagjai többször elmondották, hogy nagy a teljesítmény különbség az egyes brigádok között. Elbeszélgettünk a lemaradt brigádok tagjaival és ma már nagy színtkülönbségek nincsenek.

Azt is kifogásolták — joggal —, hogy a kiadott tervszámok nem mindig realisak. Az állomási és az igazgatósági üzemgazdászokkal közösen vitattuk meg a problémákat és segítettünk a bajon. A dolgozók látták, hogy pártszervezetünk harcol a termelés fokozásáért, de azért is, hogy reális tényezőket kapjon az allomás.

Hosszan lehetne még írni arról, hogyan segítjük az újítást, a takarékosságot, a munkafegyelem megszilárdítását, de egy ilyen rövid cikkben csak néhány problémát lehet érinteni. És talán a lap hasábjain más pártszervezetek is megírják jó módszereiket, amelyek a mi munkánkat is előbbre viszik.

Van még nálunk is tennivaló. Hogy csak egyet említsek, az agitációnk még nem jut el mindenhova. A MÁV Transznál és az átrakón elég gyengén hallatszik a hangja, de reméljük, rövidesen itt is mindenki megérti, hogy a termelés minden dolgozó személyes ügye.

Lengyel István
Szeged állomás MSZMP szervezetének titkára

A szakszervezet vagyonának hűtlen kezelése bűn a dolgozók ellen

A szakszervezeti funkcionáriusok, aktívák, túlnyomó többségben a közösség vagyonát szinte nagyobb féltéssel vigyázzák, mint a személyi tulajdonukat. Legyen az pénz, vagy anyagi eszköz, a szabályoknak megfelelően kezelik, óvják, minden fillérrel úgy gazdálkodnak, hogy a legjobb helyre kerüljön.

Sajnos —, ha elenyészően kis számban is —, még akadnak olyanok, akik hozzányúlnak a közöshöz. Egyrészt nem rendeltetésszerűen, másrészt önös szándékaik kielégítésére használják fel.

Néhány példa: 1957 májusában a Szombathelyi Járóműjavító kultúrotthonának büfékezelője, 6318.52 forintot sikkasztott. Ugyancsak ebben az időben a dombóvári kultúrotthon pénztárában is felfedeztek 1326 forint hiányt. A múlt év végén a debreceni kultúrotthon igazgatója nem tudott elszámolni 2173.98 forinttal.

A sportkluboknál, ahol korábban gyakori volt a visszaélés, az utóbbi időben egyre kevesebb lesz az ilyen. Ebben nagyrésze van a bizonylati fegyelem megszigorításának, a félévenkénti rovancsolásnak és az évvégi selejtezésnek. Különösen elfogadható és előírásszerű nyilvántartást vezetnek a vagyoni állapotról a pécsi, a szegedi, a budapesti, a debreceni, a záhonvi sportkluboknál.

Persze, ezen a vonalon sincs minden rendben. A nyíregyházi VSC-nél hűtlen pénzkezelés miatt bírósági eljárás indult a klub elnöke és a gazdasági felelős ellen. Felelőtlen vagyonkezelésre derült fény a múlt évben a miskolci VSC-nél is. ahol a leltárnyilvántartáson éveken át nem vezették keresztül a kiselejtezett cikkeket. Ugyanitt bevételek el nem számolásával, számlák hamisításával, jegymanipulációkkal 120 000 forintot költöttek el pénztáron kívül.

A szakszervezeti tagdíj- és bélyegkezelésnél is akadnak visszaélések. A MÁV Kórház szakszervezeti gazdasági felelőse az év elején 9031 forintot sikkasztott. A diósgyőri fűtőháznál 9000 forint bélyeg- és tagdíjhiányt állapítottak meg.

Természetesen azonkívül, hogy dolgozótársaik megvetése lesz osztályrészük, a hivatalos szankció sem maradhat el ilyenekkel szemben.

Legyenek az esetek intő példák a kultúrotthonban dolgozók, sportaktívák, gazdasági felelősök előtt, akiknek többsége — mint mondottuk —, hűséggel, becsülettel kezeli a dolgozók pénzét. De az esetekkel kapcsolatban fel kell vetni a szakszervezeti bizottságok, elsősorban az SZB-elnökök felelősségét is. Gyakoribb ellenőrzéssel, idejében elejét vehették volna a visszaéléseknek, amivel a megtévedtek és a szakszervezeti szervek becsülete megvédésének is jó szolgálatot tettek volna.

Legalább a 8 általánost!

A szakszervezet központi vezetőségének legutóbbi ülése elé terjesztett jelentés a kultúrnevelési munka helyzetéről, ékesen bizonyítja, hogy a munkásosztály hatalomra jutása óta nagymértékben növekedett a dolgozók általános műveltsége. Hogy csak néhány számot említsünk, 1958 első negyedében 33 100 olvasó, közel 110 000 könyvet kölcsönzött a vasutas könyvtárakból. Ugyanezen idő alatt 64 561 dolgozó hallgatott meg különböző ismeretterjesztő előadásokat.

Az általános műveltség növekedésének szempontjából jelentős. hogy

egyre többen szerzik meg az érettségit, végeznek egyetemet, főiskolát.

A *miskolci igazgatóság* központja dolgozóinak közel 10 százaléka egyetemet vagy főiskolát végzett. s mintegy 40 százaléka érettségizett.

Az előterjesztésben azonban olyan adatokat is olvashatunk, amelyek arra figyelmeztetnek, hogy még sok a tennivaló ezen a téren. A vasúton sajnos, még találkozhatunk analfabétákkal is, bár összehasonlíthatatlanul kisebb számban, mint az elmúlt rendszerben.

Debrecen állomás például egy nagy kultúrájú város kapuja, mégis nyolc dolgozója nem ismeri az írás-olvasás tudományát. Elgondolkoztató az is, hogy

a vasutasok jelentős része nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát.

Kaposvár állomáson 45 dolgozónak csak 4 elemije van. *(Természetesen az idősebb dolgozók soraiból kerülnek ki az ilyen alacsony iskolai végzettségűek.)*

Ha vasutunk lépést akar tartani a fejlődéssel és kell, hogy lépést tartson, akkor nem elég, hogy modernebb mozdonyokat, biztosító berendezéseket követelünk, hanem olyan emberekre is szükség van, akik nagyobb műveltséggel rendelkeznek, lépést tudnak tartani a modern technikával.

A szakszervezeti bizottságok egyik legszebb feladata: növelni a dolgozók általános műveltségét, ahol szükséges, az állami oktatásokon keresztül. *A ferencvárosi gócpont* szakszervezeti bizottságainak az a terve, hogy a művelődési otthonban megindítják az általános iskolát azoknak a részére, akiknek a múltban nem volt módjuk tanulni, vagy valamilyen okból félbeszakadt tanulmányuk. Követésre méltó példa. De minden szakszervezeti aktívának feladata meggyőzni az iskolákkal elmaradt vasutasokat, hogy saját boldogulásuk érdekében vegyék igénybe a dolgozók iskoláját. Ne legyen egyetlen olyan vasutas sem, aki nem ismeri a betűvetést, akinek ne legyen meg legalább a nyolc általános iskolája.

Bizalmi tanácskozás a pécsi fűtőházban

A pécsi fűtőház szakszervezeti bizalmijai július 3-án tartott tanácskozása az országos bizalmi tanácskozás előkészítésének jegyében zajlott le.

A tanácskozás jelentőségét az is bizonyítja, hogy a bizalmiak csaknem teljes számban részt vettek ezen. A helyi pártszervezet és a szolgálati főnökség képviselői is ott voltak a jelenlevők sorában.

Eperjesi elvtárs, a szakszervezeti bizottság elnöke értékelte azt a munkát, amelyet a szakszervezet, a bizalmiak az ellenforradalom óta végeztek. Az eredmények mellett taglalta a hiányosságokat, ismertette a jövőbeni teendőket, beszélt az országos tanácskozás jelentőségéről.

Hangsúlyozta a bizalmiak felelősségét választóikkal szemben, s azt hogy a bizalminak büszkeség az, ha a csoportja élen jár a munkában.

Az országos bizalmi tanácskozás feladatait ismertetve szólt arról, hogy az erre való készülődés egybeesik a vasutasnap méltó megünneplésére való törekvéssel.

A tanácskozás végén megválasztották a küldötteket, akik majd augusztus közepén az országos tanácskozáson képviselik a pécsi fűtőház dolgozóit. A választás *Kárász István, Sándor Imre és Szeder József* elvtársakra esett. A jelenlevők kérték a küldötteket, hogy az országos tanácskozás sikere érdekében úgy működjenek közre, hogy abból a szakszervezeti munka vitele további eredményességet nyerjen.

özv. Tatár Jánosné
Pécs, Fth.

Most fejeződött be a szabó-varró tanfolyam a budapesti igazgatóságon, amelyet a nőtanács szervezett. Képünkön a tanfolyam részvevőinek egy csoportja.

Búcsú az óvodától

A közelmúltban búcsúztatták az iskolás korba serdült óvodásokat az Északi Járműjavító napközi otthonában.

Megható volt, amint a kis és nagy óvodások bemutatták „tudásukat". Mi, szülők jóformán nem is tudjuk, hogy amíg dolgozunk, mennyi fáradsággal tanítgatják énekelni, szavalni, tornászni gyermekeinket.

Megkapó volt a jelenet, amikor az óvodától búcsúzó kisgyermekek bevonultak énekszóval, pirospöttyös kis batyuval. Nem maradt szem szárazon az óvónéni búcsúztatója alatt. A kisebb óvodások útravalót nyújtottak át a „nagyoknak" kis füzetcsomagot, az óvoda ajándékát.

Az ünnepség után finom uzsonna várta a kicsiket.

Ezúton szeretném megköszönni az óvoda vezetőségének és dolgozóinak fáradságát, szeretetét, amivel körülvették éveken át gyermekeinket.

RIMOCZI LÁSZLÓNÉ
KPM I/2. szakosztály

„Nem lehet öntudatos munkás az, aki Feledékeny Jánosként kezeli saját mozgalmának történetét"

— *írta Lenin 1914 májusában.* Valóban, a munkásmozgalmi hagyományok ápolásának, ébrentartásának rendkívül nagy szerepe van a dolgozók szocialista nevelésében, munkásöntudatuk kialakításában és megerősítésében,

Őszintén meg kell mondani, hogy eddig nem tettünk eleget azért, hogy a vasutasok megismerjék saját dicső munkásmozgalmi múltjukat. Ez is hozzájárult ahhoz, — a sokak részéről hangoztatott — helytelen általánosításhoz, hogy a vasutasok a horthysta ellenforradalom szekértolói és kiszolgálói voltak. A Horthy-rendszer uralkodókörei éppúgy, mint az 1956-os ellenforradalom hangadói tagadták, hogy a vasutasoknak közük van a szocialista, kommunista munkásmozgalomhoz.

Erre az ellenforradalom is alaposan rácáfolt. A vasutasok mikor felismerték, hogy miről van szó, az elsők között csatlakoztak a *forradalmi munkás-paraszt kormány* politikájához. Az igazság az, hogy a vasutasok nagy tömegei a múltban éppúgy, mint a jelenben, részt vállaltak és vállalnak a munkásosztály politikai és gazdasági küzdelmeiből,

A vasutasok haladó hagyományainak megismertetése szempontjából rendkívül jelentős volt a *Budapesti Csomóponti Pártbizottság* által az *Északi Járműjavítóban* rendezett előadás, amelyet *Czdanecz Béla* elvtárs, a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* munkatársa tartott. A nagy gonddal összeállított anyag nyomán a több száz hallgató előtt felelevenedett a vasutasok gazdasági és társadalmi helyzete a múltban. Az a harc, melyet a leghaladóbb gondolkozású vasutasok vívtak a szociáldemokrata munkásmozgalomhoz való csatlakozásért még a századforduló idején, a vasutasok nagyrészének dicső helytállása az első magyar proletárdiktatúráért, a Kommunisták Magyarországi Pártjának a tevékenysége a vasutasokért és a Horthy-fasizmus éveinek legális és illegális harcai.

Helyesnek tartanánk, ha ez a kezdeményező lépés követésre találna, és minél több helyen lehetővé tennék a vasutasoknak, hogy ezzel a gazdag anyaggal megismerkedhessenek.

Helyenként még baj van a tisztasággal

Ismét meglátogattunk néhány állomást, hogy szemügyre vegyük: *mennyire törődnek az utasok részére fenntartott helyiségek tisztántartásával.* Feltűnő, hogy az egyik helyen példás rend, tisztaság a jellemző, máshol viszont olyan állapotok uralkodnak, hogy az utasnak nincs kedve percekig sem ott-tartózkodni. Pedig egy kis jóakarattal legalább a kirívó ellentéteket meg lehetne szüntetni:

Szolgáljon biztatóul, hogy egyre több a rendbentartott, tiszta állomás, mint például

Kál-Kápolna,

ahol az árnyas fák alatt színpompás virágokban is gyönyörködhetnek az utasok. Hát ha még a peron kerítését is rendbehoznák!

Recsk-Parádfürdőn

a környékhez illő rend és tisztaság uralkodik. A gondozott virágoskertet még szebbé teszi a kis szökőkút.

Kisterenyére

sajnos semmi szépítő jelzőt nem használhatunk. A söntés, a váróterem egyaránt gyakoribb takarítást kívánna.

Még siralmasabb a kép

Tatán.

„A tisztaság fél egészség!" „Ne szemetelj!", „Tilos a dohányzás" felíratok csak pusztába néző szavak. Nagy halomba összesöpört szemét a sarokban, ételmaradék, cigarettavég szanaszéjjel. Az előcsarnok szinte kiált a felmosó kézért. A betört üvegű ablakban, a „senki **földjén**" tojáshéj, gyufásdoboz, stb. **„Szemetet, hulladékot ide dobd!"** — mutogat egy nyíl a szemétkosárra. Talán a tegező viszony nem imponál az utasoknak, mert csak azért is *„oda"* dobják. A peronon lógó virágkosarakban még a tavalyi virág kórója „díszlik",

Almásfüzitő.

A tiszta kis váróteremben siralmas állapotban levő padok, Vajon hol veszthették el a támlájukat? Az Utasellátó helyisége barátságos, tiszta, rendes. Ha vontatottan is, de folyik a parkosítás.

Esztergom.

Példás rend, tisztaság a váróteremben és az előcsarnokban egyaránt. Ami különösen szembetűnő: a diákváróterem tisztasága.

Nem ártana. ha az elmarasztalt helyek dolgozói ha nem tapasztalatcsere formájában is, de valamilyen formában „ellesnék" a példás tisztaságú állomások munkamódszerét.

Egy hét Balatonszéplakon

Egy hetet töltöttem *Balatonszéplakon* a *Budapesti Építési Főnökség* fenyőfáktól övezett családi üdülőjében. Szobái meghittek, kényelmesek. Parkjának fái a nagy melegben is enyhet nyújtanak, szép virágágyait öröm nézni. A szórakozni vágyókat csónak, asztalitenisz, zenegép, könyvtár — a kicsinyeket hinta, homokozó várja.

A tiszta, csinos, virágokkal díszített ebédlőben figyelmes lányok szolgálják fel a „szakinéni" minden ízlést kielégítő, változatos főztjét. Dicséret illeti a gondnokot, aki igyekezettel teljesíti a teljesíthető kívánságokat.

Sokan vannak, akik ellenzik a gyermekeknek a felnőttekkel együtt való nyaraltatását, mert féltik nyugalmukat. Ezek megnyugtatására közlöm: egyetlen üdülőben sem tapasztaltam még ilyen csendet! Bárcsak minél több családi üdülőt vallhatnánk magunkénak!

A sokakban igen kedves emléket hagyó nyaralásért, a szerető gondoskodásért ezúton szeretném kifejezni köszönetemet az üdülő valamennyi dolgozójának, valamint az Építési Főnökség vezetőinek és szakszervezeti bizottságának.

Dr. Horváth Károly
GV. Igazgatóság

Nagy László, a Nyugati-pályaudvar kereskedelmi szolgálatának rakómunkása mindenkor példamutató teljesítménnyel segíti a gyors áruszállítást.

(Kovács Géza felv.)

„Gratulálok! Brávó! Hisz' ez csodálatos!"

Ezeket a szavakat olvassuk az úttörővasút vendégkönyvében. Aláírója: Lucienne Boyer. Igaza van. És igaza van Hvá-Tyün-Gunak, Pietro Nenninek és a többi bejegyzőnek, akik

elismeréssel és csodálattal nyilatkoztak az úttörővasútról.

Mi már természetesnek vesszük gyermekeink óhaját, hogy kiránduljunk az úttörővasúton. Már nemigen jut eszünkbe az első kapavágás, amelyet 1948. április 11-én ejtettek a Széchenyi-hegy tetején. Elhalványodott, megkopott a pálya építőinek hősies munkája is. De mégsem! A 11 kilométer hosszú, csodálatosan szép vidéken kanyargó hegyi pálya, az impozáns állomásépületek a virágos kertekkel megörökítik az építésben résztvevő ifjúsági brigádok, kérgeskezű munkások, a feladattól lelkesülő mérnökök alkotását. Nem árt erre emlékeznünk most, a kisvasút fennállásának 10 éves évfordulóján.

És arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy abban az időben kezdték meg ennek a csodálatos „játékszernek" az építését, amikor még alig hegedtek be a háború okozta sebek.

10 esztendővel ezelőtt, amikor még alig ocsúdtunk fel a háború borzalmaiból, az úttörővasút több volt, mint játék, több volt, mint közlekedési eszköz, amely megkönnyíti a budai hegyek kedvelőinek kirándulását.

Perspektíva volt, nagyszerű jövő, mely ország-világ előtt hirdette a magyar nép élniakarását, jövőbe vetett hitét és a jövendő generáció mérhetetlen szeretetét.

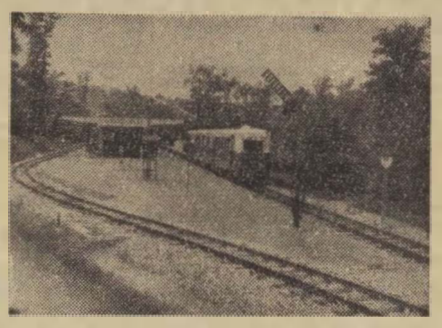
A szülőnek sokszor gondot okoz egy-egy játék megválasztása, vásárlása. Olyant akar, aminek örül a gyermek, amivel elszórakozik, amivel fejleszti gondolatvilágát, kézügyességét.

Népi államunk olyan „játékot" adott gyermekeinknek, amit nem lehet a sutba dobni, amit nem lehet megunni, de amit napról napra jobban meg lehet szeretni. Olyant, amely szórakoztat és munkára nevel.

A közelmúltban, az évforduló alkalmával rendezett ankét résztvevői a hűvösvölgyi úttörő vasutasotthonban gyülekeztek. Az egyik szobából muzsika szűrődött ki. Néhol még baj volt az ütemmel, itt-ott egyik szólam túlharsogta a másikat.

A hang után menve kedves kép fogadott. Egy verandán, mint egy nagy üvegkalitkában, ültek a gyermekek hangszereikkel és nagy komolysággal figyelték a karmesterüket, Sándor Jánost, akinek érzékeny füle mindent észrevesz. A zenekar már az augusztus 3-i ünnepségre készül.

A kíváncsi felnőtteket alig lehetett továbbcsalni, de a vetítésre kerülő „A mosoly vonata" című film — mely a kis vasutasok életét, munkáját mutatja be — kárpótolt az elveszített kedves melódiákért. A film művészi szempontból is nagyszerű alkotás, mégis, amikor a szőke, copfos kislány kezében fellendül az indítótárcsa, amikor pereg előttünk a szolgálat-átadás, a jelzések pontos, félreérthetetlen adása, arra gondolunk, hogy aki fegyelmezett vasúti munkát akar látni, az nézze meg az úttörőket. A filmet elküldik a velencei gyermekfilm-fesztiválra, továbbá Prágába és valószínűleg Brüsszelbe is. Budapesten július 10-től mutatják be a premier mozikban.



Nagy sikere volt az ankéton bemutatott és azóta már az ünnepi könyvhét sátraiban is megtalálható „Úttörővasúton a Széchenyi-hegytől Hűvösvölgyig." című könyvnek. Barki Jenő, Kun Dezső és dr. Udvarhelyi Dénes, a könyv szerzői, nagy gondossággal és szeretettel mutatják meg az olvasónak a kis vasút fejlődését születésétől napjainkig.

Az évfordulóra készülődés során szeretettel emlékezünk meg mindazokról, akik részesei voltak a „mosoly vonatának" létrehozásában és köszöntjük a 24. sz. Hámán Kató vasutas és postás úttörőcsapat több mint 500 tagját.

A VASUTASNAP ELŐTT

A közeledő vasutasnap és az alkotmány ünnepe a vasutasok tízezreit serkenti az eddiginél is jobb munkára.

Szeged állomáson a mozgalmi szervek aktíváiból és a szakszolgálati részlegvezetőkből bizottság alakult, mely a dolgozók véleményének meghallgatásával előkészíti az ünnepségeket, gondoskodik a dolgozók által tett munkafelajánlások teljesítése feltételeinek biztosításáról. Többek között azt is tervezik, hogy augusztus 4—10-ig vasutasnapi műszakot tartanak és azt tovább folytatják alkotmányunk ünnepéig.

A pécsi fűtőházban is fellendült a verseny és egyre jobb eredmények születnek. Ma már azokról a munkahelyekről is sok jót tudnak mondani, amelyek még nem is olyan régen fejtörést okoztak a fűtőház vezetőinek. A júniusi eredmények értékelése még folyik, de már biztos, hogy a kocsiműszak dolgozói 104—105 százalékra teljesítették tervüket.

Amióta megszervezték a brigádokat eltűnt a munkából a szervezetlenség, megszilárdult a munkafegyelem és a kocsiműszak a fűtőház egyik legjobb részlegévé fejlődött. A múlt hónapban különösen *Somogyi Sándorné* s *Hoffer Mátyásné* kocsitakarító brigádja tűnt ki.

A mozdonyműhely is teljesítette múlt havi tervét. A futóháziak szeretnék, ha az év következő időszakában sikerülne megszerezni az élüzem címet. Ennek jegyében készülnek a vasutas napra.

A Keleti műszaki kocsiszolgálat dolgozói is számos munkafelajánlást tettek. Csak egy néhányat ragadunk ki belőle: a kárpitosok vállalták, hogy Rákosrendező állomás részére készülő 90 db matracnál az eddigi két és fél helyett naponta hármat készítenek el fejenként. A leltárasztalosok napi munkájukon felül az akkumulátor-telepnek 35 méter hosszú töltőpadot készítenek. A kocsivizsgálók, az alváz- és féklakatosok is kifogástalan munkát vállaltak.

Hosszan lehetne sorolni a nagyszerű munkavállalásokat, amelyek a vasutasok hűségét bizonyítják népi államunk iránt. Reméljük, hogy rövidesen az elvégzett sikeres munkáról számolhatunk be.

Nagyobb nyilvánosságot a szakszervezeti munkának

A szakszervezet tekintélye, tömegkapcsolata az ellenforradalom előtti időszakhoz viszonyítva kétségtelenül növekedett. Ez a szervezettségen és a tagdíjfizetési készségen túl azon is lemérhető, hogy a dolgozók ügyes-bajos dolgaikban egyre gyakrabban fordulnak a szakszervezet helyi- és felsőbb szerveihez.

A kapcsolat erősödésének alapja elsősorban a XIX. kongresszus előremutató határozata, a párt- és a kormányzati szervek helyes értékelése a szakszervezeti munkát illetően, s nem utolsó sorban az a kialakulóban levő munkastílus, amelynek alapja a dolgozók meglátásán, véleményén alapuló határozathozatal és az igényeknek megfelelően végzett munka.

Nem dicsekvés...

A szakszervezet tömegkapcsolatának további erősítése egy olyan momentumon is múlik, amelynek alapja a fentiekkel már részben megteremtődött. Ez az elhanyagolt propagandatevékenység felélesztése, a szakszervezeti munka nagyobb nyilvánossága.

„Mit csinál a szakszervezet? Mit ad a szakszervezet?" — kérdések ma sem ritkák. És ekkor a szakszervezet képviselői, még nem egyszer, ahelyett hogy kézenfekvő, a dolgozókat közvetlenül érintő problémák mikénti elintézéséről beszélnének, általánosságban, a szakszervezet szerepével stb. érvelnek —, hangyan érvelnek. Elég általános még, hogy lemondunk munkánk, az elintézett problémák ismertetéséről — *„nehogy dicsekvésnek tűnjön"*.

Pedig hányan fordulnak a szakszervezethez bérkérdésben, munkavédelmi és munkásellátási ügyekben! Hányan kérnek támogatást ügyes-bajos dolgaikban, segélyt, üdülési jegyet és egyebeket a szakszervezettől! És a kérések jórésze megnyugtatóan elintéződik. A taggyűléseken, értekezleteken mégis azoknak a hangját halljuk elsősorban, akik valamiért *„nehezteInek"* a szakszervezetre.

A szakszervezeti munka nyilvánosságához tartozik az is, ha a tagsággal ismertetjük az indokolatlan kérés elutasítását kellő magyarázattal, vagy ha elmondjuk, hogy miért nem lehetséges valamilyen javaslat megvalósítása. Nem dicsekvés, hanem a választók iránti kötelesség, ha a szakszervezeti vezetők ismertetik a tagsággal, hogy mit és hogyan intéztek el.

A szakszervezeti munka nyilvánossága a szakszervezeti mozgalom jellegéből következik. Csak így lehetséges, hogy a tagság ellenőrizze a mozgalom vezetőit, elmondja a véleményét, javaslatát, bírálatát. Nem vall önteltségre és nem dicsekvés, ha a szakszervezeti bizottság a bizalmiakat, a tagságot rendszeresen tájékoztatja a végzett munkáról, egyrészt élőszóval, másrészt a propaganda hatásos eszközeivel (sajtó, híradó, faliújság, stb.).

A szakszervezeti munka nyilvánossága, a tevékenység ismertetése, a dolgozókkal való meghittebb barátságot, kapcsolatot, a szakszervezet tekintélyének növelését segíti. Nem a dolgok felnagyításáról, az öndicsérgetésről van szó, hanem a szerény, reális értékelésről, amelyről eddig jórészt lemondtunk, de amit a dolgozók és a szakszervezet érdekét és tekintélyét figyelembevéve a jövőben nem hanyagolhatunk el.

A Nyugati pályaudvarról jelentik

Budapest Nyugati-pályaudvar dolgozói az év elejétől minden hónapban élüzemszint felett teljesítették a tervüket. Szolgálatátadás előtt, termelési tanácskozáson, oktatáson, de gyakran munka közben is szó esik a közös célról. A pályaudvaron szemléltető táblák mutatják az eredményeket. Az egy kocsira eső mozgatási időt 121 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy *havonta 200-zal csökkent a tolatási órák száma, azaz kb. 10 000 forinttal csökkent az önköltség.*

Az egy kocsira eső tartózkodási időt 26 órára csökkentették és ezzel — figyelembe véve az átlagos kocsiforgalmat — *15 000 órával csökkent a teherkocsik tartózkodási ideje az állomáson. Az állomásról induló személyszállítóvonatoknak 98,5 százaléka menetrendszerinti pontossággal indul.*

A kereskedelmi szolgálat sem marad el a forgalmi szakszolgálat mögött. A teherkocsik kihasználását 108 százalékban teljesítették, azaz 1460 kocsival kevesebbet vettek igénybe. *„Reméljük, élüzem lesz állomásunk"* — hallani itt is, ott is.

(Röviden választ kapnak — s reméljük, hogy nem csalódnak várakozásukban. A szerk.)

A „közlekedjünk menetrend szerint"

mozgalmat ismét megindítottuk állomásunkon. A vonatok menetrendszerinti indítása és érkezése egyaránt érdeke az utazónak és a vasútnak. Nem is szólva arról, hogy a vasutasok munkáját elsősorban ezen keresztül bírálják a nem vasutas dolgozók. *A Keleti-pályaudvar* dolgozói vállalták, hogy a munkásvonatok késését 2 százalék, az összes személyszállító vonatok késését pedig 4 százalék alá csökkentik július elsejéig. Vállalásukat becsülettel teljesítették. A személyszállító vonatok késését 2.2 százalékra szorították le.

Versenyben állunk a *Délipályaudvarral*. Reméljük, hogy mi kerülünk ki győztesen a versenyből, de nem vitás, hogy a nemes vetélkedés gyümölcsét máris érzi utazóközönségünk.

Tóth III. András
SZB-elnök, Keleti pu.

Négy évtized az egészségügy szolgálatában

„Kiváló Orvos" kitüntetést kapott dr. Dombóy Zoltán, a szakszervezet főorvosa

Négy évtizedes áldozatos munka áll dr. Dombóy Zoltán, a vasutasszakszervezet főorvosa mögött. Egész munkásságát az a gondolat vezérelte, hogy enyhítse a betegek fájdalmát, visszaadja egészségüket és ereje minden megfeszítésével küzdjön a betegségek megelőzéséért.

Alig száradt meg a tinta a diplomáján, máris naponta nézett szembe a halállal az, aki mindennél jobban szereti az életet. Az első világháború kezdetétől a végéig küzdött az imperialista háború sebesültjeinek testi épségéért, próbált enyhítést nyújtani ott is, ahol már-már úgy látszott nincs segítség.

Nem lett könnyebb a munkája azután sem, hogy a vérzivataros idők elmúltak. Kis erdei falvak körorvosa lett és bivalyszekéren, lóháton járta a nehéz erdei ösvényeket, hogy enyhítést vigyen a szenvedőknek. Küzdelmes évek. Harc a tbc ellen, harc az emberek megmentéséért és nem utolsó sorban harc a kuruzslás, a tudatlanság ellen.

Csak néhány mozaik egy orvos életéből, aki tudását nem vagyonszerzésre használta fel, hanem munkáját hivatásnak, a legszentebb hivatásnak tekintette.

Nyolc esztendeje, hogy minden erejét, sok évtizedes tapasztalatát a vasutasok egészségének megvédésére, helyreállítására fordítja. Az ő érdeme is, hogy a régebbi napi 78 óra üzemorvosi óraszám ma már 400 óra. Kezdeményezésére megvalósult a bizottsági felülvizsgálat, mely megnyugtatóbbá teszi a betegségek elbírálását. Most az ősz hajú, halk szavú, mindenki által szeretett és tisztelt főorvos a vasutasok számára rendkívül jelentős munkát végez: azokat a munkacsoportokat irányítja, amelyek tudományos kutatásokat folytatnak a leggyakrabban előforduló vasutas megbetegedések megelőzésére, gyógyítására.

Mindenki számára, aki ismeri a 73 éves Dombóy Zoltánt, nagy örömet okozott kitüntetése. Mi is őszinte szívvel gratulálunk a Népköztársaság Kiváló Orvosának és kívánjuk, hogy még hosszú ideig jó erőben és egészségben munkálkodjon a vasutasok és az egész ország közegészségügyének javára.

Néhány leleplező adat a bürokráciáról

Ha újságíró volnék, éles, szatirikus írással ostoroznám a bürokráciát, ami megkeseríti a dolgozók életét, akadályozza fejlődésünket. De mivel jegyvizsgáló vagyok, elégedjenek meg azzal, hogy néhány száraz, de beszédes adatot közölje kevés színnel és sok bosszúsággal.

•

Steffel János kalauz társaimékhoz 1956. szeptemberében beköszöntött a „gólya", de továbbra is levonták fizetéséből a gyermektelenségi adót. A jogtalanul levont összeg visszatérítését kérte a hatvani számfejtési főnökség, de csak levelet kaptak, hogy majd az illetékes tanács fizeti vissza a pénzt. Az *„illetékes tanácsnál"* viszont kinevették Steffel elvtársat. A levelezés még folyik, de csak a postának jelent pillanatnyilag hasznot.

•

Berec Pál fizetési előleget kért és kapott. A letiltást viszont *Berecki Pál* nevére állították ki, mert a miskolci igazgatóság helytelenül közölte a nevet Budapesttel. 1956 áprilisában történt az eset, de Berecki még nem kapta vissza a pénzét.

•

1957. június 4-én benyújtottak egy újítást *„A személyvonatok érkező vágányainak számozása Hatvan állomáson"* címmel. Illetékesek kértek hozzá egy részletes rajzot. Ezt is elküldték 1957. július 19-én. Azóta semmi válasz.

„Guritási módszer módosítása" címmel 1957. november 11-én benyújtott újításra semmi válasz.

Akad olyan újítás is, amelyet az állomáson bevezettek és jól bevált. Félév múlva viszont megjött az elutasítás.

A példákat nem kutattam, az élet vetette fel. Ha jobban utánanéznék, még több sajnálatos esettel találkoznék?

Szűcs Ferenc
Hatvan állomás

•

(Szűcs elvtárs levele 1958. június hó 16-án kelt. Lehet, hogy azóta megoldódtak a problémák és nem szaporodtak. Bár úgy lenne! A szerk.)

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

31. számból: 540/1958. Titkárság. Eljárás alaptalan feljelentések esetén.

117712/1958. I/3. A. Pályázati felhívás a takarékossági intézkedések kidolgozására.

116393/1958. I/4. B. A mozdonyszemélyzet prémiuma nagyterhelésű vonatok továbbításánál a menetidő betartása esetén.

117258/1958. I/8. F. Személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének biztosítása.

117437/1958. I/3. A. Az átadott BEV-vonalak állomásaihoz tartozott MÁV-nyugdíjasok társadalombiztosítási ügyintézésének és nyilvántartásának rendezése.

Újjáépítik a Szombathelyi Járműjavító mozdonyosztályának tetőszerkezetét

A Szombathelyi Járműjavító mozdonyosztálya fából készült régi, korhadó tetőszerkezetének kicserélése nem tűrt további halasztást.

A régi tető lebontását márciusban kezdték meg a pályafenntartás dolgozói. Néhány hete pedig felvonultak a Vasmegyei Állami Építőipari Vállalat munkásai, akik az újjáépítést végzik. Az új tetőszerkezet vasból és vasbetongerendákból készül. Maga a tető úgynevezett fűrészfogas rendszerben 15 szakasztól áll majd, és a nyugati oldalán helyezik el az ablakokat.

Az idén a kb. 6 millió forintos beruházási összegből 2—3 milliót fordítanak az építkezésre. A szerelőcsarnok teljes újjáépítését 1959-ben fejezik be.

Nagy József lakatos csaknem négy évtizede áll a vasút szolgálatában. Példamutató munkáját népi államunk Kossuth-díjjal jutalmazta. Jelenleg a Szolnoki Járműjavító kocsiosztálya tetőszerkezetének építését segíti kiváló szaktudásával.

(Kovács Géza felv.)

Üdvözöljük a Fiatal Dolgozók I. Szakszervezeti Világkonferenciáját

Több hónapos lázas előkészület után július 14-én megkezdődött Prágában a fiatal dolgozók I. szakszervezeti világkonferenciája.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívására a világ minden részéből szakszervezeti hovatartozandóságra való tekintet nélkül összeseregleltek a fiatalok képviselői, hogy hallassák szavukat azokban a kérdésekben, amelyekkel a fiatalok élet- és munkakörülményeit kívánják javítani.

Még nem ismeretesek a határozatok, de bizonyára az egységes megnyilatkozás hangján olyan összefogásnak lesznek elindítói, amelyek befolyással lesznek az ifjúság sorsára az egész világon. A napirendből arra lehet következtetni, hogy minden olyan probléma megvitatására sor kerül, amely a szocializmust építő és kapitalista, gyarmati és szabad országok fiatalságát egyaránt érinti.

A világkonferencián ott vannak a magyar fiatalok, — köztük a vasutas ifjúság — képviselői is, mint ahogyan mindenütt ott vagyunk, ahol a béke megvédésének gondolatáról, a világ dolgozóinak összefogásáról és jobblétének útjairól esik szó.

Már az előkészületek során is nagy érdeklődés volt tapasztalható a magyar vasutasok részéről a tanácskozás iránt. Most a konferencia megnyitásakor pedig várakozással telve fordulnak Prága felé.

Bizonyosak vagyunk abban, hogy a tanácskozás még közelebb hozza a világ ifjúságát egymáshoz. A béke védelmében, az ifjúság boldog jövője alakításának jegyében olyan határozatok születnek, amelyek kihatással lesznek a világ ifjúságának jövendőjére.

Mi is szívből üdvözöljük a világkonferenciát, sok sikert és eredményekben gazdag tanácskozást kívánunk Észak, Kelet, Dél, Nyugat ifjúsága képviselőinek.

A komáromi fiatalok a takarékosságért

A komáromi fűtőház ifjúsága komolyan vette a KISZ központi vezetőségének takarékossági felhívását. Az eredmény nem is maradt el. A korszerű tüzeléstechnika alkalmazásával 107 tonna szenet takarítottak meg. Az OH anyagok felhasználásával 10 531 forinttal csökkentették a kiadást. *A május havi megtakarítás összértéke 47 418 Ft.*

Nehéz lenne felsorolni mindazokat, akik derekasan kivették részüket a munkából. *Bittman Gyula, Tóth Elek, Vértessi Sándor* mozdonyvezető, *Ásó József, Kürtösi Károly, Kiss József, Réti Lajos, Surányi Imre* fűtő neve mégis ide kívánkozik, mint élenjáróké.

Reméljük, a fiatalok lelkesedése továbbtart és újabb eredménnyel gazdagítják fűtőházunkat és az egész népgazdaságot.

Horváth Gyula
SZB-elnök, Komárom fűtőház

A Szombathelyi Járműjavítóban a dolgozók egyharmada rendszeresen sportol

Verseny az üzem tekepályáján

— Magam sem hittem volna, hogy egy olyan üzemben, mint a Szombathelyi Járműjavító, ahol a dolgozók nagyrésze a környező falvakban lakik, lehet élénk tömegsportéletet teremteni — magyarázta Elek László, a területi bizottság sportfelelőse, miközben a járműjavító felé igyekeztünk.

Az elmúlt években ugyanis, ha valamilyen versenyt rendeztünk, alig tudtunk néhány embert összeszedni. Az idén viszont még az öregek is helyet követeltek a csapatokban

— Mi az oka a gyökeres változásnak?

— Véleményem szerint az, hogy az idén nemcsak néhány sportszerető dolgozó, hanem a vállalat vezetősége és a szakszervezeti bizottság is lényegesen többet tett a sportért, mint azelőtt. No, de ne vágjunk az események elé, a többit mondják el azok, akik közvetlen részesei a sikernek.

Varga elvtárstól, a vállalat vezetőjétől is megtudtunk néhány adatot. Legelőször is azt újságolta el, hogy a Szombathelyi Haladás újból életre hívta birkózószakosztályát és mint versenyző ő is jelentkezett. Bár már jóval túl van a harmincon, az edzéseket szorgalmasan látogatja.

— Már kezdek karcsúsodni, ha meg 5—6 kilót sikerül leadnom, félnehézsúlyban ismét versenyezhetek — mondja.

A beszelgetést a szakszervezeti bizottság elnökének, **Kovács Lajos** elvtársnak az irodájában folytattuk. Az üzem sportcsoportjának vezetője távollétében **Kovács** elvtárs készségesen tájékoztatott az üzem élénk sportéletének „titkáról", ami tulajdonkeppen nem is titok.

— Az elmúlt évek hibáin okulva, a télen olyan sportbizottságot hoztunk létre, amelyben a sportszerető dolgozók mellett a párt, a KISZ és a szakszervezeti bizottság képviselői is jelen vannak. A bizottság azt a feladatot kapta, hogy a legnépszerűbb sportágakban szervezzen üzemi bajnokságot és vegye fel a kapcsolatot más üzemekkel is.

— Rövid közvéleménykutatás után az osztályok között a következő sportágakban írtunk ki bajnokságot: labdarúgás, röplabda, sakk, asztalitenisz és teke. Ezzel egyidőben négy sportágban párosversenyre hívtuk a Miskolci Járműjavító dolgozóit. Amikor az üzemben híre ment, hogy a miskolciak elfogadták a kihívást a dolgozók korra való tekintet nélkül tömegesen jelentkeztek a különböző csapatokba. Labdarúgásban és röplabdában 7—7, sakkban és asztaliteniszben 6—6, tekében pedig 3 csapat verbuválódott össze.

Ezek a csapatok az üzemen belül, egymás között mérték össze tudásukat. Ezenkívül van a járműjavítónak egy NB II-es férfi röplabda csapata, egy területi bajnokságban szereplő kispályás férfi kézilabda csapata, egy labdarúgó csapatuk pedig az SZMT által rendezett üzemi labdarúgó bajnokságban vesz részt.

Az adatokból nem nehéz kiszámítani, hogy az üzem dolgozóinak egyharmada nyáron át rendszeresen sportol. S ami a legörvendetesebb, a fiatalok mellett mindenütt ott vannak az öreg „szakik", mint például labdarúgásban az 50 év körüli **Kalotai Károly, Kiss Jenő,** sakkban **Kovács János** és **Vágvölgyi Ferenc,** hogy csak néhányat említsünk.

Hogy nem boszorkányság a vasutas üzemekben, hivatalokban és szolgálati helyeken pezsgő tömegsportot teremteni, azt a szombathelyiek példája fényesen bizonyítja. Akik netán ezután is kételkednek, próbálják meg . . .

Visi Ferenc

Szeretettel várjuk a szombathelyieket

Kedves felhívás érkezett hozzánk februárban a Szombathelyi Járműjavító szakszervezeti bizottságától. Versenyre hívtak bennünket röplabdában, labdarúgásban, sakkban és asztaliteniszben. Dolgozóink örömmel fogadták a felhívást. A labdarúgók után az asztaliteniszezők is működésbe léptek. Mindkét sportágban elindultunk az SZMT által kiírt bajnokságban. Labdarúgóink csoportjukban megszerezték az első helyet. Asztaliteniszezőink csoportjukban szintén az első helyet „ütögették ki", a legjobb 12 csapat között pedig a második helyen végeztek.

Sakkban is megindult az üzemi bajnokság. Első és második helyen a mozdonyszerelde A, illetve B csapata végzett. A III. és IV. helyre holtversenyben a megmunkáló és a kocsiosztály került.

A röplabdázóknál egy kis álmosság mutatkozik, bár a központi épület előtti pályán a déli órákban vígan folyik a csatározás.

Augusztus 3-án a Miskolci Járműjavító sportolói és dolgozói szeretettel várják szombathelyi barátaikat, hogy a sportban is összemérjék erejüket.

Szidor László
üzemi sportfelelős, Miskolci Jj.

Befejeződött az 1957—58. évi labdarúgó NB II.

A Győri ETO mellett két vasutas csapat, a Miskolci VSC és a BVSC lesz az NB I. újonca

Július 6-án mindhárom NB II-es csoportban befejeződött az 1957—58. évi labdarúgó bajnokság. Ez a bajnokság számunkra kellemes meglepetést hozott. A déli és a keleti csoportban a BVSC és a Miskolci VSC révén két vasutas szerezte meg a bajnokságot.

Gratulálunk a két bajnokcsapatnak és sok sikert kívánunk NB I-es szereplésükhöz.

A BVSC csapata. Balról jobbra: Moór Ede edző, Rendek, Mészöly, Fazekas, Fábián, Rada, Bárkányi, Szalai, Jéger, Tihanyi, Anda, Kapuszta. Helyet kapott még a csapatban: Vereb, Hammer, Oroszi, Rásó, Láncl, Nagy és Orbán.

SPORTHÍREK

12 férfi és 6 női csapat részvételével július első hetében megkezdődött a szakszervezeti röplabdabajnokság. A bajnokságban a budapesti szolgálati helyek dolgozói vesznek részt.

A sportosztály július 19-én és 20-án a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezi meg az országos vasutas felnőtt és ifjúsági férfi, valamint női atlétikai pályabajnokságot. A bajnokságon közel 400 vasutas atléta méri össze tudását.

A Vasútépítő Törekvés vezetői július 1-én családias klubest keretében adták át a díjakat az NB I-es bajnokságot nyert felnőtt férfi csapatnak, a tartalék és ifjúsági csapatnak, a vállalat Hunyadi János utcai kultúrtermében.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Budapest, XIII., ker., Mautner Sándor u. 137. III. em. 21. sz. alatt levő kis lakbérű, háztartási árammal és rezsóval rendelkező 2 szoba komfortos MÁV szolgálati lakásomat a környéken levő 1 szoba komfortosra. (A kis szobában albérlő van.) Megtekinthető: hétköznap 10—16 óráig. Érdeklődni lehet: Cserhalmi Ilona, 292—709-es telefonon.

— Mezőtúri 3 szobás, gazdasági melléképületekkel és udvarral bíró lakásomat elcserélném 3 szobás, komfortos budapesti lakásért. Érdeklődni lehet 8—16 óráig 427—345 telefonon, Ágotalné címén.

A szerkesztőség üzeni

Ugiyal Sándor, Miskolc. Az újítási előadók munkakörének átszervezése a fennálló rendeletek értelmében nem lehetséges. Az említett problémákra az illetékesek figyelmét felhívtuk. **Farkas Géza, Kaposvár.** „Legyenek a szakszervezetek a törvények és rendeletek bátor védelmezői" című írása valóban nagyon fontos kérdést boncolgat. Örülnénk, ha az elvi megállapításokat gyakorlati példákkal alátámasztaná. Megírná, hogy a szakszervezeti bizottságuk mit tesz az érintett kérdésekben. Bizonyára nagy segítséget jelentene a több szb-nek is. **Bognár Károly, Tapolca.** Intézkedtek, hogy Buzás elvtárs a sapkáját megkapja. A folyó évben táró egyenruhához a vállalat biztosítják. Panolit eddig olyan keveset kapott az igazgatóság, hogy csak a balatoni állomások dolgozóit tudta kielégíteni.

Dr. Horváth Károly Gazdasági Vasutak Ig., **Horváth Gyula** Komárom, **Tóth III. András** Keleti állomás, **Bódogh Mihály** Dombóvár, **Szücs Ferenc** Hatvan, **Vágó Pál** Vasúttervező ÜV., **Varga Ferenc** Körmend, **Szidor László** Miskolc, **Rimóczi Lászlóné** Budapest, **Tátár Jánosné** Pécs, **Tótka Károly** Szeged, **Beró József** Budapest. Levelüket lapunk anyagához felhasználjuk.

Több levélírónak üzenjük: A júliusban érkezett levelek nagyrészét anyagtorlódás miatt a következő lapunkban használjuk fel.

Kié a dombóvári művelődési otthon?

Ha végig megyünk *Dombóvár* egyik legszebb útcáján, a Bezerédi utcán, feltűnik egy impozáns épület, a vasutasok népművelési otthona. Ebben a külsőleg szép otthonban azonban nem folyik olyan mozgalmas élet, amilyenre ilyen gócponton számítani lehetne. Mi ennek az oka?

Elsősorban a szakmai sovinizmus. A fűtőház, a szertár, a telítőtelep, a pályafenntartás szakszervezeti bizottsága, de a dolgozók sem érzik magukénak. Azt tartják — helytelenül —, hogy ez csak a forgalomé. A különböző rendezvényeket, kultúresteket, táncmulatságokat a szolgálati helyeken rendezik és nem a kultúrotthonban.

A színdarabok megtekintésére még csak el-elmennek a vasutasok, de más rendezvényekre nem igen. Talán nem érdekli őket? Nem hiszem. Az a hiba, hogy nem törődnek eléggé a dolgozók általános műveltségének emelésével és kultúra alatt sokszor csak a táncra és a színjátszásra gondolnak.

A dombóvári vasutasokat is érdekli a technika fejlődése, hazánk belső életének problémái, a természettudományos előadások. Ha tudomásukra hoznák, hogy ilyenek is vannak, akkor meg is hallgatnák. Bizonyára szívesen vennék a különböző szakkörök működését is.

Színes, érdekes program a művelődési otthonban, felvilágosító szó a munkahelyeken és összefogás a szakszervezeti bizottságok között: ez szükséges ahhoz, hogy pezsgő, eleven élet alakuljon ki, hogy szívesen felkeressék a vasutas családok a második otthonukat. Hogy ez így legyen, kizárólag rajtunk múlik.

Bódogh Mihály
SZB-elnök, Dombóvár állomás

HIREK

— **Újtípusú földgázszállító** vasúti kocsi mintapéldánya készült el a csepeli Egyedi Gépgyárban. A kocsi iránt külföldön is nagy az érdeklődés.

— **Érdekes újítást vezettek be Franciaországban.** A vasútvonalak mentén mágnessel gyűjtik a hulladékvasat. A teherkocsikra épített emelőkre szerelt mágnesek összeszedik az ócskavasat és szállítószalagon kerül a kocsiba.

— **„Üzemjárást" tartanak** Dombóvár állomáson fél év óta a vezető szakemberek, a párt és tömegszervezetek vezetői minden szombaton, amelynek célja, hogy a munkahelyen segítséget adjanak a dolgozóknak, felhívják a figyelmüket az esetleges hiányosságokra. A módszer a dolgozók körében nagy tetszést váltott ki.

— **160 kilométeres sebességgel közlekedhet** óránként a MÁV új személykocsija, amelyet a győri vagongyárban készítettek. Alumíniumszürke színű, berendezése a legmodernebb. A tervezők gondoskodtak az európai vasutak többféle áramneméhez alkalmazkodó fűtőberendezések felszereléséről is.

— **Tragikus körülmények között elhunyt** Gyarmati Dénes, a Szegedi VSE tehetséges középtávfutója, 21 éves korában.

— **Gyors ütemben villamosítják az NDK vasútvonalait a legfontosabb ipari területen.** A munkát 1954-ben kezdték el és 1956-ban üzembe helyezték az első villamosított vonalszakaszt Halle és Magdeburg között. A következő céliktüzés a Rosslau—Dessau—Bitterfeld szakasz villamosvontatásra való átállítása volt, amit márciusban fejeztek be. Ezt a vonalat rövidesen Lipcséig meghosszabbítják.

— **Bűvésztalálkozó volt Budapesten.** A MÁV Vasúttervező kultúrcsoportjába tömörült magyar amatőr mágusok a közelmúltban vendégszerepelésre hívták a „Nova Scéna Kouzel" (Új Bűvész Színpad) nevű cseh bűvésztársulatot.

— **Gyors ütemben épül a** hosszúhetényi ikeraknákat a bátaszéki vasútvonallal összekötő normál nyomtávú vasútvonal. Az új vasútvonal alépítménye már jórészt elkészült s a hirdi elágazástól a sínek fektetését is elkezdték.

— **A sajószentpéteri vasutasok** színjátszógárdája június 25-én a Nagymiskolci Állami Gazdaság repülőtéri üzemegységének kultúrotthonát kereste fel és nagysikerű műsort adott mintegy 300 dolgozó előtt.

Elvileg lehet — gyakorlatilag nem

Szentgáli István, lapunk levelezője egy dolgozó társa ügyében fordult a szerkesztőségünkhöz. Megírta, hogy *Vámosgyörk* és *Jászárokszállás* között a vonal mentén van egy kiszáradt kút deszkával befedve. A kút tégla-anyagát szeretné *Mozsár János* a saját céljára kitermelni. Ugy gondoltuk, hogy ez jó megoldás. Jól járna Mozsár János is, jóljárna a közösség is, mert a kút már tele van szeméttel, a lefedő fapadló is tönkrement, tehát könnyen történhet baleset.

A miskolci igazgatóság anyagosztályának a felvilágosításából megtudtuk, hogy elvileg nincs akadálya a tégla kitermelésének, s ahhoz a II. osztály is hozzájárult. De itt van a Hivatalos Lap 1958. évi 21. számában megjelent rendelet, melyet lapunkban már bírálat tárgyává tettünk — sajnos, válasz nem érkezett a bírálatra — amely a gyakorlati végrehajtást megakadályozza.

A rendelet értelmében a bontásból eredő ócska anyagok fogyasztói árát a TÜZÉP megbízottjának közreműködésével kell megállapítani. A gyakorlat viszont az, hogy a TÜZÉP még a telephelyéhez közel eső anyagok becsléséhez is csak elvétve nyerhető meg. Elvi akadálya tehát nincs Mozsár János kérése teljesítésének, de annál több a gyakorlati nehézség. Mégis bízunk abban, hogy az illetékesek módot találnak a segítésre.

A közeljövőben megjelenik

„Óvórendszabályok a benzolmérgezés megelőzésére" és „Egészségvédő óvórendszabály az ólommérgezés megelőzésére" című kiadvány.

A kiadványok megrendelhetők a Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadónál. (Budapest, VIII., Mező Imre út 19.)

KOMMENTÁR NÉLKÜL

A Magyar Népköztársaság Pekingi Nagykövetségének Kereskedelmi Képviselő Hivatala a következő levelet intézte a MÁV Vasúttervező ÜV párttitkárához és vezetőjéhez:

Ez év februárjától június közepéig Pekingben dolgoztak vasútbiztosító tervezési munkán Sikolya Ferenc, Erős István és Kórós István elvtársak.

Szeretnénk a párttitkár és ügyvezető elvtárs tudomására hozni, hogy a három szakemberük odaadó, átlagon felüli szorgalmas és szakmailag kiváló munkát végzett egész itt-tartózkodása alatt. Kedvezőtlen körülmények között, szállodai szobájukban, azt lehet mondani, hajnaltól vakulásig, vasár- és ünnepnapokon is dolgoztak, lelkesen, hogy munkájukkal időre biztosítsák a kínai rendelést. Eredményes munkájuk nagyban hozzájárult nemcsak a rendelés időbeni megkapásához, hanem ahhoz is, hogy szorgalmukkal, tudásukkal a magyar szakemberek jóhírét a kínai elvtársak előtt öregbítsék.

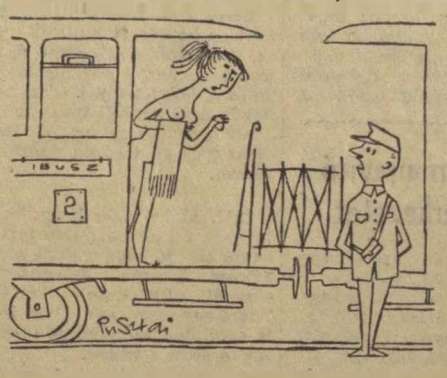
Kérjük a párttitkár és ügyvezető elvtársat, hogy nevezzeteknek a Magyar Népköztársaság Pekingi Nagykövetségének pártvezetősége elismerését tolmácsolni szíveskedjenek és mindannyiuknak jó munkát és egészséget kívánunk a jövőben is.

Elvtársi üdvözlettel:

Ujházy László
kirendeltség vezető

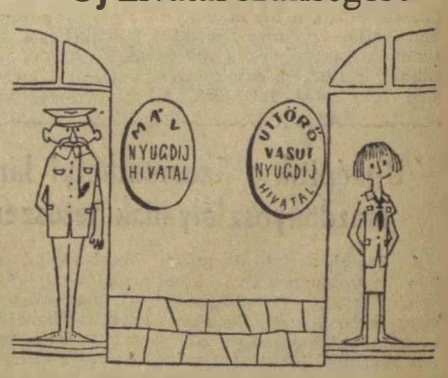
Szabados István
párttitkár

FÜRDŐVONAT



— *Kérem szépen, merre van a zuhany?*

Új hivatal szükséges?



„Nyugdíjazzák a kiöregedett úttörő vasutasokat"

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—638, 228—847, 228—849, 228—264. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1938. AUGUSZTUS 2.

Üdvözöljük a vasutas dolgozókat!

Írta: Végh Lajos, a szakszervezet elnöke

1945. április 4-e sorsdöntő fordulatot hozott a magyar vasút és a vasutasok életében is. A jogfosztottságot és a kizsákmányolást a szabadság és a dolgozó nép érdekében végzett munka öröme váltotta fel.

Az ország felszabadulásával a vasutas dolgozók megbecsült tagjai lettek a társadalomnak, eltüntek azok a megkülönböztetések, amelyek korábban fennállottak és elválasztották a vasutasokat egymástól. Megszűnt a mesterségesen teremtett kasztrendszer, a dolgozók egységének szétválasztása politikai és gazdasági vonalon egyaránt. Egy egészséges, a szocialista társadalom kialakulásához vezető fejlődés indult meg.

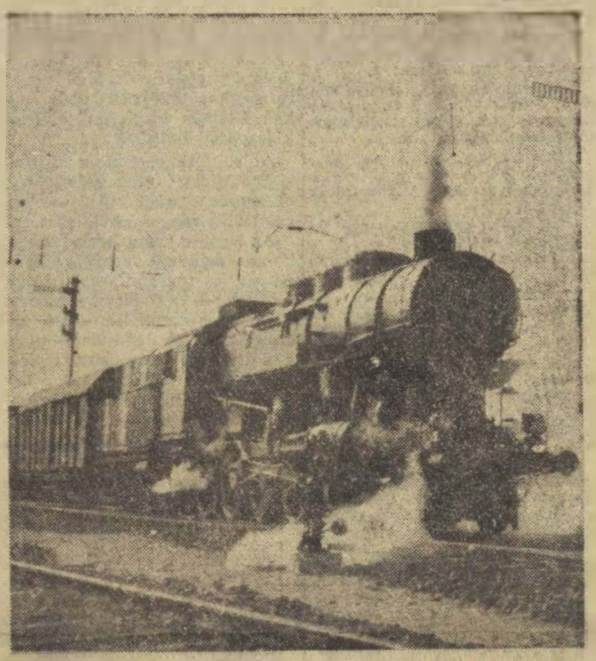
Dolgozóink ma már nem ismerik és sohasem fogják ismerni a munkanélküliséget, a holnap félelmét. Egyre mélyebben megismerik ehelyett az alkotás, a szabad munka, a tettek örömét. A vasutasok tábora is hatalmas kulturális és politikai átalakuláson ment keresztül. Megnőtt a szakmai tudásuk, gyarapodott az általános műveltségük. A korábban megalázott, szolgalelkűvé nevelt vasutasokból öntudatos, hazájukat és népüket szerető dolgozók lettek, akik ha kell, áldozatot is hoznak a nehézmények leküzdésére, de bátran megmondják véleményüket is.

A haza és nép szeretete jelentős mértékben elmélyült dolgozóinkban, ami kifejezésre jut abban is, hogy a vasutasokat mindig és mindenkor sikeresen lehet mozgósítani egy-egy jelentős feladat megoldására. A magyar vasutasok nevével elválaszthatatlanul összeforrott az első hároméves terv sikeres megvalósítása, az ország újjáépítése és felemelése. Elválaszthatatlanul összefonódtak vele az első ötéves terv nagyszerű alkotásai a szocialista vasút kialakításának munkálatai. A minden évben megismétlődő őszi és téli forgalom sikerei ismételten megmutatták erejüket, áldozatkészségüket, hazaszeretetüket, rátermettségüket.

Az ellenforradalom — ha rövid időre is —, de visszavetette a vasutat fejlődésében. A népgazdaságot ért anyagi és erkölcsi kár hatását a vasút és a vasutasok is egyaránt érezték. Büszkék lehetünk arra, hogyha akadtak is akik a hangzatos jelszavaknak felülve az ellenforradalmárok uszályába kerültek, a magyar vasutasok döntő többsége hűséggel kiállt a proletárhatalom, a párt és a munkás-paraszt forradalmi kormány politikája mellett. Hűségüket, helytállásukat mi sem bizonyítja jobban, minthogy az ellenforradalom utáni időben olyan eredmények születtek, amilyenre vasutunk történetében még nem volt példa. Azért érhettek el ilyen eredményeket, mert döntő többségük kezdettől fogva hiven támogatja népi demokratikus államrendszerünket, amely a felszabadulást jelentette számukra a kizsákmányolás, a kapitalizmus nyomora és a jogfosztottság alól.

Nem könnyű a vasutasmunka. Sok helytállást kíván és követel. Újból és újból az időjárás viszontagságaival dacolva kell dolgozniok azért, hogy az utasok pontosan céljukhoz érjenek, hogy az építőanyag idejében eljusson az építkezésekhez, a szén az üzemekbe, az élelmiszer és a közszükségleti cikkek az üzletekbe.

Jelentős beruházási hitelt tandó beruházások a vasúti szolgálat jobb, könnyebb és biztonságosabb lebonyolítását, a dolgozók szociális és kulturális szükségleteinek hatékonyabb kielégítését és a jobb munkakörülmények biztosítását célozzák.



Aki szereti a munkát és az életet — s a vasutasokról bátran állíthatjuk ezt — azoknak mindennél többet jelent a teremtő béke. A magyar vasutasok mindenütt ott vannak, ahol a békéért tenni kell. Most, hogy a nyugati imperialisták agressziv cselekedetükkel a közel-keleti népek és az egész világ békéjét fenyegetik, a magyar vasutasok is felemelték tiltakozó szavukat s az ünnepi készülődés sem halványítja el éberségüket.

Az acélsinek katonái kiérdemelték a nép szeretetét és megbecsülését. Ez a szeretet és megbecsülés különösen élő, eleven erővel nyilvánul meg minden év augusztus második vasárnapján, a vasutasnapon, a vasutasok nagy ünnepén. Augusztus 10-én immár nyolcadszor ünnepeljük a vasutasok napját. Mint korábban, az idén is elismeréssel és szeretettel fordul dolgozó népünk, pártunk, kormányunk ezen a napon a vasutasok felé.

A tavalyi vasutasnap óta újabb nagy feladatokat oldottunk meg. Sok nehézséggel kellett megküzdenünk, hogy a követelményeknek eleget tehessünk. A munka jobb szervezésével, a szakszolgálati ágak tevékenységének helyes összehangolásával, a gépek, a vontató és vontatott járművek helyes kihasználásával és karbantartásával, a kocsiforduló csökkentésével azonban sikerrel oldottuk meg feladatainkat. Utasításszerű szolgálatellátással, körültekintéssel sikerült a vonatok késését minimálisra leszoritani.

Pártunk és kormányunk nagyra értékeli a vasutasok munkáját. Népgazdaságunk teherbíróképességéhez képest újabb és újabb összegeket nyújt a vasúti közlekedés fejlesztésére. E hitelekből megvalósított és megvalósítandó beruházások a vasúti hatvani fűtőház korszerű öltözője és mosdója, a 120 férőhelyes bodrogolaszi MÁV nevelőintézet, ahol a vasutas dolgozók gyermekei tanulnak majd.

A hároméves terv 1959-es és 1960-as tervéveiben épül meg, illetve kerül korszerűsítésre a Miskolci Járműjavító öltöző-, mosdó- és étkezőhelyisége körülbelül 4 000 000 forintos beruházással, a kőbányai Törekvés Sport Egyesület sportpályája, öltöző- és mosdó Pécsett, Nyiregyházán, Szeged-Tisza állomáson és a Központi Szertárban, üzemi konyha és étkezde Makón, Békéscsabán, Ferencvárosban és Záhony állomáson, művelődési otthon Zalaegerszegen és a Debreceni Járműjavitóban, egy új vasutas kórház, valamelyik központi fekvésű vasúti csomóponton. A felsoroltakon kívül számos kisebb létesitmény építésére sor kerül, amelyek szintén a vasutas dolgozók jobb ellátását fogják szolgálni.

A nyolcadik vasutasnap azonban nemcsak az ünneplés és elismerés, hanem figyelmeztetés az előttünk álló újabb feladatokra is. Az őszi csúcsforgalom és téli forgalom maradéktalan lebonyolítása minden esztendőben a vasutas dolgozók nagy erőpróbája. A feladatok az idén még nagyobbak lesznek, mint az elmúlt esztendőkben. A feladatok hiánytalan megoldása érdekében idejében el kell végezni az őszi csúcsforgalomra való felkészülés sokrétű munkáját, nehogy időközben olyan hiányosságok álljanak elő, amelyek a szállítás folyamatosságát, tervszerűségét akadályozzák.

A vasutasok eddigi derekas munkája és a már sokszor megnyilvánult áldozatvállalása, amellyel a magyar dolgozók széles rétegeinek szeretetét és megbecsülését kivívták, biztosíték arra, hogy az 1958-as év nagy feladatait az eddiginél is jobban megoldjuk.

Most, amikor minden vasutas dolgozót és családtagját sok-sok szeretettel köszöntünk a nyolcadik vasutasnap alkalmából, bízunk a vasutasok szocializmust építő akaratában és a küszöbön levő, a vasutasokat érintő nagy nemzeti feladat maradéktalan végrehajtásának sikerében.

KÖSZÖNTŐ

A város felett nap ragyog.
Ontják a gőzt és messze zengenek
zúgó, dübörgő mozdonyok,
sineken futva távoli tájra.

Kocsisorok alatt a föld remeg,
riadt kis fecskék jajongva szállnak,
utasok jönnek, utasok mennek,
árutömegek vonatra várnak...

Ha nyikorgással zárul a fék,
es nagy robajjal megáll a gép,
kik felkapaszkodnak, kik leszállnak.

Kiabálás, hangos beszéd,
mig kicsinyek, nagyok elvonulnak
egymáson csüngve szertenézett.

Pezsgő életünk jelei ezek...

Még másodpercek se telnek, múlnak
mialatt fürge, szorgalmas kezek
rakoppintanak minden kerékre...
szenet locsolnak, tüzet szerelnek,
új árut visznek, árut hoznak,
és csapágyakat olajoznak.

E munka ritmusa tetszik a szemnek.

Sinek! Ti ország testében az ér!
Kocsik! Ugy futtok, mint erekben a vér!
Ti léteztek! és Mi? a Tiétek!
Nem is élhetnénk ti nélkületek!
Belénk van oltva a vágy utánad:
Vasút!

A nap ma rád ragyog!
a gőz sipol és messze zengenek
zúgó, dübörgő mozdonyok,
sineken futva távoli tájra.

Üdvözlünk Vasút és Vasutasok!
Szárnyaskerekek hősi világa!

Radnóti István.

Meggyorsul a nemzetközi személy- és áruforgalom

Július 7—12 között Prágában került sor a szocialista országok vasútügyi miniszstereinek III. értekezletére. A konferencián részt vett *Kossa István* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter.

Az értekezleten határozatot hoztak a szocialista országok kocsiparkjának jobb kihasználásáról, és szabályozták a fizetendő díjakat is. A nemzetközi személy- és áruforgalom meggyorsítására elsősorban a Szófia — Bukarest — Budapest —Prága—Varsó, illetve berlini nemzetközi fővonalon több közös határállomást létesítenek. Ezzel a Szófia—Berlin közötti expresszvonat menetideje 6 órával, a nemzetközi gyorstehervonaté pedig 15—16 órával csökken.

Ugyancsak elhatározták, hogy a jövőben növelik a nemzetközi gyorsvonatok sebességét. A nemzetközi expresszvonatokat a legújabb építésű, egységes kocsitípusokkal kell közlekedtetni.

Határozatot hoztak arról is, hogy a szocialista országok egymás közötti személyforgalmában egységes személydíjszabást vezetnek be. A MÁV javaslatára megbízták a *Vasutak Együttműködési Szervezetét* egy közös háló- és étkezőkocsitársaság alapítására vonatkozó határozat kidolgozásával.

A nyár minden napján ezrek keresik fel a balatoni fürdőhelyeket. Képünkön egy forgalmas nyári reggel Siófok állomáson.
(Németh Gyula felv.)

A VIII. VASUTASNAP KIEMELKEDŐ ESEMÉNYEI

Augusztus 8-án, pénteken 13 órakor nyílik meg a szakszervezet és a vasúti főosztály közös rendezésében az országos vasutas újító kiállítás a Technika Házában (Bp., V., Szabadság tér 17.).

Ugyancsak ezen a napon 17 órakor nyitja kapuit az országos vasutas képzőművészeti kiállítás a Képzőművészeti Főiskola kiállító termeiben. (Bp., VI., Népköztársaság útja 69.).

Augusztus 9-én, szombaton 13 órakor a Parlament kupolacsarnokában kerül sor a kormánykitüntetések és a „Kiváló vasutas" jelvények átadására.

Ezen a napon 11 órakor lesz a Landler Járműjavitóban a Landler-szobor leleplezése.

Augusztus 10-én, vasárnap 8 órakor a vasutas dolgozók küldöttsége megkoszorúzza a Gellérthegyi Felszabadulási emlékművet.

8 óra 10 perckor Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter a Kossuth-rádión keresztül üdvözli a vasutasokat.

Délután 14 órakor nagyszabású kulturális és sportünnepély kezdődik a BVSC sporttelepén (Bp., XIV., Szőnyi út 2.).

A műsor keretében szovjet vasutas labdarúgó-csapat is szerepel. A múlt évekhez hasonlóan ismét megrendezik a hagyományos bányász—vasutas atletikai versenyt.

A vidéki események közül kiemelkedik a győri felvételi épület átadása, valamint az egésznapos nyíregyházi ünnepség az állomás megnyitásának 100 éves évfordulója alkalmából.

91 tonna hulladékvas negyedév alatt

A takarékosság egyik formája a szervezett vasgyűjtés. Kormányunk erre vonatkozó felhívása a Gazdasági Vasutaknál mind nagyobb sikerrel jár. Egyre többen értik meg, hogy a hulladék- és ócskavas acélgyártásunk értékes nyersanyagbázisa.

A Gazdasági Vasutak dolgozói a második negyedévben mintegy *91 tonna hulladékvasat adtak át a Kohászati Alapanyagellátó Vállalat útján a vas-, illetve acéliparnak.* Ez több mint kétszerese az első negyedévben gyűjtött mennyiségnek. *A legjobb eredményt a mezőhegyesiek érték el.* A szertár például 34 tonna hulladékvasat adott át a begyűjtő vállalatnak.

dr. Horváth Károly
Gazdasági Vasutak Igazgatósága

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A júniusi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1) *Szeged*
2) *Szombathely*
3) *Pécs*
4) *Budapest*
5) *Miskolc*
6) *Debrecen*

A nyolcadik vasutasnapon szeretettel köszöntünk minden vasutas dolgozót!

Hajnali látogatás a Soroksári úti pályaudvaron

A budapesti háziasszonyok természetesnek tartják, hogyha a reggeli órákban bevásárlásra indulnak, az üzletekben friss gyümölcs és zöldségféle várja őket. Azt azonban kevesen tudják, milyen szerepe van a vasutasoknak abban, hogy az üzletekben naponta válogathatnak a mosolygós almában, a Nyírségből érkezett újburgonyában, a Szeged és Kalocsa környéki zöldpaprikában, a kecskeméti sárgabarackban. De ki győzné tovább sorolni... Nos kedves olvasó, ha mindezt tudni akarja, gondolatban tartson velünk a Soroksári úti pályaudvarra.

Nincs megállás

Július 17. Hajnali 3 óra. A város még csendes, az utcák néptelenek. A legtöbben most alusszák az igazak álmát. Nem így a Soroksári úti pályaudvar nagyvásártelepi részlegén szolgálatot teljesítő vasutasok. Nekik nincs idejük jóformán megállásra sem. A Nagyvásártelepre egymásután érkeznek a zöldáruval megtelt vagonok, s ezeket nekik kell beállítani a csarnoki rakodók mellé.

Haraszti Ferenc főelügyelő állomásfőnökkel és *Jancsi Imre* főfelügyelővel a Vasúti Főosztály 8. osztályának dolgozójával valamivel 4 óra előtt indultunk el a forgalmi irodából a Nagyvásártelepre. Útközben találkoztunk, *Tauber Jenő* felügyelővel, az állomásfőnök kereskedelmi helyettesével, aki kerékpárján egyszer már körbe szaladt a rakodókon, hogy ellenőrizze: hogyan halad a munka.

— A kocsik beállítása zavartalanul folyik — jelentette. — Ferencváros egymásután küldi az elegyeket. Az éjjel elsőnek 2.10 órakor a Nyírségvidékről és környékéről érkező szállítmány futott be: tíz vagon burgonyával és három vagon zöldáruval. A burgonya nagy részét már ki is rakták. 3.15 órakor öt, 3.35 órakor pedig 34 vagont küldött Ferencváros. Az utóbbival tíz vagon citrom is érkezett. Már ezt is átadtuk kirakásra.

Körültekintően, leleményesen

— *Hány vagon zöldárut kell éjszakánkint a nagyvásártelepi rakodók mellé beállítani?* — érdeklődtünk.

— Ez naponként változik. 100 vagonnál kevesebb ritkán érkezik. Ma 130 vagon érkezése várható.

— *És nem okoz zavart, ha egyszerre több felől is befutnak Ferencvárosba a zöldárut hozó gyorstehervonatok?*

— Egyáltalán nem. Nálunk a munka pontosan, tervszerűen folyik. Amennyiben például valamelyik gyorsteherrel 20 vagy ennél több elegy érkezik a Nagyvásártelep részére, azt a szerelvényt saját gépe hozza át. Ellenkező esetben Ferencvárosnak erre a célra beállított két mozdonya közül valamelyik ráfog és percek alatt itt van vele. A tartalék még egy kocsival is átrobog, nem várja meg a következő vonat érkezését.

A biztonság kedvéért két tartalékmozdonyunk van nekünk is. A Kiskunhalas felől érkező gyorstehervonatok a Soroksári úti pályaudvart előbb érintik, mint Ferencvárost, s magától értetődik, hogy addig nem mennek tovább, míg a Nagyvásártelepre érkező elegyeket ki nem sorozzuk.

— A munka meggyorsítására egy újítást is bevezettünk

Szántó Béla mozdonyvezető, Bo—Bo-val segíti a kocsirendezést a Soroksári úti pályaudvaron. Kovács Géza felv.

— vette át ismét a szót az állomásfőnök. — A Ferencvárosból érkező elegyek előbb a személypályaudvart érintik, s onnan a rendezőn át jutnak a csarnoki rakodókhoz. A gép minden esetben lassít az állomás előtt, mert a raktárnokok a fuvarleveleket, illetve a számadásokat már itt átveszik, hogy mire a C épülethez megérkeznek a vagonok, a szállítmány nemétől függően elkészíthessék az elosztást. Ezzel a megoldással elértük, hogy 10—12 perc alatt akkor is sikerül a vagonokat a rakodók mellé beállítani, ha nem egynemű áru érkezett bennük.

Hogy a kirakásnál se legyen fennakadás, a csarnok 22 vágányát felosztottuk. 1—16-ig a zöldárut és gyümölcsöt szállító vagonokat — amikor citrom, esetleg narancs szállítmány érkezik, az minden esetben a 9. vagy 10 vágányra kerül — a 17—21-ig pedig a burgonyás vagonokat állítjuk be. A 22. vágányon a göngyöleg le- és felrakását végezzük.

Őrségváltás

Miközben járjuk a Nagyvásártelepet, szünet nélkül érkeznek a szerelvények. 5 órakor már 100 vagont számoltunk meg a csarnoki rakodók mentén. A nagyraktár mellett egyre több tehergépkocsi sorakozott fel, hogy friss gyümölcsöt, zöldségfélét vigyen az üzletekbe. Fél 7 lehetett, amikor az utolsó vagonok is megérkeztek.

Közben megérkezett a napos brigád és folytatták ott, ahol *Baráz Sándor* raktárnok, *Bordás Lajos* váltókezelő és a többiek abbahagyták. Az üres vagonokat átállították a göngyölegtelepre, ahonnan még aznap ládákkal megrakva az ország különböző részébe induló tehervontokkal valamennyit visszaküldik a vidéki felvásárlóhelyekre, hogy a következő éjszaka megint friss gyümölccsel, zöldáruval térhessenek vissza a fővárosba.

Az „aranyszívű" állomásvezető

Miért nincs minden vonlon 2—3 olyan állomás, mint Somogymeggyes? Itt egész éven át friss ivóvíz várja a mozdonyszemélyzetet, minden vonatnál.

Az állomás vezetőjét, *Aranyosi* elvtársat a mozdonyszemélyzet elnevezte „aranyszívűnek". Amikor a vonat bejár, gyors léptekkel odasiet, friss vízzel kínálja a személyzetet. Aranyosi elvtárs éveinek száma a hatvan felé közeledik. A vasuti szolgálatban is a negyedik tizest váltotta fel. Mégsem látjuk soha fáradtnak, ingerültnek.

Sok fiatal vasutas tanulhatna tőle emberszeretetet, figyelmességet. Talán azért is esik olyan jól a víz, amit ő nyújt, mert szívesen adja. Az egész lényéből sugárzik, hogy megbecsüli a nehéz, fárasztó munkától izzadók munkáját. Pedig de sok helyen megfeledkeznek arról, hogy a nagy melegben a mozdonyon mindig duplán süt a nap.

A kaposvári fűtőház dolgozói nevében:

Hóvári János
műszaki előadó

Szombathelyen megválasztották a küldötteket az országos bizalmi tanácskozásra

Julius 17-én, az Ady Endre művelődési otthonban tartotta a szombathelyi területi bizottság a bizalmiak tanácskozását, amelyen *Szabadfi József* elvtárs, a területi bizottság elnöke tartott beszámolót. Bevezetőben ismertette az 1957. évi országos bizalmi tanácskozás óta elért eredményeket, majd a szakszervezetek XIX. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról beszélt.

Elmondotta, hogy egyes helyeken a gazdasági vezetők még ma sem hallgatják meg a bizalmiak véleményét a termelési problémák megoldásában, a munkaversenyek szervezésében, az áthelyezéseknél és egyéb kérdésekben. Nemegyszer a szakszervezeti bizottság megkérdezése, illetve beleegyezése nélkül áthelyezik vagy elbocsátják őket. A bizalmiak munkájára pedig — mint azt az elmúlt évek tapasztalatai igazolják — nagy szükség van, mert ők ismerik legjobban dolgozótársaik problémáit, ügyes-bajos dolgait.

Ezután a példamutató bizalmiakról beszélt. Az elsők között, *Németh Ferenc* és *Harcos Jenő* nevét említette. *Németh* elvtárs, aki a szombathelyi járműjavítóban dolgozik, nemcsak a munkában jár élen, hanem szakszervezeti csoportjának ügyeit is szívén viseli. Példamutató munkát végez a szombathelyi állomáson *Harcos Jenő* is, aki immár négy éve látja el a szakszervezeti bizalmi teendőit. Az ellenforradalom idején tanúsított helytállásáért és jó munkájáért már két alkalommal részesült soronkívüli előléptetésben.

Szabadfi elvtárs rámutatott azokra a hibákra is, amelyek még itt-ott gátolják a szakszervezeti munkát.

— A vasút jellegzetességénél fogva nagy a függőség a szolgálati vezető és részlegvezető, valamint a beosztott dolgozók között — mondotta. Éppen ezért fordul elő, hogy a bizalmiak észrevételeit egyes helyeken rosszindulatú torzsalkodásnak tartják és jogtalanul megtorolják. A szakszervezeti bizottságok legtöbbje azonban ma már megvédi a bizalmiakat a jogtalanul ért sérelmekkel szemben.

A beszámoló után több mint húsz hozzászólás hangzott el. A küldöttek elmondták észrevételeiket, beszéltek a munkában szerzett tapasztalatokról.

A válaszadás után megválasztották a két küldöttet az országos tanácskozásra. Eszerint, a szombathelyi területi bizottsághoz tartozó dolgozókat *Katona József*, a celldömölki szertár-, és *Németh Ferenc*, a szombathelyi járműjavító bizalmija képviseli majd.

Sturovo és Komárom vezet

A csehszlovák és a budapesti igazgatósághoz tartozó magyar határállomások hagyományos párosversenyét július 25-én és 26-án értékelték. Az elmúlt negyedév teljesítményei alapján a **Sturovo—Szob** állomások közötti versenyt a sturovoiak nyerték. A következő negyedévben tehát ők őrzik a vándorzászlót.

A komáromiak Komarno állomás dolgozóival állnak versenyben. A második negyedév értékelése alapján a komáromiak immár harmadszor nyerték el a vándorzászlót.

A komarnoi tanácskozásról a részvevők táviratot küldtek a csehszlovák és a magyar béketanácshoz, amelyben tiltakoznak az imperialisták közelkeleti agressziója ellen.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

32. számból: 112580/1958. I/8. B. Az államvasúti dolgozók Fegyelmi Szabályzatának módosítása.

118089/1958. I/4. B. Az élüzem cím elnyerésének 1958. II. félévi célkitűzései. A kiváló dolgozó kitüntetés adományozása.

114973/1958. I/3. A. A betegségi biztosítás ügyintézése ellenőrzésének szabályozása az Államvasutak részéről.

117742/1958. I/4. A. Sportolók és játékvezetők részére engedélyezhető rendkívüli szabadságok újabb szabályozása.

118200/1958. I/5. A. Lopások esetén teendő rendőrségi feljelentéseket szabályozó rendelet kiegészítése.

33. számból: 116661/1958. I. Fkv. B. „Jegyvizsgálók utánfizetési jutalékának, illetve a pályaudvari belépőjegyek eladási jutalékának szabályozása" c. rendelet módosítása.

114355/1958. I/4. C. A határállomások személyzetének oktatása és időszakos vizsgáztatása a csatlakozó idegen vasút jelzési és forgalmi utasítások eltéréseiből.

114106/1958. I/6. C. Végrehajtási Utasítás a MÁV lakóépületek és lakások fenntartására.

117798/1958. I. Fkv. C. A feladók tájékoztatása az állomási pénztáraknál köthető árubiztosításról és a kifizetett kártérítésekről.

34. számból: 119275/1958. I/4. C. Jelentkezés forgalmi-kereskedelmi tisztképző levelező tanfolyamra.

Emeletes gyorsvonat

A Német Demokratikus Köztársaság vasútvonalain a közelmúltban feltűnést keltett az emeletes gyorsvonat, amelyet a görlitzi Lowa-gyárban készítettek. A szerelvény neve: nagytermes — emeletes — csuklósvonat. A vonat 210 méter hosszú, tehát rövidebb, mint egy szabványos gyorsvonat, mégis 1300 ülőhely van benne, míg az előbbiben kb. 700.

Elkészült Rákoson a MÁV első korszerű olajtárolója és elosztó telepe

A MÁV, mint az ország egyik jelentős olajfelhasználója, a különleges rendeltetésű olajokat — az egységes minőség biztosítása érdekében — nagy tételekben veszi át és budapesti elosztóhelyéről küldi szét az ország különböző részein levő felhasználó helyekre.

Az olajféleségeknek eddigi tárolása és hordótételekben való szétosztása mind ez ideig a Budapest—Ferencváros pu. területére beékelődött központi szertárban történt, nagyon kezdetleges fejtő- és töltőberendezéssel. A munkafolyamat túlnyomó részét kézierővel, nagy nehézségek árán lehetett csak végezni.

A felszabadulás után bekövetkezett rohamos fejlődés, majd később a tervbe vett dieselesítés mindinkább megkövetelte egy korszerű fejtő-, tároló- és töltőberendezés létesítését, ahol a biztonsági készlet tárolása is lehetséges.

Mivel a ferencvárosi pályaudvar korszerűsítése és bővítése nem tette lehetővé az új berendezésnek a régi helyén történő megépítését, erre a célra gondos előkészület után Rákos állomás területén jelölték ki megfelelő helyet.

A sokféle szempont figyelembe vételét megkívánó terv elfogadása után 1953 végén kezdődött meg a kivitelezés.

Az építési rész tervszerűen haladt, azonban a műszaki, gépészeti és tűzrendészeti berendezések — melyek gyártása a különleges rendeltetésük miatt éveket vett igénybe — csak a folyó évi befejezést tették lehetővé.

Az új, korszerű berendezéssel az olajféleségek hordókba, és egyéb szállító edényekbe való töltését távvezérlésű, villamosmeghajtású szivattyúkkal végzik. A vasúti és közúti járművekbe való töltésre is gépi berendezés szolgál. A korszerű berendezés lehetővé teszi, hogy az eddigi nehéz fizikai munkát a dolgozók jóval könnyebben és gyorsabban végezzék, aminek eredménye a MÁV olajfelhasználó helyeinek mindjobb olaj-ellátásában fog mutatkozni.

Az olaj minőségének megóvása céljából hordómosó, a téli időben pedig a könnyebb és gyorsabb kezelhetőség célját forróolaj-öblítéses rendszerű melegítő berendezés szolgál, mely országos viszonylatban egyedülálló.

A tűzvédelmet automatikusan működő szénsavoltó és kézi működtetésű vízködoltó berendezések biztosítják.

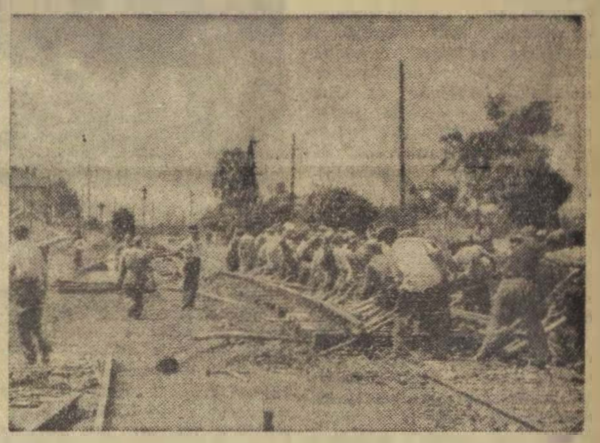
A vasúti kocsiknak a telep területén való mozgatását villamos meghajtású kötélvontató végzi, mellyel az önköltségcsökkentésben jelentős eredmény érhető el.

Az olajtelep elkészítésére népgazdaságunk 8 millió forintot fordított.

A MÁV ezzel a beruházással csak az első lépést tette meg e téren, mert hasonló berendezésre néhány vidéki gócponton is nagy szükség lenne.

Az új berendezés nagyban elősegíti a MÁV üzembiztos és tervszerinti munkáját, mely a magyar tervező-mérnökök és a magyar ipar jó munkáját dicséri és ékes bizonyítéka szocializmust építő hazánk fokozatos fejlődésének.

Gáspár Sándor
az Anyagellátási Igazgatóság vezetője.



Kitérőcsere Dombóvár állomáson, Rosta Gyula főpályamester vezetésével. A rekkenő hőség ellenére a vágányzár ideje alatt megtörtént a kitérő bekötése. Valamennyi dolgozó dícséretesen kivette a részét a munkából. (Mező László felv.)

Módosították a családi pótlékra vonatkozó igények egyes rendelkezéseit

A forradalmi munkás-paraszt kormány rendelete alapján a munkaügyi miniszter 1958. évi augusztus hó 1-től módosította az érvényben lévő családi pótlékra vonatkozó minisztertanácsi rendelet egyes rendelkezéseit. A módosítás azért vált szükségessé, hogy a végrehajtás egyszerűbb és könnyebb legyen, másrészt, hogy az egyes esetek magyarázata, illetve végrehajtása az élethez közelebb kerüljön.

Családi pótlék azt a munkaviszonyban álló dolgozót illeti meg, aki a gyermek, illetve a gyermekek eltartásáról gondoskodik. Különélő szülők esetében tehát a tartásdíj fizetése mellett is azt a szülőt illeti meg a családi pótlék, akinek a háztartásában a gyermekek élnek. Ha a dolgozó gyermeke, vagy gyermekei mostohaszülő háztartásába kerülnek, akkor a családi pótlék felvételére a mostohaapa jogosult. A vérszerinti apát csupán az az előny illeti meg 150 forintnál nagyobb összegű tartásdíj fizetése esetében, hogy a családi pótlékra jogosultságának elbírálásánál és a részére járó családi pótlék összegszerű kiszámításánál a mostohaapánál lévő gyermekét, illetve gyermekeit is figyelembe kell venni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a családi pótlékot valamennyi vérszerinti gyermek után meg kell állapítani, azonban a megállapított családi pótléknak csak a vérszerinti apa háztartásában maradt gyermekekre eső hányada erejéig számolható el és fizethető ki.

A módosító rendelettel kapcsolatosan megváltozott az egy gyermekes dolgozó nő családi pótlékra vonatkozó igényjoga is. Nevezetesen **mindazok a dolgozó nők, akik nem élnek házasságban** (pl. özvegy, törvényesen elvált, vagy külön él, leányanya stb.) **egy gyermek után is részesülhetnek családi pótlékban.** Kaphatnak tehát az olyan dolgozó nők is eltartásukban lévő egy gyermekük után családi pótlékot, akik a gyermek apjától esetleges tartásdíjban vagy a nyugdíjintézettől árvaellátásban is részesülnek.

Számtalanszor hangzott el szakszervezeti taggyűléseken és aktíva értekezleteken az a kívánság, hogy a munkaképtelen gyermek után kaphasson a dolgozó családi pótlékot még abban az esetben is, ha csak ennek az egy gyermeknek az eltartásáról kell gondoskodnia. Kormányzatunk az ezirányú kérelemnek eleget tett és úgy rendelkezett, hogy a továbbiakban a **testi és szellemi fogyatkozás miatt tellesen munkaképtelen és gondozásra szoruló gyermek után a dolgozó a gyermek korára tekintet nélkül ab.ban az esetben is jogosult családi pótlékra, ha a dolgozónak eltartásában csak ez az egy gyermeke van.**

Általában érvényben maradt a 6/1953. M. T. számú rendelet a családi pótlék igény elbírálására vonatkozóan, melynek kapcsolatosan különös gondot kell fordítani arra, hogy az államvasút területén **dolgozók családi pótlékra vonatkozó igényüket a szolgálati főnökségnél írásban tartoznak előterjeszteni.** Az írásbeli igénybejelentés számtalan vitát előz meg és nem egyszer ad lehetőséget arra, hogy dolgozóink jogos igényeit utólag elismerhessük. Az írásbeli igénybejelentés elmulasztása sokszor jóvátehetetlen anyagi veszteséget jelent a dolgozónak.

Általános szempont tehát, mint ahogy ezt a vonatkozó rendelkezések is előírják, hogy a családi pótlékra való jogosultság tekintetében történt valamennyi változást a változástól számított 8 napon belül írásban be kell jelenteni. Írásban kell tehát az igényt előterjeszteni, de ugyanakkor írásban kell mind azt a körülményt is a szolgálati főnökség tudomására hozni, mely a családi pótlék folyósításának beszüntetését eredményezi.

A családi pótlék igényre vonatkozó újabb szabályozás felelősségteljes munkát hárít a szakszervezeti funkcionáriusokra. Éppen ezért a szakszervezeti bizottságok, de minden szakszervezeti aktíva kísérje figyelemmel, hogy a kiadott rendelkezést a szakvonal a dolgozókkal megfelelően tudatosította-e. Azokat, akiknek a módosítás folytán családi pótlékra nyílt igényük, feltétlenül tájékoztassák igénybejelentésük megtételének módjáról. Szakszervezeti funkcionáriusok, aktivisták nem nézhetik el, hogy dolgozótársaik azért ne kapják meg az őket megillető jogos családi pótlékot, mert a rendelet közhírré tétele nem történt meg, vagy csak hiányosan történt.

Kovács Sándor

Párizs—Moszkva—Peking expressz

Előreláthatólag 1961-ben megindul a *Párizs—Berlin—Varsó—Moszkva—Lancsou—Peking* expresszjárat. Ez lesz a leghosszabb transzkontinentális vasútvonal, amely összeköti az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán partjait.

ÜNNEP ELŐTTI KÉSZÜLŐDÉS

Nincs az országnak egyetlen szolgálati helye, ahol a napi teendők, a politikai események mellett több szó esne valamiről, mint a VIII. vasutasnapról. Ünnepi műszakot hirdetnek a feliratok, hogyan tegyük feledhetetlenné az idei vasutasünnepet, hogyan használjuk fel a még szorosabb barátság elmélyítésére a kívülálló dolgozókkal — ezek azok, amelyekről már hetek óta folyik a szóbeszéd, a tervezgetés.

Munkával, vidámsággal, jókedvvel egyaránt ünnepelni akarunk! Ebben foglalható össze legrövidebben a készülődés láza. Az igazgatósági központok, a nagyobb szolgálati helyek mellett a legkisebbek is méltóan akarják ünnepelni augusztus 10-ét. A helyi lehetőségek figyelembevételével szerényebb, vagy nívósabb kulturális- és sportműsorral, rövidebb vagy éppen estébe nyúló programmal.

Ki tudna valamennyiről hírt adni? Álljon itt mégis néhány, minden sorrendiség nélkül arról, hol és hogyan várják dolgozóink a vasutasok napjának közeledtét.

Nyíregyházán

kettős ünnepet ülnek a vasutasnapon. Ekkor emlékeznek meg arról a ritka jubileumról, hogy 100 évvel ezelőtt futott be az első szerelvény az állomásra. Az egész napos ünnepséget a Hazafias Népfronttal együtt rendezik. A szovjet hősök emlékművének megkoszorúzása, zenés ébresztő, korabeli mozdony vontatta szerelvényen, korhű jelmezben való utazás végig a városon, kulturális- és sportműsor egyaránt szerepel a programban.

Hogy munkával is készültek az ünnepre a nyíregyháziak, mi sem bizonyítja jobban, hogy az igazgatóság területén elsők lettek a hasonló kategóriájú állomások versenyében.

A Szolnoki Járműjavítóban

is kiváló eredmények fémjelzik az ünnepi készülődést. *Dóra Sándorné* kenőpárnavarró brigádja havi 20 000, a fémöntők havi 27 000 forint megtakarítással készülnek az ünnepre. A bognárok a használt anyagok beépítésével 72 köbméter fát takarítottak meg. Csökkent a hőnfutások száma, különös gondot fordítanak a tisztaságra.

Tapolcán

a csomópont valamennyi szolgálati helye összehangolt műsorral ünnepli vasutuk megnyitásának 50. éves jubileumát. Kéthetes ünnepi műszakkal készülnek augusztus 10-re, de azt is vállalták, hogy ezt a lendületet az egész őszi forgalom ideje alatt megtartják.

A Déli-pályaudvaron

augusztus 8-án lesz a jutalmak és előléptetések kiosztása, 10-én aki csak teheti, kivonul szórakozni a városmajorba, ahol a pályaudvar dolgozóiból alakult zenekar is közreműködik.

A fegyverneklek

különösen az árukárok csökkentésére tett felajánlásaik teljesítésével mutatnak példát az ünnepi készülődés során. Vasárnap megkoszorúzzák a község hősi emlékművét, délután baráti futballmérkőzést vívnak a Gazdasági Vasutak csapatával. Este valamennyi szolgálati ág dolgozója közös vacsorán zárja a napot.

Szegeden

az ünnep reggelén a vasutas zenekar gépkocsin járja be a várost és zenés ébresztővel köszönti a vasutasok napját. A szovjet emlékmű megkoszorúzása után tartják az ünnepi nagygyűlést, majd rollerverseny, térzene, stb. szórakoztatja az egybegyülteket. Délben kerül sor az igazgatóságon a kitüntetések átadására. 14 óráig éjfélig a vasutas sporttelepen találnak szórakozást a szegediek.

A Landler Járműjavítóban

a vasutasnapon leplezik le névadójukat, Landler Jenő szobrát. Az ünnepségen az MSZMP Központi Bizottságának képviselője is jelen lesz. Meghívták az ünnepségre az üzem által patronált nagykanizsai gimnázium diákjait is.

Augusztus 1—20 között, alkotmány-napi műszakot tartanak. A vasutasnapon megkoszorúzzák a szovjet hősi emlékművet. 53 dolgozó kap „Kiváló dolgozó" kitüntetést, többen soronkívüli előléptetésben részesülnek. 10-én reggel a notanács tagjai az áthaladó vonatok személyzetét virágcsokorral köszönti. Ezen a napon nyílik a Landler-emlékkiállítás, újra megindul a járműjavító üzemi lapja.

Az ünnepségekre meghívták Landler Jenő harcostársait, valamint a szovjet követség dolgozóit is.

Bátaszéken

a *Makai-*, a *Marinkovics-* és a *Zádori*-brigád szinte egyforma eséllyel pályázik az első helyre a vasutasnap tiszteletére indított versenyben. Versengésük nagyban hozzájárul ahhoz, hogy az állomás városunyosa az élüzem-kitüntetésnek.

Katonatelepen

is bővül az ünnepség műsora az 50 éves jubileum ünneplésével. A vasutasnapot együtt töltik azokkal, akik korábban az állomáson dolgoztak, de már kioregedtek a munkából. Ott lesz *Sahin Tóth Sándor* bácsi is, aki az 1908-ban megnyílt állomásnak első vezetője volt. A vasutasokon kívül a Hazafias Népfront, de szinte az egész község részt kér az ünnepség szervezéséből.

A józsefvárosi állomás

dolgozói a vasutasnapi műsor sikere érdekében komplexbrigád-értekezletre hívták össze a szállítható feleket. Az együttműködéssel szeretnék elérni, hogy megszerezzék a „minta állomás" címet.

Hatvanban

élőles plakátok hívják az érdeklődőket a vasutasnapi ünnepségekre. Zenés ébresztő, ünnepi nagygyűlés a népkertben, a szovjet hősi emlékmű megkoszorúzása szerepel a délelőtti programban. Délután az MHS helyi szervezetének ejtőernyős bemutatója, sport- és kulturális műsor, tánc, szórakoztatja az ünnepségen részvevőket.

A VASÚT 3 ÉVES TERVE

ÍRTA: RÖDÖNYI KÁROLY VEZÉRIGAZGATÓHELYETTES

A VASUTI KÖZLEKEDÉS FELADATAI a felszabadulás óta nagymértékben megnövekedtek. 1957-ben az elszállított áruk mennyisége közel háromszorosa, az utasok száma pedig három és félszerese volt az 1938. évinek. 1945 óta az ország szocialista fejlődésének megfelelően megváltozott a szállított áruk összetétele és a szállítások iránya.

Az újonnan létesült bányák, ipartelepek és mezőgazdasági nagyüzemek kiszolgálása, valamint az egyre fejlődő ipar nyersanyagokkal való zavartalan ellátásának biztosítása új és nagyobb feladatok elé állította a vasúti közlekedést. Az utasszállítás ugrásszerű növekedése szintén az ország iparosításával, az életszínvonal emelkedésével és a termelő erők megoszlásában bekövetkezett változásokkal való összefüggésben.

3 éves tervünk a népgazdaság további egyenletes fejlődését irányozza elő, ennek megfelelően a tervidőszak alatt tovább növekednek a vasút áru- és személyszállítási feladatai.

1960-ban az elszállítandó árumennyiség több mint 12 százalékkal, az utasszám pedig mintegy 4 százalékkal lesz nagyobb az 1957. évinél.

Az árutonna-kilométerteljesítmény növekedése kisebb mérvű, mintegy 11 százalékos a szállítások lebonyolításának ésszerű és gazdaságosabb szervezése folytán. Az utaskilométer növekedése — az életszínvonal tervezett növekedésének megfelelően — mintegy 6 százalékos, ami az átlagos utazási távolság emelkedésének a következménye.

Az állandóan növekvő szállítási igényeket csak úgy elégíthetjük ki megfelelően, ha dolgozóink maradéktalanul és jól megoldják azokat a sajátos feladatokat, amelyek a vasútfejlesztési munkák gazdaságos végrehajtása és a megnövekedett forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében szükségesek. A közeljövőben végrehajtandó fejlesztési munkákat a 3 éves beruházási és felújítási tervünk tartalmazza.

E tervekben az avult, nagy szénfogyasztású gőzmozdonyainkat fokozatosan selejtezzük, helyettük korszerű villamos- és dieselmozdonyokat szerzünk be.

A budapest—hatvan—miskolci vonalon megkezdett vonalvillamosítást tovább folytatjuk.

1960 végén már Füzesabony állomásig közlekedhetnek a villamos mozdonyok.

Dieselvontatásunkat is kiterjesztjük 40 dieselmozdony és 40 motorkocsi beszerzésével.

A VONALVILLAMOSITÁS ÉS DIESELESÍTÉS eredményeként 1960 végén a villamosvontatással továbbított elegytonnakilométer teljesítményünk több mint 10 százalékkal, a dieselvontatással továbbítottaké pedig mintegy 32 százalékkal növekszik az 1957. évi teljesítményekhez képest.

Személykocsi-állományunkat megfelelő ütemű beszerzésekkel szaporítjuk, hogy az átalakított teherkocsik használatára még a csúcsforgalom idején se legyen szükség.

A 3 éves terv időszakában 340 db személykocsit szerzünk be, amelyből 280 db Bah 4 tengelyes kocsi.

A személyszállításra berendezett teherkocsikon kívül fokozatosan kivonjuk a forgalomból a favázas kocsikat is.

Az egyre növekvő teherforgalom ellátása érdekében teherkocsi-állományunkat növelni kell. 3 éves tervünk időszakában azonban teherkocsi-állományunk — tekintettel a halaszthatatlan selejtezésekre — csupán 4—5 százalékkal növekszik.

Számos vonalon tervezünk felépítménycserét 48,3 kg-os sinekkel, amit az avult pályarészek rekonstrukciója mellett a meglévő és ezután nagyobbmértékben beszerzésre kerülő nagyraksúlyu teherkocsik jobb kihasználása is megkövetel.

Nagyrészt a síncserékkel kapcsolatban, de egyes szűk keresztmetszetek kiküszöbölése érdekében is számos állomásbővítés szerepel 3 éves tervünkben.

Jelentős összegeket irányoztunk elő a már megkezdett nagy felvételi épületek építési munkáinak befejezésére. A háborús rongálások miatt szükséges, még meglévő hídprovizóriumok egyharmad részét szüntetjük meg a 3 éves terv időszakában.

Hároméves tervünkben jelentős összegeket fordítunk a magaséptmények és egyéb vasúti berendezések rekonstrukciójára is. Számos igen rossz állapotban levő ütőházat, áruraktárt és egyéb létesítményt újítunk fel, illetve építünk át teljesen.

Szociális, kulturális beruházásokra mintegy 40, szolgálati lakások építésére 7, rakodások gépesítésére pedig több mint 30 millió forintot fordítunk a 3 éves terv időszakában.

Beruházási és felújítási tervünk maradéktalan és gazdaságos végrehajtása érdekében le kell küzdeni azokat a nehézségeket, s meg kell szüntetni azokat a hiányosságokat, amelyek eddig károsan érezték hatásukat a munkák előkészítésénél és kivitelezésénél.

AZ ÉPITÉSI BERUHÁZÁSOK ÉS FELUJITÁSOK végrehajtásánál súlyt kell helyezni arra, hogy a munkák megkezdése előtt a teljes és helyes műszaki tervdokumentáció rendelkezésre álljon. A tervező intézetek és tervező szervek a tervek készítésénél a helyi viszonyokat és lehetőségeket a legmesszebbmenően vegyék figyelembe, ami nélkülözhetetlen a munka helyes megszervezése és lebonyolítása szempontjából. Kerülni kell a tervmódosításokat, mert azok rögtönzésekre, kiviteli tervszerűtlenségekre és egyéb lazaságokra adnak alkalmat.

A műszaki ellenőrök feladata, hogy a beruházás minden műszaki részletét alaposan tanulmányozzák és ezen felül a helyi viszonyokat is alaposan megismerjék. Csak így tudják az építésvezetők, illetve kivitelezők javaslatait megfelelő kritikával fogadni és határozott álláspontot elfoglalni.

A kivitelezőkre és ellenőrökre egyaránt áll az adminisztrációs fegyelem. Minden lényegesebb adatot tartalmazó dokumentumot kimutathatóan kell kezelni, a későbbi értékelések és a tapasztalatgyűjtés szempontjából. Mind a tervezőknek, mind a kivitelezőknek fokozott gondot kell fordítaniuk az anyagtakarékosságra.

(Folytatjuk.)

Híradás Békéscsabáról a vasutasnap előtt

Ezen a forró, juliusvégi napon is menetrendszerint robogott be, az *Arlberg-Orient-Expressz* Békéscsabára. Ami legelőször az utas szemébe ötlik: az állomás tisztasága. A peron, folyosók, várótermek úgy ragyognak a tisztaságtól, mintha valami magasrangú személyiséget vártak volna a Viharsarok „fővárosába". Nos, mint kiderült, a csabaiak nem vártak ilyent. Az ő második otthonuk mindennap ilyen, mert szeretik a rendet, a tisztaságot.

Nemcsak az állomáson, hanem a fűtőházban és környékén is példás rend uralkodik. A mozdonyszín és az irodaépületek közötti parkot átszelő vörös salakos utak mentén tarka virágok. S a virágágyak mögött fiatal facsemeték, szökőkút, miniatűr várak, bástyák.

Példás tisztaság — nagyszerű termelési eredmények

Ha valaki azt hiszi, hogy a békéscsabai vasutasok házatáján a rend és tisztaság csak kirakatpolitika, nagyon téved. A csomópont dolgozói a munkában is megállják helyüket. Az első félévben például teljesítették az élüzemszint követelményeit.

Hogyan érték el ezt a szép eredményt? Erről beszéljenek a legilletékesebbek, az állomás és a fűtőház vezetői.

— A múlt év második felében elhatároztuk: 1958-ban úgy dolgozunk, hogy a vasutasnapig elérjük az élüzemszintet — mondta *Molnár Gábor* elvtárs állomásfőnök. — Elhatározásunkat tett követte. Legfontosabb feladatként a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetését jelöltük meg.

A hibák kijavítása nem ment máról holnapra. Májusban például még 100 vonat közül 13 késéssel közlekedett. A szakszervezeti és a termelési bizottság segítségével azonban ezt a számot júniusban már sikerült négyre csökkenteni. Ez a négy személyvonat is a nemzetközi gyorsvonatok miatt késik néhány percet. A tehervonatoknál mutatkozó lemaradást a vasutasnapi műszakban szeretnénk pótolni.

A fűtőház sem hagyta magát

A fűtőház főnöke, *Soós János* elvtárs is büszkén újságolta, hogy az első félévben fűtőházuknak is sikerült teljesíteni az élüzemszintet mind a szállítási, mind a javítási és takarékossági célkitűzéseket illetően.

Az első félévben 3583 tonna szenet takarítottak meg 756 770 forint értékben.

— Nem tagadjuk, büszkék vagyunk eredményeinkre. Legjobban azonban annak örülünk, hogy gépeink mind egy szálig gondozottak, üzemképesek. Ma már ott tartunk, hogy bármelyik vonathoz, bármikor felhasználhatjuk őket. Véleményem szerint a nagyfokú szénmegtakarítást is jórészt gépeink jó állapotának köszönhetjük, no meg annak, hogy az utóbbi időben a forgalommal történt megbeszélés alapján jóval terheltebb vonatokat visznek, mint korábban.

A személyzet és a reszortosok is nagy gondot fordítanak arra, hogy a kilépő mozdonyoknak a külseje is tiszta legyen. Az idősebbek példáját követve egyre jobb eredményeket érnek el a műhelyben és a gépeken dolgozó KISZ-fiatalok. *A műhely és a mozdony KISZ-brigád például több mint 100 ezer forintos megtakarítást ért el az első félévben.*

Az első félévben derekas munkát végeztek a békéscsabaiak. Természetesen a jó munka jutalma ezúttal sem marad el. A vasutasnapon számos, a munkában élenjáró, a szolgálat ellátásában példamutató dolgozó részesül majd kitüntetésben, jutalomban.

KOMMENTÁR NÉLKÜL

Kalocsa állomás főnöke a következő levelet kapta egy könyv kíséretében az Agrártudományi Egyetem igazgatóhelyettesétől:

Június 27-én 16 óra 30 perckor Kalocsáról induló vonathoz jegyváltás alkalmával 100 forinttal többet fizettem a pénztárnál. Gyors távozásom folytán a pénztárosnő (Galambszögi Emma. A szerk.) a szolgálattevőt küldte utánam a vonatba, akit visszahivott a pénztárhoz, ahol a pénzt visszakaptam.

Az előbb említett tény olyan nagyfokú becsületességre vall, amely példaképül kivánkozik társadalmunk minden tagjának. Kérem az állomásfőnök elvtársat, hogy adja át csekély ajándékomat az elvtársnőnek. Önnek pedig minél több ilyen beosztottat kivánok.

Nagy József
egyetemi docens

A VASUTASOK EZREI KÖVETELIK A KÖZEL-KELETI VÁLSÁG BÉKÉS MEGOLDÁSÁT

A világ békeszerető dolgozóinak körében mind nagyobb méreteket ölt a tiltakozás az amerikai és angol csapatok libanoni, illetve jordániai fegyveres beavatkozása miatt. A béke védelmében, a népek függetlensége érdekében a magyar vasutasok is felemelik tiltakozó szavukat. A különböző szolgálati helyeken megtartott röpgyűléseken résztvevő párttagok és pártonkívüliek egyaránt elítélik az amerikai és angol imperialisták agresszióját.

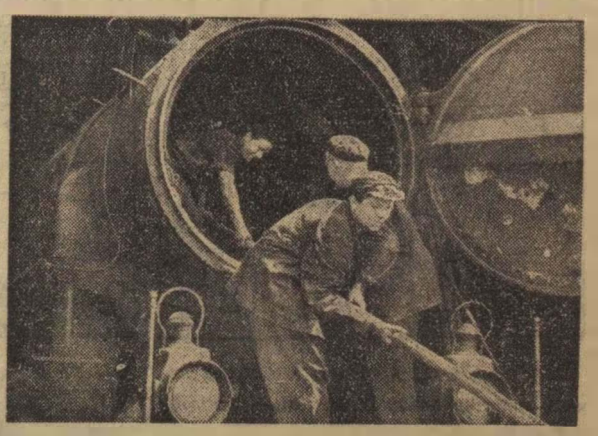
Ferencváros állomás vonatkísérő laktanyájában, a Keleti és Nyugati pályaudvar rendezőn, Gubacson és a személypályaudvaron a békebizottság tagjai, a fűtőházban pedig a műhelybizottsági elnökök tartottak rövid beszámolót a közel-keleti helyzetről.

Többek között *Szegeden, Hódmezővásárhelyen, Szolnokon, Püspökladányban, Tiszaszederkényben, Szombathelyen, Celldömölkön, Zalaegerszegen, Pécsett, Dombóvárott* voltak röpgyűlések. A dolgozók, miután végighallgatták az előadók külpolitikai tájékoztatóját, tiltakozó táviratokat, leveleket küldtek az ENSZ-hez, melyekben követelik a libanoni és jordániai agresszió megszüntetését, az amerikai és angol csapatok azonnali kivonulását.

„Mi, nyugdíjas vasutasok már két háború borzalmait éltük végig. Éppen ezért mélységesen elítéljük az amerikaiak háborús terveit és követeljük, hogy az angolokkal együtt vonják ki csapatokat Libanon és Jordánia területéről..." — írják levelükben a szombathelyi nyugdíjas vasutasok.

A Szolnoki Járműjavító dolgozói az Országos Béketanácshoz a következő táviratot juttatták el: *„Mi, a Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat dolgozói tiltakozásunkat fejezzük ki Libanon és Jordánia ellen elkövetett imperialista agresszió miatt. Követeljük az agresszió azonnali beszüntetését. Támogatjuk a gyarmati népek harcát, melyet függetlenségükért folytatnak..."*

„...követeljük, hogy Hruscsov elvtárs javaslata szerint, azonnal üljenek össze tárgyalásra a nagyhatalmak. Mélyen átérezzük a libanoni és a jordániai nép helyzetét. Szolidaritást vállalunk az Egyesült Arab Köztársasággal." — így fejeződik be a püspökladányi állomás dolgozóinak tiltakozó távirata, melyet az Országos Béketanácshoz juttattak el.



Kovács János, Pintér Ferenc, Szalai Lajos a Déli fűtőház dolgozói vasutasnapi felajánlásukon, a 324—449 sz. mozdony főjavításán dolgoznak

(Kovács Géza felv.)

AZ IFJÚSÁGI ÉLET HÍREI

— Ifjúsági délutánt rendezett a győri vasutas KISZ-szervezet a népművelődési otthonban. A rendezők változatos programmal várták a vendégeket. A KISZ Központi Bizottságának küldötte az ifjúsági nevelés kérdéseiről tartott előadást, amit vita követett. Utána a KISZ-szervezet kultúrcsoportja bemutatta az „Egy bolond vasárnap" című háromfelvonásos vígjátékot. Az ifjúsági délután tánccal fejeződött be.

— Rákos fűtőház fiataljai június hónapban 41 362 forintot takarítottak meg.

— A dolgozó ifjúság Prágában megrendezett I. világkonferenciáján a vasutas fiatalok képviseletében **Rétfalvi Tibor** elvtárs, a szakszervezet munkatársa vett részt.

— A ferencvárosi fűtőház ifjúsági brigádjai vállalták, hogy a felajánlott évi 300 000 forint megtakarítást a vasutasnap tiszteletére teljesítik.

— A dombóvári fűtőház KISZ-szervezetén belül ifjúsági segítő brigád alakult. A fiatalok vállalták, hogy munkaidő után a helyi termelőszövetkezetnek segítenek a betakarítási munkában.

Osztályonként brigádokat alakított a szombathelyi járműjavító vállalat KISZ-szervezete. A brigádok időnként ellenőrzik az áram, a sűrített levegő és az olaj felhasználását.

100 000 forint értékű megtakarítást vállalt a celldömölki fűtőház szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete. Az első félévben 123 000 forintos megtakarítást értek el.

— A takarékossági mozgalomban élenjáró fiatalok közül a budapesti igazgatóság vezetője június 1 és augusztus 15 között minden héten hat fiatalt küld jutalomüdülésre a tokaji ifjúsági üdülőtáborba.

— A Harmadik Békekölcsön 100 000 forintos főnyereményét Pányi János mozdonyvezetőgyakornok, a kazincbarcikai fűtőház dolgozója nyerte.

— A nagykanizsai fűtőház fiataljai takarékossági mozgalmának negyedévi eredménye: 400 000 forintos megtakarítás.

Egy példamutató forgalmista

Dobó Antalné, a szegedi személypályaudvar forgalmistája mindössze hat éve teljesít szolgálatot a vasútnál. A 23 éves fiatalasszonyt, — aki egyben családanya is — elsősorban arról ismerik, hogy mindig kifogástalanul látja el pontos, körültekintő, figyelmes munkát igénylő szolgálatát. Ha valahol a legcsekélyebb mulasztás jelével találkozik, azonnal határozottan intézkedik.

1957-ben a versenyben egy hónap kivételével mindig az ő brigádja végzett az első helyen. Természetesen a jó munka jutalma nem maradt el. Áprilisban — az élüzem-avatáskor — Kiváló Dolgozó-oklevéllel tüntették ki.

A forgalmi ifjúsági brigád — élén a KISZ-tag Dobóné val — június első napjaiban a személyvonatok menetrend szerinti indítására vállalást tett. Az eredmény máris mutatkozik. A brigád közben megkezdte felkészülését a vasutasnapra, az alkotmány ünnepére és az őszi forgalomra, amelyről minden túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy egyik legnehezebb időszaka az évnek.

A pályaudvaron az a meggyőződés, hogy Dobóné a jövőben is példamutatóan, az utasításoknak megfelelően látja el szolgálatát.

Tótka Károly
Szeged

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Klein Jenő Dunapentele. Cikkét lapunk következő számában közöljük. **Molnár Mihály Tiszaképzo Tanfolyam.** Panaszát a szakszervezet illetékes osztálya megvizsgálja. Az eredményről értesíteni fogjuk. **Pál Ferenc Bp-Déli-pu.** Kinek van igaza? — című írására levélben válaszolunk. **Bognár Károly, Tapolca.** Észrevételeit intézkedés végett az illetékesek tudomására hoztuk. Időbeszámítási kérelmével kapcsolatos véleményét a vasúti főosztály 4. szakosztálya megküldte. **Bakó János, Miskolc Igazgatóság.** Írását lapunk következő számában közöljük. **Orbán József, Hajmáskér.** Észrevételével kapcsolatban közöljük, hogy elsősorban nem a kocsiállásépz felemelése a cél, hanem a kocsik mielőbbi kiürítése. Az adminisztratív eszközöknél többet ér a jó együttműködés a szállítófelekkel, melynek megteremtése, ahol még ez nincs meg, fontos tennivalo. **Jászai Nagy József, Kisterenye.** Üdvözöljük a levelezők táborában. Kérdésere levélben válaszoltunk. **Nagy Elemér, Fegyvernek.** A kért lappéldányokat küldjük. Vasutasnapi készülődéseiről lapunk más helyén beszámolunk. Válaszlevelet küldtünk. **Máté Miklós, GV. Igazgatóság.** Levelelben közölt észrevételeit az illetékesek tudomására adtuk. **Szentgáli István, Gyöngyösi Kitérőgyár.** Kérjük, hogy névszerint írja meg a levelében felsorolt eseteket szereplőit. **Baranyai Józsefné, Villány.** Kérelmük indokolt. Július 1-től a létszámot egy fővel felemelték. **Sziládi Sándor, Szeged.** Az új védőruharendelet tervezetbe a levelében említett munkakörben dolgozók munkaruhával való ellátását felvették. Vasutas üdülők a Mátrában című írását helyszűke miatt közölni nem tudjuk. **Totka Károly, Szeged.** Egy vonatvezetőről írt írásának terjedelme miatt helyet biztosítani nem tudunk. **Uglyai Sándor, Miskolc.** A mozdonyok lészivatytyújának javításával kapcsolatos észrevételére levélben válaszolunk. A részkártérítéssel kapcsolatos írásával csak úgy tudunk foglalkozni, ha konkrét eseteket közöl velünk. **Mező László, Dombóvár.** A küldött képet közöljük.

Pál Ferenc, Bp.-Déli-pu., Leiti Ferenc Pécs, Boldizsár Gyula Békéscsaba Pft., Bognár Károly Tapolca, Várnai László Pécs, Csomor János Szolnok, Dancs József Tapolca, Hóvári János Kaposvár, Belényi Béla Kalocsa, dr. Horváth Károly GV. Ig., Totka Károly, Szeged, Földesy Benedek Kecskemét, Bánki József Landler Jj. ÜV., Rácz Endre Bp.-Nyugati-pu., Sziládi Sándor Szeged, Kiss II. József Bp.-Józsefváros pu. Leveleket lapunk anyagához felhasználtuk.

Pliszka György, Sztálinváros. Levelét továbbítottuk.

HÍREK

— Nagyszabású szakszervezeti napot tartottak a közelmúltban Szombathelyen. A Szakszervezetek Vas megyei Tanácsa mintegy kétszáz aktivát jutalmazott meg. Az ünnepi beszédet Szabó Antal elvtárs, a SZOT elnökségének tagja, a vasutas szakszervezet főtitkára tartotta.

— Komló állomás három brigádja közül az első félévben a Kossuth-brigád lett az első. Második a KISZ-, harmadik a Táncsics-brigád. A három brigád fél év alatt összesen 12 000 forint pénzjutalmat kapott.

— A Keleti-pályaudvar érkezési csarnokát díszítő freskók — Lotz Károly és Than Mór alkotásai — restaurálása a közelmúltban befejeződött. A vasutasnapon az állványoktól megszabadulva, már teljes szépségükben láthatók lesznek a nagy művészek kiváló alkotásai.

— Még az idén elkészül a Keleti Főcsatorna harmadik vasúti hídja, a Budapest—Debrecen közötti vonalon.

— Legpontosabban a szegedi igazgatóság területén közlekednek a vonatok a júniusi értékelés szerint. A munkásvonatok késését 1,1, a személyvonatokét 3,4 százalékra csökkentették.

— A Szolnoki Járműjavítóban elkészítették a cementszállító kocsi két mintapéldányát. A kocsikat az épületelemgyárban kipróbálták és megfelelőnek találták. A kocsikkal megoldják az ömlesztett cement szállítását.

— A Rába-Balaton diesel-mozdonyon már dolgoznak a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár mérnökei. A mintapéldány jövőre elkészül. A mozdony legnagyobb óránkénti sebessége 80 kilométer lesz.

— A mezőtúri fűtőház dolgozói helyesen értelmezik a párt és a kormány célkitűzéseit. Balesetmentes munkájukkal és a tervek teljesítésével segítik a zavartalan vasúti közlekedést. A kis fűtőház egyetlen hónap alatt 12 000 forintot takarított meg.

— Az idén is ízléses virágoskertek fogadják a Balatonra érkezőket az állomásokon. Több helyen megnagyobbították a kerteket, a sétányokat mindenütt kaviccsal szórták be.

— A „Minta szolgálati hely" mozgalomban részvevő Nyugati-pályaudvar társadalmi ellenőrei elhatározták, hogy a vasutasnap tiszteletére munkájukat még eredményesebbé teszik. 3—3 fővel szakbizottságokat alakítottak. Megszervezik a társadalmi ellenőrök továbbképzését.

— Halálozás. Czibere Gábor a Kőbánya teherpályaudvaron telepített 3. pályamesteri szakasz szakszervezeti bizottságának elnöke 48 éves korában tragikus körülmények között meghalt. Temetése július 25-én volt a rákoskeresztúri temetőben.

— Az idén az „Ab" típusú 400 lóerős dieselmozdonyból 10 darabot vásárolt a MÁV a Ganz Vagon- és Gépgyártól. További harminc gyártására szerződést kötöttek.

— Több hűtőkocsit vásárol a MÁV. A győri vagongyáraban harmincat készítenek. Ebből tizennégyet már át is adott a vállalat. A kocsik futómüve 120 kilométeres sebességre alkalmas, tehát a nemzetközi forgalom követelményeinek is megfelel. Az NDK-tól 200 hűtőkocsit vásárolunk az idén.

— A KPM vendégeként néhány napot Magyarországon töltött Teng Tav-jüan kínai vasútügyi miniszter és Szimehonov, a bolgár vasútügyi miniszter első helyettese.

— Vasúti kocsira szerelhető tejszállító tankok gyártását kezdték meg a Kiskúnfélegyházi Gépgyárban. Az év végéig negyven 2500, 5000 és 10 000 literes tejtankot készítenek.

— Közelmúltban tartották találkozójukat az 1947/48. évben végzett Vasúti Tisztképző Intézet hallgatói és tanári kara. A volt 121 hallgató közül 118 megjelent. A tanári kar Tompos elvtárs volt tanfolyamigazgatóval az élen teljes létszámban részt vett a baráti lélekörben lezajlott találkozón.

— Vidám, műsoros kerti ünnepélyt és Anna-bált rendez a Bp. Népköztársaság útja 88—90. számú MÁV-ház lakóbizottsága, a Hazafias Népfront területi csoportjával karöltve, augusztus 2-án este 7 órakor.

— A Gazdasági Vasutak szegvári üzemének dolgozói 4500 akáccsemetét ültettek el jórészt társadalmi munkával. A további fásításhoz faiskolát is létesítettek.

SPORT

Közel 400 induló az országos vasutas atlétikai bajnokságon

Szakszervezetünk sportosztálya július 19-en és 20-án, a BVSC Szőnyi uti sporttelepén rendezte meg az 1958. évi vasutas férfi és női ifjúsági, valamint felnőtt atlétikai bajnokságot. Az idei bajnokságon 19 sportkör közel 400 atlétája mérte össze tudását. A kétnapos versenyen a BVSC versenyzői szerezték a legtöbb győzelmet.

Az 1958. évi vasutas atlétikai bajnokság győztesei. Férfiak. Felnőttek. 100 m: Gyuricza (BVSC) 10.9. **200 m:** Gyuricza 22,9. **110 m gát:** Szécsei (Pécsi VSK) 17.2. **200 m gát:** Császár (Törekvés) 27.2. **400 m gát:** Lombos (BVSC) 57,8 **400 m:** Lombos 50,4. **800 m:** Révész (PVSK) 1:57.2. **1500 m:** Bárkányi (Szegedi VSE) 4:03,2. **5000 m:** Huszár (Békéscsabai MÁV) 15:36.2. **3000 m akadály:** Fehér (Nyíregyházi VSC) 9:38.2. **10 000 m:** Fehér 31:48. **Rúd:** Nagy (SZVSE) 340. **Hármas:** Szécsei 12.86. **Diszkosz:** Szabó (Szombathelyi Haladás) 43.66. **Magas:** Perjési (SZVSE) 175. **Távol:** László (BVSC) 635. **Kalapács:** Trényi (SZVSE) 55.36. **Gerely:** Lukács (PVSK) 67,90.

Ifjúságiak. 100 m: Gulyás (BVSC) 11,6. **200 m:** Nagy (Szolnoki MÁV) 23,8. **200 m gát:** Nemeskéri (NYVSC) 27.2. **400 m gát:** Nemeskéri 60.90. **400 m:** Benkő (BVSC) 52.7. **800 m:** Almádi (B. MÁV) 2:01.6. **1500 m:** Almádi 4:14. **1500 m akadály:** Máté (NYVSC) 4:53.2 **3000 m:** Almádi 9:21.2. **Rúd:** Bakó (SZVSE) 300. **Hármas:** Müller (Tapolcai IAC) 13,06. **Diszkosz:** Krasznai (Sz. MÁV) 37,09. **Magas:** Csajka (B. MÁV) 180. **Távol:** Prohászka (BVSC) 625. **Kalapács:** Mészáros (Kisújszállási MÁV) 40,59. **Gerely:** Tálas (BVSC) 49,92. — **Súly:** Tóth (BVSC) 11.95.

Nők. Felnőttek. 100 m: Nagy 1. (BVSC) 12,5. **200 m:** Turi (BVSC) 29.1. **80 m gát:** Nagy I. 13.5. **400 m:** Turi 62,00. **800** Turi 2:27,2. **Magas:** Gyuricza (Törekvés) 145. — **Távol:** Nagy I. 537. **Gerely:** Lukácsné (PVSK) 40.89. **Súly:** Remeténé (Testvériség) 12,56. **Diszkosz:** Remeténé 36.97.

Ifjúságiak: 100 m: Rákár (BVSC) 12.9. **200 m:** Rakár 27.9. **80 m gát:** Takács (Sz. MÁV) 13,4. **400 m:** Nagyfejeő (Makói MÁV) 61.5. **800 m:** Guba (B. MÁV) 2:31.2. **Magas:** Farkas (Sz. Haladás) 145 **Távol:** Kovács V. (BVSC) 522. — **Gerely:** Dusnoki (BVSC) 32,50. — **Súly:** Nemesfalvi (Sz. MÁV) 10,39. **Diszkosz:** Horváth A. (TIAC) 38,02.

Az 1500 méteres síkfutásban Bárkányi (Szegedi VSE) biztosan győzött. A pécsi Somorjai itt még a nyomában halad, később azonban ő is lemaradt.
(MTI fotó Mikó László felv.)

Ökölvívóink a várakozásnak megfelelően szerepeltek a bukaresti vasutas EB-n

Amikor ökölvívó válogatottunk július 5-én a Keleti-pályaudvarról elutazott Bukarestbe, a vasutas Európa-bajnokság színhelyére, még a csapat vezetői is borúlátóan nyilatkoztak a csapat szereplését illetően. Válogatottunk azonban nem okozott csalódást, versenyzőink a várakozásnak megfelelően szerepeltek, két második és két **harmadik helyezést szereztek.** S amint Kárpáti Lajos, a csapat edzője elmondotta, a döntőbe jutott két versenyző, **Koródi** és **Pál** első helyen is végezhettek volna, ha a pontozóbírók kissé tárgyilagosabban pontoznak.

— Megmondom őszintén, hogy magam sem vártam többet a fiúktól — mondotta az edző. — Sajnos, a magyar vasutas ökölvívósport jelenleg nem rendelkezik válogatott versenyzőkkel. Meggyengült csapatunk azáltal is, hogy egyik erősségünk, a székesfehérvári Adorján sportszerűtlenül cserbenhagyott bennünket. Adorján mindenkit félrevezetve, egyszerűen nem jelent meg a pályaudvaron.

— Végeredményben csapatunk a pontversenyben 5 ponttal az ötödik helyen végzett. Egy serlegei azonban így is sikerült elhoznunk. **A legszebben, legtechnikásabban öklöző versenyzőnek felajánlott tiszteletdíjat Pál György kapta,** aki stílusával, technikás öklözésével valóban kimagaslott a mezőnyből.

LAKÁSCSERE

— Dombóvári kettő szoba-konyhás, mellékhelyiséggel bíró szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapesti lakásért. Cím: Krasznai Vilmos, Dombóvár, Gyenis Antal u. 6. sz.

— Elcserélném Kuny Domokos u. 17. fsz. 2. szám alatti gyönyörű 1 szoba összkomfortos, személyzeti szobás társbérletemet 1 szobás budai, ha lehet földszintes lakással. özv. Földes Miksáné.

Az ígéret szép szó...

Kecskeméten az újítási megbízott munkáját erősen gátolja az a körülmény, hogy a fűtőháznál nincs megfelelő rajzeszköz, illetve körzőkészlet. Még január 29-én a Szegeden tartott újítási értekezleten szóvátettem ezt. Akkor ígéretet kaptam az igazgatóság IV. osztályának újítási megbízottjától és a Területi Bizottság képviselőjétől, hogy a makói fűtőház egyik körzőkészletét megkapjuk.

Azóta több, mint fél év telt el, de a készlet helyett csak újabb ígéretet kaptunk. Nem vagyunk türelmetlenek, de szeretnénk tudni, hogy az illetékesek mikor váltják be adott szavukat.

Földesy Benedek
Kecskemét.

SPORTHÍREK

Egy héttel a vasutas atlétikai bajnokság után került sor a magyar bajnokságra. Legjobb atlétáink itt is figyelemre méltó eredményt értek el. **Férfiak. 100 m:** ... 3. Gyuricza (BVSC) 10.9. — **400 m gát:** ... 2. Lombos (BVSC) 55.3. **3000 m. akadály:** ... 3. Bárkányi (Szegedi VSE) 9:02.8. **10 000 m:** ... 5. Fehér (Nyíregyházi VSC) 31:32.4. **Kalapács:** ... 2. Csermák (MÁV TIAC) 61.95. 3. Gulyás (NYVSC) 57,48, 4. Trényi (SZVSE) 56.86. **Távol:** .... 4. Pusztai (Szfv. MÁV) 690. **Gerely:** ... 3. Lukács (PVSK) 69,42.

Nők: 100 m: ... 4. Nagy I. (BVSC) 12.4. 5. Such (B. csabai MÁV) 12,5. **800 m:** magyar bajnok. Kazi (BVSC) 2:09. **Gerely:** ... 4. Lukácsné (PVSK) 41.21. — **Súly:** ... 5. Csáki (Szombathelyi Haladás) 12,91.

•

Üzemi labdarúgó-bajnokságot szervezett az Északi Járműjavítóban a Törekvés vezetősége. A bajnokságban 15 csapat vesz részt.

•

A birkózó világbajnokságon szereplő magyar válogatottban három vasutas versenyző kapott helyet. Birkózóink az igen erős mezőnyben megállták helyüket. Hódos (Debreceni VSC) sérüléséig biztatóan szerepelt. A fiatal Székely (BVSC) hatodik. Reznák (Ceglédi VSE) pedig az ötödik helyen végzett.

•

— Közel 350 részvevője volt július 26-án és 27-én Siófokon a pécsi terület sportünnepélyének. Az ünnepélyen a Pécsi VSK, a Nagykanizsai VTE, a Dombóvári VSE és a Siófoki VSC sportolói szerepeltek a legjobban.

A SZAKSZERVEZETI VEZETŐK FOGADÓÓRÁI

A szakszervezet vezetői augusztus hónapban a következő időpontokban tartanak fogadóórát a szakszervezet központjában:

augusztus 6-án: Soproni József titkár,

augusztus 13-án: Pánti Béla alelnök,

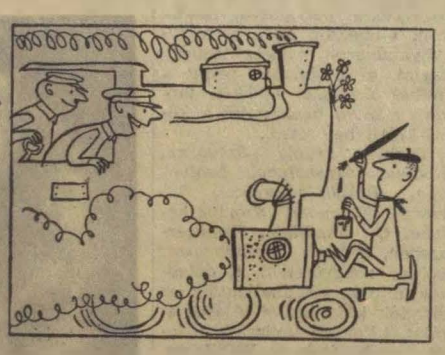
augusztus 21-én: Gróf József titkár,

augusztus 27-én: Végh Lajos elnök.

A fogadóórák ideje a közölt napokon 16,30-tól 18,30-ig.

AUGUSZTUS 10: NYOLCADIK VASUTASNAP

— Nálunk minden vasutas kitüntetést kapott. Amíg az ünnepély tart, mi helyettesítjük őket.



— Na látja, én idejében szóltam, hogy a mi brigádunk lesz az első. Nem kellett volna az utolsó napra hagyni az üdvözlő feliratot.

— Mondja, vezénylőtiszt elvtárs! Maga itt tartja a felügyeleti szolgálatot?
— Természetesen. Ügyelek a holnap szolgálatba lépő emberekre.

— Pista, viselkedjen rendesen! Ilyenkor a vasutasokon az ország szeme.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—349, 228—264. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. AUGUSZTUS 16.

Kádár János elvtárs a vasutasok között a parlamenti fogadáson

KITÜNTETÉSEK A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

Augusztus 9-én a VIII. vasutasnap alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter az Országház kupolatermében fogadást adott. Itt került sor a munkában élenjáró vasutasok kormánykitüntetéseinek, valamint a kiváló vasutas kitüntetéseknek az átadására.

Az ünnepség díszelnökségében helyet foglalt *Kádár János*, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára. *Apró Antal*, a forradalmi munkás-paraszt kormány első elnökhelyettese. *Nagy Dániel*, az Elnöki Tanács elnökhelyettese. *Kristóf István*, az Elnöki Tanács titkára. *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter. *B. P. Bescsev*, a Szovjetunió közlekedési minisztere. *Gyáros László*, a kormány Tájékoztatási Hivatalának vezetője. *Németh József*, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutasok szakszervezetének főtitkára.

A himnusz hangjai után *Németh József* vezérigazgató mondott üdvözlő beszédet, majd az Elnöki Tanács nevében *Kristóf István* nyújtotta át a Szocialista Munkáért Érdemérmet 28 és a Munka Érdemérmet 45 vasutas dolgozónak. *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter pedig 101 dolgozót tüntetett ki a Kiváló Vasutas jelvénnyel.

Kádár János elvtárs a kitüntetett vasutasok egy csoportjával (Németh Gyula felv.)

A kitüntetettek nevében *Tibor János* főintéző mondott köszönetet. A fogadás hivatalos része az Internacionálé hangjaival fejeződött be.

A vendégek között baráti beszélgetés kezdődött ezután. *Kádár János* elvtárs végigjárta a termeket és hosszasan elbeszélgetett a vasutas dolgozókkal.

A kitüntetettek névsora

Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetést kaptak:

Szabó László v. főmunkamester Békéscsaba, Szabó Sámuel ellenőr Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV., Debreceni Sándor v. szakmester Szolnoki Jj. ÜV., Baksa Béla v. munkás Záhony, Nagy Ferencné intéző TBKFF., Filiszár István m. főellenőr, Hámán Kató Fth., Pusztai Gyula m. felügyelő KPM I/7. Szako., Pásztor János intéző Bp. Igazg. MSZMP pártbizottságának titkára, Udvarhelyi László m. főintéző Landler Jj. ÜV., Mohácsi István v. főellenőr Autófuvarozási Főnökség, Repkó József m. felügyelő KPM I/2. Szako., Csoóy Miklós m. intéző Hídépítési Főnökség, Balassa István felügyelő KPM I/8. Szako., Abraham László m. intéző Szeged Fth., Jakab György főfelügyelő Északi Jj. ÜV., Lisinczki Lajos főintéző Balassagyarmat Gyurisán Menyhért m. főellenőr Dombóvár Fth., Tasnádi Zoltán v. szakmester Dunakeszi Jj. ÜV., Nádasi János főmester Diósgyőr dr. Németh Lajos orvos-főtanácsos MÁV-Kórház, Kiss László v. pályamester Józsefváros Pft. Főnökség, Kovács József intéző Ferencváros Szertár, Lévárdi József főintéző TB Építési Főnökség, Bálint Ferenc főkocsirendező Sztálinváros, Berbekusz Görgy m. v. főellenőr Békéscsaba ÁK. Fth., Kinczli József főintéző Pécs, szakszervezeti TB-elnök, Kaposvári Béla m. főtanácsos KPM I/1. Szako., Sándorfalvi Sándor főintéző KPM I. Főkönyvelőség, Sohonyai Gyula intéző Zalaegerszeg, MSZMP-titkár, Szenes Ottó főintéző Szolnok, Palotai Imre felügyelő KPM I. Kalmai Szállítási Osztály, Néder Mihály m. intéző GV. Szobi Műhelyfőnökség, Tőzsér Géza főfelügyelő Épületelemgyártó Főnökség, Németh József tanácsos Szeged, Gluhor Aurél v. főellenőr Kaposvár Pft. Főnökség, Balogh Tibor fóállomáselőljáró Miskolc-Gömöri pu. SZB-elnök, Kaszti Imre főfelügyelő, Pécsi Igazgatóság, Monostori József intéző Ózd, Vágó László főtiszt BKVH, Kikillai Sándor ellenőr Felépítményi Vasanyagjavító ÜV., Hargitai Imre m. főfelügyelő GYSEV Igazgatóság, Brezvai István intéző, Szolnok, MSZMP-titkár, Sikula György főszakmester Debreceni Építési Főnökség, Kiss Róbert intéző Zalaegerszegi Fth., Nagy VII. József v. főellenőr Debreceni Jj. ÜV., Csejtei Lajos ellenőr Alka, Karl József m. főfelügyelő Székesfehérvár, MSZMP-titkár, Parragh Gábor főellenőr Ferencváros, Rög Rezső főintéző Ferencváros, Nagy Gyula főintéző Szombathelyi Szakszervezeti TB., Pálfi István m. főfelügyelő Soproni Pft Főnökség, Szabó Gyula főintéző, Keleti pu. MSZMP-titkár, Takács János m. főfelügyelő KPM I/7 Szako.

(Folytatjuk.)

Munka Érdemérem kitüntetést kaptak:

I. Kiss Pál v. főellenőr Miskolc személy pu., Elekes László főfelügyelő KPM I/5 Szako., Nesz Károlyné főirodakezelő Pécs, Bognár László v. titkár BVKH, Bódi András m. ellenőr Nyíregyháza, Nagy István főfelügyelő KPM I. Titkársága, Papp András főszakmester Székesfehérvári Jj. ÜV., Szedlák Sándor v. szakmester Szombathelyi Jj. ÜV., Lenkei József m. főtanácsos Vasúttervező ÜV., Müller János v. szakmester Hídépítési Főnökség SZB-elnök, Romenda Gusztáv főkocsi-

Átadták a forgalomnak a győri vasútállomást

A vasutasnap legkiemelkedőbb eseménye a győri vasútállomás épületének átadása volt. *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszternek a vasutasnap és a vasút 3 éves terve méltatásával összekapcsolt avató beszédét a több száz főnyi ünneplő közönség lelkes helyesléssel fogadta. Az ünnepségen jelen volt *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára.

Az ünnepélyes átadás után az új épület megtekintésére indulókra mély benyomást tett az építmény, amely tervezésben, megoldásban egyaránt korszerű és nagyszerű. Az épület 72 000 légköbméter térfogatú, hossza több 250 méternél. A Hídépítő Vállalat a vasúti főosztály szerveivel dicséretesen együttműködve a forgalom zavarása nélkül oldotta meg feladatát, pedig rengeteg akadállyal kellett megküzdeniök, hacsak azt vesszük is figyelembe, hogy a kivitelezésnél 23 alvállalat és szállítószerv működött közre.

A főhomlokzati bejárat emeleti galériákkal ellátott hatalmas indulási csarnokba vezet. A földszinten helyezték el a pénztárfülkéket, a felvilágosító irodákat. A galériák mellett találjuk a kultúr-várótermet, a diák-várótermet. A nagy csarnoknak a peron felé eső részén széles lejáró vezet a szigetperonokhoz. Ide torkollik a nagyméretű étterem és a váróterem előtt húzódó, télikertre emlékeztető üvegfolyosó. A folyosókon korszerű pavilonok, új megoldású menetrendtartók. Külön söntés, anyák váróterme, gyermekfürdővel. Gázfűtésű éttermi konyha, s egész sor egyéb létesítmény biztosítja az utasok kényelmét.

A nagy forgalmat lebonyolító padló burkolata fényezett, csiszolt, gránitból, az oldalfalak burkolata fényezett mészkőből készült. A homlokzatot három ismert képzőművész alkotása díszíti majd. Kár, hogy ennyi művészi mondanivaló között egyetlen vasutas tárgyú sem akad. Kivitelezésre vár még a főhomlokzati oszlop-árkád felett elhelyezendő 90 négyzetméteres kő-dombormű. Reméljük, hogy a különböző munkatémákat felölelő alkotásban helyet kap a vasutas élet, a mát tükröző vasúti közlekedés is. Az indulási csarnok pálya felőli homlokzatát egy nagyméretű fémszobor díszíti majd.

A felvételi épület építésével párhuzamosan 11 lakásos, háromemeletes vasutas lakóépületet is emeltek a Beloiannisz utcában. Összel a boldog lakók ezt is birtokukba vehetik.

Az állomásépület átadásával még nem fejeződött be a győri pályaudvar korszerűsítése. Ujabb milliók beépítése és néhány év szükséges még ahhoz, hogy a győri vasúti gócpont minden igényt kielégítően véglegesen elkészüljön.

Az új győri felvételi épület egyik folyosója. (Németh Gyula felv.)

Alkotmányunk ünnepére

Népköztársaságunk alkotmányának kilencedik születésnapját ünnepeljük augusztus 20-án. Az ellenforradalom óta volt időnk elgondolkozni: milyen veszély fenyegette 1956 októberében alkotmányunkat, amelyben a többi között az is bennfoglaltatik: „Magyarországon minden hatalom a dolgozó népé."

Ezért a hatalomért hány olyan egyén nyújtotta ki kezét, akinek soha nem volt köze a dolgozó néphez, az egyszerű munkásokhoz, parasztokhoz. Hány földbirtokos, gyáros, levitézlett csendőr, nyilas és horthysta tiszt várta türelmetlenül azt a napot, amely lehetővé teszi számára, hogy újra elfoglalja régi posztját.

Erre azonban nem kerülhetett sor, mert a forradalmi munkás-paraszt kormány kérésére a baráti Szovjetunió segítségünkre sietett a véres ellenforradalom leverésében, majd utána népgazdaságunk vérkeringésének megindításában. S most két évvel 1956 októbere után büszkén elmondhatjuk, hogy pártunk és kormányunk vezetésével biztos léptekkel haladunk előre a szocializmus útján.

Az élet kapuja a felszabadulás után sarkig kitárult népünk előtt. Megnőtt az alkotás horizontja. Miénk a gyár, az iskolák, a kórházak, a fát, szenet és ércet adó hegyek, a gazdagon termő rónák, a kanyargós folyók, a fodrozó hullámú Balaton, amelynek üdülőiben, az alkotmány biztosította jogok alapján a dolgozók tízezrei pihennek, gyűjtenek új erőt a további alkotó munkához.

Népünk — köztük a vasutasok is — büszkeséggel tekint alkotmányunkra. Büszkeséggel, mert örökre eltemettük a kizsákmányolók hatalmát, törvény írja elő a jólét állandó emelését. Hogy a magyar nép él az alkotmány biztosította jogával, s hogy a közös erőfeszítésnek meg van az eredménye, azt egy számadattal lehet legjobban bizonyítani: 1958-ban a munkások és alkalmazottak egy főre eső reálbére 15—17 százalékkal nagyobb, mint 1956-ban volt.

Reális alapokon nyugvó hároméves népgazdasági tervünk — ha szerénynek tűnik is — azt jelzi, hogy nem megállás, hanem előrehaladás a jövőnk útja. A tervidőszak alatt tovább növekednek a vasút áru- és személyszállítási feladatai. 1960-ban a szállításra kerülő árumennyiség több mint 12 százalékkal, az utasszám pedig 4 százalékkal lesz nagyobb az 1957. évi teljesítményeknél. Mi ez, ha nem a további erősödésünket jelentő valóságos tény?

Az elkövetkezendő években nagyot lépünk előre a vasút műszaki-technikai fejlesztésében is. Fokozatosan kivonjuk a forgalomból a régi típusú, nagy szénfogyasztású gőzmozdonyokat. Helyettük korszerű villamos- és dieselmozdonyokat szerzünk be. Továbbfolytatjuk a villamosítást.

1960 végéig a villamosvontatással továbbított elegytonnakilométer teljesítményünk több mint 10 százalékkal a dieselvontatással továbbítottaké pedig mintegy 32 százalékkal növekszik az 1957. évi teljesítményekhez képest. Személy- és teherkocsiparkunk növelésére is fokozott gondot fordítunk, tökéletesítjük a már meglevő állományt.

Jelentős összegeket kap a vasút szociális és kulturális beruházásokra, valamint a már megkezdett nagy felvételi épületek befejezésére, öltözők, mosdók, étkezdék és egyéb létesítmények építésére, felújítására.

Néhány adat is bizonyítja, hogy alkotmányunk minden betűje egyre jobban valósággá válik. S ez a valóság a magyar nép, a magyar vasutasok alkotó munkájának, termelőerejének eredménye is. De megmutatják ezek a számok azt is, hogy a magyar nép ma sokkal többet termel, sokkal jobban él, mint történelmünk során bármikor.

Augusztus 20-a, alkotmányunk ünnepe a felszabadult magyar nép, munkások, parasztok és értelmiségiek összefogottságának napja. Köszöntsük mi, vasutas dolgozók is a nép hatalmához való hűséges ragaszkodással, új munkasikerekkel.

„Legyenek hűek Landler elvtárs emlékéhez..."

Szoboravató ünnepség a Landler Járműjavítóban

Augusztus 9-én kettős ünnepre gyűltek össze a Landler Járműjavító dolgozói. A vasutasnapi ünnepséggel egyidőben tartották üzemük névadójának, *Landler Jenő* szobrának leleplezését. (A szobor Turáni Kovács Imre, vasutas szobrászművész alkotása.)

Az üzem dolgozói, a párt, a szakszervezet, a szakszolgálat, a honvédség, a tanács, a régi harcostársak előtt *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója méltatta *Landler Jenő* elévülhetetlen érdemeit. Emlékeztetett arra a harcra, amelyet a vasutasokért, a vasutasokkal vívott előbb mint ügyvéd, később mint a Tanácsköztársaság hős népbiztosa. Beszéde végén ezekkel a szavakkal fordult az üzem dolgozóihoz: *legyenek hűek Landler elvtárs emlékéhez.*

A szobornál *Fekete Béla*, *Landler Jenő* volt harcostársa emlékezett az együtt töltött évekre, majd a különböző szervezetek képviselői elhelyezték koszorúikat a szobor talapzatán. Az avatóünnepség az Internacionálé hangjaival végződött.

★

Landler Jenő egyik régi harcostársa, *Csuta Károly* elvtárs betegsége miatt nem vehetett részt a szeretett barát és tanító szobrának ünnepélyes leleplezésén. Betegágyától hoztuk el a vasutasokhoz, elsősorban a Landler Járműjavító dolgozóihoz szóló üzenetét: *„Abban az üzemben dolgozni, amely Landler elvtárs nevét viseli külön kötelezettséget is jelent. Dolgozzatok úgy, hogy méltán tekinthessétek példaképeteknek az „öreget". Üzemetek kétszeres ünnepén kívánom, hogy érjetek el olyan munkasikereket, amelyekkel méltók lesztek Landler elvtárs nevéhez."*

Matuzsa György emlékére

— Márványtáblát lepleztek le Mohácson a vasutasnap alkalmával, amelyet Matuzsa György ávh százados emlékének szenteltek, aki 1956-ban a Budapesti Pártbizottság védelmében hősi halált halt. Matuzsa elvtárs korábban Mohácson dolgozott mint mozdonyfűtő.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

a III. országos vasutas fényképkiállításra

A szakszervezet elnöksége 1958. októberében vasutas fotókörök, vasutas amatőrök és családtagjaik részvételével megrendezi a *II. Országos Vasutas Fényképkiállítást.*

Részvételi feltételek:

I. csoportban: Fehér-fekete képek az alábbi témákból:

1. Vasutas dolgozók élete, munkája és szórakozása.
2. Ifjúságunk élete, munkája és szórakozása.
3. Szabadon választott témák.

Az ajánlott képeket 30x40 cm-es, de legalább 24x30 cm-es nagyságban kell elkészíteni.

II. csoportban: Színes felvételek szabadon választott témakörrel.

A legkisebb kép mérete 13x18 cm-es.

Színezett, valamint az I. Országos Vasutas Fényképkiállításon bemutatott képek nem vehetnek részt a kiállításon. *A szakszervezet elnöksége a kiállítás megnyitásakor a legszebb képeket díjazza.*

A kiállításra ajánlott képeket 1958. szeptember 30-ig a szakszervezeti központ kultúrnevelési osztályára *(Bp. VI., Benczúr u. 41.) „fotokiállítás"* megjelöléssel kell beküldeni.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

1958. I. félévének eredményei alapján a Minisztertanács és a SZOT vonatkozó rendelete értelmében az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet és az ezzel járó pénzjutalmat:

Állomási szolgálat

Budapest-Ferencváros, Komárom, Tatabánya-Felső, Nagykanizsa, Celldömölk, Nyíregyháza, Füzesabony, Kecskemét, Bánréve, Mátészalka, Balatonszentgyörgy, Sárbogárd, Siófok, Balassagyarmat, Hódmezővásárhely, Veszprém, Fertőszentmiklós (GYSEV).

Vontatási szolgálat

Debrecen, Hatvan, Nagykanizsa, Békéscsaba, Vác, Kiskunhalas, Balassagyarmat fűtőház, Bp. Keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség, Landler Jenő villamos vonalfelügyelőség.

Műhelyi szolgálat

Szombathelyi Járműjavító.

Pályafenntartási és építési szolgálat

Kisújszállási, Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség, MÁV Fatelítő ÜV. Bp. Építési Főnökség.

Távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat

Szegedi Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Bp. Jobbparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

Kereskedelmi szolgálat

Budapest-Nyugati, Nyíregyházi Rakodási Főnökség.

Anyagszerkezelési szolgálat

Budapest-Ferencváros Szertár, Miskolc Osztószertár.

A 37 élüzem cimmel kitüntetett szolgálati hely 509 000 forint pénzjutalomban részesült.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Állomási szolgálat: Hatvan, Rákos, Debrecen, Várpalota, Bp.-Nyugati Szombathely, Győr, Murakeresztúr, Békéscsaba, Komló, Hegyeshalom, Zalaegerszeg, Bp.-Keleti, Cegléd, Barcs, Eger, Kiskunfélegyháza, Kelebia, Szentes, Siklós, Vác, Bp.-Vizafogó, Nyírábrány, Szuhakálló-Mucsony, Zalaszentiván, Mohács, Szentlőrinc, Somoskőújfalu, Kispest, Körmend, Tiszafüred, Jászberény, Kistelek, Olaszliszka-Tolcsva állomás.

Vontatási szolgálat: Szeged, Dombóvár, Székesfehérvár, Celldömölk, Rákos, Sztálinváros, Diósgyőr fth., Bp Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, BEV Cinkota, Horvátkimle VVF.

Pályafenntartási és építési szolgálat: Pécs, Baja, Diósgyőr, Nyíregyháza, Debrecen déli, Mátészalka, Nagykanizsa, Hódmezővásárhely, Sopron, Ómiskolci, Pápa, Sztálinváros Ptf., Bp. Épületelemgyártó Főnökség.

Távközlő szolgálat: pécsi budapesti, miskolci, debreceni, Bp. balparti TBFF.

Kereskedelmi szolgálat: debreceni, kaposvári, dombóvári, szolnoki, békéscsabai, szegedi, rakodási főnökség.

Szertári szolgálat: Győr, Békéscsaba, Tapolca, Rákos, Szeged-Tisza, Székesfehérvár Szertár.

Gazdasági vasutak: Úrkúti Üzemfőnökség.

Vállalatok és főnökségek: MÁV Vasúttervező ÜV.

A vezérigazgatói elismerésben részesült 76 szolgálati hely 300 000 forint jutalomban részesült.

Igazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Budapesti igazgatóság: Újszász, Pusztavám, Diósjenő, Gödöllő, Ászár Keményítőgyár, Táborfalva, Dad, Szécsény, Kiskunlacháza állomás, Hatvan Rakodási Főnökség.

Miskolci igazgatóság: Rudabánya-vasérctelep, Gyöngyös Szertár, Sátoraljaújhely szertár.

Debreceni igazgatóság: Debrecen Vásártér, Balmazújváros, Törökszentmiklós állomás, Mátészalka szertár.

Szegedi igazgatóság: Makó szertár.

Pécsi igazgatóság: Mecsekalja-Cserkút, Szekszárd, Magyarboly, Keszőhidegkút-Gyönk, Villány, Boly, Simontornya, Almamellék, Vízvár állomás, Pécsi Rakodási Főnökség, Pécs-bánya rendező szertár.

Szombathelyi igazgatóság: Veszprémvarsány, Győrszabadhegy, Sárszentmihály, Szentgotthárd, Türje, Mosonszentjános, Csákánydoroszló állomás.

Megjegyzés: a vezérigazgatói, illetve igazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek az élüzem címet nem használhatják.

A kitüntetett szolgálati helyek minden dolgozójának további sikeres munkát kívánunk!

A társadalombiztosítási osztály 1958. évi költségvetéséről

A társadalombiztosítási osztály 1958. évi költségvetésének bevételi és kiadási összege egyaránt magasabb a múlt évinél. Költségvetésünk előirányzatai hatékonyan szolgálják célkitűzésünket: *a lehetőség határáig menően gondoskodni a dolgozó emberről.*

Hogy az előirányzott 435 millió forintos költség az előirányzatoknak megfelelően kerüljön felhasználásra, szigorú, fegyelmezett, takarékos gazdálkodásra van szükség.

Ha viszont figyelembe vesszük, hogy

a táppénznél és a gyógyszerköltségnél 9 619 000 forint túllépés jelentkezik, már az első félévben,

akkor nem nehéz a következtetés: *eddig nem tudtunk érvényt szerezni a kormány takarékossági felhívásának.*

Mi az oka ennek a nagyösszegű hitel túllépésnek?

Az ellenforradalom hatásaként meglazult erkölcsi morált, a laza munkafegyelmet a mai napig sem sikerült teljesen felszámolnunk. Ez megmutatkozik abban is, hogy sok dolgozót vesznek még ma is indokolatlanul betegállományba. Hogy ez így van, bizonyítja, hogy

a betegek felülvizsgálata során a betegállományban tartottak 20—25 százalékát találják az ellenőrző orvosok munkaképesnek.

Hasonló a helyzet a gyógyszer felíráskoknál is. Tagadhatatlan, hogy — különösen vidéken — emelkedett az egészségügyi kultúra és ez helyes is, a külföldi gyógyszerek mindenek elé helyezése azonban helytelen, mert hazai iparunk is előállít hasonló, sőt nem egyszer hatásosabb gyógyszereket. Ez persze lélektani hatást is rejt, mert a legtöbb beteg azt hiszi, ha drágább a gyógyszer, akkor gyorsabb a gyógyulás. Az orvosnak joga és kötelessége elbírálni, hogy mikor, milyen gyógyszer szükséges a betegnek, ennek ellenére elég gyakori, hogy a beteg mondja meg, hogy milyen gyógyszert írjanak részére.

Az ilyen és a hasonló jelenségek veszélyeztetik az 1958. évi költségvetési tervünk egyensúlyát, ami nemzetgazdaságilag is rendkívül káros, mert félévi hiteltúllépésből 150 kétszoba összkomfortos családi házat tudnánk felépíteni.

A féléves mérlegből kitűnik, hogy a hiányosságok mellett elért eredményeink nem elégséges költségvetésünk pénzügyi egyensúlyának biztosításához. Hogy az éves tervünket hitel túllépés nélkül zárhassuk, fegyelmezett, előrelátó munkára, az öntudat emelésére, szabálytalanságok, visszaélések esetén a legszigorúbb felelősségre vonásra van szükség.

Ferland Sándor
VSZTO főkönyvelő

500 mintadarab a VIII. vasutas újítási kiállításon

Augusztus 8-án a Technika Házában ünnepélyes külsőségek között nyitották meg a VIII. vasutasnap alkalmából rendezett vasutas újítókiállítást. A megnyitó ünnepségen jelen volt *Kossa István* elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter és *Németh József* elvtárs miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatóia. *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet főtitkára mondott megnyitó beszédet. Ezután pénzjutalmat és oklevelet adtak át a legjobb vasutas újítóknak, majd a jelenlevők megtekintették a kiállítást.

Túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy az idei kiállítás méreteiben és tartalmában egyaránt méltó az újító-mozgalom tízéves jubileumához. A Technika Házának kiállítótermében elhelyezett mintegy 500 modell, tablók, fényképek és makettek a vasutas dolgozók megnőtt alkotókedvéről tanúskodnak, arról, hogy egyre többen igyekeznek lépést tartani a rohamosan fejlődő technikával. Ezt legszemléltetőbben a számok tükrében lehet megmutatni.

A vasutas dolgozók

1947-ben 100 újítási javaslatot adtak be. Az 1958 első felében beadott újítási javaslatok száma 4387,

amelyből eddig 1562 újítást fogadtak el.

Nem érdektelen megnézni, hogy a vasutas újítómozgalom milyen utat tett meg 1946-tól napjainkig. A statisztika szerint ez alatt az idő alatt 126 256 újítási javaslatot adtak be dolgozóink. Ebből

37 674 javaslatot fogadtak el, ami 253 millió forint megtakarítást jelent

népgazdaságunknak. Ebből az összegből közel 2600 családi házat építhetnénk, vagy 80—85 darab hatszáz lóerős dieselmozdonyt vásárolhatnánk.

A kiállítás — amely augusztus végéig mindennap délelőtt 10-től este 22 óráig megtekinthető — a rendezők figyelmességét, hozzáértését is dicséri. Az egyes üzemek, illetve szolgálati ágak újításait szakszerűen csoportosították a tágas kiállító teremben. Különösen figyelemreméltó, hogy az élethű modellek zömét működés közben is megtekinthették a látogatók.

Hasznos dolog a 68 oldalas *Vasutas újítások könyve* című katalógus is, amely az újítások rövid leírásával nemcsak a látogatók tájékozódását könnyíti meg, hanem a tapasztalatcsere-mozgalmat is előmozdítja.

Mi van a hivatalos lapban!

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket.

36. számból: 119639/1958. I/1. B. rendelet az őszi forgalom sikeres lebonyolítására.

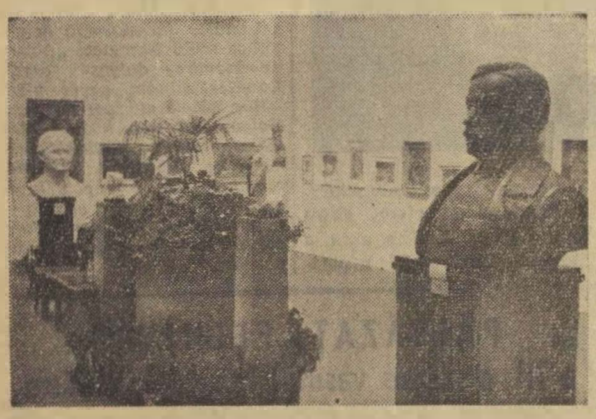
37. számból: 120210/1958. I/4. C. A párt- és állami funkcionáriusok továbbtanulásának elősegítéséről szóló 1082/1957. (X. 19.) Korm. számú határozat kiegészítése tárgyában hozott 1032/1958. (VI. 1.) Korm. számú határozat végrehajtásáról.

118283/1958. I/3. A. A papírgyűjtéssel kapcsolatos eljárás egységes szabályozása.

A vasutas képzőművészeti mozgalom tízéves fejlődését dokumentálja a VIII. képzőművészeti kiállítás

Nyolcadszor került sor a vasutas képzőművészek munkájának kiállítására a vasutasnap alkalmából. A tízesztendős múltra visszatekintő vasutas képzőművészeti mozgalomnak ezek a hagyományossá vált seregszemlék egy-egy állomásai. Évről évre emelkedik azoknak a vasutasoknak a száma, akik a napi munka után ecsetet, vésőt fogva hódolnak a művészetnek. És ezek között is örvendetesen nő a fizikai dolgozók arányszáma.

Az idei kiállításra 460 képzőművészeti alkotás érkezett. Nem volt könnyű dolog kiválasztani azt a 155 művet, amely a kiállítóhelyiségek korlátai miatt kiállításra kerülhetett. Az idei tárlat értékét az a törekvés is emeli, hogy jórészt a kiállított alkotásokból kerül ki az a 40—50 mű, amellyel a magyar vasutas képzőművészek ez év októberében a *Vasutasok Nemzetközi Intellektuális és Művészeti Szövetsége bécsi képzőművészeti kiállításán szerepelnek.*



Részlet a Képzőművészeti Kiállításról.
(Kovács Géza felv.)

Az ünnepélyes megnyitásra augusztus 8-án került sor a Képzőművészeti Főiskola kiállító helyiségeiben. A megnyitón megjelent *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A megnyitó beszédet *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára mondotta, majd kiosztotta a díjakat a legjobb képek, szobrok alkotóinak.

A zsüri döntése alapján a díjakat a következők nyerték: A növendékek közül I. díjat kapott: *Ficzere László Női arckép* és *Orosz Károly Utcasarkon 1944-ben*, II. díjat: *Bucsi Lajos Udvarrészlet, Gomola József Főműhely*, III. díjat: *Bottyán János Gyerekek a lépcsőn, Lukács Mária Kovácsfiú* című festményéért.

A szobrászat I. díját *Gerencsér József Kapásnő*, II. díját *Szente János plakettekért*, a III. díjat *Tóth Zoltán Forgalmista* című szobráért és *Szőcs Ferenc rézdomboritásokért* kapta.

A képzőművészeti körök gyermektagjai közül *Tóth József Műtermi részletéért* I. díjat, *Kalmár Mária Mozgástanulmányáért* II. díjat, *Kiss Attila Tájtanulmányáért* III. díjat kapott.

A hivatásos művészek közül festészetben *Kling György Kislánya* című festménye nyerte az első, *Fejes Gyula Kazánszegecselők* című műve pedig a második díjat.

A hivatásos szobrászok alkotásaiból *Kirchmayer Károly Hámán Kató* szobrát az első díjra, *Turáni Kovács Imre Landler Jenő* szobrát a második díjra találták érdemesnek.

Annak ellenére, hogy az idei kiállítás is előrelépést jelent, nem hagyhatjuk szó nélkül az általános megállapítást, hogy *szeretnénk végre több vasutasvonatkozású művel találkozni.* Még most is kevés a munkát, az életet ábrázoló kiállított mű. A körök tagjai ma is nagy szeretettel menekülnek a csendélethez, a műteremsarokhoz, az utcarészlet ábrázolásához, s csak nyomokban találhatók a mozgalmasabb, figurálisabb, több mondanivalót jelentő alkotások.

Munkajogi kérdések

A szakszervezeti bizottságok és a dolgozók tájékoztatása céljából a jövőben a legfontosabb munkajogi kérdésekről sorozatosan tájékoztatást adunk. Kérjük olvasóinkat, hogy a tárgykör megjelölésével juttassák el szerkesztőségünkhöz azokat a kérdéseket, amelyekkel kapcsolatban tájékoztatást kívánnak szerezni.

A munkaviszony azonnali hatályú felbontása

Azonnali hatályú felbontásnak van helye olyan körülmények fennforgása esetén, amelyek akár a MÁV, akár a dolgozó részére a munkaviszony további fenntartását lehetetlenné teszik.

Ilyen ok a dolgozó részéről,

ha a munkaviszony fenntartása életét, egészségét, vagy testi épségét közvetlenül, súlyosan veszélyezteti. Ha a veszélyeztetés fennforgását a MÁV kétsége vonja, ennek a körülménynek a bizonyítása a kerületi tanács VB által kiállított bizonyítvánnyal történik.

A munkaviszonyt azonnali hatállyal megszüntetni csak olyan okból lehet, amely fegyelmi vétséget jelent. Ezért a dolgozót azonnali hatállyal elbocsátani csak fegyelmi eljárás során hozott határozattal lehet. (A fegyelmi vétségekről, valamint a fegyelmi eljárásról külön közleményben fogunk ismertetést adni.) Azonnali hatállyal megszünik annak a dolgozónak a munkaviszonya is, akit a bíróság ítélete a közügyektől eltilt. A közügyektől eltiltott nem lehet közszolgálati alkalmazott és általában nem tölthet be vezető munkakört. Ebből következik, hogy csak az olyan dolgozó munkaviszonya szünik meg az említett bíróí ítéleti rendelkezés folytán, aki ilyen munkakört tölt be.

A munkaviszony jogellenes megszüntetése

Miután az MT pontosan meghatározza a munkaviszony megszüntetési okokat és a megszüntetés módját, ebből okszerűen következik, hogy a MÁV vagy a dolgozó a munkaviszonyt az MT-ben meg nem határozott okra hivatkozással, vagy nem az előírt módon, nem szüntetheti meg. Az ilyen megszüntetés jogellenes.

A jogellenes megszüntetés következménye:

Ha a MÁV szüntette meg jogellenesen a munkaviszonyt, a munkaviszonyt helyre kell állítani, vagyis a dolgozót munkakörébe vissza kell helyezni. Ebben az esetben a dolgozó részére az elmaradt keresetét, vagyis a munkaviszony megszüntetésétől a visszahelyezésig eltelt időre járó átlagkeresetét meg kell téríteni, levonva belőle azt a munkabért, amelyet a dolgozó ez alatt másutt ténylegesen megkeresett, vagy megkereshetett volna.

A Legfelsőbb Bíróság X. sz. polgári elvi döntése szerint a dolgozó nem nézheti tétlenül a munkaügyi vita elintézésének esetleges elhúzódását, ezért keresetveszteségnek elhárítása, vagy csökkentése érdekében szakképzettségével fel nem érő, az előzőleg betöltöttnél alacsonyabb munkakörben is köteles elhelyezkedni, ha ez figyelemmel az összes körülményekre — ezek között a dolgozó életkorára, testi adottságára és képzettségével kapcsolatos készségei megtartásának érdekeire — reá nézve jelentősebb sérelemmel nem jár.

Ha a jogellenesen elbocsátott dolgozó a MÁV-hoz visszatérni már nem akar és ezért visszavételét nem kéri, azért joga van igényelni a jogellenes határozat megváltoztatását és elmaradt munkabérének az előző keretben történő megtérítését. A jogellenes elbocsátáshoz hasonlóan kérheti a dolgozó elmaradt munkabérének megtérítését abban az esetben, ha a MÁV a munkakönyvét jogtalanul visszatartotta, vagy abba helytelen bejegyzést eszközölt és ez a dolgozót a munkavállalásban akadályozza.

Ha a dolgozó szünteti meg jogellenesen a munkaviszonyt, önkényes kilépőnek minősül. Az önkényes kilépés következménye, hogy új munkaviszonyának első és második naptári évében alapszabadsága csak 6 nap, pótszabadság pedig csak egészségre ártalmas munka címén vagy fiatal korára tekintettel jár részére.

Önkényes kilépőnek minősül az a dolgozó is, aki a tényleges katonai szolgálat befejezését követő 14 napon belül, illetve a tartalékos katonai szolgálat befejezését követő 3 napon belül nem jelentkezik munkahelyén, továbbá az a dolgozó, aki a vállalat, vagy felügyeleti hatósága népgazdasági érdekből szabályszerűen áthelyezett és új munkakörének elfoglalását törvényes indok nélkül megtagadja.

De rövid ez a két hét

Nagyon boldogan és vidáman telnek napjaink a mosonmagyaróvári SZOT-üdülőben. Minden jóban részünk van. Az élelmezés, a bánásmód, a szeretetteljes gondoskodás teljesen feledteti az otthont. Sajnáljuk, hogy a két hét hamar eltelik.

Köszönjük az üdülőben töltött szép napokat.

Balla Emília, Bödör Marika és Szalma Marika a többi vasutas leány és fiú nevében

A BVKH-ban tartott vasutasnapi ünnepségen Pusztai Ferenc hivatalvezető átadja a kiváló dolgozó oklevelet Lummer Lászlónénak.
Nádai Károly felv.

Levél az Egyesült Nemzetek Szervezetétől

A szakszervezet elnöksége 1958. április 15-én a vasutas dolgozók kérése alapján eljuttatta tiltakozását az Egyesült Nemzetek Szervezetéhez a nukleáris fegyverekkel folytatott kísérletek beszüntetését illetően.

A tiltakozásra válaszul érkezett levél bizonyítéka, hogy dolgozóink szava eljutott az ENSZ Lefegyverzési Bizottságának tagjaihoz, akik hasonló tiltakozások ezreit kapják, s így módon tájékozódást szereznek a világ dolgozóinak közfelháborodásáról. Amikor tehát a bizottság tagjai tárgyalóasztalhoz ülnek, nemcsak a kormányok hivatalos véleményével, hanem a dolgozók közfelfogásának figyelembe vételével is számolniok kell.

Ime, a levél teljes terjedelemben:

A Magyar Vasutasok Szakszervezete Elnökségének

Budapest

Uraim!

Nyugtázni kívánom 1958. április 15-i levelük vételét, nukleáris fegyverekkel folytatott kísérletek beszüntetését illetőleg. Ez a kérdés bennfoglaltatik az Egyesült Nemzetek különböző szervei, különösen pedig a Lefegyverzési Bizottság által tárgyalt különféle tételekben.

A Lefegyverzési Bizottság vonatkozó eljárási szabályainak megfelelően az önök levelét felvették azoknak a közleményeknek hivatalos jegyzékébe, amelyek nem kormányforrásokból érkeznek olyan tárgykörre vonatkozólag, amellyel a Bizottság foglalkozik. Ezt a jegyzéket időszakonként körözik, mint okiratot a Lefegyverzési Bizottság minden tagja között tájékoztatásuk céljából.

Kiváló üdvözlettel

Ali Nekunam
a politikai ügyek tisztje

Az országos bizalmi tanácskozás előtt

Augusztus 19-én és 20-án harmadszor gyűlnek össze a szakszervezeti bizalmiak országos tanácskozásra. A tanácskozásokon — melynek napirendje: A szakszervezeti bizalmiak feladata a XIX. kongresszus határozatának végrehajtásában — vasutas szakszervezeti bizalmiak is résztvesznek.

Hónapok óta folytak a tanácskozások, amelyeken a szakszervezeti tagok a bizalmi munka jelentőségével, s azzal foglalkoztak, hogy képviselőik az országos tanácskozáson hogyan vihetik előbbre az egyetemes szakszervezeti munkát segítő célkitűzések valóraváltását. Hogy az első két országos tanácskozás sikerrel járt, azt a szakszervezeti munka javulásán túl az is bizonyítja, hogy a SZOT elnöksége célszerűnek tartotta az újabb országos tanácskozás összehívását.

Az országos tanácskozás eredményességét illetően ma még csupán jóslásokba bocsátkozhatunk. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy egy olyan kongresszus után ül össze a bizalmiak országos fóruma, amely szinte alapvető változást jelent a magyar szakszervezeti mozgalomban, biztosak lehetünk abban, hogy a bizalmiak tanácskozása újabb erőt ad a további sikeres munkához.

Ezt kívánjuk, ezt várjuk az országos tanácskozástól. Ezért üdvözöljük örömmel, és kívánunk jó munkát minden részvevőjének!

Korszerű állomásépületet kap Tiszapalkonya

A Tiszapalkonyai Hőerőmű dolgozói már többször szóvátették, hogy fedett állomásépület hiányában a szabad ég alatt kell várakozniok utazás előtt. A pályaudvar szűk méretei a vasutasok munkáját is akadályozták. Az Erőmű Beruházó Vállalat a jelenlegi vasúti megálló helyett több mint négymillió forintos költséggel új pályaudvart és állomásépületet létesít. A korszerű állomásépülethez százférőhelyes fedett váróterem tartozik majd. Az állomás az év végére elkészül.

A vasút hároméves terve

Írta: Rödönyi Károly vezérigazgatóhelyettes

A vasút kellő ütemű fejlesztéséhez a tervezetteknél nagyobb beruházási keretekre lenne szükség.

Kormányzatunk azonban az elkövetkező években is biztosítani kívánja a jelenlegi életszínvonalat, sőt azt a 3 éves terv idején emelni is tervezi. Ezért meg kell elégednünk a tervezett keretekkel, s a meglevő berendezéseink jobb kihasználásával kell biztosítanunk a növekvő szállítási igények kielégítését.

A növekvő szállításoknak a rendelkezésre álló eszközökkel való lebonyolítása szükségessé teszi azt, hogy a vasutas dolgozók jó munkájukkal tovább javítsák a járműpark-kihasználás műszaki-gazdasági mutatóit és törekedjenek az észszerű és gazdaságos üzemeltetésre. E tekintetben

különösen fontos a teherkocsik raksúlykihasználásának növelése,

mivel a 3 éves tervidőszak alatt az elszállítandó árumennyiség növekedése mintegy 12 százalékos, a teherkocsipark szaporítása pedig csak 4—5 százalékos. Világos tehát, a feladat: az egy kocsiba berakható árusúly növelése. A tervidőszak alatt megvalósuló pályafelújítási munkák lehetővé teszik egyes vonalakon a tengelynyomás korlátozások eltörlését, ami jelentős mértékben elősegíti az újonnan beszerzésre kerülő nagy raksúlyú teherkocsik jobb kihasználását.

A teherkocsik kihasználásának fokozását

a kocsiforduló idő csökkentésével lehet elérni. Ezért a 3 éves terv időszaka alatt fokozott feladatként jelentkezik a kocsiforduló idő csökkentése, különösen az őszi csúcsforgalmi szállítások idején, amikor égető a kocsihiány. A kocsiforduló idő csökkentését elősegíti az is, hogy a rakodásokat nagymértékben gépesítjük, több milliós beruházások árán. De csökkenteni kell a kocsiforduló idő többi összetevőit, így a kocsiknak az átmeneti állomásokon történő feldolgozási és a vonatban töltött továbbítási idejét is.

1960-ban az őszi forgalmi hónapokban átlagosan napi 16 ezer kocsi megrakását kell biztosítani. Világos, hogy ilyen nagy feladatnak a végrehajtására a vasutas dolgozóknak előre fel kell készülniök.

A mozdonypark átlagos vonóerejének a tervidőszak alatti növelése, valamint a kocsibeszerzések és a kocsik raksúlyának jobb kihasználása folytán lehetővé válik a tehervonatok terhelésének a növelése. A tehervonati terhelések fokozásának és a kocsiforduló idő egyidejű csökkentésének megvalósítása minőségileg jobb munkát kíván a vasutas dolgozóktól. Az áruáramlatok erősödése eleve lehetővé teszi ugyan a nagyobb terhelésű vonatok indítását, azonban az elegygyűjtési idő csökkentése csak gondos és jobb szervezés révén valósítható meg.

Jelenleg a menetrendszerű közlekedés tekintetében még vannak hiányosságok, holott a magyar vasút híres volt a vonatok pontos, menetrendszerinti közlekedéséről.

A menetrend a vasúti közlekedés vastörvénye és erre kell hogy épüljön a különböző szolgálati ágak összehangolt munkája.

A következő években maradéktalanul biztosítani kell a menetrendszerű közlekedést, egyrészt azért, mert a megnövekedett forgalom lebonyolítása másként torlódásokat és a szállítások terén lemaradásokat okozna, másrészt pedig azért, mert ez is a vasutas dolgozók fegyelmezett, jó munkáját tükrözi.

Nagymértékben emelkedik a 3 éves terv időszaka alatt a hazánkon átmenő tranzit szállítások mennyisége,

amely a szocialista országok között a KGST keretében megvalósuló szoros gazdasági együttműködést és hazánknak a tranzit szállítások lebonyolítása szempontjából kedvező helyzetéből adódik. A tranzitszállítások növekedése 1960-ban az 1957 évi színvonalhoz képest mintegy 15 százalékos. Fokozottabb gondot kell ezért fordítanunk a nemzetközi szállítások lebonyolítására és tovább kell növelnünk a szomszédos országok vasutaival való együttműködést. A következő években meg kell szervezni és biztosítani kell az export, import és tranzit szállítások zárt vonatokban, vagy kocsicsoportokban, a szomszédos országokkal összehangolt menetrendszerinti gyors továbbítását.

Különös gondot kell fordítani a Szovjetunióból hazánkon tranzitként továbbítandó áruszállításokra, mivel ezek átrakásához a kocsik nagyrészét nekünk kell biztosítani, vagy pedig a szomszédos országokból üresként Záhonyba továbbítani.

De nemcsak a teherforgalomra, hanem a nemzetközi személyforgalomra is nagy súlyt kell helyeznünk, ami külföldön különösen az utóbbi évek alatt a vasutak közötti kölcsönös együttműködés folytán jelentős mértékben megjavult.

A felsorolt feladatok távolról sem merítik ki mindazokat a lehetőségeket, amelyekkel dolgozóink fokozhatják berendezéseink teljesítőképességét, javíthatják munkájukat és biztosíthatják a növekvő forgalom zavartalan lebonyolítását.

Kérem ezért a vasutas dolgozókat, kutassák fel a forgalom megjavításának további lehetőségeit, alkalmazzanak új, fejlettebb munkamódszereket, tömegesen kapcsolódjanak be a szocialista munkaversenyekbe és tömörüljenek szilárdan a párt és kormány mögé három éves tervünk gazdaságos és maradéktalan megvalósítása érdekében.

Tíz év alatt hétmillió utas

A Hüvösvölgyben ünnepelték az Úttörővasút 10 éves születésnapját

Ünnepi külsőt öltött augusztus 3-án az Úttörővasút Hüvösvölgyi végállomása. Ezen a verőfényes vasárnapon került sor a kisvasút tízéves születésnapjának ünneplésére.

Tíz év telt el azóta, hogy a Széchenyi-hegyen megtörténtek az első kapavágások — mondotta *Elekes Károly*, az úttörővasút üzemvezetője, aki egy csoport közepén állva sorra válaszolt az érdeklődők kérdéseire.

— Milyen a kisvasút utasforgalma?

— A nyári hónapokban nagyon gyakran zsúfolt. Nem ritkák például az olyan vasárnapok, amikor a 64 szerelvényt, mintegy 17 ezer utas veszi igénybe. *Ezek a kis vonatok tíz év alatt egymillió kilométert hagytak maguk mögött és közel hétmillió utast szállítottak.*

—::—

A bensőséges ünnepséget egy 10 év körüli egyenruhás úttörőlány harsonajele, majd az úttörőzenekar és a 24-es számú Hámán Kató vasutas és postás úttörőcsapat felvonulása nyitotta meg.

A Himnusz elhangzása után *Kun Dezső*, az úttörővasutas és postás-csapat titkára üdvözölte a jubileumi ünnepség résztvevőit, majd *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet. Ezután a kitüntetések átadására került sor. A közlekedés- és postaügyi miniszter nevében a vezérigazgató elvtárs, az Úttörőszövetség kitüntetéseit pedig *Kovács Ottó*, a szövetség küldötte nyújtotta át. Több mint kétszázan kaptak kitüntetést, emlékérmet, emlékplakettet és oklevelet. Az ünnepség utolsó aktusaként az úttörővasutasok csapatzászlóján elhelyezték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a csomóponti pártizottság, a szakszervezet és az Úttörőszövetség szalagját.

A hivatalos ünnepséget a jelenleg szolgálatot teljesítő vasutas és postás úttörők, a „nyugdíjas" úttörővasutasok és a kisvasút építőinek meghitt, baráti találkozója követte. Nincs az a krónikás, aki győzte volna jegyezni azt a sok élményt, történetet, amelyet rövid idő alatt egymásnak elmeséltek.

Az ünnepség délután kultúrműsorral folytatódott. Előbb a vasutas és postás úttörőcsapat kultúrcsoportjának tagjai, majd a szolnoki fűtőház *Szocialista Kultúráért* jelvénnyel kitüntetett népi együttese szórakoztatta a közönséget.

Az ünnepségen részvevők egy csoportja
(Kovács Géza felv.)

Egyéves a sztálinvárosi pályafenntartási főnökség

Sztálinvárosnak az utóbbi években alaposan megnövekedett a vasúti forgalma. A szükségszerűség diktálta tehát, hogy 1957. július 1-én megalakult a Sztálinvárosi Pályafenntartási Főnökség.

Hazánk egyik legnagyobb nehézipari központjának szállítási feladatai felelősségteljes munkát követelnek a pályafenntartási szolgálattól. Annál is inkább, mert a vonalhálózat meglehetősen régi, elavult. Bár a korszerűsítési munkálatok még az elmúlt évben megkezdődtek, annak a vonalrésznek a felújítása azonban, amelyen a Vasmű részére a komlói szén érkezik, előreláthatólag még egy évet igénybe vesz.

A sztálinvárosi pályafenntartási dolgozók a sok nehézség ellenére is derekas munkát végeztek egy év alatt. 1958 első felében például teljesítették az élüzemszintet. Ilyen eredményre fél évvel ezelőtt gondolni sem mertünk. Hiszen ebben az időben még jócskán akadt hiba. A vágánymérőseknél például az 1 kilométerre eső hibapont 102 volt. Ezt a számot júliusig 78-ra csökkentettük. Az első félévben a felépítményi és az iparvágány óratervét 99,04 százalékra teljesítettük.

Az eredmények mellett arra is büszkék dolgozóink, hogy korszerű öltözőkkel, mosdókkal és melegedőkkel ellátott épületek, irodák állnak rendelkezésükre. Ilyen körülmények között öröm dolgozni. Ha a jelenlegi nehéz lakásviszonyok is megoldódnak, a következő években minden bizonnyal még nagyobb eredményeket érünk el.

Klein János
SZB-elnök

A jegynyomógép premierje a magyar vasúton

Fokozatosan megújhódik, új köntöst kap a Keleti-pályaudvar. Évek óta szépítik, korszerűsítik. Mindezt az utazóközönség is jól látja. Van azonban valami, amit egy ideig elrejtettek a kíváncsi szemek elől. Ez a valami nem más, mint a legkorszerűbb jegynyomó gép, amelynek ma már sok csodálója akad a jegypénztári ablaküvegek előtt. Az AEG-rendszerű jegynyomó gépeket néhány héttel ezelőtt szerelték fel, s vezették be a jegynyomás titkaiba a dolgozókat.

A kasseli AEG-gyártól vásárolta a MÁV a két korszerű jegynyomó gépet. A rendkívül tetszetős gépek július közepe óta üzemelnek.

Az új segítőtárs

No, de ismerkedjünk meg közelebbről is a Keleti-pályaudvari jegypénztárak dolgozóinak új segítőtársaival. A gépek fő részeit az alváz és a rajta mozgó úgynevezett nyomómű alkotja. Az alváz hat csoportban 630 nyomólapot fogad be. A nyomólapok alatt találjuk a jegytípusszámláló szerkezetet, amely a nyomólapok által kinyomott jegyet statisztikailag is feldolgozza. A jegytípusszámlálót az alváz első oldalán, hozzáférhetően úgy helyezték el, hogy adatairól könnyen lenyomatot készíthessenek.

A nyomólapokat tároló alváz felett csúsztatható síneken van a nyomómű, amelyet az alváz hátsó része fölé szerelt és a berendezésben elhelyezett valamennyi nyomólapról tökéletes áttekintést nyújtó világító skála segítségével állítanak be a kívánt jegyféleségre. A nyomómű elmozdításával az üveglap alatti feliratos mező ott világosodik ki, ahol a jegykiadó dolgozik. A skála egyébként hossz- és keresztirányú mozgással jut el a megfelelő jegytípushoz, majd egy gombnyomás és a gép 0.8 másodperc eltelte után kidobja a jegykiadás időpontjával is lebélyegzett kéregjegyet a jegy felfogására szolgáló tálkába.

Mit tud az új gép?

A kéregjegyen a szerkezet pontosan közli a jegy árát, sorszámát, a nyomólap sorszámát és így tovább. Ezenkívül a pénztáros részére papírszalagon rögzíti a jegy folyószámát és árát ellenőrzés végett. Így egy-egy jegypénztáros bevétele egyszerűen megállapítható az elszámoló szerkezet adatainak a munkaidő kezdetén és végén történt leolvasásának különbségéből.

A Keleti-pályaudvar jegypénztárainak dolgozói örömmel és nagy megelégedéssel fogadták az új gépet. *Fábián Géza*, az állomás személypénztárfőnöke például elmondotta, hogy a dolgozók idejéből a szolgálat befejezése után 4, havi zárlatnál 12, negyedévi zárlatnál pedig nem kevesebb, mint 40 órát vett igénybe a zárási munka. Most a napi és a havi zárlat összesen nem vesz több időt igénybe 15—20 percnél, a negyedévi zárlat pedig el is marad. Nagy segítséget nyújt a gép a statisztikai adatszolgáltatásban is. A gép, amely 565 fajta jegyet nyom, valamennyi jegyfajtára pontos statisztikát készít. Előnye még, hogy az ellenőrzést is nagyban megkönnyíti, mivel minden adatot automatikusan regisztrál.

Tizenkét dolgozó ismerkedett meg az új jegynyomó géppel az elmúlt hetekben. *Mudri Gyuláné* boldogan simogatja ifjú munkatársát:

— Nem is gondolják, menynyire örülünk az új gépnek — mondja.

Fekete Kornélné, aki immár hét éve dolgozik a Keleti-pályaudvar jegypénztárában, így vélekedik a gépről:

— Négygyermekes családanya vagyok. Az új jegynyomó gép nekem azt jelenti, hogy az eddiginél jóval többet lehetek családom körében, többet foglalkozhatom gyermekeimmel.

Horváth Sándorné főpénztáros az új gép mellett.
(Kovács Géza felv.)

KÖNYVISMERTETÉS

A szakszervezet kiadásában megjelent **Egyeztető bizottságok a vasútnál** címmel egy 62 oldalas ismertető, amely részletesen tájékoztatja a dolgozókat és a szakszervezeti bizottságokat a vasútnál működő egyeztető bizottságok munkaköréről, feladatairól, s a követendő eljárásokról.

A könyv első része az egyeztető bizottságok összetételét, ügyvitelét, valamint a hatáskörükbe tartozó ügyeket ismerteti. A továbbiakban részletesen elemez néhány olyan ügyet, amely megmutatja az egyeztető bizottságok egyes panaszokkal kapcsolatos eljárásának helyességét, illetve helytelenségét.

Ez a kis könyvecske bizonyára nagy segítséget nyújt ahhoz, hogy a dolgozók megismerjék az egyeztető bizottságok jelentőségét és szerepét. De segítséget nyújt az egyeztető bizottságok tagjainak is ahhoz, hogy megfontolt, határozott döntéseket hozzanak a dolgozók panaszaival és sérelmeivel kapcsolatban.

A Dolgozó Ifjúság I. Szakszervezeti Világkonferenciájáról

Július 14—20-ig Prágában a Smetana-teremben ülésezett a Dolgozó Ifjúság I. Szakszervezeti világkonferenciája. A tanácskozáson résztvevő fiatalok sokat tanultak és számos élménnyel gazdagodva tértek haza.

Minden túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy ez a konferencia, amelyen 65 ország 466 képviselője vett részt, valóban a világ dolgozó fiataljainak képviseletében ülésezett. A küldöttek 23 európai, 13 latin-amerikai, 18 afrikai, 10 ázsiai országból és Ausztráliából sereglettek össze. A küldöttek átlagos életkora 26 év volt.

A háborús feszültség legjobban a fiatalokat sújtja

A tanácskozás azért volt különösen jelentős, mert a dolgozó fiatalok élete a kapitalista és gyarmati országokban a felnőttekénél is sivárabb, még fokozottabb az elnyomatásuk. Tanulási lehetőségeik, bérviszonyaik, munkakörülményeik állandóan rosszabbodnak. A háborús feszültség a dolgozó fiatalok életét, jövőjét veszélyezteti a legjobban, éppen ezért a szakszervezeteknek sokkal nagyobb figyelmet kell fordítaniuk a fiatalok között végzett munkára, érdekeik védelmére, harcuk támogatására.

A konferencia a fiatalok problémáinak megoldását tűzte napirendre. Bebizonyította, hogy a **fiatalokban megvan az erő, az akarat, hogy a dolgozók nemzetközi szervezeti egységének megvalósítását elősegítsék.**

A prágai konferencia minden résztvevője, felszólalója számos bizonyítékot sorolt fel arra vonatkozóan, hogy a világ dolgozó fiataljainak törekvései az alapvető kérdéseket illetően azonosak.

Ez a konferencia megvilágította, hogy a világ dolgozói mind szervezettebben tömörülnek, küzdenek az egységes szervezetek megvalósításáért, mert egyre inkább igazolva látják, hogy siker csak egységes fellépéssel érhető el. A fiatalok az imperialisták minden lélekromboló tevékenysége ellenére a világon mindenütt a haladásért küzdenek.

A felszólalásokból kitűnt, hogy miként élnek, harcolnak a dolgozó fiatalok az egyes kapitalista országokban. A munkához való jog nincs biztosítva. **Különösen nagyarányú a munkanélküliség most, amikor egyre élesebben bontakoznak ki a válság jelei.** Kanadában 600 ezerre nőtt a munkanélküliek száma, a második világháború óta még nem volt ilyen magas. Ceylonban 3 200 000 emberből 400 ezer munkanélküli van és ugyancsak 400 ezerre tehető azoknak a száma, akik heti 20 órát, vagy annál kevesebbet dolgozhatnak.

Nyugat-Németországban 1 325 000 munkanélkülit tartanak nyilván. A szomszédos Ausztriában 200 ezret. Ezeknek nagyrésze fiatal, mert köztudomású, hogy elsősorban a kevesebb tapasztalattal rendelkező fiatalokat teszik az utcára. Ezzel szemben a szocialista országokban egyre nő a foglalkoztatottak száma, a munkanélküliség réme örökre megszűnt, helyét elfoglalja a munkaerőhiány. Nemcsak a munkához való jog, hanem a munkához, a megélhetéshez szükséges feltételek is biztosítottak.

Mire elegendő a munkanélküli segély?

Valaki felvethetné, hogy a fejlett kapitalista országokban van munkanélküli segély. Valóban van, de csak meghatározott munkaidő után és meghatározott ideig. Az angol küldöttségből egy szerszámkészítő-technikus elmondotta, hogy 5 hete van munkanélkül, heti 2,5 fontsterling munkanélküli segélyt kap, de heti 3,5 fontsterling kellene ahhoz, hogy a lakbérét kifizesse és megélhessen.

Világos, hogy a munkanélküli segély az éhhaláltól megment ugyan, de a megélhetést nem biztosítja.

A referátum és a hozzászólók is sokat foglalkoztak a tanuláshoz való joggal. Az UNESCO jelentése szerint a világon 700 millió **analfabéta él. Ennek döntő többsége a** kapitalista és a gyarmati országokra esik. Afrikában, Ázsiában, Dél-Amerikában együttesen mintegy 400 millió gyermek nem tanulhat pedagógus és tanterem hiánya miatt. Szudánban egyes falvak lakosságának 90 százaléka analfabéta.

A dolgozó fiatalok jelentős része sok kapitalista országban nem juthat szakképzettséghez, a gyarmati országokról nem is beszélve. Franciaországban például 4000 szakmai iskolára lenne szükség, hogy a fiatalok tanulhassanak, de csak 800 van és ezeknek is 90 százaléka igen elhanyagolt.

A Német Szövetségi Köztársaságban éppúgy mint Belgiumban, Hollandiában, vagy más kapitalista országban a dolgozó fiatalok következetes harcot folytatnak jogaik érvényesítéséért. Követelik a szakmunkásképző tanfolyamokat, szakmai képzésük biztosítását. A tőkések viszont arra törekednek, hogy automatizálással, csupán részfeladatok elvégzésére alkalmazzanak munkaerőt olcsó bérért. A fiatalok képviselői a kapitalista országok főiskolai és egyetemi hallgatói összetételére vonatkozóan is számos adatot soroltak fel. Ezek közül csak egyet említek meg: például Hollandiában az egyetemi hallgatóknak 1 százaléka munkás, az utóbbi 30 évben leány nem végzett műszaki egyetemet.

Rétfalvi Tibor

(Folytatása következik.)

Köszönet a pécsieknek

A *kisújszállási* KISZ-szervezet 50 fő részvételével júliusban háromnapos kirándulást szervezett *Pécsre.*

Az Alföld poros levegőjéből kiszabadult emberek vidáman járták a gyönyörű *Mecsek* erdőit. Pécs és környéke nevezetességei szép emlékkel gazdagították bennünket. A legmaradandóbb mégis a pécsi vasutasok szíves segítsége marad számunkra.

Ezúton mondunk köszönetet azért az önzetlen támogatásért, amellyel ottlétünk alatt segítségünkre voltak.

Horváth István

A szerkesztőség üzeni

Horváth István Kisújszállás, Klein János Dunapentele, Bakó János Miskolc, Bognár Károly Tapolca, Horváth Károly GV. Igazgatóság, Póka Miklós Tiszaszederkeny, Kovács József Mátészalka, Balogh János Nyugati Rakodási Főnökség, Huszár József Ferencváros Fűtőház, Ecsényi Károly Tapolca Sziládi Sándor Szeged, Dobos Ferenc Landler Jj. ÜV: Leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Eperjesy Ferenc Pécs Fth., Leiti Ferenc Pécs állomás, Csomor János Szolnoki Jj. ÜV., Gelencsér Endre és Molnár József Kaposvár, Bognár Károly Tapolca, Móré Imre Záhony, Várnai László Pécs: A vasutasnap előkészületeivel foglalkozó levelük vasutasnapi számunk megjelenése után érkezett, így azokat közölni nem tudjuk.

Tóth László Rákospalota. Az aratásról küldött tudósítása aktualitását vesztette. Közölni már nem tudjuk. **Aczél Imre Godisa. Tóth Mihályné Bp. Magasépítési Főnökség, Szenti Ferenc Hídépítési Főnökség, Laky József Zalaegerszeg, Magyar Balázs Rákosrendező, Horváth Lehet Vasútgépészeti Technikum:** Vasutasnapi versük későn érkezett, ezért azt vasutasnapi számunk készítésénél már nem tudtuk figyelembe venni.

Szilágyi Károly Biharkeresztes: Köszönőlevelét az illetékeseknek továbbítottuk.

Martinka István pécsi területi bizottság, Badacsonyi Lajos Zalaegerszeg, Leiti Ferenc Pécs, Várnai László Pécs, Sziládi Sándor Szeged, Horváth Károly GV. Igazgatóság: Leveleiket következő számainkban felhasználjuk.

Kovács Pál Békéscsaba Fth: A KPM Sajtóosztályához küldött versenyfelhívásuk a közelmúltban eljutott szerkesztőségünkhöz. Mivel felhívásuk már aktualitását elvesztette, érdemben nem tudunk vele foglalkozni.

Nagy Sándor Nyugati pu. XXII. rakodó. Tótka Károly Szeged, Udvarnoki Andrásné Gödöllő, Ugyai Sándor Miskolc: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Illés József Sásd. Levelére közöljük, hogy a ruhadarabok viselési idejét aszerint kell megállapítani, hogy a szolgálati főnökség a dolgozó részére mikor igényelte a ruhát. Amennyiben az igénylés június 30 napjáig történik, úgy a viselési idő kezdete a tárgyév első hónapjának első napja, amennyiben az igénylés később történik, úgy a viselési idő a következő év januárjának első napja. Illés elvtárs részére a bundabéléses kabátot 1953 első felében igényelték, így a viselési idő a rendelet értelmében 1953. január 1-től számítandó.

HÍREK

— Kádár János elvtárs az MSZMP Központi Bizottságának első titkára fogadta B. P. Bescsevet, a Szovjetunió hazánkban tartózkodó közlekedésügyi miniszterét. A baráti légkörben lefolyt beszélgetésen a két országot érintő közlekedési kérdésekről tárgyaltak.

— A balassagyarmati vasutasok a csehszlovák vasutasokkal, a nagybátonyiak a bányászokkal együtt ünnepelték a vasutasnapot.

— Ezer kilométeres új vasútvonal nyílt meg Kínában Paotou—Lancsou között. A vonal, amely áthalad Belső-Mongólián, Ninghszia és Kanszu tartományon, valamint a Tengri-sivatagon, öt hónappal a kitűzött határidő előtt készült el.

— Az ózdi vasutasok száztengelyes irányvonatot küldtek Budapestre az Ózdi Kohászati Üzemek gyártmányaival megrakva a vasutasnap tiszteletére.

— A szegedi fűtőház pártszervezetének legutóbbi taggyűlésén foglalkoztak a szegedi Gera Sándor munkásőrzászlóalj zenekarának megalakításával. A hangszerek beszerzésére gyűjtést indítanak.

— A hétszeres élüzem Budapesti Rakodási Főnökség dolgozói az első félévben 550 000 forintot takarítottak meg. Az egy mozdított mázsa bérköltségét 44 fillérről 39,4 fillérre csökkentették. Különösen kiemelkedő a júniusi teljesítményük.

— Tapolcán a vasutasnapon ünnepelték a balatoni vasút megnyitásának 50. évfordulóját. Az ünnepségen részt vettek azok a nyugdíjasok is, akik hosszabb ideig teljesítettek szolgálatot Tapolcán.

— A ferencvárosi fűtőház dolgozói az első félévben 3 783 841 forintot takarítottak meg az alábbi részletezés szerint: 100 elegytonnakilométerre eső önköltségcsökkentéssel 2 432 124 forintot, szénmegtakarítással 1 245 298 forintot, túlsúlytovábbítással 39 223 forintot, újítással 67 200 forintot.

— Egy mozdonnyal, 100 kilométeres szakaszon, 9000 tonna terheléssel 285 vagonból álló szerelvényt vezetett Alexander Alekszejev orenburgi mozdonyvezető.

— A debreceni fűtőház dolgozói az első félévben 6567 tonna szenet takarítottak meg. Ez a mennyiség elegendő 3364 család téli tüzelőjének.

— Gödöllő állomáson a júliusi versenyben első a Hajdu-brigád, második a Juhász-brigád, harmadik a Mondok-brigád.

— Mátészalka állomás elnyerte az élüzem címet. A teljesítmény elérésében nagy része van Tölgyesi Zoltán és Beke József brigádjának. Rajtuk kívül derekasan helytállt Szabó Mihály és Török Imre raktárnok, Szénás Bálint vonatvezető, Kaskötő Mihály vonatkezelő, Vincze Pál jegyvizsgáló és sokan mások.

— Köszönetnyilvánítás. Ezúton is köszönetet mondok a Nagymaros állomáson szolgálatot teljesítő Heincz József kocsirendezőnek, aki pénztárcámat, amelyben félhavi fizetésem volt, megtalálta és visszaszolgáltatta.

Pogonyi Pál
a Landler Jj. ÜV. dolgozója

GYŐZÖTT A MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓ

Mint ismeretes, még a tavasszal újszerű párosverseny jött létre a Szombathelyi és a Miskolci Járműjavító között. A két üzem dolgozói a legnépszerűbb sportágakban — labdarúgás, röplabda, sakk és asztalitenisz — rendeztek osztályok közötti bajnokságot, majd a legjobbak döntő mérkőzésén mérték össze tudásukat. A döntőt, visszavágó jelleggel augusztus 3-án Miskolcon 10-én pedig Szombathelyen bonyolították le. A miskolci döntő eredményei:

Labdarúgásban 1:1 arányú döntetlen eredmény született. Röplabdában a szombathelyiek bizonyultak jobbnak, 3:0-ra győztek. Asztaliteniszben 10:4, sakkban pedig 5:0 arányban a miskolciak szerezték meg a győzelmet. A visszavágón is a miskolciak szerepeltek jobban. Labdarúgásban ismét döntetlen eredmény született (2:2). Röplabdában ismét a szombathelyiek győztek, sakkban és asztaliteniszben ezúttal is vereséget szenvedtek. Az összesített pontversenyt és a vándorserleget a Miskolci Járműjavító dolgozói nyerték.

A VIII. vasutasnap alkalmával a Budapesten rendezett központi sportünnepély műsorában először mutatkozott be az NB I-es BVSC labdarúgó-csapata: az Ujpesti Dózsa elleni barátságos mérkőzésen két kapushiba miatt 4:3 (2:1) arányú vereséget szenvedett. A bemutatkozás ettől eltekintve sikeresnek mondható, hiszen két új játékos, Borbély és Murár még nem játszott a csapatban.

SPORT

Jól sikerült sportünnepély a Szőnyi úton

A VIII. vasutasnapon a fővárosban és minden olyan vidéki városban, ahol vasutas sportkörök, kultúrcsoportok működnek nagyszabású sportversenyekre és kulturális rendezvényekre került sor. A leglátogatottabb ünnepségek az igazgatósági székhelyeken zajlottak le. A központi sportünnepélyt a hagyományokhoz híven ezúttal is Budapesten, a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezték.

★

Délután 2 óra. A lelátókon helyet foglaló nézősereg ütemes tapsára a vasutas zenekar pattogó indulójára a Nagy Lajos király úti kapu felől megkezdődött a sportolók felvonulása. Mrovcsák József elvtárs, a sportosztály vezetője tűnt fel elsőnek a bejáratnál. Mögötte két röplabdás lány között Fülöp Ferenc, a BVSC többszörös válogatott nehézsúlyú birkózója hozta a vasutas sportegyesületek piros-fekete színű selyemzászlaját. Nyomukban a birkózók, a kerékpárosok, a kosárlabdázók, a jegesek, a tornászok, a szalaggyakorlat résztvevőinek színes serege, a MÁV Repülő Club sportolói és a budapesti vasutas sportkörök versenyzői vonultak. Nagy taps fogadta a Sárosi Imre edző vezetésével felvonuló úszópalántákat, a jövő reménységeit.

A Himnusz elhangzása után a sportosztályvezető jelentést adott a sportünnepély kezdetéről Soproni József elvtársnak, a szakszervezet titkárának, aki rövid megnyitó beszédében köszöntötte a sportolókat és a lelátókon helyet foglaló vendégeket.

Ezután fegyelmezetten elvonul a sportolók tarka serege, majd a vasutas- és bányászválogatott, valamint az UTTE atlétáinak részvételével kezdetét veszi az atlétikai viadal. S ettől a perctől kezdve menetrendszerinti pontossággal peregtek az események. A BVSC kitűnő fiatal kerékpárosainak 25 körös pontversenyét, a lányok színpompás szalaggyakorlatát, a gyerekek rollerversenyét és a repülőmodellezők bemutatóját úgyszólván végig tapsolta a hálás közönség.

A gazdag sportműsort labdarúgó-mérkőzés zárta be. Természetesen az ünnepség ezzel még nem ért véget. A sportolók helyét kultúrcsoportok, művészek vették át. A kispályás kézilabda-pályán, rögtönzött színpadon a szakszervezet központi művészegyüttesének, a MÁV Szimfónikusok Zenekarának és neves fővárosi művészeknek a fellépése következett.

Ezen a verőfényes augusztusi vasárnapon a jó rendezés mellett lebonyolított sportversenyeken és kulturális rendezvényeken kellemesen szórakozott a Szőnyi úti sporttelep ünneplő közönsége.

Kerékpárosok felvonulása a megnyitón.
(Kovács Géza felv.)

A szabályok, rendeletek az embert és az anyagot egyaránt védik

Örvendetes, hogy dolgozóink mind szélesebb rétege érzi magáénak a vasutat. Ennek egyik jele, hogy vasúthálózatunk minden pontján találkozunk a kormányunk kezdeményezte takarékossági mozgalom eredményeivel.

Öröm ezt tapasztalni, de hiba volna szóvá nem tenni, hogy a felesleges kiadások egyik eredője, a forgalmi balesetek elleni küzdelem nem ölt olyan méreteket, mint kellene. Különösen a dolgozó ember testi épségével és életével való törődés nincs eléggé kihangsúlyozva.

Köztudomású, hogy a legveszélyesebb teendőket a kocsirendezők és a vonatkísérők látják el. Ezeknek a munkaköröknek a munkarendje is alapos körültekintéssel szabályozott. A szabályok betartásával védheti és kell hogy védje mindenki nemcsak a saját, hanem a dolgozótársai életét és testi épségét is. Ennek ellenére elképesztő, hogy ezeket, a dolgozókra, a családjukra és az egész társadalmunkra kiható szabályokat, rendelkezéseket sokan mennyire figyelmen kívül hagyják.

Elkerülhetetlen, akkor a gépvonatnak ugyanolyan a jelentősége, mint bármely más vonatnak. Ennek ellenére a gépvonatnak nem tulajdonítanak fontosságot. Közlekedtetésénél a lazaságoknak és szabálysértéseknek tömege állapítható meg mind a forgalmi, mind a mozdonyszemélyzet részéről.

A gépvonatok indítása, fogadása, a menetokmányok kezelése — legtöbbször nincs is — körül annyi felelőtlenség tapasztalható, hogy ezek ismeretében nem lehet csodálkozni a gépvonatok közlekedésénél bekövetkező nehézményeken. Így állhat elő, hogy minden vasútrendszer legnagyobb szégyene, a szembemenesztés, leginkább gépvonatoknál következik be.

Az ilyenekből adódó balesetek, károk, szerencsétlenségek kiáltóan figyelmeztetnek, hogy a takarékossági mozgalmon belül az ilyen esetekre is feltétlenül gondoljunk.

A tolatásvezető tartózkodjon a tolatás színhelyén

A tolatásvezetők tizedrangú kérdésekre hivatkozva nem tartózkodnak a tolatások színhelyén. Pedig a tolatásvezető nemcsak a munka mennyiségi és minőségi elvégzéséért felelős, hanem a tolatócsapat tagjainak életéért, testi épségéért is. Az ő irányításuk mellett kell végezni a tolatási műveleteket. Különös jelentőségű ez ott, ahol a tolatócsapatnak gyakorlatlanabb, tapasztalatlanabb tagjai is vannak. A magára hagyott, gyakorlatlan dolgozónak egy elvétett mozdulata elég ahhoz, hogy felsikoltson a mentőautó szirénája, vagy meginduljon egy szomorú gyászmenet a család kétségbeejtő fájdalmától kísérve.

Az ilyen kár pótolhatatlan és mindenáron el kell kerülni. Szűnjön meg végre az a sokszor tapasztalható gyakorlat, hogy a tolatásvezető nem tartózkodik a helyszínen. Az állomás vezetője vegyen magának annyi fáradságot és időközönkint ellenőrizze az állomásán folyó tolatási műveleteket. A vezényletnek arra is legyen gondja hogy a szolgálatra jelentkező csapat minden tagja el legyen látva jelzőeszközökkel, még a vonatvezető is. Mert az is sűrűn előfordul, hogy a vonatvezetőnek, mint tolatásvezetőnek nincs jelzőeszköze, és így teljes értékűen nem is avatkozhat bele a tolatás irányításába. Pedig egy idejében adott jelzéssel meg lehet akadályozni anyagi károk bekövetkezését, dolgozók sérülését.

A takarékosságot szolgálja, ha minél kevesebb gépvonatot közlekedtetünk. De ha el-

FEHÉRVÁRI JÓZSEF,
a Vasútüzem Biztonsági Osztály vezetője

Taktaharkány és Olaszliszka-Tolcsva példát mutat

Ha valaki Miskolcról Sátoraljaújhelyre utazik és a megállóknál kitekint a vonatból, bizonyára szembetűnik néhány változás. Legelőször talán az, hogy Taktaharkány állomás képe az utóbbi hónapokban teljesen megváltozott. A kerítések újra festve, a felvételi épület előtere parkosítva, s a parkokban virágok illatoznak.

Hasonló a helyzet az Olaszliszka—Tolcsva állomáson is. Itt *Csemez László* állomásfőnök, aki egy évvel ezelőtt vette át az állomás vezetését, kiváló munkát végzett.

A közelmúltban, egy ellenőrzés során magam is megtekintettem az állomásfőnök lelkiismeretes munkájának eredményét. Az állomás területén bármerre jártunk az irodában, a várótermekben, az áruraktárban és környékén, a rakodónál példás rend és mintaszerű tisztaság fogadott bennünket.

Taktaharkány és Olaszliszka—Tolcsva állomás rendszerető főnökétől, *Kontra Józseftől* és *Csemez Lászlótól* sokan megtanulhatnák, hogyan kell öntevékenyen, a szakmai feladatok elvégzése mellett széppé, otthonossá varázsolni az állomás egész területét.

Bakó János
Miskolci Igazgatóság

INDUL AZ ŐSZI FORGALOM

— Málcsi! Menj be a szobába, zavarod a munkát! A tolatócsapat nem tud nyugodtan káromkodni.

— Még egy félórát tartson ki főnök elvtárs az üdvözlő beszéddel. Addig megérkeznek az üres kocsik.

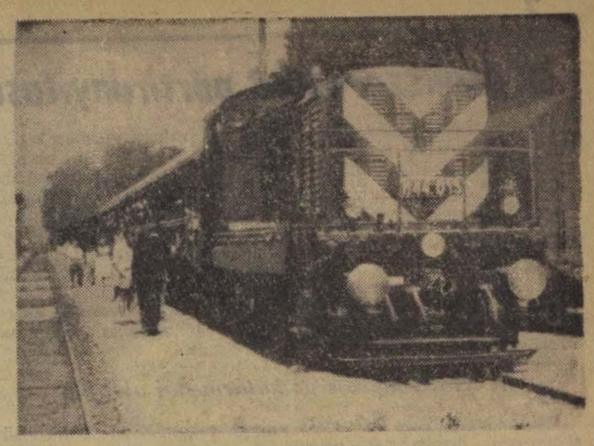
MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—349, 226—264. Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1938. SZEPTEMBER 2.



Az új dieselmozdonyok forgalomba állításával meggyorsult, kényelmesebbé és főleg korommentessé vált a balatoni vonal forgalmának jó része is. Képünkön a dieselvontatta szerelvény Keszthely állomáson (Németh Gyula felv.)

A III. országos bizalmi tanácskozás útmutatásai szerint

„Ha végignézek soraitokon, öröm és büszkeség tölt el. Ti a magyar szervezett munkásság hatalmas seregének tisztjei vagytok. A ti erős kezetekbe van letéve a szakszervezetek sorsa, amelyekre pártunk a legnagyobb bizalommal támaszkodott, támaszkodik és fog támaszkodni a jövőben is".

Ezekkel a szavakkal kezdte felszólalását a III. országos bizalmi tanácskozáson *Marosán György* elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, majd a továbbiakban részletesen elemezte: mit vár a párt és a kormány a szakszervezeti bizalmiaktól, hogyan kell a jövőben dolgozniok.

Mint ismeretes, az *Építők Rózsa Ferenc Kultúrotthonában* augusztus 19-én és 20-án tartották a szakszervezeti bizalmiak tanácskozását. Az 1200 küldött között szakszervezetünket 59 bizalmi, 2 műhelybizottsági elnök és 2 művezető képviselte. A napilapok annak idején részletesen foglalkoztak *Somogyi Miklós* elvtársnak, a SZOT elnökének beszámolójával, *Marosán* elvtárs és a bizalmiak hozzászólásával. Ezeknek a tanulmányozását ajánlva, mi elsősorban a bizalmiak feladatával foglalkozunk.

Melyek ezek a feladatok? Hogyan kell a bizalmiaknak dolgozniok, hogy a munkáshatalom politikai és gazdasági erősítésének harcosaivá, szószólójává váljanak? Az országos tanácskozás ezt négy pontban szabta meg:

Legyen a szakszervezeti bizalmi a közvélemény formálója

Ez azt jelenti, hogy a bizalminak minden kérdésben tájékozottnak kell lennie. Enélkül nem tudja a csoportjához tartozó dolgozók sérelmeit, jogos panaszait orvosolni, nem tud választ adni gazdasági, politikai, kulturális jellegű kérdéseikre. Pedig az ilyen természetű kérdések állandóan foglalkoztatják a dolgozókat. S ha a bizalmi, aki jórészt egy helyen dolgozik, csoportja tagjaival, nem tud megnyugtató feleletet adni, könnyen lehetőség nyílhat az ellenséges nézetek terjesztésére.

A bizalmi legyen csoportjában a gazdaságos termelés segítője

A bizalmi sokat tehet annak érdekében, hogy a munkahelyen minél kisebb legyen a szerszám- és anyaghiány, elterjedjenek a jó munkamódszerek, megszunjön a lógás, a késés, takarékosan bánjanak az anyaggal, óvják a gépeket, a dolgozó nép vagyonát, hogy csak néhány példát említsünk. Persze ahhoz, hogy bizalmiaink ezen a területen is jó munkát végezhessenek, megfelelő kapcsolatot kell teremteniök a szolgálati vezetőkkel. A bizalmiak ismerik legjobban az embereket, nekik kell javaslatot tenni a jól dolgozók megjutalmazására, kitüntetésére is.

Legyen a bizalmi az igazságos bérezés kialakításának segítője

Hogyan segíthetnek az igazságos bérezés kialakításában a bizalmiak? Elsősorban úgy, hogy küzdenek a protekció, az egyenlősdi ellen, ha gyorsan orvosolják, illetve orvosoltatják a dolgozók bérpanaszait stb. Ez a munka politikai szempontból is jelentős, bár sok helyen egyoldalúan csak gazdasági problémaként kezelik.

A bizalmi legyen csoportjában a törvényesség őre

Ma még előfordul, hogy vezetők, beosztottak vétenek a törvényesség ellen. A bizalminak ilyenkor is résen kell lennie. Harcoljon a jogtalan elbocsátások, a szabadnapok megvonása, a szabadságidő megnyirbálása ellen. De harcoljon azért is, hogy a dolgozók ne sértsék meg a munkafegyelmet, az üzem, a munkahely törvényes rendjét.

*

Nem könnyű a bizalmi feladata. Amellett, hogy példamutató, jó munkát várnak tőle, általános műveltségének szüntelen fokozására, politikai és szakmai ismereteinek növelésére is fokozott gondot kell fordítania. Ebben a szakszervezeti bizottságok is mesz-szemenő segítséget tudnak nyújtani a bizalmiaknak. Helytelen például az a gyakorlat, hogy a szakszervezeti bizottságok csak a fontosabb eseményeket megelőzően hívják össze őket tájékoztatás végett. Ezek a régi keletű hibák sajnos, még napjainkban is fellelhetők.

Szakszervezetünk szervezési osztálya a tanácskozást követően beszélgetést folytatott néhány olyan bizalmival, illetve műhelybizottsági elnökkel, aki részt vett az országos tanácskozáson. A beszélgetés során kiderült: *egyes helyeken eddig nem tették lehetővé, hogy a küldöttek beszámoljanak tapasztalataikról, a tanácskozáson hallottakról.* Szakszervezeti bizottságainknak sokkal többet kellene törődniük azzal, hogy valamennyi bizalmi mielőbb megismerje az országos tanácskozás anyagát, amely hosszú időre megszabja a tennivalókat. Nem kell 2—3 órás előadásokat tartani. Sokkal helyesebb részletenként, több alkalommal ismertetni a tanulkakat. A küldöttek beszámolóin túl szakszervezeti bizottságaink a dolgozókat foglalkoztató kérdésekről az eddigieknél gyakrabban tájékoztassák a bizalmiakat és törődjenek többet szakmai és politikai képzésükkel.

Az őszi forgalmi jutalékról

Október, november és december hónapban a korábbi évekhez hasonlóan, dolgozóink ismét kapnak őszi forgalmi jutalékot. A jutalmazás célja: a feladatok sikeres elvégzésére mozgósítani.

A végrehajtási utasítás felsorolja a jutalmazásban részesíthető dolgozók munkakörét, az egyes csoportokban az irányadó, alapjutalom nagyságát. A kiváló teljesítményt elérő dolgozók természetesen részesülhetnek magasabb pénzjutalomban is. Az alacsonyabb teljesítményt elérő dolgozók jutalma magától értetődően alacsonyabb lesz, de a legkisebb jutalom sem lehet kevesebb 50 forintnál.

A jutalmazás elsősorban a forgalmi, a vontatási és a kereskedelmi dolgozókat, másodsorban a többi társszolgálat dolgozóit érinti.

Azok, akik akár magatartásukkal, akár hanyag szolgálatukkal veszélyeztetik az őszi forgalom sikerét (baleset, ittasság, dézsmálás stb.) a jutalmazásból kizárandók.

A jutalmazási keretösszegeket az igazgatóságok osztják el a főnökségek között a területi bizottságok véleményének figyelembevételével. A szétosztásnál tekintettel kell lenni a szolgálati helyek tárgyhónapi versenyeredményeire és minőségi munkájára.

Az őszi forgalom ideje alatt egy külön jutalmazási rendszer is érvényben van. Ez nem havonként, hanem bármikor, azonnal kifizethető azok részére, akik a torlódások, szűk keresztmetszetek megszüntetésében és egyéb célkitűzések megvalósításában hathatósan közreműködnek.

Az őszi csúcsforgalom befejeztével a munkaversenyben legjobbak külön jutalomban is részesülnek.

A mintegy 20 millió forintos jutalom összeg elsősorban a külszolgálati dolgozók között kerül szétosztásra. Az egy főre eső havi alapjutalmak összegei hasonlóak a tavalyihoz: 50—200 forintig terjednek.

1930. szeptember 1.

A magyar munkásosztály negyedszázadon át vívott harcot a Horthy-fasizmus ellen. Ezt a hősies küzdelmet nemcsak a munkásosztály legjobb fiainak vére, nemcsak a kommunistáknak ácsolt bitófák jelzik. Ezt a harcot bevilágítják a rabság elleni küzdelem el nem oltható fényei is. 1930. szeptember 1. egyik legszebb fejezete a magyar munkásmozgalom történetének.

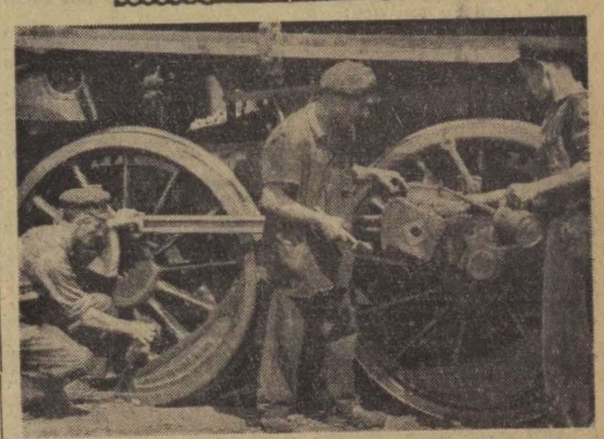
Ezen a napon az utcákon feltartóztathatatlan áradatként vonultak Csepel, Angyalföld, Ujpest, Kispest és a többi városrész elnyomott proletárjai. A nagyüzemi munkások mellett ott volt a munkanélküliek hatalmas serege, ott menetelték a fiatalok, akik még alig kóstoltak bele a „kenyérkeresőʺ munkába. Együtt ment a tömeggel a magyar munkásosztály eljövendő új rendjének halhatatlan hirdetője, József Attila.

Vajon mi késztette a proletártömegeket arra, hogy követve a kommunista párt szavát, fegyvertelenül, a legvéresebb terrorral szembenézve az utcára vonuljon?

A gazdasági világválság Magyarországot sem kerülte el. Az ipari termelés egyetlen év alatt 15 százalékot süllyedt. A hivatalos kormánykörök félmillió ipari és mezőgazdasági munkanélküliről beszéltek, de ez a szám távol állt a valóságtól. A ma már szinte elképzelhetetlen nyomor, éhezés, tömegesen szedte áldozatait. A proletáriátus nyomora elviselhetetlen méreteket öltött. 1929 végén sztrájkok sorozata zajlott le. A munkásáruló szociáldemokrata vezetők Peyerrel az élen mindent elkövettek, hogy leszereljék a munkások forradalmi megmozdulásait, de a tömegek nyomására kénytelenek voltak 1930. szeptember 1-re „csendes tüntető sétát" hirdetni. A kommunisták jól tudták, hogy az elnyomókat szép szóval nem lehet jobb belátásra bírni, ezért kiadták a jelszót: „Változtassátok át a szeptember 1-i felvonulást hangos, harcos tüntetéssé".

A párt gondosan előkészítette az akciót és a magyar munkásosztály harcra készen ment az utcára és fegyvertelenül is hősiesen küzdött a rendőrök rohamosztagai ellen.

Közel három évtized telt el azóta. A magyar népre még másfélévtizedes fasiszta járom várt — újabb küzdelmek, újabb áldozatok évei. De mind a harcok során, mind a felszabadulás óta eltelt időben szüntelenül élt és hatott 1930. szeptember 1-nek dicső emléke.



Horváth József mozdonyvezető, Palotai Emil és Szalai Sándor fűtők a menetrendszerinti vonattovábbításban és a széntakarékosságban egyaránt kitűnnek a Déli Fűtőháznál. (Kovács Géza felv.)

Országos vasutas újítási tanácskozás

Augusztus 29-én az Északi Járműjavító művelődési otthonában rendezte meg a szakszervezet a vasutas újítók országos tanácskozását.

Rödönyi Károly elvtársnak, a MÁV vezérigazgatóhelyettesének: Az újítómozgalom helyzete és a további feladatok címen tartott előadását számos hozzászólás követte. A tanácskozás végén megválasztották a küldötteket a II. Országos Újítók és Kiváló Dolgozók Tanácskozására.

Lapunk következő számában részletesen beszámolunk a tanácskozásról.

IV. országos vasutas ifjúsági találkozó Balatonföldváron

Augusztus 31-én Balatonföldváron rendezték meg a IV. vasutas ifjúsági találkozót. A találkozóra — amelyen mintegy 5000 vasutas fiatal vett részt — az ország különböző részéből különvonatok indultak.

A találkozó műsorán szereplő kulturális program során az ország legjobb vasutas táncosai, zenekarai és énekkarai mérték össze tudásukat. Délután labdarúgásban, ökölvívásban, röplabdában, repülőmodellezésben folyt a vetélkedés.

A találkozóról következő számunkban részletes tudósítást adunk.

Finn vasutas-küldöttség Budapesten

Augusztus 25-én és 26-án 12 tagú finn vasutas-küldöttség járt Budapesten, *a Finn Abstinens Vasutasok Egyesületének tagjai, Matti Vollti elnök vezetésével.*

A vendégek a szakszervezet vezetőségével az alkoholellenes vasutas mozgalom problémáiról tárgyaltak, majd többek között megtekintették *a MÁV Kórházat* és az *Éjjeli Szanatóriumot.*

A küldöttség hazánkból *Bulgáriába* látogat, onnan pedig a *Nemzetközi Vasutas Alkoholellenes Szövetség* évi kongresszusára *Münchenbe* utazik.

DIESEL-javítóműhely épül az Északi Járműjavítóban

Külföldi jelentések egyremásra számolnak be a vasutak korszerűsítéséről, a villamos- és dieselvontatás térhódításáról. *Hollandiában* például már selejtezték az utolsó gőzmozdonyt is. Köztudomású, hogy hazánkban ebben az évben gyártanak utoljára gőzmozdonyt.

Miért a DIESEL?

A gőzmozdony fokozatos kivonásának több oka van. A villamos- és dieselmozdonyok energia hasznosítása sokkal magasabb. A szén- és vízprobléma fokozódása is az utóbbiak mellett szól. Az sem utolsó szempont, hogy a gőzmozdonyok nagyfokúan szennyezik a levegőt.

A MÁV korszerűsítési programjában elsősorban a dieselvontatásra esett a választás. Azért erre, mert jóval kevesebb beruházást igényel, mint a villamosítás. (Nem kell a költséges felsővezetéket megépíteni.)

A dieselesítésről *Fenyvesi István* üzemmérnök, a Vasúti Főosztály 7. szakosztályának dolgozója a következőkben tájékoztatta lapunkat:

Jelenleg 32 diesel-mozdonyunk van a keskenynyomtávúakkal együtt. Számuk a hároméves tervben 150 darabbal emelkedik. A meglevők 120, 400, 600 lóerősek, de az újak között 1000 lóerős is lesz.

A dieselmozdonyok szaporodása követelőleg írja elő a javításokról való gondoskodást. Éppen ezért az Északi Járműjavítóban a leégett kocsiszín helyén felépítjük az új, korszerű diesel-motorjavító műhelyt. A beruházás 82 millió forintot igényel és a tervek szerint 1961-ben készül el véglegesen. A műhelynek a Kőbányai útra néző homlokzata 160 méter hosszú lesz. Az 1958-ra kapott hitel 2 millió forint, s emiatt lassan halad a munka.

Átmeneti megoldás

Az építkezés vontatottsága miatt szükségmegoldást kellett keresnünk. Átmenetileg úgy tudjuk elvégezni a javítást, hogy az Északiban csökkentjük a gőzmozdonyjavítást és bővítjük a villamos osztályt. 4 200 000 forintos költséggel lehetőség nyílik arra, hogy az új javítóműhely elkészültéig a közben 182-re felszaporodó dieselmotorok javítását megoldjuk.

A vasút felkészült a javítással kapcsolatos szakmunkásképzésre is. 1961-ig a mozdonyjavítás csökkenésével felszabaduló szakmunkásokat motorjavításra irányítják. Az új műhelyben közvetlenül a felépülés után 710 szakmunkás, 70 segédmunkás, 80 műszaki és adminisztratív munkaerő fog dolgozni. Ez a létszám később 600-ra csökken s csupán a megmunkáló társosztályok — kovács-, rugó-, eszterga-, fogazóműhelyek — létszámát emelik 70 fővel.

A javítóműhely felépítésével, a korszerű vontatójárművek szaporodásával újabb lépést teszünk a vasút korszerűsítésében, amelyet a vasutasok és az utazóközönség egyaránt örömmel vár.

A Budapesti Igazgatóság mozgókiállítása

A budapesti igazgatóság a takarékosság, az önköltségcsökkentés, a munkavédelem és a társadalmi tulajdon védelme kérdéseivel foglalkozó kiállítást rendezett be egy vasúti kocsiban. Mintegy 300 képen mutatják be a hibákat és az eredményeket.

A kiállítást augusztus 19-én nyitotta meg a Keleti-pályaudvaron Csanádi József, az igazgatóság vezetőjének helyettese. A kiállítási kocsi egy ideig a budapesti pályaudvarokon tartózkodik, majd a hatvani vonal állomásaira irányítják.

A szakszervezet pártirányítása Budapest Nyugati-pályaudvaron

A szocialista társadalomban a szakszervezetek helyét és szerepét az a tény határozza meg, hogy az új társadalmi rendért legkövetkezetesebben küzdő osztály, az uralmon levő munkásosztály legnagyobb tömegszervezetei.

A hatalom megszilárdításáért folyó harc osztályharc, amely politikai, gazdasági és ideológiai téren egyaránt folyik. A szakszervezetek szilárdan az osztályharc alapján állnak. Ebből fakad a feladatuk, a munkáshatalom állandó erősítése, ez határozza meg szerepüket és helyüket a szocializmus építésében. Ebből szükségszerűen következik, hogy a szocializmus építése során a szakszervezetek szerepe és jelentősége állandóan növekszik.

A XIX. kongresszus határozatai alapján

Pályaudvarunkon a szakszervezeti bizottságok egyre inkább a szakszervezetek XIX. kongresszusa határozatainak szellemében dolgoznak. A munkáshatalom gazdasági erősítése mellett fejlesztik az üzemi demokráciát, szélesebb, reálisabb alapokra helyezték a munkaverseny-mozgalmat, egyre többet foglalkoznak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek megjavításával.

Munkájukban egyre jobban érvényesül a kollektív vezetés elve. A rendszeresen tartott vezetőségi üléseken az SZB tagjai beszámolnak a feladatok végrehajtásáról. Ez is mutatja, hogy egyre inkább érzik felelősségüket a választóik és a szakszervezeti mozgalom iránt. Különösen az *Építési Főnökség Nyugati Szerelésvezetőségének*, az *állomásnak*, a *Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnek* szakszervezeti bizottsága, a *ponk* és a *csarnok* műhelybizottsága dolgozik eredményesen.

A XIX. kongresszus után a párt-végrehajtóbizottsága VB-ülésen megtárgyalta a kongresszus határozataiból adódó feladatokat. Alapszervi titkári értekezleten, vezetőségi ülésen, majd taggyűlésen ismertettük a szakszervezetben dolgozó kommunisták feladatait. A határozat megvitatása óta az *Építési Főnökség* pártszervezete vezetőségének egy tagja rendszeresen résztvesz az SZB ülésein, ahol közvetlenül segíti a szakszervezet munkáját. *Kristó elvtárs*, SZB-elnök, amellett, hogy a fontosabb kérdések megtárgyalására a pártvezetőség meghívja, negyedévenként részletes tájékoztatást ad a szakszervezeti munkáról. Több szolgálati főnökségnél MSZMP-csoportokat hoztunk létre, amelyek a szakszervezeten belül valósítják meg a párt politikáját, segítséget adnak a szakszervezeti aktíváknak.

Javul a bizalmiak munkája is

Különösen jó munkát fejt ki az MSZMP-csoport az Építési Főnökségen. Havonta rendszeresen megbeszélik, hogyan nyújtsanak segítséget az SZB-nek és a szakszervezeti bizalmiaknak. Legutóbb pl. a társadalombiztosítási tanács munkájával foglalkoztak. Megállapították, hogy a társadalombiztosítási tanács tagjai hónapok óta elhanyagolták a munkájukat. Ennek egyik oka az volt, hogy a tanácson belül több funkció megüresedett, de betöltéséről az SZB nem gondoskodott. Az MSZMP-csoport javaslatára a kiegészítés megtörtént, eredménye a munka javulásában máris érezhető.

Az MSZMP-csoport segítsége a szakszervezeti bizalmiak munkájában máris mutatkozik. *A Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél* például sikerült elérni, hogy a bizalmiak egyre többet foglalkoznak a gazdasági, politikai és kulturális kérdésekkel, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításával, a munkaversennyel, a fegyelem megszilárdításával, a társadalmi tulajdon védelmével. *Berecz Józsefné* és *Csorba Mihály* például rendszeresen tájékoztatják a csoport tagjait a legfontosabb kérdésekről, mozgósítanak a termelésre. Javaslatot tesznek segélyezésre, jutalmazásra — tehát véleményükre a gazdasági vezetők is támaszkodnak.

A szakszervezeti munkához a jövőben még több segítséget akarunk nyújtani. Keressük, kutatjuk az irányítás új és jobb módszerét. Különösen azoknál a szakszervezeti bizottságoknál szeretnénk jobb eredményt elérni — *Szertárfőnökség, Rakodási Főnökség, Jegynyomda, Központi Nyomtatványtár, Utasellátó* —, amelyek sok esetben a lehetőségeket nem használják ki eléggé. A jövőben tervszerűbbé, szervezettebbé, rugalmasabbá kell tenni a munkájukat. Ennek elérésében az is segítségükre van, hogy az utóbbi időben megjavult a szakszervezet területi bizottságának segítő, ellenőrző munkája is.

Takács Károly
PB-titkár

Segítséget kérnek a bodrogköziek

A bodrogközi keskenynyomtávú vasúton évről évre növekszik a forgalom. A kisvasút mozdony- és kocsiparkja sajnos nem tart lépést a fejlődéssel. Bár az utóbbi időben történt némi javulás: néhány 15 tonnás kocsit forgalomba állítottak. Ez azonban még kevés.

Személtetően bizonyítja az egyre növekvő szállítási feladatokat a következő példa is. Míg az elmúlt év őszén a legnagyobb átrakási forgalom 17 ezer tonna volt, addig júniusban több mint 23 ezer tonnát raktak át Sárospatakon. Különösen növekszik az exportra kerülő mezőgazdasági áruk mennyisége.

A sárospatakiak a nehézségek ellenére is mindent elkövetnek, hogy az átrakás gyorsan, időben, károsodás nélkül megtörténjen. *Együd László* vonalfőnök is állandóan segíti az állomásvezetőket, kapcsolatot teremtett a felvásárlást és a szállítást végző földművesszövetkezetekkel. *Sárospatak, Cigánd, Ricse, Kenézlő, Zemplénagárd*, és *Tiszakarád* állomások vasutas dolgozói eddig becsülettel helyt álltak. Munkájuk bizonyára még eredményesebb lesz, ha a megnövekedett szállítási feladatoknak megfelelően növekszik a kocsi- és mozdonyparkjuk.

B. J.

Nemzetközi HÍREK

A lengyel vasutasok életéből

A lengyel vasutasszakszervezet legutóbbi központi vezetőségi ülésén különösen sokat foglalkoztak a munkaerőhiánnyal. Ez a probléma, mint megállapították, szorosan összefügg a vasút vezetői által elhanyagolt iskolázással. Nagyon sok az olyan gyakorlati szakember, akinek hiányzik az előléptetéshez szükséges iskolai végzettsége. Az ilyenek elbocsátása különösen nagy kárára lenne a lengyel vasútnak. Az egyedüli helyes út tehát — állapították meg —, minél előbb megteremteni a dolgozók továbbképzésének lehetőségeit.

A központi vezetőség határozott a szakszervezet költségvetésében mutatkozó 9 millió zloty felhasználásáról is. 7 millió zlotyt az anyák és gyermekek üdülőjének építésére fordítanak, 2 milliót pedig a szakszervezetek központi tanácsának rendelkezésére bocsátanak a lengyel állam 1000 éves jubileumának megünneplésére és megörökítésére létrehozott Össz-szakszervezeti Beruházási Alap javára.

Örömmel vették tudomásul a lengyel vasutasok, hogy a szejm jóváhagyta a szolgálati fokozatok és az azokkal kapcsolatos megkülönböztetések eltörlését és a régebbi vasutas rangjelzések visszaállítását. A törvény értelmében módosítják a vasútnál a fegyelmi büntetések rendszerét is. Az eddig alkalmazott egyszemélyi döntés helyett visszaállítják a fegyelmi bizottságokat.

A Szovjetunióban van a leghosszabb villamosított vasútvonal

A Szovjetunió villamosított vasútvonalainak hossza az év végére eléri a 9400 kilométert. *1960-ra a villamosított vonal hossza 15 000 kilométer, vagyis háromszor akkora lesz, mint az Egyesült Államok jelenleg villamosított vasútvonalainak hosszúsága.* A tervek szerint villamosítják a Moszkva—Irkutszk és az Irkutszk—Vlagyivosztok-vonalat, amely ha elkészül, hat nappal rövidíti meg az utazás idejét.

A mongol vasutak hossza már eléri az 1500 kilométert

A Mongol Népköztársaságban 1939-ben nyitották meg az első vasútvonalat. Azóta nem állt meg a vasútépítés és ma már 1500 kilometer hosszú vonalon közlekednek a nagy kapacitású motorosmozdonyok és gőzmozdonyok vontatta szerelvények.

Az augusztus 3-án tartott vasutasnap méltó megünneplésére készülve a mongol vasutasok az első féléves tervet öt nappal a határidő előtt teljesítették. Az első félévben a mozdonyok napi átlagos futása 30 kilométerrel nőtt, 8 százalékkal szállítottak le az önköltséget és 3600 túlsúlyos vonatot továbbítottak.

A nagy népi hurál XIII. ülése után a vasutasok vállalták, hogy 1958-ban 3 millió tugrikot takarítanak meg. Időközben felajánlásukat 4 millió tugrikra emelték.

Új vasútvonalak Kínában

Ebben az évben Kínában 50 vasútvonalat építenek, illetve előkészítik azok építését. 1958-ban eddig 700 kilométer hosszú vonalat építettek, ami 200 kilométerrel több, mint a tavaly egész évben épített vonalak hossza. Teljesen befejezték az 1000 kilométeres *Baotou—Dancsou* vonal építését. Megkezdődött a közlekedés a *Dancsou—Szuleche* szakaszon. Gyors iramban halad Délnyugat-Kínában a *Szicsuan—Hujdzsou* közötti vonal építése. A hujdzsoui tartományban épülő *Dujun—Hujján* közötti szakaszon 50 hidat és több alagutat kell építeni. Júniusban kezdődött *Baoci—Fenszján* és *Baoci—Csendu* szakaszon Kína első villamosított vasútvonalának építkezése.

Az erfurti pályaudvaron (NDK) 1954-ben vezették be a forgalomirányítói szolgálatot. Képünkön az egyik forgalomirányító látható munka közben.

MUNKAJOGI KÉRDÉSEK

Milyen esetekben szüntetheti meg a MÁV a dolgozó munkaviszonyát

Mt. V. 37. § (1) kimondja, hogy nem lehet felmondással megszüntetni a munkaviszonyát;

a) annak a dolgozónak, aki első tényleges, vagy tartalékos katonai szolgálatra vonult be, a katonai szolgálat és annak befejezésétől számított harminc nap alatt;

b) a beteg dolgozónak, a keresőképtelenséget okozó betegség alatt és az azt követő tizenöt nap leteltéig, legfeljebb azonban keresőképtelenségének első napjától számított egy évig, gümőkóros megbetegedés esetén két évig;

c) az ideiglenes rokkanttá nyilvánított dolgozónak az ideiglenes rokkantság tartama alatt;

d) külföldi tanulmányútra ösztöndíjjal kiküldött dolgozónak, a külföldi tanulmányút és az esetleges előzetes tanfolyam ideje alatt;

e) a vállalat által vagy a vállalat hozzájárulásával más szervek által olyan iskolára (tanfolyamra) küldött dolgozónak, amelynek időtartama alatt a dolgozó a munka végzése alól fel van mentve;

f) a terhes és szoptató nőnek a terhesség ideje alatt, illetőleg a szülést követő hatodik hónap végéig;

g) annak a dolgozó nőnek, akit állami gyermekvédő intézetben elhelyezett gyermekének vagy idegen gyermeknek szoptatására az intézetbe felvettek, az intézetben tartózkodása és annak befejezésétől számított tizenöt nap alatt;

h) annak a dolgozó nőnek, akit beteg gyermekének ápolására táppénzes állományba helyeztek, vagy aki ilyen célból fizetésnélküli szabadságot kapott (Mt. 98/A. §.), a táppénzes állomány, illetőleg a fizetésnélküli szabadság tartama alatt és az azt követő tizenöt napon belül.

Mikor szüntetheti meg a dolgozó a határozatlan időre szóló munkaviszonyt

Mt. 38. § (1) kimondja, hogy a dolgozó felmondással megszüntetheti a határozatlan időre szóló munkaviszonyt, ha

a) a társadalombiztosítási szabályok szerint öregségi nyugdíjra (járadékra), rokkantsági, illetőleg ideiglenes rokkantsági nyugdíjra vagy baleseti járadékra szerzett igényt;

b) középfokú, illetve felsőfokú tanintézet nappali tagozatára vételt fel;

c) alacsonyabb fizetéssel járó munkakörbe helyezték, kivéve, ha ez fegyelmi határozattal történt, vagy az alapbércsökkenés tíz százaléknál kevesebb;

d) házastársát más helységbe helyezték és annak új lakóhelyére kíván költözni;

e) áthelyezték, s az áthelyezést követő hat hónap alatt új munkahelyén lakást nem kapott,

f) családi viszonyaira, egészségi állapotára, más személyi körülményeire tekintettel, vagy egyéb okból fontos érdeke fűződik ahhoz, hogy a munkaviszonyt megszüntesse.

(2) A c) pont alapján a munkaviszonyt megszüntetni csak az áthelyezés közlésétől, ha pedig a dolgozó ez ellen panasszal élt, a jogerős határozat közlésétől számított tizenöt napon belül lehet;

(3) A munkaviszonyt az f) pont esetében csak a vállalat igazgatójának hozzájárulásával lehet megszüntetni. Ha az igazgató a hozzájárulást megtagadja, a dolgozó az egyeztető bizottsághoz fordulhat. Nincs szülség az igazgató hozzájárulására akkor, ha teherben levő nő kívánja a munkaviszonyt az f) pont alapján megszüntetni;

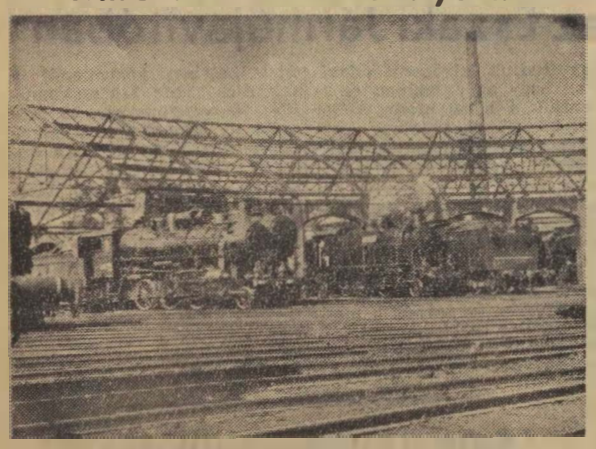
(4) A vállalat igazgatója az f) pont esetében a felmondás közlésétől számított nyolc nap alatt írásban köteles nyilatkozni, hogy a munkaviszony megszüntéséhez hozzájárul-e. Ha a vállalat igazgatója e határidő alatt nem nyilatkozott, a hozzájárulást megadottnak kell tekinteni és a munkaviszony a felmondás közlését követő tizenöt nap elteltével megszűnik;

V. R. 26. § (1) A felmondási idő az erre vonatkozó beadványnak a szolgálati főnökhöz történő benyújtását követő nappal kezdődik.

(2) Ha a felmondást az arra jogosult szerv elfogadta vagy az előírt nyolc napon belül a felmondás elfogadása ügyében nem nyilatkozott, a dolgozót tizenöt napi felmondási idő leteltével a munka teljesítése alól fel kell menteni.

(3) A felmondásokat, tekintettel az előírt határidő betartásához fűződő fontos érdekekre, soronkívül kell tárgyalni.

Mire való a mozdonyszín?



— A fűtőház, illetve mozdonyszín arra való, hogy ... stb., stb. és többek közt arra, hogy rossz idő esetén, ősszel és télen védett helyen legyenek a mozdonyok, úgyis eleget szenvednek futás közben az időjárás viszontagságaitól is.

Nos, a Hámán Kató Fűtőház képen látható mozdonyszíne alatti gépekre a legjobb akarattal sem lehet ráfogni, hogy védik őket az időjárás viszontagságaitól. Tizenhárom év óta késik a fűtőház újjáépítése. Az első hároméves, majd az ötéves tervben is szerepelt az épület rendbehozása, sajnos, a végrehajtásra nem került sor.

Tudomásunk szerint mostani hároméves tervünkben ismét szerepel ez a tétel. Reméljük, három év múlva nem kell ismét szóvá tennünk ezt a hiányosságot.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

38. számból: 119967/1958. I./4. A. Idegennyelvű, önköltséges tanfolyami előadók foglalkoztatásának szabályozása.

119325/1958. I./5. E. Szolgálati kerékpár javítások nyilvántartásának és a javítások megrendelésének szabályozása.

507067/1958. AI. A. A vasútpótló gépkocsijáratok vonalain szolgálatot teljesítő MÁV dolgozók és egyéb igényjogosultak háztartási tüzelőellátása.

39. számból: 112127/1958. I/3. A Vasúti Ruházati Utasítás és annak végrehajtása.

40. számból: 121171/1958. I./4. C. Jelentkezések állami nyelvvizsgákra.

120894/1958. I./4. B. Az órabéres dolgozók túlórapótlékának, állásidejének és időbérének elszámolása.

A VEZETŐ SZERVEK MUNKAMÓDSZERÉRŐL:

A központi vezetőség

A központi vezetőség június 27-i ülésén megvitatta azokat a munkamódszereket, amelyeket a szakszervezeti munka még hatékonyabbá tétele érdekében a választott vezetőszerveknek követniük kell. Lapunkban beszámolunk azokról a kezdeményezésekről, amelyek a határozat szellemében egyes vezetőszervek munkájának alapját kell hogy képezzék. Szólunk az eddigi helyes és jól bevált módszerekről is, súllyal azonban azokról a változásokról írunk, amelyek a jövőben elsősorban kell, hogy jellemezzék a vezető szervek munkáját.

Nem ismételjük el az alapszabályban lefektetett irányelveket, inkább azokról a problémákról szólunk, amelyek tartalommal kell hogy megtöltsék az alapszabályban rögzítetteket.

A korábbi szakszervezeti munka hatékonyságát hátráltatta a vezetőszervek tevékenységének keveredése. A központi vezetőség tárgyalásának ezek megszüntetése volt az elsőrendű célja.

A fontosság és az időszerűség legyen mérvadó

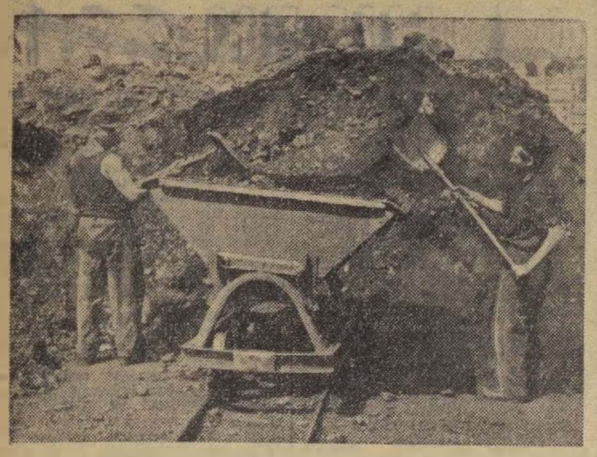
A központi vezetőség — szögezi le a határozat — egy-egy probléma megtárgyalása után konkrét határozatot hoz a feladatok mikénti végrehajtásáról. A tárgyalandó anyag megválasztásánál annak fontossága és időszerűsége a mérvadó. Napirendre vonatkozó javaslatot tehet az elnökség, a KV állandó és alkalmi bizottságai, valamint a KV egyes tagjai. A napirendek előterjesztését az elnökség végzi a KV osztályainak segítségével.

A két kongresszus között a központi vezetőség sajtón keresztül tájékoztatást ad a végzett munkáról. Ezenkívül a KV tagjai rendszeresen kell hogy tájékoztassák választóikat. Meg kell szüntetni azt a gyakorlatot, hogy a tagok egyrészének tevékenysége kimerül a KV ülésein való részvételben. A szakszervezet tömegkapcsolatának javítása érdekében a KV tagjai a jövőben részt vesznek a szakszervezeti rendezvényeken, segítik a szakszervezeti bizottságok munkáját. Rendszeresen fogadónapokat tartanak a szolgálati helyeken. Nemcsak megalkotják a határozatokat, hanem ellenőrzik is azok végrehajtását. A tapasztaltakról és a helyszínen meg nem oldható problémákról tájékoztatják az illetékes osztályokat.

Állandó bizottságok

A szakszervezeti munka színvonalának javítása érdekében a KV tagjaiból három bizottság — közgazdasági, szociális, agitációs és nevelési — alakult, amelyeket egy-egy célfeladat ellátásával bíztak meg. *(Feladatukról, tényleges sükről beszámolunk a lapunkban.)*

A felsorolt irányelvek ma még jórészt tervek. Megvalósulásuk elsősorban a központi vezetőség tagjainak hozzáállásán múlik. Reméljük, hogy a saját maguk hozta határozatok betartásának ők maguk leszn k a legfőbb őrei, s akkor kezdetét veszi a még eredményesebb, valóban a szakszervezet mozgalmi jellegéből fakadó munkastílus, amelynek a dolgozók és az egyetemes szakszervezeti mozgalom egyaránt hasznát látja.



Bár egyre több villamos és dieselmozdony látható vonalainkon, egyelőre a forgalom túlnyomó részét mégis a gőzmozdonyok bonyolítják le. Tudja ezt jól Mészáros István és Kalu Mihály szénszerelő is. (Déli Fűtőház.) Az ő példás munkájuk is hozzájárul ahhoz, hogy a szerelvényekre időben rájárhatnak a mozdonyok.

(Kovács Géza felv.)

Kiskunlacháza — minta szolgálati hely

— *Köszönöm elvtársak, az első félévben jó munkát végeztek. Csak így tovább.* Ezekkel a szavakkal fejezte be rövid beszédét a kiskunlacházi állomásfőnök irodájában *Csamangó Henrik* elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője, majd *dr. Kelemen László* állomásfőnököknek oklevelet nyújtott át.

A kiskunlacházi vasutasok valóban derekasan dolgoztak az első félévben. Nemcsak az igazgatói elismerést, hanem a minta szolgálati hely címet is megszerezték. Hogy a feltételeket nem volt könnyű teljesíteni, azt legjobban talán az bizonyítja, hogy az igazgatóság területén mindössze három állomásnak, *Balassagyarmatnak, Kiskunlacházának* és *Dadnak* sikerült megszereznie a „minta szolgálati hely" címet.

— *Hogyan érték el ezeket az eredményeket a lacházi vasutasok?* — A kérdésre az állomásfőnök adott feleletet.

— Amikor egyöntetűen elhatároztuk, hogy mi is csatlakozunk a minta szolgálati hely elnyeréséért folyó mozgalomhoz, szinte új élet kezdődött állomásunkon. Dolgozóink a szolgálat pontos ellátása mellett arra is nagy gondot fordítottak, hogy az egész állomás területén tisztaság és rend uralkodjon. Nem túlzok, ha azt mondom: *dolgozóink jobban vigyáznak a tisztaságra, mint otthon.*

Hogy ez így igaz, arról személyesen is meggyőződtünk. A rövid ünnepség után megtekintettük az állomás felvételi épületét, az őrhelyeket, az áruraktárt, a pályafenntartás házatáját. Mindenütt tisztaság, példás rend fogadott. Még a legszigorúbb ellenőrző közeg szemüvegén nézve sem lehetett kifogásolnivalót találni. Kiskunlacháza méltóan viseli a „minta szolgálati hely" címet, megérdemelten kapták a dolgozók a pénzjutalmat.

Emlékezzünk

1936. augusztus 31-én a kommunista mártírok száma eggyel növekedett. A tűnő nyárral költözött el az élők sorából Hámán Kató, az önzetlen, fáradhatatlan munkásasszony, aki egész életét a munkásmozgalom ügyének szentelte. A csendőrhóhérok által agyongyötört, megkínzott testben 22 évvel ezelőtt megszűnt dobogni a szív.

Most, amikor meghajtjuk az emlékezés, a hála zászlaját, mélységes szeretettel és megbecsüléssel gondolunk a báró Hatvani répaföldjén görnyedő kislányra — Katinkára, a hatvani, majd a Nyugati állomás pénztárosnőjére, kit a munkásosztály iránt érzett törhetetlen szeretet vitt a szervezett vasutasok, majd később a kommunista párt soraiba. Landler Jenővel együtt küzdött a vasutasok megbecsüléséért, emberibb életéért.

Hámán Kató életéből, munkásságából ma is erőt merítünk. Egyszerűsége, szerénysége ma is példaképünk. Hámán Kató hite a munkásosztály végső győzelmében ma is lelkesít és előre visz bennünket azon az úton, amelyet az ő vére is öntözött és amely a szocializmus végső győzelméhez vezet.

Bák Zong Thek üdvözlete

Sokan emlékeznek még *Szegeden* a kedves *Bák Zong Thek* koreai diákra, aki a Vasútforgalmi Technikum növendéke volt és évente egy-egy hónapot Szeged állomáson töltött gyakorlati munkán.

A vasutasnap előtt a messzi távolból levelet hozott a posta. A mi koreai barátunk küldte üdvözletét a vasutasok ünnepére és meleg szavakkal emlékezett meg a hazánkban töltött időkről. Magyar nyelvű leveléből megtudtuk, hogy *Gilza* nevű állomáson teljesít szolgálatot, ahol 40—50 vonat közlekedik naponta és ebből 20—25 az ő állomásán kerül összeállításra. A hazánkban tanultakat jól hasznosítja. A 100 napos balesetmentes versenyben elsők lettek. De nemcsak saját eredményükre büszke. Örül annak is, hogy a szegedi vasutasok derekasan helytállnak a munkában.

Tótka Károly
Szeged állomás

Hogyan indul el a bürokrácia lavinája?

Hogy mostanában kevesebbet beszélünk a bürokráciáról, sajnos nem azt jelenti, hogy előrehaladásunknak ez a rákfenéje véglegesen kiveszett volna. Érdemes okulásul megnézni, hogy milyen lavina indul el, ha például az igazgatóság rovancsolói csupán néhány forintos fogyóeszköz, vagy szerszámhiányt állapítanak meg.

1. A külszolgálati főnökség megállapítja a hiányt, s a hibáztatott dolgozóról jegyzőkönyvet vesz fel.

2. Kéri a Számviteli Főnökségtől a hiány TH-jeggyel való rendezését, az általa kiállított kimutatáson az indokokat és az elveszést előidéző körülményeket feltüntetve.

3. A külszolgálati főnökség a Számviteli Főnökségnek beküldi a TH-jegyet. A Számviteli Főnökség a beküldött felterjesztés és mellékletek alapján felfekteti az ügyiratot, kiállítja a TH-jegyet 4 példányban, ebből két példányt beküld a hiányt bejelentő szolgálati helynek a számadáson való keresztülvezetés végett. Egy példányt magánál tart.

Az ügyiratot további tárgyalás végett átadja az Anyagosztálynak. A 4. példányt a Könyvelőség 7. csoportja tartja vissza.

4. Az Anyagosztály véleményezve átadja az illetékes osztálynak.

5. Az illetékes osztály megteszi az előterjesztését és javaslatát a hibáztatott dolgozó béréből való levonás eszközlésére vonatkozóan.

6. A külszolgálatnak elkészíti a kiadmányt, a dolgozónak a kártérítést megállapító határozatot az indokok felsorolásával és a kötelezvényt, mint kiadmányt elkészítés után átadja a Könyvelőség 7. csoportjának.

7. A Könyvelőség 7. csoportja hozzájárulása után az Anyagosztály aprobálja és leadja a leíróba. A leíróban lemásolják a kiadmányt, a kártérítést megállapító határozatot, valamint a kötelezvényt.

8. A kiadó kiküldi a szogálati helynek a három kiadmányt és az ügyirat tovább megy a Számviteli Főnökség pénzügyi csoportjába a levonás foganatosítása céljából.

9. A külszolgálati hely iktatja a kiadmányt, előjegyzi és kimutathatóan kézbesíti a dolgozónak a kártérítést megállapító határozatot. A kötelezvényt aláíratja két tanú láttamozásával. Ha a dolgozó nem emel kifogást a levonás ellen, akkor visszaküldi az illetékes osztálynak a tudomásulvételt. (Mi történik akkor, ha kifogást emel a dolgozó? Kezdődik az egész elölről.)

10. Az Igazgatóság illetékes osztálya a beérkezett kötelezvényt áttekintés után átajda a Számviteli Főnökség Pénzügyi csoportjának az ügyirathoz való csatolás és a levonás eszközlése végett.

11. A levonás eszközlését az illetékes osztály előjegyzési könyvébe bejegyzi, majd később meggyőződik arról, hogy a levonást végrehajtották-e.

Bizonyára rövidebb úton is el lehetne intézni a kártérítést. Elsősorban a szolgálati főnökök hatáskörének emelésével.

Sziládi Sándor

A szakszervezeti vezetők fogadóórái

A szakszervezet elnökségének tagjai szeptemberben a következő napokon tartanak fogadóórát a szakszervezet központjában. (Budapest, VI., Benczur utca 41.)

Szeptember 3-án, 10-én, 17-én, 24-én — 16,30—18,30 óráig.

Jól dolgozik a gazdasági vasutak szegvári üzemfőnöksége

A gazdasági vasutak szegvári üzemfőnöksége jó eredménnyel dolgozott az elmúlt hónapokban. Első helyi árutonnakilométer tervüket 123,8, utaskilométer tervüket pedig 135,7 százalékra teljesítették.

A munkalendületet azóta sem hagyott alább, mert jól tudják, hogy az őszi hónapokban még nehezebb feladatokat kell megoldaniok. A felkészülést már jóelőre megkezdték. A kocsipark javítását a gyulai műhely kirendeltsége végzi. Jól halad a talpfacsere is.

A szállítási kampány az idén a kenderrel kezdődik. Ebből, mintegy 2400 tonnát kell továbbítaniok. Szeptember elején megkezdődik a gazdag cukorrépatermés szállítása is. Ezenkívül több millió darab tégla elszállítása is szerepel az őszi szállítási tervben.

Annyi bizonyos, hogy nehéz napok várnak a szegváriakra. Mi azonban megvagyunk győződve róla, hogy *Cserna Kalmán* állomásfőnök vezetésével sikeresen megoldják az őszi szállítási feladatokat.

Dr. Horváth Károly

Miért nincs szakszervezeti élet Fegyverneken?

Fegyvernek állomás nem tartozik azok közé, ahol gyakori lenne az élüzemünnepség. A kitüntetések, jutalmak is nagyritkán örvendeztetnek. Ennek ellenére szorgalmasan, becsületesen dolgozik az állomás egyre jobban összeforró kollektívája. Teljesítményeik miatt nincs okuk a szégyenkezésre.

Az őszi forgalom kezdetén is bizakodóan néznek a nagyobb feladatok elé. Jó az összhang a Gazdasági Vasutak és a pályafenntartás dolgozóival is. A munkakapcsolatokon túl baráti összejöveteleken is találkoznak. Mint egy nagy család, együtt ünnepelték például a vasutasnapot.

Helytelen volna azt gondolni, hogy a fegyvernekiek nem pályáznak a legjobbak sorába. Az ő vágyuk is az, hogy minél előbb az élenjárók között legyenek. Hiányzik azonban az a mozgatóerő, amely más helyeken olyan gyümölcsözően kamatozik. Önálló pártszervezetük nincs. Csak néhány párttag van az állomáson. Van azonban — vagy talán lehetne? — a pályafenntartással egy közös szakszervezeti bizottságuk.

A szakszervezeti mozgalomban rejlő erő sajnos egyelőre szunnyad. A két szolgálati helyen csaknem mindenki tagja a szakszervezetnek, pontosan fizetik a tagdíjukat is. De a bizalmiak munkája kimerül a tagdíjbeszedésben. Nem is csoda. A háromtagú vezetőség minden tagja kooptált. A megbízott SZB-elnök már régóta kéri a leváltását, nagyfokú elfoglaltságára hivatkozva. Vezetőségi ülést, csoportértekezletet nem tartanak. A tagság, a névleges vezetőség, a szakvonali vezetők egyaránt az új vezetőség megválasztását várják, szinte türelmetlenül.

Pedig akadnak teendők. A versenymozgalom felélesztésén túl a kultúrcsoport is élni kíván. A társadalmi munkával rendbehozott klubszoba berendezés nélkül áll. A tagdíjvisszatérítés felhasználatlanul szaporodik. Ennek is lenne pedig helye, csak nem mer senki hozzányulni.

A debreceni területi bizottság már igéretet tett a választás megejtésére. Reméljük, hogy hamarosan meg is történik.

Rózsahegyi Béla főellenőr és Lőrincz István előmunkás az időszakos kitérővizsgálatot végzik a Soroksári-úti pályaudvaron.

(Kovács Géza felv.)

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

Kiváló vasutas kitüntetésben részesültek:

Góra Béla m. főtanácsos KPM I. 6. Szako., Korondán Gábor intéző, Nyíregyháza, Csertán Ferenc m. ellenőr, Veszprém-külső Fth., Németh György munkamester, Szombathely, Kiss III. József v. főellenőr, Ferencváros, Monori István főintéző, Dombóvár, Mag Bertalan munkamest., Sajószentpéter, Szijjártó István főpályamester, Krisztinavárosi Pft. Főnökség, Lékai Elek főintéző, MSZMP Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára, Szakács Gábor v. főmérnök, KPM I/7. Szako., Nagy István munkamester, Szolnok, Kertész József főellenőr, Autófuvarozási Főnökség, Bállnt Antal v. főmunkamester, Szeged, Vörös Károly főtiszt, Kiskunhalas, Nátly Mátyás m. intéző, KPM I/1. Szako., Hoffmann Mihály v. főellenőr, Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. Arvay József m. főfelügyelő, Autófuvarozási Főnökség, Kricsi Rudolf intéző, Celldömölk, Török Gyula v. pályamester, Debrecen Déli Pft. Főnökség, Vekony Lajos főszakmester, Házkezelő Főnökség, Szolnoki Ferenc főintéző, Debreceni Igazgatóság, Szabó Mihály ellenőr, Landler Jj. ÜV, Boros Sándor m. főfelügyelő, Budapesti Igazgatóság, Kiss Károly m. felügyelő, Szegedi Igazgatóság, Schwán Pál ellenőr, Dunakeszi Jj. ÜV. Kovács István főfelügyelő, KPM I/8. Szako., Farkas Ferenc v. mozdonyfűtő, Sztálinváros Fth., Németh József kezelőmunkás, Celldömölki Építési Főnökség, Kovács János intéző, Szakszervezeti Központ, Hernádi Gyula ellenőr, Székesfehérvári Jj. ÜV. Szvatkó István intéző, Bp., Nyugati pályaudvar MSZMP-titkár, Tóth II. István v. főmunkamester, Sátoraljaújhelyi Pft. Főnökség, Kalocsai János felügyelő, Vasúttervező ÜV, Nádudvári István főszakmester, Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV, Csényi Pál intéző, Vasúti Főosztály Szakszervezeti Bizottságának elnöke. Szabó János felügyelő, Budapesti Igazgatóság, Olah Károly tiszt, Miskolc Gömöri pu., Bökkös József m. intéző Diósgyőr Fth., Tőkési Lajos m. főfelügyelő, KPM I/1. Szako., Rácz Károly csapatvezető előmunkás, Fatelítő ÜV., Hornung Mária főtanácsos, Szállítmányozási Főnökség, Puskás István intéző, KPM I/5. Szako., Török György főszakmester, Északi Jj. ÜV, Hornyák István v. kocsirendező, Miskolc, személy pu., dr. Szednicsek János tanácsos, KPM I/6. Szako., Furkó Antal m. felügyelő, Mátészalka Pft. Főnökség, Tóth János intéző, Budakörnyéki MSZMP Vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára, Nováki Ernő m. főtanácsos, KPM I. Hídosztály, Liptay Tivadar m. tanácsos, Hídépítési Főnökség, Molnár Imre főfelügyelő, KPM I. Titkárság, Szalai Sándor m. főmunkamester, Veszprém-külső Fth., Kellner István intéző, Szakszervezeti Központ, II. Varga Lajos v. szakmester, Miskolci Jj. ÜV. Fekete Márton felügyelő, KPM I/8. Szako., Kókai Gyula m. főintéző, TB Építési Főnökség, Süveges János mérnök, HÉV Igazgatóság, Németh Ottó v. kocsirendező, GySEV Igazgatóság, Hámor Béla főfelügyelő, KPM I. Katonai Szállítási Osztály, Szeplaki József ellenőr, Nagykanizsa, Laczkó László m. intéző, Józsefvárosi Pft. Főnökség, Glockelt Bálint v. szakmester, Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV SZB-elnöke, Molnár István felügyelő, Komárom, Bézsenyi József főintéző, Budapesti Igazgatóság, Taba Sándor főintéző, Bp. Déli pu., Sárvári András intéző, Nyíregyháza, Mohácsi János m. főellenőr, Jobbparti TBFF, Végh Ferenc főintéző, Székesfehérvár, SZB-elnök, Bánhegyi József felügyelő, BVKH, Jankovics József v. kalauz, Pecs, Jávor Nándor m. főtanácsos, Debreceni Jj. ÜV, Léchner László v. szakmester, Szombathelyi Jj. ÜV, Benke István főintéző, Hatvan, Varga Sándor intéző, Rákosrendező, Pálhegyi Árpád főintéző, Szombathelyi Igazgatóság, Varga Károly tanácsos, Bp. Nyugati pu., Tancsik Lajos intéző, Pecs Fth., Szabó III. István ellenőr, Bp. Keleti Fth., Réger Dezső felügyelő, KPM I/4. Szako., Gellért László m. felügyelő, Debreceni Jj. ÜV, SZB-elnök, dr. Szirmai László főtanácsos, KPM I. Könyvelőség, Molnár Lajos főellenőr, Szolnoki Jj. ÜV, Nyitrai Valérián m. főüzt., GV, Oroszlány, Gazsi József felügyelő, KPM I. Főkönyvelőség, Somodi Kálmán intéző, KPM I/7. Szako., dr. Nagy Elemér főtanácsos, Jogügyi Hivatal, Bécser István m. főtanácsos, Miskolczi Igazgatóság, Hasznos Mátyás felügyelő, Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Orbán József m. főtanácsos, Miskolci Igazgatóság, Dobó István főfelügyelő, KPM I/2. Szako., Darabos István ellenor, Bp. Kelenföldi pu., Szücs Zoltán m. főtanácsos, KPM I/7. Szako., Fabók János m. főtanácsos, Miskolci Építési Főnökség, Szamecz János főkocsivizsgáló, Záhony fth., Tieber János főintéző, KPM I/4 Szako., Csontos József m. v. főellenőr, Békéscsaba Fth., Simonek Gyula főintéző, Kiskunhalas, Zalahegyi Lajos m. intéző, MSZMP Szegedi Vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára, Városi István főellenőr, Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. SZB-elnök, Szabó Gyula főtiszt, Debrecen, Késő János intéző, KPM I/8. Szako., Laurencsik János főintéző, KPM I/4. Szako.

Érdemes vasutas kitüntetésben részesültek:

Nagy V. József főmunkamester, Bp. Ferencváros, Bencze Endre m. felügyelő, Bp. Keleti Fth., Filep Miklós pályaőr, Sátoraljaújhelyi Pft. Főnökség, Márton Gusztav m. ellenőr, Sárospatak Fth., Gavallér Gábor v. mozdonyfűtő, Debrecen Fth., Szentesi Mihály v. főellenőr, Debrecen, Török Ilona v. főpályaőr, Nyíregyháza Pft. Főnökség.

(Folytatjuk)

Hatvanéves mérnöki munkám emlékeiből

Az újítási mozgalom 10. évfordulója alkalmából közöljük Lőrinczy Mihály aranydiplomás mérnök, a gépipar kiváló dolgozója visszaemlékezését. Mottóul álljon itt Arany János ismeretes két sora: „Milyen jó is, hogy most már ma nem történik ilyen..."

Huszonegy éves voltam, amikor mérnöki tanulmányaimat befejezve 1898 júliusában a Szegedi Üzletvezetőség vinkovcei osztálymérnökségéhez kerültem mérnökgyakornoki minőségben.

Hosszú pályafutásom élményeiből álljon itt az alábbi történet:

1903-ban Lugoson az ügynevezett Magyar Délkeleti HÉV Osztálymérnökségén volt a szolgálati helyem.

Egy alkalommal, amikor Temesvárról Versecre utaztam, tanúja voltam, hogy az utasok közül két gázszuhás nő nem tudott idejében leszállni. Akkor ugyanis még szakaszonkint egyajtós kocsik jártak, a kalauznak kellett a külső kallantyúk nyitásával az ajtókat kifelé hajtani. A két nő már a mozgásban levő vonatról ugrott le és halálosan megsérült.

Ez a baleset annyira megrenditett, hogy elhatároztam: automatikus berendezést dolgozok ki a kocsiajtók nyitására. A tervet elkészitettem és benyújtottam a szabadalmi hivatalnak.

Ezt követően az elkészített modellekkel Budapesten felkerestem Banovits Kajetán miniszteri tanácsost, a MÁV gépészeti főosztályának igazgatóját és megkértem, hogy vizsgáltassa felül a tervemet. Az igazgató kijelentette, hogy kisérletre alkalmasnak találja. S felhivott, hogy jelentsem be találmányomat a szabadalmi hivatalnál. Amikor közöltem vele, hogy ezt már megtettem, haragosan rámszólt:

„Olyan sürgős volt a bejelentés?"

Amikor pedig megkockáztattam azt kijelenteni, hogy ezzel nem követtem el hibát az Államvasutakkal szemben, azzal bocsátott útnak: „Majd meglátjuk, mit lehet csinálni a javaslatával."

Néhány nap múlva hivatalos válasz érkezett címemre:

„A kereskedelemügyi m. k. Miniszter Ur önagyméltóságának f. é. február hó 9-én 5083/V. sz. a. kelt — hozzánk intézett — rendelete következtében értesitjük, hogy a személykocsikon alkalmazandó elzáró szerkezetének gyakorlati kipróbálására vonatkozó kérelme teljesithetőnek nem találtatott. — Budapest, 1903. február hó 25-én. A gépészeti főosztály igazgatója helyett Forkner főfelügyelő."

A levél vétele után felkerestem a pályafenntartási főosztályon Bényei felügyelőt, aki maga is furcsállotta a fenti eljárást és azt tanácsolta, hogy jelentsem be a szabadalmat más államokban is. Tanácsat megfogadtam. A Bajorországi Vasutaktól néhány hét múlva köszönőlevelet irtak, s meglepetésemre még 850 márkát is átutaltak szabadalmi dijelőlegként.

Később megtudtam, hogy a dolgozók javaslatait a miniszteri tanácsos óméltósága rendszerint a maga nevén szabadalmaztatta. Ezért látható még néhány kocsin és mozdonyon a felirás: Bánovits-féle szabadalom.

Az 55 év előtti példa világosan mutatja, milyen elbánásban részesültek a dolgozók, hogyan kezelték újítási javaslataikat, szabadalmaikat. Csak a szocialista társadalomban nyilt mód az illyen jogtalanságok teljes megszűnésére.

Lőrinczy Mihály

A Dolgozó Ifjúság I. Szakszervezeti Világkonferenciájáról

II.

A szocialista és a népi demokratikus országokban a dolgozó fiatalok előtt nyitva áll a szakképzettség, valamint a magasabb iskolai végzettség elnyerésének lehetősége. Hazánkban pl. az egyetemi, főiskolai hallgatók száma a felszabadulás előtthez viszonyítva négyszeresére nőtt. Az egyetemi és főiskolai hallgatók 60 százaléka munkás- és parasztszülők gyermeke.

A dolgozó fiataloknak is megvan a lehetőségük a továbbtanulásra, s élnek is ezzel. Az esti és levelező tagozatokon évente 14—15 ezren képezik magukat. A tanulást megkönnyíti az alapszabadságon felül járó tanulási, illetve vizsgaszabadság. A Szovjetunióban 28 millió fiatal tanul hasonlóképpen, Bulgáriában, Lengyelországban és a többi népi demokratikus országokban jelentősen megnövekedett a tanulók száma. Ami a szakmai továbbképzést illeti, a Szovjetunióban, aki a 10 osztályos iskolát elvégzi, lényegében már szakmai képzettséggel rendelkezik.

Hazánkban az iparitanuló-otthonok és műhelyek egész sora áll a dolgozó fiatalok rendelkezésére. Igaz, hogy nem mindenki éppen azt a szakmát sajátíthatja el, amelyiket legjobban szeretne, de a tervszerű munkaerő-ellátás csak úgy valósítható meg, ha a szükségletet figyelembevéve képezzük a jelentkező fiatal munkaerőket.

A fiatalok helyzete a kapitalista országokban

A konferencia elemezte a kereseti viszonyokat és megállapította, hogy valamennyi kapitalista és gyarmati országban különbség van a felnőttek és a fiatalok bére között.

A dolgozó fiatalok azonos munkáért Argentínában 30 százalékkal, Brazíliában 25—30 százalékkal kevesebb bért kapnak.

Angliában, Franciaországban nem egy esetben korszerinti bérskálát alkalmaznak, aminek alapján kb. 20 százalékkal kevesebb bért kapnak, mint a felnőttek.

Ezt a helyzetet a kapitalisták a felnőttek rovására kihasználják; olcsóbb, fiatal munkaerőt alkalmaznak.

A gyarmati országokban a fiatal dolgozók sorsa szinte leírhatatlan. Az afrikai gyarmatokon 8—10 éves gyermekeket dolgoztatnak csupán élelmezésért. Egy fiatal szudáni gépkocsivezető elmondotta, hogy még ma is őskori viszonyokhoz hasonlóan élnek. Növényeket, bogyókat stb. kénytelenek gyűjtögetni, fogyasztani, hogy éhen ne haljanak.

A prágai konferencia meggyőző erővel mutatta be a kapitalista és gyarmati országok fiataljainak életét és szenvedélyes gyűlöletét a kapitalista, imperialista társadalmi rendszerrel szemben. Ezek a fiatalok vágyakozva tekintenek a szocialista országokban, a Szovjetunióban kialakult fejlődésre, az ifjúság egyre gyorsabban javuló életére.

A dolgozó fiatalok a tanácskozáson tudatosan kifejezték azt, hogy életük, életkörülményeik javulása csakis békében valósulhat meg.

Követelték: vessenek véget a tömegpusztító fegyverekkel való kísérletezésnek, a rakéta-kilövő pályák építésének, kövessék az imperialista hatalmak a Szovjetunió példáját.

A kongresszus időszakában zajlottak le az iraki események. Július 17-én érkezett a konferenciára az iraki dolgozó fiatalok küldötte. Lángoló szeretettel, szünni nem akaró tapsorkánnal fogadták. Az arab országok fiataljai, mint az újszülött gyermeket dédelgették, és mi velük együtt üdvözöltük a demokratikus átalakulást kivívó nép győzelmét. A konferencia szinte pillanatok alatt átalakult imperialistaellenes tüntetéssé.

A konferencián résztvett szovjet fiatalok egyszerűségükkel, szerénységükkel tüntek ki. Egyforma szeretettel tárgyaltak a legkisebb országok küldötteivel is.

A magyar delegációt is nagy szeretettel vették körül. Minden időt kihasználva igyekeztünk minél több küldöttséggel beszélgetni, tapasztalatot és barátot szerezni. Tárgyalásokat folytattunk a finnekkel, belgákkal, franciákkal, olaszokkal, németekkel, a Fekete-Afrika képviselőivel, arabokkal, a szovjet és a népi demokratikus országok fiataljaival.

A magyar fiatalok felelőssége

A beszélgetések során a fő kérdés az volt, hogyan alakul a magyar dolgozó fiatalok élete, milyen eredményeket értünk el a szocializmus építésében. Ebből is kitűnik, hogy milyen nagy felelősség nyugszik a vállunkon, eredményeink milyen hatalmas erőt adnak a dolgozó fiatalok harcalhoz.

A konferencia több fontos dokumentumot, határozatot fogadott el teljes egységben. Olyan öröm és lelkesedés, mely e dokumentumok elfogadását, valamint a zárszót követte, ritkán nyilvánul meg, s azt jelzi, hogy a konferencia résztvevői szétfáphetetlen barátságot kötöttek, örömben, harcban egyek.

A határozatok a dolgozó fiatalok követeléseiről szólnak. Az egyenlő munkáért egyenlő bért, a szakmai képzés biztosítását, a munkához való jogot, a szervezkedési jogot, követelik, s az egységre törekvést fejezik ki.

Külön határozatban elítélik az amerikaiak és az angolok közelkeleti beavatkozását. Felhívással fordult a konferencia a dolgozó fiatalokhoz, hogy küzdjenek a monopóliumok ellen, haladjanak együtt a világ fiataljaival, szolidaritást vállalt a ciprusi, a spanyol és a többi haladó harcosok küzdelmeivel.

Sok száz fiatal küldött százmilliók követelését fejezte ki a békéről szóló határozat elfogadásával. A béke megvédésére kész fiatalok tánca, forró tapsvihara fejezte be a Dolgozó Fiatalok I. Szakszervezeti Világkonferenciáját.

Réthalvi Tibor

Érdemes volt jól dolgozni

Talán soha nem fogadtuk olyan örömmel a postát Vácott, mint augusztus 9-én. Három meghívót hozott az „érdemes vasutasok" ünnepségére. Nagy örömmel és izgalommal készülődtünk, hiszen ilyen elismerésben még nem volt részünk.

Az Északi Járműjavító művelődési otthonában meghatottan vettük át *Csamangó* elvtárs kezéből a kitüntető jelvényt. *Császár* elvtársnak, a budapesti igazgatóság pártszervezőjének pohárköszöntőjéből éreztük, hogy megbecsült emberek vagyunk, érdemes volt jól dolgozni.

Őszinte szívvel köszönjük pártunknak és szakszervezetünknek, szakmai vezetőinknek a gondoskodást és ígérjük, hogy továbbra is legjobb tudásunk szerint fogunk munkálkodni a szocialista vasút megvalósításán.

Csárády Zoltán
Tölgyes Lajos
Koncz Sándor

Sikere volt a hatvani kiállításnak

A vasutasnapon a *Hatvani Villamos Vonalfelügyelőségen munkavédelmi kiállítást rendeztek.* Képeken, modelleken a megtörtént balesetek kézzelfogható bizonyítékain keresztül mutatták be a villamos balesetek okait és a megelőzés lehetőségét. A kiállításnak több mint 3500 látogatója akadt.

Lakáscsere

Elcserélem 2 szobás komfortos, háztartási áramos, MÁV lakásomat két 1 szobás, komfortos lakásra. Az egyik lehet Budán. Cím: Cserhalmi Gyula, Budapest, XIII., Mautner Sándor u. 137. III. 21. Érdeklődni egész nap lehet.

A Debreceni Igazgatóság területén, Nyírábrány állomáson levő 2 szoba, konyha, előszobás, jószágtartással rendelkező MÁV természetbeni lakásomat elcserélném a Budapesti Igazgatóság, vagy a Pécsi Igazgatóság területén levő hasonló lakással. Érdeklődni lehet: Csetnek Endre, Nyírábrány vasútállomás, MÁV-telep.

Kőbányán levő háromszobás komfortos MÁV szolgálati lakásomat (X., Korponai út 9. II. em.) sürgősen elcserélném Budapest belterületén levő szolgálati egyszoba, plusz garzonra. Érdeklődni személyesen az Üttörővasút hűvösvölgyi 78-as utasellátó üzemében, vagy telefonon: 163—307. Hétfő kivételével 10—18 óráig. Bán Béláné.

Nagykanizsai kettőszobás összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném budapesti vagy környéki kisebb vagy komfort nélküli bérleti lakásért. Cím: Laza Györgyné, Nagykanizsa, Osvald utca 4.

Nógrádkövesdi 2 szobás szolgálati lakásomat 200 négyzetöl gyümölcsössel elcserélném Budapest környéki egyszobás összkomfortos lakással. Cím: Pécsi Gyula, Nógrádkövesd, Kossuth u. 14.

A szerkesztőség üzeni

Ugiyai Sándor Miskolc, Csárády Zoltán Vác, Tótka Károly Szeged, Jónap Béla Budapest, Csomor János Szolnok, Cseke Imre Ferencváros, Herceg András Rákosrendező, Donkó József Hatvan, dr. Horváth Károly Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Valent Imre Komárom, dr. Bánkfalvi Gyula Szeged, Walcz József Tatabánya-alsó, Dudás Mihály Budapest, Nagy László Várpalota, Bognár Károly Tapolca. Panaszukat megvizsgáljuk.

Beró József Budapest, Verok Vilmosné Szeged. Leveleiket köszönjük, helyszűke miatt, sajnos, nem tudjuk közölni.

HIREK

— **A vasút terven felül három** 600 lóerős és két 400 lóerős dieselmozdonyt és öt 424-es gőzmozdonyt kap a 3 éves tervben.

— **Új üzemi konyhát** és étkezdét építenek a dombóvári MÁV Fatelítő Vállalatnál.

— **Korszerű biztosító berendezéssel** látják el a Déli és a Kelenföldi pályaudvart. Az úgynevezett jelfogós biztosító berendezés nemcsak a forgalmi szolgálattevő munkáját könnyíti meg, hanem fokozza a biztonságot is.

— **Több vasúti hidat újjáépítenek** a jövő évben, így a felsőzsolcai Sajó-hidat, a sajóecsegi hidat, a matolcsi Szamos-hidat, az agyői Tisza-hidat, a püspökmolnári Rába artéri hidat, a Körmend melletti Pinka artéri hidat.

— **Ünnepi műszakot tartottak** Rákosrendező pályaudvar dolgozói augusztus 1—20-ig, a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére. Ezalatt az idő alatt több túlterheléses békevonatot indítottak. A műszak lendületét továbbviszik az őszi forgalom ideje alatt is.

— **A ferencvárosi fűtőház** kocsijavító műhelyében alakult vasutasnapi komplexbrigád, amely a részlegvizsgák meggyorsításával és anyagtakarékossággal tűnt ki, továbbfolytatja hosszúlejáratú versenyvállalásának teljesítését.

— **Szeged állomás dolgozói** eljuttatták tiltakozásukat a japán Macukava állomáson tíz évvel ezelőtt történt súlyos vasúti szerencsétlenség után ártatlanul letartóztatott és elítélt vasutas dolgozók fogvatartása, illetve tervezett kivégzése ellen.

— **A Budapest-Keleti tömb dolgozói** továbbfolytatják versenyüket a „minta szolgálati hely" kitüntetés eléréséért.

— **Újítási ankétot tartottak a** Szolnoki Járműjavítóban. Az ankéton értékelték az újítási mozgalom tízéves tapasztalatait. Megállapították, hogy az újításokkal elért megtakarításuk tíz év alatt 5 376 000 forint volt.

— **Korszerűsítik a nyíregyházi** utasellátó éttermét. A közelmúltban 35 éttermi asztalt, függönyöket és konyhai felszerelést kaptak. A cukrász üzem után sor kerül az étterem és a söntés rendbehozatalára is.

ÜNNEP UTÁN

A vasutasnap és az alkotmány ünnepének fényét emelték azok a munkasikerek, amelyek a vasutasok ezreinek alkotó lendületéből születtek.

A miskolci igazgatósághoz tartozó valamennyi szakszolgáiat — az utazási sebességet kivéve — 100 százalékon felül teljesítette tervét. A fontosabb szolgálati helyek közül *Miskolc, Miskolc-Gömöri, Eger, Diósgyőr-Vasgyár, Kazincbarcika, Szerencs, Ózd,* és *Berente* állomások teljesítették az élüzemszinteket.

A Miskolci Rakodási Főnökség dolgozói vállalták, hogy a foglalkoztatási fokot 70 százalékra emelik. Eredményesen túlszárnyalták. Ugyancsak több árut mozgattak meg a tervezettnél.

Az igazgatósághoz tartozó fűtőházak dolgozói az idén több mint 22 000 tonna szenet takarítottak meg. *A miskolci fűtőháznál* különösen *Gomány Béla* mozdonyvezető, *Szücs István* és *Galuska Béla* fűtők — kiváló dolgozók — értek el nagyszerű eredményt.

Hidasnémeti állomás dolgozói a csehszlovák *Hernádcsány* állomással folyó párosversenyüket ismét megnyerték.

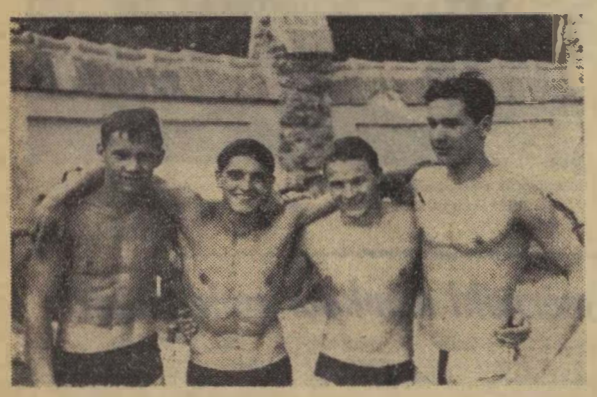
★

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozói is szép eredményekkel büszkélkedhetnek. A termelő munka mellett nem feledkeztek meg a szakszervezet erősítéséről sem. Vállalták, hogy a szervezettséget 76 százalékról 85 százalékra emelik. Az eredmény: 91 százalékos szervezettség.

A munkaverseny középpontjába a termelékenység fokozását állították. A legjobb eredményt a felépítményi műhely dolgozói érték el, akik vállalásuk minden pontját teljesítették. Többek között 53 talpfapántoló-készülék, 2 daruszállító-kocsi elkészítését vállalták augusztus 20-ra. Augusztus 18-ra becsülettel teljesítették.

SPORT

A MÁV Hódmezővásárhelyi MTE-ben fejlődik az úszó- és vívóutánpótlás



A 4x100 méteres vegyesváltóban 4:49.9 másodperces idővel új kerületi csúcsot úszott MÁV HMTE csapata. Balról jobbra: Csillag II., Nagy, Kárai, Szabó.

Tizenegy szakosztály működik Hódmezővásárhely legnagyobb és legnépszerűbb sportkörében a MÁV HMTE-ben. A szakosztályok közül az úszók és a vívók szerezhetnek legtöbb örömet a sportszerető vásárhelyieknek. Pedig egyik szakosztályban sincsenek „menők", válogatott versenyzők. Annál több viszont a tehetséges fiatal.

A 130 tagú úszó szakosztály, jobbára serdülő és ifjúsági versenyzőkből áll. Sőt az edzőjük, Török Sándor is innen van még a harmincon. Ennek ellenére lelkesen, hozzáértéssel oktatja tanítványait. Hogy nem eredménytelenül, azt eddigi sikereik bizonyítják: **A múlt évben rendezett országos vidéki úszóbajnokság és egyéb versenyek összesített pontversenye alapján Eger mögött a második helyen végeztek.**

— És milyen eredményt vár az idén? — kérdeztük az edzőtől.

— Reménykedünk hogy sikerül megtartanunk az előkelő második helyet — mondotta. Az 1958. évi országos vidéki úszóbajnokságon Szabó József révén bajnokságot és több értékes helyezést szereztünk.

A dél-kerületi bajnokságon a 15 versenyszámból tizenegyet megnyertünk, hat második és hét harmadik helyezést értünk el. Az összesített pontversenyben 462 ponttal az első helyen végeztünk. Említésre méltó az is, hogy augusztus 1-ig 46 kerületi csúcsot javítottunk meg.

Nem sokáig beszélgethettünk, mert úszásra éhes tanítványai már türelmetlenül várták. Pillanatok alatt ismertette az edzéstervet és a versenyzők, Nagy István, Szabó József, Csillag Péter, a 12 éves igen tehetséges Kovács Zsuzsa, Csillag Kati és a többiek, a városi uszoda nagymedencéjében hozzáláthattak aznapi edzésadagjuk „elfogyasztásához".

Alkonyat tájban, amikor már alaposan megcsappant a strandolók száma, Török Sándorral az élen a vízilabda csapat is vízbeszállt. Az úszókhoz hasonlóan a pólósok is eredményesen szerepeltek a bajnokságban. Kerületi bajnokságot nyertek és most szorgalmasan készülnek az NB II-be való jutást jelenthető osztályozó mérkőzésekre . . .

A vívóknak ottjártunkkor nem volt edzésük. Belovai Péter vívómesterrel azonban sikerült beszélgetni. Amikor a nézőtérről a szakosztály eredményei felől érdeklődtünk, büszkén újságolta, hogy versenyzői a várakozásnak megfelelően szerepelnek. **A középiskolás vívóbajnokságon második helyen végeztek és a vasutas-bajnokságokon is megállták a helyüket.**

Hogy mivel tulajdonítható jó szerepelésük? Mindenekelőtt annak, hogy Belovai mester önzetlenül, fáradhatatlanul és ami ennél is fontosabb, helyes szellemben neveli versenyzőit. A BVSC vívóiskolájának példájára a 6—10 éves gyerekekkel külön foglalkozik. Ezeknél gimnasztika, sportjátékok is szerepelnek az oktatás anyagában.

Belovai edzőtől azt is megtudtuk, hogy mivel a kardvívó utánpótlással országos viszonylatban gyéren állunk, elsősorban a kardvívás oktatására fordít nagy gondot. 16—18 éves tanítványai közt máris akadnak tehetségesek: **Köves, Rosztóczi, Szporni, Rostás,** Papin, hogy csak néhányat említsünk.

Az eredmények mellett probléma is akad a HMTE vívóinak házatáján: nincs megfelelő tornatermük. De mégis bebizonyítják, hogy nem mindig a kényelem az eredmények indítéka. Sőt!

Röviden a többi szakosztályt is bemutatjuk. **Labdarúgóik az NB III-ban, kosár- és kézilabdázóik, sakkozóik, valamint tekézőik a területi, asztaliteniszezőik és teniszezőik a megyei bajnokságban szerepelnek. Atlétikai szakosztályuk most kezd éledezni, természetjáróik viszont az utóbbi hónapokban nem ballatnak magukról.**

Íme ez a helyzet Hódmezővásárhely legnagyobb sportkörénél. Szakosztályaik, versenyzőik ma még nem tartoznak az ország legjobbjai közé. Az úszó- és vívó utánpótlás nevelésében elért eredményekre azonban joggal büszkék a sportkör áldozatkész, lelkes vezetői, edzői, társadalmi munkásai.

V. F.

VASÚTI TUDOMÁNYOS FELADATOK
a nemzetközi vasbetonalj értekezleten

A szocialista országok vasutainak együttműködési szervezete a közelmúltban — tudományos szempontból is nagy jelentőségű — értekezletet tartott Budapesten. A konferenciát a Vasúti Tudományos Kutató Intézet rendezte. Az értekezlet célja a vasbetonaljak alkalmazásával kapcsolatos tudományos kérdések megvitatása, a feladatok kijelölése és koordinációja volt.

Az értekezlet után felkerestük *Szentgyörgyi Károlyt*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatóját, hogy vele az értekezlet eredményeiről beszélgessünk.

— Az egyes vasutak küldöttei szóban vagy írásban ismertették az értekezleten a vasbetonaljak alkalmazásának helyzetét a saját vasutaiknál — mondotta *Szentgyörgyi* elvtárs. A beszámolókat követő vita után az egyes delegációk bejelentették, hogy az 1958—59. években a témakörrel kapcsolatban milyen tudományos feladatok kidolgozásában kívánnak részt venni. *A feladatok öt főkérdés köré csoportosulnak: a vasbetonalj típusok kialakítása, a gyártás technológiája, a sinleerősítés, az elektronos térközbiztosító-berendezések működésével kapcsolatos szigetelési kérdések, továbbá a vasbetonaljas pályák fenntartási kérdései.*

Nemzetközi munkaprogram a Szovjetunió vezetésével

— A delegációk javaslatai alapján a konferencia összeállította az 1958—59. évi 24 pontból álló munkaprogram tervezetét. A feladatok legnagyobb részét a Szovjetunió és a nagyobb államok vasutai vállalták magukra, de részt vesznek a közös munkában a kisebb vasutak tudományos intézetei is kapacitásuknak megfelelően.

— A Magyar Államvasutak Tudományos Kutató Intézete három fontos feladat kidolgozását vállalta: *az acélbetonaljak legkedvezőbb gyártástechnológiájának kidolgozását, a sinszigetelés tökéletesítésére irányuló kísérletek elvégzését és a vasbetonaljas pályafelépítmény gazdaságos fenntartási technológiájának megállapítását.*

Elismerés a magyar vasútnak

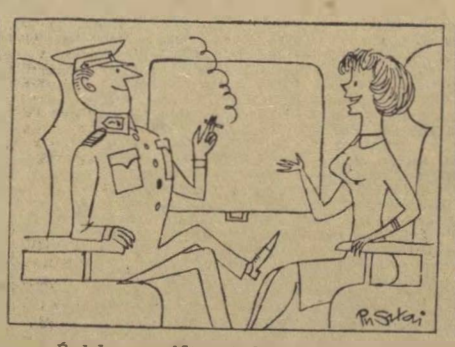
— A delegátusok megtekintették a *Budafoki úti és a Lábatlani Vasbetonalj-gyárat*, ahol az előfeszített betonaljat és régebbi típusú lágyvasbetétes betonaljak gyártását tanulmányozták. Megszemlélték az új lábatlani előfeszített vasbetonaljgyár építését és a pályába beépített különféle aljtípusok fontosabb kísérleti szakaszait is.

A külföldi vasutak képviselői hangsúlyozták, hogy magyarországi látogatásuk alkalmával értékes tapasztalatokat szereztek a vasbetonaljak alkalmazása terén. Sok olyan megfigyelést tehettek, amelyeket saját vasútjuknál nem volt alkalmuk megszerezni.

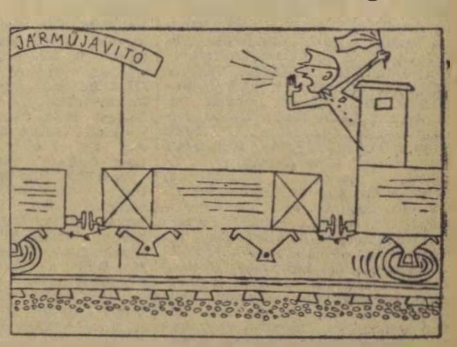
Halácsy Dezső

ÉRTHETŐ

Minden kocsira szükség van



— *Érdekes, azelőtt mindig civilben utazott.*
— *Hát mertem én egyenruhát hordani, amikor úgy késtek a vonatok?*



— *Nincs idő tovább várni a javításra, dönt a bánya!*

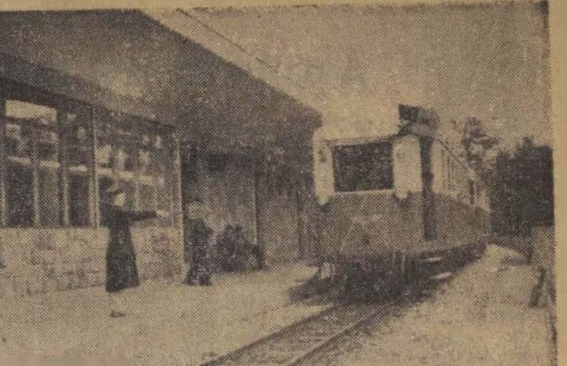
MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—638 228—847, 228—349, 228—264 Üzemi telefon: 24—41, 38—00 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. SZEPTEMBER 16.



A verőfényes őszi napokon is sokan keresik fel az Úttörővasutat. Egyszerelvény indulásra készen a hűvösvölgyi végállomásról

(Kovács Géza felv.)

Megfelelő kooperációt a vasút, az autóközlekedés és a hajózás között

A központi szállítási tanács értekezlete

Szeptember 2-án értekezletre hívta össze a közlekedési vállalatok és a szállítók képviselőit *a Központi Szállítási Tanács.*

Dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese megnyitójában hangoztatta, hogy ma már az ipar és a mezőgazdaság egész esztendoben egyenletesen foglalkoztatja a közlekedési ágakat, s így összesen mindössze 4—5 százalékkal emelkedik a vasút, az autóközlekedés és a hajózás igénybevétele.

Földvári László, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes a szállítás időszerű kérdéseivel foglalkozó beszámolójában rámutatott, hogy a vasutat — kivéve az első negyedévet — sokszor annyira túl erhelik, hogy a legnagyobb nehézségekkel kell megküzdenie. Ebben az évben is már áprilistól kezdve szinte a vasút egész teljesítőképességét igénybe vették, míg a tehergépkocsikat az első félévben, különösen szombat, vasárnaponként, nem használtuk ki kellőképpen.

A rövidtávú fuvarozás nem gazdaságos a vasúton

Közlekedési politikánk alapján valamennyi közlekedési ágat fejlesztjük. Szállítási feladataink megoldása érdekében szükséges megfelelő kooperációt teremtenünk a vasút, az autóközlekedés és a hajózás között. *Szeptembertől a vasút teljesítményét legalább 2—3 százalékkal, a hajózását 15 százalékkal, a közhasznalatú tehergépkocsikét mintegy 25 százalékkal kell növelnünk.*

Igen helytelen — jegyezte meg —, hogy a vállalatok sokszor olyan rövid távolságokra is vasúton szállíttatnak, ahol tehergépkocsival sokkal gyorsabb és gazdaságosabb az áru továbbítása, ugyanakkor emiatt nem tudunk teljesíteni fontos szállítási feladatokat.

Az országos szállítási értekezlet részletesen foglalkozott a szállítás különböző ágainak feladataival. A vasúti szállítás mértékét a mozdony- és kocsipark nagysága korlátozza. Ezért igen fontos, hogy a be- és kirakodási munkákat a hét minden napján — vasár- és ünnepnapokon is — egyenletesen végezzék. Ez nemcsak népgazdasági erdek, hanem a fuvaroztatok érdeke is.

A hét elején viszonylag keves a rakodás, a hét végén pedig a vasut nem tudja kielégíteni a kocsiigényt. Az irányvonatok képzésével megrövidül a kocsiforduló és ez szintén növeli a vasut szállítási kapacitását. Különösen a kő, kavics, bauxit és az olaj irányvonatok szervezésénél van sok tennivalója a fuvaroztatónak.

A tehervonatok teljes üzemidejéből jelenleg csak 19 százalék jut a tényleges menetre és 13 százalék a tényleges rakodásra. Az üzemidő 36 százalékát a rakodásra várás, 32 százalékát pedig az egyéb várakozás képezi. A tehergépkocsiknál a fuvaróra 43 százaléka a menetidő, míg 1953-ban 45 és 1954-ben 46 szazalék volt.

A járművek ne legyenek állóművek

Járműveinknél el kell érni, hogy valóban járművek, ne pedig állóművek legyenek. Csökkenteni kell mindenekelőtt a rakodásra várást, de a produktív rakodási időt is.

A hozzászólások közül különös figyelmet érdemel *Gyócsi* Jenő kereskedelmi szakosztályvezető felszólalása. Többi között elmondotta, hogy a MÁV kocsikihasználása ma már nem rossz, de véleménye szerint még 10 százalékkal lehetne javítani. Csupán ennyi elegendő volna ahhoz, hogy a közlekedési tárca útépítéseihez biztosított — jelenleg kocsihiány miatt szállításra váró — követ rendeltetési helyére szállítsák. A kocsikihasználás ilyen mérvű javítása, valamint a be- és kirakási idő teljesen reális, mintegy 20—30 százalékos csökkentése együttesen 1310 vasúti kocsit szabadítana fel naponta.

A felszólalások után *Csanádi* elvtárs „*A közlekedés kiváló dolgozója*" kitüntetéseket és jutalmakat nyújtott át az oszi csúcsforgalom jó előkészítésében kitűnt dolgozóknak. O. J.

AZ ORSZÁGOS VASUTAS ÚJÍTÓ TANÁCSKOZÁSRÓL

Mintegy kétszáz újítási előadó, újító és az újításokkal foglalkozó dolgozó vett részt augusztus 29-én az Északi Járműjavító művelődési otthonában megrendezett újító tanácskozáson. A tanácskozást *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkára nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* elvtárs, vezérigazgatóhelyettes mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy az ellenforradalom óta a vasútnál is megszilárdult az újítómozgalom helyzete, s talán még soha nem értünk el olyan eredményeket, mint az utóbbi hónapokban.

— *A vasutas újítómozgalom nagy utat tett meg tíz év alatt* — mondotta. — *Dolgozóink 127 554 újítási javaslatot nyújtottak be. Ebből 39 481-et fogadtunk el, illetve vezettünk be a különböző szolgálati helyeken. Ez közel 300 millió forint megtakarítást jelent népgazdaságunknak.*

Újítómozgalmunk sikeréről tanúskodik a VIII. vasutasnap tiszteletére rendezett újítási kiállítás gazdag anyaga is. Eredményeink azonban még nagyobbak lehetnének, ha a szolgálati vezetők valamenynyien betartanák az újításokra vonatkozó minisztertanácsi és a Vasúti Főosztály által kiadott rendelkezéseket. A tanácskozáson felszólalók közül sokan elmondották: *egyesek aktatologatása miatt állandóan több száz újítás vár elfogadásra, nem beszélve arról, hogy milyen keservesen megy az újítások kikísérletezése. Ennél is súlyosabb hiba, hogy olyan újítások is hónapokig, néha egy-két évig hevernek az íróasztalfiókok mélyén, amelyek bevezetése több százezer forintos megtakarítást jelentene népgazdaságunknak.*

Sok bonyolult problémát, illetve bajt okoz az is, hogy a mai napig sem adták ki a vasúti újítási végrehajtási utasítást.

A tanácskozáson *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet főtitkára is felszólalt. Beszélt az újítómozgalom jelentőségéről, majd a felvetődött problémákkal kapcsolatban a következőket mondotta:

— *Szakszervezetünk mindent megtesz azért, hogy a vasútnál valóban mozgalomma váljon a dolgozók alkotó kezdeményezése. A panaszok sajnos nem új keletűek. Éppen ezért a jövőben arra is nagy gondot fordítunk, hogy meggyorsuljon az elbírálás és az elfogadott újításokat más szolgálati helyeken is bevezessék.*

A tanácskozás végén megválasztották a küldötteket az újítók és kiváló dolgozók országos tanácskozására.

Magyar vasutas képzőművészek alkotásai Bécsben

Október elején rendezik meg Bécsben a vasutasok III. nemzetközi művészeti kiállítását, amelyen 19 nemzet, köztük a magyar vasutas képzőművészek is képviseltetik magukat. *Kaszás István* elvtárs, a szakszervezet kultúrnevelési osztályának vezetoje a következoket mondotta munkatársunknak a kiállításról:

— Az idén először veszünk részt a vasutasok nemzetközi művészeti kiállításán. 30 olajfestményt, 16 grafikát, valamint szobrászati és iparművészeti tárgyakat, összesen 96 alkotást küldtünk el augusztus 29-én a bécsi *Künslerhaus* kiállító termébe, ahol a zsuri már megkezdte munkáját. A kiküldött anyagok zömét a VIII. vasutas képzőművészeti kiállítás legjobb alkotásaiból és képzőművészeink korábbi munkáiból válogattuk ki. A kiállítást október 3-án *Karl Wartbrunner* osztrák közlekedésügyi miniszter nyitja meg.

A művészeti kiállítással egyidoben a bécsi *Konzerthausban* a nemzetközi vasutas népművészek bemutatóját is megrendezik. A bemutatón a *Szocialista Kultúráért* jelvénnyel kitüntetett *Szolnoki fűtőház* népi tánccsoportja és népi zenekara, valamint *Bojtor Imre* és *Kürti Lászlóné* magyarnóta énekesek is fellépnek.

A népművészeti bemutató résztvevői előreláthatólag október 1-én indulnak az osztrák fővárosba *Kaszás* elvtárs vezetésével. Velük utazik *Kirchmayer Karoly* elvtárs, a vasutas képzőművészeti iskola vezetőie is, aki mint szakember megtekinti a művészeti kiállítást és tapasztalatokat gyűjt a magyar vasutas képzőművészet színvonalának továbbfejlesztéséhez.

Határállomás az ország szívében

— Látogatás a Csepeli Szabadkikötőben —

Bevezetoül találós kérdésnek tehetnénk fel: mely állomásaink érintkeznek közvetlenül más országokkal? A válasznál Hegyeshalom, Záhony, Szob, Kelebia, stb. mellett kevesen említenék Budapest-Kikötő nevét. Pedig ez a pályaudvar — bár az ország belsejében fekszik — nem egy országgal tart osszeköttetést, hanem . .

Hét nyelven beszélő felirat

De nezzunk inkabb széjjel! Amint a 150 tengelyes vonattal megérkezünk az allomásra, mindjárt feltűnt, hogy az Utasellátó kis matrózkocsmáján hét nyelvű felirat olvasható. A mellettünk elhaladók németül beszélnek. Aztán bolgár, román beszédre lehetünk figyelmesek.

Az öbölvágányok felé vesszük útunkat. Az öreg 220-as tartalék már meg is kezdte vonatunk szétsorozását. A másik oldalon zöld színű diesel-mozdony szorgoskodik.

Az öbölben hatalmas daruk segítik az átrakást. Egyszerre 5—6 helyen is. Az 1010-es uszály tartalma tömbvas és hengerelt áru. *Jugoszláviából* vizen érkezett, innen vasúton megy tovább a *Német Demokratikus Köztársaságba* az áru. Hihetetlen nagy gyomra van egy ilyen uszálynak. Az 1032-ből például 105 vagon cementet raknak át a vasútra.

Mintegy 100 méterre innen a 603-as uszály már üres. A hajósok a maguk módján végzik el a „tolatást". Helyére a 608-ast úsztatják. Ebből 60 vagon *Bulgáriából* érkezett pirit kerül vasúton a hazai öntődékbe

A *Tisza tengerjáró* körül is nagy a mozgolódás. Gépekkel és textiláruval rakodva *Törökországba* és *Egyiptomba* készülődik. Az F—2-es raktár előtt a *Buda motoroshajó* rakodik. *Regensburgba* való indulás előtt 60 vagon *Karcagról* érkezett rizst fogad magába a sorakozó G-kocsikból.

Sokáig megcsodáltuk a kikötő nehéz, jól szervezett, irányított munkáját. A vasutasok, a hajósok és a vámhatósági dolgozók mintaszerűen együttműködnek. Simán, zökkenomentesen, mint akik tudják, hogy munkájukkal a népek barátságát, a béke ügyét szolgálják.

Nemzetközi vasutas fotokiállítás Nürnbergben

Az idén a Német Szövetségi Köztársaságban rendezik a vasutasok III. nemzetközi fotokiállítását. A kiállítás, — amelyre a szakszervezet kultúrnevelési osztálya 27 fekete-fehér és 50 színes diapozitív felvételt küldött ki, — szeptember 22-én nyílik meg a nürnbergi Közlekedési Múzeumban.

A bécsi muvészeti kiállításhoz hasonlóan a nürnbergi foto kiállításon is először vesznek részt a magyar vasutas dolgozók művei.

Hét ország vasutas szakemberei tanácskoztak Budapesten

A Nemzetközi Vasuti Együttműködési Szervezet keretében a *Szovjetunió, Kína, Csehszlovákia, Bulgária, Jugoszlávia, Lengyelország* és *Magyarország* távközlo- és biztosítóberendezési szakemberei hosszabb ideig tanácskoztak Budapesten a jelzési és biztosítóberendezési egységesítéséről és műszaki fejlesztésről.

A konferencia megnyitóját *Kerényi Rezső* elvtárs, a KPM I 9. szakosztályának vezetője tartotta. A küldöttek megtekintették az *aszódi* állomás biztosítóberendezését, a *Siófok* és *Balatonboglár* közötti vonali biztosító berendezéseket, ellátogattak *Székesfehérvárra*, a *Ferencvárosi pályaudvarra* és a *Telefongyárba*.

Rög Rezső rendelkező forgalmi szolgálattevő csaknem két évtizede dolgozik szorgalommal és odaadással a vasúton

(Kovács Géza felv.)

BARÁTI TALÁLKOZÓ

Gondos asszonyi kezektől díszített terem, virágos asztalok, és őszinte barátság fogadta *Szegeden* azokat a vasutas és postás asszonyokat, akik *Miskolcról, Pécsről* érkeztek hogy kicseréljék tapasztalataikat.

Hajosovics Zsuzsanna, a szegedi területi bizottság nőfelelose ismertette az eddigi szervező és politikai munkát. Többi között elmondotta, hogy területükön 27 nőbizottság működik 800 taggal. 300-ra tehető azoknak a száma, akikhez még nem jutottak közel a nőbizottságok. A szakszervezeti bizottságok nagy része fontos segítőtarsnak tekinti a bizottságokat. De helyenkent még alapos munkára van szükség ahhoz, hogy elismerjék a nők egyenjogúságát, a szakszervezeti munkában támaszkodjanak rájuk.

A résztvevők tanulmányozták a nőbizottságok munkatervét, amiből kiderült, hogy *legfontosabb politikai feladatnak a békéért folyó harcot tekintik és ami ehhez szorosan kapcsolódik, az ifjúság helyes életfelfogásának kialakítását, nevelését. Eredményesen foglalkoznak a nők továbbképzésével, háztartási gondjaik enyhítésével.*

A területi nőbizottság tagjai a szakvonali munka mellett foglalkoznak egy-egy vonal nőbizottságainak segítésével. A módszer eredményes.

A megbeszélés után megtekintették a vasutas és postás napközi- és népművelési otthonokat majd városnézés közben folytatták az eszmecserét.

Sziládi Sándor
Szeged.

Vácrátót képe megváltozik

Néhány hónapja még térdigérő bozót, gazdát annak tűnő váltók, a felvételi épület előtt elporzó szekerek fogadták az utast *Vácrátót* állomáson.

Aki ma erre jár, szinte meglepődik a változáson. Kiirtották a gazt, ragyognak a váltók, a szekerek a közuton közlekednek. S mégegy: *akik mindenáron szabadulni akartak innen, már nem is gondolnak az áthelyezésre.*

A változás oka elsősorban az, hogy olyan vezető került az állomásra, aki kezébe vette a gyeplőt. A párt- és szakszervezeti szervekkel odahatott, hogy a *rátóti vasutasoknak lassan szinte vérévé válik a rend- és tisztaságszeretet.* A termelési eredmények is felfelé ívelnek. Augusztusi eredményük több mint 118 százalékos. Az első elismerés máris megérkezett: jutalmat kapott három váltókezelő.

Persze nincs még minden rendben. Nincs ivásra alkalmas vizük. *(A kútfúrást hitel hiányában abbahagyták.)* Elkelne legalább egy hevenyészett szemétgödör. A raktár padlózata és a rakodó betonja életveszélyesen süllyed. Jót tenne egy hangosbemondó is. Meg kellene szüntetni a vágányokon való átjárást.

Megoldatlan az állomasfőnök lakásproblémája. Pedig könnyebben megoldható, mint gondolnánk. A 13-as számú őrházból a saját házába költözött *Jurász Sándor*. A terv szerint ebbe a lakásba költözne *Kecskés István*, aki jelenleg az állomásfőnöknek kiszemelt lakásban lakik. Igen ám, de Jurász Sándor nem ürítette ki az őrházat, így akarja elérni, hogy a vasút megtérítse 1200 forintját, amit o villanyszerelési költség címén kifizetett.

Véleményünk szerint mielőbb le kell bonyolítani a lakáscseréket. *(A vezetői lakás átalakítási terve már elkészült.)* Annál is fontosabb a végleges intézkedés, mert ezzel felszabadul a pusztamonostori főnöki lakás is, nem kell az ottani főnöknek *Isaszegről* járni szolgálati helyére.

A pártszervezet segítségével

Néhány évvel ezelőtt sok problémával bajlódott a *Gazdasági Vasutak szobi üzemfőnöksége.* Igaz, nehézmény most is adódik, de megközelítőleg sem annyi, mint korábban. S ami a legörvendetesebb: *megszilárdult a munkafegyelem, ugrásszerűen javultak eredményeik. Az első félévben például 108,2 százalékra teljesítették árutonnakilométer-tervüket.* Az üzemfőnökség területe is új külsőt öltött. Tisztább, rendezettebb az irodák, a raktárak és a mozdonyszín környéke.

Nincs különleges módszerünk

— *Minek tulajdonítható ez a nagyfokú változás?* — kérdeztük *Szakolcai* elvtárstól, az üzemfőnökség párttitkárától.

— Nem mondok vele újat, de az igazság az, hogy a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság türelmes nevelőmunkájának. Pedig nem alkalmazunk különleges módszereket. Ha az egyéni beszélgetés, a jóindulatú figyelmeztetés nem használ, megmondjuk az illetőnek keményen. A párttagok ügyét pedig taggyűlésen külön is megtárgyaljuk. A közelmúltban például három párttag ügye került fegyelmezetlen, kommunistához nem méltó viselkedés, hanyag munka miatt a taggyűlés elé. Azóta mind a hárman megváltoztak.

Szakolcai elvtárs, a dolgozók népszerű Pali bácsija ezután a közeljövő feladatairól beszélt.

— Az őszi hónapokban, az úgynevezett cukorrépa-kampány idején kettős feladatot kell megoldanunk — mondotta. — A kőfuvarozás mellett 15 fős brigáddal — 2 mozdonnyal és 70 lóréval — az Ácsi Cukorgyárnak szállítunk az Ács környéki állami gazdaságokból cukorrépát. *Szeptember közepétől december elejéig 14 kilométeres körzetből mintegy 8—9 ezer tonna cukorrépát kell a gyár területére fuvarozni.*

A javítóbrigád már elutazott Ácsra, hogy szeptember közepéig elvégezze a lórék javítását. Készül a szállítóbrigád is, amelynek tagjai: a mozdonyvezetők, a fékezők és a többiek a legjobbak közül kerülnek ki.

Bízunk a sikerben

Kemény munka, nehéz napok várnak az ácsi „különítményre". Különösen az esős októberi, novemberi napokban kell megfeszített munkát végezniök. De nem lesz könnyű dolguk az otthoniaknak sem, hiszen a kőfuvarozás üteme ez idő alatt sem csökken és a 15 fő hiányát is pótolni kell. Ez feltétlenül többletmunkát jelent.

Hogy a szobiak sikeresen helyt állnak az őszi forgalom idején is, arra egyik biztosíték a pártszervezet jó munkája. Azé a pártszervezeté, amely eddig is eredményesen segítette a szakmai munkát, amely a VIII. vasutasnap előtt dicséretet kapott a csomóponti pártbizottságtól, s amelynek tagjai közül példamutató párt- és szakvonali munkájukért többen részesültek kitüntetésben, jutalomban és dicséretben.

Megjutalmazták a tisztasági mozgalomban kitűnt állomások dolgozóit

Egy évvel ezelőtt *Kaposvár* és *Pécel* állomás dolgozói tisztasági mozgalom indítására hívták fel valamennyi állomás dolgozóit. A mozgalomhoz sok szolgálati hely csatlakozott.

Az augusztusban tartott értékelés eredményei azt igazolták, hogy sok helyen még munkaidő után is dolgoztak az állomások tisztántartásán, csinosításán.

A vezérigazgatóság az értékelés alapján az alábbi állomások dolgozóit jutalmazta meg:

Budapest-Keleti pu.	3400 forint
Balassagyarmat	2600 forint
Pécel	1600 forint
Mosonmagyaróvár	2100 forint
Soroksár	1900 forint
Kiskunlacháza	1700 forint
Martonvásár	1500 forint
Kisbér	1100 forint
Tiszaszederkény	3200 forint
Kál-Kápolna	1900 forint
Mezőcsát	1700 forint
Királd	1100 forint
Taktaharkány	2100 forint
Finke	200 forint
Hajdúböszörmény	900 forint
Hajdúszoboszló	900 forint
Apafa	700 forint
Bocskaykert	900 forint
Szeged	3200 forint
Ujszeged	2200 forint
Pusztabánréve	300 forint
Tiszatenyő	1100 forint
Kaposvár	1400 forint
Barcs	2500 forint
Somogyszob	900 forint
Bátaszék	900 forint
Murakeresztúr	1100 forint
Zalaszentiván	1800 forint
Szombathely	1600 forint
Zalaegerszeg	1600 forint
Ukk	1100 forint
Pannonhalma	1500 forint
Őriszentpéter	1100 forint
Összesen	32700 forint

Gyomán láttam

Az állomás helyiségeire, de az előtérre is ráférne egy kis sepregetés: sok szemét hevert szerte-széjjel. Helytelen, hogy az egyik váróteremben, amelynek ajtaján „*Csak gyermekkel utazó anyák részére*" figyelmeztetés olvasható — zömmel gyermek nélküli apák és nagyapák foglalnak helyet, vidáman dohányozva.

Dicséret illeti viszont az állomás dolgozóit a szökőkutas, gondozott virágoskertért. Ez jó ízlésre, szépérzékre vall. Ennek alapján remélhető, hogy a tisztaságon esett csorbát is hamarosan helyrehozzák.

H. K.

Hazafias kötelesség

A közelmúltban rendelet jelent meg az 1958—1959. évi légoltalmi kiképzésről. Ennek alapján szeptember hónapban a vasút területén is megindul a légoltalmisták kiképzése. Azoknak, akik a kiképzésben részt vesznek, éreznünk kell azt a felelősséget, amely reájuk hárul maguk, családjuk, embertársaik és az ország védelmének erősítése szempontjából.

A kiképzés zavartalan biztosításához és eredményességéhez kérjük a párt- és szakszervezeti szervek segítségét. Szeretnénk, ha a bizalmi elvtársak segítenének politikailag is megmagyarázni a részvevőknek, hogy milyen fontos kötelességnek tesznek eleget.

A szolgálati vezetők mint a légoltalmi szervezetek parancsnokai, tegyenek meg mindent, hogy a tanfolyamok időben és megfelelő színvonalon folyjanak, mert csak így válik egységessé, adott esetben hatékonnyá a légoltalmunk.

Cserháti József
Szeged.

Az igazgatóságok egymásközötti versenye

A július havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. *Szombathely.*
2. *Pécs.*
3. *Budapest.*
4. *Szeged.*
5. *Miskolc.*
6. *Debrecen.*

Az idő a bátaszékieket igazolta, mégsem akadt követőjük

1955 júniusában hírül adta a *Szocialista Vasútért*, hogy *Bátaszék* állomáson a munka helyes szervezésével 8 dolgozó munkakörét szüntették meg. Többek között megszűnt az áruirányító, a tervellenőr, a gócponti versenyfelelős munkaköre. A más munkaterületre irányított dolgozók megtalálták a számításukat.

És a munkakörök megszüntetésével sem következett be fennakadás. A változás elsősorban az, hogy olcsóbban dolgoznak, s megszűnt a kapunbelüli munkanélküliség.

Ha lenne, aki azt hinné, hogy valaki felkereste a bátaszékieket tapasztalatcsere szempontjából — tévedne. Három év alatt meg sem kérdezték, hogy jobban, vagy rosszabbul megy-e a munka.

A múlt év őszén ismét előreléptek az ésszerűsítésben: megszüntették a 2-es menetirányító hivatalt. Három dolgozó került ismét más munkakörbe. Kettő Bátaszéken, egy pedig Baján lett forgalmi szolgálattevő.

Hogyan fogadták a dolgozók munkakörük megszüntetését? Álljon itt példának *Makai Ádám*, aki az egyik „*szenvedő alany*" volt. Az ő brigádja jár élen hosszú idő óta az állomáson. S hogy a menetirányítói elszigeteltségből a dolgozók közé lépett, hasznát látja az egész állomás termelési eredménye: *Makai* elvtárs ugyanis a szakszervezet termelési felelőse.

Lám, lehet úgy is egyszerűsíteni, úgy is racionalizálni, hogy valóban olcsóbb lesz az ügymenet. Csak bátran kell kezdeményezni. Ugy ahogyan Bátaszéken tették.

FELHÍVÁS

A Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulása és a Tanácsköztársaság 40 éves évfordulójának méltó megünneplésére készülnek a vasutas dolgozók, a mozgalmi és szakvonali szervek. Az ünnepségsorozat alkalmával korabeli fényképek, újságok, írások és egyébb dokumentumok felhasználásával kiállításokat rendeznek, amelyeken bemutatják a vasutasok részvételét az 1918/19. évi megmozdulásokon. (Polgári demokratikus forradalom, a KMP megalakulása, a Tanácsköztársaság erősítése, a Tanácsköztársaság védelme stb.)

Az ünnepségek szervezésére alakult operatív bizottság felkéri azokat a nyugdíjas és tényleges vasutas dolgozókat, akiknek a vasutasok ténykedését igazoló fénykép, írás, ujság, könyv és egyéb dokumentum van a birtokukban, bocsássák azt a bizottság rendelkezésére.

A fényképeket, dokumentumokat stb. a következő címre kérjük küldeni: Magyar Vasutas szerkesztősége, Budapest, VI. Benczur utca 41.

Az operatív bizottság kéri, hogy a beküldött anyaggal együtt közöljék, hogy azt véglegesen — térítésmentesen, fizetés ellenében — vagy csupán a kiállítás idejére bocsátják-e a rendelkezésre.

MUNKAJOGI KÉRDÉSEK

Mit kell tudni a Mt. 29. paragrafus 1. c. pontos felmondásról

A MÁV a határozatlan időre szóló munkaviszonyt az Mt. 29. §. 1. c. pontja alapján megszüntetheti, ha a dolgozó:

a) ismételt figyelmeztetés ellenére sem végzi el munkáját olyan körültekintéssel, mint ahogy az megkövetelhető,

b) ha a dolgozó a munka végzésére alkalmatlan.

Az Mt. 29. §. 1. c. pontja alkalmazására nem lehet jogcím, hogy a dolgozó egy esetben nem végezte el a munkáját megfelelően. Ahhoz, hogy e paragrafushoz való jogcím fennálljon, szükséges, hogy a dolgozót több esetben (legalább 3 esetben) figyelmeztessék a munka jobb, körültekintőbb elvégzésére. Az Mt. nem állapít meg határidőt arra, hogy a MÁV a dolgozó mulasztását követően mennyi ideig élhet a felmondás jogával. A kialakult álláspont az, hogy ez a jogcím az utolsó mulasztástól számított annyi ideig illeti meg a MÁV-ot, amennyi a mulasztás megvizsgálásához szükséges.

Ha pl. a dolgozó januárban követett el harmadik esetben mulasztást, ezen a címen nem lehet a dolgozó munkaviszonyát július, vagy augusztus hónapban felmondani. Azonban, ha ebben, vagy ezt követő időben a dolgozó mulasztást követ el, úgy a felmondásnak helye van. Nem lehet ugyanezen a paragrafus alapján felmondani a dolgozónak a munkaviszonyát, ha a figyelmeztetés szóban és nem irásban történt. Pl. Horti János, Ferencváros fth. mozdonyvezetőjének a munkaviszonyát a szolgálati főnöke az Mt. 29. §. 1. c. pontja alapján megszüntette. A dolgozó ebbe nem nyugodott bele, és az egyeztető bizottsághoz fordult. A másodfokú egyeztető bizottság a vizsgálat folyamán megállapította, hogy a szolgálati főnök írásbeli egy esetben sem figyelmeztette a dolgozót hanyag munkája miatt. Ennek alapján a másodfokú egyeztető bizottság a dolgozó munkaviszonyát helyreállította.

Az Mt. 29. §. 1. c. pontja kimondja, hogy a MÁV megszüntetheti a dolgozó munkaviszonyát, ha a munka ellátására a dolgozó alkalmatlan. Azt, hogy a dolgozó a munka ellátására nem alkalmas, meg lehet állapítani azon az alapon, hogy a dolgozó a munkaszerződés szerint teljesítendő munkát testi erejének, szellemi képességének, szakképzettségének hiánya miatt elvégezni nem képes.

Az Mt. arra sem szab határidőt, hogy az alkalmatlanság megállapításától mennyi idő alatt élhet a MÁV a felmondás jogával. Véleményünk szerint, ha az alkalmatlanság állandó jellegű, a MÁV nem veszti el a felmondásra való jogát, bármilyen hosszú ideig elnézte a dolgozó alkalmatlanságát. Ha azonban az alkalmatlanság időleges jellegű, a MÁV nem élhet a felmondás jogával akkor, amikor az alkalmatlanságot előidéző ok már megszűnt.

Egyre több szállítótartály szolgálja az áruvédelmet. Különösen sok tartály fordul meg a Nyugati-pályaudvaron

(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi HÍREK

A párt útmutatása a csehszlovák vasutasok számára

A csehszlovák vasutasok a népi hatalom megszületése óta nagy utat tettek meg a feilődés országútján. Az 1945 előtti évekhez viszonvítva például az elszállított árumenviség több mint kétszeresére emelkedett. Eredményeket értek el más területen is. Jóllehet ennek tulajdonítható, hogy egyes vezetőkön az önelégültség lett úrrá. A párt azonban idejében felfigyelt e káros jelenségre. A Központi Bizottság januárban hozott határozatában részletesen elemezte a csehszlovák vasutak helyzetét és konkrét intézkedéseket tett az újabb fellendülés érdekében.

A vasutasok élénk helyesléssel fogadták a Központi Bizottság határozatát. *1958 első felében ötmillió tonnával szállítottak több árut, mint az előző év azonos időszakában. Májusban a kocsifordulat 0,64 nappal gyorsult meg. A tehervonatok átlagos terhelése 48 tonnával nőtt, az egy kocsira eső terhelés pedig 180 kilogrammal emlekedett.*

Az eddigi sikerek csak a kezdetét jelentik azoknak a feladatoknak, amelyeket a csehszlovák vasutasoknak a jövőben el kell végezniök. A párt XI. kongresszusa ugyanis feladatul tűzte ki, hogy *1965-ig 90—95 százalékkal kell növelni a szállítások volumenét.* Ez feltétlen megköveteli a munka további javítását, a belső tartalékok teljes kihasználását, az alkotó kezdeményezések továbbfejlesztését. Meg kell gyorsítani a vasutak rekonstrukcióját: új vontatási módok bevezetését, a legkorszerűbb technika alkalmazását.

A közelmúltban 29 tagú osztrák vasutas küldöttség járt hazánkban. Képünkön a küldöttség egy csoportja ferencvárosi dolgozókkal beszélget

(Kovács Géza felv.)

1960 helyett 1959 végére megépül a Moszkva—Peking közötti vasútvonal

A Szovjetuniót és a Kínai Népköztársaságot összekötő új vasútvonalon, *a Barátság Vasútvonalán* óriási léptekben halad az építkezés. A rohamosan fejlődő ipari központtól, *Lancsoutól* a *Khuenhe* folyó mentén mintegy 1150 kilométer hosszúságban már lefektették a síneket. Szó van arról is, hogy a mostani ötéves terv keretében *Lancsou* és *Jumin* között kétvágányú pályát építenek, és folyamatosan áttérnek a villamos vontatásra. A két baráti ország között ez lesz a harmadik, egyben legkorszerűbb vasútvonal.

Az új vasútvonalat, amely lényegesen lerövidíti a Moszkva—Peking közötti utazási időt, a két ország közötti megállapodások értelmében 1960-ban kellene befejezni. Az építők azonban vállalták, hogy határidő előtt, 1959 végére elkészülnek a Szovjetuniót és a népi Kínát a Szincánon át összekötő vasútvonal építésével.

Önkiürítő vasúti kocsi

SZPE—10 jelzéssel új önkiürítő, nyitott vasúti tehervagont terveztek a Szovjetunióban, a vasúti mérnökök *harkovi intézetében.* A vagont, mivel poralakú és ömlesztett áru szállítására tervezték, új vasútvonalak építésénél és javításánál is nagyszerűen fel lehet használni. A kocsi tartalmát ugyanis akár nyugalmi helyzetben, akár mozgásban mindkét oldalán könnyűszerrel ki lehet üríteni. A kiürítés villamos erővel történik.

Ausztriai pillanatképek

Elmondta egy Ausztriából visszatért dolgozó

AHOVÁ NEM KÖT GYÖKÉR. A határ átlépése után a felső-ausztriai Wels városába sodródtam. Az 1001-es láger lakója lettem. Két hónap elteltével munkát is sikerült kapnom és ezzel a legszerencsésebbek közé kerültem. A sok ezer disszidens közül alig juthatott valaki munkához. Nagy részük még ma is állás nélkül, kegyelemkenyéren, lágerkenyéren nyomorog.

Maschinenarbeiter, vagyis gépmunkás lettem a ROTAX-motorgyárban. Túlságosan idegennek éreztem magam és többször fakadt ki belőlem a kérdés: mi közöm ehhez az országhoz, ehhez a gyárhoz?

A PÁLYAMUNKÁS. A lágerben szobatársam volt egy belga bányákból visszaszökött jugoszláv fiú: Bogomolec Sztyepan (Istenfélő István). Pályamunkásként dolgozott. Irigyeltem őt, azt gondoltam: talán — mint vasutasnak — jobb kedvem lenne a vasútnál dolgozni. Meg is mondtam neki. Erre csak legyintett.

Egyébként érdekesen beszélgettünk — ha egyáltalán beszélgetésnek lehetett azt nevezni. Ő sem tudott németül, én sem tudtam jugoszlávul. Magyarul meg éppen csak annyit tudott, amennyit muraközi falujában a páréves magyar megszállás alatt a „leventén", a szó szoros értelmében — belevertek.

De azért megértettük egymást.

„ALACSONYRENDŰ" MUNKA. Sztyepantól tudtam meg, hogy pályamunkán osztrákok alig dolgoznak. Az ilyen — szerintük — alacsonyrendű munkát szívesebben végeztetik idegenekkel. Ausztriában mindig akadnak más munkát nem vállalható, menekült, hazátlan csavargók. Sztyepan negyvenedmagával dolgozott egy pályaszakaszon. Köztük 25 jugoszláv, 11 magyar, egy ukrán és mindössze két osztrák nemzetiségű.

— Ezer schilling havi keresetből 340-et vontak le, arra hivatkozva, hogy idegenek és nincs munkavállalási engedélyük.

Munkaruhát egyáltalán nem kaphat pályamunkás!

S mindezeket betetézi a karácsony előtti elbocsátás. Télen még rájuk sincs szükség.

TISZTA PÁLYAUDVAROK. Welsnek hatalmas pályaudvara van. Szabad vasárnapjaimon többször figyeltem itt a vasutasok munkáját. Nemegyszer beszélgettem is velük.

Dicsérőleg kell elmondanom, hogy a tisztaság és rend szembetűnő az osztrák vasútállomásokon. A teherpályaudvarok vágányai között sem lehet szemetet látni. A legszennyezőbb munkát végző — vonatösszerakó, gépkísérő — szolgálatban levők is tiszta egyenruhában — kesztyűvel! — dolgoznak.

NINCS ILLETMÉNYRUHA. Talán ők több ruhát kapnak?

Franz K. kocsivizsgálót és Jozef B. vonatvezetőt kérdeztem meg erről. A beszélgetés végén irigyelték a magyar vasutasokat és — joggal.

— Mi az egyenruhákat nem illetményként kapjuk — mondták. Minden egyes ruhadarabnak, köpenynek, zubbonynak, sapkának, stb., levonják az árát a fizetésünkből. Így is csak két-, illetve háromévenként kapunk egyet-egyet. De bundabéléses kabátot, esőköpenyt és csizmát még fizetés ellenében sem.

A KINEVEZETTEK FIZETÉSE — ha több is, mint a pályamunkásoké, de — nem sokkal több vásárlóértékű, mint a magyar vasutasoké. A kereset összegét összehasonlító számok említésénél nem kellett szégyenkeznem.

A csalhatatlan gépek birodalmában

A BVKH épülettömbjének adtuk ezt a furcsa elnevezést, ahol lyukkártya-módszer alapján ezernyi agy, tízezernyi kéz munkáját végzik az ördöngös masinák.

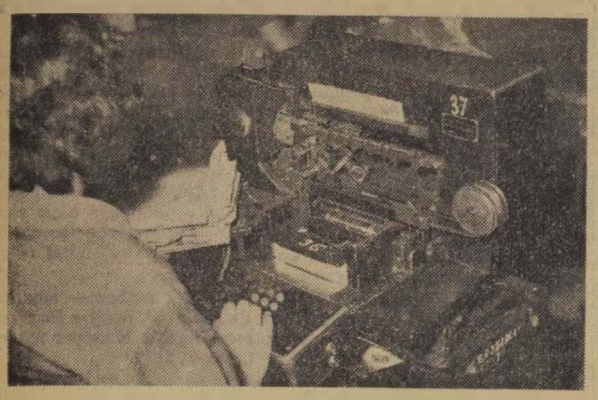
Az elektronikus, úgynevezett gondolkozó gépek, amelyek képesek 4000—5000 tízjegyű számon számtani műveleteinek elvégzésére — nem mai keletűek. *A vasút 1927 óta használ lyukkártya rendszerű adatfeldolgozó gépeket.* A felszabadulásig kizárólag az amerikai, 1897-ben gyártott Powers-rendszerű gépek segítették ezt a munkát. *Ujabban a 45 oszlopos, korszerűbb szovjet CAM-rendszerű lyukkártyagépekkel végzik a MÁV statisztikai adatszolgáltatását.* Nagy hátrányuk a Powers-gépeknek, hogy csak összeadási műveletekre alkalmasak, s harminc év alatt alaposan elhasználódtak. *(Hetet most visznek belőlük múzeumba.)*

Az örökös mozgásban lévő gépek mellett hangyaszorgalmú embereket, főként nőket találunk. Az ellenőrző gépek gombjait villámgyorsan kezelő ujjak valósággal vitustáncot járnak, zeng-bong-cseng itt minden, a munka lázának gyorsasága valósággal megszédíti a nézőt.

Varga László osztályvezető és *Mészáros Károly* főelőadó kalauzolnak bennünket e labirintusban.

Mit rejt előlünk a fehér kartonokra beütött lyukak halmaza, a folyamatok láncolata, a végeláthatatlan papírtekercsen sorakozó számtenger?

Egy téglalapalakú kartonra beütött lyuk sok mindenről beszél. Elárulja az elszállított árutonna mennyiségét, a fuvardíj összegét. Forgalmanként kimunkálja az árutonnakilométert, belföldi fizető, önkezelési, kiviteli, behozatali és átmenő áruszállítási tételekre, sőt árucikkenként és viszonylatonként is. A külföldi szállítmányokat feldolgozza rendeltetési és származási országok, a be- és kilépő határállomások szerint csoportosítva, hogy csak néhányat említsünk.



Lyukasztógép működés közben

(Nádai Károly felv.)

— A gépek nem csapnak be bennünket — mondja Varga elvtárs. De vigyázni kell arra, hogy a fuvarlevelek adatai, — ahogy mi mondjuk — az alapbizonylatok adatai százszázalékosan hiteltérdemlőek legyenek. E körül régen bajok voltak. Fejlődés 1953-tól következett be, amikor a MÁV Statisztikai Hivatal javaslatára a kimutatásos bizonylati rendszerről az adatok 80 százalékánál áttérhettünk közvetlenül a fuvarlevélről való gépi feldolgozásra.

Sokat jelentett számunkra 1953-tól kezdve a szovjet CAM-gépek rendszeresítése. Ezzel lehetővé vált újabb adatgyűjtés, majd később egyéb nagytömegű adminisztratív munka gépesítése.

A VI. osztály dolgozói nagy örömmel munkálkodnak a szovjet gépekkel. Ezek tették lehetővé például a központi fuvardíjbeszedési rendszer bevezetését. A lyukkártya gépparkon készülnek vállalatonkint a gépi számlák, amelyeket a Magyar Nemzeti Bank hajt be fuvardíj követeléseként. A gépi számlázás bevezetésével lényegesen olcsóbb lett a MÁV áruszállítási statisztikájának elkészítése is, miután a számlázás és statisztikai adatok feldolgozása ugyanazon lyukkártyáról történhetik. A költségek a felére csökkentek.

Évi negyedmillió forint költségmegtakarítást jelent ez. Nem is szólva arról, hogy milyen nagy jelentősége van a fuvardíjkiegyenlítés gépi uton való szervezésének statisztikai szempontból. Alapbizonylatonkint ugyanis azok a fuvarlevelek kerülnek felhasználásra, amelyek a pénzügyi leszámolás alapját képezik.

A gépesítésben jelentős előhaladás volt ez év januárjában, amikor a külföldi fuvarozásokból eredő fuvarköltségek leszámolását is sikerült lyukkártyagépekre szervezni. Ezzel lehetővé vált a CIM és SZMGSZ fuvardíjak és pótlékok vállalatonkinti kigyűjtése is. Ez a vállalati valutagazdálkodás ellenőrzéséhez renkívül nagy segítséget nyujt nemcsak nekünk, hanem a pénzügyminisztériumnak is.

Nézzük ámulattal az elektromos agy munkáját. A sokezer sor közül egyre rámutatunk: — *Mit jelent például ez a sor?* — kérdezzük.

Havasi Györgyné ránéz a számokra és olvassa a számok értelmét: — A 941-es MNB bankfiók 2655 vasúti fuvardíjért szedjen be a MÁV javára 1 033 155 forintot a 040-es vállalattól.

Mintha kinyilt volna egy ablak...

— in —

Emlékeztetőül – figyelmeztetőül

„Azokban az ünnepi órákban gondtalan volt sokfelé a mosoly, de valahol egy pesti állomásban egy nagy csattanás, utána sikoly!"

„Egy pillanat műve volt az egész, könnyelmű, elhibázott mozdulat, pillanatra kihagyott az ész, három ember lett ezért áldozat!"

Várszegi György mozdonyvezető verséből idézzük e sorokat. Vajon mi késztette a nehéz munkához szokott kezet arra, hogy tollat fogjon? Mi késztette a megacélozódott férfiszívet, hogy rimbe szedve zokogja el bánatát?

A VIII. vasutasnap előestéjén, amikor a jól végzett munka tudatában a vasutasok tízezrei ünnepeltek, amikor az egész ország népe megbecsüléssel és elismeréssel fordult az acélsinek munkásai felé, Rákosrendező állomásról a következő távirat indult útjára:

„...az 1. sz. állító központ körzetébe tartozó 119. sz. váltón 1958. VIII. 9-én 15 óra 2 perckor elegy átállítás alkalmával alváltás következtében a 411—411. sor. Ab. tartalékmozdony valamennyi tengelyével kisiklott... Hanságí György mozdonyvezető meghalt. Dóra János fűtőt életveszélyes állapotban, Rákos István tolatásvezetőt lábtöréssel a mentők a Koltói Anna kórházba szállították..."

Három ember — a hétköznapok szürke, becsületes dolgozói közül. *„Ezeknek a vasutasoknak a tragédiája — írja levelében Várszegi elvtárs — annyira megrázott igen sokunkat, hogy adózni szeretnénk emlékünknek és a magam egyszerű módján elküldöm önöknek szívből fakadt soraimat."*

Egy meggondolatlan pillanat emberéleteket, milliós károkat jelenthet a vasúton. Az elővigyázatosság, éberség, utasítás szerinti munka elengedhetetlenül fontos követelmény. Mindenki előtt álljon okulásul a rákosrendezői példa. E sajnálatos eset figyelmeztessen minden vasutas dolgozót. Inkább kétszer gondoljuk meg tettünk helyességét, minthogy gondolkodás nélkül dolgozzunk, s hasonló esetek bekövetkezzenek.

Több figyelmet a szabadságolási ütemtervek készítésére

A szakszervezet elnöksége augusztus 18-i ülésén tárgyalta a szabadságolási tervek féléves teljesítését és megállapította, hogy az ütemtervek betartásában jelentős javulás tapasztalható.

Az eredmények mellett azonban találni olyan hibákat, amelyek gátolják a folyamatos szabadságolást. Még ma sem reális a tervezés. A szolgálati főnökök és a szakszervezeti bizottságok nem fordítanak kellő gondot arra, hogy az ütemezés összhangban legyen a vasút és a dolgozók érdekével.

Annak ellenére, hogy az őszi forgalom idején gyakran lehetetlen a szabadságolás, mégis igen sok szabadságnapot terveznek erre az időre. A helyes ütemezés az, ha a szabadságok túlnyomó részét az első félévre tervezik.

Gyakran felborítja a szabadságolási tervet az időjárás változás. Dolgozóink túlnyomó többsége ugyanis szabadsága nagy részét mezőgazdasági munkával akarja eltölteni. A szakszervezeti funkcionáriusoknak sok munkájába kerül még megmagyarázni, hogy a szabadság célja a pihenés biztosítása. *Nagyon sok dolgozó a szabadságáról fáradtabban tér vissza munkahelyére.* A jövőben a szakszervezeti funkcionáriusoknak többet kell foglalkozniuk olyan értelemben is a dolgozókkal, hogy szabadságukat pihenéssel töltsék el, mert ez nemcsak vasúti, hanem egyéni érdekük is.

„Ne gyűjtsük a fölöst, biztosítsuk a szükségest"

Az anyagszerkezelési szolgálat feladata az őszi forgalommal kapcsolatban

Az anyagszerkezelési szolgálat őszi forgalommal kapcsolatos teendője hónapokkal előbb kezdődik, mint pl. a kereskedelmi, a forgalmi és a vontatási szakszolgálaté. Felkészülésünk ennek tudatában folyt és ennek jegyében kell feladatainkat továbbra is végeznünk. Az általunk beszerzett anyagok az őszi forgalom lebonyolításában már mint vonószállítóeszközként, vagy ezek tartozékaiként szerepelnek.

Ebből következik, hogy pontos, körültekintő és takarékos munkával szakszolgálatunk minden szolgálati helye lehet az őszi forgalom sikerének előmozdítója, vagy hanyagsággal, pazarlással a kerékkötője. A szükséges anyagoknak a megfelelő helyen, a kellő időben, a kívánt mennyiségben és minőségben való biztosítása érdekében mindent el kell követnünk, hogy a mi hibánkból fennakadás, az őszi forgalmat gátló anyaghiány sehol se következzék be.

Az anyagbiztosítás a szakszolgálatok jóváhagyott tervei alapján megtörtént.

A járművek és a pályaállag előkészítése a mi mulasztásunkból nem szenvedett késedelmet.

A vasút zavartalan forgalmának egyik döntő feltétele, a megfelelő mennyiségű és minőségű szén és kenőanyag. Ezen a téren az esetleges meglepetéssel számolva is jónak mondható a helyzet. A készleten lévő üzemi szén minősége is kielégítő, tehát nem lehet az esetleges vonatkéséseket a szén rossz minőségével indokolni.

Talán túlságosan is biztosítottuk az anyagot egyrészt azért, mert a felhasználó szolgálati ágak késve kapták a beruházási tervet, másrészt nem egyszer laza volt a tervezésük, amely felhasználás lemaradásokban és készletfelfutásokban jelentkezik. Például a pályafenntartás anyagfelhasználása a hozzátartozó vállalatokkal együtt közel 18 millióval, a járműjavító iparé közel 12 millióval, a vontatásé 3 millióval maradt alatta a tervezettnek. Ez a nálunk mutatkozó készletfelfutáson kívül azt is jelenti, hogy egyes anyagokból több áll rendelkezésünkre, mint amennyi kívánatos volna.

Pénzügyi nehézségeink miatt, valamint a takarékos anyaggazdálkodásra törekvés érdekében célul tűztük ki az elfekvő készletek felszámolását. Jelszavunk: *„Ne gyűjtsük a fölöst, biztosítsuk a szükségest."* Az elfekvő és fölös anyagok felszámolását minden szertár és egyéb anyagkezelő hely feladatává tettük. Természetesen ezt úgy kell végrehajtanunk, hogy a felhasználó szakszolgálatok folyamatos és indokolt anyagellátását semmiképpen se veszélyeztessük, mert akkor a másik végletbe esnénk, többet ártanánk, mint használnánk.

Nincs hiány leltári tárgyakban, fogyóeszközökben és a rakodáshoz szükséges szerszámokban sem.

Ezek beszerzését és elosztását időben biztosítottuk. Rakodógépeinkhez megfelelő mennyiségű tartalék alkatrész van készletünkben, így a gyors javításnak alkatrészhiány nem lehet akadálya.

Összefoglalva: az anyagellátottság egy-két kivételtől eltekintve megoldódott. De ez nem jelentheti, hogy ölbetett kézzel nézzük az eseményeket. Továbbra is éber figyelemmel kísérve a felhasználó szakszolgálatok szükségletét, időben meg kell tennünk mindent a szükséges anyagok biztosítása érdekében.

A zavartalan anyagellátás fontos előfeltétele az anyagkezelési dolgozók pontos munkája mellett, hogy a felhasználó helyek rendkívüli szükségletüket időben igényeljék és a forgalmi, kereskedelmi dolgozók az önkezelési küldeményeket késedelem nélkül továbbítsák.

Külszolgálatainknak az őszi csúcsforgalom idején egyik legfontosabb feladata, a gyors kocsikirakás biztosítása. Ezért megszervezték a központi ügyeleti szolgálatot — amit az anyagdiszpécseren keresztül irányítunk —, hogy állandó tájékoztatást kapjunk a kocsikirakások állásáról, másrészt, ha szükségessé válik, időben nyújthassunk megfelelő segítséget a szertáraknak.

A takarékosságot és a társadalmi tulajdon védelmét az őszi forgalomban sem lehet figyelmen kívül hagyni.

Takarékoskodjon ki-ki a maga posztján és sajátjaként féltve vigyázza és óvja a nép vagyonát. Az anyagok helyes, szakszerű tárolásával, gazdaságos fuvarozással, helyes rakodással, a kocsitér gazdaságos kihasználásával, az állásidő csökkentésével is elősegítjük az őszi forgalom sikerét.

Feladataink nagyok, de pártunk segítségével, dolgozóink öntevékenységére támaszkodva megoldjuk azokat, mert megoldhatók.

A mi szakszolgálatunk is fontos fogaskerék a vasút gépezetében. Legyünk azon, hogy munkánkkal minél jobban segítsük a zökkenésmentes üzemvitelt, a zavartalan áruszállítást és ezen keresztül az őszi forgalom sikeres teljesítését, amely előfeltétele a téli forgalomra való felkészülésnek is.

Anyagellátási Igazgatóság

Levonás útján is kiegyenlíthető a lakbér a házfelügyelővel nem rendelkező MÁV lakóházakban

A Hivatalos Lap 41. száma rendeletet közöl, mely szerint a lakáshasználati díjakat 1958. november 1-től azoknak a házfelügyelővel nem rendelkező MÁV-lakóházakban lakó bérlőknek a béréből, illetve nyugdíjából, akik 1958. október 1-ig az ellen nem tiltakoznak, le kell vonni. Aki a levonás ellen tiltakozik, annak a fizetéséből, illetve nyugdíjából a lakáshasználati díjat levonni nem lehet.

KITÜNTETÉSEK A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

Érdemes vasutas kitüntetésben részesültek:

Szilágyi Bernát v. kalauz, Debrecen, Klencner János munkás, Püspökladány Fth., Melczer Ferenc főszakmester, Pécs, Vajda Gyula ellenőr, Celldömölk Szertár, Tarján Mihály kezelőmunkás, Krisztinavárosi Pft. Főnökség, Kardos Sándor m. ellenőr, Szeged Fth., Sipeki István főmozdonyvezető, Eger Fth., Hegyesi Ferenc kalauz, Békéscsaba, Kovács Ilona főszertárnok, Kecskemét Szertár, Baán Jenő főáll. előljáró, GySEV Sopron, Kesjár Mihály előmunkás, Békéscsaba Pft. Főnökség, Kovács Ferenc ellenőr, Szeged, Kassai József ellenőr, Északi Jj. ÜV, Kiss Mihály főáll. előljáró, Esztergom, Horváth János kezelőmunkás, Szombathelyi Jj. ÜV, Tölgyes Lajos m. főellenőr, Vác Pft. Főnökség, Konc Sándor mozdonyfelv., Vác Fth., Sereg István szakmester, Miskolc Fth., Heinrich József m. főellenőr, Nagykanizsa Fth., Lepsényi Lajos v. pályamester, Nagykanizsa Pft. Főnökség, Szabó Ferenc v. munkás, Dunakeszi Jj. ÜV, Mislai Elemér v. szakmester, Miskolci Jj. ÜV, Szabó András m. ellenőr, TB Építési Főnökség, Bánfalvi Róbert munkavezető, KPM I. titkárság, Olasz Pál főellenőr, GV Igazgatóság, Szalai Dénes intéző, Székesfehérvár Szertár, Békési Sándor, főintéző, Komárom, Rónaföldi Zoltán m. intéző, Bánréve Fth., Nagyillés Béla v. szakmester, Hódmezővásárhelyi Pft. Főnökség, Sarkantyú Gyula m. ellenőr, Pécs TBFF, Kovács Kálmán v. főellenőr, Landler Jj. ÜV, Szabó Károly ellenőr, Hidépítési Főnökség, Molnár Géza felügyelő, Pusztaszabolcs, Barcsa Zsigmond főszakmester, Krisztinavárosi Pft. Főnökség, Pellegrini János elomunkás, Olaszliszka—Tolcsva, Balogh Béla v. szakmester, Debreceni Jj. ÜV, Ölbei József intéző, Tisztképző Intézet, Apai Endréné főintéző, KPM I/5. Szako., Keserű Sándor munkamester, Fatelitő ÜV, Ángyási László főszakmester Utasellátó, Szakál József ellenőr, Felépítményi Vasanyagjavító ÜV, Kurucz Gyula m. tanácsos, KPM I/7. Szako., Szolcsányi József m. v. főellenőr, Mezőhegyes Fth., Lakatos János főintéző, KPM I/1. Szako., Kalivoda Ignác v. szakmunkás, Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV, Sirnon Béla m. ellenőr, Anyagvizsgáló Főnökség, Petőházi Sándor főellenőr, Landler Jj. ÜV, Gaál Gabriella ellenőr, KPM I., Hidosztály, Jurányi János főfelügyelő, Anyagellátási Ig., Balik Gyuláné ellenőr, Bp. Igazgatóság, Kovács József főintéző, Bp. Keleti pu., Vigh Károly v. főellenőr, Baja Pft. Főnökség, Selmeczi Ede főintéző, Központi Nyomtatványtár, Solymosi L. m. főellenőr, Szombathely Fth., Juhász Ferenc ellenőr, Maklártálya, Osgyán Károly m. v. főellenőr, Miskolc Fth., Láng Gyula intéző, KPM I/2. Szako., Gömböcz Géza v. főellenőr, Északi Osztószertár, Kozma Lászlóné ellenőr, Debrecen, Nyírádi N. Ferencné főirodakezelő, KPM I. PB, Román Ferenc v. főmunkamester, Rákosszentmihály, Váradi István intéző, KPM I/4. Szako., Kszell József főintéző, Fatelitő ÜV, Magyar György ellenőr, Bp. Déli Fth., SZB-elnök, Horváth Gabriella főintéző, KPM I. titkárság, Vass János ellenőr, Gazdasági Hivatal, Kolozsi Elek v. szakmester, Kiskunhalas, Csányi Erzsébet intéző, KPM I. Főkönyvelőség, Fekete Ferenc intéző, Kiskunfélegyháza, Magyar Béla intéző, KPM I. VBO, Balogh Ignác ellenőr, Szolnok, SZB-elnök, Szekeres Sándorné titkár, KPM I. Titkárság, Susla János felügyelő, Szegedi Igazgatóság, Németh Kálmán főintéző, Zalaegerszeg, Péti István üzemmérnök, Vasúttervező ÜV, Petri János v. szakmester, Székesfehérvári Jj. ÜV, Salamin Béla m. főtanácsos, KPM I/6. Szako., Katkó Elemér intéző, Záhony, SZB-elnök, Janka Tamás v. szakmester, KPM I. GH, Kovács Gusztáv főtiszt, Mátészalka, párttitkár, Pallaga Pál v. titkár, Tisztképző Intézet, Cserhátí Jánosné főtiszt, KPM I/2. Szako., dr. Nagy András főtanácsos, MÁV-kórház, S. Varga Sándor s. titkár, Tisztképző Intézet, Knopp Rezső főintéző, Nyugdíjhivatal, Bánki Béla m. ellenőr, Szolnoki Jj. ÜV, Berke János ellenőr, Nagykanizsa, SZB-elnök, Drahorák Tivadar v. főellenőr, Utasellátó, Vermes János munkamester, Sztálinváros Pft. Főnökség, Lőcsei Edit intéző, KPM I. Főkönyvelőség, Elgl Róbert tiszt, Budapesti Szakszervezeti TB, Keskeny Károly m. ellenőr, Debreceni Jj. ÜV, Szakos Istvánné irodavezető, MSZMP, Bp. Csomóponti PB, Nagy István m. ellenőr, Kiskunhalas Fth., Jolántai István felügyelő, Pécsi Igazgatóság, Bodó Barnabás főellenőr, Autófuvarozási Főnökség, Kiss Istvánné főintéző, KPM I. Főkönyvelőség, Földeáki Jenő főintéző, KPM I. GH, Kiss Lajos főtiszt, Debreceni Igazgatóság, Géringer Ferenc főintéző, Budapesti Igazgatóság, Gilicze István v. pályamester, Szegedi Igazgatóság, Horváth Ferenc felügyelő, Szombathelyi Szertár, Kaposi József m. főintéző, KPM I/9. Szako., Hernádi Anna intéző, KPM I/1. Szako., Szabó Pál főintéző, Hídépítési Főnökség, Leichter Gyula v. főellenőr, Anyagellátási Ig., Lengyel László főmérnök, Tudományos Kutató, Reiss Károlyné főintéző, KPM I. Titkárság, Kovács J. intéző, KPM I. Főkönyvelőség, Tóth II. Mihály mozd. felvigyázó, Bp. Ferencváros Fth., Szabó Józsefné intéző, Egészségügyi és Gazd. Főn., Juhász István v. blokkmester, Bp. Keleti BBFF, Heresznyei Ferenc főszakmester, Székesfehérvár Fth., SZB-elnök, Handler Ferenc intéző, KPM I/3. Szako., Billsich Ignác szakmester, Északi Jj. ÜV, Pesti J. m. ellenőr, Zalaegerszeg Pft. Főn., Ulviczki János m. intéző, I/4. Szako., Mórocz Imre m. felvigyázó, Veszprém-külső Fth.,

(Folytatjuk.)

Gazdát keresnek a nyeremények

A balatonfüredi vasutas ifjúsági találkozó tombola-sorsolásának nyereményeit a helyszínen sokan nem vették át. Az alábbiakban közöljük az át nem vett nyeremények nyerőszámait:

Budapesti igazgatóság: kék 212, fehér 4912, kék 1701, fehér 16, kék 193, kék 160 fehér 4517, fehér 369, fehér 4371, fehér 4156.

Debreceni igazgatóság: fehér 972, fehér 855, kék 933.

Miskolci igazgatóság: fehér 3840 fehér 3595, fehér 3669.

Pécsi igazgatóság: kék 1035, fehér 2103, fehér 2125.

Szegedi igazgatóság: fehér 3131, kék 2316, fehér 4785, kék 2225.

Szombathelyi igazgatóság: fehér 2510, fehér 2505.

A nyeremények a nyerő részvételi jegyek felmutatása mellett átvehetők a budapesti igazgatóság I. emeletén 117. számú szobájában, minden kedden 12—13 óra, valamint szombaton 9—12 óra között október 10-ig.

Farkas József, Gábor Lőrinc, Fejes János a Déli Fűtőház fiókműhelyének fiatal lakatosai lelkiismeretesen sajátítják el a szakmai ismereteket

(Kovács Géza felv.)

IFJÚSÁGI ÉLET

Jól sikerült a IV. országos vasutas ifjúsági találkozó

Augusztus 31-én az igazgatóságok területéről hat különvonat vitte a vasutas fiatalokat *Balatonföldvárra*, a negyedik országos vasutas ifjúsági találkozóra. A vasutas KISZ-szervezetek más üzemek kiszistáit és szervezeten kívüli fiataljait is meghívták a már hagyományos találkozóra. Ezen az augusztus végi vasárnapon az őszies időjárás ellenére is

mintegy ötezer fiatal ünnepelt, szórakozott a Balaton partján.

A találkozó ünnepélyes megnyitóját tíz órakor tartották. Elsőnek *Pásztor Pál* elvtárs, szakosztályvezető, a vasutas ifjúsági nevelési tanács tagja szólt a fiatalokhoz. Ezután *Borbély Sándor* elvtárs, a KISZ központi bizottságának titkára köszöntötte a vasutas KISZ-szervezetek küldötteit és a meghívott vendégeket. Beszédében méltatta a találkozó jelentőségét, majd további eredményes munkát, kellemes szórakozást kívánt a jelenlevőknek.

A megnyitó után változatos kultúrműsorra és sportversenyekre került sor.

Az igazgatóságok részéről egy-egy zenekar, énekkar és tánccsoport versengett az elsőségért. A sportolók labdarúgásban, röplabdában és atlétikában mérték össze tudásukat.

A nap legérdekesebb eseményére — csoportos ejtőernyős ugrás a Balatonba és Balaton fölötti ballonvadászat — a délutáni órákban került sor. Nagy izgalmak közepette ugyancsak a délutáni órákban tartották meg a tombolasorsolást, ahol balatoni emléktárgyakat, likőrféléket, balatonkörnyéki borokat lehetett nyerni.

Szórakozásban, vidámságban nem volt hiány. A fiataloknak sokáig emlékezetes marad ez a mindenki arcára derűt mosolyt varázsoló vasutas ifjúsági találkozó.

Hódmezővásárhely fiataljai helytállnak a munkában

1958 első félévének eredménye alapján Hódmezővásárhely állomása is elnyerte az élüzem címet. A munkából az idősebbek, tapasztaltabbak mellett a fiatalok is derekasan kivették részüket. *Papp Jenő* állomásfőnök így vélekedik a munkájukról:

A magam részéről elégedett vagyok a fiatalokkal. A fiúk fegyelmezettek, szolgálat közben higgadtan, körültekintően viselkednek. Pedig nálunk sem könnyű a forgalmi szolgálat.

Hasonló a véleménye a KISZ fiatalokról *K. Tóth János* oktató tisztnek is.

— Nem mondom, hogy a kiszisták szervezeti életében nem akad hiba. De ez elsősorban a szerteágazó szolgálat, no meg a nyári szabadságok miatt van így. A szolgálatot azonban kifogástalanul látják el, s emellett szakmai ismereteik gyarapításáról, a tanulásról sem feledkeznek meg. Ha mégis előfordul, hogy valaki nem akar tanulni, az nem maradhat a forgalomnál.

A tanulás, az önképzés elhanyagolása miatt helyezték át a pályafenntartáshoz *Kőrösi Lajost*, aki azóta sem tud belenyugodni sorsába. Bántja, hogy a forgalomnál szolgálatot teljesítő fiatalok közül többen sikeresen letették a szakvizsgát és most tiszti tanfolyamra készülnek, ő pedig továbbra is krampácsolhat a pályafenntartásnál.

Persze nemcsak szavakban ismerik el a KISZ-fiatalok munkáját. A vasutasnapon többen kaptak kitüntetést, pénzjutalmat. *Farkas László* KISZ-titkár, tolatásvezető és *Buri Lajos* váltóőr például kiváló dolgozó jelvényt kapott.

Az állomásfőnök elvtárs irodájában elhelyezett vándorzászló is a KISZ-fiatalok jó munkájáról tanúskodik. Ezt a zászlót 1957. végén nyerték, mint a Szegedi Igazgatóság területén legeredményesebb munkát végző KISZ-szervezet.

A személyszállítási csoport telefonja elcsendesedett

Igazgatóságunk III. osztályának személyszállítási csoportját szinte naponta keresték fel telefonon iskolák, intézmények, hogy valamelyik vonatnál helyet biztosítsanak táborozásra, kirándulásra utazó úttörőknek, fiataloknak.

Dolgozóink igyekeztek minden jogos kérést teljesíteni és így talán nemcsak az üdülés, a kirándulás alatti örömteli napokra emlékeznek a résztvevők, hanem a kényelmes utazásra is jó szívvel gondolnak. *708 esetben 39 672 tanulónak biztosítottunk helyet különböző vonatokon, 50 százalékos kedvezménnyel.*

E néhány számadat is bizonyítja: szocializmust építő népi államunk a dolgozók üdülésén és pihenésén túl, nagy gondot fordít ifjúságunk üdültetésére, országjárására is. Egyre több azoknak a száma, akik vidám, kedves napokat tölthetnek együtt pajtásaikkal, élvezhetik a nyár örömeit. A szegedi igazgatóság területéről a tavalyinál 30 százalékkal több fiatal utazott vonaton különböző kiránduló helyre.

A személyszállítási csoport telefonja egy kissé elcsendesedett — jelezve, hogy a boldog nyári szünet után a tanulók elfoglalták a helyüket az iskola padjaiban. Megkezdődött a tanulás és megkezdődik a tervezgetés, hogy hazánk melyik tájával ismerkedjenek meg a következő iskolai szünetben.

Sz. S.
Szeged.

Beke József, a kecskeméti fűtőház esztergályosa minden igyekezetével azon van, hogy gyorsítsa a járművek javítását.
(Kovács Géza felv.)

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Berlznay István, Monor. Egyetértünk levelével, hogy néhány fegyelmezetlen vasutas tévykedéséből nem lehet általános következtetést levonni. Véleményére felhívtuk a Népszabadság figyelmét. **Dudás Mihály, Budapest.** A II fokú Egyeztető Bizottság határozata ellen fellebbezésnek nincs helye. Ezért azt javasoljuk, ha úgy érzi, hogy megrágalmazták, panaszával forduljon a bírósághoz. **Walcz József, Tatabánya.** Ügye elintézését mi is hosszadalmasnak tartjuk. A budapesti Igazgatóság munkaügyi osztálya kérelmét rendbenlévőnek találta és felterjesztette a Vasúti Főosztály munkaügyi osztályához. Átminősítése reméljük rövidesen megtörténik.

Cserhát József Szeged, Pál Ferenc Budapest, Sziládi Sándor Szeged, dr. Horváth Károly, Szekeres Sándorné, Bánhidi Géza, Várszegi György, Jónap Béla Budapest, Uglyai Sándor Miskolc, Tótka Károly Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Pap István Jászberény, Aranyos István Budapest, Cseh Zoltán Szolnok, Beledi Gyula Zalaudvarnok, Bognár Károly Tapolca, Nagy László Várpalota, dr. Horváth Károly Budapest, Sárai István Nyékládháza, Bárdos Ferenc Somoskőujfalu, Deák József Budapest, Siklósi Márton Szár. Panaszukat megvizsgáljuk.

Verok Vilmosné Szeged, Kapás László Budapest. Levelüket köszönjük, helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

HÍREK

Sárga a csikó...

Az egyik „lóverseny-napon" történt Budapest-Nyugati pályaudvaron. A jegyvizsgáló utánfizetés végett leadott egy utast, mert az alagi versenyvonatra érvényes részvételi jeggyel, naponta közlekedő személyszállító vonattal utazott. A „bűnös" csak állt, kissé bizonytalanul, kába tekintettel. Jó borgőzös volt a lehellete. Piszkos, sárga esőköpenye alatt sem kabát, sem ing. Pénze nem volt. Kusza betűket biggyesztett a jegyzőkönyv alá, aztán egyet csuklott és továbbment.

Nem sok idő múltán beérkezett a versenyvonat is. Megint tárult az ajtó és egy másik jegyvizsgáló egy másik utast támogatva lépett be az irodába. Utasleadás jelentem — mondja — mert a versenyvonaton rendesárú jeggyel, részvételi jegy nélkül utazott. Puff neki!!! — mosolyogtam befelé azért is, mert a delikvens jó telitorokkal fújta a nótát: „Sárga a csikó, sárga a nyereg rajta". Rászoltunk, — elcsendesedett. Aztán csak állt, kissé bizonytalanul, kába tekintettel. Jó borgőzös volt a lehellete. Uramfia, piszkos sárga esőköpenye alatt sem kabát, se ing. Pénze ennek sem volt. Girbe-görbe betűkből font aláírással egyenlített, aztán a „Sárga a csikó" nótát még egyszer megeresztve távozott.

Érdekes, milyen egyforma volt ez a ket ember — mondta a munkatársam. Ő ezt vette észre. Én meg azt, hogy a lóversenyen — kedvezőtlen esetben — nemcsak azt a bizonyos fehérneműt lehet elveszteni, hanem az inget is.

— lyf —

— **Megkezdték a füzesabonyi rendező- és személypályaudvar körülkerítését.** A kerítés előregyártott betonelemekből készül, amelynek magassága két méter. Így biztosítani tudják, hogy csak a vasúti személyzet tartózkodhat az állomás területén.

— **A Transz-Szibériai Expresszhez** egy teljes kórházi szerelvényt csatoltak. Operációs terem, röntgen, fogorvosi rendelő kíséri ezentúl a nagy útra induló vonat utasait.

— **Súlyosnak ígérkező balesetet** hárított el Máté Kálmán Körösnagyharsány, Rákóczi utca 106. sz. alatti lakos. 1958. augusztus 26-án 15 óra 30 perckor Körösszakál—Körösnagyharsány állomások között a 219—220. sz. szelvényben megállította a 8213. sz vonatot, mert az útátjárónál egy arra haladó traktor a vezetősínt kiborította.

— **Szeptember 5-én ünnepelte fennállásának 10. évfordulóját a záhonyi vasutas kultúrotthon.** Délután ünnepi nagygyűlést tartottak, amelyet jól sikerült kultúrműsor követett.

— **Ujtípusú villanymozdonyt készít a MÁV részére a MÁVAG.** Az új villanymozdony prototípusának próbáit még ebben az évben megkezdik.

— **Kiváló eredményeket értek** el az anyagok gazdaságos felhasználásával a KISZ takarékossági brigádjai a szegedi fűtőházban. Eddig félmillió forint értékű anyagot takarítottak meg.

— **Kerekek helyett golyón gurul a legújabb szovjet elektromos vonat.** Előnye: a súrlódási ellenállás rendkívül csekély és rövid idő alatt nagy sebességre gyorsítható a szerelvény.

— **Ünnepi taggyűlést tartott a** közeljövőben megtartandó Országos Vöröskereszt Kongresszus alkalmából a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV vöröskereszt szervezete. A megjelentek vállalták, hogy a taglétszámot december 31-ig 20, a véradók számát 3 fővel emelik. Vállalásukat máris túlteljesítették, mert a taglétszámot 24 fővel, a véradók számát pedig 5 fővel növelték.

— **Különös vasúti szerencsétlenség** történt Szarajevó és Titovrzsica között. A hegyoldalról több mint 100 kilós szikladarab zuhant a szerelvény egyik kocsijára, áttörte a fedelét és az utasok közé esett. Két utas súlyosan, kettő pedig könnyebben megsebesült.

— **Az újságíróklubban szeptember 2-án mutatták be műsorukat a MÁV Vasúttervező Intézet keretében működő amatőr mágusok és bűvészek, akik rövidesen prágai szereplésre indulnak.**

— **Műszaki aktivaülést tartottak Miskolcon** az Erkel Ferenc népművelési otthonban a járműjavító műszaki dolgozói részére. Övéri Gyula érdeklődéssel kísért előadásához sokan hozzászóltak és számos javaslatot tettek a munka megjavítására.

— **150 000 forintos költséggel új vasúti vendéglőt épített Ukkon** a Gógánfa és Vidéke Körzeti Földművesszövetkezet, ahol átutazók és a községbeliek is kellemesen tölthetik idejüket.

— **Vágánykibontó mérlegek elektromos úton történő mozgatására nyújtott be javaslatot a** Szolnoki Járműjavító ÜV-nál Bartha László. Az előkalkulált megtakarítás 100 000 forint. Hamai János lakatos koptatóoboltozat szerkesztett sajtolt alkatrészek élének sorjázásához. Az előkalkulált megtakarítás 30 000 forint. Az újítási díjat 1400 forintban állapították meg.

— **Köszönetnyilvánítás.** Mindazoknak, akik 40 éves szolgálati jubileumom alkalmából jókívánságaikat fejezték ki, ezúton mondok köszönetet. Végh Lajos, I/3. szakosztály vezetője, a szakszervezet elnöke.

— **75 éves a miskolci Erkel Ferenc vasutas énekkar.** Az évforduló alkalmával, szeptember 13—14-én országos dalos találkozót rendeztek Miskolcon.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** budapesti lakásomat áthelyezéssel balatoni állomásra. Szombathelyi Igazgatósághoz tartozó előnyben. Cím: Vadkerti Károly főellenőr, Bpest. XVIII. Pestlőrinc, Vörös hadsereg u. 290.

— **Tatabánya-Újvárosban** lévő 2 szoba, összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló nagybudapestiért. Érdeklődni lehet: Szabó Gyula főintézőnél, Tatabánya-Alsó állomáson.

— **Elcserélném** központban lévő elsőemeleti, udvari kétszobás, komfortos (liftes házban) magánlakásomat, hasonló háromszobás MÁV-lakásra. Bp., XIII., Kresz Géza u 21. I. 4. Tel.: 121—630/147. Dudás.

Értelmiségi ankét sorozat a Vasúti Főosztály MSZBT szervezetének rendezésében

Sok ötlet, lendület jellemzi a Vasúti Főosztályon működő Magyar—Szovjet Baráti Társaság munkáját. Ankéton, kulturális rendezvényeken, csoportos beszélgetéseken ismertetik meg a dolgozókat a Szovjetunió kultúrájával, technikai fejlettségével, a szovjet nép életével.

Nem feledkeznek meg azokról a tennivalókról sem, amelyek közvetlen segítséget nyújtanak vasutunk szocialista fejlődéséhez. Ezért szerepel munkatervükben pl. az értelmiségi ankét-sorozat. Az első ankét szeptember 23-án a Vasúti Főosztály tanácstermében lesz, melyen Rödönyi Károly elvtárs, a MÁV vezérigazgatóhelyettese tart előadást a KGST-ről.

A további témák között szerepel: Dieselesítés és villamosítás kérdései. A MÁV biztosító berendezésének fejlesztése. A vasútegészségügy kérdései. Üzemmérnökök helyzete és feladata és még más, nagy érdeklődésre számottartó előadás.

SPORT

Megkondult a vészharang a MÁV Sátoraljaújhelyi AC sportélete felett?

Amikor Sátoraljaújhelyen jártunk, az MTST legfelső fegyelmi és panaszügyi bizottsága még nem tett pontot a MÁV SAC és a Kazincbarcikai MTK óvásából származó bonyolult ügy végére. Ezekben a napokban az egész városban azzal foglalkoztak, vajon milyen döntés születik az MTST-ben? **Bent marad-e kedvenc csapatuk az NB III-ban?**

A sportvezetők elbeszéléséből rövid idő alatt megismertük az ügyet. A beszélgetés színhelyén, az állomásfőnök irodájában olyan szenvedélyesen, elkeseredetten tárgyalták az eseményeket, csaknúgy visszhangzott bele az iroda. Egyik-másik vezető aki mint társadalmi munkás, szabadidejének nagy részét a sportnak áldozza, kerek-perec kijelentette hogyha igazságtalan döntés születik, nem hagyják meg a csapatot az NB III.-ban, többé nem törődnek a város sportjával...

Azóta megszületett a döntés. A sátoraljaújhelyiek legnagyobb bánatára csapatuk kiesett az NB III.-ból, mivel a bizottság az utólag lejátszott kisterenyei mérkőzés eredményét megsemmisítette és elrendelte a 2 pont és a gólok levonását.

A Népsport szerint ez a döntés igazságos. Lehet. Erről azonban a MÁV SAC vezetői és a város labdarúgást kedvelő dolgozói másként vélekednek, s a súlyos ítéletbe nehezen törődnek bele. Annál is inkább mivel köztudomású, hogy **mindez elkerülhető lett volna, ha a Borsod megyei Labdarúgó Alszövetség nem követ el sorozatos szabálysértést,** ha idejében dönt a Mezőkövesdi SZMTK—MÁV SAC bajnoki mérkőzéssel kapcsolatban beadott óvás ügyében. A mezőkövesdiek „fekete" játékosa, Juhász György egyébként még öt mérkőzésen játszott. S minderről tudtak az alszövetségben.

Nem akarunk a MÁV SAC fogadatlan prókátora lenni, hiszen ők is szabálysértést követtek el és ezért viselniök kell a büntetést. Néhány gondolatot azonban szeretnénk felvetni.

Kissé meglepő hogy a jogosulatlan játékost szerepeltető mezőkövesdiek ugyanolyan büntetésben részesültek, mint az alszövetség vezetőinek laza munkamódszeréből fakadó hibák következtében szabálysértést elkövető sátoraljaújhelyiek. Jóllehet, az alszövetség vezetői is megkapják méltó büntetésüket. Ezzel azonban nem lesz kisebb az újhelyiek gondja-baja. Miért? Azért mert továbbra is 11 működő szakosztályt kell fenntartaniuk. Eddig is voltak anyagi gondjaik, pedig labdarúgó-csapatuk mérkőzéseit szépszámú közönség látogatta. A jövőben viszont, mivel a megyei I osztályban már nem láthatnak olyan színvonalas mérkőzéseket, mint az NB III.-ban, a vezetők szerint felére csökken a fizető nézők száma.

Nem voltunk ott a bonyolult ügy fegyelmi tárgyalásán. Így nem tudjuk hogy a fegyelmi döntés meghozatala előtt ezeket a tényeket mérlegelte-e a bizottság? Ha igen, akkor nem egyenlő mértékkel mért. Ha nem, akkor Sátoraljaújhelyen joggal vonják kétségbe a döntés igazságos voltát.

Mindent összevetve a sportkör lelkes áldozatkész vezetőinek társadalmi munkásainak — akik talán ma még keserű szájízzel, de reméljük, holnap már újból nagy ambícióval látnak munkához — nagy erőfeszítésekbe kerül, hogy fellendítsék a határszéli kisváros amúgyis visszaesett labdarúgósportját. Mert a régi hagyományokkal rendelkező MÁV SAC nemcsak az újhelyi vasutasok, hanem a város sportköre is. S ez a sportkör már sok olyan sportolót nevelt, akikből élvonalbeli, sőt válogatott versenyző lett.

SPORTHÍREK

A **BVSC kosárlabda szakosztálya** szeptember 13-án este az egyesület Thököly út 41. szám alatti klubhelyiségében tartotta 1957—58-as bajnoki évzáró ünnepélyét.

Megkezdődött a budapesti szakszervezeti labdarúgó-bajnokság. A bajnokságban 14 csapat vesz részt. Az első fordulót szeptember 10-én bonyolították le. A csapatok intézői minden héten kedden 17 órától megbeszélést tartanak a sportosztályon.

Az Európa-bajnokságot nyert magyar vízilabda-válogatottban Molnár, Csillag II. és Katona személyében a BVSC-nek három játékosa kapott helyet. Közülük Molnár nyújtotta a legjobb teljesítményt. A döntőkben mutatott kitűnő játéka alapján végleg bejátszotta magát a válogatottba. A válogatott két újonca a fiatal Csillag II. és Katona is megállta a helyét.

Október 10 és 13 között az USIC rendezésében Drezdában kerül sor az első vasutas nemzetek közötti férfi- és női teke-csapatbajnokságra. A magyar vasutas színeket a következő versenyzők képviselik a bajnokságon Férfiak: **Rákos Lékai, Soos Papp, Varga, Medgyesi és Kocsik. Nők: Soósné, Sajtosné, Medgyesiné és Pappné.**

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

41. számból; 116 113/1958. I Fkv. A. Lakáshasználati díjak levonás útján történő rendezésének újbóli szabályozása.

121 430/1958. I/4. B. Az őszi forgalmi verseny célkitűzései.

121 410/1958. I/4. C. Tájékoztató a Mérnöki Továbbképző Intézet 1958. evi őszi tanfolyamairól.

42. számból; 115 291/1958. I/7. B. Hőnfutás felfedezéséért járó jutalom utalványozásának és folyósításának szabályozása.

121 750/1958. I/8. F. Az országos tisztasági mozgalomban kitűnt állomások dolgozóinak jutalmazása.

529 053/1958. Al. C. 1958/59. tüzelési évi háztartási tüzelőanyagellátási rendelet módosítása.

ISMERI A VEZÉNYLÉST

— Vezénylőtiszt bácsi! Van már mozdony a vonathoz? Nem akarom apukát hiába felkelteni, olyan keveset aludt még.

A RAKODÁSI IDŐ CSÖKKENTÉSE

— Na ugye megmondtam: mire a jelzőhöz érnek, készen leszünk a rakodással!

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 16-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon 229—658 228—847 228—349. 228—264 Üzemi telefon: 24—41 38—00 86—86. — Kiadóhivatal Budapest VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. OKTÓBER 1.

A SZOT III. TELJES ÜLÉSÉRŐL

A SZOT szeptember 19-én és 20-án tartotta III. teljes ülését. A tanácskozáson megjelent *Fock Jenő*, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, *Rónai Sándor*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, az országgyűlés elnöke, *Fehér Lajos*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja.

Az ülést *Somogyi Miklós*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke nyitotta meg, majd *Gáspár Sándor*, a SZOT főtitkára tartott beszámolót a XIX. kongresszus óta végzett munkáról.

A politikai nevelőmunka a szakszervezetek funkciójából fakad

Bevezetőben elmondotta, hogy a kongresszus óta eltelt idő igazolta a határozatok helyességét, azok megfelelnek a magyar dolgozó nép alapvető érdekeinek. A szakszervezeti mozgalom fejlődése, politikai súlya, tömegbefolyásának növekedése három okra vezethető vissza — mondotta.

1. *Az MSZMP iránti bizalom, s az ezzel összefüggő egészséges légkör.*

2. *A szakszervezeti mozgalomnak ebből adódó társadalmi, politikai súlya.*

3. *A szakszervezeti mozgalomban egyre inkább meghonosodó, eleven, ügyintéző munka.*

Gáspár elvtárs ezután a gazdasági fejlődésről, majd rátért a szakszervezetek politikai nevelő, agitációs munkájának részletes elemzésére. Elmondotta, hogy szűk térre korlátozzuk a politikai nevelőmunka fogalmát. Sokszor úgy értelmezzük, hogy az egyenlő a szakszervezetek kultúrnevelési munkájával. A politikai nevelőmunka a szakszervezeteknek abból a funkciójából fakad, hogy a szakszervezet a nevelés, a kommunizmus iskolája. Arra kell tehát irányulnia, hogy emelje a dolgozók politikai öntudatát, növelje a termelési és politikai aktivitásukat, felelősségérzetüket az ország, a nemzetközi munkásmozgalom és a béke ügye iránt. Lényegében ebben van az egész szakszervezeti munka legfontosabb teendője.

A kulturális nevelőmunka lehetőségeire utalt ezután, majd a funkcionáriusok gyors tájékoztatásának fontosságáról a szakszervezet oktatási rendszerének kidolgozásáról, valamint az ügyintézés és a politikai nevelőmunka összefüggéséről beszélt.

A szocializmus perspektíváit naponta ismertessük

A második napirendet — *„Gazdasági helyzetünk néhány kérdése és a szakszervezetek feladatai"* — *Varga György*, a SZOT titkára ismertette.

Elmondotta, hogy a hároméves terv első esztendejének eredményei a vártnál kedvezőbben alakultak. A szakszervezeteknek fokozni kell a dolgozók kezdeményező kedvét, szélesíteni, javítani kell a társadalmi ellenőrzést. A termelési tanácskozásokat kollektív tanácskozó testületté kell változtatni.

A szocialista munkaversenyről szólva elmondotta, hogy a verseny a dolgozók részvételét a termelés irányításában és végrehajtásában, a helyes anyagi ösztönzést, a termelési tapasztalatok terjesztését, sokoldalú elvtársi segítségnyújtást, a fegyelem megszilárdítását, az öntevékenység fokozását jelenti. Az újítómozgalom felkarolása érdekében a SZOT az év végére országos újítókonferenciát szervez.

A vállalatok nagyobb önállóságával együtt nőtt a szakszervezetek hatásköre az üzemekben. A szakszervezeti szervek egyik feladata, hogy olyan bérezésre serkentsenek, amely a mennyiség mellett a takarékosság növelésére, általában a gazdaságosabb termelésre ösztönöz.

Az átlagbérellenőrzésről, az anyagi érdekeltség fokozásáról, az üzemi tanácsok fontosságáról szólt ezután, majd így folytatta: *a párt és a kormány céljait, a ma és a holnap gondjait, a szocializmus perspektíváit naponta ismertessük a dolgozókkal. Élesszük azt a lelkesedést, amely a felszabadulás utáni években annyi alkotó tettre sarkallta munkásosztályunkat.*

A hároméves terv célkitűzéseiről

A tanácskozáson felszólalt *Fock Jenő* elvtárs. Hozzászólásában a hároméves terv célkitűzéseiről és annak várható eredményeiről beszélt.

Ha valaki azt gondolná, hogy a hároméves terv végrehajtása során keveset megyünk előre, az téved — mondotta. A közszükségleti cikkek és általában az életszínvonal emelését jelentő perspektívákról szólva elmondotta, hogy *a hároméves tervben évente négyszer annyi mosógépet adunk a lakosságnak, mint 1955—57-ben adtunk. Hatszor annyi bútort gyártunk, mint az első ötéves terv éveiben. Évenként négyszer annyi építőanyagot bocsátunk a lakosság rendelkezésére, mint az ötéves terv során. Ugyanehhez az időszakhoz viszonyítva 60 százalékkal több lakást építünk évente.*

Jó százalékkal nő [illegible] rint az állami ipar termelése, de egyes iparágaké ezen belül jóval nagyobb mértékben nő: *az erősáramú berendezéseké 41 százalékkal, a híradástechnikáé 70 százalékkal, a műszeriparé 62 százalékkal.* Ezeknek az emelése azért is különösen fontos, mert ezeknek a gyártmányai különösen keresettek a világpiacon. Ez az emelkedés is hozzájárul ahhoz, hogy a három év alatt fizetési mérlegünk jelentősen megjavul.

Nagy gondot fordítunk az elkövetkezendő években a mezőgazdaság terméshozamának emelésére. *A hároméves tervnek egyik jellemzője, hogy a következő gazdaságpolitikánk teljesen egybevág a szocialista tábor gazdasági politikájával.* A KGST segítségével elérjük, hogy elsősorban a hazai adottságainknak legjobban megfelelő iparágakat fejlesszük.

A mezőgazdaság fejlődésének útja a nagyüzemi gazdálkodás

A harmadik napirendi pont előadója *Halász József*, a MEDOSZ főtitkára volt. Beszámolójában a szakszervezetek feladatait ismertette a mezőgazdaság szocialista átszervezésében. Rövid áttekintőt adott a szövetkezeti mozgalom helyzetéről, a mezőgazdaság gépesítéséről. Különösen kiemelte az önkéntes társulás fontosságát, a fokozatosság elvének messzemenő figyelembevételét. Behatóan foglalkozott az úgynevezett kétlaki dolgozók problémájával, s megállapította, hogy ez az egyénre és a társadalomra egyaránt káros.

Végezetül a teljes ülés szervezeti kérdésekkel foglalkozott, majd *Somogyi Miklósnak*, a SZOT elnökének záróbeszédével véget ért a kétnapos tanácskozás.

A szakszervezeti vezetők fogadóórái

A szakszervezet elnökségének tagjai októberben a következő napokon tartanak fogadóórát a szakszervezet központjában. (Budapest, VI., Benczur utca 41.)

Október 1-én, 8-án, 15-én, 22-én, 29-én, — 16.30—18.30 óráig.

November 16-án országgyűlési és tanácsválasztás

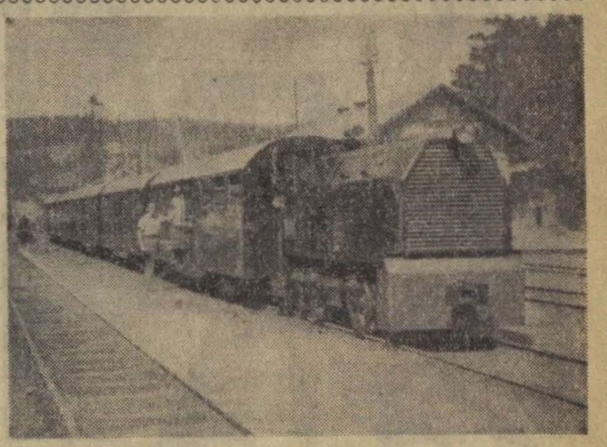
Szeptember 26-án az Elnöki Tanács javaslatára az országgyűlés kimondta feloszlását.

Az ülésen *Rónai Sándor*, az országgyűlés elnöke olvasta fel az Elnöki Tanács levelét:

Az országgyűlés megbízatását az 1957. évi I. törvény 1959. év május 17. napjáig meghosszabbította. Az országgyűlés annak idején azért élt az alkotmány 18. paragrafusának 2. bekezdésében biztosított jogaival és megbízatását azért hosszabbította meg, mert minden erőt az ellenforradalom által okozott károk helyreállítására kellett összpontosítani.

Az elmúlt hónapok alatt dolgozó népünk jó munkája nyomán, a Magyar Szocialista Munkáspárt vezetésével hazánkban megtörtént a konszolidáció. Szükségessé vált, hogy a népi hatalom, a munkás-paraszt állam további erősítése érdekében az államhatalom helyi szerveit: a tanácsokat és az államhatalom legfelsőbb szervét, az országgyűlést törvényeink előírásának megfelelően újjáválasszuk.

Ezért a Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a Magyar Szocialista Munkáspárt, a Hazafias Népfront, a forradalmi munkás-paraszt kormány együttes kezdeményezésére javasolja, hogy az országgyűlés jelen ülésszakán mondja ki feloszlását, melynek megtörténte után a Népköztársaság Elnöki Tanácsa az alkotmány 20. paragrafusa 1'a pontjában megállapított hatáskörében az új választásokat 1958. november 16-ra kitűzi.



A Gazdasági Vasutak munkáját is egyre több dieselmozdony segíti. (Németh Gyula felvétele.)

November 7 tiszteletére

„November 7." néven komplexbrigád alakult a ferencvárosi fűtőház kocsijavító műhelyében a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom 41. évfordulójának tiszteletére.* Vállalásuk azért is említésre méltó, mert azt munkaidőn túl teljesítik. Megfogadták, hogy 15 kocsi részlegvizsgáját végzik el. Felajánlásukat *Sziklai László* és *Krakkai Lajos* főművezető vezetésével és ellenőrzésével hajtják végre. Megigérték, hogy példás fegyelmet tanúsítanak, nagy gondot fordítanak a gazdaságosságra, a minőségi munkára. Vállalásuk teljesítéséhez sok sikert kívánunk.

Cseke Imre
Budapest—Ferencváros

Ki nyeri a vándorzászlót?

A Budapest-Terézvárosi Pályafenntartási Főnökségen tartott műszaki konferencián úgy határoztak, hogy az őszi forgalmi feladatok minél eredményesebb teljesítése érdekében munkaversenyt indítanak és vándorzászlót alapítanak a versenyben legjobb eredményt elérő szakaszok jutalmazására.

A verseny célja, hogy az őszi forgalom sikerét — mint közvetlen feladat megvalósítását — segítse s egyben megalapozza a további munkák eredményességét.

A versenyt a főnökség havonként értékeli és eredményeit a dolgozók tudomására hozza. Amennyiben a vándorzászlót valamelyik szakasz háromszor elnyeri, az végleg a birtokában marad. A főnökség arra is törekszik, hogy a legjobbaknak jutalmat biztosítson. A verseny célkitűzései a gazdaságos, tervszerű munkára irányulnak. A versenypontok között szerepel a forgóalap csökkentése, a munkavédelmi előírások maradéktalan betartása is.

Szabó Tibor
Bp. Terézváros

Október 15—22: az atomháború veszélye elleni nemzetközi akció- és szolidaritási hét

A Szakszervezeti Világszövetség titkárságának nyilatkozata

A Szakszervezeti Világszövetség titkársága nyilatkozatot adott ki az atomháború veszélye elleni nemzetközi akció- és szolidaritási hétről.

A nyilatkozat bevezetőül hangsúlyozza, hogy az *Egyesült Államok* agresszív haderőinek a *Kínai Népköztársaság* ellen elkövetett sorozatos provokációi következtében bonyolult és feszült nemzetközi helyzet állott elő, amely súlyosan veszélyezteti a békét és újabb katasztrófa felé sodorja a világot.

A nyilatkozat a továbbiakban rámutat: *az Egyesült Államok és Nagy-Britannia kormánya a legkülönbözőbb ürügyekkel halogatja csapatainak kivonását Libanonból és Jordániából: a francia gyarmatosítók fokozzák bűnös háborújukat az algériai nép ellen: az újabb amerikai atomfegyver-kísérletek a fegyverkezési hajsza folytatását bizonyítják: a nyugatnémet hadsereg atom-hadgyakorlatokat tart: az imperialisták újabb indonéziaellenes terveket szőnek és Nyugat-Irián akarják támaszpontjukká megtenni, ahonnan támadást intézhetnek a dél-keletázsiai nemzeti függetlenségi mozgalmak ellen.*

Ebben a helyzetben — folytatódik a nyilatkozat — a Berlinben megtartott atomháborúellenes szakszervezeti értekezlet méltán határozta el, hogy *október 15. és 22. között megrendezik az atomháború veszélye elleni nemzetközi akció- és szolidaritási hetet.*

A nemzetközi akció- és szolidaritási hét alatt a munkások és a szakszervezetek a következő kérdésekre összpontosítják akcióikat:

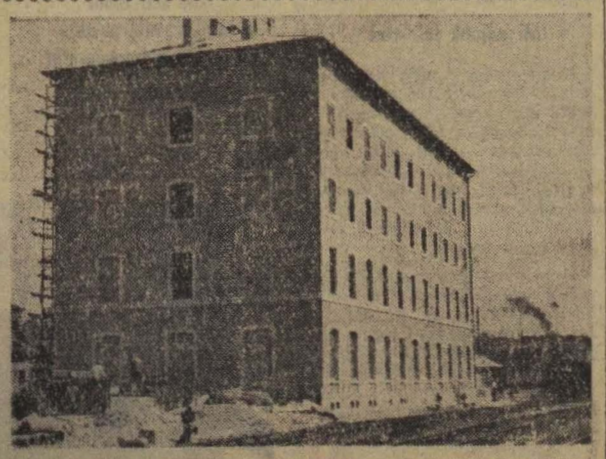
1. véget kell vetni a nukleáris kísérleteknek;

2. harcolni kell a rakéta-kilövő-pályák építése és az atombombás repülő-őrjáratok ellen;

3. harcolni kell a nyugatnémet hadsereg atomfelfegyverzése ellen;

4. létre kell hozni az európai atommentes övezetet;

5. harcolni kell a csúcsértekezlet összehívásáért, a leszerelésért és a nemzetközi együttműködésért.



A második világháború alatt a MAV 16 millió légköbméter épületállagából 28% teljesen tönkrement, 32% megrongálódott. Az elmúlt évek során az épületkárok nagy részét helyreállítottuk, sőt újakat is emeltünk. Jelentős beruházási hitelt kaptunk 1958-ban is, 1959-ben és 1960-ban pedig az ideihez képest 30%-kal nagyobb beruházási hitelt használunk majd fel. Képünkön a Déli Fűtőház újjáalakított és kibővített, szociális célokat szolgáló épülete látható. (Kovács Géza felv.)

Évi 15 millió forint megtakarítást jelent a ragasztott talpfák alkalmazása

Népgazdasági, elsősorban takarékossági szempontból figyelemreméltó munkát végez a Vasúti Tudományos Kutató Intézet. *Szentgyörgyi Károly* elvtárstól, az intézet igazgatójától ezúttal a talpfakérdés megoldásáról kértünk tájékoztatást.

Ismeretes, hogy talpfaszükségletünk nagy részét külföldről szerezzük be. Az Európaszerte növekvő fahiány miatt azonban a beszerzés mind nehezebbé válik — mondotta.

1955-ben a *Faipari Kutató Intézettel* közösen eljárást dolgoztunk ki ragasztott talpfák előállítására, amellyel nagymennyiségű faanyag takarítható meg, emellett a gyártásuk olcsóbb, s kisméretű hazai faanyag felhasználásával is lehetséges. A ragasztott talpfákat 3—6 rétegből állítottuk össze és kellő nyomás és hőmérséklet mellett műgyantával ragasztottuk. Az új eljárással készült talpfák a pályába építve immár három esztendeje kifogástalan állapotban vannak. Az eljárás különösen a nehezen beszerezhető váltótalpfák előállítására alkalmas. *Az elérhető megtakarítás évi 8000 köbméter ragasztott váltófa gyártását feltételezve közel 15 millió forint, külföldi fizetési eszközben.*

A ragasztott talpfák előállításán túl nagyon fontos a talpfák élettartamának meghosszabbítása. A beépített talpfák tartósítására új eljárást dolgoztunk ki. A 12—15 éves talpfákat a pályában vegyi eljárással kezeljük. A fák belső részeibe gombaölő szert juttatunk, repedéseit rugalmas kötőanyaggal tömítjük, felületét pedig a nedvesség behatolása ellen szigetelő réteggel vonjuk be. Ha ezt az eljárást az egész vasúthálózaton bevezetjük, évenként mintegy 80 ezer talpfát takarítunk meg — fejezte be nyilatkozatát *Szentgyörgyi* elvtárs.

H. D.

Jövőre is szívesen mennénk

Feleségemmel együtt két kellemes hetet töltöttünk a szakszervezet hajdúszoboszlói üdülőjében.

Már megérkezésünkkor szembetűnő volt a ragyogó tisztaság, a barátságos, szíves fogadtatás. Külön szólni kell a kitűnő, bőséges étkezésről. Az üdülő gondnoka és mindenegyes dolgozója nagy szorgalommal, tudása legjavát adva munkálkodtak azon, hogy a beutaltak jól érezzék magukat, és kipihenjék fáradalmaikat. Nem kívánunk mást, mint hogy jövőre ismét ebben a ragyogó üdülőben tölthessük szabadságunkat.

OROSZ ÁRPÁD

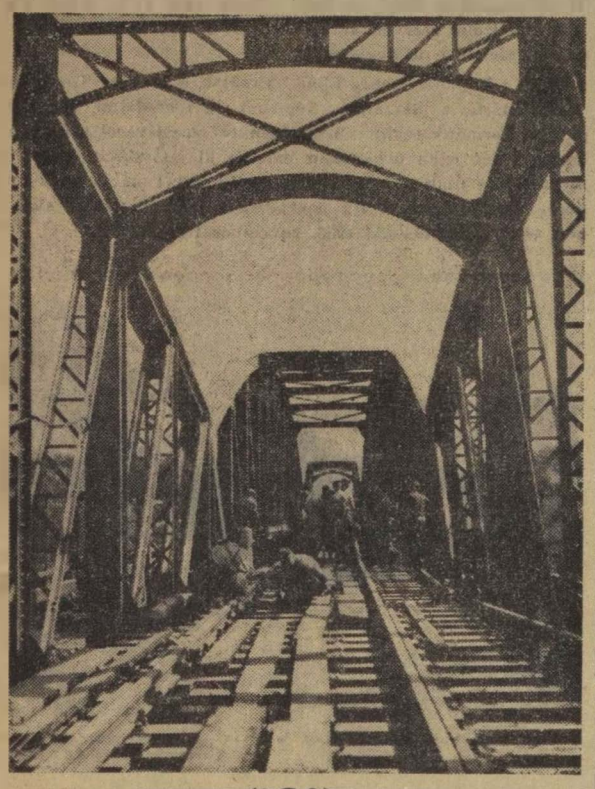
Decemberben átadják a forgalomnak a kiskörei Tisza-hidat

A kiskörei Tisza-híd medernyílásait a németek 1944 őszén felrobbantották. A híd pillérei is tönkrementek, csupán a víz alatti részeket tudták az újjáépítés során felhasználni. Megsérült hat ártéri pillér is.

1945—1946-ban a MÁVAG dolgozói hozzáfogtak a felrobbantott szerkezetek elbontásához, kiemeléséhez olymódon, hogy a nem sérült elemek felhasználhatók legyenek. 1947-ben megtörtént a falazatok helyreállítása.

Az újjáépítés — hitel hiányában — csak 1956-ban kezdődhetett újra. Ekkor azonban már olyan formában, hogy a közel 60 éven át tisztán vasúti forgalomra szolgáló híd vonatmentes időben közúti forgalomra is használható legyen.

A munkák három részre tagolhatók: *hídépítésre, vasútépítésre, útépítésre*



Hídépítés

A hídépítés keretében egy darab 66 méteres szerkezetet új anyagból, két darab 46 méteres szerkezetet részben az elbontott roncsokból, részben új anyagból kellett legyártani és felszerelni.

A közúti forgalom igényeinek megfelelően a 426 méter hosszú ártéri szerkezetet is át kellett alakítani. A hídépítés az 589 méter hosszú vasbeton közúti pályával együtt mintegy 10 millió forintba kerül. A vasszerkezeti munkákat a MÁVAG, a beton- és vasbetonmunkákat a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói végzik.

Vasútépítés

A hídépítéssel együtt helyre kellett állítani a hídhoz csatlakozó vasúti pályát *Kiskörétől* a hídig, valamint a jelző- és biztosítóberendezéseket. *A bádszalóktól* a hídig terjedő vonalat pedig fel kellett újítani. A munkálatokat a Debreceni Igazgatóság Építési Főnöksége végzi, mintegy 5 millió forintos összegben.

Útépítés

Hogy a híd közúti forgalomra is használható legyen, közel 4 millió forintos összegből a Betonút-építő Vállalat új, csatlakozó közutat vezet a hídhoz.

A vasszerkezet szerelési munkáit már befejezték. Jelenleg a hídon a vasúti és a közúti pálya építése folyik. A forgalomba helyezésig még több apró munka van hátra, de minden remény megvan arra, hogy — mint az építők ígérik —, december első felében a hidat átadják a forgalomnak.

Ömlesztett áruk szállítására szolgáló tartályok

A csehszlovák konstruktőrök ömlesztett áruk szállítására olyan tartályokat szerkesztettek, amelyből a kirakodás sűrített levegővel történik. Az árut tartályokba rakják. A tartályok befogadó képessége 8 tonna. Ezeket közönséges pőrekocsira rakják, amelyre egy villamos meghajtású levegőkompresszort is felszerelnek. Egy tartály kiürítése 10—15 percig tart.

Pályázati felhívás

A szakszervezet elnöksége a Tanácsköztársaság 40. évfordulója alkalmából irodalmi pályázatot hirdet olyan írásművek beküldésére,

a) amelyekben a Tanácsköztársaság harcaiban részt vett vasutas dolgozók írják le élményeiket,

b) vagy a szemtanúk elmondása alapján a Tanácsköztársaság harcaiban részt nem vett fiatalabb vasutasok (vasutas családtagok) élménybeszámoló alapján leírják a történteket.

c) A hiteles történetek leírásán túl lehet pályázni olyan írásművekkel is — próza, vers stb. —, amelyben a Tanácsköztársaság erősítésében helytálló vasutasoknak állítanak emléket.

A pályaművek terjedelme tetszés szerinti — azokat névvel, vagy jeligével az alábbi címre kérjük küldeni: Magyar Vasutas szerkesztősége, Budapest, VI., Benczur utca 41.

Beküldési határidő: 1959. március 1.

DIJAZÁS:

I. díj	2000 forint
II. díj	1000 forint
III. díj	500 forint
IV—X. díj	egy-egy könyv.

Az időközben beérkezett pályaművekből a legjobbakat a Magyar Vasutasban közölni fogjuk.

A pályaművel egyidőben az írók közöljék, hogy írásuk megtörtént eseményt, vagy költött történetet tartalmaz-e.

Szakszervezeti könyvesbolt nyílt meg a Népszava Házban

A Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó „Szakszervezeti Könyvesbolt"-ja szeptember 18-án megnyílt Budapesten a Rákóczi út 54. sz. alatt.

A könyvüzletben megtalálhatók a szakszervezeti aktivisták munkájához szükséges kiadványok, politikai művek, munkavédelmi könyvek és plakátok, óvórendszabályok és balesetelhárítási útmutatók. Ezen kívül kaphatók műszaki könyvek, szépirodalmi művek, verseskötetek, műsorfüzetek és barkácsolókönyvek.

Mi van a Hivatalos Lapban

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket.

43. számból: 123475/1958. I. Fkv. B. Az 1958. évben esedékes szolgálati egyenruhák és munkaruhák utalványozása és kiosztása.

122 334/1958. I/5. B. Tényleges és nyugellátott vasúti alkalmazottak vasúti arcképes igazolványának kicserélése 1959. évre.

ad. 112 127/1958. I/3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás végrehajtása című rendelet helyesbítése.

122782/1958. I/3. C. Az ipari tanulók munkavédelmével, baleseti nyilvántartásával és adatszolgáltatásával kapcsolatos feladatok.

122857/1958. I/5. B. Vasutas alkalmazottak díjtalan szállítási utalványa érvényességének korlátozása.

123253/1958. I/5. B. Szabadjegyek és személyzeti jegyek érvénytartama.

44. számból: 604/1958. Titkárság. Különcélú kocsik felhasználása és továbbítása.

117432/1958. I/4. A. A külszolgálati főnökségek segédhivatalában foglalkoztatott dolgozók kötelezése alapfokú igazgatási és munkaügyi szakvizsga megszerzésére.

123316/1958. I. Fkv. C. Áruvásárlási kölcsön nyújtása a dolgozóknak.

Nemzetközi HÍREK

Villamosítják a lengyel vasutakat

A Lengyel Népköztársaság miniszertanácsa a közelmúltban részletesen foglalkozott a lengyel vasutak 1958—1960. évi villamosítási programjával. A minisztertanács határozata szerint 1960-ig 717 kilométer hosszú vasútvonalat villamosítanak. 1958-ban például villamosítják a Varsóból Katowicén át Krakkóba vezető vasútvonalat, az 1959. évben pedig a Krakkót és Nowa Hutát összekötő vasútvonalat egészen Wieliczkéig. 1960-ban a Katowice és Wroclav, valamint Varsó és Kutná közti vasútvonalak villamosítására kerül sor.

95 tonnás vasúti kocsi a Szovjetunióban

A kalinyingrádi vagongyárban elkészült az első 95 tonnás vasúti kocsi, amely kizárólag nagyfajsúlyú terhek szállítására szolgál. A kocsikba három önműködő hengert szereltek az önürítés biztosítására.

Néhány napig hazánkban tartózkodott Nihad Talaat Youssef szíriai szakszervezeti vezető, a hedjazi vasutasszakszervezet tagja, a damaszkuszi vasúti javítóműhely gépészmérnöke. Többi között meglátogatta az Északi és a Dunakeszi Járműjavítót, az Éjjeli Szanatoriumot és az Üttörővasutat. Látogatásának célja elsősorban a magyar szakszervezetek munkájának tanulmányozása volt. Képünkön az Északi Járműjavító dolgozói között látjuk.

Munkajogi kérdések

Mit kell tudni a továbbtanuló dolgozókat megillető tanulmányi (vizsga) szabadságról

Gyakorta visszatérő kérdés, hogy a továbbtanuló dolgozókat évente hány nap tanulmányi (vizsga) szabadság illeti meg.

Az 1957. évi 20-as számú Hivatalos Lap szerint a tanulmányi szabadság mérve a következő:

Iskolatípus	A tanulmányi szabadság mértéke: félévi vizsgák előtt	évvégi vizsgák előtt	a hallgató által választott időpontban: vizsgák előtt, konferenciák stb. alkalmával	évenként összesen
	munkanap			
I. Esti tagozatos:				
Általános iskola	—	—	3	3
Középiskola és azzal egy tekintet alá eső iskola	—	—		6
Egyetemre előkészítő tanfolyam	6	12		18
Egyetem (főiskola)	6	12		24*
II. Levelező tagozatos:				
Általános iskola	—	—	6	6
Gimnázium	—	—	12	12
Technikum	—	—	18	18
Egyetem (főiskola)	6	12	12	30*

* Államvizsga (végzőgyakorlat) esetén további 12 munkanap jár.

A tanulmányi szabadság — pótszabadság. Pótszabadság csak egyféle címen illeti meg a dolgozót. Viszont azt a pótszabadságot választhatja, amelyre nézve kedvezőbb. Például, ha a folyamatos munkaviszony alapján a dolgozót öt nap pótszabadság, s mivel tovább tanul, 12 nap tanulmányi szabadság illeti meg, akkor a 12 nap tanulmányi pótszabadságot veheti igénybe. A munkaviszony alapján járó 5 nap pótszabadságot a 12 napon túl tehát nem veheti igénybe.

Mit kell tudni a továbbtanuló dolgozók munkaidő kedvezményéről

A Munka Törvénykönyve 211. §-a kimondja, hogy a dolgozók középiskolájában, az ezekkel egy tekintet alá eső iskolákban, a szakérettségire, főiskolára és egyetemre előkészítő tanfolyamokon, továbbá az egyetemek és főiskolák esti tagozatain tovább tanuló dolgozókat az előadások és egyéb foglalkozások napjain munkahelyükről olyan időpontban kell elengedni, hogy a foglalkozások kezdetére az iskolába érjenek. Ilyen címen legfeljebb heti 4 óra munkaidő-kedvezmény engedélyezhető. Ha ez nem elegendő arra, hogy a dolgozó az iskolába kezdetére az iskolába érjen, a munkaidő-kedvezmény legfeljebb heti 8 órára emelhető. Ha a foglalkozás elmarad, a munkaidő-kedvezmény nem illeti meg a dolgozót.

A munkaidő-kedvezmény címén elengedett munkaidőre az időbérben és a darabbérben foglalkoztatott dolgozóknak egyaránt időbér jár. Havidíjasok béréből a mulasztott munkaórák miatt levonni nem szabad.

Az Mt. 213. §-a kimondja: a továbbtanuló dolgozót nem szabad arra kötelezni, hogy a fenti címen elengedett munkaidejét túlmunkával pótolja. Nem szabad éjszakai műszakba és olyan munkakörbe beosztani, vagy áthelyezni, amely tanulmányai folytatásában gátolná. A tanítási napokon, illetőleg hónapokban az ilyen dolgozókat túlmunkára beosztani nem lehet. A továbbtanuló dolgozót a tanulmányok befejezéséig a végzőgyakorlat, illetőleg az államvizsga letételéig, legfeljebb azonban az utolsó egyetemi félév végétől számított hat hónapig nem szabad rendszeresen túlmunkára, vagy állandó munkahelyén kívül hosszabb ideig tartó munkára (kiküldetésre) vezényelni.

A továbbtanuló dolgozót fegyelmi határozattal sem lehet tanulmányai folytatását akadályozó munkakörbe áthelyezni.

Azt a dolgozót, aki a továbbtanulók részére biztosított kedvezményeket igénybe vesz, és ennek ellenére az előadások látogatását elmulasztja, a MÁV az iskola kérésére köteles fegyelmi úton felelősségre vonni. Ezen felül minden esetben le kell vonni a munkabéréből a mulasztott időre eső részt.

Legyen a szakszervezeti bizalmi a közvélemény formálója

Ha figyelembe vesszük, hogy szakszervezeti bizottságainknál a megválasztott bizalmiak száma több mint 9000, akkor máris képet kaphatunk arról az erőről, ami a bizalmi hálózatban rejlik a párt, a kormány, a munkáshatalom politikai és gazdasági erősítését illetően. Ez a szám még akkor is óriási erőt jelent, ha számolunk azzal, hogy bizalmiaink egy része még nemigen lépett túl a tagdíjbeszedés mechanikus munkáján.

Önkritikusan el kell ismernünk, hogy eddig nem támaszkodtunk eléggé erre, a szakszervezeti munka alapját képező pillérre. Nem foglalkoztunk a bizalmiakkal úgy, mint ahogy munkájuk fontossága megkívánná. Ez az elhanyagolás egyrészt azt is jelentette, hogy elmulasztottuk erősíteni azt a kapcsot, amely a vezetőszerveket a másfélszázezres tagsággal összeköti.

A vezetőtől többet,

többet várnak

A bizalmiak III. országos tanácskozása ráébresztette a szakszervezeteket arra a mulasztásra, amelyet a bizalmiak munkájának segítése és — egyenes következményeként — tevékenységük hathatósabbá tétele terén elmulasztottak.

A szakszervezeti bizalmiak ma már helyet és jogot követelnek a szakszervezeti életben. Javaslatokat tesznek a csoportjukhoz tartozó dolgozók ügyeinek intézésére. Megteszik észrevételeiket a gazdasági intézkedésekkel kapcsolatban. Egyre inkább vezetőivé válnak választóiknak. S mint ilyeneket, ma már felnéznek munkatársaik — különösen, ha a szakszervezeti megbízatás lelkiismeretes vitele példás szakmai munkával is párosul. A vezetőtől pedig — jelen esetben a bizalmitól — többet és állandóan jobbat várnak dolgozótársai.

Mindig az igazságot

A vezetésre való alkalmasság azt is jelenti, hogy szava van a munkahelyén. Persze nem csupán a követelések előterjesztésében, hanem ami a követelések valóraváltásának előfeltétele, a munkáshatalom politikai és gazdasági erősítésében.

Dolgozóink túlnyomó többsége hive a munkáshatalomnak. Helyesli a párt, a kormány politikáját és kész ezért dolgozni, ha kell, a nehézségeken is úrrá lenni. Kézzelfogható bizonyíték erre az elmúlt 13 esztendő, de hogy közelebb maradjunk, annak a 20 hónapnak az eredménye, amelyet az ellenforradalom leverése óta elértünk.

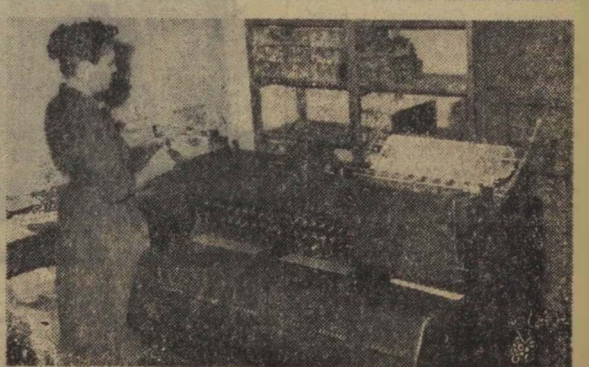
Persze a jövőben is lesznek még nehézségek, amelynek leküzdéséhez segítőre, bátorítóra, s főleg olyanokra van szükség, akik a nehézségek okát és a legyűrés útját közérthetően, minden kertelés nélkül megmagyarázzák. Ki lenne erre alkalmasabb, mint a bizalmi, aki az országos problémákon túl ismeri az egyének ügyes-bajos gondját, szinte kiterített lap előtte munkatársainak élete.

A vélt sérelmekből később ellenséges propaganda kovácsolhat tőkét, ha idejében nem magyarázzuk meg a való helyzetet. Aki újságot forgat, nyitott szemmel jár, nem mondhatja azt, hogy nincs érve egyik vagy másik probléma megvilágítására. Anélkül, hogy szépítenénk a helyzetet, van mivel agitálnunk. Mindannyian emlékszünk még az 1945-ös állapotokra, arra, hogy a második világháború mit hagyott örökségül. Azt pedig, hogy mennyire jutottunk előre, az új gyárak, üzemek, új lakótelepek a nyomortanyák helyén, a vasút korszerűsítése, a vasutasok megváltozott élet- és munkakörülménye stb. kézzelfogható bizonyítja. De ha csak azt vesszük figyelembe, hogy 1945 előtt a vasutasok még a szervezkedés jogától is meg voltak fosztva, s utána elmondjuk azokat az eredményeket, létesítményeket, amit a szervezkedéssel elértünk, a szakszervezet nyújtotta juttatásokat — máris szinte kimeríthetetlen az érvelésünk sora.

Mi adjunk feleletet

Hogy vannak még nehézségeink? Vannak! De ma kevesebb, mint tegnap, s holnap ismét kevesebb lesz, mint ma. Ezeket sem szabad elhallgatnunk. Mert ha a dolgozók előtt nyíltan feltárjuk a nehézségeket, ők lesznek, akik nekigyürkőznek, hogy a jövőnk még boldogabb legyen.

A bizalmi legyen a közvélemény formálója. Ezt a címet adtuk cikkünknek. Ez azt jelenti, hogy a bizalmi legyen tájékozott minden, munkahelyére, dolgozótársaira kiható kérdésben. Ismerje azokat a problémákat, amelyek munkatársait foglalkoztatják. Ő adjon feleletet kérdéseikre. Mert ha a valóságnak megfelelő tájékoztatást kapnak, akkor nem az elkeseredés, a suttogás, hanem a holnapba vetett hit, az optimizmus lesz úrrá a szolgálati helyeken, üzemekben, hivatalokban egyaránt.



Szovjet gyártmányú táblázógép segíti a BVKH dolgozóinak munkáját (Nádai Károly felv.)

Az ősz már a télre figyelmeztet

Ha nem sütne bágyadtabban a nap, ha nem színesednének a falevelek, a vasutasok akkor is észrevennék, hogy eljött az ősz. Jelzi az egyre növekvő forgalom, a cukorrépával megrakott szerelvények. A falitáblák az őszi forgalmi verseny eredményeit hirdetik. De az ősz azt is jelzi, hogy rohamosan közeledik a zord időjárás, a vasúti munka akadályai, az eső, a hó, a köd.

Ugy hisszük, nem korai a figyelmeztetés: *idejében készüljünk fel a télre!* Legyőzve a természet okozta akadályokat, biztosítsuk a zavartalan szállítást és a lehetőségekhez képest a legmesszebbmenőkig gondoskodjunk a vasutasok megfelelő munkakörülményeiről.

A TÉL NEM KÍMÉLI AZ EMBERT

A zord időjárás nem kíméli az embert, az anyagot, a gépet. Romlanak a látási viszonyok, síkosabb a pálya, nagyobb a baleseti és megbetegedési veszély. A mozgalmi és szolgálati vezetőknek egyaránt legfontosabb tennivalójuk idejében gondoskodni az emberekről, de gondoskodni kell az emberek segítőjéről, kiszolgálójáról, a gépek, munkahelyek, munkaeszközök védelméről is.

Sok éves tapasztalat bizonyítja, hogy feltétlenül *szükséges egy intézkedési terv kidolgozasa a téli forgalom zavartalan lebonyolítására.* Ahhoz, hogy a terv megfelelő legyen, minden fontos és részletkérdésre kiterjedjen, az szükséges, hogy a dolgozók maguk is részt vegyenek elkészítésében és ismerjék azt. Jól bevált gyakorlat a terv megvitatása aktívaértekezleten, amelyen részt vesznek a műszaki vezetők, párt- és szakszervezeti aktívák, a termelésben élenjáró dolgozók.

A tervkészítést előzze meg egy mindenre kiterjedő üzemszemle. A tetőzet, az ajtók, ablakok kijavítása, a betonos, hideg padlózat gyékénnyel való lefedése, melegedőhelyek, a fűtési lehetőségek biztosítása, szálláshelyeken a szükséges nagytakarítás elvégzése, tisztálkodashoz melegvíz biztosítása, mind-mind olyan tennivaló, amely ma még kis fáradsággal megoldható, de ha elhanyagoljuk, nagyobb hibák forrásai lesznek. Az emberek érdeke, hogy felülvizsgáljuk a munkagépek védoberendezéseit, idejében rendbehozzuk a közlekedési utakat, homokot biztosítsunk az utak felszórására.

ÖNTEVÉKENYSÉGET A FELKÉSZÜLÉSNÉL

A jó felkészülés öntevékenységet követel. Sokszor tapasztaljuk, hogy fűtőházak, járműjavítók kisebb javításokkal is a pályafenntartásra várnak, holott nem egy szakmunkásuk van, aki egy vízcsapot, egy kitört ablakot meg tudna javítani.

Tavaly nem egyszer előfordult, hogy a dolgozók nem kapták meg a melegítő italt, mert a szolgálati vezető nem ismerte az erre vonatkozó rendeletet, s a szakszervezeti bizottságok is elmulasztották felhívni erre a figyelmét. Fontos, hogy a rendelet ismeretén túl gondoskodjanak a védőételek és konyhai nyersanyagok megfelelő mennyiségű tárolásáról, főzőedények és főzőhelyek biztosításáról.

A téli felkészülés középpontjában az ember áll. A védőruhák időbeni kijavítása és kiadása a legelemibb teendő egészségük védelme érdekében. Nagy gondot kell fordítani az elsőtelelesek segítésére, oktatására. A szűrő, illetve az időszakos orvosi vizsgálatok pontos betartása sok betegséget előzhet meg.

A hideg idő jobban igénybe veszi a szervezetet. A beteglátogatási albizottságok fokozzák aktivitásukat. Segítsenek a rászorultakon. Ugyanakkor arról se feledkezzenek meg, hogy akadnak lelkiismeretlen emberek, akik indokolatlanul beteget jelentenek és ezzel dolgozótársaik szolgálati idejét nyújtják meg, ami különösen télen veszélyes.

AZ UTASOK SE SZENVEDJENEK HIÁNYT

Elsőrendű kötelességünk gondoskodni a vasutasokról, de gondoskodnunk kell azokról a dolgozókról is, akik igénybeveszik a vasutat. Mi azt szeretnénk, ha egyetlen utas sem dideregne vasúti kocsiban, azt akarjuk, hogy a várótermekben — különösen a gyermek- és diákvárótermekben — kellemes hőmérséklet fogadja az utasokat. Meg kell teremteni a lehetőségét annak, hogy a menetrendszerűség télen se szenvedjen csorbát.

A hóakadályok, hótorlaszok megszüntetése a pályafenntartás feladata, de csak akkor tudja eredményesen, gyorsan elvégezni, ha ebben minden szolgálati ág segíti, ha megfelelő kapcsolatot tart a helyi szervekkel — tanácsokkal, honvédséggel.

A szakszervezeti bizottságok és aktivisták rendszeresen ellenőrizzék a téli felkészülést, segítsék a dolgozókat, hogy mindent megkapjanak, amit népi államunk biztosít számukra egészségük megóvása érdekében.

HETVENÖT ÉVES A MISKOLCI ERKEL FERENC FÉRFIKÓRUS

Szeptemberben ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját a Miskolci Járműjavító Erkel Ferenc férfikórusa. 1883-ban határozta el néhány daloskedvű, lelkes vasúti munkás a kórus megalakítását.

A felszabadulás új lendületet adott fejlődésüknek. Az öreg dalosok mellé fiatalok kerültek és ma *B. Veszprémi Ilona* művészi vezetésével országos a hírnevük. Az idén például *Székesfehérvárott, Kecskeméten* és *Sátoraljaújhelyen* szerepeltek nagy sikerrel különböző dalosversenyeken.

A jubilálókat szeptember 13-án tartott ünnepségükön *Frigyik Lajos*, a területi bizottság elnöke üdvözölte és emlékezett meg a kórusnak a munkáskultúra terjesztésében végzett szerepéről. A köszöntő után *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára átadta a jubiláló kórusnak a központ által adományozott zászlót, azzal a gondolattal, hogy *„legyen ez a zászló jelkép a munkáskultúra felemelkedésének útján"*.

A zászlót *Bálint Gyula* az énekkar veterán vezetője vette át és fogadta, hogy hűek lesznek a zászlóra hímzett jelmondathoz: *„Csak az a nép erős, csak az a föld szabad, ahol a munka mellett dal fakad."* Másnap a miskolci *Zeneművészeti Szakiskolán* dalos versennyel folytatódott az ünnepség. A hangversenyt a jubiláló énekkar nyitotta meg, majd több vasutas és más meghívott kórus adott magasszínvonalú műsort. Kár, hogy a vasút mozgalmi szerveinek vezetői és a szakvezetők nem jelentek meg a hangversenyen.

Az ünnepi hangverseny fényét sajnos csökkentette, hogy a kórusok műsora nem tükrözte, hogy itt valóban munkás dalosok adnak hangversenyt. Bár a program egynéhány igen színvonalas, művészi értékű számot tartalmazott, mint pl. *Behár: Vörös Csepel, Kodály: A szabadság himnusza* — érthetetlen módon azonban mindkettő kimaradt a musorból. Ez arra kell, hogy figyelmeztesse az énekkarokat és a vasutasok kulturnevelését irányító szerveket, hogy még sok a tennivaló a műsorpolitika kialakításánál, még nincs minden rendben kórusművészetünk szocialista irányú fejlődésében.

Papp Géza, a Szolnoki Járműjavító kiváló dolgozója a járművek kerékpárjainak javítását minőségileg is kiválóan végzi. 1921 óta van a MÁV szolgalatában.

(Kovács Géza felv.)

Dolgozik a gyöngyösi sínhegesztő-üzem

Gyöngyösön a Kitérőgyártó ÜV mellett építették fel hazánk első sínhegesztő üzemét. A hosszúsínesítés szempontjából jelentős létesítmény szeptember elején, a részleges műszaki átadás után egy automata hegesztőgéppel, a Kitérőgyártó Vállalat önálló üzemrészeként megkezdte munkáját.

Az üzem végleges átadására december végén kerül sor. A kivitelező vállalatnak, a *Miskolci Építési Főnökségnek* ugyanis december 31-ig pótolnia kell azokat a hiányokat, amelyeket az üzem átvételét végző bizottság felfedett. Az év végéig üzembe helyezik a második hegesztőgépet is.

1959-ben már teljes kapacitással, két hegesztőgéppel dolgoznak.

Az üzem három műhelyből és 4 rakodóponkból áll. Az „A" műhelyben tisztítják meg a sineket a rozsdától és itt végzik el a durvavágást. A „B" műhelyben folyik a legfontosabb munka, a hegesztés. Az UMA—25-ös NDK gyártmányú automata hegesztőgép egyóra alatt 96 méteres sín hegesztését végzi el. A tényleges hegesztési idő mindössze 2,5—3 perc. De mivel a gép munka közben erősen felmelegszik, csak 10 perc szünet után lehet újra üzemeltetni.

Egy műszak alatt jelenleg 768 folyóméter sín hegesztését végzik el.

Az automata gép érdekessége, hogy a hegesztés elvégzése után önműködően kikapcsol.

A hegesztőből a „C" épületbe vándorolnak a sinek. Itt végzik a finomvágást. A sinek innen a 100 méteres ponkra kerülnek, ahol a hegesztésnél keletkezett dudorokat tüntetik el.

A sinek mozgatása a görgőscsapágyakkal felszerelt pályán egy motormeghajtású csörlő segítségével történik.

A kész sineket pedig kéttengelyes csavarorsós emelővel ellátott kiskocsik segítségével emelik le a görgőpályáról és tolják ki a ponk szélére. Ezt a műveletet 11 kiskocsival, 11 munkás végzi. A motoros csörlő vontatás és a kiskocsik beállítása egyébként a Kitérőgyár néhány szakemberének, elsősorban *Varga József* főmérnöknek az újítása. A tervezővállalat ugyanis a sinek mozgatását kézierőre tervezte. Ez a gyakorlatban azt jelentené, hogy annak a műveletnek az elvégzéséhez, amit a motoros csörlő, illetve a 11 tolóemelő kocsi végez, 100 munkás sem volna elég.

Nos, ha már itt tartunk, feltétlenül beszélni kell az üzem tervezéséről és kivitelezéséről is. Már a hely megválasztása sem mondható szerencsésnek. A beruházási összegnek több mint a felét például a földmunka emésztette fel. Jóformán még sem kezdődött az üzemeltetés, s máris több helyen megrepedezett a betonból készült ponkok lépcsofeljárója. Más helyeken kisebb ütődés következtében is megcsorbul a beton.

Munkavédelmi szempontból is akad kifogásolni való.

Hiba például, hogy az üzemhez nem építettek közutat. Különösen esős időben gépjármű nem tudja megközelíteni az üzemet. Nem készült még el az üzem térvilágítása.

Az üzem alig kezdte meg a működést, máris olyan tervekről beszélnek, hogy az utolsó ponkot 200 méterrel meghosszabbítják és a 96 méterrol áttérnek a 288 méteres sinek hegesztésére.

1960-ban már Füzesabonyig közlekednek a villamosmozdonyok. 1960 végén a villamosvontatással továbbított elegytonna-kilometer 10%-kal lesz nagyobb, mint 1957-ben.

Őszi forgalmi verseny a Gazdasági Vasutaknál

Az idei cukorrépatermés jobbnak igérkezik a tavalyinál, s ez fokozott követelmények elé állítja a keskenynyomközü vasutak dolgozóit. Figyelembe véve a GV. műszaki adottságait, az őszi forgalmat csak úgy tudják sikerre vinni, ha minden dolgozó tudása és szorgalma legjavát adja.

A tennivalókat termelési tanácskozásokon beszélték meg a dolgozók, majd megindult az őszi forgalmi verseny, melynek célkitűzései az élüzemszintek teljesítését, a gazdaságos szállítást segítik elő. A tanácskozások aktivitása, hangulata azt bizonyítja, hogy a dolgozók szívvel lélekkel részt kérnek a munkából.

A kisújszállási üzem forgalmi dolgozói vállalták, hogy szabadnapjukon segítenek a műhely dolgozóinak a javításos kocsik mielőbbi rendbehozatalában. Vállalásukat becsülettel teljesítik. Eddig három napot dolgoztak és 31 kocsi futójavítását végezték el. *A dombiratosi üzemfőnökség dolgozói* is számos felajánlást tettek. A pályafenntartásiak megfogadták, úgy ütemezik a munkát, hogy a kampány beindulásáig a talpfacserét elvégezék és eltünjenek a lassújelek.

Az őszi forgalmi verseny győztes üzemei — mind a három kategóriában — *„az őszi forgalom legjobb üzeme"* címet és jelentős pénzjutalmat kapnak.

A pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok mindenütt élen járnak a munka és a verseny szervezésében, segítésében. Ez a dolgozók munkájával, lelkes kezdeményezésével párosulva megtermi gyümölcsét.

BOTH ZOLTAN

Akire rátalált a szerencse

Szerdahelyi Henrik Szeged-Tisza állomás segédraktárnoka szeptember 5-én a Lottó jutalom sorsolásán egy Wartburg személygépkocsit nyert. Ennek ellenére nem sokáig volt gépkocsi tulajdonos. Eladta 52 000 forintért, mert nősülés előtt áll és úgy gondolta, hogy a család alapításhoz még's csak fontosabb a lakás és a bútor. A rövidesen új otthonba költöző ifjú párnak sok szerencsét és boldogságot kívánunk.

Tótka Károly
Szeged

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

Érdemes Vasutas kitüntetésben részesültek

Tóth László főfelügy., KPM I/5. Szako., Karadi László főintező, Szamviteli Főnökség, Sári Antal m. intézo, KPM I/6. Szako., Fekete Jozsef m. v. főellenőr. Hatvan Fth., Török Béla felügyelő. Felépítményi Vasanyagjavító ÜV., Bodor Ferencne főtiszt, Szakszervezeti Központ. Süle Lajos felügyelő. Szombathelyi Igazgatóság. Véssel Ferenc m. tanácsos. KPM I/6. Szako., Aradi Károly m. felügyelő. Nagykanizsa Fth., Darai Sandor v. kocsivizsg., KPM I/7. Szako., Preiner Ferenc fővonalfekező. GySEV Sopron, Tóth Imre váltóőr. Várpalota, Márton László intéző. Tapolca. Tompa Károly főintéző, KPM I/6. Szako., dr. Selei Rudolf v. titkar. KPM I. V. O, Varga Károly ferihegyelő, Kaposvár. Töreki Károly főfelügyelő, KPM I. Főkonyvelőség. Boncsér Barna főtiszt. Szerencs. Sandor József m. felügyelő. Épületelemgyártó Főnökség. Kovács Kálmán v. szertárnok. Anyagellátási Ig., Juhász János főintéző. Bp. Igazgatóság, Bun József m. tanácsos. KPM I/7. Szako., Dobra Lajos főszakmester, Kiskunhalas. SZB-elnök. Kovács II. Sandor v. szakmester, Debreceni Jj. ÜV. Varasdi Mátyás főintéző. KPM I/8. Szako., Nemes Sándor m. felvigyázó, GV Szegvar. Hegyi János v. főellenőr, Miskolci Jj. ÜV. Molnár Vilmos főintéző, Számviteli Főnokség. Lothár Lajos főintéző Bp. Igazgatóság. Toth I. József főkocsirendező. Sztálinváros. Pálosi Istvan főintéző Záhony, Marosvölgyi Mária főirodakezelő, Számviteli Főnökség. Varadi Gyula főfelügyelő, Épületelemgyarto Főnökség. Pálfi István intéző. KPM I/8. Szako., Szalai István v. raktárnok. Szegedi Szakszervezeti TB. Pommer Ferenc intézo. Szombathelyi Igazgatóság. Belányi Laszlo m. ellenőr. Zánony Fth., Varga József m. tanácsos. KPM I/9. Szako., Erdélyi József m. v. főellenőr. Kaposvár Fth., Goliáth Ferenc főfelügyelő. Nyugdíj Hivatal, Szőke Andras főszakmester. Dunakeszi Jj. ÜV. Simor Ferenc ellenőr. TB Közp. Főn., Mohai Mátyas főintéző. KPM I/8. Szako., Vigh János intéző, GV. Kapuvar. Szentirmai István m. főintézo. KPM I. Ker. Szt. Oszt., Kisréti Istvan főintéző. Bp. Igazgatóság. Boros Zoltán ellenor Szombathelyi Jj. ÜV. SZB termelési felelős. Kassai Mihály munkamester, Anyagellatási Ig., Rabár Ferenc főtiszt. GV Igazgatóság. Fejes István felügy., Bp. Igazgatóság. Szabó László főintéző. Miskolci Igazgatóság. Hacsi László intéző. BVKH. Róka István felügyelő. Bp. Igazgatóság. Cserháti Károly intéző. Sátoraljaújhely, Loncsár László főintéző Bp. Igazgatóság. Elek László intézo. Szombathelyi Szakszervezeti TB. Beke Árpádné intéző, Miskolci Igazgatóság. Nagy Sándor intéző. Debreceni Igazgatóság Mérl László főintéző. GySEV Sopron. Ig. Csárádi Zoltán intézo. Vác. Nagy István m. intéző. Miskolci Igazg., Oláh Mihály m. v. főellenőr. Debrecen Fth., Farkas József főellenőr. Pécsi igazgatóság. Iflinger József irodavezető. Pécsi Szakszervezeti TB Fekete Sándor főintéző. Debreceni Igazgatóság. Illyes Kálmán főfelügyelő. KPM I/6. Szako., Mandola István üzemmérnok. TB Ép. Fon. Póta Kálmán főfelügyelő. Pécsi Igazgatóság. Varga N. Gyula. főellenőr. Hidépítési Főnökség. Bendefi Sándor felügyelo. Szombathelyi Igazgatóság. Tóth Imre v. szakmester, Bp. Keleti Fth., Kelemen Katalin főtiszt, debreceni Szakszervezeti TB. Őri László v. főmérnök. Szombathelyi Igazgatóság. Horvath Ferenc főintéző. GySEV Sopron. Kapás László főintezo. Bp. Igazgatóság. Hartmann Károly intéző. Szombathelyi Igazgatoság. Komjathy Lajosné tiszt. Szakszervezeti Központ. Buzsó András m. főintezo. Szolnok Fth., Szunyogh László m. főintézo. Miskolci Igazgatóság. Kovács Béla főintézo. BVKH. Tóth Jánosné főtiszt. Budapesti Szakszervezeti TB Kovács Sandor intéző. Miskolc TB Ép. Főn., Szabó Sándor ir.-vezető. Pécsi Igazgatoság. Sáncz János v. ellenor. Szakszervezeti Központ. Pásztor Sándor felügyelő. Miskolci Igazgatóság, Márton Janos főtiszt. Pécsi Szakszervezeti TB. Kovács József főintéző, Szegedi Ig., Horváth Tibor főintéző. Pecsi Igazgatóság. Vécsei József ellenőr. Miskolci Szakszervezeti TB. Czirákı János állomásvezető. HÉV Budafok. Bekő István főszakmester HÉV Vágóhíd. Sziklási Károly felügyelő. EÜ. Gazd. Főn., Bihari Károly m. főtanácsos. KPM I/5. Szako. Derzbach Károly v. főellenőr, Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.

Miért marad el a válasz?

Megfigyeltem, hogy a lap hasábjain megjelent bírálatokra, észrevételekre az érdekeltek csak ritkán válaszolnak. Helyesnek tartanám, ha a szakszervezeti bizottságok a saját területükre vonatkozó megjegyzéseket figyelemmel kísérnék úgy is, hogy az érdekelteket, elsősorban akik bírálatot kaptak, nyilatkoztra késztetnék. Ez a módszer emelné a *Magyar Vasutas* s ezen keresztül a szakszervezet tekintélyét, mert a dolgozók latnak, hogy nem pusztába kiáltó szó a sajtó szava.

A julius 2. szamban *Windhoffer Kálmánné* javasolta egy rovat nyitását *„Az én munkamódszerem"* címmel. Lapunk jóformán minden számában foglalkozik a bizalmiak nevelésével, segítésével. Nem furcsa, hogy hetek ota egyetlen aktivista sem vett magának fáradságot, hogy röviden beszámoljon munkájáról?

dr. Horváth Károly
GV. Igazgatóság

Hol szerezhetők be a fürdőjegyek gyógyfürdőbe utalás esetén

Felhívjuk dolgozóink és nyugellátottaink figyelmét, hogy ha a szakszervezettől kedvezményes üdülőjegyet kapnak gyogyfürdőhelyekre, fürdőjegyeiket orvosi javaslat alapján az üdülőbe való elutazás előtt szolgálati főnökségüknél, illetőleg tüzelőanyag nyilvántartó helyeiken szerezzék be. Ezzel kapcsolatban bővebb felvilágosítást a szakszervezeti bizottságok és a VSZT ügyintézők adnak.

Ázsiát és Amerikát összekötő alagút?

Warren Magnuson amerikai szenátor levélben fordult A. Markin mernökhoz, a Szovjetunio Tudományos Akadémiájának tagjához és kérte, küldje el neki annak a nyilatkozatnak a másolatát, amelyet a brüsszeli világkiállításon tett.

Markin nyilatkozatában javasolta, hogy **közös amerikai—szovjet tőkével építsenek alagutat a Behring-szoros alatt és az alagúton keresztül vasút- és autóvonallal kössék össze Amerikát és Ázsiát.**

Magnuson, aki alelnöke az alaszkai nemzetközi vasúti és közúti bizottságnak, közölte a szovjet mérnökkel, hogy a tervvel kapcsolatos minden értesülést megvitat majd a kanadai és alaszkai hivatalos személyiségekkel a bizottság őszi ülésén.

IFJÚSÁGI ÉLET

A KISZ-brigád az élen

Kecskemét, a hírös város újabban nemcsak világhírű barackpálinkájáról, hazai fogyasztásra és exportra dolgozó konzervgyáráiról, hanem arról is nevezetes, hogy a nagyállomáson szolgálatot teljesítő vasutasok 60—70 százaléka fiatal. Persze ezzel elsősorban az állomás vezetői büszkélkednek.

Lőrinc Antal állomásfőnökmek mi a véleménye a fiatalokról?

— Kétségtelen, a fiatalokkal különösen kezdetben sokat kell foglalkozni. Hozzáértéssel, türelemmel kell őket oktatni — mondotta. — De megéri a fáradságot, mert ha megtanítjuk őket, állítom, a legnehezebb feladatokat is rájuk bízhatjuk. Hogy ez így igaz, azt ez alábbi példa is igazolja. A nyári hónapokban gyakran előfordult, hogy egy-egy nap 120 kocsi leadását kellett valamelyik ifibrigádnak elvégezni. Ezt a nem könnyű feladatot mégis mindig maradéktalanul teljesítették. A fiatalokmak jelentős része van abban is, hogy a gyorstehervonatokat — annak ellenére, hogy minden napra jut bőven exportra induló gyümölcsös és zöldséges vagon — az állomás időben indíthatja.

Lőrinc elvtárs ezután az állomás legeredményesebben dolgozó fiataljairól, *Bodvai Sándor* forgalmi szolgálattevő KISZ-brigádjáról beszélt. Az első félévben ez a brigád érte el a legmagasabb eredményt. Természetesen a jó munka jutalma sem maradt el. A VIII. vasutasnapon *Bodvai Sándor* kiváló dolgozó jelvényt kapott. a brigád tagjai pedig jutalomban részesültek.

A fiatalokat nem tette elbizakodottá a jutalom. Továbbra is a tőlük megszokott szorgalommal végezték munkájukat és augusztus hónapban is az első helyen végeztek a brigádok versenyében.

A komlói fiatalok legjobbjai

Komló állomás KISZ-brigádja fennállása óta eredményesen dolgozik. A múlt hónapban például 107,4 százalékra teljesítették tervüket. Ezzel a brigádok versenyében ismét az első helyen végeztek. Eddig elért eredményeiket elsősorban a jó kollektív szellemnek, a gondos, körültekintő munkaszervezésnek köszönhetik. Nagy része van a sikerben a többi között *Keszi Istvánnak* és *Czakó Erzsébetnek*, akik egyik napon a 6171-es számú személyvonat továbbítását önként vállalták Bakóca-Godisáig. Ha nem vállalkoznak erre a feladatra. a vonat csak késéssel indulhatott volna.

A brigád tagjai, hogy eredményeiket tovább fokozhassák, szakmai és politikai tudásuk állandó növelésére is gondot fordítanak. Szakmai továbbképző tanfolyamon valamennyien részt vesznek. A legutóbbi vizsga alkalmával *Trap Mihály* kitűnően vizsgázott.

A szerkesztőség üzeni

Siklósi Márton, Szár. A villanyvilágítás bevezetését engedélyezték. Nyugdíjkérelmét a MÁV illetékes szerveihez felterjesztette. **Walcz József, Tatabánya-alsó.** 1957. augusztus hó 1-től kezdődő hatállyal a 11. szakcsoport 11. rangfokozatába műszaki ügyintézővé átminősítették. **Papp István, Jászberény.** A kisebb javítási munka és a fertőtlenítés elvégzésére a Hatvan—Salgótarján Pft. Főnökséget utasították. Új gazdasági épület építésére hitelt hányában nem kerülhet sor. **Egerszegi Sándor, Putnok.** Az ügyviteli utasítás („A Vasutasok Betegségi Biztosítását ellátó munkáltatók számára") 2:0 pontja alapján a dolgozó nő férje jogán csak akkor kaphat anyasági segélyt, ha saját maga nem jogosult. Jelen esetben saját jogán felvette a segélyt, így a férj jogán nem jár. **Beledi Gyula, Zalaudvarnok.** Intézkedtek táppénzének azonnali kifizetésére. **Jászai Nagy József, Kisterenye** Igeretet kaptunk, hogy a villanyvilágítás bevezetése még az idén megtörténik. Az igért teljesítését figyelemmel kísérjük. Arányos István, Sülysáp. Kérésüknek már októberben eleget tesznek.

Ugiyai Sándor, Miskolc, Both Zoltán, Budapest, Csomor János Szolnok, Bakó János, Miskolc, Orosz Árpád, Szabó Tibor. dr Horváth Károly, Budapest. Huszár József, Budapest, Totka Károly, Szeged. Behán Rózsa, Kazincbarcika, Jászai Nagy Jozsef, Kisterenye. Leveleiket, lapunk anyagához felhasználjuk

Farkas Lajos, Miskolc, Bognár Karoly, Tapolca. Panaszukat megvizsgáljuk.

— **Halálozás.** Karl Zeiser, az osztrák vasutas sportszervezet valamint az USIC (Nemzetközi Vasutas Sportszövetség) főtitkára a magyar sportolók nagy barátja, a közelmúltban tragikus körülmények között elhunyt. Elhunytával nemcsak az osztrák vasutas sportszervezetet, hanem az USIC-ot is nagy veszteség érte.

HÍREK

— **A MÁV Szimfónikus Zenekar az 1958—59-es évadban 16 bérleti hangversenyt tart a Zeneakadémián, minden hónap első és harmadik péntekén. A műsortervben olyan kiemelkedő és ritkán hallható művek szerepelnek, mint a Tűzmadár, a Till Eulenspiegel és a Máté passió. Az új évadban nagynevű hazai és külföldi művészek is fellépnek a MÁV szimfonikusok hangversenyein.**

— **Rövidesen elkészül a Klement Gottwald Villamossági Gyárban az új típusu Ward-Leonard rendszerű villamosmozdony mintapéldánya.**

— **Motoros vontatásra tér át a GYSEV.** A kísérleti járatoknál bebizonyosodott hogy a motorvontatás ezen a vonalon is célszerű.

— **Nagy sikere van a nagykanizsai Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Otthon gyermekrendezvényeinek.** A rendszeres gyermekelőadásokat, mesedélutánokat, játékos foglalkozásokat sok apróság látogatja.

— **Lelkiismeretesen készültek fel az őszi forgalomra a székesfehérvári fűtőház dolgozói.** Az éüzem feltételeinek minden pontját teljesítették eddig. Külön brigádok alakultak az önköltségcsökkentés és az anyagtakarékosság érdekében.

— **A komáromi fűtőház fiataljai** is reszt vesznek a takarékossági mozgalomban. Eddig 57 ezer forintot takarítottak meg.

— **Összeütközött egy teher- és egy személyvonat a Colorado állambeli (USA) Bromfieldben. Az összeütközés következtében két vasutas életét vesztette. 18 utas pedig megsebesült.**

— **Moszkva—Vlagyivosztok között befejezik a vasútvonal Bajkál-tó partjáig terjedő szakaszának villamosítását 1960-ig.** A Bajkál-tótól Vlagyivosztokig 1963-re készül el a villamosítás. A teljes útvonal hossza 9300 kilométer.

— **Élüzem szinten dolgozik a vámosgyörki állomás.** Kocsimozgatási tervüket és a tehervonatok menetrendszerinti indítását 100%-ra, a személyvonatok indítását 106%-ra és a kocsitartózkodási tervüket 106.8%-ra teljesítették augusztus folyamán.

— **Váróterem épül Lukácsházán.** Ezzel eltűnik az eddigi ódi, fából épült váróbódé.

— **Kormányunk takarékossági felhívására 50 ezer forintos megtakarítást vállaltak a szentesi fűtőház KISZ-fiatalai. Vállalásukból 25 ezer forintot már teljesítettek.**

— **Izotópos tengelyszámlálót használnak a leninrádi pályaudvaron.** A sín egyik ütközőlemezével elhelyezett készülék automatikusan regisztrálja az elhaladó kocsik számát.

— **Az élüzem címmel kitüntetett békéscsabai fűtőház dolgozói** júliusban és augusztusban 700 tonna szenet takarítottak meg. A harmadik negyedév két hónapjában a mozdonyjavító műhely munkásai tervüket 101, a kocsijavító műhely munkásai pedig 112%-ra teljesítették. Jelentős takarékossági mozgalom bontakozott ki a fűtőházban május eleje óta: eddig 295 382 forint megtakarítást értek el.

Új rendszerű fűtőberendezés a vasúti motorkocsikhoz

A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár gyártmányfejlesztési osztályán új berendezést készítettek a vasúti motorkocsik és pótkocsik fűtésére. Ezeknél a kocsiknál sem gőz, sem villany nem áll rendelkezésre, ezért kísérletképpen olajtüzelésű kályhát helyeztek el a kocsi alatt. A felmelegített levegő csatornákon át jut el az utasfülkébe. A kályha óránként ötszáz köbméter meleg levegőt szolgáltat. A kísérletre a GYSEV bocsátott rendelkezésre vasúti motorkocsit. Ha az újfajta fűtőberendezés beválik, ilyennel szerelik majd fel a *Rába—Balaton* motorvonatot. amit a jövő évben kézítenek el a gyárban.

Akikről keveset beszélünk

Mindenki elismeri, hogy a vasúti szolgálatnál rendkívül fontos a megfelelő szakképzettség. Tudjuk, hogy újabb és újabb fiatalok állnak csatasorba, mégis keveset beszélünk azokról, akik elsősorban tanítják a „vasutas mesterséget" — az oktató tisztekről.

Egy olyan emberről szeretnék írni, aki az oktatást élethivatásának tekinti. aki minden idegszálával, fáradságot nem kímélve munkálkodik azon, hogy a vasútnál minél több jólképzett szakember legyen.

Sümegi János Miskolc—Gömörin 168 kereskedelmi dolgozó oktatását végzi alapos felkészültséggel, odaadással és lelkiismeretességgel. 1956-ban került ebbe a beosztásba. Az oktatáson kívül fontos feladatnak tekinti a dolgozók kiképzését. 1956-ban 59, 1957-ben 67, 1958-ban már 74 dolgozót készített elő szakvizsgára.

Szívesen járnak hozzá tanulni vidéki állomásokról is. Szabad idejét sem kíméli. Az egyik vasárnap *Ózdra* utaztam és *Sajókaza* állomáson egy fa árnyékában ott láttam Sümegi elvtársat. amint négyöt vasutast oktatott, akik a lakásán keresték fel.

Az oktatótiszteknek nagy részük van a fegyelmezett. művelt, nagy szakismerettel rendelkező vasutasok kiképzésében. becsüljük meg őket jobban, mint eddig tettük.

Bakó János
Miskolc

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném MÁV-házban** levő két egymásba nyíló, budapesti, I. emeleti, udvari, kisméretű összkomfortos lakásomat ugyancsak kétszobás, nagyobb lehetőleg különbejáratúért. Cím: VI., Munkácsy Mihály u. 3-4. I. 4. Telefon: 11—44, 33—78

MÚLT és JELEN

A Vasúti Munkások Országos Szövetségének hivatalos lapja. a „*Magyar Vasutas*" 1906 augusztus 31-i számában *dr. Kadosa Marcell*, a következőket írja:

„*Baleset-ügyünk rendezetlensége horribilis. Egynéhány olyan munkaadó van, aki munkásait valamelyik biztosító társaságnál biztosítja baleset ellen... Ezt azonban csak akkor kapja meg a munkás, ha a baleset folytán teljesen tehetetlen, földön kúszó féreggé válik. Egy-egy szemnek, vagy karnak, vagy lábnak elvesztése esetén egy-kétszáz koronával elégítik ki, ha ugyan kielégítik. Mert a dolog úgy áll, hogy ezeknél a ritka kivételként említett munkaadóknál sem a munkás van biztosítva a maga balesetére, hanem a munkaadó. Úgy, hogy a biztosított összeg voltaképpen a munkaadót illeti. A munkásnak ki se fizeti a biztosító társaság, hacsak nem ad egy olyan értelmű írást, hogy ezzel minden igényére nézve kivan elégítve, és a munkaadón soha semmit se fog követelni.*"

Amiért dr. Kadosa Marcell 1906-ban tollat fogott. a Magyar Népköztársaságban megvalósult. A magyar munkásság kötelező állami balesetbiztosításon felül kötelező betegségi biztosításban is részesül.

Ha a dolgozót munkaviszonyból folyó kötelezettségének teljesítésével összefüggően az üzemben vagy üzemen kívül baleset éri (üzemi baleset), vagy a dolgozó foglalkozásának különös veszélye folytán keletkezett betegsége (foglalkozási betegség) esetén a betegségi biztosítás szolgáltatásaiban részesül, (táppénz stb) mindaddig, amíg arra a baleset, illetve foglalkozási betegség miatt szüksége van. Ilyen esetben az elszenvedett üzemi balesetével, illetve foglalkozási betegségével összefüggően. tekintet nélkül a munkaviszony időtartamára, baleseti járadékban részesül. Ha a munkaképesség csökkenés a 67 százalékot eléri. vagy ezt meghaladó. tartós jellegű. a baleseti járadék helyett rokkantsági nyugdíjban részesül a dolgozó.

E rövid összehasonlításból is megállapítható. hogy ebben a tekintetben mélyreható változás történt hazánkban a munkashatalom megszületésével.

SPORT

Öt nap a Bakonyban

Ötvennyolc záhonyi vasutas természetjáró vidám tanyája volt öt napig a vadregényes Bakony és a Balaton északi partja, Balatonfüred és Tihany környéke. Természetjáró szakosztályunk ugyanis a közelmúltban itt rendezte meg 1958 évi minősítő-túráját. Az első napon mindössze 8 kilométert gyalogoltunk a Cuha völgyében. A következő nap már versennyel egybekötött 25 kilométeres gyalogúra szerepelt a programban.

Csillogó, reggeli napsütéses időben indultunk Porvacsesznéről Gézaháza irányába. Útunk hatalmas bükkerdőn, fenyő- és szellőgesztenye-ligeteken vezetett keresztül. Olyan szép volt ez a táj, hogy feledtette a gyaloglás faradalmait.

A verseny ebéd után kezdődött. Az elemzés a elfogyasztása után előkerültek a térképek, a tájolók és a négy csapat 10 perces időközönként rajtolt. Madártávlati térképkészítés, földrajzi objektumok világtájak szerinti meghatározása, az Ördöggáttól a csesznekni várromig terjedő útszakasz fontosabb adatainak megjelölése, borítékba kapott parancs végrehajtása és szellemi torna szerepelt a versenyfeladatok között.

Az összesített eredmények alapján a következő sorrend alakult ki: 1. MHS-csoport, vezetője Mező Sándor 407, 2. Felnőtt-csoport, vezetője Papp Lajos 343, 3. Ifjúsági csoport, vezetője Papp Jenő 318, 4. KISZ-csoport, vezetője Tóth Géza 170 ponttal.

A minősítő túra után a Balaton hűs hullámaiban pihentük ki a fáradalmakat, majd megtekintettük Balatonfüred, Tihany, Csopak és Balatonalmádi nevezetességeit. Utána pedig búcsút vettünk hazánk e gyönyörű tájától és élményekben gazdagodva visszautaztunk munkahelyünkre. Záhonyba.

Mátrai János

Vasutas vívóbajnokság

Az 1958. évi vasutas vívókupa küzdelmeit szeptember 21-én folytatták Budapesten. Ebben a fordulóban 6 vasutas sportkör utánpótlás csapata találkozott. A verseny a vidéki vasutas vívósport nagy fellendüléséről tett tanubizonyságot. A kozel 50 ifjúsági versenyző helyenként igen színvonalas csörtékben döntötte el a csapatgyőzelmeket.

Eredmények: Tapolcai MÁV IAC—Siófoki VSC 8:4. BVSC—Keszthelyi MÁV Haladás 9:3, Szolnoki MÁV—Tapolcai MÁV IAC 9:3, BVSC—Pécsi VSK 8:4. Keszthelyi MÁV Haladás—Siófoki VSC 7:5, BVSC—Tapolcai MÁV IAC 8:4, Pécsi VSK—Siófoki VSC 7:5, Szolnoki MÁV—Keszthelyi MÁV Haladás 10:2, BVSC—Siófoki VSC 11:1, Tapolcai MÁV IAC—Pécsi VSK 7:5, Szolnoki MÁV—Siófoki VSC 12:0, Pécsi VSK—Keszthelyi MÁV Haladás 8:4.

„Az ételek minősége kielégítő"

A napokban meglátogattunk néhány üzemi konyhát. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az ételek minőségével ma már nincs különösebb probléma, más természetű hiba azonban még a legjobb körülmények között dolgozó konyhákon is akad.

Pécs. Az állomáson új, korszerűen berendezett üzemi konyha fogadott bennünket. Berendezése a legkényesebb igényeket is kielégíti.

Az étteremben éppen csúcsforgalom volt. A megállás nélkül szaladgáló felszolgálók gőzölgő rizslevest és sertéspörköltet tarhonyával, savanyúsággal tálaltak az asztalokra. Az ebéd ízletes. A dolgozók általában elégedettek a minőséggel.

A konyhában annál több a panasz. Naponta 700—750 fő részére főznek, s egyszerre 160 fő tud étkezni. Az étkezési létszámhoz viszonyítva a konyha szűk. — Mit ér a modern felszerelés, ha a konyha levegőtlen, egészségtelen — panaszolja *Javor Mihály* konyhavezető. A személyzetnek hol egyik, hol másik tagja betegszik meg. Nincs megfelelő öltöző és mosdóhelyiségünk sem.

A panaszok jogosak. A konyhaszemélyzet egészségvédelme érdekében feltétlenül változtatni kell a helyzeten.

Kecskemét. Öt-hat évvel ezelőtt, amikor az állomáson felvetődött a gondolat, hogy létesítsenek üzemi konyhat, a dolgozók nagyrésze így vélekedett: „*Nálunk ne vezessék be a csajka rendszert, eddig is megvoltunk üzemi konyha nélkül, ezután is megleszünk.*" Ennek ellenére 1953-ban létrehozták az üzemi konyhát. Azóta öt év telt el. S a napi 60—80 személy étkeztetésére berendezkedett üzemi konyha ma már nem képes kielégíteni a megnövekedett igényeket. *(Ezt egyébként már tavaly is szóvá tettük. A szerk.)*

A problémán különösebb beruházás nélkül is lehetne segíteni. A pályafentartási főnökség korszerű melegedőt kapott az állomás területén. A melegedőhöz, — nagyobb mint a jelenlegi étkezde — konyha. (mosogatóval) és raktárak is tartoznak Naponta 40—50 főre itt nyugodtan megfőzhetnék az ebédet. Ehhez legalább két fővel emelni kellene a konyha létszámát. Az illetékesek erről hallani nem akarnak.

Az étlap itt is változatos, s a minőséggel is elégedettek a dolgozók.

Miskolc. Először a fűtőház kezelésében levő étkezdét látogattuk meg. Itt kezdetben az ételek minőségével is sok baj volt. Ma már erre nincs panasz. Annál több a felszolgálás miatt. Elég gyakran megtörténik, hogy sokat kell várni, míg a leves után az asztalra kerül a második fogás. A tisztaság is kívánnivalót hagy maga után.

A kérdésre hamar megkaptuk a választ. Az engedélyezett 15 fő helyett mindössze — konyha vezetővel együtt — hét fő végzi a munkát. Nekik kell naponta 600—650 fő részére elkészíteni és felszolgálni az ebédet. A többiek betegállományban, kirendelésen vannak. Hogy meddig bírja ezt a munkát a személyzet, — nem tudni. Ideje volna változtatni az állapoton.

A járműjavító étkezdéjében mindenki dicsérte a konyhaszemélyzetet a változatos, ízletes ételekért és a gyors kiszolgálásért.

Panasz itt is van. Nyáron a nagy hőség. télen pedig a zord időjárás miatt nehéz a helyzetük a szük, rideg konyhában a dolgozóknak. Egyedül az vigasztalja őket, hogy rövidesen elkészül a járműjavító új üzemi étkezdéje. ahol majd ők is emberibb körülmények között dolgozhatnak.

Összegezve: feltétlenül örvendetes, hogy üzemi étkezdéinkben ma már mindent megtesznek annak érdekében. hogy változatos. ízletes ételek kerüljenek az asztalra. Ahol viszont, ebben a törekvésben különféle hibák akadályozzák a személyzetet — mielőbb segíteni kell.

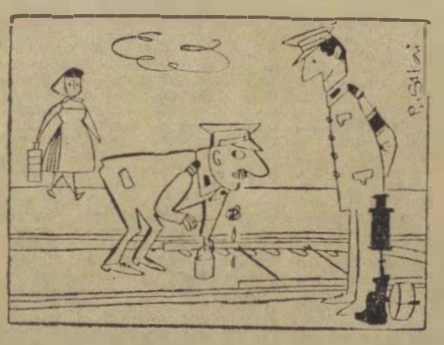
Az utasok magatartásáról

Gyakran utazom és sokszor tapasztalom, hogy az utasok egy része semmibe sem veszi az utazás írott és íratlan szabályait. Többször előfordul, hogy a nem dohányzó fülkében dohányoznak és amikor ezért udvariasan szól az ember, gorombaságot kap válaszul, de a cigaretták, pipák tovább égnek. Tudvalevő, az ablakot gyakran mindkét oldalon lehúzzák. Ezért sem lehet szólni, mert csak felháborodás a válasz.

Helyes lenne a vasúti kocsikban kifüggeszteni az utasok magatartá ára vonatkozó szabályokat. Így talán el lehetne kerülni a felesleges vitákat és gorombaságokat.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

SZIGORÚ ELLENŐR



— *Ez aztán derék! Csak úgy ragyognak a váltók.*

— *Az lehet, hogy a főnök elvtársnak megfelel, de a feleségem is megnézi ám!*

ZÖLD ÚT

— *Mi ütött ebbe a forgalmistába, hogy nem állít meg bennünket?*

— *Remélem, nem azért, mert tartozik 20 forintommal...*

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur utca 41. sz. — Telefon: 229—658. 823—847. 228—349. 228—264 Üzemi telefon: 34—41 38—00. 86—86. — Kiadóhivatal. Budapest VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1958. OKTÓBER 16.

Népünk nyiltan állástfoglal a szocialista rendszer mellett

— Közlekedési dolgozók ankétja Szegeden —

Közel kétezer közlekedési dolgozó gyűlt össze október 2-án Szegeden a Vasútforgalmi Technikum nagytermében, hogy meghallgassa *Kossa István* elvtárs, az MSZMP Központi Bizottsága tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter beszámolóját.

Bevezetőben a közlekedés egységének fontosságáról beszélt. Hangsúlyozta, hogy egyetlen közlekedési ág sem tudja teljesíteni feladatát a többi ágak nélkül. Mégis az a tapasztalat, hogy elvben elismerik ugyan az együttműködés fontosságát, a gyakorlatban sajnos nem így van.

Nehézségeinkről is nyíltan beszélünk

Ezután a dolgozók megváltozott életkörülményeiről beszélve elmondotta, hogy egyik legégetőbb problémánk a lakásépítés. De erről is nyíltan, szégyenkezés nélkül beszélhetünk. Nagyon sokan megérdemelnék, hogy lakáshoz jussanak. Pártunknak és kormányzatunknak minden törekvése arra irányul, hogy az igényeket kielégítse. De hiba lenne elhallgatni, hogy a felszabadulás óta ezen a területen is nagyot lépünk előre. Érdemes idézni, hogy *Budapesten 1930-ban 6796-an, 1935-ben 10 209-en és 1941-ben 17 556-an laktak pincében, ugyanakkor ezrével voltak a kiadatlan lakások, de azt a munkások nem tudták megfizetni.* A hároméves tervben is nagyot lépünk előre a lakásprobléma megoldásában, de a dolgozók munkájától is függ, hogy ez a probléma mielőbb lekerüljön a napirendről.

A kulturáltság nagyarányú fejlődését bizonyítja az is, hogy az utazás iránt megnőttek az igények. Ma már jóformán nincs egyetlen falu sem az országban, amely ne követelne legalább autóbuszjáratot. A fejlődés azt mutatja, hogy 5—6 év múlva nem lesz az országban egyetlen olyan hely sem, amely ne lenne bekötve a közlekedési hálózatba.

Kalóriafogyasztásban a második helyen állunk

Ezután a vasút hároméves tervének legjelentősebb számadatait ismertette *Kossa* elvtárs, majd így folytatta:

— A vasútnál korábban sok gondot okozott a szénhiány. Most több mint 35 napi jó minőségű készletünk van.

A mi társadalmunkban minden az ember szolgálatában áll — folytatta. — *A közlekedési tárca például három év alatt 40 millió forintot fordít szociális célokra.* A vasútnál a múlt esztendőben 17 százalékkal emelkedtek az átlagbérek. Bátran megmondhatjuk, hogy *ilyen jól még nem élt a mi népünk. Eltűnt a hárommillió koldus, eltűntek a mezítlábasok. A zsírfogyasztás Magyarországon a legmagasabb a világon. Kalóriafogyasztásban a második, húsfogyasztásban a negyedik, finom hús (szárnyasok) fogyasztásban a második helyen állunk a világon. A kenyérfogyasztás évi 260 kilóról lecsökkent 160 kg-ra, mely azt jelzi, hogy minőségileg is sokat javult a nép élelmezése.*

Nagy derültség közepette így folytatta *Kossa* elvtárs: 1945-ben elkövettünk egy „politikai" hibát. Nem mértük le az embereket és súlyukat nem vezettük be az anyakönyvbe. Most ha újra lemérnénk a lakosságot, akkor láthatnánk, hogy „mennyit erősödött a demokrácia".

Vannak problémák, de nincs olyan úgynevezett kényes kérdés, amiről nem lehetne nyíltan beszélni. Ilyen például a vasúton az egyenruha. Most, hogy megjelent az új rendelet, a jó oldaláról nem beszélnek, csak arról, hogy egyes kategóriáknál felemelték a viselési időt, egyesektől pedig megvonták a ruhát. Az egyenruha munkaruha. Vajon a mozdonyvezetők mikor dolgoznak egyenruhában? Nincs olyan állam, amelyik külön gálaruhát adna a dolgozóknak. A túlzott kiterjesztés nem volt helyes és mint ahogy a többi hibát kijavítjuk, ezt sem hagyjuk. De mindemellett *bátran tehetünk összehasonlítást itt is a múlttal. 1945 előtt mintegy 30 ezer vasutas kapott egyenruhát, ma pedig több mint 100 ezer.*

Ezek után a választásokról szólt az előadó. A forradalmi munkás-paraszt kormánynak történelmi érdeme van az ellenforradalom leverésében — mondotta. — Két év alatt végzett munkája alapján bátran áll a nép elé.

Infláció helyett gazdasági fellendülés

1957 januárjában a „hozzáértők" 250—300 ezer munkanélkülit jósoltak, de jóslatuk nem vált be. Az infláció is fenyegetett, de ehelyett gazdasági fellendülés következett. A bankbetétek összege duplája az ellenforradalom előttinek. A falun a parasztság az adót előre kifizeti. Ezeket a tényeket csak egyféleképpen lehet értékelni, mégpedig úgy, hogy *népünk napról napra nyiltan állástfoglal rendszerünk mellett, nyíltan adja szavazatát a pártra és a kormányra.*

Amikor az átlagkeresetről beszélünk — folytatta a miniszter elvtárs — rendszerint csak arra gondolunk, ami a boríték-ban van. De nem beszélünk arról, hogy *államunk üzemi étkeztetésre 600 millió forintot, védő- és munkaruhára egymilliárd forintot, védőételre és italra 300 millió forintot, családi pótlékra 800 millió forintot, üdülési segélyre 200 millió forintot, sport és kulturális célokra 600 millió forintot, utazási kedvezményre 1800 millió forintot, nyereségrészesedésre 900 milliót fordított egyetlen év alatt. Ez az összeg a béreknek 40 százalékát teszi ki.* Itt nem szerepel olyan kiadás, mint pl. az, hogy egyetlen mozi- és színházjegyre 5 forintot fizet rá az állam.

A nemzetközi helyzetről szólva fejezte be nagy tetszéssel fogadott beszédét *Kossa elvtárs.*

Beszélgetés a választásról

Választásra készül az ország. A jelölőgyüléseken —, de ezen túl az élet minden területén — a választók nemcsak a jelöltek személyéről beszélnek, hanem azt is elmondják mit várnak a megválasztandó országgyűléstől, tanácsoktól. Sok szó esik a választás jelentőségéről, megváltozott életünkről és mint, ahogy az ilyenkor lenni szokott, a régi választásokról is.

A napokban *Gödöllőn* jártunk. Az itteni vasutasokat is élénken foglalkoztatja november 16-a.

— Mint a gödöllői választási bizottság titkára, magam is vezettem már néhány jelölőgyűlést — mondotta *Barna Ottó*, a segédhivatal vezetője. — A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy talán soha nem volt ilyen nagy az érdeklődés a választások iránt, mint most. Ez elsősorban annak tulajdonítható, hogy a dolgozók ma elégedettek, bíznak a párt, a kormány, a tanácsok vezetőiben.

Bíznak abban is, hogy a jelöltek méltók lesznek a bizalomra.

Hasonlóan vélekedik a Hévízgyörkön lakó *Gódor Ferenc* váltóőr is.

— Községünkben is megtartották már a jelölőgyüléseket. A részvevők egyöntetűen elfogadták a Hazafias Népfront jelöltjét. Az ellenforradalom előtt hiányzott ez az egység. Gyakori volt a panasz. Ugyanezt lehetett tapasztalni az utasok körében is. Ma az elégedettség jelei tükröződnek az arcokról. Nekünk is emelték a fizetésünket, s

emberileg is többet törődnek velünk.

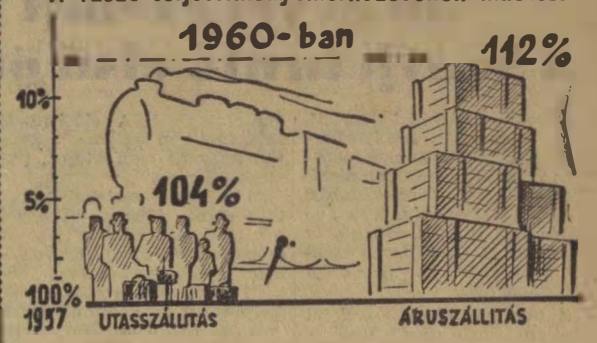
S ezt a törődést mi, idősebbek tudjuk csak igazán értékelni, akiknek a Horthy-rendszerben nemcsak választójoga nem volt, hanem még kenyér mellé való is ritkán akadt. Nyáron látástól vakulásig fillérekért dolgoztunk az uradalmakban. A téli hónapokban gyalog jártunk Pestre munkát keresni, mert még vonatköltség sem akadt.

Szántai Pál málházó is a saját bőrén tapasztalta milyen volt a mult, és mit jelent számára a jelen. A hat elemi után már napszámba járt a nagybirtokra. Hiába dolgozott annyit, mint a felnőttek, keresete mindig kevesebb volt. Ma az egykori napszámos fiú megbecsült ember a vasútnál. S mint mondotta

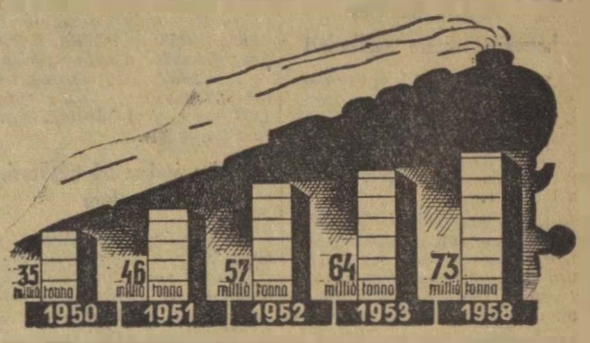
jól tudja: kire kell majd szavaznia november 16-án.

A forgalmi irodában olyan fiatallal is találkoztunk, aki ezúttal szavaz először. A 19 éves *Gáspár Sándor* az idén végezte el Szegeden a vasútforgalmi technikumot. S mivel szülei Gödöllőn laknak, kérésére az állomásra helyezték.

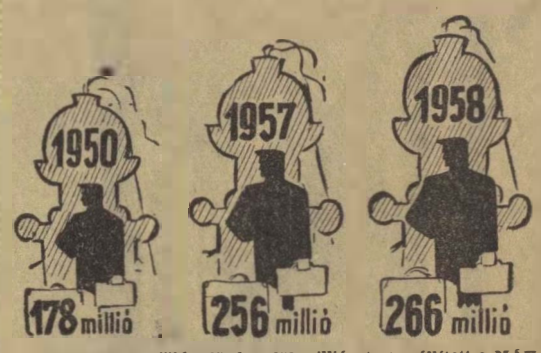
— Nagyon örülök, hogy már én is a felnőttek közé tartozom és november 16-án életemben először, mint újdonsült választópolgár állhatok a szavazó urna elé — mondta hangjában némi büszkeséggel.



1960-ban az elszállítandó árumennyiség több mint 12 százalékkal, az utasszám pedig 4 százalékkal lesz nagyobb az 1957. évinél.



1950-ben 35 millió, 1951-ben 46 millió, 1952-ben 57 millió, 1953-ban 64 millió tonna árut szállított a vasút. 1958-ban 73 millió tonna elszállítása várható.



1950-ben 178 millió, 1957-ben 256 millió utast szállított a MÁV, 1958-ban 266 milliós utasforgalom várható.

EZT AKARJÁK! — EZT AKARJUK!

Atomháború ellenes kiállítás nyílt október 11-én a MÉMOSZ székház előcsarnokában a SZOT rendezésében. A kiállítás megnyitóján megjelent a Szakszervezeti Világszövetség hazánkban átutazóban levő küldöttsége is, *Louis Saillant* főtitkár vezetésével.

Az ünnepélyes megnyitót *Bugár Jánosné*, a SZOT titkára tartotta. Beszédében hongsúlyozta, hogy *a béke gondolata ma már százmilliókat egyesít. Nekünk — magyar dolgozóknak — akik oly sokat szenvedtünk a két világháborúban — a néphatalom, a nemzeti függetlenség, a béke és a szocializmus mindörökre együttjáró fogalmakat jelentenek és ezért szilárdan elhatároztuk: megvédjük a békét.* Ezeknek a gondolatoknak jegyében nyílt meg a nagy érdeklődésre számottartó kiállítás.

A kiállítás két részből áll: *Ezt akarják!* címmel bemutatja az atomrobbantások következményeit és az ellene való védekezést. *Ezt akarjuk!* — hívja fel a figyelmet egy másik tábla az atomenergia békés felhasználásának lehetőségeire.

A kiállítás nyitva: október 11—25-ig. Naponta: 11—19 óráig.

Látogatás a rákosrendezői vontatási műhelyben

A *Hámán Kató Fűtőház és Rákosrendező Állomás* között szinte észrevétlenül húzódik meg a mintegy 40 éves múltra visszatekintő vontatási műhely.

Az alig 100 főt számláló kis műhely dolgozói tervüket rendszeresen teljesítik. Augusztusban például 341 részlegvizsgát, 161 középjavítást és 1940 futójavítást végeztek. A javítások egyrészét a pályaudvaron működő mozgóbrigádok teljesítették, amelyek tüstént ott teremnek, ha szállítás közben valamelyik kocsi megsérül. Helyszínen javítják ki a hibákat, hogy a kocsi futásában ne legyen fennakadás.

A műhely dolgozóinak leleményességét mutatja, hogy terven felül, munkájuk könnyítésére *Völgyesi György* főmérnök vezetésével felállítottak egy 5 tonnás bakdarut, 12 méter fesztávolságú, 24 méteres macskapályával, amely 4 vágányt ölel át és 100 méter hosszú pályán mozog. Jellemző a kis kollektíva ügyességére, hogy a kovács-, hegesztő- és villanyszerelő-munkákat is olyan dolgozók végezték, akiknek nem szakképzettsége ez a mesterség.

Bánki József

AZ ÜZEM NEVELTJE

A Hazafias Népfront váci járási szervezetének vezetősége a járási pártbizottsággal karöltve október 2-án Dunakeszin, a járműjavító művelődési otthonában járási országgyűlési képviselő jelölőgyűlést tartott. A gyűlésen Büki Jánost, a járműjavító termelési intézőségének vezetőjét a váci járás országgyűlési képviselőjének javasolták. A javaslatot nagy taps közepette egyhangúlag elfogadták...

A napokban munkahelyén kerestük fel Büki Jánost, hogy elbeszélgessünk vele és mint újdonsült országgyűlési képviselőjelöltet bemutassuk az olvasóknak. A szokásos koradélelőtti elfoglaltsága miatt — ilyenkor járja végig az üzemrészeket — kissé megvárakoztatott bennünket, de utána élénk tárta egész élettörténetét.

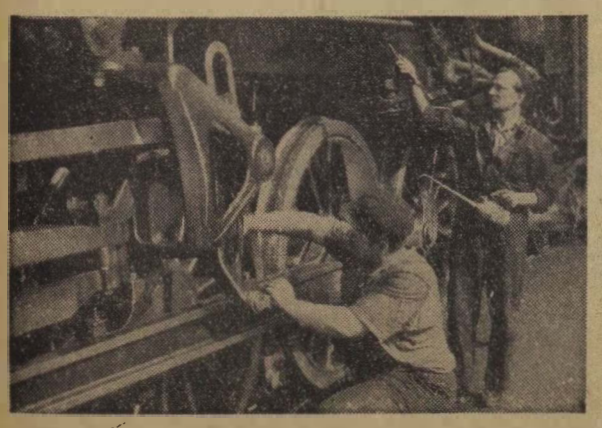
Az alig 30 éves fiatalember, aki immár másfél évtizede dolgozik a járműjavítóban, szerényen, megfontoltan beszélt. Nem dicsekedett, pedig fiatal kora ellenére nagy utat tett meg, s volna mivel dicsekednie.

— 1942-ben, mint lakatostanonc kerültem a járműjavítóba, ahol 1945-ben kaptam meg a segédlevelet — mondotta. — A szakmámat szerettem, a rámbízott munkát a legjobb tudásom szerint elvégeztem. 1948-ban brigádvezető lettem, 1950-ben beiratkoztam a váci gépipari technikum esti tagozatára, amit jó eredménnyel elvégeztem.

Itt megállt, kissé elgondolkozott — mint mondotta nem akar pontatlan adatokat közölni — azután tovább beszélt.

Elmondotta, hogy a technikum elvégzése után egy művezetőt kellett helyettesítenie. Ebben a beosztásban sem okozott csalódást. Határozottsága, szervezőkészsége már ekkor feltűnt az üzem vezetőinek. Ennek tulajdonítható, hogy rövidesen egy üzemrész vezetésével bízták meg. Új beosztásában sem dolgozhatott sokáig. Alighogy rendet teremtett, megbízták a termelési intézőség vezetésével.

Jelenleg is ebben, az egyáltalán nem könnyű beosztásban dolgozik. Hozzáértő, lelkiismeretes munkájáért a vezetők és a dolgozók egyaránt szeretik, becsülik. Az elismerés, a megbecsülés legfőbb jellemzője, hogy az egykori váci fűtőház kazánkovácsának fiát most országgyűlési képviselőnek jelölték a váci járásban.



Gólya József mozdonyvezető, Virág Antal fűtő (Rákos-fűtőház), átlag 12 százalék szenet takaritanak meg, emellett mozdonyukat is példás rendben tartják.

(Kovács Géza felv.)

FELHÍVÁS!

A szakszervezeti központ szakszervezeti bizottsága TÁVIRDA VIZSGÁRA előkészítő tanfolyamot indít november 1-én. Jelentkezni lehet telefonon, vagy írásban a központi munkavédelmi osztályán: Bp. VI., Benczur utca 41. I. 8. sz. alatt. Részvételi díj: 50 Ft.

30 évvel ezelőtt indult a Szovjetunió első ötéves terve

Három évtizeddel ezelőtt, 1928. október 1-én kezdett hozzá a szovjet nép az első ötéves terv célkitűzéseinek valóraváltásához. A terv kidolgozásával lerakták a szovjet távlati tervezés alapjait. Hiszen ma már 7, illetve 15 éves tervek szabják meg a szovjet gazdasági élet fejlődését.

A terv milliók tapasztalatai alapján készült, végrehajtásában pedig már tíz és tíz milliók működtek közre.

Az ipari termelés harmincszorosára emelkedett

Az ipari termelés mennyiségét tekintve 1928-ban a Szovjetunió az ötödik helyen, az elektromos energiatermelésben 8., az ipari nyersanyagok termelésében a 6. helyen állt a világon...

S ma, 30 évvel később, azok a burzsoá lapok is kénytelenek elismerni, hogy a Szovjetunió ma az ipari termelés volumenét tekintve. Európában az első helyen áll és a világon csak az USA előzi meg, akik 1928-ban azt írták a tervről, hogy az csak utópia, papiros program.

30 év alatt, amelyből 6 évet 1710 várost, 70 000 községet, sok ezer iparvállalatot, s a szovjet emberek millióit elrabolta a háború, *a Szovjetunió ipari termelése mintegy 30-szorosára, a termelési eszközök gyártása csaknem 70-szeresére, nemzeti jövedelme több mint 10-szeresére nőtt. Felépítettek és üzembe helyeztek 32 000 ipari nagyüzemet, 5000 szovhozt, 8000 gépállomást, 6.5 000 általános iskolát, s több mint félmilliárd négyzetméternyi lakóházat. A szocialista mezőgazdaság árutermése 1953-hoz képest háromszorosára emelkedett.*

Minden órában 56 gépkocsi, 23 traktor

Ma már elvitathatatlan tény, hogy a föld egyhatodán felépült a szocialista társadalmi rend. A Szovjetunió *több fontos terméket tekintve, az egy főre eső termelésben is elhagyta az Egyesült Államokat:* kétszer annyi búzát, háromszor annyi cukorrépát, két és félszer több gyapjút termel, 1957-ben, a hatodik ötéves terv második esztendejében felbocsátotta a történelem első mesterséges holdját, megalkotta a föld bármely részére eljuttatható interkontinentális rakétát, vízrebocsátotta az első atom-jégtörőhajót, elkészítette a TU—114-es repülőgépet, amely leszállás nélkül 10 ora alatt eljut Moszkvából New Yorkba.

Minden órában 56 gépkocsit, 23 traktort, 13 kombájnt, 40 mosógépet, 230 villanymotort gyárt a szovjet ipar. Az egyetemet, középiskolát végzett szakemberek száma 1956-ban csaknem háromszorosa volt az 1928-ban végzetteknek.

A Szovjetunió jövő terveinek legfőbb célja, hogy 15 év alatt utolérje és túlhaladja a legfejlettebb kapitalista országokat az egy főre eső iparcikkek termelésében is. Az SZKP XXI. kongresszusa, amelyre 1959 elején kerül sor, ennek a történelmi jelentőségű feladatnak hét esztendőre szóló programját dolgozza majd ki.

RÖVIDEN

A spanyol államvasutak (Renfe) azonnali hatállyal 10—20 százalékos díjszabásemelést foganatosított.

★

Az amerikai olajipari, vegyipari és atomipari munkások szakszervezete határozatot hozott, mely szerint a szakmában foglalkoztatottak kötelesek tagdíjat fizetni, tekintet nélkül arra, hogy tagjai-e a szakszervezetnek vagy sem. Aki a tagdíjfizetést megtagadja, könnyen az utcára kerülhet.

★

A norvég szakszervezeti szövetség a kormány által kijelölt egyeztető bizottsággal folytatott tárgyalás eredményeként 3,5—4 százalékos fizetésemelést ért el, tekintettel az áremelkedésre. A dolog érdekessége, hogy a szakszervezeti szövetség ennél kisebb igényekkel lépett fel.

★

A nigériai mozdonyvezetők szakszervezete sztrájkkal fenyegetődzik arra az esetre, ha a vasúttársaság nem lesz hajlandó szolgálatba állítani azt a 69 szakszervezeti tagot, akiket sztrájkban való részvétel miatt bocsátottak el.

★

A brit vasutakon tovább folyik a teher- és a személyforgalom beszüntetése. Legutóbb *Sholing, Chandlers Ford, Horsebridge, Fullerton, Itchen Abbas, Hamworthy Junetion* állomásokon szüntették be a személyforgalmat.

Nemzetközi HÍREK

Október 8-án, a Német Demokratikus Köztársaság nemzeti ünnepén négytagú német színészegyüttes rövid műsort adott a Landler Járműjavító dolgozói előtt, amelyen megjelent Rudolf Helmer, az NDK magyarországi nagykövete is.

A pártosságtól és békeszeretettől izzó ének- és prózai számokat Fehér István József Attila-díjas író konferálta. A műsorszámok között különösen nagy sikert aratott: Kapitalisták nélkül jobban megy, Az új gyilkosok, A jó elvtársról, Nekik ágyúik vannak. A műsort az üzem dolgozói forró tapssal köszöntek meg.

Képünkön az együttes tagjai, Edwin Marian, Henry Krtschil, Angéla Bruner, Eleonora Vogel a járműjavító ipari tanulói között.

(Kovács Géza felv.)

Az indiai vasutak a számok tükrében

A gyarmati uralom idején az angolok csak annyi vasutat építtetek a hatalmas kiterjedésű Indiában, amennyi elég volt ahhoz, hogy a nyersvasat olcsón kiszállítsák az országból. Sőt a második világháború alatt még a meglévő vasuti hálózat is csökkent. Az angolok ugyanis néhány ezer kilométer hosszúságban leszerelték a vasútvonalakat és a gördülőanyag egy részét elszállították Indiából.

Az angolok garázdálkodása és az ország kettéosztása még jobban visszavetette az indiai vasutak fejlődését. Az országnak jelenleg 57 000 kilométer hosszú vasútvonala van. *India területe kb. 3 288 900 km².* A vasút ma már az állam tulajdonát képezi.

Az indiai vasutak egyik érdekessége a négyféle nyomtávolság, amelyen különböző — csavarkapcsolású — gördülőanyagokat használnak. A szélesnyomtávú gőzmozdonyok tengelynyomása 18,6 tonna, a sínek hossza 9 és 12,8 méter között váltakozik. Gőzmozdonyaik száma mintegy 10 ezer, a személykocsiké 24, a teherkocsiké 254 ezer. A statisztika szerint a személyvonatok évente másfél millió utast, a tehervonatok pedig mintegy 124 millió tonna árut szállítanak.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A hivatalos lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

46. számból: 123 333/1958. I/4. A. Az egészségre ártalmas munkavégzés esetére biztosított pótszabadságok, munkaidőcsökkentés esetén.

121 409/1958. I 4. C. Általános tiszképző tagozat létesítése a MÁV Tiszképző Intézet keretében.

Elkészült az első sínvizsgáló-kocsi

A magyar vasutasok ügyességét és teremtő erejét bizonyítva, szeptember 30-án elkészült a Landler Járműjavítóban az első sínvizsgáló kocsi. A kocsi menetközben röntgenkészülékkel vizsgálja a sín repedéseit, töréseit stb. Első útja Csehszlovákiába vezet, ahol már érdeklődéssel várják a magyar szakemberek kiváló alkotását.

(Foto: Dorozsmay)

Nemzetközi forgalomra alkalmas személykocsik is készülnek a MÁV részére

A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban befejezték a MÁV részére készülő új vasúti személykocsik tervezését. Az új típusú kocsik megfelelnek majd a nemzetközi forgalom követelményeinek. Legnagyobb sebességük 140 kilométer lesz. Elektromos fűtésük önműködően átkapcsolódik a különböző országokban használt 1000, 1500, vagy 3000 voltos feszültségre.

A belső falakat és a padlót PVC-anyag borítja, ami könnyen tisztán tartható. Az elsőosztályú kocsik ülései bordószínű plüss-, a második osztályúaké műbőr-bevonattal készülnek. Mindegyik kocsiban — megfelelően a legújabb nemzetközi előírásoknak — külön mosdófülke lesz. Gyártásukat rövidesen megkezdik, úgyhogy az első kocsikat a MÁV a jövő év első negyedében már forgalomba állíthatja.

TAJVAN

Nem akad ma a világ közvéleménye előtt többet hangoztatott beszédtéma, mint Tajvan-sziget, a tajvani tűzfészek. Miért ez az érdeklődés?

Mindenki előtt világos, hogy a **Közép-Keleten kudarcot vallott amerikai háborús gyújtogatók most Tajvan térségében keresnek új vadászterületet.** Azon a címen, hogy a Népi Kína állítólag napirendre tűzte a pártmenti szigetek és Tajvan felszabadítását, hatalmas méretű csapatösszevonásokat hajtottak végre Tajvan térségében. A kínai határ rendszeres megsértésével igyekeznek háborús összetűzést kiprovokálni, miközben a népi Kínát vádolják a feszültség előidézésével.

Kié Tajvan?

Érdemes tehát a világ közvéleményét rendkívüli módon foglalkoztató sziget politikai és gazdasági helyzetével megismerkedni, megvizsgálni, hogy a nemzetközi jogszabályok alapján, melyik országhoz tartozik, kié Tajvan?

Tajvan Kína déli partjaitól 140 kilométerre fekvő sziget, területe 36 000 km², tehát kb. akkora, mint Magyarország tiszántúli része. 8 milliós lakosságának 98 százaléka kínai.

A sziget mesés természeti kincsei korán magukra vonták a gyarmatosítók érdeklődését. Portugál, holland, spanyol, japán, angol és francia hódítók kísérelték meg leigázását. Az 1894—95. évi japán—kínai háború után a japánok kezébe került, akik öt évtizeden át uralták a szigetet.

A második világháború és Japán leverése után a lakosság joggal remélte sorsának javulását. Keserves volt azonban a csalódás. Amerikai támogatással a Kuomintang-kormánya vette át a hatalmat a szigeten is, mely kegyetlen harcot indított minden demokratikus erők elnyomására.

A kuomintangisták az amerikai monopolistákkal 1946-ban olyan szerződést kötöttek, mely szerint Kína egész területén, tehát Tajvanon is az Egyesült Államok kezébe juttatta a légi, a vasúti és hajózási felügyeleti jogot, amerikai ellenőrzés alá helyezte a hadsereget és a rendőrséget, a pénzügyeket, a vámbevételeket, az ipart, a mezőgazdaságot, az igazságszolgáltatást, sőt még az oktatást is.

Milyen jogcímen avatkozik bele az Egyesült Államok Kína belügyeibe? A beavatkozás különösen akkor érthetetlen, ha figyelembe vesszük, hogy az 1943. december 1-i kairói deklarációt, amelyet Kína, az Egyesült Államok és Anglia kormányai közösen írtak alá, kétséget kizáróan eldöntötte, hogy Kínának vissza kell kapnia mindazokat a területeket, amelyeket Japán elrabolt tőle, közte Tajvant is. A kairói deklarációt 1955 augusztus 3-án a potsdami négyhatalmi egyezmény is megerősítette. Tajvan hovatartozása tehát a nemzetközi jog értelmében már 1943-ban eldőlt.

Tajvan Kína elidegenithetetlen része, s joga van a kínai népnek az anyaországhoz hasonlóan felszabaditani, az ellenforradalmi erőket üldözni mindaddig, amíg Kína egész területét meg nem tisztította tőlük.

Mit keres Amerika Tajvanon?

Megváltozott azonban az amerikai álláspont a koreai háború idején. Truman, aki a fenti egyezményekkel még 1950-ben is egyetértett, a koreai háború második napján kijelentette: „Tajvannak kommunista haderők által történő megszállása közvetlen veszéllyel fenyegetné a Csendes-óceán térségének biztonságát és az Egyesült Államok haderőit." A nyilatkozatot nyomonkövette a 7. flotta benyomulása a kínai vizekre és amerikai légikötelékek megérkezése Tajvanra. Így kezdődött az amerikaiak nyílt agressziója a népi Kína ellen.

Az USA azzal érvel, hogy Tajvannal saját biztonságát védelmezi. Ez nevetséges hiszen az Egyesült Államok 11 000 kilométerre van Tajvantól. Ilyen „indokolással" az Egyesült Államok bármely országot megszállhatna. Legalábban azt hangoztatják hogy „szerződést kötöttünk Csang Kai-sekkel, jogunk van itt lenni és beavatkozni védelmében" Nyilvánvaló, hogy ilyen jogcím elfogadása veszélyes precedenst teremthetne más országok viszonylatában is.

Az USA-nak a tajvani kérdésben tanúsított politikájával azonban még szövetségesei sem értenek egyet. A feszültség elezésének politikája rendkívül népszerűtlen a tömegek előtt is. Jellemző, hogy még a thaiföldi miniszterelnök is Kína belügyeként jellemezte a tajvani kérdést, pedig Thaiföld a hivatalos köznontja a SEATO-nak, az amerikaiak távolkeleti katonai szövetségének. Elutasította a tajvani kérdésben elfoglalt álláspontot Macmillan angol miniszterelnök is.

A kínai nép megfontolt vezetői a nyílt agresszió ellenére mindent elkövetnek a békés rendezés érdekében. Ezért javasolták a kínai — amerikai nagykövetei tárgyalások folytatását.

Egy háborús konfliktustól még a legvéresebb amerikai monopolistákat is távoltartja az a tény, hogy a szocialista táborhoz tartozó országok vezetői leszögezték, hogy a támadó az egész szocialista táborral találja szembe magát. S az sem vetendő tény, hogy a Szovjetunió tenyügöző katonai ereje mellett — *mint egyes nyugati lapok kínai forrásra való hivatkozással közlik* — Kína rövid időn belül 120 millió katonát *képes fegyverbe állítani, s a legkorszerűbb fegyverekkel rendelkezik.*

Még van idő a meggondolásra

Bizonyára ez is hozzájárult ahhoz, hogy Eisenhower szokatlan gyorsasággal fogadta el a nagykövetei tárgyalások folytatására felszólító kínai javaslatot, s a tárgyalások meg is kezdődtek Varsóban.

Az amerikai politika kétkulacsosságára jellemző viszont, hogy közben az amerikai hadihajók naponta megsértik Kína tengeri határait. Pedig Kimoj és Macu szigetek még a Japán megszállás alatt sem tartoztak Tajvanhoz és a csangkajsekistákkal kötött „kölcsönös biztonsági és védelmi egyezmény" sem terjed ki a délkínai partok közvetlen közelében fekvő szigetekre. Ugyanakkor ezekről a szigetekről fenyegetik legközvetlenebbül a népi Kína békés építő munkáját. Érthető, hogy Kína ezeknek a szigeteknek a kiürítését követeli legerélyesebben. S a józanul gondolkodó nyugati körökben is elsősorban ezeknek a szigeteknek a visszaadását tartják politikai és katonai okokból egyaránt elkerülhetetlennek.

Az amerikai hadihajókat a kínai népi kormány csak diplomáciai jegyzékekkel bombázza, nem adva jogcímet a nyílt fegyveres fellépésre. Még van idő a meggondolásra a tárgyalásokra, a békés rendezésre. Bízunk benne, hogy a világ békeszerető népeinek támogatásával — miként az elmúlt években nem egyszer, most is sikerül meghátrálásra kényszeríteni az amerikai háborús gyújtogatókat.

A bizalmi legyen csoportjában a gazdaságos termelés segítője

Annak ellenére, hogy a munkafegyelem megerősítését és a gazdaságos termelésre való mozgósítást illetően a bizalmiak munkája napról napra javul, egy részük még csupán a bérkérdésekért és egyéb közvetlen érdekvédelmi feladatokért érez felelősséget. Mindkettő nagyon fontos, de hiba, ha emellett elhanyagolják a termelés ügyét.

Érezzük magunkénak az országot

Szocialista viszonyok között az élet középpontjában a termelés áll. Dolgozóink többsége ma már megérti, hogy az anyagi jólét emelésének alapja a több és gazdaságosabb termelés, a fegyelmezett, példamutató, utasításszerinti munka. Az ésszerű és gazdaságos szállításnak mégis több akadálya van. Egyik gátló tényező a munkafegyelem lazasága. Nem kis részben ennek tudható be a nagyszámú baleset, a dézsmálások, a népgazdasági javak hanyag kezelése.

A bizalmiak csoportjukban teremtsenek olyan légkört, amelyben minden dolgozó magáénak érzi a vasutat, az országot, és ezt elsősorban jó munkával fejezi ki. Ez a dolgozóknak legközvetlenebb érdekük.

A bizalmiak fontos teendője mozgósítani a hároméves tervből adódóan a helyi feladatok végrehajtására. Ahol üzemi tanács van, azok segítségével szélesebbé, demokratikusabbá tenni a dolgozók részvételét az üzem vezetésében, irányításában, ellenőrzésében, a verseny szervezésében.

A legjobb módszerekkel

Harcoljanak a selejt ellen, az önköltségcsökkentésért, a termelékenység emeléséért. Követeljék meg, hogy például az őszi forgalmi célkitűzéseket mindenki számára érthetően jelöljék meg a szolgálati vezetők, azok teljesítésére mozgósítsák a dolgozókat. Helyes, ha a feladatok végrehajtásának módozatait csoportosan megbeszélik. A bizalmiak kezdeményezzék, hogy a termelési tanácskozások előtt az SZB és a szakmai vezetés hallgassa meg véleményüket a tanácskozás napirendjét illetően is.

Tájékoztassák a szakszervezeti és a szakmai vezetőket a csoportjukhoz tartozó dolgozók problémáiról, javaslatairól. Követeljék meg, hogy számot adjanak a dolgozók javaslatainak sorsáról. Folytassanak következetes harcot azért, hogy az egyszemélyi vezetés ne legyen akadályozója a szakszervezeti demokrácia érvényesülésének. Értessék meg a szakvonali vezetővel, hogy a bizalmiak, a dolgozók véleménynyilvánítása nem csökkenti a vezetők tekintélyét, ellenkezőleg, segíti a problémák megoldását.

A bizalmiak jól tudják, hogy ma még nem ritka a pazarlás, a munkafegyelem megsértése, nem honosodnak meg kellően a jó munkamódszerek. Gyakran gátolja a gazdaságos munkát a szervezetlenség, anyagvagy szerszámhiány. A bizalmiak legyenek csoportjukban a tervszerűségért, a szervezettségért, a legjobb munkamódszerek elterjesztéséért folytatott küzdelem élharcosai. Neveljék dolgozótársaikat arra, hogy jó gazda módján óvják a népvagyont és a gépeket, szerszámokat, a szállításra kerülő árukat. Segítsék csoportjukban a munkaverseny kiszélesítését, igyekezzenek minden eszközzel elháritani a gátló tényezőket.

A verseny, mint nevelő

Mit jelent a verseny — a dolgozók tudatos részvételének szervezése — a szocializmus építésében?

A dolgozók minden rétegének részvételét a termelés irányításában, a termelési feladatok tudatossá tételét, a végrehajtásban való öntudatosabb részvételt, az anyagi ösztönzés helyes alkalmazását, a termelési tapasztalatok elterjesztését, az élenjárók anyagi és erkölcsi megbecsülését, sokoldalú elvtársi segítségnyújtást a szocialista fegyelem kialakítására, az öntevékenység fokozására.

Ez a meghatározás körvonalazza a bizalmi ténykedését, a termelés segítését illetően. Ha a dolgozók bizalmából a legkisebb szakszervezeti egységek élére került vezetők, a bizalmiak csoportjukban a gazdaságos termelés segítőivé válnak, mielőbb megvalósíthatjuk célkitűzéseinket az életszínvonal emelését illetően is, amelynek legfőbb alapja a gazdaságos termelés.

1918. október 31:

Győzött a polgári demokratikus forradalom

1918-ban a világháború súlya már elviselhetetlenül nehezedett a magyar munkásosztályra, a magyar népre. Gazdasági bomlás, tömegnyomor az országban.

A békéhez a forradalmi út vezet

Ilyen helyzetben jutott el Magyarországra a Nagy Októberi Szocialista Forradalom hire. A munkásokra már a februári polgári forradalom is nagy hatással volt, *a szocialista forradalom híre viszont erőforrása lett a békéért, függetlenségért, politikai jogokért, a földért folyó harcnak.*

A központi hatalmak a háborút elvesztették, de az uraikodó osztályok nem mertek békét kötni, mert tudták, hogy a háború elvesztése osztályuralmuk vesztét is jelenti. Világossá vált: *a békéhez vezető egyetlen út a dolgozó nép forradalmi felkelése.* A régi szociáldemokrata baloldali ellenzéken kívül kialakult egy baloldali csoport a szociáldemokrata párt vezetői között is. *Landler Jenő, Hamburger Jenő,* és mások mindinkább balra tolódtak.

„Itt a tettek ideje"

1918. június 20-án, a MÁV Gépgyár udvarán eldördült gyilkos sortűzre feleletül a sztrájk villámgyorsan kiterjedt Budapest összes üzemeire, majd az egész országra. A vasúti forgalom is leállt. A sztrájk kitörésének napján az Országház téren a munkások nagygyűlést tartottak, amelynek szónoka Landler Jenő volt. *„Nem beszélni kell többé, itt a tettek ideje! Le kell számolni az egész korrupt kormányrendszerrel!* — mondotta, s szavai híven kifejezték a munkások hangulatát.

S míg a fronton éhezte[illegible] hullottak a katonák, míg a dolgozók nyomora soha nem látott fokra hágott, a parlamentben a magyar urak tovább folytatták mesterkedéseiket. A *Wekerle-kormány* ismét *Tisza István* támogatásával próbálta megszilárdítani a helyzetet. A király és a Wekerle által megígért választójog helyett valamiféle korcs választójogi törvényt hoztak, amely szerint a választás nem volt titkos és a választójogot 6 elemi elvégzéséhez kötötték.

De minden mesterkedés hiábavaló volt. A parlamentben Tisza István 1918 október 17-én bejelentette: *a háborút elvesztettük.*

Ezekben a napokban már egész zászlóaljak, ezredek hagyták ott a frontot, Wekerle lemondott. Az országban megszűnt a kormány hatalma. Október 25-én a *Károlyi Mihály pártjából, a radikális polgári pártból és a Magyar Szociáldemokrata Pártból megalakult a Magyar Nemzeti Tanács.*

A Nemzeti Tanács nem akart forradalmat. Kiegyezést keresett a királlyal. S amíg a Nemzeti Tanács tárgyalt — a főváros tömegei véghezvitték a forradalmat. A Nemzeti Tanács akaratlanul a forradalom gyújtópontjává lett.

„Kitört a forradalom"

Október 30-án érkezett el hozzánk a bécsi forradalom híre. Budapest lázban égett. Százezres tömegek hömpölyögtek az utcán. Zászlóaljak tisztjeikkel, fegyveresen vonultak a Nemzeti Tanács épülete elé esküt tenni. A postások, vasutasok, számos vidéki szervezet egymás után jelentette be csatlakozását. A gyárakban gyüléseket tartottak és megalakultak a forradalmi szervek.

A baloldali szociáldemokraták és a forradalmi szocialisták a győzelmes forradalom reggelére a szociáldemokrata párt nevében, opportunista vezetőik tudta nélkül röplapokon általános sztrájkra szólították fel a munkásságot. *„Kitört a forradalom!... A Nemzeti Tanácshoz csatlakozott csapatok szerda éjjel vérontás nélkül megszállták a főváros főbb pontjait. Most rajtatok a sor!... Ki az utcára! Szüntessétek be a munkát!"*

Október 31-én Budapest népe az utcára özönlött. Összeölelkezve ünnepelték a forradalom győzelmét, a háború végét. A katonák sapkáiról lekerült a királyi felségjel és piros, vagy nemzeti színű szalagokkal, őszirózsával felvirá[illegible] járták a rost. Az ország népe követte Budapestet.

Csak a kezdet volt

A dolgozók a demokratikus jogok csíráit megkapták ugyan, de a polgári demokratikus forradalom győzelme nem hozta meg pl. a nagybirtok felosztását, a feudális maradványok megszüntetését. A harc tovább folyt...

„Ha minden dolgozó összefog — elkerülhető a háború, megőrizhető a béke"

— A szakszervezet elnökségének levele európai országok vasutasszakszervezeteihez —

„Kedves Barátaink!

Bizonyára tudomásuk van arról, hogy a júniusban Berlinben megtartott európai munkás-konferencia felhívással fordult Európa dolgozóihoz, hogy október 15—22 között rendezzenek akcióhetet a termonukleáris kísérletek betiltása, a fegyverkezési hajsza ellen, a békéért.

Ma, amikor a tömegpusztító fegyverek a világ jövőjét, a békés életet fenyegetik, egyetlen becsületes embernek sem lehet közömbös a háború és béke kérdése. Ezért a szervezett magyar vasutasok is egyöntetűen csatlakoztak az európai munkáskonferencia kezdeményezéséhez és megálljt kiáltanak a háborúnak. A háború és béke korunk legnagyobb, mondhatjuk az egész emberiséget foglalkoztató kérdése. Meg vagyunk győződve arról, hogy a kérdés Önöket is foglalkoztatja és Önök is a béke táborában állnak.

E meggyőződésünkből indulunk ki, amikor kérjük Önöket, hogy mindent kövessenek el, ami lehetőségeikből adódik, hogy szervezetükben ismertessék az európai munkás-konferencia célkitűzéseit, azokat a lépéseket, melyeket az európai dolgozók tesznek a béke megszilárdításáért.

A szervezett magyar vasutasoknak meggyőződésük, hogy ha minden dolgozó politikai meggyőződésre való tekintet nélkül e kérdésben összefog, elkerülhető a háború, megőrizhető a béke. E meggyőződésük hatja át azt a kampányt, melyet a magyar vasút egész területén megindítottak, amelyben követelik, hogy a négy nagyhatalom tárgyalások útján egyezzen meg a leszerelés, az atomfegyverek betiltása, a tartós béke megteremtése érdekében.

Bízunk abban, hogy e követelésekkel Önök is egyetértenek és közös harcunkat a békéért siker fogja koronázni.

Szívélyes üdvözlettel

Magyar Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében

Szabó Antal
főtitkár"

(A levelet a finn, az osztrák, az olasz, a francia, a jugoszláv, a belga vasutas szakszervezetek vezetőségéhez küldték.)

AZ ÉLETRE SZAVAZOK

Vasárnap szinte nyárias volt az idő. A park padjain — mint tavasszal az érkező, vagy őszszel a költöző madarak — sorokban ültek az emberek. Az egyik pad szabad helyére telepedtem. Mellettem egy idősebb ember beszélget egy fiatallal.

— Én a múltban nem szavaztam — mondta az idősebb. — Hatévi egyhelyben lakást nem volt könnyű megszerezni annak, aki enyhíteni próbált a munkanélküliség súlyos körülményein. Nyakunkba vettük az országot, csak így akadt egy-egy rövid munkaalkalom.

A fiatal figyelte a megfontolt szavakat. Látta ezt az öreg és megkérdezte: — Hány éves vagy, fiam?

— Tizenkilenc. Most fogom először szavazatommal is erősíteni az országot.

Nagy lendülettel, szinte szónokiasan mondotta ezeket. Ránéztem. Arcát mintha komor felhők árnyékolnák be, mikor újra megszólal:

— Apám korán meghalt. Elesett a háborúban. Anyám egyre várta, hiába. Még nem voltam ötéves, amikor egy bombatámadás után a szomszédok találtak rám a romok között. Értelmetlen szemekkel néztem anyámat, aki már halott volt. Csak ültem mellette, s vártam mikor szólít kedves hangján. Csak évek múltán értettem meg, hogy tragédiámat a háború okozta. Most, hogy a dolgozók millióival együtt választhatok az élet és a halál, a béke vagy a háború között, én az életre, a békére szavazok.

Az órájára néz, lassan felál, s szinte férfinak tűnik, amint lassan elindul. Az idős ember, aki megrendülten hallgatta, utána megy, gyengéden belékarol. Mint apa és gyermeke mennek a falevéllel tarkított sétányon.

Dáni Mihály
Szeged

A proletárnemzetköziség erejével...

Az európai országok szakszervezeteinek és dolgozóinak képviselői 1958 júniusában Berlinben arról tanácskoztak, hogy a dolgozók milyen módon, milyen eszközökkel tudnak hatékonyan szembeszállni az imperialisták háborús terveivel.

A béke, a fegyverkezési kiadások csökkentése, az atomerő békés célokra való felhasználása minden dolgozó vágya és akarata. Ez a gondolat vezette a konferencia küldötteit, amikor egyöntetű lelkesedéssel elhatározták, hogy az egész világra kiterjedő megmozdulásra szólítják fel a világ dolgozóit: 1958. október 15—22 között szervezzék meg „a szakszervezetek nemzetközi akció és szolidaritási hetét a békéért és leszerelésért".

A nemzetközi helyzet alakulása 1958 június óta, méginkább indokolttá tette, hogy a szervezett munkások kifejezzék egységakaratukat, harckészségüket és elszántságukat az atomháború megakadályozása, az életet jelentő béke biztosítására.

Az angol—amerikai imperialisták libanoni és jordániai katonai beavatkozása, a Kínai Népköztársaság elleni provokációk, a korábbinál is nagyobb méretű atomkísérletek azt bizonyítják, minden igyekezetük arra irányul, hogy a háborús feszültséget fenntartsák, sőt, fokozzák.

A szakszervezetek szembeszállnak ezekkel az őrült tervekkel és együtt kiáltják mindazokkal, akik harcolnak a békéért: „NEM!" Mi békét, életet, jólétet akarunk!

Az akció és szolidaritási hét során a világ dolgozói megmutatják, hogy elmúlt az az idő, amikor „rólunk-nélkülünk" lehetett dönteni. Ma már nem lehet figyelmen kívül hagyni a dolgozók akaratát. Ennek az akaratnak hangot adnak a világ dolgozói és figyelmeztetik az imperialistákat, hogy olyan erő áll velük szemben, mely képes gátat vetni őrült terveiknek.

A Szakszervezeti Világszövetség, amely 92 millió szervezett dolgozót tömörít soraiban, élén halad azoknak az akcióknak, melyek szerte a világon folynak a munkásegységért, a békéért, a jobb életfeltételekért. A szocialista országok szakszervezetei, köztük a magyar szakszervezetek is, minden erejükkel támogatják az SZVSZ harcát, szolidárisak a kapitalista országok dolgozóival, akik ugyanazon célokért folytatják harcukat.

S a harcnak nagyszerű példái vannak John Ley, a Brit Vasutasok Országos Szövetségének küldötte a prágai ifjúsági találkozón elmondotta, hogy az angol dolgozók szinte szünet nélkül tüntetnek az amerikai katonai támaszpontok ellen és az atomfegyverek betiltásáért. Mexikóban több mint 100 000 vasutas ötnapos tiltakozó sztrájkot tartott, mert a kormány nem volt hajlandó elismerni a vasutas szakszervezet újonnan megválasztott végrehajtó bizottságát. Az ausztráliai szakszervezetek béremelést követelnek, a japán szervezett dolgozók tömeges sztrájkokat szerveznek, Svájcban a szakszervezeti vezetők egy csoportja tömegmozgalom szervezését kezdeményezte, amely arra irányul, hogy a svájci alkotmányban mondják ki a nukleáris fegyverek gyártásának és behozatalának tilalmát. Ausztriában több szakszervezet dolgozói követelték, hogy az Osztrák Szakszervezeti Szövetség járjon el az atomkísérletek beszüntetése érdekében. A Német Demokratikus Köztársaságban, Csehszlovákiában és más népi demokratikus országokban a felvilágosító munka fokozásával készültek az akció és szolidaritási hétre.

A magyar szakszervezetek is széleskörű előkészítő tevékenységet végeztek a szolidaritási hét sikere érdekében. A magyar szervezett dolgozók zöme ismeri a háború borzalmait, tudja milyen veszélyt jelent a német fasizmus újjászületése és atomfegyverekkel való felszerelése, de ismeri a nemzetközi proletárszolidaritás erejét is.

A magyar szervezett dolgozók készek arra, hogy az akció és szolidaritási hét során kifejezésre juttassák felháborodásukat az imperialista politikával, provokációkkal szemben és kifejezzék szolidaritásukat a világ más, szabadon élő és még elnyomásban szenvedő népeivel. Nem közömbös a magyar dolgozók számára, hogy mi történik az ország határain túl, nem nézik tétlenül az imperialisták háborús kalandor politikáját. Készek a világ dolgozóival együtt akcióba lépni a háború ellen, a békéért.

Kohári József,
a SZOT alosztályvezetője

Zubor István, a Budapest Nyugati pu. tornyos váltókezelője éberen őrködik a vasút biztonsága felett...

(Kovács Géza felv.)

A „VASÚTI RUHÁZATI UTASÍTÁS" KÖRÜL KIALAKULT VITÁHOZ

Az új „Vasúti Ruházati Utasítás"-sal kapcsolatban elhangzott vitákhoz szeretnék hozzászólni.

Az Utasítás általánosságban megelégedést váltott ki. Ezzel nem akarom azt mondani, hogy minden munkaterületen kielégítette a jogos igényeket és sérelmeket. De minden esetre lényeges előrehaladást jelent a Horthy-rendszerben kidolgozott „71. sz. Egyenruházati Szabályzat és Utasítás" jogi formuláival és a kiegészítésekkel szemben.

A volt 71-es számú Utasítás nem határozta meg az ellátásban részesíthető, a kötelezően részesítendő munkaköröket és az ellátás mértékét sem. Egyenruha ellátásban csak kinevezett vasutas részesülhetett, viszont több mint 30 000 dolgozó eleve ki volt zárva a kinevezésből.

Ruhaellátás a multban és most

A jelen Utasítás a szocialista elveknek megfelelően meghatározza, hogy az egyes munkaterületeken dolgozókat hogyan, milyen mértékben kell ellátni. A juttatást nem köti kinevezéshez. Egyéves szolgálat után, sőt több munkakörben a munkába lépés napján biztosítani kell a ruhellátását.

A felszabadulás előtt körülbelül 30 000 dolgozó kapott egyenruhát, ma közel 110 000. Munka- és védőruha-ellátásban a múltban mintegy 7000 dolgozó részesült, ma közel 85 ezer.

A felszabadulás utáni ruhaellátásban is voltak hibák. Főleg a folyamatos ellátás akadozott. Másrészt egységes rendezés hiányában a dolgozók egy része nem volt tájékozott a juttatás mérvéről. Ezt egyes helyeken úgyis kihasználták, hogy jogos igények rovására szabálytalanul igényeket is kielégítettek.

Az ellátás sem volt egységes. Például az esőköpeny, bunda, kucsma, halinacsizma stb. egy része illetményként, a másik része leltári kezelésként került kiosztásra. Az illetményként adott ruha a viselési idő lejárta után a dolgozó tulajdonába került, a leltári kezelésű viszont nem.

Elégedetlenséget szült az egységesen megszabott viselési idő is. Nem vették figyelembe az egyes munkakörökkel járó szennyeződés, elhasználódás mértékét. A munkaruhával is ellátott dolgozók az egyenruhát csak munkébajáráskor használták, a viselési idő pedig azonos volt azokéval, akik kötelezően ebben teljesítettek szolgálatot.

Elsősorban a munkaköröket veszi figyelembe

Az új Ruházati Utasítás a felsorolt hiányosságokat, feszültségeket jórészt megszüntette. Lehetővé tette pl. a kocsirendezők, vonatkísérők bőrkesztyűvel, vonatfelvevő brigádok csizmával, a jegyvizsgálók esőköpennyel, a vonatkezelők csizmával és esőköpennyel való ellátását. Intézkedik a vonatkirakók és szállítmányozási dolgozók egyen-, munka- és védőruhaellátásának egységesítéséről. A szabadban vagy hideg munkahelyeken dolgozók korábban csak részleges, most viszont egységes bunda, vattásruha, szőrmesapka és esőköpeny ellátásáról, a motorvezetők rövid bunda helyett, hosszú bundával való ellátásáról.

A felsoroltak is bizonyítják, hogy az új Ruházati Utasítás lényeges előrehaladást jelent. Persze helytelen azt mondani, hogy az Utasítás összeállításánál nem történtek kisebb hibák.

Például:

1. a több mint ezer munkakör felsorolása mellett néhány munkakör kimaradása,

2. a bértételek számozása és főleg a helyes értelmezést zavaró sajtóhiba,

3. egy-két sajátos munkakörben az azonos ellátás hiánya,

4. és végül az egyes munkaterületeken dolgozók még megoldatlan jogos igényeinek a kielégítetlensége.

Az első három pontban foglaltakra a helyesbítő és kiegészítő rendelkezés tudomásom szerint rövidesen megjelenik és hozzájárul az ellátás, illetve az utalványozás zavartalan biztosításához. A még megoldatlan igények kielégítése azonban további eredményeinktől, népgazdaságunk további erősödésétől függ, amely egyrészt a vasutasok jó munkáján is múlik. **Horváth Géza**

Most ugyan üres ládákat raknak, de ennek ellenére havonta csaknem 7000 mázsa áru mozgatását végzi a Soroksári úti teherpályaudvaron Korom Károlyné raktárnok és Csaba Ferenc brigádja.

(Kovács Géza felv.)

Szakmaközi Bizottságok Budapesten

A SZOT elnökségének határozata alapján október 30-ig megalakulnak a budapesti és kerületi szakmaközi bizottságok. A bizottságokat a szakszervezeti bizottságok elnökeinek tanácskozásán választották meg, s ekkor alakult meg a Budapesti Szakmaközi Bizottság is.

Mivel a dolgozók problémáinak jelentős része lakóterületi jellegű, a szakmaközi bizottságok sok segítséget nyújthatnak — a tanácsokkal kialakítandó kapcsolataik révén — a különböző, főleg szociális, kulturális, munkásellátási vagy más természetű ügyek elintézéséhez. A bizottságok működési területükön a szervezett dolgozókat képviselik, s ezért sokkal hatékonyabban, mint eddig, közreműködnek a Hazafias Népfront tevékenységében. Munkájuk sikere nem kis mértékben attól függ, hogy megkapják-e a támogatást a szakszervezeti bizottságoktól, s általában a szakszervezeti szervektől.

MÓDOSÍTÁS

A Magyar Vasutas 18. számában „Munkajogi kérdések" cím alatt megjelent tájékoztatóval kapcsolatban az alábbi módosítást közöljük:

A továbbtanuló dolgozók munkaidőkedvezményét az 1954. évi 47. sz. hivatalos lapban megjelent 143 (34) 1954. I/4. A. sz. rendelet megszüntette. Ezzel egyidejűleg a Mt. V. R.-nek 211 §. és a 213. §. (1) bek-nek munkaidő kedvezményre vonatkozó rendelkezését hatálytalanította.

E rendelet alapján tehát az egyetemek, főiskolák, középiskolák, ált. iskolák esti és levelező tagozatain továbbtanuló dolgozók a foglalkozásokon vagy előadásokon csak munkaidő után vehetnek részt. Az iskolák esti és levelező tagozatain továbbtanuló dolgozók hiányzását az első (17 órától kezdődő) órától az iskolák igazolt hiányzásnak tekintik.

A levelező hallgatók az egésznapos foglalkozásokon tanulmányi szabadságuk terhére vehetnek részt.

40 éves a lenini Komszomol

1918. október 29. Ezen a napon ült össze Moszkvában a Munkás- és Paraszt Ifjúság Szövetségének I. Összoroszországi Kongresszusa. Ezen a napon alakult meg a Komszomol.

Nagy dolgot művelt ez a kongresszus, pedig résztvevői csak rövid ideig üléseztek. A küldötteknek halaszthatatlan munkájuk volt: sürgősen meg kellett szervezni az elaprózva működő szervezetekből az egységes szövetséget, amelynek tagjai sorra fegyvert ragadtak a haza védelmére. S miközben a Komszomol szervezetté alakult, a hősök ezreit adta a hazának.

A szovjet fiataloknak, köztük elsősorban a komszomolistáknak nem kis részük volt abban, hogy a Vörös Hadseregnek sikerült győzedelmeskednie a külső és belső ellenség felett. Amíg a komszomolisták tízezrei harcoltak a frontokon a hátországban is nőtt a szervezetek ereje:

1918-ban 22 100 tagja volt a szervezetnek, 1920 végén már 482 000 fiatal nevezte magát komszomolistának.

1920 októberében, a polgárháború befejezése után megtartott III. kongresszuson a párt és Lenin elvtárs újabb feladatokat tűzött a Komszomol elé: tanulni és dolgozni a szocialista haza építéséért.

A Komszomol a feladatokat becsülettel teljesítette. Ahol erős kezekre volt szükség, ott megjelent az ifjúság. A párt felhívására 200 000 komszomolista indult a nagy építkezésekre. A szovjet fiatalok keze nyomán épült fel a sztálingrádi, a harkovi traktorgyár, a magnitogorszki, a kuznyecovi kohóipar gócpont, a dnyeperi villamoserőmű gátjai, a moszkvai faviskók helyébe a többemeletes házak. Fokozatosan megteltek tanulni vágyó fiatalokkal az egyetemek, a főiskolák padjai.

A békés építés napjait élte a Szovjetunió, amikor 1941 nyarán megkezdődött Hitlerék fasiszta orvtámadása.

Már a háború első heteiben 260 ezer moszkvai komszomolista ment a frontra, 100 ezren pedig védőárkokat ástak.

A Nagy Honvédő Háborúból a hősök ezrei kerültek ki a bátor, a hazájukhoz hű komszomolisták közül. Ki ne ismerné Matroszov, Zója, Oleg Kosevoj, Mereszjev nevét, ki nem hallott Panfilov tábornok hős gárdistáiról?

Rettenetes volt a fasiszta rombolás. A városok romokban, az országnak az a része ahova a nácik eljutottak, kifosztva. A fasiszták okozta közvetlen kár mintegy 650 milliárd rubelt tett ki. S amint megkezdődött a helyreállítás a Komszomol éppenúgy, mint az első ötéves tervek idején védnökséget vállalt a legnagyobb építkezések felett.

Alig tüntek el a háború okozta sebek, a Komszomol felhívást intézett a szovjet fiatalokhoz: „Törjük fel és tegyük termővé a szűzföldeket."

S néhány év alatt 36 millió hektár szűz- és parlagföldet tettek termővé az önkéntes ifjúsági brigádok...

Se vége, se hossza annak a sok hőstettnek, izgalmas történetnek, amely a Komszomolisták nevéhez fűződik. És itt nemcsak hősökről, történetekről beszélhetünk, mert a Komszomolnak nemcsak hősei és története van, hanem valóságos történelme is.

A magyar vasutas fiataloknak is példaképe a hős lenini Komszomol. Megalakulásának 40. évfordulóján további jó munkát, újabb sikereket kívánunk, kommunizmust építő munkájukhoz.

Vendégünk volt a miniszter

Kossa István elvtárs három napot töltött a szegedi közlekedési dolgozók között. Megérkezésének első estéjén nagyaktíván szólt őszinte szavakkal a dolgozókhoz. Nem csoda, hogy egymás között arról beszélgettünk: *ha nekünk ilyen vezetőink vannak, akkor a külföldi rádió beszélhet, amit akar.* A miniszter szaváról érződött a munkásosztály határtalan szeretete, erőnk, ügyünk, a szocializmus győzelmének biztos tudata.

Másnap megtekintette a szegedi állomást. Volt ideje szót váltani a dolgozókkal, meghallgatni problémáikat és jó tanáccsal segíteni azok megoldását. Ez még az aktívaülésnél is nagyobb hatást váltott ki. Még ma is arról beszélgetnek a dolgozók, hogy egy miniszter szakított annyi időt, hogy egyszerű emberekkel tanácskozzon, meghallgassa véleményüket.

Előfordult ilyen a múltban? Soha! Még emlékszünk hogyan görnyedt a málházó a szolgálattevő előtt. Most pedig a miniszter olyan közvetlen hangon szólt a málházóhoz is mint a vasútigazgatóhoz.

Szeged állomás dolgozói előtt sokáig emlékezetes marad ez a találkozás. **Tótka Károly**

A 100 000 forintos főnyeremény

Már többször kopogtatott a szerencse a pécsi vasútigazgatóság dolgozóinál, de olyan nagy szerencse, mint most érte Horváth Géza főellenőrt, még nem fordult elő. A VI. Békekölcsön 100 000 forintos főnyereményének birtokosa lett. Érthetően nagy volt az öröm a családban, de örültek a kötelességtudó nyertes szerencséjének munkatársai is.

Ilyenkor mindig felvetődik a kérdés: Mi lesz a sok pénzzel? Nagyobb része — mondja Horváth elvtárs — egyelőre a bankban marad. Ha a nagy öröm első hullámai elülnek, elkészítjük a tervet.

De a tervkészítés előtt másra is gondolt a szerencse kiválasztottja. Horváth elvtárs 1947 óta a PVSK ökölvívó szakosztályának edzője. A boldogság percében is először a szakosztályra gondolt. Az egyik napon két nagy csomaggal állított be a sportolók közé: tíz melegítővel ajándékozta meg a fiatalokat, akiket — ahogy ő mondja —, mint gyermekeit szereti. Horváth elvtárs nemcsak a sport eredményeiben, versenyében van együtt fiaival, hanem megosztja velük saját örömét is, nert nemcsak edzi, de neveli is őket. **Várnai László**

Tömegszervezeti élet a Vasúttervezőnél

Rövid idő telt el a vasúttervező vállalat vöröskeresztes szervezetének vezetőség- és küldöttválasztó taggyűlése óta, de máris nagyszerű eredményekről számolhatnak be.

A szervezetnek 270 tagja, 20 önkéntes véradója van. 40 főt részesítettek egészségügyi továbbképzésben.

A szervezet tagjai részt vesznek a békemozgalom munkájában is. Megértik, hogy nem elég az emberi szenvedéseken enyhíteni, hanem harcolni kell a legnagyobb emberi szenvedést okozó háború ellen.

A 87 tagot számláló MHS-szervezet szeptember 10-én tartotta alakuló gyűlését. A megválasztott vezetőség feladata most a szakköri és a politikai kiképzés megszervezése.

A vöröskeresztes szervezet jó munkája elsősorban *dr. Diószegi Zoltánné*, az MHS-é pedig *Kontra László* elvtárs fáradozásának eredménye.

Vágó Pál

A szerkesztőség üzeni

Szentgáli István, Gyöngyös. A levelében közöltekre az illetékesek figyelmét felhívtuk. **Kovács Kálmán, Hajduszoboszló.** Átminősítésére remélhetőleg rövidesen sor kerül. **Jónap Béla, Budapest, Kérésükre a 8. szakosztály úgy intézkedett, hogy október 6-tól az M. 2. sz. vonat Rákosrendező pu-ról menetrendszerint a 122 sz. vonat csatlakozása után 6.31-kor indul és Tárolótelep mh-re 6.35-kor érkezik. Szeti Lajos, Budapest.** A kért átalakítási munkára a Bp. Krisztinavárosi Pft.. Főnökséget utasították. A kivitelezésre novemberben kerül sor. **Mogyorósi József, Mezőkövesd.** Jogos panaszuk végleges megoldásáig a megyei tanács utasította a járási tanácsot, a szennyvíz állandó klórozására. **Puskás Ferenc, Mélykerék.** A WC-t és sertésólat még ebben az esztendőben felépítik. Előkamra építésére — hitel hiányában csak a jövő évben kerül sor. **Darázs Mihály, Budapest.** Áthelyezése a Keleti Fűtőházhoz megtörtént. Az Az igazgatóságtól igéretet kaptunk: intézkednek, hogy a kocsirendezői beosztásából felmentsék. **Bognár Károly, Tapolca.** A szertárnál folyó év áprilisa óta 71 tonna brikett készlet van. A tüzelési év kezdetétől egy esetben sem kapott briket kiutalást a szertár. A VI., VII. és VIII. hónapban a készletmaradvány állandóan 80—90 tonna között volt. A kiutalt háztartási szenek között szerepel ajkai, balinkai, sőt tatai, dorogi, oroszlányi szén is. Tehát nem helytálló az, hogy Tapolca csak rossz minőségű szenet kap. **Bárdos Ferenc, Somoskőújfalu.** A vízellátással kapcsolatos panaszuk jogos. A 6. szakosztály intézkedik a probléma megoldására. **Szikkai István, Budapest.** „A mozdonyvezető" című verse mély érzésről tesz tanúságot, de verstani fogyatékosságai miatt közlésre nem alkalmas. **Kövi József, Budapest.** A levelükben közöltekre az illetékesek figyelmét felhívtuk.

Ugyai Sándor, Miskolc, Németh István, Szombathely, „Józsefvárosi dolgozók". Panaszukat megvizsgáljuk.

HIREK

— **Az idei volt a legforgalmasabb** nyár a vasút fennállása óta. Három hónap alatt 74 millió 100 ezer utast szállítottak a MÁV vonalain, 12 millióval többet, mint 1957-ben. A menetrendszerinti járatokon kívül 400 különvonatot indítottak.

— **Váróterem épül Kápolnán.** A tervek szerint a mintegy 72 ezer forint költséggel épülő várótermet november elsején adják át rendeltetésének.

— **Nagyarányú vasúti összeütközés a török-szíriai határon.** Az Aleppóból Bagdad felé robogó Orient-expressz összeütközött egy tehervonattal. Hírek szerint az összeütközésnek 65 súlyos sebesültje van.

— **Megfelelő ütemben halad a budapest-miskolci vonal villamosítása.** Még az idén befejezik Hatvan és Vámosgyörk között a vezetékek és jelzőberendezések szerelését. A vonal végleges villamosítása 1961-ben fejeződik be.

— **Pneumatikus szerkezetet készített** N.. Rudenkó a jonalcsi házépítő kombinát mérnöke, melynek segítségével cement, mész, gipsz és egyéb poralakú anyag a vagonokból könnyen lerakható. Az új szerkezetet egy ember kezeli, s három és fél óra alatt 3—4 vagont lehet vele kiraknl. Az ömlesztett anyagot a vagontól 100 méter távolságra és 30 méter magasra tudja továbbítani. A továbbítást gombnyomással vezérlik.

— **1 771 850 forintot takarítanak** meg a szombathelyi igazgatóság vonalain dolgozó vasutasok az év végéig. Az újításokból bevezetett megtakarítás csaknem 300 ezer forintot tesz ki. A II. negyedévben a vasúti szállítások önköltségét sikerült négy millió forinttal csökkenteni.

— **A Komárom megyei vasutas pártszervezetek** kommunista őrjáratokat szerveztek. A brigádok időnként bejárják az állomásokat, vonalakat, felkutatják a használaton kívüli vasúti kocsikat. Hasonló őrjáratokat szerveznek Debrecen állomáson is.

— **63 vonatot rendeztek és továbbítottak a menetrendszerint közlekedő személyvonatokon kívül** október 6-án Debrecen állomáson.

— **Élénk újítómozgalom a debreceni fűtőházban.** Ebben az évben 101 újítási javaslatot nyújtottak be. 47 javaslatot elfogadtak, 12 elbírálása folyamatban van. Az újítóknak több mint 10 000 forint újítási díjat fizettek ki.

— **Az élüzem címmel kitüntetett nagykanizsai állomás** dolgozói továbbra is jó eredményeket érnek el. A harmadik negyedévben 116,4 százalékra teljesítették tervüket.

— **75 dieselmozdonyt, 20 motorkocsit, 170 személykocsit, 2400 tehervagont ,egy motorvonatot és egy Hargita rendszerű szerelvényt kap a MÁV 1959-ben.**

— **Társadalmi munkával épült** a keszthelyi családi üdülőtelep konyháját és étermét a Szombathelyi Járműjavító dolgozói a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére.

— **Jól sikerült termelési tanácskozást tartottak a szegedi Rakodási Főnökségen.** A szolgálati vezető részletesen beszámolt az előző termelési tanácskozáson elhangzott javaslatok sorsáról.

— **A Fővárosi Bíróság hétek óta tárgyalja Hóvári Pál, volt óbudai tolatásvezető és 15 társa bűnügyét.** A bűnszövetkezet tagjai 1953 óta folyamatosan dézsmálták az állomáson átmenő textil- és borzsesz küldeményeket és kb. 250 000 forinttal károsították meg a népgazdaságot. Ítélet hirdetésre előreláthatólag október 20-án kerül sor.

— **Társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett csalás és más bűncselekmények miatt eljárás indult Zsigray György MÁV főirodavezető és több társa ellen.** Zsigray a kisterenyei, majd a salgótarjáni fűtőházban éveken keresztül követett el bércsalást. A jogtalanul kifizetett béreket a pénzt felvevőkkel megfelezte, s így mintegy 80—90 000 forintot tulajdonított el.

— **Tovább korszerűsítik a győri állomást.** Megkezdődött az állomás nádorvárosi oldalán az ipari-, üzemi- és ivóvízvezeték hálózatának, a teherpályaudvar nyílt rakodójának építése, valamint a kazánház szén- és salaktárolójának bővítése.

— **Kelenföldön ünnepélyesen fogadták azt az irányvonatot, amely a tatabányai bányászok által kitermelt százmilliomodik tonna szenet vitte Hatvanba.**

— **A Dunakeszi Járműjavítóban** készül az ország első egészségügyi vonata. A több mint 23 méter hosszú Pullmann-kocsit a legkorszerűbb vizsgálóberendezésekkel látják el. Az egészségügyi vonat a tervek szerint 1958 végére elkészül, s segítségével két év alatt valamennyi vasutas dolgozó szűrővizsgálatban részesül.

— **Pestlőrinc és Vecsés között** évek óta lassújel akadályozta a forgalmat. A tervek szerint hamarosan eltűnik az akadály, kicserélik az ágyazatot és szivárgókat építenek a pálya két oldalán.

Nagyobb rendet a munkahelyen

Sok még a tennivaló a baleseteihárításban, annak ellenére, hogy üzemünk baleseti statisztikája jobb a tavalyinál. A balesetek több mint 50 százaléka kézsérülés. A kocsiosztályon, az alkatrészszerelésnél viszont gyakori a lábsérülés. Ezeknek legtöbbször nemtörődömség, vigyázatlanság és nem utolsósorban a hiányos balesetvédelmi oktatás az oka.

Sok baleset forrása a rendetlenség, a helytelen tárolás. A kocsiosztály bognárai a kibontott pallókat keresztülkasul dobálják a kocsisorok között. Az eldobált pallókból kiálló szegektől eddig hárman sérültek meg.

Sok bajnak elejét vehetnénk, ha balesetvizsgáló bizottság nagyobb körültekintéssel dolgozna. Az is hiba, hogy a művezetők nem tartanak rendszeres balesetvédelmi oktatást. Az új felvételesekkel sem foglalkoznak kielégítő módon. Egy dolgozót munkába lépésének második napján baleset ért, mert nem részesült az előírt oktatásban.

Mindenkinek érdeke, hogy vigyázzon a rendre, tartsa be az óvintézkedéseket, fegyelmezetten dolgozzon.

Csomor János,
Szolnok, Járműjavító

Az elnökség határozataiból

A szakszervezet elnöksége szeptember 29-i ülésén a többi között az alábbi határozatokat hozta:

Utasította a munkavédelmi és munkásellátási osztályt: haladéktalanul ellenőrizzék, hogy a szakvonal milyen intézkedéseket tesz az egyes helyeken mutatkozó tüzelőanyaghiány és a tervszerűtlen elosztás megszüntetésére.

Az I/4. szakosztállyal és a Főkönyvelőséggel karöltve egy bizottság keresse meg azokat az erőforrásokat amelyekből — a nyereségrészesedéshez hasonlóan — biztosítani lehetne a vasutas dolgozók évvégi jutalmazását anélkül, hogy a jelenlegi jutalmazási keretet csorbítanánk.

A Sztálinvárosban uralkodó baleseti veszélyek legsürgősebb megszüntetésére utasította az elnökség a munkavédelmi osztályt, valamint arra, hogy a hiányosságra hívja fel a közlekedés- és postaügyi miniszter, a kohó- és gépipari miniszter és a Kohászati Dolgozók Szakszervezete főtitkárának figyelmét.

SPORT

35 éves a Nyíregyházi VSC

Az NYVSC labdarúgó csapata, amely az 1957/58. évben megnyerte Szabolcs megye I. osztályú bajnokságát. Álló sor: (balról jobbra) Dékány István másodedző, Sasvári András SZB-elnök, Bíró, Puskás, Gincsay, Tóth, Kun, Kósa József elnök, Kézi, Papp Imre, a klub főtitkára. Ülő sor: Koskovics, Román I., Román III., Román II. és B. Tóth.

1923-at írtak, amikor néhány lelkes vasútas megalakította a Nyíregyházi Vasutas Sport Clubot. A kezdet, mint mindenben, a nyíregyházi vasutasok sportéletében is nehéz volt. Az alapító tagoknak úgyszólván állig akadt segítőjük. Az első felszerelését saját pénzükön vásárolták. Aztán jöttek az újabb gondok. Sportpályájukat szolgálat után kezdték építeni. Lassan haladt a munka, évekig eltartott.

De ahogyan múlt az idő, úgy nőtt, erősödött az NYVSC. A birkózó szakosztály után sorra alakult a labdarúgó, az atlétikai, a teke és a kerékpáros szakosztály, amelynek versenyzői már abban az időben is szép eredményeket értek el. Az atléták közül **Létrai Géza** magasugrásban magyar bajnokságot nyert. **Móna István** az 1500 méteres síkfutásban. **Kinál Pál** pedig a gerelyvetésben vitte a magyar válogatottságig. Külön kell szólni **Pálosi László**ról, az atlétikai szakosztály jelenlegi vezetőjéről, aki már a sportkör bölcsőjénél is ott volt, s mint rúdugró, az 1936-os berlini olimpiára készülő válogatott keretnek is tagja volt. A későbbi években **Korompai Miklós, Bánval István, Bécs Zoltán és Fiáth Kálmán** nevét ismerték meg az atlétika berkeiben.

A felszabadulás után is sok tehetséges versenyző nevelkedett a Nyíregyházi VSC-ben. Ebből a sportkörből indult el például **Mitró György**, az öttusázó **Bakzó András**, a többszörös magyar bajnok hosszútávfutó **Kovács József, Aranyi József és Hecker Gerhardt** atléták. A sportkör atlétikai szakosztályában most is szép számmal találni tehetséges fiatalokat. Ilyen például a hosszútávfutó **Fehér László**, a kalapácsvető **Gulyás**, aki az 1958. évi magyar bajnokságon a harmadik helyen végzett. Nemeskéri pedig az idei vasutas bajnokságokon négy számban szerzett bajnokságot.

A Nyíregyházi VSC labdarúgócsapata, főleg 1948—49-ben ért el jó eredményeket a labdarúgó NB II-ben. 1949-ben — megelőzve olyan neves csapatokat, mint a Ferencváros, a Szolnoki MAV, Budafok, Előre — megnyerte a Nyári Kupát. Sajnos, később megtört a csapat sikersorozata, kiestek az NB II-ből, s jelenleg a megyei I. osztályban játszanak.

Eredményesen szerepelnek a különböző bajnokságokon a kerékpárosok, a tekézők, az asztaliteniszezők és a sakkozók is. A sportkörnek jelenleg hat szakosztálya van. S ami a legörvendetesebb, a sportvezetők és a legjobb sportolók egyben jó vasutasok is.

SPORTHÍREK

Új sportpályát kaptak a Cegléd-berceli VSC labdarúgói. A pályát, amelyen két játékos és egy játékvezető öltöző, valamint gondnoki lakás és zuhanyozó is épült — a vasutasok és a község sportszerető dolgozói, a sportoló fiatalok — a tanács támogatásával építették meg. A pályaavató, ünnepség keretében zajlott le. Az ünnepség fénypontja a Cegléd-berceli VSC—Nagykörösi Kinizsi II. járási bajnoki mérkőzés volt, amely a ceglédberceliek 4:2 arányú győzelmével végződött.

❋

Befejeződött az 1958. évi országos ifjúsági vízilabda-bajnokság. A bajnokságot ezúttal is a **BVSC ifjúsági csapata nyerte** — veretlenül. A csapat kiváló teljesítményére jellemző a 171:15 gólarány. A bajnoki címet a következő játékosok harcolták ki: Füzesi, Konrád I., Konrád II., Kőrösheqyi, Mohácsi, Kusztos és Sóti.

❋

Már csak három csapat „áll" az 1958. évi Vasutas Labdarúgó Kupában. A három csapat közül a Szegedi VSE mérkőzés nélküli jutott tovább. A döntőben a Miskolci VSC—BVSC-mérkőzés győztese lesz az ellenfele.

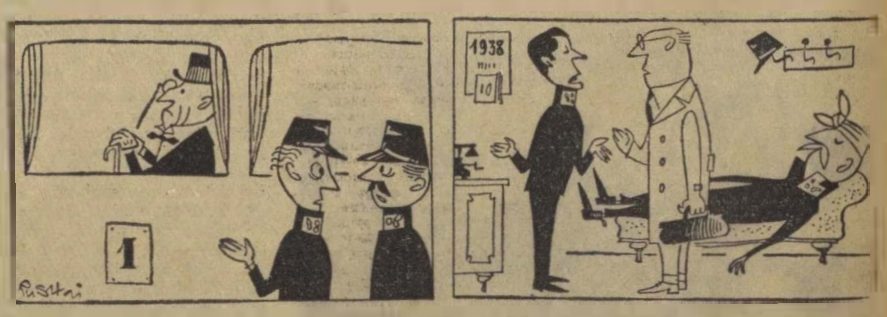
Bulgáriából hazatérőben az Utasellátó SC vendégeként öt napot töltött hazánkban a Szlavoj Praha női röplabda-csapata. A két csapat október 9-én a Testvériség Elem utcai tornatermében mérte össze tudását. A találkozó a Szlavoj Praha 3:0 arányú győzelmével végződött. Az Utasellátó csapata lelkesen játszott ugyan; ez azonban nem volt elég a nagyobb tudású, több válogatottal rendelkező vendégek ellen.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** központi fekvésű MÁV-házban levő kettőszobás, utcára nézó személyzeti szobás, összkomfortos lakásomat központi fekvésű lakásra. — Érdeklődés este 8 óra körül a 112—838-as telefonszámon.

— **Nagykanizsai** kettő szoba, összkomfortos, gázos, telefonos főbérleti lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra, esetleg egyszobásra. Érdeklődni lehet: Mátrai Lászlónál, Budapest, VII., Landler Jenő u. 11., I. em. 6.

Hátha valaki nem emlékszik rá...



— Szólni kéne neki, hogy nem ez a vonat megy Kaposvárra.

— Isten őrizz! Azt sem tudom, méltóságosnak, vagy kegyelmesnek szólítsam-e. Inkább ezt a szerelvényt küldjük Kaposvárra.

— Mi történt az állomásfőnök urral?

— Felháborító eset. Képzelje doktor úr jött egy pályamunkás és kollega úrnak s totta a főnök urat. Erre menten megütö guta.

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658 228—847, 228—349. 228—264 Üzemi telefon: 24—41 38—60, 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1958. NOVEMBER 1.

A nagy évfordulóra

1917. november 7-e, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmének napja olyan dátum a világtörténelemben, amelynek fénye évről évre dicsőségesebben ragyog. A forradalom győzelme után teremtett munkáshatalom példa- és mintaképe a világ minden kizsákmányoltjának, a szocialista forradalom győzelme hadüzenet volt a nemzetközi imperializmusnak.

A proletárhatalom, amelynek születésekor néhány hét, vagy néhány hónap létjogosultságot szántak az imperialisták és lakájaik, kiállta a megpróbáltatások sorozatát. Ezer sebből vérezve győzedelmeskedett az intervenciósok rohama felett, a világtörténelem legádázabb csatájában diadalt aratott a hitleri fasizmus ellen.

A 41 esztendő, ha megpróbáltatásokkal, könnyel, vérrel tarkított is volt, mégis a hatalomra került munkásosztály alkotta szovjet haza, a szocializmus építésének diadalmas útja volt. És ez nem frázis. Ezt kénytelenek elismerni a Szovjetunió legádázabb ellenségei is. A négy évtizedes szovjet hatalom, amely jóformán 1928-ban térhetett át a nagyarányú építőmunkára, az elmúlt 30 év eredményeivel bámulatba ejtette a világot.

Akik 1928-ban fantasztikus utópiának nevezték a szovjet ötéves terveket, ma a valósággal szemben kénytelenek revidiálni nézetüket. Mit is tehetnek olyan eredményeik láttán, hogy a Szovjetunió 1913-hoz képest harmincszorosára emelte ipari termelését; s az ipari termelés volumenét tekintve Európában az első, a világon a második helyen áll.

Abban az országban, ahol 1923-ban még csak egy traktort gyártottak, ma már minden órában 23-at adnak a gyárak. Több fontos termékben az egy főre eső átlagban is túlszárnyalták az USA-t. A cári Oroszországban a lakosságnak csaknem a fele írástudatlan volt. Ma pedig az amerikaiak azon sürgölődnek, hogyan érhetnék utól a Szovjetuniót a kulturális és műveltségi színvonalon.

S a műveltség emelkedése nemcsak a lakosság általános műveltségi színvonalának emelkedésében, hanem olyan dolgokban is megmutatkozik, hogy szovjet földről repítették fel az első szputnyikot, világrészeket köt össze a modern utasszállító repülőgépük, üzembehelyezték az első atomreaktort, elkészítették az atom jégtörőhajót. A szovjethatalom évei alatt 32 000 nagy iparvállalatot építettek. Kb. 50 000 kilométer hosszú vasútvonalat fektettek le, felépítettek 860 új várost és mintegy 2000 városszerű települést.

Ilyen eredmények után reálisan tuzhetnek ki olyan célokat a hétéves tervben, hogy ez a terv a kommunizmus építésének nagy programja lesz. Vajon mit fognak szólni az ellenlábasok, ha nyilvánosságra kerülnek e grandiózus terv számai, amikor Hruscsov elvtárs maga is úgy jellemezte, hogy a hét év tervszámai egyszerűen hihetetlenek tűnnek.

A szovjethatalom létrejöttének világtörténelmi jelentősége, hogy szétszakította az imperializmus láncát, s ezzel példaképévé vált az elnyomottaknak, a gyarmati sorban sínylődő népeknek. És hogy példája mennyi követőre akadt, azt a számok mutatják a legjobban. A második világháború előestéjén a föld lakossága kb. 2,25 milliárd fő volt. Ebből a Szovjetunióra és a Mongol Népköztársaságra 193 millió fő, vagyis a föld lakosságának 8,6%-a jutott. Területük a föld területének 17,5%-át tette ki. Ipari termelésük a világ ipari termelésének mindössze 7%-at adta.

A Szovjetuniónak a második világháborúban aratott győzelmének leglényegesebb következménye, hogy 11 ország kiszakadt a kapitalista rendszerből és létrejött a szocialista világrendszer. Ehhez a rendszerhez ma 960 millió ember, a föld lakosságának 35%-a tartozik. Területük a föld területének 26%-a.

S a gyarmatbirodalmak széthullásában nincs megállás. A gyarmati elnyomás alatt levő országok területe 1945-től 1948-ig 35,6%-kal, lakossága pedig 82%-kal csökkent. Anglia egykori gyarmatbirodalma területének kétharmadát, lakosságának 4/5-ét, Franciaország gyarmatbirodalma területének 1/8-át, lakosságának felét veszítette el.

A második világháború után — főként a gyarmati rendszer alól felszabadult országokból — létrejött az antiimperialista és az aktív semlegességi politikát folytató országok csoportja. Ezeknek az országoknak a lakossága jelenleg 574 610 000 fő, területük 10 789 700 négyzetkilométer.

A kapitalista országok munkásosztályát és haladó erőit leszámítva is az emberiségnek jelenleg több mint 61%-a áll szemben az imperializmussal. A világ népességének nagyobb része tehát gyakorlatilag már felszabadult az imperialisták járma alól. A szocialista világrendszer 1956-ban a világ ipari termelésének csaknem 1/3-át adta.

Az imperializmus azonban még mindig erős ellenfél, amely minden eszközzel megpróbálja visszafordítani a történelem kerekét. Ezért a szocialista tábor országainak külön-külön és együttvéve össze kell kapcsolniok a békés együttélés kivívására irányuló politikájukat a legnagyobb éberségnek, az esetleges imperialista kalandokkal szemben való fegyveres készenlétnek és helytállásnak a politikájával. De az imperialisták kalandor politikája nem tud változtatni azon a tényen, hogy a Szovjetunió ma már nem tőkés államoktól bekerített, egyedülálló szocialista ország, hanem az ő példáját követve és az ő vezetésével egy egész sor ország dolgozó népe törte át az imperializmus láncát és lépett a szocializmus felépítésének útjára.

II. ORSZÁGOS VASUTAS FÉNYKÉPKIÁLLÍTÁS

(Kovács Géza felv.)

A szakszervezetek Egressy Gábor művészeti klubjában (Bp. VII., Dohány u. 22—24.) október 16-án nyílt meg a vasutasok II. országos fényképkiállítása. A szakszervezet elnökségének díjait és az elismerő okleveleket Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet főtitkára adta át.

I. díjat nyert (megosztva) Szigligeti Ottó, Vasúttervező, „Éjszakai szolgálat" és Halász Rezső, pécsi ig., „Így kezdődött" című képéért (500—500 Ft.)

II. díjat nyert Szabó Gyula, pécsi ig., „Kis kíváncsi" című képéért (400 Ft). Ezenkívül Szabó Gyula elnyerte a Fotó című lap szerkesztőségének tiszteletdíját is.

III. díjat nyert Lehel Jenő, Vasúttervező, „Kordélyok" című képéért (200 Ft).

Oklevelet kaptak: Havai Sándor, Anyagellátási Ig.; Tatai Ferenc, Pécs; Kátai Imre, Szombathelyi Jj.; Nagy Gyula, Vasúttervező; Győker László, Székesfehérvár.

Első ízben tüntette ki a szakszervezet elnöksége elismerő oklevéllel a legjobb fotoszakköröket: a Vasúttervező Vállalat, a Pécsi Igazgatóság, az Anyagellátási Igazgatóság és a Vasúti Főosztály szakköreit.

BÉKÉT A VILÁGNAK!

Vasutas békegyűlés Kálban

Kál-Kápolna csomópont és a környező szolgálati helyek dolgozói október 21-én ismét összegyűltek a káli községi kultúrházban, hogy a bel- és külpolitikai eseményekről tájékoztatót halljanak és ismételten kifejezzék békeakaratukat. Mint az első békegyűlésen — március 10-én — most is telt ház várta a tájékoztatást a békeharc jelenlegi helyzetéről, a választással, az őszi forgalommal kapcsolatos tennivalókról.

A gyűlés előadója *Vargyasi Andor* elvtárs, a miskolci igazgatóság II. osztályának vezetője volt. Beszédét nagy helyesléssel, lelkesedéssel fogadta a több száz főnyi hallgatóság. A helybeli általános iskola énekkara közreműködésével szavalattal tarkított gyűlés után a részvevők az alábbi határozatot fogadták el:

Mi, a káli vasutas békenagygyűlés részvevői kijelentjük, hogy mindenben támogatjuk pártunk, kormányunk célkitűzéseit, melyet a békéért, népünk jobb életéért, hazánk szocialista építéséért tesz.

Tudjuk, hogy különösen most, a választások előtt, nagy feladat hárul ránk, vasutasokra is. Meg fogjuk mutatni a magunk erejével is, hogy népünk egységesen foglal állást pártunk, kormányunk programja mellett.

A választási előkészületek során felhívással fordulunk megyénk, a miskolci igazgatóság és minden vasutas dolgozóhoz, hogy vegyük ki részünket a választásokat előkészítő munkából, a békeharcból.

Békét a világnak, vesszenek az atomháborús gyújtogatók!

Nem kell szégyenkeznünk

Nagy örömmel fogadták — különösen a régi nyugdíjasok — *Kádár* elvtárs bejelentését, hogy 1959 első felében javítanak a régi és új nyugdíjak közötti aránytalanságon.

A régi időkben csak egyes kivételes helyen volt nyugdíj. A biztosított dolgozóknak nagy része csak járadékot „élvezett". Az öregekről, rokkantakról való „gondoskodás" 1929-ben lépett életbe. A nők és férfiak 65 éves koruktól váltak járadékra jogosulttá.

1938-ban az OTI-nál, a bányapénztárnál körülbelül 50 ezren részesültek járadékban a következőképpen: *1939-ben OTI-járadék 18 pengő, özvegyi 8 pengő 66 fillér, árvaellátási 2 pengő 82 fillér, rokkantsági 15 pengő.*

De a mi nyugdíjtörvényünk nemcsak a múlttal szemben állja ki az összehasonlítást, hanem a fejlett kapitalista országokéval is. *Svédországban* a férfiak és a nők 67 éves korban mehetnek nyugdíjba. *Angliában, Franciaországban* 65 év a korhatár. Ez a néhány adat is igazolja, hogy nincs mit szégyenkeznünk nyugdíjtörvényünk miatt, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a meglévő aránytalanságait — termelési eredményeinktől függően — lépésről lépésre megszüntetjük.

Sasfi Lajos
nyugdíjas csoportelnök
Miskolc

Emléktábla hirdeti a negyvenév előtti hőstettet a Keleti-pályaudvaron

A Hazafias Népfront emléktábláját helyezett el október 30-án a Keleti-pályaudvar indulási csarnokában annak emlékére, hogy negyven évvel ezelőtt Budapest forradalmi népe itt akadályozta meg egy frontra irányított katonavonat indulását.

Az ünnepségen megjelentek között idős vasutas munkásokkal is találkoztunk, akik abban az időben az állomáson teljesítettek szolgálatot és maguk is részesei voltak ennek a forradalmi tettnek. *Balázs István* és *Virágh Ernő* elvtársak, szerelvényjavítók, mindent elkövettek, hogy a vonat ne indulhasson el. Hasonlóan szabotálta a munkát *Hajdú József* kocsirendező.

Zsák László elvtárs, aki 1909. óta szervezett munkás, szintén itt van az ünneplők között. Ő volt az, aki 1918. novemberében *Virágh* elvtárssal részt vett a Keleti-állomáson a kommunista párt szervezésében. Ezeket a forradalmi harcosokat a 25 esztendős Horthy-fasizmus sem tudta megtörni. Ma is hűséggel szolgálják a népet és amikor felzendülnek a *„Fel vörösök, proletárok ..."* dallamai, kihúzzák magukat, arcuk felderül és szinte magunk előtt látjuk őket ismét fiatalon, erejük teljében.

Harrer Ferenc elvtárs, a Hazafias Népfront Budapesti Bizottságának elnöke, bensőséges szavakkal emlékezett meg a főváros forradalmi tömegeiről, akik a Kossuth-nótát énekelve, vonultak a pályaudvarra és különbéket követelve, megakadályozták a katonavonat elindítását.

Vass Lajos elvtárs állomásfőnök, a keleti tömb dolgozóinak nevében átvette az emléktáblát és fogadta, hogy megvédik ezt a táblát, ápolni, gazdagítani fogják azokat a forradalmi eszméket és tetteket, amelyeket az emléktábla kifejez.

Végezetül a Budapesti Pártbizottság, a Hazafias Népfront és a Keleti csomópont pártbizottsága koszorút helyezték el az emléktáblán.

Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége

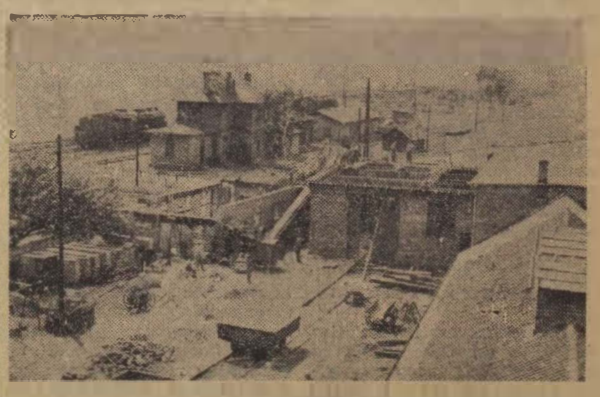
A szakszervezet központi vezetősége 1958. október 31-én ült össze a szakszervezet központjában. Az ülésről következő lapunkban adunk tájékoztatást.

„Tettekkel akarom bizonyítani"

Kesjár Mihály, a Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség VIII. pályamesteri szakaszának vágánygondozója ugyancsak meglepődött, amikor a csabai 69-es körzet jelölőgyűlésén a körzet lakói őt jelölték képviselőjüknek a városi tanácsba.

Szabadkozásra persze nem került sor, mert hisz 85 ember bizalma, tapsa kötelez. Meg hát Kesjár elvtárs régen megtanulta már, hogy a dolgozók bizalmát hogyan kell fogadni, s főleg hogyan kell munkával, még nagyobb odaadással viszonozni. Lakótársai nem választottak rosszul, ezt a munkahelyén jól ismerők is bizonyítják, akiknek ügyesbajos dolgát hat éve intézi, mint a szakszervezeti bizottság elnöke.

„Tetteim fogják bizonyítani, hogy méltó leszek a bizalomra." Ezekkel a szavakkal köszönte meg a jelölést, s biztosította valasztóit, hogy közös erővel a környék legégetőbb problémáira, az utak és járdák rendbehozatalára rövidesen megoldást találnak.



Korszerűsítik és bővítik Dombóvár állomáson az Építési és Pályafenntartási Gépállomást. A kivitelező vállalat dolgozói vállalták, hogy határidőre befejezik az építkezést.

(Mező László felv.)

A központi vezetőség kulturális munkára vonatkozó határozatának végrehajtásáért

Négy hónappal ezelőtt szakszervezetünk központi vezetősége megtárgyalta a kulturális nevelőmunkával kapcsolatos tennivalókat.

Mi történt azóta? A területi bizottságok többsége helyesen, a szakszervezeti bizottságokkal közösen határozta meg a tennivalókat. Számos szakszervezeti bizottság belátja már, hogy

a dolgozók művelésének és kulturális igényeinek kielégítését nem lehet csupán a kultúrfelelős feladatává tenni.

Ahol ezt nemcsak felismerték, de ennek szellemében munkálkodnak, ott kedvező változás indult meg. Sok helyen megkezdődtek, vagy rendszeressé váltak az ismeretterjesztő előadások.

A dolgozók érdeklődésére jellemző, hogy Kiskunhalason az első ilyen ismeretterjesztő előadáson 300 dolgozó vett részt. *Szegeden* megindult a vasutas munkásakadémia II. évfolyama. A *Landler J. J. ÜV* szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete ifjúsági akadémiát szervezett. Több vasúti csomóponton megindult a rendszeres előadássorozat. Az előadásokat egyre többen látogatják. A *budapesti igazgatóság* területén a harmadik negyedévben 515 előadáson 18 189 dolgozó vett részt.

A dolgozók érdeklődési köre egészséges irányban fejlődik.

A politikai, földrajzi, társadalmi és történelmi tárgyú előadások látogatottsága egyre nő.

Több szakszervezeti bizottság a KV határozata alapján célul tűzte ki a nyolc általános iskola elvégeztetését a 40 éven aluli dolgozóknál. *Nagykanizsán* és *Kecskeméten* 28—28, *Sztálinvárosban* 24, *Szegeden* 63, a *dombóvári fűtőházban* és *Kiskunhalas* állomáson 14—14 dolgozó kezdte meg az általános iskolát. Több művelődési otthonban — például *Szegeden* — üzemi általános iskola szervezéséhez kezdtek. A *ferencvárosi fűtőházban* hetenként háromszor 60 dolgozó ül az oktatóterem asztalaihoz, hogy befejezze a 8 általánost.

A *kiskunhalasi* góckönyvtár a határozat szellemében a legkisebb szolgálati helyeket is ellátja könyvvel. Még az őrházakban lakó családtagokhoz is eljuttatják a könyveket.

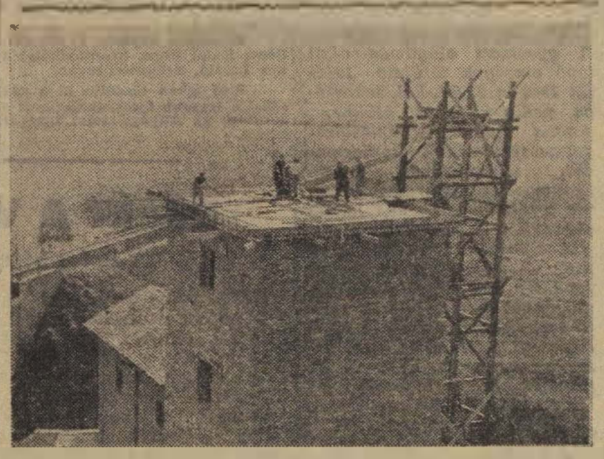
A határozat végrehajtása, sajnos, nem egyértelműen megnyugtató. A *debreceni igazgatóság* területén bátortalanság tapasztalható.

Még nem minden szakszervezeti vezető ismerte fel a KV határozatának jelentőségét,

sőt egy részük nem is ismeri a határozatot, felvilágosító munka híján még sok dolgozó nem látja a tanulás előnyét, fontosságát.

Viszont sok a tanulni vágyó dolgozó a pályafenntartási munkásszállásokon. Ennek ellenére nem folyt megfelelő felvilágosító és szervező munka ezeken a helyeken azért, hogy azok a munkások, akiket a múlt rendszer távoltartott a tanulás lehetőségétől, most pótolhassák elmaradásukat.

A tanulási lehetőségek megteremtése a szakszervezeti bizottságok és szolgálati főnökségek közös feladata. Ma már nemcsak az a teendő, hogy kényelmes, otthonos szállásokat építsünk, hanem az is, hogy a szálláshelyeken a művelődés sokrétű lehetőségét biztosítsuk.



A dombóvári pft. főnökség IV-es pályamesteri szakaszának dolgozói vízházat építenek a dombóvári állomáson. A képünkön látható épületre helyezik majd el a beton víztartályt.

(Mező László felv.)

A kommunista őrjáratokról

A VIII. sautasnapon a Budapesti Igazgatóság kommunistái új mozgalmat kezdeményeztek. Neve: kommunista őrjárat.

Ma már

közel 200 őrjárat munkálkodik az igazgatóság területén

és hozzájárul a kocsik és mozdonyok indokolatlan ácsorgásának csökkentéséhez, a menetrendszerűségben előforduló hibák kiküszöböléséhez. Különösen eredményes munkát végez a *váci, székesfehérvári, ferencvárosi, angyalföldi* és a *Nyugati pályaudvar* kommunista őrjárata.

Székesfehérvárott előfordult, hogy az üres kocsikat kirakás után a 8. napon húzták ki az iparvágányról. A *rákosrendezői* őrjárat feltárta, hogy naponta 10—15 vonat ácsorog a Rákosrendező előtti állomásokon, sokszor 300—400 percen keresztül. *Pusztavámon* 200 órás kocsitartózkodást. *Hatvanban* háromnapos kocsiácsorgást fedett fel az őrjárat, ugyanakkor a bányaállomásokon kocsi hiányában döntötték a szenet.

A komáromi kommunisták szóvá tették, hogy a külföldi kocsik javítását hosszadalmasan végzik. A CSD üres kocsin egy-kétórás javítás lett volna, mégis a lebárcázás utáni 5. nap került a kocsijavítóba. *Szolnok* állomáson is előfordul, hogy idegen kocsik 120—150 óráig tartózkodnak indokolatlanul.

Ha kimagasló eredménnyel, példásan karbantartott mozdonnyal, vagy berendezési tárggyal találkozik a kommunista őrjárat, elismerésre, jutalmazásra tesz javaslatot. *A Hámán Kató* fűtőházban a kommunista őrjárat javaslatára megjutalmazták a 328 601. sz. mozdony személyzetét, mert Vác—Budapest Nyugati pu. között továbbított személyvonat késését 10 perccel csökkentette.

A kommunisták megértették, hogy a munkában is jó példát kell mutatniok.

Különösen dicséret illeti azokat, akik időt, fáradságot nem kímélve társadalmi munkában vesznek részt ebben a mozgalomban.

A kommunista őrjáratok még mindig sok helyen találnak széjjelszórt alkatrészeket, csavarkapcsokat, síncsavart és más felépítményi anyagokat. Sok helyen a KISZ-szervezetek is felfigyeltek erre a hiányosságra és mozgósították a fiatalokat a vágányok között szétszórt anyagok összegyűjtésére. Ebben a munkában a *székesfehérvári* KISZ-szervezet jeleskedik.

A kommunista őrjáratok hasznosságát az élet igazolja,

ezért a pártszervezetek a továbbiakban is segítsék ezt az önkéntes mozgalmat.

Császár László,
MSZMP központi pártszervező

A NŐK ÉLNEK AZ EGYENJOGÚSÁGGAL

Egyre több levél érkezik szerkesztőségünkbe, melynek írói a dolgozó nők megváltozott életkörülményeiről számolnak be. *Verok Vilmosné* Szeged állomásról arról számol be, hogy szolgálati helyükön szinte minden poszton ott találni az asszonyokat. A kitüntetett és megjutalmazottak között szép számmal akadnak nők is. Keserűen emlékezik viszont a múltról, amikor a nőket szinte emberszámba sem vették és a vasúton is csak takarítóknak voltak jók. Az ellenforradalom alatt megtanultuk — írja —, hogy mi lett volna a sorsunk, ha az urak kerülnek ismét a hatalomra. Az ellenforradalmárok első ténykedése volt hazazavarni az asszonyokat.

Behán Rózsa Kazincbarcikáról a nők jelentős szerepéről ír politikai és társadalmi életünkben.

A budapesti területi bizottságon összegyűlt nőbizottsági elnökök tanácskozásán elhangzottak is híven tükrözik a nők megváltozott életét. Sok szó esett a hároméves tervről és azon belül az asszonyok gondjait enyhítő háztartási gépek gyártásáról, a lakásprobléma enyhítéséről.

Tóth Jánosné beszámolójában elmondotta, hogy 1949 és 1957 között 274 ezerrel emelkedett a dolgozó nők száma. Ez nem kis mértékben annak köszönhető, hogy népköztársaságunk megszüntette mindazokat a Horthy-korszakban hozott törvényeket, amelyek gátolták a nők részvételét a politikai életben és kirekesztette őket egy sor fontos munkaterületről.

Régen is dolgoztak ugyan a nők, de nagy részük csak egészen alacsony munkakörben. 1938-ban a napszámosok és segédmunkások 44 százaléka volt nő. Néhány év alatt ez a szám 29 százalékra csökkent. Ugyanakkor egy sor olyan munkaterületen találkozunk nőkkel, ahol a múltban ez elképzelhetetlen volt. 1953-ban a képviselőknek 18 százaléka, a bírák 12 százaléka, a vállalati igazgatók 5 százaléka volt nő. Könnyíti a nők munkáját az, hogy bölcsődék, napközi otthonok állnak gyermekeik rendelkezésére. Régen a vasúton ilyen intézmény nem volt. Ma 10 napközi otthonban és három bölcsődében foglalkoznak nagy szeretettel a vasutas szülők gyermekeivel. A napközi otthonokban egy gyermekre naponta átlag 16 forintot, a bölcsődében pedig 27 forintot költenek, a szülői térítés viszont napi egy forint.

A budapesti igazgatóság területén 75 nőbizottság és mintegy hetven nőfelelős munkálkodik a szakszervezeti bizottságokkal a nők védelmében hozott törvények betartásán, ügyes-bajos dolgaik segítésén. Az élet igazolja, hogy a nők érettek voltak arra, hogy egyenjogúságot kapjanak, mert ezzel az egyenjogúsággal élnek is az egész társadalom érdekében.

Eredmények — nehézségek

Bár személy- és teherkocsiparkunk elmaradt a megnövekedett szállítási igényektől, de szocialista iparunk és hároméves tervünk jótékony hatását már mi is érezzük.

52 darab 15 tonnás, légfékes nyitott és fedett teherkocsit kaptunk. Öt darab 52 ülőhelyes személykocsival is gazdagodtunk. Teher- és személyforgalmunk ezáltal zavartalanná vált.

Nehezebb a helyzet az erőgépek terén, de fejlődés itt is mutatkozik. A teherforgalmat gőzüzemmel látjuk el. Személyforgalmunkat régi és új kisteljesítményű motorokkal bonyolítjuk le, a nagy forgalom miatt sokszor kettőzött motorral. Most kaptunk egy 136 lóerős nyersolajmotort — próbatípust. A kisebb hibák kiküszöbölése után úgy látjuk, ez megfelel a követelményeknek. A gép kétszemélyes kiszolgálást igényel, de a két személyt a biztonság is megköveteli. Vasútunk községeken és városokon halad keresztül. A vezetőállásról rossz az áttekintés. A motor előtt egy ember csak hét méterről vehető észre, ennek ellenére sem akarnak engedélyezni egy állandó kenőt, aki egyúttal a figyelő szolgálatot is ellátná.

Márton Gusztáv,
Mátyi István
motorvezetők, Sárospatak, GV. fűtőház.

Köszönöm a gondoskodást

Szolgálati helyeinken, üzemeinkben hányszor oda mondják a dolgozók a szakszervezeti tagdíjat összegyűjtő bizalminak: *mi csak fizetünk, de mit kapunk ezért a szakszervezettől.* Hosszú lenne felsorolni mit is nyújt a szakszervezet. Ehelyett a sok köszönőlevél közül kettőből szeretnénk idézni.

„... Ezúton mondok köszönetet a szakszervezeti bizottságnak a segélyért, amelyet a részemre kiutaltak. Nem is hiszik az elvtársak, milyen jólesik egy beteg dolgozónak, ha segítik, gondoskodnak róla ...” Így ír az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságának címzett levelében Albertirsáról *Marik Ferenc*, a vállalat betegállományban levő dolgozója.

„Köszönetemet fejezem ki a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának azért, hogy számomra tolókocsit biztosított. Hosszú hónapok óta most vált számomra újból lehetővé, hogy elhagyjam betegszobámat — írja a társadalombiztosítási osztályhoz intézett levelében *Schmidt Lajos* ny. MÁV felügyelő.

BORÍTÉKON KIVÜL

A dolgozók egy része csak a munkabéren keresztül méri anyagi helyzetét. Nem gondol azokra a juttatásokra, amelyeket államunk a *„borítékon kivül”* nyújt.

Sokan nem tudják például, hogy a *Landler Járműjavítóban* egy év alatt a bérekon kívül 9 758 641 forintot kaptak az üzem dolgozói. Többek között társadalombiztosítási járulékra 5 882 991, nyereségrészesedésre 300 000 forintot fizettek ki, munkaruhára több mint 900 000 forintot költöttek. Étkezési hozzájárulásra 834 228, a fenntartására 237 844, a vállalati üdültetésre 148 050 forintot fordítottak — hogy csak a legjelentősebbeket említsük.

Az átlagos létszámot véve, egy dolgozóra évi 3076 forint jut. Például egy lakatos, akinek havi keresete 1600 forint és két gyermekét napköziben helyezi el, egy év alatt borítékon kívül az alábbi juttatásokat kapja: 10 százalék VSZT-hozzájárulás 1854, nyereségrészesedés 790, munkaruha 238, étkezési hozzájárulás 219, napközi otthon költsége két gyermekre 8648 forint, tehát összesen 11 749 forint egy év alatt.

Nem kis összeg ez, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy az említett lakatos juttatásában nem szerepel az esetleges jutalom, segélyezés, nyaraltatás stb.

Nem árt erre emlékezni!

Dobos Ferenc
SZB-elnök,
Landler Jenő Jj. ÜV

Hasonló tartalmú levelet kaptunk Huszár elvtárstól, a ferencvárosi fűtőház SZB-elnökétől is. A levélből kiderül, hogy a fűtőház dolgozói a tényleges munkabéren kívül egy esztendő alatt 3 812 770 forint juttatásban részesültek. Egy dolgozóra átlagosan 2940 forint jut. A dolgozók és családtagjaiknak kórházi ápolására egy év alatt 315 910 forintot fordítottak. A kiadott munkaruhák értéke meghaladja a 300 000 forintot. Az üzemi étkezéshez 29 109 forinttal járult hozzá a vasút. Különféle jutalmak címén 446 932 forintot fizettek ki.

Ha itt is elvégezzük a Landler Jj-hoz hasonlóan a számítást, akkor kiderül, hogy egy dolgozó, akinek két gyermeke van elhelyezve, napközi otthonban, az évenként átlag 11 725 forint juttatásban részesül borítékon kívül.

Legyen a bizalmi az igazságos bérezés kialakításának segítője

A dolgozók szocialista bérezési rendszerének kialakítása nemcsak a munkaügyi szervek és a szakszervezet felső szerveinek feladata. Hatékonysága a szakszervezeti bizottságok munkájától és a bizalmiak tevékenységétől is függ.

Általában az a tapasztalat, hogy a jelenlegi bérrendszer kialakítása a dolgozók, illetve a szakszervezetek véleményének figyelembevételével történik. Ennek ellenére mégis előfordulnak kisebb hibák. Ezeknek fő forrása nem a bérrendszerből, hanem elsősorban annak helytelen alkalmazásából fakad. Sok esetben a bérezési formák helytelen alkalmazására az érdekelt dolgozók, de a bizalmiak sem figyelnek fel eléggé.

Mindenki a törvényes bért kapja

A szakszervezeti bizalmira felelősség hárul abból a szempontból is, hogy csoportjának minden tagja munkája alapján megérdemelt és megfelelő bért kapjon. Ehhez szükséges, hogy a bizalmi ismerje csoportja tagjainak szakképzettségét, munkájuk minőségét és az átlagos munkateljesítményüket is. Ne tűrje, hogy a bérezésben a munka elosztásánál protekció, a „jó kapcsolatok” érvényesüljenek.

Ügyelnie kell arra is, hogy minden dolgozót szakképzettségének megfelelően foglalkoztassanak és ennek alapján kapja a bért, történjen a besorolása. Hogy ezt figyelemmel kísérhesse, többet kell foglalkoznia az újfelvételesekkel a fenti szempontok alapján is. Szükséges persze időnként a régi dolgozók, a havibéresek besorolását is megvizsgálni, valamint ezt, hogy az átlagbérek az üzemen belül hogyan alakulnak és ezek milyen kihatással vannak a dolgozókra. Feltétlenül tudni kell a bizalminak arról, hogy a csoportjába tartozókat besorolásuk szerinti munkakörben foglalkoztatják-e.

Ott, ahol darabbérezés van, foglalkozzanak a bizalmiak a normák helyes alkalmazásával, elsősorban a helyes kategóriák és normatételek betartásával, valamint esetenként a teljesítmények elszámolásának helyességével. Tegyék meg észrevételüket a jutalmazásoknál, valamint a prémiumok elosztásánál. Amennyiben nem értenek egyet a jutalmazással, jelezzék ezt a szakszervezeti bizottságnak.

Helyes, ha a bizalmiak ismerik a bérelszámolás menetét és a csoportjukba tartozó dolgozóknál alkalmazott bérezési rendszert, mert csak így tudják azt helyesen értékelni, az egyszerűsítésre, a hibák kijavítására javaslatot tenni.

A bizalmiak a bérezés terén ne csak a dolgozók panaszainak feltárásával foglalkozzanak, hanem azok orvoslását a huzavona elkerülésével segítsék. A hosszadalmas elbírálás rossz hatással van a dolgozókra, a termelésre, és politikai szempontból is káros.

A bérezés, mint politikai kérdés

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a bizalmiak nem foglalkoznak megfelelően a bérezéssel. A bérügyi intézkedéseket gyakran csak úgy bírálják el, hogy helyes-e az vagy helytelen, de magyarázatot nem fűznek hozzá, ha a dolgozókkal ismertetik, vagy ha a dolgozók kérdéseire válaszolnak. Hogy a problémákra megfelelő választ adhassanak, szükséges, hogy tájékozottak legyenek a bérezést, mint politikai kérdést illetően is.

Ha a bizalmi a bérezést illetően is kellő politikai felkészültséggel végzi munkáját, akkor az igazságos bérezés kialakításának és az új bérezési rendszer helyes alkalmazásának segítőjévé válik. S ez nem közömbös sem az egyén, sem a közösség szempontjából, mert az igazságos bérrendszer helyes alkalmazása elősegíti az egyéni és társadalmi érdek összekapcsolását.

Kálmán Imre távirász, Rákos-állomás dolgozója, 1915 óta áll a vasút szolgálatában. Munkáját lelkiismeretességgel, nagy figyelemmel látja el.

(Kovács Géza felv.)

Érdemes takarékoskodni

Kedves ünnepségre gyűlt össze október 8-án 50 újító és kiváló dolgozó a SZOT Ujítók és Feltalálók Klubjában. Az idén másodszor osztottak jutalmat az anyagtakarékosságban kimagasló eredményt elért dolgozóknak.

Szakszervezetünk elnökségének javaslatára négy vasutas részesült jutalomban: *Balázs Imre* nyugdíjas, társadalmi aktíva 500 Ft. *Hoffmann Imre* Szolnoki Járműjavító 400 Ft, *Tóth Lajos* Északi Járműjavító 300 Ft, *Cserna György* Északi Jarműjavító 300 Ft.

Ki a felelős?

A *Szolnoki Járműjavító* dolgozói korábbi eredményeiket magasan túlszárnyalták a III. negyedévben. Egyesek meggondolatlan intézkedése azonban megnehezíti a munkát, rontja a dolgozók hangulatát.

A vontatási szolgálat piszkos, elhanyagolt, fertőtlenítés nélküli kocsikat ad át a járműjavítónak. A kocsikban maradt kőpor, mész, cement és egyéb anyag a javításnál porfelhőt képez, veszélyezteti a dolgozók egészségét.

A tisztítást eddig a vontatási szolgálat szolnoki részlege végezte. Október 6-án utasításra a mosatást emberhiányra hivatkozva megszüntették. Kérjük, hogy ezt a — dolgozókra hátranyos — rendeletet hatálytalanítsák és a kocsikat ismét tisztán kapja a járműjavító.

Csomor János

SÁRBOGÁRD! DOMBÓVÁR!

Dombóvárra utaztam a napokban az 1902-es gyorssal. Sárbogárdon a vonat még jóformán meg sem állt, a hangszóró máris közölte:

— Sárbogárd! Figyelem! Gyorsvonat indul a harmadik vágányról Simontornya, Pincehely, stb., stb.

Sárbogárdhoz hasonlóan Dombóvárra erre is harsogta a mikrofon az állomás nevét, majd percenkent felhívta a figyelmet, hogy hová, mikor, melyik vágányról indul vonat.

Az utazóközönségnek tetszik ez a figyelmesség. Tetszik nekünk is. S mivel a hangszóróval rendelkező állomásokon nem kerül különösebb fáradságba, javasoljuk: vegyenek példát a sárbogardiaktól, dombóváriaktól és minden esetben mondják be — ha a vonat bejár az állomásra — az állomás nevét is. Igy az utazóközönség mindig tudja, hol, melyik állomáson állt meg a vonat.

V. F.

A vasutasság a legnehezebb időben is igazolta, hogy ragaszkodik a proletárhatalomhoz

— Választási gyűlés a Keleti-pályaudvaron

Szűknek bizonyult a Keleti pályaudvar kultúrterme október 21-én. De még a folyosón rakedtek is nagy figyelemmel hallgatták *Németh József* miniszterhelyettes elvtárs beszámolóját, amelyet a Hazafias Népfront országos elnökségének országgyűlési pótképviselő-jelölőgyűlésén tartott.

A megértés sugárzott öregek és fiatalok arcán, amikor az előadó emlékeztetett a Szovjetunió nyújtotta erkölcsi, politikai és gazdasági segítségre. Talán a vasutasok tudják a legjobban bizonyítani — mondotta —, hogy milyen hazugság volt az ellenforradalmárok állítása, hogy a Szovjetunió kizsákmányol bennünket. Mi látjuk a legjobban, hogy Záhonyon keresztül a földi javaknak milyen gazdagsága áramlik hazánkba.

A vasutasok válasza

A vasutasság a legnehezebb időszakban is igazolta, hogy ragaszkodik a proletár hatalomhoz. 1956 december közepén, amikor kihirdették az országos sztrájkot, a vonatoknak 75—80 százaléka szabályosan közlekedett. Közvetlenül az ellenforradalom fegyveres leverése után, 1957 első fel évében olyan termelési eredmények születtek, amelyek túlszárnyalták az előző évekét. Megértve *a forradalmi munkás-paraszt kormány* célkitűzéseit, *a Magyar Szocialista Munkáspárt* politikáját, a vasutasok alkotó kezdeményezései révén teherszállításunk nyereséges lett. Kedvezően alakult a személyszállítás is.

A testvéri népek segítsége, a magyar munkásosztály és dolgozó tömegek nagyszerű munkasikerei nyomán, az ellenforradalmi károk ellenére sikerült az életszínvonalat emelni. *1957-ben a vasutasok fizetése* — kivéve a bányászokat — *elérte a népgazdaság egyéb szektoraiban dolgozók berét.*

A továbbiakban a vasutasok múltbani és jelenlegi helyzetével foglalkozott *Németh* elvtárs.

Számíthatnak a vasutasokra

Az 1938 előttihez viszonyítva a vasutasok száma háromszorosra emelkedett — mondotta. — Ez a hatalmas tábor kivívta dolgozó népünk megbecsülését, de nekünk ezzel nem szabad visszaélnünk. Volt olyan időszak, amikor semmibe vettük a menetrendet. Előfordult, hogy a személyvonatok 28—30 százaléka késett. Ma ez a szám 4—5 százalékra csökkent, de ezzel sem lehetünk elégedettek. Nem szabad elhanyagolnunk a teherszállításokat sem. Egyetlen vasutasnak sem lehet közömbös, hogy azok az anyagok, amelyekből a lakások épülnek, a szén a háztartások és üzemek részére, a mezőgazdaság terményei milyen gyorsan és biztonságosan jutnak el rendeltetési helyükre.

A választások jelentőségéről szólva elmondotta, hogy *a vasutasok munkájából, megnyilatkozásaiból bizton lehet arra számítani, hogy szavazatukkal is erősíteni fogják népi demokratikus rendszerünket.* Ugyanakkor felhívta a figyelmet arra is, hogy akadnak még sorainkban félrevezetettek, akik elhiszik a nyugati imperialisták és hazai ügynökeik rágalmait. A vasutasok is próbálnak minden alapot nélkülöző rémhireket terjeszteni. Az egyik ilyen, hogy az 55 éven felülieket nyugdíjazzák, a másik, hogy a múlt évben kiadott utazási és szállítási kedvezményeket megvonják. *Felelősségem tudatában kijelentem, hogy szó sincs kényszernyugdíjazásról és a kedvezmények megvonásáról* — mondotta.

Végezetül arról a lelkesedésről szólott a vezérigazgató elvtárs, ahogyan a vasutasok *Kádár János* elvtárs beszédét fogadták.

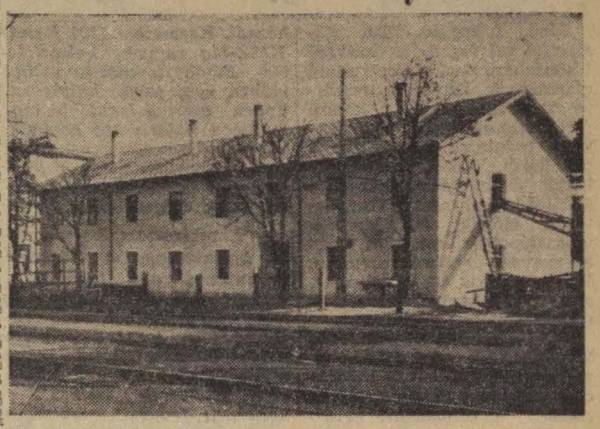
Képviselő jelöltünk

A jelölőgyűlés hangulatára jellemző, hogy több mint tízen szóltak a beszámolóhoz és tettek javaslatot. Hangjukból a nép szeretete, rendszerünk iránti bizalom csendült ki.

A munkásokból lett vezetők iránti tisztelet és megbecsülés tükröződött mondani valójukban, amikor *Csamangó Henrik* elvtársat, a budapesti igazgatóság vezetőjét javasolták képviselőnek.

Csamangó elvtárs megható szavakkal mondott köszönetet a bizalomért és kérte a szavazókat, hogy továbbra is támogassák munkájában.

Korszerűsítik a füzesabonyi állomást



Több évig tartó korszerűsítési munkálat folyik Füzesabony állomáson. Ebben az évben elkészül az új laktanya zuhanyozóval, mosdóval.

Az állomás Budapest felőli végén 10 vágányt meghosszabbítottak. Az állomás miskolci végén 2 új vágány fektetése, az egri és a debreceni bejárat új nyomvonalra helyezése szerepel a tervben.

A vágányfektetés miatt a régi őrhelyeket lebontják, s helyettük újakat építenek.

1959-ben a 8. és 9. vágány építése, valamint a fűtőházi vágányok korszerűsítésére kerül sor. Ugyancsak jövőre épül meg a fűtőházi öltöző és melegedő, a szénkamrák és néhány szolgálati lakás.

(Kovács Géza felv.)

NOVEMBER 7 TISZTELETÉRE

A falitáblákon kifüggesztett képek, írások, nagyszerű termelési eredmények jól tükrözik dolgozóink készülődését a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 41. évfordulójára.

A kultúrotthonokban is vidámabban szól a nóta, táncos lábak verik a taktust és szárnyalnak a forradalmi versek, hogy a nagy évfordulón művészi műsorban is kifejezésre jusson, hogy büszkék vagyunk az orosz munkásosztályra, mely szövetségesével, a parasztsággal a világtörténelemben először döntötte meg a kizsákmányolók uralmát.

De nemcsak külsőségekben lehet észrevenni a nagy készülődést hanem a felfelé ívelő termelési grafikonok is igazolják, hogy ez az ünnep a miénk is.

Sok helyen az ünnepi készülődést összekapcsolták a békéért folyó harccal.

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVITÓ dolgozói október 15-én röpgyűléseken emlékeztek meg a nemzetközi szolidaritási hét jelentőségéről és a dolgozók hozzászólásaikban november 7 tiszteletére jobb, gazdaságosabb munkára tettek fogadalmat. A felajánlott megtakarítások forintértéke 745 ezer. Az összegszerű felajánlásokon kívül az üzem munkásai vállalták az átfutási idő csökkentését. November 1-től 20-ig választási műszakot tartanak. Céljuk magasabb termelési eredményekkel bizonyítani hűségüket a párthoz és kormányhoz.

A GAZDASÁGI VASUTAK mezőhegyesi üzemfőnökségének dolgozói az októberi termelési tanácskozáson az évforduló tiszteletére versenyre hívták a Gy. V. többi üzemfőnökségeit az őszi forgalom minél eredményesebb lebonyolítása érdekében. Valamennyi szakszolgálat említésre méltó vállalást tett. A forgalom október 1-től november 16-ig a hasznos terhelést 10 százalékkal növeli az előző hónaphoz viszonyítva. A vontatásiak megfogadták, hogy 5 százalékkal magasabb terheléssel viszik a vonatokat, mint októberben, szénből 3, a gázolajból 5 százalékot megtakarítanak. Csökkentik a futójavítások költségeit. A pályafenntartás a használt kapcsolószerek újbóli felhasználásával kíván takarékoskodni. Azt is vállalták, hogy a terven felüli sínhegesztést — a muhely tehermentesítése érdekében — saját létszámukkal elvégzik. A szertár az elfekvő anyagkészletek feltárására, a pénz forgási sebességének növelésére vállalkozott.

Nagyszerű vállalásokról olvashatunk a KELETI MŰSZAKI KOCSISZOLGÁLAT dolgozóinak hozzánk küldött levelében is. Hogy csak néhányat említsünk: a vontatás nappalos csoportja a napi rendes munkán felül vállalta a személyvonatokban közlekedő 15 darab RIC-kocsi belső nagytisztítását. A kárpitosműhelyben a dorogi fűtőház részére készülő 53 darab matracból eddig naponta ketőt és felet készítettek el személyenként, ezt most három és félre növelik. A mozdonysátorponyva megjavításánál az eddigi napi egy helyett másfelet javítanak meg.

DEBRECEN ÁLLOMÁSON november 7 tiszteletére 1-től 10-ig ünnepi műszakot tartanak. Céljuk, hogy a vontatási szolgálattal együttműködve megszüntessék a gépre várásokat, s ezzel biztosítsák a tehervonatok menetrendszerinti indítását, hogy ez se akadályozza tovább az élüzem cím elnyerését.

„JAVASOLJUK"

Pusztaszabolcs község dolgozói a vasutas kultúrotthonban gyűltek össze, hogy megyei tanácstagot jelöljenek. *Boros* elvtárs, a Hazafias Népfront községi szervezetének elnöke köszöntötte a jelölőgyűlés részvevőit, majd javasolta, hogy jelöljék megyei tanácstagnak *Tóth Sándor* főtisztet, az állomás légó törzsparancsnokát.

— *Tóth elvtársat régóta ismerjük* — mondotta. — *Mióta a tanácsi szerveket létrehozták, mint község tanácstag, derekas munkát végzett. Bizunk benne, hogy a jövőben, mint megyei tanácstagtól, még több segítséget kap Pusztaszabolcs lakossága.*

Regucza József szemafórmester is szót kért.

— *Becsületes, rendes embernek ismerjük Tóth Sándort. Éppen ezért büszkék vagyunk arra, hogy a község őt jelöli megyei tanácstagnak. A javaslattal magam is egyetértek.*

•

Tóth Sándort nem érte váratlanul a jelölés. A pusztaszabolcsiak ugyanis ellenforradalmi tevékenysége miatt a régi megyei tanácstagot visszahívták, helyébe a pótválasztáson őt választották. A jelölőgyülés végén megis meghatódva köszönte meg a bizalmat.

Mivel érdemelte ki ezt a megtiszteltetést, erről érdeklődtünk tőle a napokban, amikor szolgálati helyén felkerestük. A kérdésre élettörténetének ismertetésével, mondhatnánk úgyis, hogy önéletrajzával adta meg a feleletet.

— *Hatan voltunk testvérek. Édesapám, mint pályamunkás, Heves megyéből Budapestre és környékére járt dolgozni. 1938-ban Pusztaszabolcsra helyezték, ahol váltóőr lett. Én magam is pályamunkásként kezdtem Háromon. Innen hazakerültem a pusztaszabolcsi fűtőházhoz szenezőnek, majd raktári munkás, kocsirendező és váltókezelő lettem. 1951-től pedig mint az állomás légó törzsparancsnoka dolgozom.*

Elmondotta, hogy a felszabadulás előtt a fűtőházról szeretett volna átkerülni a forgalomhoz. Ez azonban nem ment könnyen. Pénzért persze el lehetett intézni. 130 pengőjébe került, hogy raktári munkás lehetett.

S ha nem jön 1945, a felszabadulás, *Tóth Sándor* talán még ma is raktári munkásként dolgozna. Arról pedig nem is álmodhatott volna, hogy valaha egy egész megye dolgozói ügyének intézésében lesz szava.

A szombathelyi területen javul a bizalmiak munkája

A szombathelyi területi bizottság fontos tennivalójának tekinti a bizalmiakkal való foglalkozást, abból az alapelvből kiindulva, hogy *fejlődésünk jelenlegi szakaszában a szakszervezetek elsőrendű feladata: a dolgozók egységének növelése a proletárdiktatúra megszilárdítása, a szocializmus építése és a béke védelme érdekében.*

A közelmúltban 45 szakszervezeti bizottságnál beszélgettek a bizalmiakkal. Meghallgatták véleményüket a szakszervezeti munkáról, a dolgozókat érintő problémákról. Megállapítás: *az 1098 megválasztott bizalmi többsége eredményesen munkálkodik.* Régebben sokan húzódoztak ettől a megtisztelő, de kétségtelen sok munkával, felelősséggel járó feladattól. Ma egyre többen vannak, akik megtiszteltetésnek veszik ezt a megbízatást. *Gyenesi Ferenc* pályamunkás, KISZ-tag például önként vállalta a feladatot. Csoportjában korábban 8 szervezett munkás volt, ma már 22 tagot számlálnak. Egyébként a területen a szervezettség 90 százalék felett van.

A III. országos bizalmi tanácskozás növelte a bizalmiak öntudatát, bátorságát. Tanácskozásokon ismertették az országos találkozó tapasztalatait, de szóba kerültek az egyéni módszerek is.

A szakszervezeti bizottságok jó része ma már építi a bizalmiak munkájára, megvédi őket az esetleges támadástól. Persze akadnak még olyan szb-k, ahol nem ez a helyzet. A *zalaegerszegi fűtőháznál* például áthelyezték *Boka Lajost*, aki — csoportjának megelégedésére — négy esztendeje látja el a bizalmi teendőket. A szakszervezeti bizottság nem védte meg a törvénytelen eljárással szemben. A területi bizottságnak kellett intézkedni. Többször megtörténik, leváltják a nem jól dolgozó bizalmit, de nem keresik, hogy mi a rossz munka eredője. Igen gyakori ok, hogy a szakszervezeti bizottság nem irányítja munkájukat, nem bízza meg őket feladatokkal, nem vonja be a dolgozók ügyes-bajos dolgainak intézésébe. Nem hajtják végre a SZOT-nak azt a határozatát, hogy havonta egyszer összbizalmi értekezletet és csoportértekezletet kell tartani.

Az utóbbi időben javult a bizalmiak és a szakvezetők kapcsolata, mert a vezetők nagy része meggyőződött, hogy a jó bizalmi megkönnyíti, segíti a vezetés munkáját. Sajnos, van még olyan szolgálati vezető is, aki a bizalmiban valamiféle akadékoskodó embert lát. Ilyen elsősorban ott tapasztalható, ahol rosszul értelmezik az egy személyi vezetést. Megfeledkeznek arról, hogy egy-egy probléma megvitatása a helyes intézkedés előfeltétele. A GYSEV szolgálati helyein a bizalmiakat nem kérdezik meg a besorolásoknál, vagy az órabérek megállapításánál.

Olyan vezető is akad, aki lealázónak tekinti, hogy alacsonyabb beosztásban levővel beszéljen meg kérdéseket és ha a hivatását érző szakszervezeti bizalmi észrevételt tesz, azt oktalan beavatkozásnak tekinti. A területi bizottság arra törekszik, hogy megértesse az ilyen vezetővel, hogy a szakszervezeti aktivák, bizalmiak olyan munkatársaik, akiknek a segítségére mindenkor számíthat.

Egyre több bizalmi tekinti elsőrendű feladatának a nevelőmunkát. *Koltai József* (Celldömölk, fűtőház) gyakran idézi a múltat, s tesz összehasonlítást a jelennel. Szombathely III. pályamesteri szakasz bizalmija, *Molnár Lajos* kérte a pártszervezetet, hogy tartsanak hetenként 15—20 perces politikai tájékoztatót a dolgozóknak.

Törekvés van arra is, hogy a bizalmi valóban a gazdaságos termelés segítőjévé váljon. *Csigó Lajos*, Nagycenk állomás bizalmija eredményesen foglalkozik a szolgálattevők szakmai képzésével, a versenyeredmények értékelésével. Eljárt annak érdekében is, hogy az egyik dolgozó technikumba járhasson.

A csomóipari pártbizottságok is figyelemmel kísérik és értékelik a szakszervezetben dolgozók munkáját. Sok helyen a párt- és a szakszervezeti bizalmi együttesen lép fel a munka megjavítása, illetve a dolgozók érdekében.

Beszélgetés két ifjú választóval

Sűrű, fojtogató füst, fülsiketítő zaj fogad a hatvani fűtőházban, ahol olajos ruhájú masiniszták, lakatosok, reszortosok szorgoskodnak a hosszú útról visszaérkezett, vagy éppen indulásra kész vasparipák körül. Közöttük munkálkodik *Jenei László* mozdonylakatos is, aki most szavaz életében először. *Az újdonsült választópolgár* érett arra, hogy a szavazó-urnához járuljon. Helyesen látja azt a változást, ami a felszabadulással az ifjúság életében végbement.

— Mi, fiatalok igazán sokat köszönhetünk népi államunknak — mondja. — *Jó magam alig végeztem el az általános iskolát, a fűtőházhoz kerültem. Mint mozdonylakatos, itt szabadultam fel. Nehéz és tisztának igazán nem mondható munkát végzek, mégis szeretem ezt a szakmát. Persze az sem mellékes, hogy 19 éves fejjel, mint szakmunkás dolgozom, s havonta 1200 forintot viszek haza. És később bizonyára ennél is többet kereshetek.*

Szabó VII. István kazánkovács a dombóvári fűtőháznál. Ő is november 16-án választ először.

— A felszabadulás előtti választásokra én nem emlékszem — mondja. — *Az idősebbek elbeszéléséből azonban tudom, hogy milyen agyafúrt módon választották meg akkor képviselőiket a földbirtokosok, gyárosok, bankárok, grófok, bárók.*

— Édesapám is vasutas. Én hat hónapja dolgozom a fűtőháznál. Keresetem 1100 forint. KISZ-tag vagyok, kultúrfelelős. Fűtőházunknál az utóbbi időben nem folyt kultúrélet. Éppen ezért a legutóbbi taggyűlésen határozatot hoztunk, hogy kitűnő tánczenekarunk mellé létrehozunk egy kultúrcsoportot és mi magunk szórakoztatjuk dolgozóinkat.

— Elhatároztam, hogy jövőre beiratkozom a Gépipari Technikum esti tagozatára. Tanulni akarok. Belőlem is lehet még technikus, vagy művezető. Nem igaz? A múltban a magamfajta fiatal hiába akart tanulni. Vagy a szülők nem bírták az iskoláztatás költségeit fedezni, vagy egyszerűen fel sem vették. No, de minek szaporítsam a szót! Befejezésül csupán azt szeretném megjegyezni, hogy november 16-án meggyőződésből adom első szavazatomat a Hazafias Népfront jelöltjeire.

Ez is a béke védelméhez tartozik

Alig akad hazánkban olyan ember, aki ne ismerné a békeharc fontosságát, jelentőségét, de kevesen gondolnak arra, hogy a békéért folyó harc része, igen hathatós formája egy esetleges támadás kivédésére való alapos felkészülés. Ezt a célt szolgálja a vasutasok légoltalmi kiképzése, a légoltalmi gyakorlatok.

A *miskolci igazgatóság* területéhez tartozó légoltalmisták — követve a budapestiek példáját — október 13-án a miskolci vasutas sportpályán jól sikerült versenygyakorlatot tartottak, amelyen közel 150-en mutatták be a kiképzések során szerzett gyakorlati tudásukat.

Zsiga elvtársnak, az igazgatóság helyettes vezetőjének megnyitója után a tűzvédelmi, egészségügyi és vegyi egységek mérték össze tudásukat — jó eredménnyel.

A verseny első három helyezettje — egyéni- és csapatjutalmat kapott. A versenyt közös vacsora követte.

További eredményes munkát, erőt, egészséget kívánunk a miskolci légoltalmistáknak.

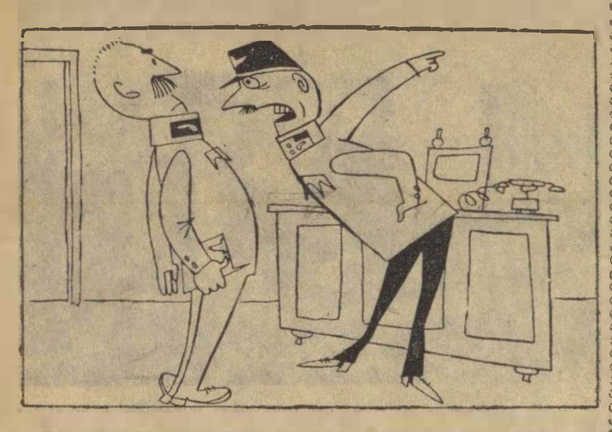
KPM I. Katonai Szállítási Osztály.

Nyolcéves a Testvériség súlyemelő-szakosztálya

Jubileumi súlyemelő versenyt rendezett október 18-án a Rákospalotai Testvériség súlyemelő szakosztálya. A versenyt kis ünnepség előzte meg. A nézőket és a sportolókat Seben Lipót, a Testvériség elnöke köszöntötte, majd **Kisfaludy-Stróbl Zsigmond** Kossuth-díjas szobrászművész, a verseny díszelnöke mondott rövid beszédet. A verseny mintaszerű rendezés mellett bonyolódott le. Ezért elsősorban **Orvos Andrást**, a Testvériség súlyemelőinek edzőjét illeti dicséret, aki a nézők tájékoztatásáról sem feledkezett meg. A verseny alatt sorra bemutatta a súlyemelőket és a szabályokról is beszélt. Érdekes színfoltja volt a versenynek a rögtönzött kultúrműsor. A szünetekben ugyanis a Landler Jenő Járműjavító énekkara és gyermekbalett-iskolájának tagjai szórakoztatták a közönséget.

A jubileumi versenyen a Testvériség súlyemelői mellett a teljes magyar élgárda elindult. A közönség színvonalas versenynek és három új országos csúcsnak lehetett tanúja. Az erős mezőnyben a BVSC és a Testvériség versenyzői is jó teljesítményt nyújtottak.

HÁTHA VALAKI NEM EMLÉKSZIK RÁ...



— Kuss! Egy altisztnek nincs véleménye! Ha nem tetszik, mehet a jóistenhez, az talán meghallgatja.

— Na nézzük: a Bodrogi protektora államtitkár, az Ujfalusié püspök, a Kovácsnak nincs protektora ... Akkor őt helyezzük át abba a tiszántúli sárfészekbe.

— Az igaz Mancika, hogy a maga szülei. de mit szólna a világ, ha nyilvános helyen egy asztalnál ülnék egy fékezővel.

SPORTHÍREK

Befejeződött a vízilabda OB I. A BVSC a Szolnoki Dózsa és az Ujpesti Dózsa mögött a harmadik helyen végzett. Ez a helyezés figyelemreméltó, hiszen a játékosok zöme fiatal, s a közvetlen utánpótlás is kitűnő. Ha a csapat fejlődésében a jövőben sem lesz törés, a vasutas vízilabdázók még sok örömet szereznek a vízilabda híveinek.

Az első nemzetközi vasutas férfi és női tekebajnokságon, amelyet október 11-én és 12-én Drezdában rendeztek meg, férfi csapatunk a vártnál gyengébben, a nők jobban szerepeltek. Női csapatunk az NDK mögött a második helyen végzett. Az egyéniben Sajtosné 3. lett. Férfi csapatunk az ötödik helyen végzett.

Az Asztalitenisz Tízek Bajnokságán a felnőtt férfiak mezőnyében Berczik Zoltán, a Vasútépítő Európa-bajnok asztaliteniszezője, a férfi ifjúságiaknál pedig klubtársa, a 15 éves Rózsás Péter végzett az első helyen.

Befejezéshez közeledik a Miskolci VSC sporttelepén az állóhely lelátóinak építése. Ha a lelátó teljes egészében elkészül, az eddigi 15 000 helyett, több mint 20 000 néző tekintheti meg az MVSC bajnoki mérkőzéseit.

Vasutas Labdarúgó Kupa mérkőzés Miskolcon. Október 26-án Miskolcon játszották le a Miskolci VSC—BVSC Vasutas Labdarúgó Kupa elődöntőt. A mérkőzés 0:0 arányban, döntetlenül végződött. A BVSC mint vendég bejutott a döntőbe, ahol az NB II-es Szegedi VSE lesz az ellenfele. A döntőt előreláthatólag november 19-én a BVSC Szőnyi úti sporttelepén játsszák le.

A MÁV HÓDMEZŐVÁSÁRHELYI MTE vízilabda csapata bejutott az NB II-be. A szinte kivétel nélkül ifjúsági korban levő játékosokat dicséret illeti e szép siker kivívásáért.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Gyömrő, Köztársaság u. 6. sz. alatti 2 szoba, konyha, üvegverandás, előszobás magánlakásomat hasonlóra Budapest területén, lehetőleg MÁV lakásra. Érdeklődni lehet: Huszár Károly néven 149—183, vagy 38—73/99-es mellék telefonszámon.

— Kiskunfélegyházán lévő szoba-konyhás lakásomat elcserélném hasonló budapesti lakásért, esetleg szolgálati lakásért is. Érdeklődni lehet: 292—845/24-es mellék, Királyné, 7—15 óráig.

— Elcserélném Kerepesi úton lévő vasutas, két szoba, fürdőszobás lakásomat belterületen, vagy Budán egyszobás, komfortos magánlakásra. Telefon: 285—910, mellék 369.

— Sztálinvárosban lévő 2 szoba összkomfortos lakásomat elcserélném a miskolci igazgatóság területén lehetőleg magaslati levegőjű lakásra. Érdeklődni Tóth Miklós MÁV ellenőrnél, Sztálinváros, Esze Tamás u. 15. I. 3. alatt lehet, bármikor.

— Elcserélném Bp. XIII., Mautner Sándor u. 137. II. 17. sz. MÁV-házban levő 1 szoba, konyha, félkomfortos lakásomat hasonló, nem vasutas házban lévő lakással esetleg nagyobbra, megegyezéssel.

— Budapest, VIII. kerületben lévő egyszoba, összkomfortos, központi fűtéses, 46.— Ft lakbérű lakásomat elcserélném 2 szoba összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: este 6 órakor és vasárnap reggel 9 órától a lakáson. Cím: Molnár Imre. Budapest, VIII., Kőbányai u. 18. I. em.

A szerkesztőség üzeni

Tótka Károly Szeged. Szabó Tibor Terézvárosi pft. MÁV Felépítményi Vasanyagjavító dolgozói. Leiti Ferenc Pécs. Behán Rózsa Kazincbarcika. Csomor János Szolnok. Gátfalvi György Budapest. Dobos Ferenc Landler Jj. Surmann Imre Északi Jj., Berö József Keleti Műszaki Kocsiszolgálat. Varga Ferenc Gazdasági Vasutak Ig. Verok Vilmosné Szeged. Huszár József Ferencváros fűh. Márton Gusztáv Sárospatak. Sasfi Lajos Miskolc. Császár László Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Vágó Pál Vasúttervező. Várallai József Szombathely. Magyar János Eger. Burián László Nagybátony. Szalai András Tata. Fenyves Antal. Baja. Bognár Károly Tapolca. Csivár Mihály Kiskőrös. A levelükben foglaltakat megvizsgáljuk.

A szakszervezeti vezetők fogadóórái

A szakszervezet elnökségének tagjai novemberben a következő napokon tartanak fogadóórát a szakszervezet központjában (Budapest, VI., Benczúr utca 41.).

November 5-én, 12-én, 19-én, 26-án — 16,30—18.30 óráig.

Bensőséges ünnepség zajlott le október 29-én este szakszervezetünk Benczur utca 41. szám alatti székházának földszinti klubtermében. A sportosztály és a szakszervezet vezetői több vasutas élsportolót hívtak meg baráti beszélgetésre. Mrovcsák József elvtárs üdvözlő szavai után Szabó Antal elvtárs, főtitkár mondott rövid beszédet. Beszédében a többi között a közelgő választással is foglalkozott, majd arra kérte a sportolókat, mutassanak továbbra is példát mind a sportban, mind a magánéletben.

HÍREK

— Uj vasúti hidat építettek az ágerdőmajor—mátészalkai vasútvonalon. A Tiborszállás közelében a Kraszna folyót átívelő hidat október 24-én Kovács Alajos Kossuth-díjas MÁV főigazgató adta át a forgalomnak.

— November első napjaiban nyílik meg a Nyugati-pályaudvar korszerűen felszerelt, átépített étterme, melyet új, kárpitozott bútorokkal rendeznek be. Az étteremben idegen nyelvet beszélő felszolgálók is dolgoznak.

— 11,3 százalékot takarítottak meg a dombóvári fűtőházban szénből és pakurából szeptember hónapban.

— Európai vasúti menetrend- és áruszállítási konferencia kezdődött október 15-én Lipcsében. 25 ország 200 képviselője részvételével.

— Elkészültek a 4 és félméteres nyomtávú vasúti pálya tervei a Szovjetunióban. Erről ad hírt Barnier francia író Pokrovszkij szovjet professzor nyilatkozata alapján. A tervezett vonalon 100 000 lóerős atommozdonyokkal vontatott ezer tonna hordképességű vagonok közlekedhetnek majd.

— Egy elektromos edzőkemence üzemképessé tételét vállalták október 22-re a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. dolgozói az akció-hét keretében. Így lehetővé válik a Grower-gyűrűk gyártása és csökkenthető, illetve kiküszöbölhető lesz ezek külföldi behozatala.

— Az iraki vasutak vezérigazgatója és Pafei Hadid vasúti főmérnök a közelmúltban Budapesten a magyar közlekedésügyet tanulmányozták. Október 15-én Kossa István, közlekedés- és postaügyi miniszternél tettek látogatást.

— Vasúti orvosok nemzetközi konferenciát tartottak Karlovy Varyban szovjet, kínai, magyar, német és csehszlovák küldöttek részvételével.

— Háromtagú szovjet Komszomol-küldöttség érkezett Rosztovból néhánynapos látogatásra Szombathelyre október 10-én, a járműjavító KISZ-fiataljainak meghívására.

— A választások tiszteletére ünnepi műszakot tartanak november 1—20 között a Szombathelyi Járműjavító dolgozói.

— A kisújszállási művelődési otthon és a vasutasszakszervezet művelődési otthonának színjátszói a közelmúltban Karcagon bemutatták Hasek-Burján Svejk című darabját.

— Csővezetékek lefektetését tervezik a demjáni olajmezőkről az egri vasútállomáshoz, hogy az egyre emelkedő termelést ezáltal is meggyorsítsák.

— Vasút épül Kínában Ulan Batorból, Mongólia fővárosából a Gobi-sivatagon át. Az új vasútvonal részben a régi karavánutakat követi. Teljes hossza 1108 kilométer lesz.

— Vasutas munkásakadémia indult Szegeden október 15-én. Az első előadáson 45 hallgató jelent meg.

— A terv előírásainak megfelelően befejezték Hatvan—Hort-Csány állomások között a felsővezeték szerelését. A vezetéket már áram alá helyezték.

— A Terézvárosi Pályafenntartási Főnökségről az októberi termelési tanácskozáson öt, a szakaszokról 16 dolgozót javasoltak „Kiváló Dolgozó” kitüntetésre. Az őszi forgalmi verseny vándorzászlaját jelenleg a VI. (monori) pályamesteri szakasz őrzi.

— Közösen építik a csehszlovák és magyar szakemberek a Nógrádszakál és Losonc közötti vasútvonalat. Kicserélik a vágányokat és 20—30 centiméterrel emelik a pályaszintet. A korszerűsítés még az idén befejeződik.

— Hétszáz tonna szenet takarítottak meg a békéscsabai fűtőház dolgozói két hónap alatt. A takarékossági mozgalom a fűtőházban eddig 300 000 forintot eredményezett.

— Leugrott a mozgó villamosról Lázár Ferenc, az Északi Jj. dolgozója október 28-án este. A mentők súlyos, nem életveszélyes állapotban a Honvéd Központi Kórházba szállították.

— Békevonatokat indítanak a záhonyi vasutas fiatalok november 7-e és a választások tiszteletére.

— Országgyűlési pótképviselőnek jelölték Etterer Sándort, a dombóvári fűtőház főnökét.

— A szovjet távolsági vonatokon a jövő év kezdetétől kísérletképpen bevezetik a távbeszélőszolgálatot.

Kézi szertár a fürdőben

Alkotó vita jellemezte a *kiskundorozsmai állomáson* tartott termelési tanácskozást. Az állomásfőnök elvtárs beszámolója híven tükrözte az állomás munkáját, a vasutasok életét. Én mint kívülálló is hamar megértettem, hogy ez az aránylag kis állomás nagy forgalmat bonyolít le. A jó eredmények mellett baj van a kocsikihasználással és a kocsitartózkodási idővel. A baj orvoslásához azonban szükséges az igazgatóság segítsége is.

Két olyan problémára is fény derült, amelyet sürgősen meg kellene oldani:

1. A vágányhídmérleg nincs megvilágítva, pedig ez nem igényel különleges kiadást.

2. A személyzeti fürdőt még 1948-ban az egyik melléképületben rendezték be, de három év óta kézi szertárnak használják. A berendezési tárgyak lassan tönkremennek. Többször ígérték, hogy megszüntetik ezt az állapotot, de az ígéret beváltása késik. Bízunk abban, hogy már nem sokáig.

Tóth Károly
Szeged.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

47. számból: 800/1958. Titkárság. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének biztosítása.

516 224/1958. AI. B. Bontásból származó ócska építőanyagok értékesítésével kapcsolatban kiadott hivatalos lapi rendelet módosítása.

48. számból: 121 430/1958.I/4. A. Fiatalkorúak kisegítő munkaerőként való foglalkoztatása.

126 604/1958. I/4. C. Az általános tisztképző tanfolyam létesítésére vonatkozó rendelet kiegészítése.

Gazdaságosabban is lehetne

Jelentős eredmények születnek *Pécs* állomáson az őszi forgalom során, bár munkánkat nehéz körülmények között végezzük.

Az állomás szűk. Helyes lenne a kocsivizsgáló-műhelyt áttenni *Pécsbánya-rendezőre* és helyére egy kihúzó vágányt építeni. Ezzel üzemgazdaságilag is előnyösebb helyzetet teremtenénk. Jelenleg Pécsbánya-rendező az üres javításos kocsikat Pécsre küldi, s javítás után üresen visszaküldjük a kocsikat. Sok az üres futás.

A kocsivizsgáló lakatosoknak is jobban kellene igyekezniük az őszi forgalom jó lebonyolítása érdekében. Pécs állomáson a vágányok közötti javítás ismeretlen. A legkisebb hiányosságért is a műhelybe irányítják a kocsit. Ezért sok felesleges tolatást kell végezni, indokolatlanul esnek ki kocsik a forgalomból. Október 4-én a kocsivizsgáló lakatosok azt az utasítást kapták művezetőjüktől, hogy az első vonatból 20 kocsit le kell bárcázni, mert a műhely üres. Az utasítást végre is hajtották.

Az őszi forgalom megköveteli, hogy minden szolgálati ág gazdaságos munkát végezzen és a lehető legszorosabb együttműködésre törekedjen a társszolgálati ágakkal.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

AZ ELNÖKSÉG *határozataiból*

A szakszervezet elnöksége október 20-i ülésén a többi között az alábbi határozatokat hozta:

A budapesti területi bizottság tehermentesítése és a gyorsabb informálás érdekében az Utasellátó Vállalat és a Gazdasági Vasutak szakszervezeti bizottságát közvetlenül a központ irányítása alá helyezte.

Utasította a szervezési osztályt, hogy a területi bizottságokkal közösen vizsgálják felül a pályafenntartási főnökségeknél működő szakszervezeti bizottságok helyzetét abból a szempontból, hogy nem szükséges-e szakszervezeti vonalon szervezeti változást eszközölni.

Engedélyezte a járműjavító vállalatok fiataljai között indított tisztasági verseny első helyezettje részére 5000 forint jutalom kifizetését.

Az igazgatóságok közötti versenyben győztes igazgatóság részére az elnökség vándorzászlót rendszeresít.

A bodrogolaszi nevelőintézet részére engedélyt ad könyvvásárlásra 5000 forint értékben a szakszervezet kulturális alapjából.

Elítélték a vonatfosztogatókat

A Fővárosi Bíróság több hétig tartó tárgyalás után október 29-én hirdetett ítéletet az óbudai vonatfosztogatók ügyében. Hóvári Pált 5 évi börtönre és ingatlan vagyonának elkobzására, Kiss Antalt 7 évi, Gyarmati Mihályt 6 évi, Homoki Ferencet 4 és félévi, Tulézi Pált és Füsti Jánost 4—4 évi börtönre, az orgazdákat, Szabó Lajost 4 évi börtönre és 6000 forint elkobzásra, Tihoff Vankót 4 évi börtönre és 10 000 forint elkobzásra, a többi vádlottat részben felfüggesztett börtönre, részben pénzbüntetésre ítélték. A börtönbüntetést kapott vádlottak enyhítésért fellebbeztek.

MAGYAR VASUTAS — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság — Laptulajdonos a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon 229—658 228—847. 228—349. 228—364 Üzemi telefon: 24—41 38—00, 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára 40 fillér 1958. NOVEMBER 17.

Horváth Gyuláné, Füzesabony állomás dolgozója a Siemens távíró mellett.
(Kovács Géza felv.)

Most negyven éve

Most, hogy a ködből kijutottam
S átbukdácsoltam annyi árkon,
Sokat gondolok reád, pártom.

Negyven éve már, negyven éve,
Hogy erős karjaidba vettél
És — elesettet — felemeltél.

Erőt vertél az izmaimba,
Tüzet öntöttél ereimbe
S harcra hevitettél és hitre.

Lépteimet igazítottad,
Óvtál, intettél, úgy vezettél —
Az anyám voltál, úgy szerettél.

Te táplálsz. Bennem ma is mindent
A te véred árama jár át,
S te őrzöd a gyermekem álmát.

Meghajtom lelkem lobogóját
Előtted, ki emberré váltott
S újjászülöd majd a világot.

KÓSA LAJOS

Negyven éve alakult a Kommunisták Magyarországi Pártja

Napjainkban, amidőn a magyar kommunista párt megalakulásának 40. évfordulójáról emlékezünk meg, megállapíthatjuk: a kommunizmus nagy eszméi olyan hatalmas anyagi erővé váltak, amelyhez hasonlót még nem ismert és nem ismerhetett a történelem. A kommunizmus az emberiség legnagyobb reménysége, mely megvilágítja a világ összes elnyomottjai társadalmi és nemzeti felszabadulásának, a szocializmust építő népek nemzeti felvirágzásának, az imperialista háború megakadályozásának, a világbéke biztosításának útját. A kommunizmus eszméje vezette győzelemre pártunkat, a magyar munkásosztályt, a magyar népet. Ez az eszme világítja meg nemzetünk szocialista felvirágzásának útját a szocializmus teljes felépítéséig, a kommunizmus teljes győzelméig.

(Az MSZMP irányelveiből.)

1918. október 31-én a budapesti munkások és katonák győzelmes felkelésének eredményeként végbement a polgári demokratikus forradalom. A dolgozó nép kikényszerítette a fegyverszünetet, kivívta a polgári demokratikus szabadságjogokat, kikiáltották a köztársaságot.

A hatalom azonban nem a munkásság, hanem a szociáldemokrata párttal szövetkezett liberális burzsoázia kezébe került, amely a forradalom megfojtására és a reakcióval való megegyezésre készült. Ebben a helyzetben kellett a proletariátusnak választania: *proletárdiktatúra vagy burzsoá diktatúra lesz-e Magyarországon?*

A forradalom viteléhez az objektív feltételek kedvezőek voltak. Hiányzott azonban a legfontosabb szubjektív feltétel, a proletariátus forradalmi pártja, olyan párt, amely a munkásmozgalmat el tudja vezetni a proletárdiktatúrához. *Ilyen párt 1918. november 20-án alakult meg: a Kommunisták Magyarországi Pártja,* Szovjet-Oroszországból hazatért hadifoglyokból, baloldali szocialdemokratákból és forradalmi szocialistákból. *A kommunista párt megalakulásának első percétől kezdve a dolgozók harcos vezetője lett a szabadságért, a függetlenségért, a jobb életért folyó küzdelemben.*

A lenini eszméket követő kommunista párt az egész nép elé forradalmi célokat tűzött: a szocialista köztársaság kivívását, a társadalom szocialista átalakítását, szövetséget a nemzetközi forradalmi mozgalommal, a proletár haza függetlenségének védelmét az antant imperialistáival szemben.

A tömegek erősödő forradalmi harca megingatta a jobboldali szociáldemokrata vezetők pozícióit és lemondásra kényszerítette a kormányt. A hatalom a proletariátus kezébe került. *1919. március 21-én a proletárdiktatúra elvének elismerése alapján egyesült a két munkáspárt, kikiáltották a Tanácsköztársaságot.* Köztulajdonba vették a termelőeszközök nagy részét. A kormány az ország súlyos gazdasági helyzete ellenére 25 százalékkal emelte a béreket, bevezették a 8 órás munkaidőt, egy sor szociális intézkedést foganatosítottak.

A külső és belső ellenség túlerejével szemben a Tanácsköztársaság 133 napos hősies küzdelem után elbukott. Az ellenforradalom győzelmével megkezdődött a féktelen fehérterror. A helytelenül végrehajtott egyesüléssel alakult munkáspárt a Tanácsköztársaság bukása után felbomlott. *Az illegalitásban újjáalakult a KMP, amely a fasizmus és a háború elleni harc vezető erejévé vált. Kidolgozta az új viszonyoknak megfelelő politikai vonalat, összekapcsolta a legális és illegális munkát.* A kommunistáknak sikerült jelentős pozíciókat szerezni a szakszervezetekben és egyéb legális szervezetekben. A munkás-paraszt szövetség jelentőségét szem előtt tartva a párt programjában szerepelt a földosztás is.

A második világháború előtti időszakban a párt az antifasiszta népfront megteremtéséért folyó mozgalom élére állt. Befolyásáról olyan kiemelkedő események tanúskodnak, mint az 1930. szeptember 1-i 100 ezres tömegtüntetés, a háború alatt pedig a hatalmas antifasiszta tömegtüntetések.

A KMP helyes, marxista, leninista politikája, a 25 éves Horthy-korszak idején követett áldozatos harca a nemzeti érdekekért — pártunkat a magyar nép hivatott vezetőjévé tette. Ennek tudható be, hogy a felszabadulást követő első hónapokban a munkásosztály politikai tömegpártjává lett. Élére állt annak a harcnak, melynek célja az új, demokratikus államrend megteremtése, az ország újjáépítése, a földosztás, a kizsákmányolás megszüntetése volt.

1948-ban bekövetkezett az egységes munkáspárt, a Magyar Dolgozók Pártja megalakulása. Az MDP marxista—leninista párt, a magyar nép vezetője volt a proletárdiktatúra megvalósításáért, a szocialista társadalom felépítéséért vívott harcban. Ha 1949—1956 között akadtak is hibák és torzítások a párt tevékenységében, a szocializmus építése volt a fő és meghatározott tényező. *A felszabadulás óta elért eredmények bizonyítják, hogy a Magyar Kommunisták Pártja, fennállásának 40 éves története folyamán a nép érdekeit szolgáló politikát folytatott, a magyar dolgozók élén járt a proletárforradalom győzelméért, a szocialista társadalom felépítéséért vívott harcukban.*

A külső és belső ellenség, a revizionistáktól a fasisztákig terjedő ellenforradalmi blokk nyugati támogatással, a párt belső egységének megbomlását kihasználva kirobbantotta az 1956-os ellenforradalmat. A nemzetet a legsötétebb reakció örvénye, a nyugati imperialista haderők betörése, új háborús tűzfészekké és hadszíntérré válás fenyegette. A Szovjetunió testvéri segítsége, a proletárnemzetköziség erejével azonban sikerült megfékezni és megsemmisíteni a fegyveres ellenforradalmat.

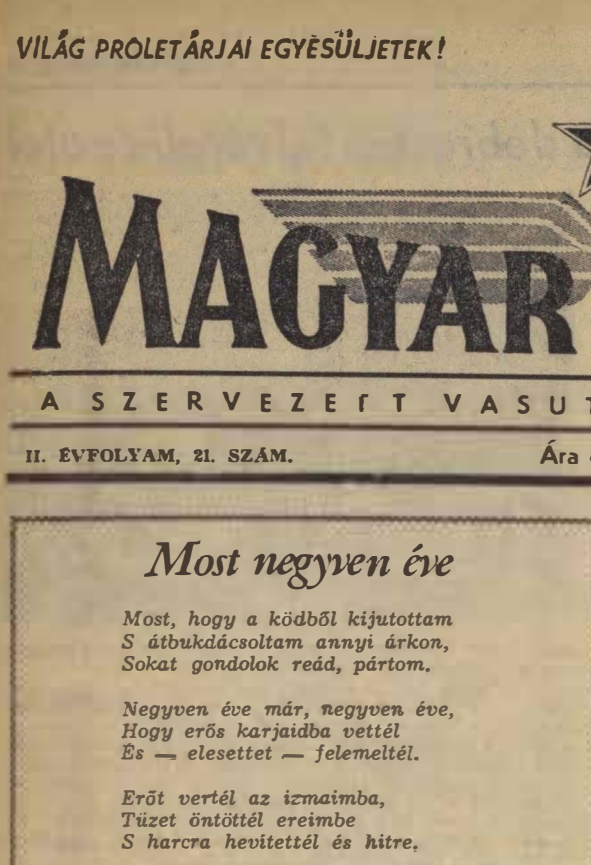
A magyar kommunista párt az ellenforradalom leveréséért folyó küzdelemben szerveződött újjá. A Magyar Szocialista Munkáspárt vezetésével a népi hatalom gyorsan helyreállt, az ellenforradalom erői nemcsak katonailag hullottak szét, hanem politikailag is felbomlottak. Várakozáson felüli rövid idő alatt megtörtént a konszolidáció. Újjászerveződött a magyar ifjúsági mozgalom is: megalakult a KISZ, a párt tartalékcsapata.

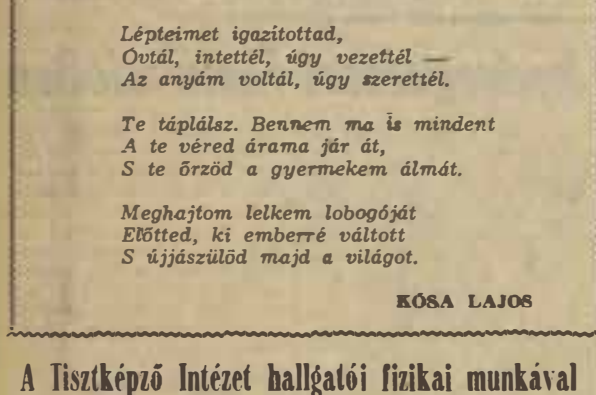
A 22 milliárdos ellenforradalmi kár ellenére pártunk és a forradalmi munkás-paraszt kormány felemelte a dolgozók reálbérét, az ország adottságainak legjobban megfelelő irányban fejleszti népgazdaságunkat. A munkásosztály, a parasztság, az értelmiség nagy része egyaránt elfogadta és munkálkodik a hároméves terv reális és megalapozott célkitűzéseinek teljesítésén.

Az MSZMP kétesztendős harca, a két év eredményei a párt politikájának helyességéről tanúskodnak. Bizonyság az egész nemzet előtt, hogy pártunk helyes irányba viszi az ország fejlődését. Harcban értük el a szocialista vívmányokat, harcban védelmeztük meg a szocialista hatalmat és készek vagyunk a további küzdelemre. A párt feladatának tekinti, hogy az eddigi szocialista fejlődés nagy vívmányaira támaszkodva, a régi hibákat következetesen kijavítva és ezek ismételt jelentkezése ellen állandóan küzdve vezesse tovább a szocialista építést és győzelemre vigye az egész társadalom szocialista átalakulásának ügyét.

A Tisztképző Intézet hallgatói fizikai munkával ünnepelték november 7-ét

A Tisztképző Intézet KISZ-fiataljai elhatározták, hogy november 7-ét fizikai munkával ünneplik. Az elhatározást tett követte.





November 7-én két csoportban, Arató Lajos és Ülbey József vezetésével 200-an Ludasra, 60-an pedig Pestlőrincre utaztak. Ludason a vonal villamosítási munkáiban, Pestlőrincen pedig felépítmény cserében segítettek. Keresetüket a KISZ sportfejlesztési alapra, valamint az intézet karácsonyi ajándék akciójára ajánlották fel.
(Nádasy Károly felv.)

A szülői háztól elszakadt gyermekekért, A GYERMEKVÁROSÉRT

A dolgozók áldozatkészségéből épülő fóti gyermekváros rövid működése alatt igazolta az elgondolás, az intézmény nagyszerűségét. A 66 holdas ősparkban levő épületekben eddig 270 gyermek talált otthonra. 1959 nyarán a létszám 500 főre emelkedik.

Az eddig felhasznált 10 millió forintot a dolgozók ezrei adták össze. Terv szerint 50 millió forint szükséges ahhoz, hogy ezer, szülői háztól elszakadt gyermeknek nyújthassunk otthont — 3 éves kortól 18 éves korig. Ehhez újabb épületek kellenek.

Tavasszal kétszáz 3—6 év közötti elhagyott gyermek kerül azokba a most épülő pavilonokba, amelyre hatmillió forintot a nőtanácsok gyűjtöttek össze.

Államunk minden szükségeset biztosít a családi otthont vesztett gyermekek számára. Milliókat áldoz építkezésre, berendezésre, élelemre, ruházatra. De a dolgozók közvetlen törődésének jelei mindennél értékesebbek. Az egész társadalom szeretetét, gondoskodását, minden elhagyott gyermek kell hogy érezze. Ettől a gondolattól vezérelve kerül a közeljövőben kibocsátásra a gyermekvárosi bélyeg, hogy ezáltal is további anyagi alapot teremtsünk a gyermekváros fejlesztésére.

A három címletű (—,50, 1,—, 2,— forintos) levélzáró bélyeget a szakszervezetek aktívái árusítják majd. Reméljük, hogy mint a gyermekváros megnyitása előtt, a vasutas dolgozók most is hozzájárulnak forintjaikkal e nemes cél, az elhagyott gyermekek otthonának további bővítéséhez.

KÖZLEMÉNY

A szakszervezet Budapesti Területi Bizottsága a szakszervezet központjából a Budapesti Igazgatóság épületébe költözött.

Új címe: Budapest, VIII., Kerepesi út 3,5. I. emelet.

Köszönet az éber szolgálatért

Súlyosnak ígérkező balesetet hárítottak el *Szabári Gyula* mozdonyvezető, *Ragály Gyula* és *Belányi Zsigmond* fűtők, a Hámán Kató fűtőház dolgozói.

Október 24-én a 424 286. sz. mozdonnyal a 1705. sz. vonatot továbbították. Nyíregyháza állomásra egyirányú behaladás és a jelző szabad állása mellett kb. hatvan kilométeres sebességgel haladt befelé a szerelvény, amikor a mozdonyvezető a pályát figyelve, kb. 120 méter távolságra — észrevette, hogy a 21. sz. váltó foglalt raktári vágányra terel. Azonnal gyorsféket, majd ellengőzt alkalmazott és így sikerült a raktári vágány kocsisora előtt kb. 5—10 méterre megállniuk.

A mozdonyszemélyzet éber, utasítás szerinti munkájának köszönhető, hogy baleset nem következett be. *A debreceni igazgatóság vezetője Szabári Bertalan mozdonyvezetőt 1000 forint, Ragály Gyula és Belányi Zsigmond fűtőket 800—800 forint jutalomban részesítette.*

November 1—20: ünnepi műszak

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói figyelemmel kísérik a békéért folyó küzdelem alakulását. A mozgalmi szervek közös akciói sikerrel járnak. Október 15-e és 22-e között megtartott szolidaritási héten a dolgozók vállalásukat 106 százalékra teljesítették.

A november 1-i röpgyűléseken úgy döntöttek, hogy 20-ig ünnepi műszakot tartanak november 7 és a KMP megalakulása 40. évfordulójának tiszteletére. Elsősorban gazdaságos, jó minőségű munkát tűztek ki célul. Megindult a versengés a szakaszok között is. A versenyben kitűnt: *a sarkadi XII., békéscsabai VIII., és XXIII., a lökösházi X., a vésztői XV., XXI. és a gyomai IV. szakasz.*

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

ÖNKÉNTES MUNKÁVAL A GAZDASÁGTALAN SZÁLLÍTÁSOK CSÖKKENTÉSÉÉRT

Mostanában egyre gyakrabban kézbesít a posta az érdekelt kis- és nagyvállalatoknak olyan leveleket, amelyben udvarias, de határozott hangon szólítják fel őket gazdaságosabb fuvarozásra. A jelentős segítséget jelentő kezdeményezés a BVKH-ból indult ki. A hivatal dolgozói ügyrend szerinti feladatukon felül vállalták, hogy a fuvarleveleket olyan szempontból is felülvizsgálják, hogy megállapítsák, melyek azok a vállalatok, üzemek, amelyek vétenek a gazdaságos fuvaroztatás elve ellen.

Felkerestük *Pusztai Ferenc* elvtársat, a BVKH vezetőjét, hogy lapunk olvasóit tájékoztassa a kezdeményezésről.

— A vasútra háruló szállítási feladatok megoldását — mondotta — elsősorban a gazdaságtalan fuvarozások fékezik. Az is tudott dolog, hogy a gazdaságos szállítás nemcsak a vasút, hanem az egész népgazdaságunk érdeke. Hivatalunk dolgozói, akik a szállítóapparátus ütőerén tartják kezüket, vállalták a gazdaságtalan fuvarozások felderítését. A munkát szeptember 1-én kezdtük meg.

— *Melyek a leggyakoribb hiányosságok?*

— A fuvarozás két területén mutatkozik súlyos hiányosság. Az egyik:

nem használják ki a vasúti kocsikat az egyes árunemek fajsúlya alapján, a díjszabásban meghatározott súlynormáig.

E szállítmányok után a fuvardíjat a berakott súlyra tekintet nélkül meg kell fizetnie a fuvaroztatónak. A szállításhoz tehát a szükségesnél több kocsit vesznek igénybe és ugyanakkor feleslegesen több fuvardíjat is fizetnek. Egy pelda az ezernyi közül: *szeptember 15-én a nyékládházi kavicsbánya Mezőkovácsházára 27 kocsit rakott meg bányakaviccsal. Ha a bánya a berakható súlyig használta volna ki a kocsikat, a szállítmany 8 vagonnal kevesebbet vett volna igénybe.* Hangsúlyozom, sok ezer ilyen és hasonló példát tudnánk felhozni.

A másik fékező erő a keresztfuvarozás.

Kőbányával, szénbányával, cukorgyárral rendelkezo helységek állomásaira adnak fel követ, szenet, cukrot. Rövid távolságra — 3—10 kilométerre — veszik igénybe a vasúti kocsikat közúti szállítóeszköz helyett. 200—300 kilométerről szállítanak olyan árut, amilyen sokkal közelebb is beszerezhető. Mindez felesleges kocsiigénybevételt és kocsifutást jelent.

Néhány példa. *A Miskolc melletti hejőcsabai Cement- és Mészmüből 300—450 kilométerre fuvaroztatnak olyan állomásokra, amelyeknek tőszomszédságában ott füstölög a cementgyár. A sztálinvárosi épületelemgyár vasbetonfödém-gerendát szállít Kelenföldre, ahol szintén van épületelemgyár. Szobról Pásztóra szállíttatnak velünk követ, holott Pásztó környékén több kőbánya van. A békéscsabai téglagyár Salgótarjánba küldi a téglát, pedig jóval közelebb nem is egy téglagyár van.* Ezek feleslegesen drágítják az építkezési költséget és indokolatlan terhet rónak a vasútra.

— Persze, van a házunk táján is takarítani való. Az önkezelési küldeményekre gondolok.

Különösen a talpfatelítő és az épületelemgyártó üzemeinknél nem használják ki megfelelően a kocsikat.

Az offenzíva, melyet elindítottunk, többletmunkát igényelt, de megéri. A vállalatokhoz levélben fordulunk, feltárjuk az észlelt hiányosságokat és kérjük őket a gazdaságtalan szállítások kiküszöbölésére. Ezt a munkát folyamatosan végezzük az egész őszi és téli idény alatt.

— *A vállalatok hogyan fogadják a kezdeményezést?*

— A jelek arra mutatnak, hogy többségük megért bennünket és őszintén akar közreműködni a hibák kijavításában. Erre mutat máris több fuvaroztató fél válasza és intézkedése. *A MAHART-tól kezdve a MÁV Fatelitő Vállalatig a szállítatók széles rétege ismeri el önkritikusan hibáit.* Persze, akadnak mosakodók is. Az É. M. 7. sz. Kőbánya Vállalat nagyharsányi üzeme például azzal védekezik, hogy az éjszakai rakodásnál a felszállo por miatt nem látják jól a kocsin feltüntetett rakodási adatokat, ezért raknak egyikbe többet, a másikba kevesebbet — s főként kevesebbet! Ilyen esetekben nem leszünk restek a vállalatok felügyeleti hatóságait is megkeresni. Elfogadhatatlanok azok a kifogások is, hogy kevés használható kő- és kavicsbányánk van. De ha igy van is, új bánya nyitásával is segíteni kell a bajon.

Ha összefogunk — fejezte be nyilatkozatát *Pusztai* elvtárs —, sok ezer kocsival segíthetünk őszi forgalmi gondjainkon. Nem is hagyjuk abba erőfeszítéseinket, mert az eredmények máris mutatkoznak.

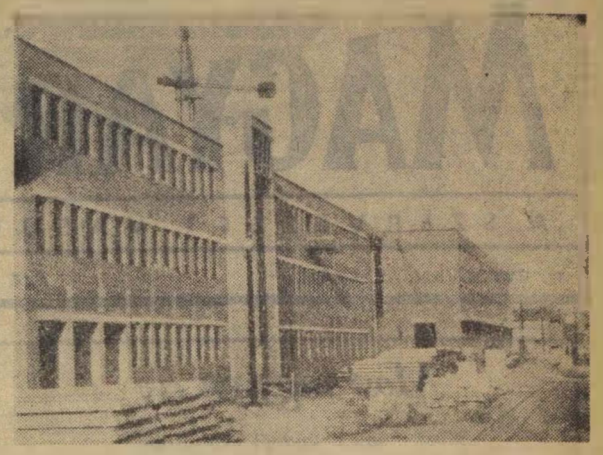
Hogyan épül a debreceni felvételi épület

Az amerikai imperialisták által 1944-ben lebombázott debreceni felvételi épület a helyreállítás után is romos épület képét mutatja. 1955-ben elkészült az új felvételi épület terve. A tervezésnél figyelembe vették, hogy az állomási vágányhálózatot csak a város felőli oldalon lehet szaporítani.

A tervek alapján az első kapavágás 1956. január 5-én meg is történt. Az új felvételi épület a jelenlegi I. számú vágánytól 45 méterre a város felé, a Petőfi téren épül. Az irodaépület már tető alatt van, felerészben elkészült a nagycsarnok tetőzete is. Az étterem és a vonatkisérő-laktanya építéséhez a jövő év tavaszán kezdünk hozzá.

Az építkezéshez kapcsolódó beruházások is tartoznak. Az irodarész helyén volt például a városi villamosvágány. Ezt át kellett helyezni végleges helyére. Az állomás északi végén levő, úgynevezett Homokkert úti felüljárót is át kellett építeni.

Az iroda, a csarnok, az Utasellátó és a vonatkisérői laktanya három szintű, kétemeletes lesz. A csarnokrész már úgy



készül, hogy később szigetcsronos aluljáróval lehet megközelíteni az utasoknak a vonatokat. Jelenleg az utascsarnokot természetes fénnyel megvilágító keresztboltozati i. számú kupolarész készül, s ha az időjárás megengedi, még az idén elkészül a 2-es számú kupolarész is. November hónapban előre láthatólag az ajtókat és az ablakokat is megkapjuk az építkezéshez.

A várócsarnok város felőli homlokzatán az árkádsoros kőfaragó munka — oszlopsor — most van előkészítés, állványozás alatt. A téli időszakban is folyamatos lesz a munka az engedélyezett terv szerint.

Fodor Illés
debreceni igazgatóság

Egy délután a bodrogolaszi fiúnevelőben

A tágas udvar még Pató Pál Dortájához hasonlít. A főépület körül gaz és dudvaliget, törmelékhegyek. Kívülről a falak is tatarozatlanok. Bent a szobákban Lónyay herceg egykori rezidenciájában azonban már, akár Tokajhegyaljan a must, forr, pezseg az élet.

A 120 főnyi vidám gyermeksereg a nevelőkkel együtt szeptember 15-én vette birtokába a kastélyt, 15 holdas parkjával együtt. 120 vasutas gyermek él, tanul itt gondtalanul. Igen, gondtalanul. Hiszen a kis lurkóknak szinte mindent megad nepi államunk. Ruhát, meleg otthont, napi ötszöri változatos, bőséges étkezést és olyan pedagógusokat, nevelőket, akik a betűvetés tudománya mellett szeretetre, egymás megbecsülésére is nevelik a gyerekeket, akik a szülőket — nyugodtan ide irhatjuk — a nevelés tekintetében méltan helyettesítik.

A közeljövő tervei

Az igazgatoi irodában *Biró Viktor* igazgatóval az intézet életéről, a nevelésről és a további tervekről beszélgettünk.

— Intézetünkben 6—10 éves gyerekekkel, tehát az általános iskolák alsó négy osztályával foglalkozunk — mondotta. — Többségükben olyan vasutasgyermekek vannak itt, akiknek 3—4, sőt ennél is több testvérük maradt még otthon a dolgozó szülők mellett.

Ezután az intézet napirendjéről, majd a jövő terveiről esett szó.

Az intézet még nem készült el teljesen. A kőművesek még javában építkeznek. A nevelői lakásokat például most építik. Ezután a külső tatarozáshoz fognak.

S a további tervek? Öltözőkkel, szertárral és zuhanyozóval ellátott tornaterem építése, a könyvtár és a játszószoba berendezése. És még valami, a kastély előtti egykori halasto és a park rendbehozatala, amit a nevelőknek és a gyermekeknek kell elvégezni. A fásítás kivételével erre már csak a jövő évben kerül sor.

Az étvággyal nincs baj

A halószobákat és a tantermeket is megtekintettük. A hófehérre meszelt szobákban mindenütt példás rend és tisztaság uralkodik. A délutáni tanulás után a tantermekben is a tanulók csinálnak rendet. A munkára való nevelés egyik formája az is, hogy az étteremben a nagyobbak segítenek a felszolgálásban. Ha már az étteremnél tartunk, meg kell említeni: külön elmény, amikor a 120 gyermek körülüli az asztalokat és farkasétvággyal hozzálát az étkezéshez. Ott jártunkkor tejfeles burgonyaleves és bácskai rizseshús, uborkával volt a menü. Az adagokat elég nagyra méretezik, mégis nem egy gyermek akadt, aki háromszor kért repetát. Az étvággyal tehát nincs baj...

A bodrogolaszi intézetben éppen úgy, mint a többi öt testvérintézetben, a gyerekek kitünő ellátásban, példás nevelésben részesülnek. Ezért méltán illeti dicséret az igazgatót, a nevelőket, a gondnokot és mindazokat, akik az intézetben a 120 gyerekért dolgoznak.

Laktanyák — szálláshelyek a tél küszöbén

November közepe van. Nincs még itt az igazi tél, de főként a laktanyakban és a szálláshelyeken, ahol a szolgálat faradalmait pihenik ki a dolgozók, már elkel a meleg. Persze a nyugodt, kényelmes pihenéshez a tiszta agynemu, a mosdó, a zuhanyozó — éppúgy hozzátartozik, mint a meleg szoba. Vajon biztositva vannak-e ezek a feltételek a tél küszöbén? Ezt néztük meg a napokban negy vidéki csomóponton.

SZTÁLINVÁROS

Az új vonatkisérő-laktanya szobái tiszták. Berendezésük azonban hiányos. A 33-as szobában például nincs szekrény. Emiatt elég nagy a rendetlenség. Az ablakpárkányon ételféleségek, a fogasok, székek tele ruhával. A 34-es szobában csaknem hasonló a kép. A szobákban egyébként kellemes meleget árasztanak a fütőtestek.

Más a helyzet a vasmű szomszédságában levő szálláshelyeken. 16 barakkban laknak a Sztalinvárosba kirendelt vasutasok. Az épületek kívülről még csak mutatnak valamit, bent a szobákban azonban siralmas kép fogadja a látogatót. A bútorzat szegényes, kopott. A rozsdás vaságyakon penészes matracok, szakadozó takarók, szennyes lepedők.

A rideg, nedves falú szobákban jóformán a fütés sincs mégis mosakodás nélkül térnek pihenőre. Bizony a laktanyák használói is jobban vigyázhatnának — mert ilyen esetek máshol is előfordulnak — a rendre, a tisztaságra.

A vontatási laktanyában nem ilyen megnyugtató a helyzet. Öt kisméretü szobában 14 vaságyat zsúfoltak össze. Tisztálkodási lehetőség az épülettől mintegy 100 méterre levő fütőházban van. Nyáron még csak megjárja ez a séta, de télen kicsit kellemetlen.

Egy barakk a 16 közül Sztálinvárosban

MISKOLC

A 74 ágyas vonatkisérő laktanya szobái tiszták. A földszinten és az emeleten egyaránt található mosdó és zuhanyozó. A szobákban központi fütés.

Itt is találkoztunk egy problémával. Az épületnek két kazánja van. Egyik azonban már régóta használhatatlan. Ma még ez nem okoz különösebb problémát, de ha hidegebb lesz, egy kazánnal nem tudják a szobákban a megfelelő hőfokot biztositani.

DOMBÓVÁR

A vonatkisérő laktanya tiszta szobáiban kellemes meleg fogad. A kényelmes szobákból nem hiányzanak a ruhafogasok, a székek, az asztal, a gyékénypapucsok sem. A mellékhelyiségek, folyosók tiszták, gondozottak. Ilyen körülmények között kellemes a pihenés. Bizonyára kellemes lesz a hideg, téli hónapokban is.

NYÍREGYHÁZA

A vonatkisérő laktanyában 28, szállodának is beillő kétnégyágyas szoba várja a pihenő vonatkisérőket. A szobák gondozottak, az ágyak alatt gyékénypapucsok. Csak a takarítónők panaszkodnak a hajdúszoboszlói mosoda munkájára. Azt is szovátették, hogy bár zuhanyozó és mosdó is van az épületben, egyesek biztositva. A kevés gyújtóssal és a palás szénnel nem lehet megfelelő hőfokot elérni. Mi mást tehetnek a szobák lakói: a tilalom ellenére a vasmű területén szerzik be a gyújtószükségletüket.

Az épületekben főzni nem lehet. Az egyik konyhát megnéztük. Berendezése egy rozoga tűzhely.

Ezek a szálláshelyek egyáltalán nem illenek első szocialista városunk képéhez. Nem alkalmasak 200 vasutasdolgozó szálláshelyének.

A vonatnak menni kell!

(Igaz történet)

1956. november 11. Borús, ködös őszi nap. A sűrü esőfelhők sötét, fekete árnyékot borítottak a földre.

Délután négy óra. A szolgálattevő megigazította vörös tányérsapkáját és kilépett a forgalmi irodából. Várta a hatvani személyt, mely lassan húzott át a kitérőbe álló váltókon. A vonat fogadása után sietett vissza bejáratot adni az ellenirányból érkező tartjáninak.

A forgalmi irodában két borgőzös idegent pillantott meg. Ahogy belépett, azonnal rátámadtak:

— Maguk nem tudják, hogy sztrájk van? Sztrájk van! Érti? Sztrájkoljon mindenki! Ne indítsa el a vonatot! Álljon meg a vasút, kiabáltak egymást túlharsogva.

A szolgálattevő nyugodt volt. Próbálta csillapítani a két hangoskodót és az előírt teendőket végezte. Ezt látva, a hangosabbik öklével a szolgálattevő arca előtt hadonászva ordította: Nem érti, hogy sztrájk van — a kutyaszentségit. Nem jöhet a vonat! Ha jön is, csak a másikra jöhet. Itt csak karambol lehet. Hol a váltókulcs, majd én elintézem.

A szolgálattevő elsápadt, de próbált higgadtan beszélni: — Emberek! Mit akarnak? Észnél vannak? Dolgozótársaik életét akarják elvenni? A vasút nem állhat meg — szén kell a kórházaknak, szén kell az erőműveknek, élelem kell a dolgozóknak. A vasút olyan az országban, mint az emberben a lüktető ér. A vonatnak menni kell!

Az utolsó szavakat már kiáltotta, mert kirobbant belőle a visszafojtott indulat. Hátával a kulcsszekrénynek támaszkodva, szeme sarkából látta, hogy a tarjáni vonat már a jelzőnél áll.

A szolgálattevő nem hátrált, sőt támadott. Pedig agyába villant, hogy talán a bőrét viszi a vásárra.

Azonnal takarodjanak ki az irodából! — kiáltott rájuk. De azok ehelyett a kulcsszekrény felé tartottak.

A szikra kipattant. És ezzel egyidőben a szolgálattevő vasbélyegzős ökle is. Kétszer egymás után. A hangoskodók elnémultak, elkotródtak. Csend lett. Nagy csend. A szolgálattevő folytatta munkáját és kemény szívvel, bátor szemmel nézte a bejáró vonatot.

Este, vacsora közben felesége megkérdezte: Milyen volt a mai szolgálat, kedves? És a férfi gyermekei csillogó szemébe nézve, mosolyogva válaszolt: Hát tudjátok — a vonatok jöttek — a vonatok mentek.

Jászai Nagy József
Kisterenye

Kenese és Fűzfő között a Balatonban építik meg a vasútvonalat

Kenese és Füzfő között mintegy 3,5 kilométeres szakaszon föld-, illetve hegycsuszamlások fenyegetik az országúti és vasúti közlekedést. A MÁV *dr. Jáky József* professzor tanácsára ezen a szakaszon a vasútvonalat áthelyezi a Balatonba. Tervek szerint az épitést 1959 elején megkezdik.

Az új pályát a parttól 30—80 méterre, másfélméteres vízben építik meg. Az építkezéshez — a töltés alapja kő és kőtörmelék lesz — félmillió köbméter anyagot használnak fel. A nagyszabású munkában a legkorszerűbb gépek mellett hajók, és uszályok is részt vesznek. A tervezést az *Ut- és Vasúttervező Vállalat* és a *Mélyépitési Tervező Vállalat végzi.*

NEONFÉNYT KAPNAK

a határállomások és néhány nagyobb balatoni állomás

Nagyobb állomásaink névtáblája után a *Nyugati-pályaudvar* újjávarázsolt, reprezentív *Utasellátó éttermében* is neoncsövek ontják már a fényt. S az első lépéseket újabbak követik. A tervek szerint határállomásainkon még az idén megkezdik a felvételi épületek külső és belső világításának neonfénycsövekre való átszerelését.

Azt tervezik, hogy 1959-ben a nagyobb balatoni állomások — az északi parton *Balatonarács, Balatonfüred, Balatonalmádi, Badacsony* és *Keszthely*, a déli parton *Siófok, Balatonboglár* és *Fonyód* is neonvilágitást kapnak. Ugyanakkor a legforgalmasabb állomásokon, például *Balatonfüreden, Keszthelyen* és *Siófokon* a parkot is újjávarázsolják. A virágágyasok közé pedig olyan szökőkutakat terveznek, amelyek az esti órákban percenként más-más színben lövellik magasba a vízsugarat.

A TÖRVÉNYESSÉG KÉRDÉSÉRŐL

tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetőségének október 31-i ülésén a szakszervezet vezetőin kívül az elnökségben helyet foglalt *Bajusz Rezső*, az MSZMP Ipari és Közlekedési Osztályának munkatársa. *Bangó Sándor* MÁV vezérigazgatóhelyettes.

Az ülést *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke nyitotta meg. Bevezetője után *Szabó Antal* főtitkár számolt be a legutóbbi ülés óta végzett munkáról, majd *Gróf József*, a szakszervezet titkára tartott beszámolót *„A törvényesség helyzete a vasúton"* címmel.

A szakszervezetek szerepét a munkáshatalom, a munkásparaszt szövetség erősítésében, a termelőerők fejlesztésében, az élet- és munkakörülményeket szabályozó rendeletek és törvények kidolgozásának, betartásának segítésében és ellenőrzésében az esetleges hibák sem csökkenthetik — mondotta bevezetőben. A Munka Törvénykönyve, a munkaügyi, munkajogi és egyéb kérdéseket szabályozó törvények és törvényerejű rendeletek betartása felett őrködni nemcsak joga, hanem kötelessége is a szakszervezeteknek. A szakszervezetek XIX. kongresszusának határozata ezt a szakszervezeti aktivák elsőrendű feladatává tette.

Felelősségrevonást a mulasztás arányában

A törvényesség kérdése kétoldalú dolog: egyrészt a dolgozók jogait rögzítő előírások, másrészt a dolgozók kötelességeit meghatározó törvényes rendelkezések. A szakmai vezetés részéről e törvények megsértése leggyakrabban a jogtalan elbocsátásban, a szabadidő megrövidítésében, a helytelen bérfizetésben, a munkavédelmi előírások elhanyagolásában stb. mutatkozik. A dolgozók táppénzcsalás, fegyelemsértés, lógás, lopás, stb. revén vétenek a törvényesség ellen.

A dolgozók igazságérzetét sérti, ha őket, vagy munkatársaikat kisebb vétségért is megbüntetik, viszont rossz munkaszervezés, felesleges beruházás, rossz tervezés miatt elmarad a felelős vezetők felelősségrevonása. Szakszervezetünk akkor lesz őre igazán a törvényességnek, ha beosztottaktól és vezetőktől egyaránt megköveteli a törvények betartását és betartatását.

A bér- és munkaügyi vonalon a legdurvább törvénysértést a helytelen túlóráztatásnál, a bérkifizetésnél a részkartételnél, az elbocsátásoknál és az áthelyezéseknél követik el. *Puspökladány Fatelitőnél* a dolgozók 50 százaléka sem dolgozza le az engedélyezett havi 8 túlórát, viszont vannak, akik havonta 30—50 túlórát is teljesítenek a felettes szervek hozzájárulása nélkül. *Sok helyen meg sem kérdezik a szakszervezeti bizottságok véleményét a túlóráztatást illetően.*

Nemegyszer találkozunk rendellenes bérkifizetéssel is. *Kelebia* állomáson *Dusnoki József* tartalékos beosztásban dolgozik, de bérét nem annak megfelelően kapja. *Szeged—Tisza* pályaudvaron *Földesi Lajosnénak* egy évet kellett várnia, míg a helytelenül ki nem fizetett bérkülönbözetet megkapta.

A részkártérítéssel kapcsolatban is van tudomásunk jó néhány szabálytalanságról. *Fegyelmi tárgyalás, sőt megkérdezés nélkül rónak ki részkártérítést, nemegyszer a hiba elkövetésétől számított 30 napon túl. Póka István* raktárnokot például, aki a *Nyugati pályaudvaron* teljesít szolgálatot, részkártérítésre kötelezték a gépkocsi kihasználatlansága miatt, holott, amikor az eset történt, nem is teljesített szolgálatot. *Mátészalka* állomáson is volt hasonló eset.

A munkaviszony megszüntetésével kapcsolatban is sok a törvénytelenség. Egyesek munkakönyvét a legkülönbözőbb címen visszatartják. A dolgozó önhibáján kívül nem tud elhelyezkedni, természetesen a munkakönyv visszatartásának idejére a vasút köteles bért fizetni. Felmondanak beteg, vagy csökkent munkaképességű dolgozónak, mint például *Pető Lászlónénak* a pecsi pályafenntartási főnökségnél *Salga Józsefnének* a szűcsi követő hat hónap lejárta előtt mondtak fel.

Vannak, akik nem kapnak képzettségüknek megfelelő beosztást, s ha a dolgozó ilyen munkahelyet talál, munkakönyvébe nem hozzájárulással való kilépést, hanem önkényes kilépést vezetnek be. Ezzel elzárják az új munkahely elfoglalásának a lehetőségét.

Sok hiba forrása a törvények, rendeletek ismeretének hiánya

Megtörténik, hogy a dolgozót alacsonyabb munkabérrel járó munkakörbe helyezik, az áthelyezési értesítést azonban csak az áthelyezés napjan és nem 15 nappal korábban kézbesítik. Általános jelenség, hogy a fegyelmileg büntetett dolgozót a büntetés letöltése után nem helyezik vissza eredeti munkahelyére.

A szakszervezeti funkcionáriusok áthelyezésénél sokat javult ugyan a helyzet, de még ma is megtörténik, hogy nem kérik ki a felsőbb szakszervezeti szervek előzetes hozzájárulását. Az újítási törvények és kormányrendeletek megszegésével is nemegyszer találkozunk. Különösen az újítási díj megállapítása nem mindenkor megnyugtató. Gyakran nyúlnak még ma is az eszmei díjazáshoz.

Bár a bér- és munkaügyi kérdésekkel kapcsolatos törvénytelenségek egyre csökkennek, a meglevők számát is a minimumra csökkenthetjük, hiszen nagy részük a Munka Törvénykönyve ismeretének hiányából adódik. Az egyeztető bizottságok nagyon helyesen egyre több törvénysértést orvosolnak. Éppen ezért a szakszervezet továbbra is szükségesnek tartja az egyeztető bizottságok fenntartását.

Nem túlozunk, ha azt mondjuk, hogy a szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási panaszokkal foglalkozik a legtöbbet. A munkavédelmi osztály különösen sok jogos panaszt orvosol. Annak ellenére, hogy szakszervezeti és szakvonali részről egyaránt törekvés van a törvénysértések elkerülésére, még sincs minden rendben ezen a téren sem. A központ és a területi bizottságok munkavédelmi felügyelői az idén kb. 300 esetben hívták fel az érdekelt szakvezetők figyelmét a törvényekben lefektetett előírások betartására.

A balesetvédelmi oktatások elhanyagolása, a szabadságolási terv be nem tartása, a veszélyt rejtő 24/24 és 24/48 órás szolgálat megszüntetése ellen eddig nem tudtunk kellő erélyjel fellépni. Az üzemszemléken megállapított hiányosságokat gyakran csak erélyes közbelépésre szüntetik meg.

A pusztaszabolcsi fűtőháznál megtörtént, hogy aláíratták az oktatási naplót a dolgozókkal, a balesetvédelmi oktatást viszont nem tartották meg. Nemegyszer munkába állítanak új dolgozót anélkül, hogy bármiféle oktatásban részesítenék. A munkavédelmi felügyelőket műszaki átadásokra nem minden esetben hívják meg, nem kérik ki véleményüket.

A pihenőidőkkel még baj van

Még gyakori a pihenőnapok ki nem adása, főleg az utazószemélyzetnél. *Az utazószemélyzet szolgálati óraszámának a csökkentése sem halad a megfelelő ütemben.* A tartalékosokat még sok esetben üres állások betöltésére irányítják. Vannak helyek, ahol a dolgozók csak úgy mehetnek szabadságra, ha munkatársaik szolgálati idejét meghosszabbítják.

Az üzemi étkeztetésnél nincs különösebb panasz. A nem megfelelő nyersanyag-tárolást, az egészségügyi követelmények be nem tartását mégis szóvá kell tennünk. A hűsítő és melegítő italok kiosztásánál is sok a probléma.

A munkavédelmi és baleseti elhárítási szabályoknál mutatkozó hiányosságok gyakran arra vezethetők vissza, hogy a szolgálati főnököknek a legcsekélyebb pénzösszeg sem áll rendelkezésükre a kisebb hibák kijavításához.

A nők és a fiatalkorúak védelmét szolgáló törvények, rendeletek betartása terén nincsenek különösebb problémák. Hogy a fiatalkorúak közül aránytalanul nagy a baleset szenvedők száma, ez egyrészt a tapasztalatlanságra, másrészt a fegyelmezetlenségre vezethető vissza.

Javulás tapasztalható a társadalombiztosítási szolgáltatások, segélyek számfejtésénél, kifizetésénél. Ennek ellenére még ma is találkozunk, elsősorban családi pótlékok és táppénzek téves számfejtésével. Tévesen állapítanak meg nyugdíjakat, a megrokkant, megbetegedett dolgozókat nem helyezik mindenkor könnyebb munkakörbe. *Csere Lajos* a kelenföldi építési főnökség dolgozója tüdőbeteg. Többször sérelmezte, hogy táppénzét helytelenül kapja. Megvizsgáltuk az ügyét és 2560 forint táppénzt fizettek ki részére visszamenőleg. Ezzel szemben a ferencvárosi pályafenntartási főnökségnél nekünk kellett leállítani *Diamonstein Mózesné* táppénzsegélyét, mert az illető egynapos munkaviszony alapján 4285 forint táppénzt vett fel jogtalanul. *Császik Károlynak* havi 500 forint nyugdíjat kellett volna kapnia, de csak 250 forintot kapott. Gyakran sérelmezte ezt, de minden esetben elutasították. Visszamenőleg 1250 forintot fizettettünk ki részére.

Milliós károk gondatlanság miatt

Népgazdaságunkat karosan érinti a magas beteglétszám. Mi állandóan harcolunk is ezek csökkentéséért. Egyes vállalatok viszont — mint például az Északi Járműjavító — csak akkor tudnak a béralappal jól gazdálkodni, ha magas a beteglétszám. Ezt az ellentmondást feltétlenül meg kell szüntetni. A beteglétszám alakulásában nagy szerep jut a körzeti orvosoknak, akiknek egy része minden további nélkül javasolja a dolgozókat betegállományba vételre.

A továbbiakban *Gróf* elvtárs a társadalmi tulajdon védelméről, a balesetekről és a munkafegyelemről beszélt. Bár az árurongálás, árudézsmálás fokozatosan csökken, hasonlóan a munkafegyelemsértések és a balesetek száma is, mégsem tettünk meg mindent ezeknek a minimálisra való szorítására. *A futározásra átvett szállítmányokban okozott kár az év első felében csaknem 7 millió forint.* A dézsmálásból eredő kár több mint egymillió. Az idén 272 vasutast tartóztattak le lopásért, dézsmálásért. Csak a szegedi igazgatóság területén az első félévben a kíméletlen tolatásból eredő kár meghaladta a 100 000 forintot. A budapesti igazgatóság területén 1481 esetben történt tárgyi baleset, több mint 2 millió forintos kárral.

A rossz kiviteli tervek készítéséből is sok kár jelentkezik. A szolnoki új felvételi épület alapozásának kiásása és betemetése tetemes összegbe került. De nincs tudomásunk arról, hogy ezért valakit felelősségre vontak volna.

A fegyelmezetlenek megfékezése közös érdek

Az utóbbi időben szaporodott a fegyelmi ügyek száma. A szombathelyi igazgatóság területén az első félévben 351 dolgozó követett el fegyelmi vétséget. Ebből 35 ember ellen ittasság miatt indítottak fegyelmit. *A munkafegyelem lazaságát tükrözi a nem kis számú igazolatlan mulasztás, főleg a pályafenntartásnál és az építési szolgálatnál.*

A hibák okait elsősorban az okozza, hogy a vezetők elnéző magatartást tanusítanak a fegyelmezetlenekkel, a társadalmi tulajdon ellen vétőkkel szemben. Igaz az is, hogy a szolgálati főnökök kezében nincs kellő fegyelmező eszköz — de ami van, azzal sem élnek megfelelően. Az ellenőrzés elmulasztásából is sok visszaélés következik. A szakmai vezetők nem kérik a párt és a szakszervezeti szervek segítségét a munkában mutatkozó akadályok megszüntetésére, az egyéni és közösségi érdek összefüggésének megismertetésére. Bár ezeknek a szerveknek kérés nélkül is ez kell, hogy legfontosabb teendőjük legyen.

A szakszervezeti bizottságok nem élnek a szakszervezeti fegyelmező eszközökkel. Nem indítanak szakszervezeti fegyelmit azok ellen, akikre a nevelés eszközével már nem lehet hatni. Ilyen egyéneknek pedig nincs helyük a becsületes szervezett dolgozók sorában.

Az önkritika se maradjon el

A panaszok, bejelentések intézéséről szólva az előadó elmondotta, hogy az év első felében a központhoz és a területi bizottságokhoz írásban és szóban 1966 panasz érkezett. Harminc napon belül 1884-et intéztek el, mintegy 100 pedig a határidőn túl nyert elintézést. Amikor mi felvetjük az alsóbb szerveink, a szakvonali vezetők és a dolgozók felelősségét a törvénysértésekkel kapcsolatban, akkor a mi felelősségünket is önkritikusan be kell vallani — mondotta — mert elsősorban nekünk kötelességünk betartani a törvényességet, mert csak úgy lesz erkölcsi alapunk mások felelősségét elbírálni.

Szólt arról, hogy sok problémának elejét vehetnénk azzal, ha a szakszervezeti és szakvonali vezetőszervek egyes rendeletek kiadása előtt elmondanák véleményüket a rendelettervezetről.

Végezetül a szakszervezeti szervek feladatairól szólt, amelyben felhívta a figyelmet a törvénysértések megakadályozására követendő módszerek kidolgozására, az ellenőrzés és a felelősségrevonás kiterjesztésére, a szakvonali szervek, valamint a párt és szakszervezet országos és helyi szervei jobb együttműködésének fontosságára.

A hozzászólók elsősorban saját szolgálati helyük tapasztalatairól számoltak be, s hasznos javaslatokkal egészítették ki a beszámolót.

KISZ-AKTÍVISTÁK TALÁLKOZÓJA A SZAKSZERVEZETBEN

A szakszervezet KISZ szervezetének kezdeményezésére — a budapesti szolgálati helyekről — KISZ-aktivistákat látott vendégül szakszervezetünk elnöksége. *Kovács János* KISZ-titkár üdvözlő szavai után *Szabó Antal* főtitkár beszélt a fiatalokhoz. A találkozón jelen volt *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke és több osztályvezető is. Az üdvözlést táncos ismerkedési est követte.

A RÁKOSI FŰTŐHÁZ FIÓKMŰHELYÉBŐL

Hajdú György kocsiasztalos átlagteljesítménye 130 százalék felett van. (Kovács Géza felv.)

Csapó Sándor és Takács István gépi asztalosok minden igyekezete arra irányul, hogy minél kevesebb kocsi essen ki a forgalomból. (Kovács Géza felv.)

A debreceniek kommunista őrjárata

A debreceni csomópont dolgozói az elsők között követték a komáromiak példáját, megszervezték a kommunista őrjáratot.

Az őrjáratnak jelenleg 16 tagja van. Párt, szakszervezeti, szakvonali vezetők, a legjobb dolgozók vállalkoztak arra, hogy az eddiginél is fokozottabb tevékenységet fejtsenek ki a gazdaságosabb, jobb munkáért. Kezdeményezésükben tovább mentek a komáromiaknál. Terület szerint felosztották az állomást és nemcsak a csellengő kocsikat kísérik figyelemmel, hanem közvetlenül a munkahelyen tanácsot, segítséget is adnak a dolgozóknak.

A választások előkészítésének idején különösen élénken tevékenykedtek. Válaszoltak a dolgozók kérdéseire, megmagyarázták a választás jelentőségét, időt szakítottak a napi politikai kérdések tisztázására is.

Ha valamilyen problémát helyszínen nem tudnak megoldani, akkor azt a közösség erejével, vagy az illetékes szervekkel igyekeznek orvosolni. Más szolgálati helyek előtt is példaképül álló munkájukhoz további sikereket kívánunk.

Villanyvilágítást kérnek

Kisterenyén, a mátrai elágazásnál petróleumlámpa mellett kénytelenek dolgozni. Különösen esős, ködös időben nem valami biztonságos pislákoló fény mellett a munka.

A villanyvilágítást már régen megígérték. Nyolc oszlopot és a légvezetéket hónapokkal ezelőtt odaszállították, csak a betontám és az utasítás kiadása hiányzik.

Az ott dolgozók örömmel vennének részt társadalmi munkában a villanyvilágítás bevezetésénél.

Reméljük, hogy az illetékesek nem utasítják vissza a dolgozók kezdeményezését, sőt minden segítséget gyorsan megadnak, hogy jogos kívánságuk teljesüljön.

Sok a rosszul címzett darabáru

A gyorsdarabáru küldemények nagyrészének rendeltetési helyére való irányítása *Budapest—Józsefváros* állomáson történik. A jól megrakott gyűjtőkkel ide futnak be a gyorstehervonatok az ország különböző részéből, s innen indul az áru rendeltetési helyére.

A munkát nehezíti, hogy nem utasítás szerinti címzéssel látják el a küldeményeket. A Budapest területére szóló küldeményeken legtöbbször csak *„Budapest"* felírás olvasható, amiből a dolgozók nem tudhatják, hogy azt Budapest melyik állomására kell továbbítani.

A józsefvárosi vasutasok arra kérik vidéki munkatársaikat, hogy a „C 10" utasítás 85. és 86. pontja szerint dolgozzanak és tartósan erősítsék fel a küldeményekre a 275. sz. fuvarbárcát. Így sok bosszúságot elkerülünk és jelentős veszteségtől mentesítjük a népgazdaságot.

Mészáros Imre,
Budapest—Józsefváros

Izletes ebéd szépséghibával

November 6-án Nyíregyháza állomás üzemi étkezdéjében ebédeltem. Az étkezde — legalábbis a létszámhoz mérten — meglehetősen szűk. A várakozók soraiban itt is ott is arról folyik a szó, hogy mennyivel változatosabb, ízletesebb ételek készülnek az utóbbi időben a konyhán.

— Itt van a mai ebéd is. Almaleves, valódi nyírségi Jonatánból, sertéssült vegyeskörítéssel, pároltkáposztával. Hát kell ennél jobb?...

Az ebéd valóban ízletes volt. S ezért feltétlen dicséret illeti a konyha személyzetét. De akad ebben az étkezdében olyan szépséghiba is, ami mellett a látogató, vagy ha úgy tetszik, a vendég, nem mehet el szó nélkül. Feltűnt ugyanis, hogy kés nem szerepel a terítékben, pedig sülthúshoz ugyebár kés és villa jár. Kés hiányában azután mindenki úgy fogyasztotta a második fogást, ahogy éppen tudta. A legtöbbje villájára szúrta húsadagját és mint afféle gyerek harapdálta.

Nem lehetne az étkezdét megfelelő mennyiségű késsel ellátni?

V. F.

A járműjavíték KISZ-szervezeteinek tisztasági és takarékossági versenye

A KISZ Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége és a KPM I 7. D. osztálya felhívással fordult a nyolc járműjavító KISZ-fiataljaihoz, hogy indítsanak mozgalmat a tiszta munkahelyek megteremtéséért, segítsék a kormány takarékossági intézkedéseit. A szakszervezet elnöksége és az I 7. szakosztály a legjobbak jutalmazására 5000—5000 forint pénzjutalmat ajánlott fel.

Az augusztusi és szeptemberi verseny eredményét október 13-án értékelték. Eszerint a helyezési sorrend a következő:

1. Északi Járműjavító KISZ-szervezete;
2. Landler Járműjavító KISZ-szervezete;
3. Debreceni Járműjavító KISZ-szervezete;
4. Szombathelyi Járműjavító KISZ-szervezete;
5. Szolnoki Járműjavító KISZ-szervezete;
6. Székesfehérvári Járműjavító KISZ-szervezete;
7. Miskolci Járműjavító KISZ-szervezete;
8. Dunakeszi Járműjavító KISZ-szervezete.

Az 1. helyezett 5000, a 2. helyezett 3000, a 3. helyezett 2000 forint jutalomban részesült. A szolnoki, a szombathelyi és a székesfehérvári járműjavítók KISZ fiataljai írásbeli dicséretben részesültek.

A verseny továbbvitele érdekében a KISZ Központi Bizottsága mellett működő *Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács* és a 7. D. osztály pontrendszert dolgoz ki, amelyet megvitatás után a KISZ-szervezetekkel közölni fognak.

Házépítés *Csatornázás*

társadalmi munkában

A szegedi Ságvári-telepen szinte a földből nőnek ki a házak — leggyakrabban társadalmi összefogással. Igy épített a közelmúltban *Lénárt Antal* is a számviteli főnökség dolgozója. Dolgozótársain kívül az igazgatóság KISZ-fiataljai hatvannégy óra társadalmi munkát végeztek a ház építésén. A munkában példát mutatott *Juhász Imre, Ballai József, Buza László, Lakatos László, dr. Fekete István.* A munkát *Kálmán Tihamér* építési technikumot végzett fiatal vezette.

Egy másik ifjúsági csapat — a Lugosi-brigád — csatornaépítésen dolgozott. A *Kübekháza* környéki parasztok sokat küzdenek a talajvízzel a „kishansági" földeken. A többtermelés érdekében megindult egy nagy vízlevezető csatorna építése. *Lugosi József* KISZ-szervező vezetésével vasutas ifjak és a vasútforgalmi technikum 38 tanulója fogott ásót és lapátot, hogy segítse a környék parasztságát.

Sok kezdeményező erő, tettrekészség rejlik a fiatalokban. A fűtőház KISZ-brigádja november 7-re egy mozdony javítását végezte el terven felül. Örömmel látjuk a fiatalok nagyszerű munkalendületét. Büszkék vagyunk rájuk.

Sziládi Sándor
Szeged

Fogadóórák a budapesti kerületi szakmaközi bizottságoknál

A budapesti kerületi szakmaközi bizottságok a kerület szervezett dolgozói részére fogadóórákat (jogi tanácsadás) tartanak. **A fogadóórák időpontját és helyét az alábbiakban közöljük:**

II. kerület. Minden hónap első és harmadik keddjén, 16-18 óráig. II. ker., Bem tér 4. II. emeleten.

III. kerület. Minden hónap második csütörtökén, 17.30—18.30-ig. III. ker., Fényes Adolf út 45. alatt.

IV. kerület. Minden hónap első és harmadik csütörtökén, 18—20 óráig. IV. ker., Munkásotthon u 36. alatt.

VII. kerület. Minden hónap második és negyedik szerdáján, 15—17 óráig, a Ruházatipari Dolgozók Szakszervezetének épületében, VII. ker., Almási tér 2. alatt.

XI. kerület. Minden héten pénteken, 16-18 óráig, XI. ker., Fehérvári út 47. alatt, a Pamuttextil Művek Kultúrházának földszintjén.

A többi kerület szakmaközi bizottságának fogadóórált folyamatosan közölni fogjuk.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Budapest, VI., Rudas László u. 89. sz. vasutas házban levő 2 szobás, gázos házfelügyelői lakásomat dunakeszi vagy alagi 1 vagy 2 szobás lakásért.

— **Elcserélném** Kerepesi úton levő vasutas kétszoba, fürdőszobás lakásomat belterületen vagy Budán nagyméretű egyszobás komfortos magánlakásra. Telefon: 258—940, 369-es mellék.

A szerkesztőség üzeni

Magyar János, Eger: Az MSZMP Központi Bizottsága által szervezett marxizmus—leninizmus esti egyetem hallgatói részére biztosítani kell ugyanazt a tanulmányi szabadságot, amelyet az egyetemek és főiskolák esti tagozatainak hallgatói élveznek. Ez a tanulmányi szabadság is beszámít a dolgozók részére járó évi biztosított szabadság 12 napon felüli részébe. **Bognár Károly, Tapolca:** A háztartási tüzelő-ellátásban levő vasutas kétszobás, fürdőszobás lakásomat belterületen vagy Budán nagyméretű egyszobás komfortos magánlakásra. Telefon: 258—940, 369-es mellék.

Vida József, Sümeg; Jászai Nagy József, Kisterenye; dr. Várhelyi András, Hatvan; Száraz Gábor, Gödöllő; Miklovics István, Gyoma. Panaszukat megvizsgáljuk.

HIREK

Megy es kérem...

November 13-án a MÁV-kórház férfi sebészeti rendelője előtt mintegy háromnegyedórát töltöttünk el türelmes várakozással, míg végre kinyílt az ajtó. (Ez idő alatt se ki, se be nem mert senki.)

— Öt fő jöhet — szólt a várakozó csoporthoz egy ápolónő.

Elsőnek egy idősebb vasutas bácsi lépett az íróasztal előtt kényelmes pózban ülő orvos elé.

— Törzslapja van? — kérdezi az orvos.

— Nincs.

— Akkor menjen le a betűs ablakhoz és kérjen.

Egy fiatalember következett. Balkezefején kötés.

— Maga miért nem jött reggel 8-ra?

— Nem tudtam, doktor úr kérem.

— Sajnálom... — visszaadta a fiú kiskönyvét és ezzel el volt intézve minden.

Én következtem. Átadom a könyvemet. Az orvos megnézi az előző bejegyzest.

— Kérem, ön varjon délig. (Ez 10-kor történt.)

— De doktor úr, engem vár a munka.

— Nem tehetek róla, kevesebbet kell futballozni.

Hogy világosabb legyen az ügy, szeptember elején egy futballmérkőzésen a jobb lábamon boka felett finom törést szenvedtem, s mivel még gyakran ma is fájdalmakat érzek, elmentem a rendelőbe.

Az utánam következő két páciens is hasonló sorsra jutott azzal a különbséggel, hogy nekik a baleseti rendelőbe kellett átmenniük.

No lám, megy ez kérem gyorsan... — így az orvos.

Hát igen. Elég gyorsan ment. Csak azt nem értem, miért kell ezért 40—50 percet, néha ennél is többet várniok a rendelő előtt a betegeknek. De ha már így van, akkor mehetne ez másképpen is. Doktor úr! Több emberséget a betegek iránt.

v. f.

— **Rakodó és rakodóvágány építését kezdik meg a jövő év** áprilisában a pósvaj állomáson.

— **Községfejlesztési kiállítás** nyílt a szombathelyi állomáson. A tablók és feliratok Vas megye városainak és községeinek gyarapodását mutatják be a községfejlesztési tervek végrehajtása során.

— **Lebontják a győri vasútállomás régi épületeit.** Az értékes építkezési anyagokat más építkezéseknél használják fel.

— **Halálos kimenetelű vasúti szerencsétlenség.** Október 31-én hajnalban Mosonszentjános állomáson egy tolató tehervonat mozdonyába belezúgott egy áthaladó tehervonat. A tolató tehervonat fűtője, Kolócz János meghalt. Az áthaladó tehervonat egyik fékezője súlyosan megsebesült.

— **Öt vágány lefektetésével** bővítik a szentlesi állomás sínhálózatát. A munkálatokat elkezdték.

— **Korszerű várótermet építettek** Jászezentlászló állomáson, több mint 40 000 forint költséggel.

— **Kállai Gyula elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának** tagja, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának elnöke november 4-én a Debreceni Járműjavításban tartott választási nagygyűlést.

— **Újjáalakult a szegedi vasutas dolgozók öntevékeny művészeti csoportja.** A működő énekkar mellett a zenekar mellett a színjátszó- és tánccsoport is megkezdte munkáját.

— **Korszerű géptávírót kapott a füzesabonyi állomás.** Az új gépen a kívánt szöveg levélformájában levélpapírra íródik, s az azonnal kézbesíthető.

— **450 millió forintot** fordít 1959-ben a MÁV a hosszúsínesítésre.

— **Átadták a forgalomnak a hort—csány—vámosgyörki átépített vasútvonalat.**

— **A kínai siani vasúti csomópont jelző- és biztosító-berendezésének tervét** elkészítette a MÁV Vasúttervező Intézet három munkatársa. A jelzőberendezések kézizését a Telefongyár már elkezdte.

— **Félévre kizárták a mentkedvezményből** Fodor József nyugdíjas fékezőt, mert mentkedvezményét üzérkedésre használta fel. A Nyíregyháza környékén vásárolt baromfit a miskolci piacon a hivatalos áron felül értékesítette.

— **Átadták rendeltetésének az Utasellátó Vállalat** több százezer forint költséggel átépített Nyugati pályaudvari éttermét.

— **November 5-én felavatták a Vasúti Főosztály** korszerű, 500 személyes kultúrtermét.

— **Nagybátony és Tar között megkezdték a vonal felújítását,** a második vágány építését. A munkálatokra a mintegy kilencmillió forintot fordítanak. A felújítás érdekessége, hogy a 72 méteres sínszálakat a helyszínen hegesztéssel illesztik egymáshoz és így a két állomás között csak Mátraverebélynél lesz kötés.

— **Több új vágányt fektettek le az ajkai vasútállomás bővítése során.** Ezzel egyidőben új váróterem épül a régi állomásépület szomszédságában.

SPORT

Miért szerepel gyengén az NB III-ban a Celldömölki VSE labdarúgó-csapata?

Egy évvel ezelőtt a Celldömölki VSE labdarúgó-csapata hétről hétre szép győzelemmel örvendeztette meg a szurkolókat. Ezzel szemben ma a celldömölkieknek mindössze egyetlen pontjuk van, s az északnyugati csoportban biztosan tartják az utolsó helyet, 8:31-es gólaránnyal.

Mi az oka a feltűnően gyenge szereplésnek?

Erre a kérdésre kerestük a választ Celldömölkön. A legilletékesebbekkel, a labdarúgó-szakosztály vezetőivel távollétük miatt nem tudtunk beszélni. A sportkör néhány vezetője azonban készségesen tájékoztatott bennünket.

Mint várható volt, a bajokról, a problémákról esett elsősorban szó. Somogyi Géza gazdasági felelős arról beszélt, hogy az utóbbi időben egyik balszerencse a másik után éri a csapatot.

— **Balatoni és Rada sérülés,** Kereki betegség miatt nem állhat a csapat rendelkezésére — mondotta. — Emiatt állandóan tartalékosan áll ki a csapat. Az is az eredményes szereplés rovására megy, hogy a szolgálat miatt egyes játékosok nem mindig tudnak részt venni az edzéseken. Nem ritka eset az sem, hogy egyik, vagy másik játékos a gépről, vagy a vonatról egyenesen a pályára megy.

— Az átigazolásnál is gyengült a csapat — vette át a szót **Koltai József** elnökségi tag. — A Szombathelyi Haladás elvitte kapusunkat, **Tormásit.** Varga II és Varga III után ő már a harmadik olyan kapus, aki a Haladáshoz került. Jelenleg nincs megfelelő kapusunk.

Amit a két vezető elmondott, az csak az érem egyik oldala. Más természetű bajok is találhatók a Celldömölki VSE háza táján. A labdarúgó-csapatban nem megfelelő a kollektív szellem. A fegyelemmel is baj van. Egyes játékosok többet megengednek maguknak a kelleténél. A mérkőzéseken nem tartják be az edző, Koroknai Géza utasításait, a pályán sportszerűtlenül viselkednek. Emiatt a közelmúltban két mérkőzésen három játékost állítottak ki a csapatból. Olyan eset is előfordult, hogy a csapatba bekerült fiatal játékost társai, főként az idősebbek, „legégették".

Az igaz, hogy az NB III mezőnye most sokkal erősebb, mint tavaly volt. De ez nem szolgálhat a csapat mentségéül. Hiszen az a Pápai Textiles, amelyikkel tavaly Pápán döntetlent értek el, az erős mezőnyben is a táblázat élén áll.

Ha el akarják kerülni a kiesést, a Celldömölki VSE vezetőinek a hibákat kell elsősorban megszüntetniük. Javulás csak akkor várható, ha a csapat valamennyi játékosa szívvel-lélekkel játszik, sportszerűen, fegyelmezetten viselkedik és betartja az edző utasításait.

SPORTHÍREK

A margitszigeti Sportuszodában négy napon át folytak az úszó Hazafias Népfront Kupa küzdelmei. **A pontversenyt 1316 ponttal a BVSC nyerte az FTC előtt.**

Kispályás labdarúgó villámtornát rendezett november 7 tiszteletére a BVSC Szőnyi úti sportlelepén a szakszervezet sportosztálya. A tornán öt budapesti szolgálati hely csapata vett részt. **Eredmények: 1. Építési Géptelep, 2. Nyugati pu., 3. BVKH.** Az első három helyezett értékes díjazásban részesült.

A Vasutas Természetjáró Intéző Bizottság a sportosztállyal karöltve a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 41. évfordulója alkalmából emléktúrát rendezett a Bükkben. A jól sikerült túra után, amelyen 420-an vettek részt, a miskolci vasutasok Erkel Kultúrotthonában került sor a VII. vasutas természetjáró találkozóra. Az intéző bizottság beszámolója után a sportosztály könyvjutalomban részesítette a Budapesti Igazgatóság Balaton Kupa győztes csapatának tagjait és azokat a természetjárókat, akik a tömegtúrák szervezésében eredményes munkát végeztek.

A VONATOK TOVÁBBÍTÁSÁNAK HELYES MÓDSZERÉRŐL

tanácskozott a ferencvárosi fűtőház műszaki bizottsága

A ferencvárosi fűtőház műszaki bizottsága október 28-án nagy sikerű műszakfejlesztési ankétot rendezett a vonatok továbbításának helyes módszeréről.

A vitaindító előadást Botlik László mérnök tartotta. Előadásában kifejtette, hogy a jelenleg alkalmazott vonattovábbítási mód nem a legmegfelelőbb. Nálunk a mozdonyszemélyzet — mondotta — a vonatok indításánál általában kis teljesítményt használ fel, így a vonatok gyorsulása nem megfelelő értékű. A kis gyorsulásnak megfelelően a menetidő két állomás közötti szakaszon csak úgy tartható, ha a mozdonyvezető vonatját csaknem ráfékezésig gőzzel vontatja. Menetdiagrammok segítségével bizonyította, hogy a jelenleg alkalmazott gyorsítási és vonattovábbítási mód többletenergia-befektetést igényel. A helyes módszer a nagy teljesítménnyel történő intenzív gyorsítás, a terhelési szakasz és a vontatási szakasztól függő kellő sebességen történő vontatás és a minél hosszabb zártszabályzós kifutatás.

Az előadó a továbbiakban a különböző lejtésviszonyok mellett történő vontatással foglalkozott. Példákkal igazolta, hogy különböző lejtésviszonyú pályákon milyen teljesítmény és sebesség választása célszerű, majd azzal foglalkozott, hogy a nagy teljesítménnyel történő vontatás, illetve gyorsítás nem okoz-e hatásfok-romlást. Diagrammok segítségével bizonyította, hogy ez a módszer a termikus hatásfokban egyes esetekben csökkenést okoz ugyan, azonban a kazánhatásfokban az esetek túlnyomó részében növekedést, az összhatásfokban pedig minden esetben lényeges emelkedést jelent.

Az előadás és a vita közötti rövid szünetben már megmutatkozott, hogy az ankét részvevői nagy érdeklődéssel kísérték az előadást. Kis csoportok alakultak és élénken tárgyaltak a hallottakat. A vitában számosan jelentkeztek szólásra. A legtöbben helyeselték az ismertetett vonattovábbítási módszert. Többek elismerték a módszer helyességét, de kételyük volt afelől, hogy a mi viszonyaink között alkalmazható-e?

A főbb ellenvetések a következők voltak: a forgalmi szolgálat a tehervonatok menetrendszerűségét nem tudja biztosítani, az olaj minősége gyakran nem üti meg az előírtat, fehérfémeink minősége sem kifogástalan. Végül mégis az a vélemény alakult ki, hogy a módszer alkalmazása jelentős népgazdasági érdek, ezért a mozdonyvezetők mindent elkövetnek, hogy a még fennálló akadályokat leküzdjék. Sokak kérésére az előadás anyaga többször fog szerepelni műszaki oktatáson és sokszorosítva kiadja a műszaki bizottság. Többen hangsúlyozták, hogy ebből a módszerből mozgalmat kell indítani, mert jelentősége túlnő a vontatási szolgálat keretein.

Csiffári Lajos,
a műszaki bizottság vezetője

Látogatás a budapesti képzőművészeti körben

A vasutas képzőművészek budapesti köre eredményesen szerepelt a *VIII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításon.* Nemrégiben ellátogattunk a kör Népszínház utcai helyiségeibe; lássuk, hogyan megy a munka, milyen céljaik, terveik vannak a jövőt illetően.

Közel száz látogató

A növendékek három csoportban dolgoznak. A gyermekek külön helyiségben rajzolnak *Kling György* tanár felügyelete alatt. A szobrászok női fejen, a festők akton és fejmodellen szorgoskodnak.

A kör látogatottságáról *Kirchmayer Károly* vezető elmondotta, hogy hetente 60 festő, 16—18 szobrász és 16 gyermeknövendék keresi fel a kört. Este csak szobrászat és rajz van, festeni villanyvilágításnál nem lehet. A kör célja, hogy a növendékek elsajátítsák a rajzolás és festészet alapjait.

Azok a növendékek — veszi át a szót *Kling György* — akiknek nemcsak kedvük, hanem tehetségük is van, a kör törzstagjaivá válnak. A körben nevelkedett fel *Gomola József, Bottyán János, Gelencsér József, Tóth József*, akik ma vasutas képzőművészeink legjobbjai. Itt nőtt fel tanítva és tanulva *Fejes Gyula* is.

A kör a vasutasnapi kiállítással kapcsolatban bírálatot kapott, hogy kevés vasutastárgyú mű szerepelt a tárlaton. Ez sajnos a zsűri munkájának a következménye, mert a kezdők mintegy 50 pályaművét visszautasította ebből a témakörből. A kör vezetőségének az a kérése a szakszervezethez, hogy különböző témákra tűzzön ki pályadíjat a jövőben.

„Nagyon szeretek idejárni"

Este nyolc felé jár már az idő, de *Görbe Katika* 9 éves kislány még szénrajza felett szorgoskodik. Félénken mondja, hogy nagyon szeret idejárni. *Lukács Mária* darus másfél éve dolgozik itt. Mint mondja, a napi munka után szinte újjáéled, mikor kezébe kerül az ecset. *Keszthelyi Tibor*, az Utasellátó dekorációsa már 4 éves kora óta festeget. Nagy szeretettel vesz részt a kör munkájában.

A függönyök hatalmas fehér vitorláin át látni lehet a karcsú női akt kecses mozdulatlanságát, a modellt ülő öregasszony fátyolos tekintetét, a munkájuk fölé hajló növendékeket. Szinte érezzük az alkotás vágyát, a művészet szeretetét.

Lám, milyen kedves oázist tud létrehozni a közösség áldozatkészsége, kár, hogy többen nem élnek vele.

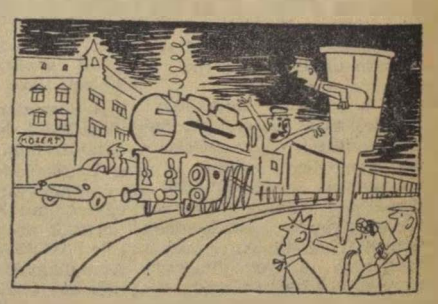
Bánki József

SZABADNAPOS VASUTAS

Kép szöveggel.

Pusztai Pál rajza.

FELSZÁLLT A KÖD



— Azt már látom, hogy nem a Körvasúton, hanem a Nagykörúton vagyunk, de hogy kerültünk ide?!

MAGYAR VASUTAS — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—638, 228—842, 228—849, 229—264 Üzemi telefon: 24—41, 38—00, 66—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1958. DECEMBER 3.

A gyermekváróteremben

Virraszt a csend. Meghajszolt madár;
tejszínű ágyra támaszkodva.
Halk szusszanás borzolja tollát,
szárnyát egy kisleány ujja fogja.

Kintről dübörgés hallik tompán,
az ajtón kíváncsi pára les.
Megfáradt mozdony szökött fütty e
ablaknak ugrik, rést keres.

Mocorog az ágy, ébred a gyermek:
szemén mint fátyol még álom ül.
Anyját hívja, nem tudja hol van.
Savanyú fintorral néz körül.

Aztán — mint aki gyorsan eszmél
ablakhoz fut, (nem haboz sokat)...
S nézi sóvárgó, nagy szemekkel
ahogy döcögve indul a vonat...

Irtó Gyula

Gazdaságos vonattovábbítás = milliós megtakarítások

Két év telt el azóta, hogy a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* elméletileg megalapozott eljárást dolgozott ki a vonatok menetrendszerű és gazdaságos továbbítására. Az új vonattovábbítási eljárásnak különösen a gőzmozdonyos vontatásnál van nagy jelentősége. Az elmúlt két évben végzett kísérletek eredményeiből megállapítható, hogy a

számottevő szénmegtakarításon felül jelentős féktuskó- és kerékabroncskopás csökkenést is jelent a módszer alkalmazása.

November 18-án a szakszervezet termelési osztálya, vontatási szakemberekkel és a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* képviselőivel tárgyalt a gyakorlatbavétel soron következő feladatairól.

Pápay István főmérnök, az új vonattovábbítási módszer kidolgozója tartott előadást a gazdaságos vonattovábbítás elméleti kérdéseiről és az eddigi kísérletekről, amelyek az elméleti megállapítások helyességét teljes mértékben igazolták. Előadásában rámutatott arra, hogy a gőzmozdonyok megfelelő teljesítményszabályozásával a gyorsítás közben kifejtett vonóerő növelésével és a vonatokra engedélyezett legnagyobb sebességek kihasználásával nagymértékű vonatkifuttatásokat lehet elérni a fékezés előtt.

Ilyen módon a jelenlegihez viszonyítva mintegy 20—30%-kal csökkenthető még a vonatok fékezése közben felemésztett energia. Pusztán ezáltal, minden beruházás nélkül, országos viszonylatban mintegy

30—40 000 tonna szén és kb. 4—5 millió forint értékű féktuskó takarítható meg évenként.

Ehhez járul még a kerékabroncs-kopás csökkenése, amelyet nehéz számszerűen értékelni. Jelentős szénmegtakarítást jelent az is, ha a helyes vonattovábbítási móddal elkerüljük a mozdonyoknak kis teljesítménnyel való üzemeltetését, amelynél a hatásfok meglehetősen rossz.

A gazdaságos vonattovábbítási módszer általános elterjedése esetén, szerény becslések szerint is

legalább 20 millió forint évenkénti megtakarítás várható.

Pápay főmérnök előadása befejező részében még egy fontos kérdésre, a menetrendben előírt menetidők és az energiafogyasztás közötti szoros összefüggésre hívta fel a figyelmet. Kifejtette, hogy az egyes menetidők helyes megállapítása lényeges befolyással van a vontatójárművek energiafogyasztására. A továbbiakban rámutatott arra, hogy ez utóbbinak a diesel-vontatásnál is nagy a jelentősége.

Az értekezlet résztvevői elhatározták, hogy a nagyobb fűtőházaknál rövidesen megkezdik a módszer alkalmazását. A jövő évtől kezdve a gőzmozdonyvezetői tanfolyamon is megkezdődik a gazdaságos vonattovábbítási módszer tanítása.

ÁTADTÁK A FORGALOMNAK A KISKÖREI VASÚTI ÉS KÖZÚTI TISZA-HIDAT

November 30-án, vasárnap délelőtt a hirtelen téliesre fordult idő ellenére is többezer kiskörei, abádszalóki és környékbeli dolgozó paraszt — öregek és fiatalok —, gyűlt össze a körei hídfőnél felállított dísztribün előtt, hogy részt vegyen az avató ünnepségen.

Lendvai Vilmos, a Heves megyei tanács VB-elnöke nyitotta meg az ünnepséget. Ezután a MÁV Hídépítési Főnökség vezetője beszélt. Elmondotta, hogy 1944-ben a szovjet hadsereg elöl visszahúzódó német csapatok a Tiszán mind a nyolc hidat felrobbantották.

— A nyolc közül a kiskörei volt az utolsó, egyben a leghosszabb, amelyet most örömmel jelenthetem a miniszter elvtársnak, egy hónappal a határidő előtt felépítettünk.

Ünnepi beszédet *Kossa István* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter mondott.

— A mai napon a magyar nép újjáépítő és alkotó akaratának újabb nagy állomásához érkeztünk — mondotta a többi között. — *Felépítettük hazánk második leghosszabb hidját, az 589 méter hosszú kiskörei Tisza-hidat. Az újjáépített hídon a jövőben nemcsak vasúti szerelvények, hanem közúti járművek is közlekedhetnek. Nem kell ezentúl a kompra várniuk a kiskörieknek és az abádszalókiaknak a nyári behordás és az őszi betakarítás idején. Nem kell attól sem félniük, hogy az árvíz és a jégzajlás idején napokig elszakítja egymástól a Tisza a két partot. Ez a híd persze azt is jelenti, hogy új összekötőkapocs létesült a salgótarjáni iparvidék és a Nagykunság népe között.*

A miniszter elvtárs beszéde alatt Abádszalók felől az új hídon keresztül robogott az első, feldíszített szerelvény. A délutáni órákban a menetrendszerinti személyforgalom is megindult.

Az ünnepi beszéd után *Kossa* elvtárs, a hídépítésben kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak átnyújtotta az Elnöki Tanács, illetve a Minisztertanács kitüntetéseit. Szocialista Munkáért Érdemérmet kapott: *id. Kapalkó Aladár* vezető munkás (Hídépítési Főnökség), *Kovács Ágoston* ellenőr (Hídépítési Főnökség), *Kacsándi János* előmunkás (Debreceni Ép. Főn.). Munka Érdemérem kitüntetésben részesült: *Kulcsár József* műszaki főtiszt (Hídépítési Főnökség), *Forgó Sándor* vezető főmérnök (KPM I. Vasúti Főosztály) és *Müller Károly* műszaki főintéző (Debreceni Ép. Főn.) Ezenkívül több mint negyvenezer forint pénzjutalmat osztottak ki a hídépítésben részt vett dolgozók között.

Végül az új hidat a Debreceni Igazgatóság dolgozói nevében *Magyari István* elvtárs, az igazgatóság vezetője vette át.

Nőbizottsági értekezlet Miskolcon

Nőbizottsági elnökök, csomóponti pártbizottsági titkárok, szb-elnökök és szakmai vezetők gyültek össze november 24-én Miskolcon az Erkel Ferenc Népművelési Otthonban, hogy meghallgassák a területi nőbizottság beszámolóját az egyéves munkáról.

Nem múlt el nyomtalanul az egy év

A beszámolóból és a vitából kiderült, hogy a szakszervezeti bizottságok nagy többsége a SZOT-határozatok szellemében tevékenykedik. Egyre fokozottabban foglalkoznak a nők problémáival, jogaik biztosításával. Az igazgatóság területén 30 helyen alakult nőbizottság.

Sajnálatos, hogy még ma is akad olyan szakszervezeti bizottság, amelyik nem látja ennek a munkának fontosságát, nem segíti az asszonyok munkáját. A TBKE-nél megalakult nőbizottság igyekezett jó munkát végezni. De rendezvényeikre az szb-tagjai nem jártak. Az szb-elnök elvtárs többszöri beszélgetés után sem volt hajlandó a nőbizottság elnökét kooptálni. Így nem csoda, hogy az asszonyok elvesztették kedvüket, úgy érezték, hogy az ő munkájuk felesleges és a nőbizottság feloszlott.

Szerencsére nem ez jellemző a miskolci szakszervezeti bizottságok és asszonyok munkájára. Ma már beosztottak és vezetők nagy része megbecsüli munkájukat. A nemzetközi nőnapon az igazgató elvtárs 6000 forint jutalmat osztott ki a jól dolgozó nők között. Minimálisra csökkent a nők védelmét szolgáló törvények megsértése.

Súlypont a politikai nevelés

A területi nőbizottság megalakulásának első percétől nagyon helyesen — elsőrendű feladatának tartotta a nők politikai képzését, amelyet ismeretterjesztő, egészségügyi és nevelési kérdésekkel foglalkozó előadással segítenek elő *Kovács Irén*, a mátraházai nőfelelős elmondotta, hogy az üdülőben a nők és a férfiak egyaránt szívesen hallgatnak ilyen előadásokat. Kérte, hogy a jövőben ne havonként, hanem kéthetenként biztosítsanak előadót.

Jelenleg a nőbizottság egyik teendője, hogy megszervezzék a dolgozók esti iskoláját.

A második műszak megkönnyítésére *Sárospatakon, Füzesabonyban, Miskolc személypályaudvaron* mosógépet vásároltak. Jövőre több helyen varrógép segíti a szabásvarrás tanfolyamokat.

Nehéz lenne minden területet felsorolni, ahol az asszonyok sikeresen tevékenykednek. *Glocse Bálint*, a Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó szb-elnöke elmondotta, hogyan segítenek az asszonyok a beteglátogatási munkában. Nemegyszer előfordult, hogy beteg munkatársuk szennyesruháit bevitték az üzembe, a mosógéppel kimosták és tisztán szállították haza.

Most azon munkálkodnak a nőbizottságok, hogy minél nagyobb örömöt szerezzenek a fenyőfa-ünnepen a kicsinyeknek.

Az egy esztendős munka nem volt hiábavaló. Dicséret illeti ezért *Pálinkás Margitot*, a területi bizottság nőfelelősét, aki szívvel-lélekkel végzi munkáját, segíti társait, a bizottság minden egyes tagját.

A SZAKSZERVEZETI VEZETŐK FOGADÓÓRÁI

A szakszervezet elnökségének tagjai decemberben a következő napokon tartanak fogadóórákat a szakszervezet központjában (Budapest, VI., Benczur utca 41.).

December 3-án, 10-én, 17-én, 23-án, 30-án — 16.30—18.30 óráig.

A Hajdúszoboszló—Ebes közötti sínhegesztési munkák

Hajdúszoboszló és Ebes között a jobbvágány 1956-ban épült 48,3 kg/fm súlyú előre összehegesztett 48 méteres sínek felhasználásával. Az így lefektetett sínmezők helyszíni összehegesztését csehszlovák vasutasok végezték. *A 3082 és 2422 méteres hosszakban összehegesztett sínekből készült felépítmény az első hézagmentes szakasz volt a MÁV vonalain.*

Az itt szerzett tapasztalatok alapján a következő években a debreceni igazgatóság területén több kilométer hézagnélküli felépítmény létesült, főleg állomási mellékvágányokban.

1958-ban megkezdtük Hajdúszoboszló és Ebes között a balvágány összehegesztési munkálatait. A hegesztést *a Budapesti Vasanyagjavító ÜV* helyszíni ívfényhegesztéssel, a felépítmény előkészítési és utómunkálatait *a Debreceni Pályafenntartási Főnökség végezte.*

A meglevő, még 1940-ben lefektetett sínmezőket a hegesztés előtt ultrahangos sínvizsgáló készülékkel tűzetesen megvizsgáltuk, a hibás sineket kicseréltük. Kicseréltünk 1660 darab talpfát is. Ezen a szakaszon négy éven belül újabb cserére nem lesz szükség. A pályafenntartási főnökség több szakasz dolgozóinak összevonásával, jó szervezéssel, szakszerű munkával biztosította a zavartalan hegesztési munkálatokat.

Összehegesztett kitérők

Ebes állomáson az átmenő vágányokat és az ezekben fekvő kitérőket a nyíltvonalihoz hasonlóan összehegesztették. *Kitérők összehegesztésére ez volt az első kezdeményezés hazánkban.* Az építési főnökség a régi gyökcsapos kitérőket új, rugalmas csúcssínű kitérőkre cserélte ki, mert a gyökcsapos kitérők összehegesztésre szerkezetüknél fogva nem alkalmasak.

A hézagnélküli felépítmény elméletének kidolgozásában nagy szerepet játszott *Nemesdy* professzor gátolt dilatációra vonatkozó elméleti kutatása és gyakorlati kísérletezései. A hőmérséklet változás hatására a sínszálban belső feszültség keletkezik. A biztonság fokozása érdekében a szakaszok végein *Csillény-féle* dilatációs készülékeket helyeztek el, mely 110 mm hosszirányú mozgást biztosít. A gyakorlatban 35 mm-nél nagyobb elmozdulást nem észleltünk.

60%-kal olcsóbb a fenntartás

Mind fenntartási, mind üzemi szempontból a réginél előnyösebb a hegesztett, ún. hézagnélküli felépítmény. Fenntartása mintegy 60 százalékkal olcsóbb. *A nevederkötések elhagyásával kilométerenként 2248 kg vasanyagot takarítunk meg.* A hézagnélküli pályán közlekedő járművek mozgása nyugodtabb, a pályaellenállások nagymértékben csökkennek. Az utazás is kényelmesebbé válik, mert menetközben elmarad a régi megszokott „zökkenők" egyhangú zöreje.

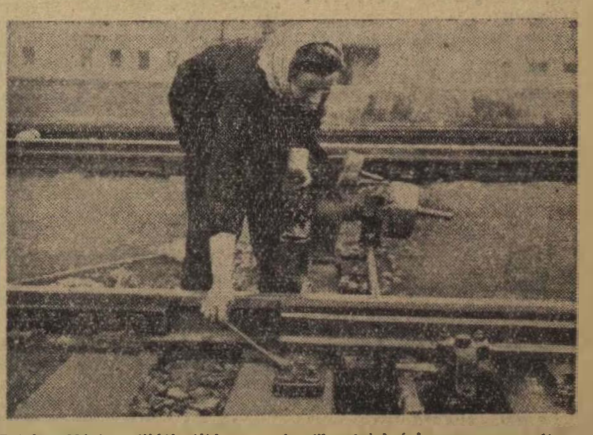
A hegesztési munkát 1959-ben tovább folytatjuk Debrecen állomásig, és előkészítjük a pályát nagy sebességű vonatok közlekedtetésére.

Kókai László mérnök,
Debreceni Igazgatóság,
II. osztály

SZTÁLINVÁROSI KÉPEK

Dudor Gyula, a fűtőház dolgozója csatlakozó csapágy öntését végzi.

Gál József oktatótiszt a jövő vasutasait oktatja a váltóőri és kocsirendezői tanfolyamon



Takács Mária váltótisztító a második telet éri meg a vasúton. Reméljük, hogy a téli időszakban is olyan tisztán tartja a váltókat, mint eddig tette

(Kovács Géza felv.)

Reménytkeltő lépések a központi vezetőség kulturális határozatának végrehajtásában

Megszólal a munka végét jelző sziréna ismert hangja a mozdonyok és vasúti kocsik „gyógyműhelyében". Négyet mutat az óra. Lecsendesül a munka zaja az Északi Járműjavítóban. Néhány perc múlva sietős léptekkel indul ki haza a családjához, ki közösségi munkára. Sokan vannak olyanok is, akiknek útjuk az üzem művelődési házába vezet. Kövessük őket.

Egyesek a dolgozók esti iskolájába, mások az ismeretterjesztő előadásra igyekeznek. A fiatalok előttem haladó csoportja a könyvtár felé kanyarodik. A mögöttem lépkedők *Mesterházi: Pesti emberek* című darabjáról beszélgetnek. Közben kiderül, hogy ők a színjátszó-csoport tagjai, az

Kép az Optimista tragédia előadásáról. (Malicza József felv.)

Optimista tragédia alakjainak nagyszerű tolmácsolói.

Megváltozott itt az egy év előtti sivár, hézagos munka. — *Mi okozta e változást?* — érdeklődünk *Surmann Imre* elvtárstól, a szakszervezeti bizottság elnökétől.

— *Felismertük, hogy szakszervezetünk központi vezetőségének június 27-i határozata az életet, a reális helyzetet veszi alapul a célok meghatározásában. A célok nagyok, s csak akkor valósulnak meg, ha a szakszervezeti bizottság minden tagja munkálkodik végrehajtásán. Ha minden szervezett munkáshoz eljut a szavunk és megértik, hogy műveltségük növelése személyes boldogulásukat is jelenti. Nálunk a fő most a műszaki képzettség növelése, a legkorszerűbb közlekedéstechnikai berendezések és gépek ismeretében jártas szakmunkásképzés.*

Ez általános műveltséget is feltételez. Ezért a határozat szellemében a dolgozók esti általános iskoláinak megszervezésére, a tudományos ismeretterjesztésre és a tervfeladatok megvalósítását elősegítő műszaki tanfolyamok szervezésére összpontosítottuk figyelmünket.

— *Az esti általános iskola hetedik osztályába 34, a nyolcadikba 15 dolgozó kezdte meg tanulmányait. 34 elsős, 18 másodikos gimnazista tanul „tantermeinkben". 555 dolgozó műszaki tanfolyamokon gyarapítja szakismereteit.*

A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére — tájékoztat *Kriszt Emil* elvtárs, a műszaki bizottság elnöke — a KV határozata nyomán megszervezték a *műszaki munkásakadémiát*, melynek egyik előadássorozatában 16 előadáson 150 dolgozó ismerkedik meg az elektromos és Bo-Bo diesel elektromos mozdonyok szerkezeti működésével, felépítésével és javítási tehcnológiájával. 67-en pedig a Bo-Co villanymozdonyok elvi és gyakorlati működését, szerkezeti felépítését és javítási technológiáját sajátítják el.

Vadas Lajostól, a kultúrház igazgatójától értesültünk arról, hogy a havi három ismeretterjesztő előadás kevésnek bizonyul. Most készül a tudományos ismeretek terjesztésének négyhónapos programja. Támogatja a szakszervezeti bizottság és kultúrotthon vezetősége, a KISZ-szervezet törekvését az *„ifjúsági akadémia"* szervezésében. Időben hozzákezdett a nőtanács a szabás-varrás tanfolyam szervezéséhez.

A szakszervezeti- és a KISZ-bizottság közös értekezleten dolgozza ki az üzem fiatal és idősebb munkásai művelődésének legfontosabb tennivalóit. *(Véleményem szerint ez még több eredményt hozna, ha a két bizottság együttes ülése nyilvános lenne, s erre a dolgozókat is meghívnák.)*

Tanulni, művelődni akarnak az Északi dolgozói. Ezt mutatja az is, hogy 422 dolgozó rendszeresen látogatja a kultúrotthon könyvtárát és közel 400 az osztályokon levő 11 letéti könyvtárból kölcsönöz rendszeresen.

Jakobi: *Leányvásár*, Kodolányi: *Földindulás*, Fodor—Kertész: *Kicsoda — Csicsoda*, Benedek: Omega és Vermes: *Vadrózsa* című gyermekjátéka után bátor lépés volt Visnyevszkij: *Optimista tragédia* című művének műsorra tűzése.

A kezdet dicséretes. Arról azonban ne feledkezzenek meg, hogy az üzem 1400 dolgozója várja, hogy hozzásegítsék őket a nyolc általános iskola elvégzéséhez. A cél érdekében a bizalmiak munkájában megfelelő helyet kell, hogy kapjon a dolgozók művelődésének ügye. A dolgozók tudásszomja, növekvő igénye szinte szükségszerűen követeli egy előremutató, hosszabb időre szóló terv elkészítését és ennek széleskörű ismertetését.

A kezdeti sikerek után még bátrabb lépések megtételére van szükség. S ha ebben bátran támaszkodnak a dolgozókra, a folytatás nem marad el.

Kovács János

Meddig lesz a vasúton 24/24 órás szolgálat is?

Kedves Névtelen Levélírók!

Szakszervezetünkhöz intézett levelükben a sajtón keresztül kérnek tájékoztatást, hogy meddig tart még az az állapot, hogy egy dolgozónak 24 24 fordulós szolgálatot kell teljesítenie?

Ime a válasz:

Szakszervezetünk feladatának tartja e probléma megnyugtató elintézését. A 24/24 órás fordulószolgálat megszüntetése azonban a létszámon múlik, amellyel viszont a vasút még elég gyengén áll. Mindenki által ismert tény, hogy a MÁV hirdetés útján is igyekszik pótolni a munkaerő-hiányt. Mondjuk meg, a hirdetés nem igen eredményes.

Kormányzatunk is arra törekszik, hogy a népgazdaság minden ágában, tehát a vasútnál is kialakítsa a normális munkaidőt. Sőt egyes iparágaknál — mint például a vegyiparban — a csökkentett munkaidő bevezetésére ad lehetőséget.

Jelen pillanatban a Munkaügyi Minisztérium, a vasutas szakszervezettel és a Vasúti Főosztállyal tervezetet dolgoz ki a magas szolgálati órák csökkentésére. Ez a tervezet foglalkozik a 24 24 órás szolgálatról a 12/24-es szolgálatra való áttéréssel, ahol ez indokolt. Azokon a helyeken azonban, ahol a munkaidőnek legnagyobb részét a jelenléti órák teszik ki, ott rövid időn belül nem várható a 24 24 órás szolgálat megszüntetése.

Szakszervezetünkhöz több esetben fordulnak dolgozók olyan panasszal, hogy a 24 24 órás szolgálatot magukra nézve sérelmesnek tartják. Ilyen esetekben a szakszervezet illetékes osztálya megvizsgálja a panaszt, s a vizsgálat eredményétől függően intézkedik.

Munkásvédelmi és munkaellátási osztály.

Nemzetközi HÍREK

Magyar valóság

November 21—25-ig a szakszervezet vendégeként hazánkban tartózkodott egy 16 tagú belga vasutas delegáció. A. Simoens, a delegáció vezetője, lapunkhoz küldött cikkében számolt be tapasztalatairól.

A magyar—belga labdarúgó mérkőzés jó alkalom volt arra, hogy belga vasutasok egy csoportjával rövid látogatást tegyünk Budapesten.

Könnyen találtunk 16 vasutast az utazásra, bár egyesek jelentkezésük ellenére a magyar állam ellen nálunk folytatott propaganda hatása alatt álltak.

Hosszú és fáradtságos út után érkeztünk a magyar határra. A szívélyes és testvéries fogadtatás már a határon elsöpörte fáradtságunkat és kartársaink egy részének félelmét.

Magyarországi utazásunk igazán kellemes meglepetés volt. Az ember teljesen szabadon odamehetett, ahová akart, azt nézett meg, ami neki tetszett.

Könnyen és igen gyorsan megállapítottuk, hogy *az a propaganda, amelyet nálunk a magyar népi uralom ellen folytatnak, nélkülöz minden reális alapot és csupán azoknak a politikája, akik sem a békét, sem a munkások érdekeit nem szolgálják.*

Meglátogattuk *Pécset, Sztálinvárost, Budapestet* és mindenütt megindított bennünket az, amit én *„magyar valóságnak"* kívánok nevezni. Az ország a nyugalom, a haladás és a bizalom benyomását kelti. Ezek olyan jelek, amelyek mutatják, hogy Magyarországon munkás államot munkások kormányoznak.

A látottak azt bizonyítják, hogy ha a magyar nép folytatja ezt az utat, nemsokára utol fogja érni a legfejlettebb kapitalista országokat. Véleményünk szerint csupán bizalomra és munkára van szükség. A mi benyomásunk az, hogy ennek megvannak az előfeltételei, a magyarok bízhatnak saját magukban.

A „magyar valóság" arra késztet bennünket, hogy végig gondoljuk azokat a történeteket, amelyet nálunk mesélnek erről az országról.

Másker meg azokról a szerencsétlen magyarokról beszéltünk, akik megszöktek hazájukból, hogy megkeressék a kapitalista világban azt a „földi paradicsomot", amelyet a nyugati propaganda ígért.

Azokra az ezrekre menő szerencsétlenekre, akik azt hitték, hogy megtalálják szerencséjüket és ehelyett nyomorba estek és akiknek gyakran csak az a megoldás marad, hogy elfogadják saját népük elárulását, olyan munkát vállaljanak, amelyeket mások nem hajlandók elvégezni, vagy esetleg a banditizmust. Biztos vagyok afelől, hogyha olvasni tudnának a legtöbb disszidens szívében, azt olvasnánk ki, hogy minden vágyuk visszatérni szülőhazájukba.

Amikor az ember Magyarországról beszél, sohasem tudja elfelejteni a béke ügyét, mert a békéért folytatott küzdelem a magyar nép mindennapos életének részét képezi.

Azt hiszem, hogy a munkások a világ minden részén a háború ellen vannak. De Magyarországon nemcsak a munkások védelmezik a békét. A béke megőrzése nemzeti feladat, amelyet támogat a kormány és szinte valamennyi népréteg. Világos, hogy egy kormány, amely a békéért küzd, kifejezi a nép akaratát.

Mi belga munkások mindazoknak barátai vagyunk, akik a békéért, a haladásért és a nemzetközi munkás-szolidaritásért harcolnak. Hiszszük azt is, hogy a magyarokat a legjobb barátaink közé számíthatjuk.

A legjobb emlékekkel térünk vissza hazánkba és mindig boldogok leszünk, ha a szép Magyarországba utazhatunk, abba az országba, amely elbűvölt bennünket és mi mindig büszkék leszünk, amikor a magyarok úgy fognak beszélni rólunk, mint barátaikról.

Éljen a magyar—belga barátság!

A. Simoens

A bizalmi legyen csoportjában a törvényesség őre

A III. országos bizalmi tanácskozás a bizalmiak egyik fontos feladatául jelölte meg a szocialista törvényesség maradéktalan betartását. A törvényesség betartása mindenkire egyaránt kötelező, legyen az miniszter, gyárigazgató, szakszervezeti vezető, vagy üzemi munkás. A szakszervezeti bizalmiak nagyon sokat tehetnek a törvényesség betartása érdekében, hiszen szinte kivétel nélkül a bizalmi csoport tagjait érintik vagy az ő részükről fordulnak elő.

A törvényesség betartásában és betartatásában a III. országos bizalmi tanácskozás óta fejlődés tapasztalható. A bizalmiak kezdenek mind bátrabban fellépni a dolgozók jogos panaszainak orvoslásáért. Például Gáspár István, Nyugati állomás bizalmija, amikor a forduló szolgálatban dolgozók szabadnapját le akarták számolni a szabadságból, ő ezt megakadályozta, mert törvénytelen.

Vagy ugyanitt Ördögh Mihály, amikor a laktanyadíj megállapítását a határidő után 3 hónappal később közölték és 1957. IX. hóig visszamenőleg le akarták vonni, az egyeztető bizottságához fordult. Az EB a visszamenőleges fizetést töröltette. A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél Fenci Józsefné a csoportjába tartozó kovácsok 10 százalékos nelegségi pótlékát intézte el. De lehetne a példák egész sorát említeni.

A szocialista erkölcs megszilárdításáért

Sajnos, előfordulnak olyan esetek is, hogy a bizalmiak jelt sérelmeket pártfogolnak, tehát nem a törvényességet védik, hanem akaratlanul is maguk „akarnak" törvénysértők lenni. Ilyenek a Munka Törvénykönyve, a munkaügyi, munkajogi és egyéb törvényerejű rendeletek nem kellő ismeretéből adódnak.

Csak az a bizalmi tud valóban a szocialista törvényesség betartásáért és betartatásáért harcolni, amelyik ismeri a törvényeket, rendeleteket. Az ilyen bizalmit becsülik a dolgozók, valóban képviselőjüknek tekintik és a szolgálati főnökök is bevonják a dolgozókat érintő problémák tárgyalásába, kikérik a véleményét.

A dolgozók kötelességére vonatkozó törvények megsértése — táppénzcsalás, lopás, lógás, munkafegyelem-sértés, pazarlás, korrupció — is gyakran előfordul. Ezek is törvénysértések és sújtják a becsületes dolgozókat, gátolják építő munkánkat. Ilyenek ellen is fel kell lépni a bizalmiaknak.

Társadalmi rendünk erősítésének fontos feltétele a szocialista erkölcs megszilárdítása. Az ellenforradalom rombolása ilyen vonatkozásban is súlyos volt. Az utóbbi időben azonban jelentősen javult a munkaerkölcs és ebben a szakszervezeti bizalmiaknak jelentős szerepük van.

A bizalmiak ne feledkezzenek meg arról, hogy a törvényesség ezen oldalának maradéktalan betartása is rendkívül fontos népgazdasági érdek és ha a csoport egyik, vagy másik tagjára a nevelés eszközével már nem lehet hatni, tegyenek javaslatot arra, hogy ilyeneket adminisztratív uton is felelősségre vonjak.

Az egészséges közszellemért

Ha a törvényesség betartásáról beszélünk, nem egyszerűen paragrafusok érvényesítéséről van szó, hanem sokkal többről: olyan közszellem kialakításáról, amely nem nézi el a törvények áthágását, a társadalmi tulajdon elherdálását, a fegyelmezetlenséget. Ez összefügg a munkásosztály, a vasutas dolgozók öntudatának emelésével is. Az ilyen közszellem kialakítása az anyagi vonatkozásai mellett elsőrendű fontosságú politikai kérdés is.

A szakszervezeti bizalmi akkor lesz igazán őre a törvényességnek, ha ismeri a rendeleteket, ha a csoport tagjaitól és a szakvonali vezetőktől egyformán megköveteli a törvények betartását és maga is példamutatóan betartja azokat.

A bizalmiak a szocialista törvényesség betartásáért folyó harcban tartsák feladatuknak, a túlóráztatás, a szabálytalan bérkifizetés, a részkártérítés, a törvénytelen áthelyezések és elbocsátások területén mutatkozó szabálytalanságok megszüntetését. Harcoljanak a dolgozók munkakörülményeinek állandó javításáért, fordítsanak gondot a munkavédelmi előírások, a balesetelhárítási oktatások betartására, a szabadnapok, a szabadságok, a védőételek kiadására.

Fokozottabban ellenőrizzék a dolgozók egészségvédelmére vonatkozó törvények betartását, őrködjenek azon, hogy a dolgozók pontosan és időben megkapják a táppénzt, a családi pótlékot. De ugyanakkor határozottan lépjenek fel a táppénzcsalókkal, a gyógyszervisszaélésekkel szemben. A törvény erejével kell lesújtani mindazokra, akik megkárosítják dolgozótársaikat és az egész társadalmat.

A bizalmiaknak és egész szakszervezeti hálózatunknak sokkal határozottabban kell fellépni a fegyelmezetlenkedők ellen. Olyan közszellemet kell kialakítani, amely nem nézi el a lopást, lógást, a fegyelmezetlenséget stb.

A szakszervezeti bizalmiak tartsák megbízatásukkal járó kötelezettségüknek, hogy minden sérelmet lelkiismeretesen megvizsgáljanak és gondoskodjanak a hibák feltétlen orvoslásáról.

A megtorlás is törvénysértés

A bizalmiakat gyakran ért sérelem, amikor a törvényesség védelmében állnak ki. Türhetetlen, hogy egyes szolgálati vezetők az intézkedéseikkel egyet nem értő bizalmiaknak gyakran rosszabb munkát adnak, áthelyezik őket, munkájukban, mindenáron a hibát keresik. A bizalmiak ezek láttán se húzódjanak félre, ha kell, kérjenek támogatást a felsőbb szakszervezeti szervektől.

A bizalmiak ne féljenek a törvényesség betartásáért folyó harcukban a megtorlástól, mert mögöttük áll az egész szakszervezeti mozgalom, a kormány, védik őket a munkáshatalom törvényei.

Segítsünk társadalmi összefogással

Nem egy állomáson szolgálnak még kiselejtezett kocsiszekrények munka-, illetve pihenőhelyül. *Ujszeged* állomáson is találni ilyent.

Szakszervezeti taggyűlésen már sokszor kifogásolták a dolgozók, de pénz hiányában nem lehetett a bajon segíteni. Legutóbb a termelési tanácskozáson a dolgozók vállalták: *az iparosmunkán kívül minden elvégeznek társadalmi munkában, hogy ne kelljen 17 dolgozónak továbbra is mostoha körülmények között dolgozni vagy pihenni.*

Vállalásukat a felsőbbségnek felterjesztették és most várják, hogy állami segítséggel és társadalmi összefogással megoldódjon a problémájuk.

Cserháti József
Szeged

1917 EMLÉKÉRE

Bensőséges ünnepség keretében emlékeztek meg november 21-én a Landler Járműjavítóban a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 40. évfordulójáról. Pintér János elvtárs, a vasasszakszervezet elnöke, veterán harcos mondott beszédet az 1917-es eseményekre emlékeztető emléktábla leleplezésekor.. „Az Istvántelki Főműhely bátor munkásai 1917-ben életük kockáztatásával e helyen verték ki a gyár területéről a rendőri szolgálatra kirendelt csendőrkülönítményt. Harcuknak emlékét büszkén őrzik a Landler üzem dolgozói" — hirdetik a márványlapon aranyló betűk. A párt, szakszervezet, és a vállalat vezetői koszorút helyeztek el az emléktáblán. Ugyanakkor megkoszorúzták Landler elvtárs szobrát is. A koszorúzás után az Operaház ének- és táncegyüttese adott ünnepi műsort az üzem régi harcosai tiszteletére.

(Dorozsmai felv.)

AZ IGAZGATÓSÁGOK VERSENYÉBEN: *1. PÉCS 6. SZEGED*

Nem adjuk át egykönnyen az első helyet

A harmadik negyedévben is kiemelkedő eredmények születtek a pécsi igazgatóság területén, elsősorban az üzemvitel gazdaságosságát illetően.

Szállítási kötelezettségeinket például 100,5 százalékra teljesítettük. Ez azt jelenti, hogy 248 ezer tonnával több árut és 767 ezer fővel több utast szállítottunk, mint az elmúlt esztendőben. A feladatok nem voltak könnyűek. De mi éppen olyan szigorúan szem előtt tartottuk a gazdaságosságot, mint a szállítási feladatok teljesítését.

Az üzemi műszaki és gazdasági mutatók teljesítése nemcsak a tervezettnél, de a bázis időszak eredményénél is magasabb volt. Néhány példa: a tehervonatok átlagos terhelése 4.3 százalékkal magasabb a tervezettnél és 34 tonnával a múlt évinél. Ennek gazdaságossági kihatása szerényen számolva 46 524 vonatkilométer, amely pénzben 1 163 100 forint megtakarítást jelent. Fajlagos szénfogyasztásunk is 2,6 százalékkal kisebb a bázis időszak eredményénél. Ez 2298 tonna szénmegtakarítást jelent. Munkaügyi tervteljesítésünk 0,4 százalékkal alacsonyabb a tervnél, ami azt jelenti, hogy elegytonnakilométerben 6,8 százalékkal többet teljesítettünk. Az eredmény a termelékenységi terv teljesítésében is megmutatkozik, ugyanis 7,1 százalékkal magasabb a tervnél, és 3,5 százalékkal a bázis időszak eredményénél.

A jó munka eredménye az igazgatóságok versenyében is kedvezően jelentkezik. Igazgatóságunk szeptemberben megszerezte az első helyet a vele járó 35 ezer forint jutalommal. A harmadik negyedév összesített eredményei alapján most 266,5 ponttal — 19 pontos előnnyel — állunk az első helyen. Az eredmények elérésében, a zavartalan munkát gátló hibák elhárításában, a nehézségek leküzdésében a dolgozók nagy segítséget adtak a vezetőknek. A jó munkáért többen kaptak jutalmat.

A takarékossági mozgalomban is szép eredményekkel dicsekedhetünk. A harmadik negyedévben 3 908 900 forintot takarítottunk meg. Ez jelentős mértékben emelte az eddig elért — az önköltségi tervvel szemben mutatkozó megtakarítást, amely 9 211 300 forint anyagban, bérben és egyéb költségekben.

Bár az őszi forgalom még nem ért véget, a harmadik negyedévben elért eredményeink alapján elmondhatjuk, hogy a pécsi igazgatóság területén dolgozó vasutasok becsülettel teljesítették a kitűzött feladatokat.

Várnai László

Meddig leszünk sereghajtók?

Az igazgatóságok versenyében másodszor került az utolsó helyre a szegedi igazgatóság. A tehervonatok átlagos utazási sebességénél, a kocsiigényes szállítási tonnatervek teljesítésénél, a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedésénél, a gőzmozdonyok időszakos javítási tervének teljesítésénél elfogadhatóak a teljesítmények, a többi tényezőnél azonban alaposan lemaradtunk.

A forgalmi szolgálatnak

nagyobb gondot kell fordítani a tehervonatok jobb kihasználására és a terhelési terv teljesítésére. Ezt a tényezőt például *Békéscsaba*-állomás csak 95 százalékra teljesítette a III. negyedévben. Előfordult olyan eset is, hogy egy hat kocsiból álló szállítmányt szétválasztották. Egyik részét egynapos késéssel, a többit pedig jóval később továbbították az állomásról.

Nem gondolnak eleget kocsitartózkodási egységidő teljesítésére sem. Előfordul 60—70 százalékos teljesítés is. Az állomások vezetői tudomásul veszik a tervszámokat, de vajmi keveset tesznek a teljesítésért. Pedig több állomás példája bizonyítja, hogy gondos munkával lehet jó eredményt elérni. *Hódmezővásárhely* 115 százaléka is ezt igazolja.

A vontatás

az utóbbi időben három százalékkal javította az egy mozdonyra eső teljesítményt, de az előző hónapokhoz viszonyítva a mellék-kilométer teljesítésében mindössze 89,75 százalékot ért el. A lemaradás oka a sok gépmenet, valamint a vonali ácsorgások. A hibák egyik forrása, hogy a fűtőházfőnökök és szakszervezeti bizottságok nem foglalkoznak megfelelően a versenymozgalommal.

A pályafenntartási szolgálatnál

javulás tapasztalható. Békéscsaba kivételével a pályafenntartási főnökségek 100 százalék felett teljesítik terveiket. A legjobb eredményt *a szegedi pft.-főnökség* dolgozói érték el.

A kocsik gyors be- és kirakása érdekében feltétlenül rendet kell teremteni az önkezelésű szállítmányoknál. Itt is fontos a szombati és vasárnapi rakodás. *A kiskunhalasi építésvezetőségnél* tapasztalt vontatottság például károsan befolyásolta az állomás teljesítményét.

A kereskedelmi szolgálat

a felkínált árut elszállította, azonban több kocsit használt fel a szükségesnél. Ezért a kocsikihasználásban igazgatóságunk alaposan lemaradt.

Vezetőknek, beosztottaknak, a külszolgálatnak és az igazgatóságnak egyaránt van tennivalója, hogy a hibák megszűnjenek és a szegedi igazgatóság ne a sereghajtó szerepét töltse be az igazgatóságok versenyében.

Sziládi Sándor

INDULÁS!

Horváth József forgalmi szolgálattevő (Rákos állomás) a 6334-es számú vonatot indítja. Mellette Bertalanits Tibor ügyeletes tiszt.
(Kovács Géza felv.)

A veszprémi pályafenntartási főnökség gondosan felkészült a télre

Kevés pályafenntartási főnökségnek okoz annyi gondot a téli felkészülés, mint a veszprémieknek. Ez érthető is, hiszen vonalszakaszaik nagy része a *Bakony* dimbes-dombos tájain halad keresztül. Ezeken a helyeken pedig jóval több hófogót kell lerakni a pálya mentén, mint például sík vidéken. A hószolgálat megszervezése is nagyobb körültekintést, fokozottabb gondot okoz, mint bárhol másutt. A napokban azért látogattunk el Veszprémbe, hogy megnézzük, hol tartanak a téli felkészülésben.

Ahol már nyáron is gondolnak a télre

— Az épületeken keletkezett sérüléseket, az ablakok üvegezését, a tetőzet kijavítását, a kályhák, a tüzhelyek előkészítését már október 31-ig elvégeztük — tájékoztatott *Németh Sándor* elvtárs vonalkezelő. — Ez persze a téli felkészülésnek csak egyik része. Nekünk ennél sokkal nagyobb problémát jelent a hófogók elkészítése, felrakása a veszélyeztetett helyekre és nem utolsósorban a hószolgálat megszervezése. Mivel az idén már kora ősszel munkához láttunk, a nehézségek ellenére is, november végére befejezzük a munkát.

Ezután aprólékosan elemezte *Németh* elvtárs, hogy a téli felkészülés során a forgalom biztosítása érdekében mi mindent kellett elvégezniük.

— A hóeltakarításhoz szükséges szerszámokat, lapátokat még augusztusban rendbetettük. *Veszprém-külsőn* a hóeke is készenlétben áll. Az elmúlt hetekben a hószolgálat megszervezése is megtörtént. A figyelőszolgálat tagjait, akiknek telefonon állandó összeköttetésben kell majd lenniük főnökségünkkel, a D 4-es utasítás szerint oktatjuk, hogy adott esetben tisztában legyenek azzal, hogy mit kell tenniök.

— Melyek a legveszélyesebb vonalszakaszok?

— A *Veszprém-külső—Eplény* közötti XIV-es pályamesteri szakasznak egy része, a hírhedt *rátóti mező.* Itt megszakításokkal mintegy 800 folyóméter, jobbára betonpallós hóvédművet kellett elhelyeznünk, alig több mint 2 kilométeres szakaszon. Hasonló a helyzet a *székesfehérvár—celldömölki* vonal bakonyi részén a *herend—városlődi* szakaszon is, ahol ugyancsak megszakításokkal több mint 2500 méteren kell védeni a pályát a hófúvástól.

— Az idén hány folyóméter hóvédművet kellett biztosítaniuk?

— Vonalszakaszainkon a föld és betonpallós hóvédműveken kívül — ez kb. 4200 méter — 10 600 méter gallyakkal tűzdelt, cserjéből fonott és nádból készült hóvédművet állítunk fel.

A legveszélyesebb vonalszakaszokat vágánygépkocsin, személyesen is bejártuk. *Kiss József* elvtárs, a pályafenntartási főnök *Bérczi István* műszaki főintézőt adta mellénk kísérőnek.

— Azt hiszem, hamarosan leesik az első hó, mert a kányák feltűnően csendesen ülnek a fák tetején... És figyeljék csak, a verebek is hogy felborzolták tollukat — mondja, miközben vágánygépkocsink *Szentgál* felé robog.

— Pedig a hó várhatna még néhány hetet, mert ha a Bakonyban egyszer leesik, sok munka van vele. Errefelé ugyanis mindig fúj a szél. Különösen *Veszprém* és *Eplény* között. A rátóti mezőn a téli hónapokban olyan viharok söpörnek vegig, hogy nemcsak a havat, hanem a sziklamurvát is rávágja a vágányokra.

— Sanyi bácsi, a szentgáli műúti felüljáró után megállunk — szólt oda *Berczi* elvtárs a vezetőnek.

A legmegbízhatóbb hófogók

A műúti felüljáró és *Szentgál* állomás között nagy ívben húzódik a pálya. Közvetlen a felüljáró után, a 628—632-es szelvény északi oldalán 3 méter magas földsánc védi a síneket.

— Valamikor itt tűzdelt hófogót alkalmaztak, ez azonban nem felelt meg, mert nem bírta felfogni a havat. A földsánc kitűnő. Néhány év múlva még biztonságosabb lesz, mert az északi oldalát cserjével, a tetejét pedig csipkerózsa bokrokkal ültettük be. A tervek szerint a jövőben más helyeken is létesítünk erdősávot a vonal mentén, mert az erdő a Bakonyban a legmélyebb bevágások előtt is megfogja a havat.

Visszafelé jövet a vonal mentén megnéztünk még néhány betonpallóból, nádból és rőzséből készült hóvédőt is, majd végigmentünk a rátóti mezőn.

— A legveszélyesebb helyeken levő hóvédművek két végében legyezőszerűen is elhelyezünk hófogókat, hogy még eredményesebben feltartóztathassuk a havat és a legzordabb télen is biztosítani tudjuk a vonatok zavartalan közlekedését.

A felkészülés megtörtént. Előreláthatólag az idén nem tréfálja meg az idő a veszprémieket.

Utazik az akta...

Avagy le a bürokráciával

Fénytelen őszi délután volt. Az eső egyenletesen kopogott a pályaudvar üvegcsarnokán. A kedélytipró idő beköltözött a falak közé is. Egy halom igazolásra váró irodalap között kezembe került egy jól tömött boríték. Benne megannyi felelősségrevonás. Bizonyára valami „nagy ügy” duzzadt fel ilyen tekintélyes súlyra. (Volt vagy 30 dkg.)

A mammut-akta első fecskéje Biharkeresztes magyar—román határállomáson röppent fel a legderűsebb nyárban, A. D. 1958. július 25-én. Éspedig úgy, hogy a kocsivizsgáló lakatos megállapította, hogy az 508-as számú gyorsvonatban futó 10 000 számú CFR ABa kocsi két ablaka sérült. Megrázta a töltőtollát, kiállította a kocsisérülési jelentést. Ez a jámbor jelentés kelt útra.

Biharkeresztes a megállapítás alapján tovább küldte Püspökladányba. Püspökladány 1958. VII. 31-én elküldte Budapest Nyugati pu. állomásfőnökségének. Budapest Nyugati pu. megvizsgálta az ügyet és beleírta (bocsánat a tárgyilagosságért): hogy a kérdéses napon a kérdéses vonatnál a műszaki szolgálat nem adta át a szerelvényt és augusztus 4-én visszaküldte az irodalapot Biharkeresztesre. Biharekeresztes augusztus 8-án továbbküldte (második kanyar) Püspökladány műszaki kocsiszolgálati főnökségének. Püspökladány augusztus 9-én visszaküldte Budapest Nyugati pu. műszaki kocsiszolgálatának.

Itt egy kicsit megfeneklett az akta, csak éppen egy kicsit, mert csak szeptember végén — amikor „még nyílnak a völgyben a kerti virágok” — röppent tovább még egyszer vissza Biharkeresztesre. Ezzel a válasszal: „Az 1958. VII. 25-én közl. 201-nél hiányosság nem állott fenn. Indulásnál pedig Kató Kalmán jv. a szerelvényt átadó könyvvel, aláírásával rendben átvette.”

Biharkeresztes (harmadik kanyar) elküldte Püspökladánynak IX. 27-én. Püspökladány a változatosság kedvéért a Debreceni Igazgatóság IV. 4. osztályának (okt. 4-én). Horibile diktum, kiálthatott fel az előadó és a csomagot visszaküldte még egyszer Budapest Nyugati pu. állomásfőnökségének. Közben hogy hogynem, az akta felkerült újból Budapestre a KPM I/7. B. osztályára is. Onnan az igazság kiderítése érdekében újból írtak Budapest Nyugati pu. állomásfőnökségének, hogy terjessze fel a kocsisérülés jelentést. Most már a KPM tárgyalt., Budapest Nyugati pu. műszaki kocsiszolgálatától felkérték (XI. 1.) a szerelvényátadási könyvet. Felküldték (XI. 6.). Az akta már jó nehéz, melyből jó könnyen kitűnik, hogy Kató Kálmán jegyvizsgáló nem hibáztatható.

Még egy kanyart csinált a bőre dagadt akta a Nyugati műszaknál és az állomásfőnökségnél is, mert a vonatbetolás idejét is jelenteni kellett (XI. 15-én). Ez is megtörtént!

Olyan szomorúan, mint a kívül kopogó őszi eső, nézegettük a súlyos iratcsomót. Sajnos, nem tudtuk kiszámítani, hogy négy hónap alatt hány dolgozó, hány munkaórát vagy napot töltött ezzel a betört ablakkal.

Letörten elküldtük a paksamétát. Reméljük, utoljára utazik az akta.

Gergely József

A kocsiosztály példát mutatott

Néhány hónappal ezelőtt sorozatos lemaradás mutatkozott a *Szolnoki Járműjavító* kocsiosztályán, de a forradalmi műszak meghozta a fordulatot. Vezetők és munkások együttesen keresték a hibák forrásait és a megszüntetés módját.

Két hónapja került az osztály élére *Kókai Sándor* elvtárs. Elsőrendű feladatának a munkafegyelem megszilárdítását tekintette. A munkások többsége becsülettel dolgozott, de akadtak, akik a semmittevés magvát igyekeztek elhinteni.

Nem volt meg a különböző szakmák között az összhang. Ezen a téren is léptünk előre, de még akad javítani való, különösen a bognároknál és a szekrénylakatosoknál. Volt idő, amikor az alvázlakatosok munkája sok kívánni valót hagyott maga után. Ma már a *Balázs*-, a *Dobó*- és a *Lendvai*-csoport kimagasló eredményeiről számolhatunk be. A hegesztők sokszor nehéz körülmények között, a szabadban végezték példamutatóan feladatukat. A bognárok az OH-anyag felhasználásával értek el jó eredményeket

Nagy feladat hárult a mázolókra, mert kevesen voltak. A *Kovács*- és a *Fehér*-csoport mégis zökkenőmentesen ellátta a feladatát. A fémöntő dolgozói elég mostoha anyagellátás mellett értek el említésre méltó eredményt. A múlt hónapban a kikötött ólombronz ágycsészékből közel 1200 darabot megjavítottak. Különösen a fehérfém megtakarításnál értek el eredményeket.

Csomor János

Betartották adott szavukat

A ferencvárosi fűtőházban a 424—250. számú mozdony személyzete, *Vörös János* mozdonyvezető, *Ruip László* és *Pollák József* fűtők, illetve *Balázs Ferenc* mozdonyvezető, *Király Ferenc* fűtő és *Lukács Mihály* mv. gyakornok a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 41. évfordulójának tiszteletére vállalták, hogy november 7-ig mosás nélkül teljesítenek szolgálatot mozdonyukkal.

Adott szavukat betartották. A mosási kilométer 20 320 kilométer tervüket átlagosan 25 százalékkal túlteljesítették. Javítási költségük az átlagnál 11,4 százalékkal volt alacsonyabb. Szénmegtakarításuk 10—15 százalék között mozog, fajlagos szénfogyasztásuk 2,4 kg/100 etkm. Igazolatlan mulasztásuk, személyzethibás hiánylatuk nem volt. A gép tisztasága kielégítő.

Köszönet nagyszerű teljesítményükért.

Cseke Imre
termelésfelelős.

Híradás Gyöngyösről

Gyöngyös-állomáson a mozgalmi szervek és a szakmai vezetők közötti jó együttműködés meghozta a gyümölcsét. A szállítási eredményeket jelző grafikonok felfelé ívelnek, pedig a szűk állomáson nagy gondot okoz napi 100—120 kocsi ki- és berakása.

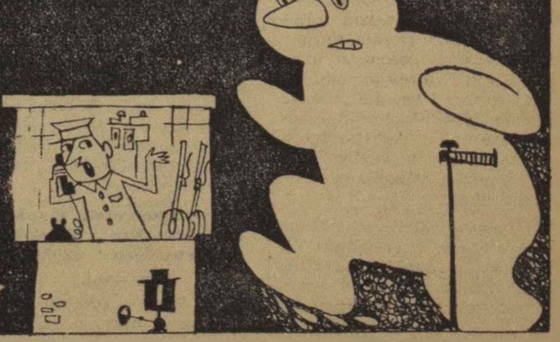
A fellendülő munka elsősorban annak köszönhető, hogy a dolgozók maguk szólják meg azokat, akik fegyelmezetlenséggel, nemtörődömséggel lassítják a munkát.

A közelmúltban állomásunkon is megalakult a kommunista őrjárat, s máris sikerekről számolhatunk be. Régen nem volt ritka, hogy idegen kocsi 40, vagy még több órát tartózkodott állomásunkon, ma már 10—12 óra alatt továbbítjuk azokat.

Igyekszünk tovább haladni a megkezdett helyes úton, úgyhogy a zord, ködös idő se okozhasson zökkenőt a munkánkban.

Bezzeg Lajos
Gyöngyös

MÁR VÁRTÁK!



— Szolgálattevő elvtárs, a tél megérkezett. Állíthatok jelzőt neki?

(Pusztai Pál rajza)

Ifjúsági Tanácsadó Bizottság alakult a szakszervezet elnöksége mellett

Szakszervezetünk elnöksége egyre szorosabb kapcsolatot teremt a vasutas ifjúsággal. Tavasszal két ízben, a választásokat megelőző hetekben pedig három alkalommal is találkoztak KISZ vezetők, KISZ aktivisták és élsportolók az elnökség tagjaival. Ez a kapcsolat a november 18-án megalakult *Ifjúsági Tanácsadó Bizottságon* keresztül a jövőben még szorosabb lesz.

A bizottság feladata

A bizottságnak — mint az *Gróf József* elvtársnak, a szakszervezet titkárának megnyitó szavaiból kitűnt, — az lesz a legfőbb feladata, hogy a KISZ szervezetekkel karöltve mozgósítsa a vasutas ifjúságot a termelő munkában adódó feladatok megoldására, a takarékosságra, a népi vagyon fokozott védelmére, a tanulásra. Az is feladata továbbá, hogy foglalkozzon, törődjön az ifjúságot érintő szociális kérdésekkel, orvosolja a fiatalok körében felmerülő problémákat, nem utolsósorban ismertesse meg velük a szakszervezeti munkát, a szakszervezeti mozgalom tradícióit.

A bizottság 15 főből áll. Vezetője *Rétfalvi Tibor*, a szakszervezet szervezési osztályának munkatársa. Tagjai: *Kovács János, Tóth Gyula, Visi Ferenc, Rajnai Gábor, Czakó Gabriella, Böcker Tiborné, Gacsal Sándor, Bakó József, Fazekas András, Elek György, Kiss Mihály, Berényi Miklós, Garancsi Márta és Agyagos Éva.*

Öt albizottság

Az alakuló ülésen a beszámoló és a hozzászólások után az öt legfontosabb feladat vitelére — szervezés, termelés, szociális ügyek, kultúrmunka és sport — 3 fős albizottságok alakultak. Az albizottságoknak a szakszervezet illetékes osztályaival egyetértésben kell elkészíteniük az 1959. évi programot, amelyet a bizottság decemberi ülésén tárgyal meg. Az albizottságok a későbbiek során is a szakszervezet osztályainak iránymutatásai alapján végzik majd munkájukat.

A területi bizottságok mellett 11 főből álló ifjúsági bizottságok alakulnak. Feladatuk területi szinten azonos a szakszervezet elnöksége mellett alakult ifjúsági tanácsadó bizottságéval.

★

LAKÁSCSERE

Elcserélném 2 szoba komfortos Pesterzsébet Fás utca 17. sz. alatti szolgálati lakásomat 1 szoba komfortos lakásra Budapest területén. Lehet szolgálati lakás is. Megközelíthető az 51-es villamossal. A megállótól 4 perc. Özv. Tóth Ferencné.

LŐRINCZY MIHÁLY
1876—1958

Nagy részvét mellett búcsúztak el november 20-án a Farkasréti temetőben Lőrinczy Mihály elvtárstól a párt-, a szakszervezet küldöttei, régi harcostársai, barátai, ismerősei.

Lőrinczy elvtárs egész életét, munkásságát a munkásmozgalomnak szentelte. Munkásmozgalmi tevékenységének első jelentős állomása az 1904-es vasutassztrájk volt. A Tanácsköztársaság alatt a termelési népbiztosság vasúti osztályának a vezetője volt. A Tanácsköztársaság bukása után üldözték és tartós rendőri felügyelet alatt állott. Ennek ellenére haláláig hű maradt, kitartott meggyőződése mellett. 1954-ben mérnöki aranydiplomát, 1958-ban pedig gyémántdiplomát kapott.

Lőrinczy Mihályt, a szakszervezet és a MÁV vezérigazgatósága saját halottjának tekintette, akinek munkássága, harcos élete mindig példa lesz a vasutasok előtt.

A szerkesztőség üzeni

Bezzeg Lajos, Gyöngyös. Örömmel üdvözöljük a munkásleveleztek táborában. Lapunkban szívesen foglalkozunk a gyöngyösi vasutasok életével is. Az elvtárs által továbbított vers nem alkalmas közlésre. **Szegedi vasutasok.** A II. szakcsoportba való átminősítésnek három feltétele van: 1. megfelelő beosztás, 2. az előírt iskolai végzettség, 3. kellő szakvizsga. A forgalmi technikum nem számít szakvizsgának. Azt az iskolai végzettségnél veszik figyelembe. A II. szakcsoportban a tiszteképző a megfelelő szakvizsga. **Beledi Lajos, Zalaudvarnok.** Baleseti járadék — a keresőképesség csökkenés mértékének megfelelően — a táppénzes állományból történő kiírást követően jár, amennyiben a keresőképesség csökkenése a 15 százalékot meghaladja. Baleseti járadékot a MÁV Nyugdíjhivatalától kell kérnie. Keresetveszteséget (táppénz és illetmény közötti különbséget) csak akkor állapíthatnak meg, ha a bíróság a MÁV-ot erre kötelezi. A bíróság csak a dolgozó bírósági feljelentése alapján hozhat döntést.

Püspökladány csomópont dolgozói, Lelti Ferenc, Pécs, Behán Rózsa, Kazincbarcika, Négyesi Péter, Budapest. A forradalmi műszak felajánlásairól, illetve a választásokról küldött írásaik későn érkeztek.

Sziládi Sándor, Szeged, Csomor János, Szolnok, Tótka Károly, Szeged, dr. Farkas László Elemér Pécel, Várnai László, Pécs, Cseke Imre, Budapest, Koczka János, Biharkeresztes, Jónap Béla, Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bondi Imre, Kapuvár, Szilágyi Sándor, BVKH, Aranyos István, Budapest. Panaszukat megvizsgáljuk.

MI VAN A HIVATALOS LAPBAN?

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következő rendeleteket:

51. számból: 883/1958. Titkárság. Felhívás a Vasutas Dolgozókhoz a közlekedés biztonságos lebonyolítása érdekében.

52. számból: 114953/1958. I. Fkv. C. Pályafenntartási fizikai dolgozók bérfizetésének szabályozása.

128881/1958. I/8. A. A mozdonyvezetők kötelessége menetidők be nem tartása esetén.

129252/1958. I/4. A. A folyamatos munkaviszony alapján járó pótszabadság mértékének kiszámítása az 1959. évre vonatkozóan.

Nem hivatalos rész: 129596/1958. I 4. C. Jelentkezés a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem Kohó- és Gépészmérnöki Karának gazdasági mérnöki levelező tagozatára.

HÍREK

Levél egy helyfoglalást kérő utashoz

Hogy is kezdjem?

Talán jó volna a „gyengébbek kedvéért" megmagyarázni, mi is az a helyfoglalás: a múlt reánk testált rossz szokása. A kiváltságosok, és azok akik annak vélik magukat, igényt tartanak arra, hogyha utaznak az érdekelt állomás, az érdekelt vonatnál tüzön-vizen keresztül biztosítson, azaz foglaljon helyet a számukra. Valamikor X méltóságos úr, vagy Y fene tudja ki kérte ezt.

Ma is sokan kérik. Ám legyen, mert sokszor indokolt a kérés. De ahogy, és amit Ön kért, az tullicitál minden eddigit. Idézem a kívánságát:

„Kérek egy I. osztályú helyet biztosítani X vonatnál, menetirányt tekintve arccal előre, az ablak mellett, a jobb oldalon." Azt a rézfánfütyülőjét, jól elkanyarította!

Ezuton kérünk elnézést, hogy azt a morált, melyből az Ön egyenlőség iránti érzéke táplálkozik, megbántottuk azzal, hogy a menetirányt tekintve arccal előre, ablak mellett, de a baloldalon foglaltunk helyet számára. Tettük ezt azért, mert X vonat útján — és általában — a baloldal sem egy rossz hely. Meg azért, mert tudomásunk szerint ez az oldal naposabb, a panoráma szebb és változatosabb, mint a túlfelén.

Ezekután reméljük szent a béke. Egy miatt azonban aggódunk! Mi lesz akkor, ha árulkodó levelünk alapján a sok tízezer kis vasutas, váltóőr, kocsirendező, pályamunkás, stb. is bejelent hasonló igényt, ha utazni akar.

— lyf —

— **Rendszeresen segítséget** nyújtanak a tolmácsi Szabadság Termelőszövetkezetnek a Landler Jj. dolgozói. Legutóbb egy kukoricagórét építettek. A 30 ezer forint értékű épület csupán 12 ezer forintjába került a szövetkezetnek.

— **Új vasúti árudíjszabás lép életbe 1959. január 1-én.** Ezzel kapcsolatban tartott előadást Halmos László Szegeden a METESZ helyiségében. Az előadást a Közlekedés és Közlekedés Építéstudományi Egyesület szegedi csoportja rendezte.

— **A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 41. évfordulójának előestéjén** a komáromi Csokonai klubban találkoztak a két határállomás küldöttei, hogy értékeljék a III. negyedév munkáját. 2,9 százalékkal magasabb eredmény alapján, immár negyedszer a magyar Komárom vasutasai lettek az elsők a versenyben.

— **„A szovjet és magyar közegészségügy — különös tekintettel a vasúti egészségügyi szolgálatra"** címmel dr. Goreczki László egyetemi tanár, MÁV főorvos tartott előadást a Vasútiak Főosztályon november 28-án, a Magyar Szovjet Baráti Társaság rendezésében.

— **735 000 forint értékű felajánlást** tettek az Északi Járműjavító dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója és a választások tiszteletére. A felajánlást 736 600 forint értékben teljesítették. Az összegszerű felajánlás mellett csökkentették az átfutási időtartamot, megszilárdították a munkafegyelmet.

— **A Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 40. évfordulóját** november 18-án ünnepelték a MÁV Felépítményi Vasanyagjavítónál. Kikillai Sándor, a pártbizottság titkára tartott ünnepi beszédet, majd a XIV. kerületi és a csomóponti pártbizottság küldöttei veterán kommunistákat ajándékoztak meg.

— **Négyszáz korszerű tehervagont vásárol** a magyar külkereskedelem az osztrák Simmering Gratz Panker cégtől. A kocsik értékét nagyrészt magyar árukkal egyenlítjük ki.

— **A keskenynyomtávú vasutak korszerűsítésére** a Debreceni Járműjavítóban még az idén 30 négytengelyes személykocsit gyártanak. Az új kocsik előreláthatólag Sárospatak és Nyíregyháza között közlekednek majd.

— **Megkezdik a Keleti pályaudvar restaurálását 1959-ben.** A restaurálási, fejlesztési és átépítési terveket Stromayer Ferenc főmérnök vezetésével a Vasútterv vezető Vállalat elkészítette.

— **Ünnepélyes keretek között** adták át a Tiszakécskéhez tartozó Kerekdomb lakosainak az új várótermet.

— **32 812 vagon ipari és mezőgazdasági terméket raktak be** egyetlen nap alatt a csehszlovák vasutasok. Ilyen teljesítményekkel akarnak sikeresen megbirkózni az őszi és téli csúcsforgalom feladataival.

— **Filmbemutatóval egybekötött mesedélutánt** rendeztek november 14-én a szombathelyi Adv Endre Népművelési Otthonban.

SPORTHÍREK

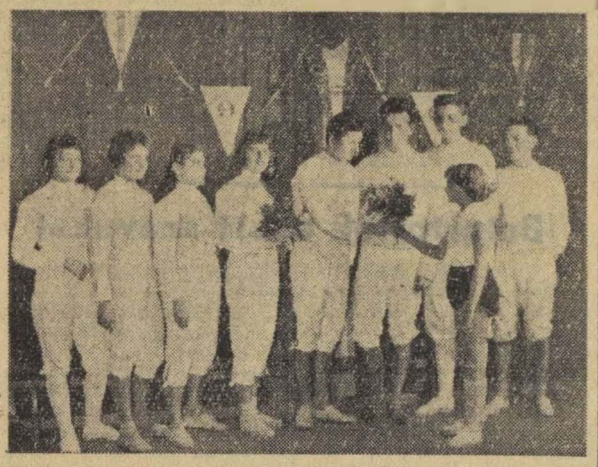
A BVSC nyerte a labdarúgó vasutas kupát

November 19-én a BVSC sportlelepén játszották le az 1958. évi labdarúgó vasutas kupa döntőjét. A mérkőzésen a BVSC 4:0 arányban legyőzte a Szegedi VSE-t, s megérdemelten jutott a kupa birtokába

A győztes csapat. Álló sor (balról jobbra): Nagy, Bárkányi, Vereb, Sebáj, Szalai, Gerencsér. Alsó sor: Murár, Mészöly, Kapuszta, Rendek (kezében a kupával) és Borbely

(Dr. Nádai Károly felv.)

ITT AZ UTÁNPÓTLÁS!



A BVSC gyermek vívótanfolyama, amely 1955-ben alakult, a közelmúltban tartotta első nyilvános versenyét. A versenyen a tanfolyam 13—16 éves növendékei — 48 fiú és leány — mérte össze tudását. Képünkön a legjobb fiú kardozók és női törözők láthatók. A győzteseket virágcsokorral köszönti a legifjabb generáció egyik tagja

A szegedi területi bizottság nyilvános ülése Békéscsabán

A közelmúltban a szegedi területi bizottság nyilvános ülést tartott Békéscsabán. A területi bizottság elnökének politikai tájékoztatója után Békéscsaba állomás munkáját vitatták meg.

A tanácskozás előtt a területi bizottság tagjai tanulmányozták az állomáson folyó munkát.

Megvizsgálták hogyan teljesítik a tervfeladatokat, milyen az állomás dolgozóinak kapcsolata a szállítható felekkel és a társszolgálati ágakkal, menynyire érvényesül az utasítás szerinti munka. Természetesen a szakszervezet tevékenységére is kiterjedt a vizsgálatot végzők figyelme.

A nagy gonddal elkészített jelentés élénk vitát váltott ki. Nemcsak a területi bizottság tagjai mondották el véleményüket, hanem a pártszervek képviselői, a szolgálati vezetők és az állomás dolgozói is.

A vitát a bátor, őszinte hang jellemezte.

Nem a hibák eltusolására, hanem bátor feltárására törekedtek. A vitában résztvevők gyakorlati példákkal támasztották alá a jelentésben feltárt fogyatékosságokat. Sóvári elvtárs tartalék-mozdonyvezető elmondotta, hogy sokszor a 20 perces munka 40 percet is igénybe vesz, mert a mozdonyszemélyzet és az állomási dolgozók között nem teljes az összhang, de ez a bérezés rovására is írható. Ezen rövidesen változtatni kell. Többen szóltak azokról a tennivalókról, amelyek a kocsik be- és kiraksását gyorsítanák és javítanák a menetrendszerűséget.

A szakszervezeti munkában elsősorban a bizalmiak tevékenységén szükséges javítani.

Fontos, hogy a bizalmi jól ismerje saját munkahelyének és dolgozótársainak problémáit. Ez előfeltétele annak, hogy ne általánosságban agitáljon, hanem mindig az adott feladatok elvégzéséhez kérje a csoport tagjainak segítségét.

Talán egyetlen szépséghibája volt a jelentésnek. — ami a vita során kiderült — hogy nem értékelte megfelelően az eredményeket és így azok tevékenységét sem, akik ezeket az eredményeket elérték. Nem kis munka van amögött, hogy a békéscsabai vasutasok magukénak érzik és valljak a szakszervezetet és problémáikkal felkeresik a szakszervezeti bizottságot, tanácsot kérnek és adnak.

Valamennyien akik részt vettünk a tanácskozáson, helyeslésével fogadtuk ezt az új módszert.

Tótka Károly
Szeged

RÖVIDEN

A tizedik fordulót bonyolították le szombaton és vasárnap a labdarúgó NB I-ben. **A három vasutas-csapat közül a Szombathelyi Haladás szerepelt a legjobban.** Vasárnap Ujpesten pontot vett el az Ujpesti Dózsától (1:1). A másik két csapat vereséget szenvedett. A BVSC a Szőnyi úton öngóllal 2:1 arányban vereséget szenvedett a Vasastól, míg a Miskolci VSC 4:2-re kapott ki az MTK-tól.

★

November 23-án Budapesten rendezték meg az országos II. osztályú kard-csapatbajnokságot. A bajnokságon kiválóan szerepeltek a MÁV Hódmezővásárhelyi MTE fiatal kardozói. A csapat a Betonútépítők mögött a második helyen végzett.

★

A BVSC utánpótlás vízilabdacsapata az idén is veretlenül nyerte a Komjádi Kupát. A csapat a döntőben 7:1 (5:0) arányban győzte le az Ujpesti Dózsát. A győztes csapat tagjai: Füzesi, Mohácsi, Konrád I., Konrád II., Körösheyi, Papp és Mácsai.

★

Vasutas birkózó sikerek a vidéki szabadfogású ifjúsági birkózóbajnokságon. A Szegedi VSE fiataljai négy bajnokságot és két harmadik, a Szolnoki MÁV egy bajnokságot és három második, a Pécsi VSK egy második és két harmadik helyezést értek el.

SOHA TÖBBÉ!

Varjas Gábor kocsirendező kilépett a kórház kapuján. Mélyet szippantott a hideg, tavaszízű levegőből.

Meggyógyultam. Szabad vagyok! Kergették fejében egymást a gondolatok. Megkötözött embernek érezte magát a kórház falai között. De hosszúak is voltak az elmúlt hetek, hónapok!

Mennyi is volt? — Két hónap? Igen. Két hónap és öt nap. Sóhajtott egy nagyot, majd fázósan köpenye zsebébe dugta a kezét és elindult a villamosmegálló felé.

Hogy is történt. Mindennek a hideg volt az oka. Nagyon hideg volt azokban a napokban. Éjszakára ment szolgálatba. Elköszönt a feleségétől meg a gyerekektől és ballagott szörnyű csizmájában a havas utcán az állomás felé. Jókedvű volt, nem félt a hideg éjszakától. Hogy is félt volna, mikor a bundája zsebében ott lapult a háromdecis lapos üveg — tele saját termésű kisüsti szilvapálinkával.

Azon az éjszakán ő volt soros az aggatásban. Ez a munka egész embert kíván, körültekintő, óvatos, józan fejet. Sokszor csinálta már, értette, és sohsem volt semmi baj. De akkor . . .

Állt a vágányok között. Kezében csavarkapoccsal, zsebében üres üveggel. Éppen összeakarta akasztani a két kocsit, amikor megcsúszott, oldalt dőlt, pontosan a két ütköző közé. Csak a kórházban tért magához, törött bordákkal és nagy szerencsével, hogy életben maradt.

Megtudtak, hogy ivott — hogy ittas volt. Felelősségre is vonják, megbüntetik. Hát ki hitte volna, hogy éppen ő, aki még sosem volt beteg, akin jóformán karcolás is alig esett, így kerül a kórházba.

Nagyon erős volt az a pálinka, megártott neki. S még ő nevette ki a többieket, amikor azok a forró teát itták. Csak igyátok a meleg vizet, — gondolta —, csak igyátok, nekem nem kell, van jobb — ez az igazi. És az igazi majd a vesztébe vitte.

Most itt ül a vonaton, útban hazafelé a kórházból. Gondolatban bocsánatot kér társaitól. Ne haragudjatok, hogy mosolyogtalak benneteket, mikor a teát ittátok. Nektek volt igazatok.

Fáradtan lehunyja szemét és úgy érzi, már otthon van. Szegény asszony, de odáig volt, mikor megtudta a balesetet. Hát még a gyerekek — mind a három, de legjobban a kicsi, a legkisebb. Mennyire sírt szegényke a kórházban is, ráborult az ágyára, s mindig csak azt mondogatta: édesapa, ne halják meg, gyere haza mihozzánk.

Mennyi aggódást, mennyi remegő féltést, mennyi szomorú napot okozott nekik.

De hiszen ő szereti a családját. Nagyon szereti a gyermekeit. Hát akkor miért? Miért történt ez vele? Miért lebegett napokig élet és halál között — miért szenvedett olyan sokat a kórházban?

A vonat váltókon csattogott, s ő fáradtan nyitotta ki a szemét. Megérkezett.

Keze az ajtókilincsen. Belép. Már repülnek is feléje a gyerekek, a felesége — ölelik, csókolják, kezét simogatják, szemükben örömkönnyek. És a kicsi, a legkisebb szólal meg először.

Édesapa, ugye nem hagysz itt máskor bennünket? Ugye, nem iszol többet pálinkát szolgálatban?

Az apa selymes haját simogatva mondja: Nem iszom többé kisfiam. Nem! Soha többé!

Jászai Nagy József

MAGYAR VASUTAS. — A Vasutasok Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság. — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—349, 228—264 Üzemi telefon: 21—41, 38—00, 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1958. DECEMBER 16.

A pártirányítás és az igazgatóság segítsége a debreceni területi bizottság munkájában

A debreceni területi bizottság a párt- és a SZOT-határozatok alapján arra törekszik, hogy a párt irányítása, a szakszervezetben dolgozó kommunisták munkáján keresztül hiánytalanul érvényre jusson, a gazdasági vezetőkkel alsó és felső szinten a közös együttműködés, az összehangolt munka megvalósuljon.

A törekvésnek nem maradt el az eredménye. Az ellenforradalom leverése után különösen sok segítséget kaptunk a megyei, járási és csomóponti pártbizottságoktól, valamint az alapszervezetektől elsősorban az eszmei zűrzavar tisztázásában, a mozgalmi élet helyreállításában, a munka megindításában, káderkérdésekben. A szakszervezeti bizottságoknál létrehozott MSZMP-csoportok is fontos lépést jelentettek a pártirányítás érvényrejuttatásában.

Együttesen megszabott tennivalók

A segítségadásra törekvés a pártszervezetek részéről is megmutatkozik. Nemegyszer keresik fel a területi bizottságot észrevételeikkel és javaslataikkal. Helyesnek bizonyult a csomóponti pártbizottságok által szervezett közös párttitkári, SZB-elnöki értekezlet is, amelyek napirendjén a többi között a munkafegyelem megszilárdítása, a társadalmi tulajdon védelme, a tavaszi pályafenntartási munkák előkészítése szerepelt.

Az őszi forgalom kezdetén *Debrecenben, Püspökladányban, Nyíregyházán, Záhonyban* párttitkárok és SZB-elnökök együttesen szabták meg a bizottságokban működő kommunisták munkáját.

Bár még akadnak olyan párttagok is, akik agitációra szorulnak azt illetően, hogy lépjenek be a szakszervezetbe, mégis azt kell mondanunk, hogy a pártszervezetek részéről a korábbiakhoz mérten összehasonlíthatatlanul eredményesebb és sokrétűbb a segítségadás a szakszervezeti munka eredményessége érdekében.

Gyümölcsöző együttműködés

A területi bizottság és a szakszolgálat munkája a kölcsönös együttműködés alapján történik. Az igazgatóság vezetője tagja a területi bizottságnak, s nemegyszer tesz javaslatot olyan napirendre, amely mindkét szerv munkáját előbbre viszi. Az osztályvezetői értekezleteken figyelembe veszik a területi bizottság javaslatát, erre a területi bizottság elnökét rendszeresen meghívják, véleményét, javaslatát kikérik.

A területi bizottság javaslatára tett az igazgatóság vezetője olyan intézkedést, hogy az osztályvezetők, csoportvezetők kötelesek részt venni a külszolgálati termelési tanácskozásokon, sőt azok előkészítésében is tevékenykedni. *Ma már csak a legritkábban történik meg, hogy a szakszervezeti szervek tudta és hozzájárulása nélkül szakszervezeti funkcionáriusokat helyeznének át vagy váltanának le.*

Az is az együttműködés javára írható, hogy a szolgálati főnökök a szakszervezeti rendezvények idején biztosítják az aktívák, funkcionáriusok szolgálatmentességét. Az SZB-elnöki és részortfelelősi értekezleteken is gyakran részt vesznek az igazgatóság képviselői. Különösen jó a kapcsolatunk a terv- és munkaügyi *pontjában a területi bizottság-nak 22 aktívája dolgozik, akik kiutazásaik alkalmával segítik a szakszervezet munkáját.*

Egyértelműen azonban azt sem mondhatjuk, hogy nincs javítanivaló a kapcsolatot illetően. A szakszolgálati ellenőrző körúton levők egy része még nem keresi fel a helyi szakszervezeti bizottságokat. Egyes szakszolgálati vezetők még a hiányosságokra való felhívást nem jóakaratú segítségnyújtásnak, hanem zaklatásnak veszik. A panaszos ügyek kivizsgálásához sem kapjuk meg mindenkor a megfelelő segítséget.

Ezek örvendetesen csak mint elszigetelt példák jelentkeznek, mert *egyre több olyan szolgálati vezető van, aki magáévá teszi és elvárja a szakszervezet segítségét, a hibákra való figyelmeztetését.*

Végső következtetésként levonhatjuk, hogy mind a pártirányítást, mind a szakmai vezetőkkel való együttműködést illetően helyes utat járunk, s elsősorban a kisebb szolgálati helyeken való szorosabb együttműködés a három szery között, még gyümölcsözőbben mutatkozik a jövőben a szakszervezet munkájában.

Lovász Imre,
a debreceni területi bizottság elnöke

Éjjel a pályaudvar

Csillogó hosszú karjaival
nyújtózik száz sín szerteszét.
A csarnok-boltív szürke csendje
őrzi a sipok füttyjelét.

A jelzőlámpák csillogását
csak sejteti a gomolygó köd.
A jelzőtorony mint egy bástya
áll őrt az árnyékok fölött.

A kis szolgálati szobában
az óra csendesen ketyeg.
A várótermi félhomályban
lebillent fejű emberek.

A tárolóban szemlehunyva
még szendereg a sok vonat,
de keleten már vörös hídként
emelkedik a virradat.

Bánki József

9000 dolgozót érintő bérkorrekció, havi 1000000 forintos bérkihatással

November 1-től a vasút néhány munkaterületén 1 006 400 forint havi bérkihatással bérkorrekció végrehajtására került sor. *A fűtőházi és fiókműhelyi szakmunkások* órabére, beleértve a *kocsivizsgálókat* és a *Gazdasági Vasutak szakmunkásait* is átlagosan 37—42 fillérrel emelkedett.

A bérkorrekció érintette *a fűtőházi nem utazó havibéres dolgozókat* is, akiknek kereset emelkedése átlagosan havi 100 forint. A *távközlő szakmunkások* munkaköri bére 160 forinttal, 745-ről 905 forintra emelkedett. *A Házkezelő Főnökség szakmunkásainak és betanított munkásainak* munkaköri bére 115, illetve 100 forinttal lett magasabb. A *könyomdák dolgozóit* érintő havi bérkihatás is 100 forint körül mozog.

A bérkorrekció kb. 9000 dolgozót érint.

A szakszervezeti tagszámlálásról

A szakszervezeti bizottságoknál most folyik a tagszámlálás. Célja, hogy a szervezett dolgozók pontos számáról, valamint néhány olyan adatról hiteltérdemlően tájékoztatást kapjunk, amely elengedhetetlen feltétele a szakszervezeti irányítás helyes vitelének.

Hogy a statisztikai adatok minden vonatkozásban a való helyzetet tükrözzék, fontos, hogy ahol az osztálybasorolás felülvizsgálatánál nem hozták rendbe a tagnyilvántartást, azt haladéktalanul pótolják. Az adatközlésnél fontos, hogy minden adat bizonylatokkal igazolható legyen. (Például a tagok száma, a tagdíjfizetés a tagnyilvántartó lapokkal, a fizető tagok száma a bizalmi ív alapján stb.)

A szakszervezeti bizottságokhoz eljuttattuk a nyomtatványokat. Kérjük, hogy azok pontos kitöltését a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok rendszeresen ellenőrizzék.

Szervezési osztály

Harmadszor is elnyeri az élüzem címet Bánréve?

Nem sok állomás dicsekedhet azzal, hogy 1957 júliusától a mai napig tartja az élüzem szintet. *Bánréve* határállomás igen.

S a jelek arra vallanak: az állomás dolgozóin nem múlik, hogy megszakítás nélkül harmadszor is ott maradjon a felirat az állomás peronján: *élüzem.*

Nincs semmi féltett titkuk, különleges módszerük. Sikerüket azzal magyarázzák, hogy lelkiismeretesen elvégzik a tennivalókat. Nincs különösebb kifogásolni valójuk a vontatással és a csehszlovák vasutasokkal való kapcsolatot illetően sem.

Mindez az eredményekben is tükröződik. Nézzük csak a novemberi összesített eredményt, amely minden V. csoportú állomás dicséretére válna: *kocsimozdítás 126,3 százalék, kocsitartózkodás 110,3 százalék, kocsikihasználás 106,7 százalék.*

Teljesítményeik legfőbb rugója a túrok vetélkedése. A legutóbbi hónap eredményei alapján *Pálfalvi Zoltán* forgalmi szolgálattevő és *Juhász József* tolatásvezető brigádja jár az élen. De szorosan a nyomukban lépdel a *Revai—Dékány* csapat. A harmadik túr novemberben lemaradt egy kicsit, különösen a kocsitartózkodási idő teljesítésében. De minden bizonnyal nekik is részük lesz abban, hogy az év végén az állomás ott lesz az élüzemek között.

A bánréveieknek nem is titkolt vágyuk, hogy szeretnék *Lenartovce*, csehszlovák határállomástól — akikkel évek óta párosversenyben vannak — visszahódítani a vándorzászlót.

Reméljük, ez is sikerülni fog. S az is, hogy mindkét határállomás anyagi alapot tud teremteni arra, hogy a versenyértékelések alkalmával szokásba vett baráti összejövetelek sem maradjanak el.

A mozdony húzza a kocsit — vagy a kocsi húzza a mozdonyt?

Furcsa kérdés, de nálunk a *Szolnoki Járműjavítóban* gyakran elhangzik a mozdony-, illetve a kocsiosztály dolgozói részéről. Ha a gazdaságos munkában, a versenyben a kocsiosztály kerül az élre, akkor a *„kocsi húzza a mozdonyt".*

Az előző számban a kocsiosztály dolgozóiról emlékeztünk meg. Vessünk most egy pillantást a másik legnagyobb termelő osztályunkra a mozdonyosztályra.

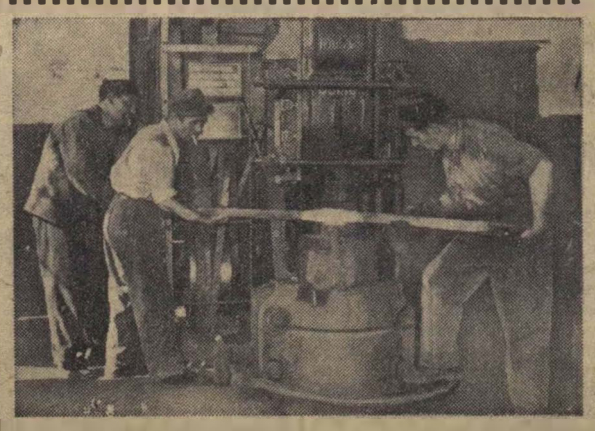
Júliustól az éves tervben megállapított mozdonyjavítást darabszámban teljesítették. Különösen az elmúlt hónap eredményei kiemelkedők. Tervüket 102 százalék felett teljesítették. A korszerűsítési munkák már nem alakultak ilyen kedvezően.

Nehéz lenne felsorolni mindazokat, akik részesei az eredményeknek. *Dombóvári Mátyás* csoportja a rudazat javításban tűnt ki. Csőszerelésnél *Keszthelyi Lajos* és *Erdei János* mutat példát. A rúd- és tengelyágy öntési munkálatokat *Varga Lajos* végzi legnagyobb szorgalommal. A minőségi munkában *Rajnai* és *Debreceni* autogénhegesztők tűnnek ki.

Az osztály jó teljesítményét a jutalmak is tükrözik. A közelmúltban 52 000 forint került kiosztásra. Külön 12 000 forint azért, mert több mozdony főjavításának idejét megrövidítették.

Az anyaghiány ugyan hátráltatja a munkát, de ha tovább tart a dolgozók munkalendülete, leküzdik a nehézségeket és adósságmentesen zárják az évet. Ha így lesz, bátran mondhatják: *mégiscsak a mozdony húzza a kocsit.*

Csomor János
Szolnok



Nagy Jenő, Fülöp Béla, Kovács Lőrinc tűzikovácsok, a rákosi fűtőház dolgozói arra törekszenek, hogy a vontató és vontatott járművek a lehető legrövidebb ideig essenek ki a forgalomból. Törekvésük eredményességét 137%-os átlagteljesítményük mutatja.
(Kovács Géza felv.)

Papp Géza mozdonyvezető (Sztálinvárosi fűtőház) havonta átlag 15 tonna szenet takarít meg.
(Kovács Géza felv.)

Gazdagodunk — erősödünk

Kiskunhalas:

Több mint 10 millió forint költséggel gyorsan halad *Kiskunhalas* állomáson a vágányhálózat bővítése. Az állomás kelebia felőli végének átépítése már befejeződött. A másik végén még folynak a munkálatok. A vágánybővítésen kívül itt három család részére lakás épül.

A munkálatok nagy figyelmet kívánnak, különösen a forgalmi, váltóőri és tolató szolgálattól, a biztosító berendezések és függőségek kikapcsolása miatt. A nehézségek ellenére az állomás valamennyi dolgozója vállalta, hogy terveiket a negyedik negyedévben is élüzem szint felett teljesítik.

Mezőhegyes:

Alig akadt a múltban olyan termelési tanácskozás, szakszervezeti taggyűlés, amelyiken ne szerepelt volna *Mezőhegyes* állomás laktanya problémája. Ma már ennél a kérdésnél mosoly jelenik meg az arcokon, mert 459 ezer forint beruházással épül az új forgalmi laktanya, amelyet előreláthatólag 1959 májusában átadnak rendeltetésének.

A szegedi pályafenntartás dolgozói — akik a munkálatokat végzik — mindent elkövetnek, hogy a kedvezőtlen időjárási viszonyok ellenére határidőre elkészüljön a laktanya.

Szeged—Tisza, Kecskemét, Békéscsaba:

A jövő évben *Szeged—Tisza* pályaudvaron felépül a kereskedelmi öltöző és mosdó 400 000 forint költséggel. *Kecskeméten* és *Békéscsabán* 200 000 forint beruházással vasutas lakások épülnek.

A dolgozók a munkáshatalom gondoskodását példás munkával kívánják viszonozni.

Cserháti József
Szeged

A vasutas társadalombiztosítás 1959. évi költségvetéséről

A vasutas társadalombiztosítás költségvetését a szakszervezet elnöksége jóváhagyta. Az 1959. évi költségvetés bevételi és kiadási összege egyaránt magasabb az elmúlt évieknél. Ha összehasonlítjuk egy korábbi év gazdálkodását jövő évi gazdálkodásunkkal, akkor költségvetésünkön keresztül könnyen lemérhetjük, hogy mekkorát növekedett a vasutas biztosítottak egészségügyi kultúrája.

53 millióról 440 millióra

1952-ben a vasutas társadalombiztosítás 53 millió forintos költségvetéssel gazdálkodott, 1959-ben költségvetésünk bruttó összege eléri a 440 millió forintot. Költségvetésünk előirányzatai hatékonyan szolgálják célkitűzésünket: a lehetőség határáig menően gondoskodni a dolgozó emberről.

1958-hoz viszonyítva jövőre a szolgáltatás 5,9 százalékkal emelkedik. Miben mérhető ez le? Például nincs olyan gyógyszer, amelyet az orvos fel ne írhatna. A munkából kiesett beteg dolgozóknak ellátást folyósít, szanatóriumban helyezi el az arra rászorultakat, kórházi ápolást biztosít, vasutas biztosítottaknak költségesebb gyógyászati segédeszközt juttat. Ezeken túl is számos formában gondoskodik a betegekről.

A dolgozókról való fokozottabb gondoskodásban igényli a tudományos orvosi tanács segítését. Biztosítja a külföldi gyógykezeltetést is. Az idén több olyan beteg volt, akik külföldi gyógykezeltetést vettek igénybe. Például *Szigeti József* mozdonyvezető (Pécs fth.) György nevű gyermekét Bécsben egy kiváló szemész professzor kezelte.

Mindezek társadalombiztosításunk fejlődését igazolják. Fejlesztjük az egészségügyi ellátást is. Az elkövetkezendő időben *kórházat építünk Szolnokon, új rendelőintézetet kap Miskolc, előreláthatólag még az idén elkészül a mozgó-laboratórium.* Ezzel dolgozóink egy részét hosszú fáradságos utazástól kíméljük meg.

A visszahúzó erők

A fokozottabb mérvű szolgáltatás esetenként bizonyos szabálytalanságokat is rejt magában, ami költségvetésünk túllépésében jelentkezik. Ennek oka abban kereshető, hogy a biztosítottak egy része még nem érez kellő felelősséget a szabályok betartását illetően. Vannak akik nem betegek, szimulánsok, mégis táppénzt húznak. A szakszervezeti bizottságok mellett működő vitásügyi bizottság több esetben a munkafegyelem és törvénysértő dolgozókkal szemben tiltó határozatokat volt kénytelen hozni.

Ilyen eset volt például. Zalaegerszeg állomás létszámába tartozó *Szvitács József* vonatkísérő, aki betegállományának ideje alatt az erdőben fát vágott. A vitásügyi bizottság 4 napra táppénz kifizetését nem engedélyezte. Indokolatlanul volt betegállományban a Nyugati Műszaki Kocsihivatal létszámába tartozó *Kertész Gyula* fizikai dolgozó, aki meghamisította az orvosi igazolásokat, így 9042 Ft jogtalan táppénzt vett fel. A felelősségrevonást megtettük.

Befolyásolja költségvetésünk alakulását egyes szolgálati főnökségek liberális munkaerő gazdálkodása is. Beteg dolgozókat vesznek fel, akik rövid foglalkoztatás után nem tudják ellátni a vasúti szolgálatot, mert betegek. Ez gátolja a vasút fejlődését, akadályozza a vasúti szolgálat ellátását és károsan befolyásolja a társadalombiztosítást.

Még több társadalmi aktívát

Ha ezek a jelenségek nem szűnnek meg, veszélyeztetik az 1959. évi költségvetési tervünk egyensúlyát, ami nemzetgazdaságilag is rendkívül káros. Ennek elkerülése érdekében elnökségünk úgy határozott, hogy tovább kell javítani az ellenőrzési munkát. A szakszervezeti bizottságoknak szélesíteni kell a társadalmi aktívahálózatot, növelni a laikus betegellenőrök számát ott, ahol szükséges és fokozni a fekvőbetegellenőrzés hatékonyságát, különösen *Budapest* és *Miskolc* területén.

Az elnökség felhívta a figyelmet arra, hogy e két területen az eddigieknél jobban kell a szakszervezeti bizottságoknak ügyelniök a lazaságok megszüntetésére. Ha szükséges, akkor a legszigorúbb felelősségre vonást is igénybe kell venni.

Az ezirányú munkánk nem jelenti azt, hogy a becsületes dolgozók elvtársi segítségnyújtását egy pillanatra is csökkentenénk. Ellenkezőleg, fokozni kívánjuk és a jövőben még több becsületes dolgozónak akarunk segítséget nyújtani.

Horváth Ernő
könyvelési csoportvezető

Köszönöm a segítséget

Nehéz a sorsa annak, akit a betegség hosszú időre az ágyhoz láncol.

Én is így voltam mindaddig, amíg a szakszervezet nem segített rajtam. Most, hogy megkaptam a tolókocsit, nem kell az ágyat nyomnom, kimehetek a levegőre, emberek közé és így minden bizonnyal gyorsabb lesz gyógyulásom is. Most, amikor nehéz idő szakadt rám — különösen érzem, hogy mit jelent szervezett dolgozónak lenni. Köszönöm a segítséget.

Tóth Lajos
Orosháza

Teljesítették évi tervüket

A miskolci igazgatóság vontatási szolgálata december 8-án teljesítette az évi 100 elegytonnakilométer tervét. Szénmegtakarításuk 34 800 tonna volt.

A tervteljesítés során különösen *Miskolc, Eger* és *Sárospatak* fűtőház, míg a szénmegtakarításban *Miskolc, Eger, Sátoraljaújhely, Bánréve* és *Sárospatak* fűtőház dolgozói értek el kitűnő eredményt.

A 20 éves vasúti szolgálatra visszatekintő Szilágyi Imre esztergályos a Déli Fűtőház fiókműhelyében segíti lelkiismeretes munkával a műhely tervének teljesítését.
(Kovács Géza felv.)

Közös munkával a közös ügyért

Biharkeresztes és *Biharpüspöki* (Episcopia Bihor) a szocializmust építő román és magyar nép határállomása. A két állomás vontatási munkáját jelenleg a román vasutasok látják el. Így Biharkeresztes az üzemváltó állomás.

Bajban ismerik meg az igaz barátot

Évek során a közös munkában a két állomás dolgozói között szoros barátság alakult, amit az ellenforradalmi események sem tudtak megbontani. A román elvtársak biztatása, nyugtatása, a szocializmusba vetett hit állandó ébrentartása számunkra nagyon megkönnyítette a nehéz napok elviselését. Állandóan itt voltak közöttünk és harcosan kiálltak a népi demokrácia mellett. Dolgozóink nemegyszer szem- és fültanúi voltak, hogyan verték vissza az ellenséges propagandát szajkózók érveit, milyen rendíthetetlen őszinteséggel beszéltek azokról az eredményekről, amelyeket csak a szocialista tábor népei valósíthatnak meg.

A baráti együttműködés a határállomási komplex-brigád szerződésben vállaltakon túl — a munka minden területén — napjainkban is megmutatkozik.

Akik élenjárnak

A két határállomás forgalmi szolgálattevői az állomásfőnökök irányításával, a legjobb tudásuk szerint dolgoznak. Nálunk *Zagyva Balázs*, Biharpüspökiben pedig *Szokolovszki Eugen* forgalmi szolgálattevő jár az élen. Brigádjukban évek óta kimagasló eredmények születnek.

A műszaki átvevők, a kocsivizsgálók munkájában különösen nagy szerepe van a jóbaráti viszonynak. A kocsiparkban és rakodásban előforduló hibák egy határállomáson fékezik a gyors átadást, átvételt. De *Enyedi Ferenc* és *Cseh József, Fora Dumitru* és *Bogya Iosif* kocsivizsgálók munkájára nincs panasz.

A vonattovábbítást végző román vonatkísérők közül *Mészáros Alexandru* vonatvezető, de a többiek is időben, összeállítás közben veszik át a vonatokat. Segítik az átadók, átvevők munkáját, irányítják a darabáru kezelést. Indulás előtt tájékoztatják mindkét állomás forgalmi szolgálattevőjét a vonatbasorozott elegyről. Így mindkét állomás idejében megszervezheti a kezelést és előkészítheti a vonat szétrendezését.

A mozdonyszemélyzet munkája is fontos üzemváltó állomásunkon. A román mozdonyszemélyzet kisegít bennünket a tolatásnál és így a kilépő vonatok menetrendszerűségét biztosítani tudjuk.

Koczka János
állomásfőnök
Biharkeresztes

Kovács László váltóőr. Füzesabony állomás dolgozója, lelkiismeretesen ügyel arra, hogy elkerüljék a baleseteket.
(Kovács Géza felv.)

Katona József felhasználja a III. országos bizalmi tanácskozáson szerzett tapasztalatait

Katona József, a celldömölki szertárfőnökség dolgozója is részt vett a III. országos bizalmi tanácskozáson. Azóta négy hónap telt el. Nem nagy idő. Ahhoz azonban elegendő, hogy bárki lemérje, hogyan hasznosította *Katona* elvtárs mindennapi munkájában a bizalmi tanácskozáson szerzett tapasztalatokat.

Hogy miért őt kerestük fel? Mindenekelőtt azért, mert *Katona József* azok közé a bizalmiak közé tartozik, aki amellett, hogy a munkában becsülettel helytállnak, dolgozótársaik ügyes-bajos dolgaival, egyéni problémáival is állandóan törődnek.

Azon a napon, amikor Celldömölkön jártunk, éppen szabadnapos volt. Lakásán sem találtuk, mert előző nap Ajkán teljesített szolgálatot, ahonnan csak a késő délutáni órákban érkezett haza. Mint mondotta, megjöhetett volna már reggel is, de szabadnapját kihasználva, elment az ajkai bányaüzemhez megsürgetni a szertárfőnökség dolgozói által igényelt téli tüzelőt. Ezután a bizalmi munkára terelődött a szó.

— *Azelőtt magam is számos problémával bajlódtam a bizalmi munkát illetően* — mondotta. — *Egyrészt azért, mert nem ismertem eléggé a bizalmi jogait és kötelességeit. Másrészt a szakszervezeti bizottságtól is kevés segítséget kaptam. A III. országos bizalmi tanácskozás óta azonban gyökeres fordulat történt. Különösen attól a naptól lehetett tapasztalni a bizalmi munka megbecsülését, miután csomópontunkon a bizalmiaknak beszámoltam a tapasztalatokról. Persze a későbbiek során is gyakran elmondtam mit hallottam Budapesten. Ezzel elértem, hogy dolgozótársaim is bátrabban fordultak hozzám problémáikkal, jobban megbíztak bennem. A közelmúltban például két dolgozó segély ügyében jártam közbe. Józsa Gyula mint új házas. Huszár István pedig huzamosabb ideig tartó betegsége miatt fordult segélyért a szakszervezethez.*

Természetesen a jó bizalmi nemcsak akkor tevékenykedik, ha a dolgozókat sérelem éri, hanem akkor is hallatja hangját, amikor elégedetlenségről, jogtalan követelésről hall. *Katona* elvtárs ezzel kapcsolatban is elmondott egy-két példát.

— *A vidéki szolgálati helyeken dolgozó vasutasok nagy részének földje van. Ezek sokat vitáznak a szabadságok és a szabadnapok miatt. A legtöbb esetben persze túlzottak a követelések. Ki más figyelhet fel erre a káros jelenségre előbb a bizalminál. Bizony én gyakran vitába szállok a hangoskodókkal. Nemegyszer magyarázom nekik, hogy miért hibás az a szemlélet, amelyet vallanak.*

Kétségtelen, ma a dolgozók minden rétegénél megnőttek az igények. Ez nem is volna baj. A hiba ott van, hogy egyesek nem gondolnak arra, mi lesz, ha a kordé elhagyja a szamarat. De ha a bizalmi tudja kötelességét és mindenütt résen van, ugyanolyan eredményes munkát végezhet, mint amilyet *Katona József*, a celldömölki szertárfőnökség bizalmija végez a III. országos bizalmi tanácskozás óta.

Új szakszervezeti könyvek

A Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat még ebben az évben néhány olyan kiadványt jelentet meg, amelyek a szakszervezeti aktivisták munkájához elvi és gyakorlati segítséget adnak.

A betegségi biztosítás szolgáltatásai

A könyv szakszervezeti aktivistáknak szól, segédkönyv, útmutató a társadalmi munkásoknak, hogy segíthessenek, felvilágosítást tudjanak adni munkatársaiknak a társadalombiztosítási, betegségi szolgáltatások igénybevételére, illetve vitás ügyeik elintézésére.

Határozatok gyűjteménye

(Megjelent.)

A gyűjtemény összefoglalja a szakszervezeti munka különféle ágaira vonatkozó határozatokat, amelyek szerint a vezetőknek és aktivistáknak tevékenykedniük kell. A könyv tartalmazza a szakszervezetek alapszabályát is.

A szakszervezeti bizalmi naptára

Az 1959-es évre szóló zsebnaptár speciális szakszervezeti tudnivalókat tartalmaz. Emellett szerepelnek benne olyan általános tudnivalók is, amelyekre a mindennapi életben gyakran szükség van.

Nyugdíjszabályok gyűjteménye

A könyv harmadik kiadása az 1954. óta módosult, vagy új nyugdíjszabályokkal egészült ki. Részletesen ismerteti új nyugdíjrendszerünket, melynek fontosabb jogszabályait és az ezekhez fűződő utasításokat, magyarázatokat tartalmazza.

A szakszervezetek területi- és üzemi szerveinek gazdasági munkája

(Megjelent.)

Részletes, pontos, tankönyvszerű útmutatás a szakszervezeti területi és alapszervek gazdasági felelősei számára, hogyan foglalkozzanak a szakszervezetek pénzügyeivel, gazdasági munkájával.

Iskolai bizonyítvány 1500 forintért

Szinte közhelynek számít már az a megállapítás, hogy népi demokratikus államunkban a dolgozók előtt megnyíltak az iskolák kapui. Akik a múlt rendszerben nem juthattak el a középiskolákba, de még az általános iskola 8 osztályát sem végezhették el, most ezt a dolgozók esti iskoláiban pótolhatják.

Ezrek és ezrek élnek ezzel a lehetőséggel Túlnyomó részük tanulni-, tudnivágyásból ül az iskolapadokba — és nem csupán a végbizonyítványért. Mert mondjuk meg őszintén, az iskolai bizonyítvány nagyon sokszor nem jelent előléptetést, más beosztást, más elbánást.

Ezt a rövid eszmefuttatást annak a hírnek hallatára eresztjük meg, hogy a napokban vált ismeretessé: Szabolcs-Szatmár megyében 85 dolgozót lelepleztek, akik 1500—1600 forintért iskolai bizonyítványt szereztek. S még szégyenteljesebb — szakszervezeti funkcionáriusok is akadnak közöttük.

Az ilyen eljárás ellen felháborodottan tiltakoznak mindazok, akik éveket töltenek szorgalmas tanulással, hogy tudásban gyarapodva megszerezzék az iskolai bizonyítványt. Ezt, a szocialista erkölccsel összeférhetetlen csalást a legmélységesebben elítéljük.

A saját magukat is becsapók ellen foganatosítandó szankciók legyenek figyelmeztetők mindazok részére, akik hasonló módon kívánnának cselekedni. S legyenek további tanulásra serkentők azok előtt, akik esténként a családdal tölthető időt rövidítik meg azért, hogy magasabb iskolai végzettséget, alaposabb műveltséget szerezzenek.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk a következő rendeleteket:

53. számból: 919/1958. Titkárság. Felhívás az utazóközönséggel érintkező dolgozók helyes magatartása érdekében.

126 631/1958. I/3. A. A félszázalékos ÖTA-járulék megajánlásának felülvizsgálata az ellátást élvezőknél.

54. számból: 926/1958. Titkárság. Rendelet a téli forgalom lebonyolítására.

130 691/1958. I/4. C. Jelentkezés állami nyelvvizsgákra.

Joggyakorlat. Elvi döntések.

HOGYAN DOLGOZIK AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜZEMI TANÁCSA?

Az Északi Járműjavító üzemi tanácsa az üzem egyes dolgozói szerint mostanában alig hallat magáról. Olyan hangokat is hallani, hogy az üzemi tanács nem tölti be hivatását, nem segíti a vállalat vezetését.

Vajon így van ez?

— Azok a dolgozók, akik azt állítják, hogy üzemi tanácsunk nem tölti be hivatását, kissé túllőnek a célon — mondja *Surmann Imre*, az üzem SZB-elnöke. — Bár igaz, hogy állandó jellegű bizottságokat nem hoztunk létre, de például a ruharendelettel kapcsolatos végrehajtási utasítással 9 tagú bizottság foglalkozott. Ez a bizottság készítette el, — felsőbb szervek szerint körültekintő gondossággal — a nomenklaturát is.

Egy-egy bizottság foglalkozik az önköltség csökkentésével és a nyereségrészesedéssel. Ugyanakkor az üzem területén lévő KÖZÉRT megszüntetését, illetve annak büfével való felcserélését — a KÖZÉRT miatt sok volt a csellengés és fegyelemsértés — szintén az üzemi tanács intézte el.

A megalakulás óta öt alkalommal tartott ülésen számos problémával foglalkoztunk. Egyeseket talán az tévesztett meg, hogy nem ütjük léptennyomon dobra, mit végeztünk eddig, s mit akarunk tenni a jövőben. *(Szerényen azért közölni kellene a dolgozókkal! A szerk.)*

Az üzemi tanács tehát nem tétlenkedett az elmúlt hónapokban. Az is igaz viszont, hogy még eredményesebben is dolgozhatott volna. Annál is inkább, mert az üzemi tanácsok ellenőrző, véleményező és döntési jogköre jóval többre terjed, mint amit eddig tettek. Hogy csak néhány példát említsünk: *ellenőrizni kellene a termelőberendezések, a nyersanyag, a műszaki fejlesztés feladatainak végrehajtását, a minőségi ellenőrző szervezet működését, a társadalmi tulajdon védelmére hozott rendelkezések végrehajtását. Helyes, ha az üzemi tanács véleményét nyilvánítja olyan ügyekben, mint például a vállalat munkarendjének módosítása, a nagyobb jelentőségű újítások bevezetése és egy sor hasonló kérdésben.*

Ha a jövőben az Északi Járműjavító üzemi tanácsa ezekkel a kérdésekkel is foglalkozik, egy csapásra három legyet üthet: *fokozottabb segítséget tud nyújtani a vállalat vezetéséhez, a felsőbb szervek is elégedettebbek lesznek munkájukkal, s ami egyáltalán nem mellékes, a dolgozók is másként vélekednek az üzemi tanácsról.*

A vasút egyetlen földgázüzemében

Ezúttal nem a *„pesti gyorssal”* érkeztünk *Hajdúszoboszlóra*, mint általában a fürdővendégek. S mi több, nem is fürödni jöttünk.

A *„gázos”* — 1750. sz. gyorstehervonat áramvonalas mozdonya repített *Rákosrendezőtől* bennünket, hogy meglátogassuk a MÁV egyetlen földgázüzem főnökségét.

A földgázforrás

Kovács Kálmán, az üzem főnöke először a 72 C-fokos hőmérsékletű forrást mutatta meg, ahol a gyógyvízzel együtt a földgáz is a felszínre tör. Itt a kiválasztó berendezés felfogja az értékes gázt, majd gépekkel tartályokba sűrítik.

— *És a forró gyógyvíz?*

— Csekély részét csövön elvezetjük a virágkertészetbe, egy részét az üzem mosodája hasznosítja, de így is percenként mintegy 1000 liter folyik el kihasználatlanul. Pedig ezt is hasznosíthatnák pl. a szomszédos MÁV-lakótelep fűtésénél.

A *palackok* és a vasúti gázszállító kocsik töltését is megtekintettük.

Egy kisebb palack felrobbanása felérne egy 200 kg-os légibomba rombolásával. *Szállítás közben is óvatosan kell velük bánni*, mert ütés, földrejtés következtében is megtörténhet a baj!

Víznyomáspróba

A szomszédos helyiségben a szállítóedények víznyomáspróbáját végzik. A palackoknak 225 atmoszféra nyomást kell kiállniuk.

A műhelyben *Frigyes László* művezető mondta el, hogy az előírt javításokon kívül is minden olyan munkát elvégeznek, amivel a gázszállító kocsik ácsorgását, kiesését csökkenthetik. Megtörtént például, hogy a 117. sz. kocsinál tengelytörést fedeztek fel. Ezzel nemcsak balesetet hárították el, de a tengelycserét is az üzemben végezték el. Máskor forgó alváztörés baleseti veszélyét hárították el. A műhely dolgozói csak ezt fájlalják, hogy mindezért nem kapnak jutalmat — mert nem az ő kötelességük a veszélyt felfedezni (?!).

A legnagyobb problémát mégis az jelenti, hogy kevés a gázszállító kocsi. A jelenlegi 50—60 db helyett 70—80-ra lenne szükség. Nagy kár — hogy a győri Wilhelm Pieck Vagongyár új gázszállító kocsijai nem megfelelő tervezés következtében többnyire a járműjavítókban állnak.

— *Kinek és hová szállítják a gázt?*

— A vasúti személykocsiknak még mindig 40%-a gázvilágítású. Ez azonban elenyésző mennyiség ahhoz képest, amennyit a műhelyek, gyárak igényelnek. *A Landler Járműjavítóból* naponta külön fordavonat közlekedik Hajdúszoboszlóig.

A beszélgetésbe az állomásfőnök, *Veres* elvtárs is bekapcsolódik:

— Helyes lenne, ha a „gázos” vonat jobb kihasználását engedélyeznék. A Landler négy-öt kocsijával együtt a *szegedi*, a *Nyugati*, a *Keleti pu.* gázos kocsijait is elvihetnék.

Újra az üzemfőnök elvtárs szól:

— Csupán a kocsihiány miatt nem tudunk gázt adni az Északi Járműjavító és a MÁVAG edzőkemencéi részére, holott gáz van elegendő.

A mosodában

Ezután az üzem mosodáját tekintettük meg. *Egyetlen elavult, régi mosógépen* naponta 310 kg ruhát mos ki négy szorgalmas asszony.

— *S mit mosnak?*

— A debreceni és a miskolci igazgatósághoz tartozó laktanyák ágyneműit, munkaruhákat stb.

A négy asszony közül Eleknét vette át a szót.

— Mi szívvel-lélekkel dolgozunk, annál is inkább, mert látjuk, hogy gondoskodnak rólunk. Legutóbb gőzelszívó berendezést szereltek fel a mosóhelyiségben, ami egészségesebb munkakörülményt teremtett. A mennyezet magasságának szabályzása óta nem csepeg ránk a lecsapódó víz. Az elfolyó szennyvíz felhasználásával megvalósult a vasalóhelyiség fűtése. Így télen is munkaköpenyben dolgozhatnak.

Szabó Etel — az üzem kiváló mosónője — is közbeszólt.

— Nemrégiben kifogás merült fel a kimosott ágyneműk tisztasága ellen. De helytelennek tartjuk, hogy a hibát nem az átvételnél, hanem valahol egy laktanyában állapították meg. Nálunk a tisztaságot az igazgatósági orvos állandóan ellenőrzi. Mindenesetre jó lesz, ha rövidesen még egy korszerű mosógépet kapunk.

S végezetül még egy nehézmény: a főnöki lakás jelenleg foglalt. Tekintettel az üzem veszélyes voltára, helyes lenne, ha a jelenlegi főnöknek nem kellene Debrecenből járnia szolgálati helyére.

K. J.

Nem cserélik ki a szakszervezeti tagsági könyveket

A bélyegek részére betétlapokat ragasztanak a tagkönyvbe

A szakszervezeti tagsági könyvek túlnyomó része 1958 végéig betelik. Új bélyegek beragasztására a legtöbb könyvben már nincs hely. A SZOT elnökségének határozata alapján *az 1951-ben kiállított, betelt tagkönyveket nem cserélik ki, hanem négy évre szóló betétlappal egészítik ki.* Betétlappal kell kiegészíteni azoknak a tagoknak a könyvét is, akik 1951 után kaptak tagsági könyvet, de valamilyen oknál fogva — nem az első évnél kezdték a beragasztást stb. — 1958 decemberéig betelik.

Ki kaphat betétlapot?

A tagkönyvcsere elmaradása több okkal is indokolható. Egyrészt nagy mennyiségű, finom minőségű papírra lenne szükség. A papírhiány mellett ez a tagoknak és a szakszervezeteknek is egyaránt kiadást jelentene.

Betétlapot csak az kaphat, akinek nincs tagdíj-elmaradása. Tehát a tagszámlálással egyidőben a tagdíjfizetés ellenőrzésének szempontjából is folyik a tagsági könyvek felülvizsgálata.

A betétlapok beragasztása december 10-én megkezdődött azoknál, akiknek nincs tagdíjhátralékuk. *Akik decemberben nem rendezik tagdíjukat, de 1959 januárjában ennek eleget tesznek, azok 1959. január 31-ig megkaphatják a betétlapot. 1959. február 1—28 között csak a területi bizottságok esetenkénti engedélye alapján lehet a betétlapot pótolni. Február 28-át követően ilyen módon sem lehet betétlapot kiadni.* Akik ekkorra sem rendezik a tagsági díjukat, azoknak az ügyében márciusban a szakszervezeti taggyűlés dönt, hogy utólagos tagdíjpótlással maradhatnak-e a szakszervezet tagjai vagy sem.

Új belépők a jövőben is megkapják a tagsági könyvet

Felhívjuk a tagok figyelmét, hogy saját érdekükben mielőbb pótolják tagdíj-elmaradásukat, nehogy hanyagságukkal megfosszák magukat a szervezett dolgozókat megillető kedvezményektől. Esetleg később mint új tagok éveket várjanak, míg olyan összegű segély elnyerésére válnak jogosulttá, amilyent már elvesztettek.

Az új belépők a jövőben is megkapják a tagsági könyvet. Itt kell szóvá tennünk, hogy 1958-ban kiadtunk 30 000 új tagsági könyvet, a taglétszám azonban megközelítően sem emelkedett ennyivel. Az új könyvek nagy részét azok kapták, akik elvesztették tagsági könyvüket, vagy a hosszú bélyegelmaradás miatt jobbnak látták, hogy új tagként jelentkezzenek. Az ilyenek persze csak a pillanatnyi előnyt nézik, s csak akkor néznek ferde szemmel, amikor valamilyen juttatásnál, kedvezményezésnél csak az új belépéstől számítják tagsági idejüket.

Egy hír margójára

Megdöbbenéssel értesültünk arról, hogy december 5-én Csótka Sándor, a miskolci fűtőház mozdonyvezetője megtámadta és kicsavarta Kaspi Dezső kezét, aki mint betegellenőr nem találta odahaza — „a betegállományban” levő Csótka Sándort, s ezt kötelességszerűen jelentette. Kaspi Dezsőt a mentők a kórházba szállították.

Az eset bár egyedülálló, mégis szólni kell róla. Olyanról hallottunk már, hogy egyes „betegek” — akiket inkább illet a lógós, táppénzcsaló név — ferde szemmel néznek a beteglátogatóra. Ezek rosszul értelmezik a beteglátogató aktivák működését, de abban is tévednek, hogy dolgozótársaik rovására, a népgazdaság kárára munka nélkül is lehet fizetést húzni.

Örvendetes, s minden valóban beteg dolgozó szinte várja, hogy felkeressék, hogy ezáltal is kapcsolatot tartson munkahelyével, betegségében, elesettségében segítsenek rajta. Érezze, hogy a társadalom, a mi társadalmunk akkor sem hagyja cserben, amikor munkahelyét rövidebb vagy hosszabb időre kénytelen felcserélni a betegággyal.

A Csótka Sandorok egyre kevesebben lesznek. Különösen akkor, ha ilyenkor lesújt a törvény keze, mint ahogy lesújt — amit a becsületes dolgozók, a munkában és betegállományban levők és a legtöbbször társadalmi munkában, emberbaráti szeretetből ténykedő beteglátogatók is követelnek.

EGY TÉLI NAP A MÁTRAHÁZI ÜDÜLŐBEN

(Mátraháza, 1958. december 8.)

A Meteorológiai Intézet jelenti: Várható időjárás Budapesten ma estig: felhős, ködös idő... — harsogta az üdülő rádiója.

— *Már megint tréfálnak a meteorológusok* — jegyezte meg valaki. — *Budapesten köd van, itt a Mátrában pedig napsütés.*

Kényelem, tisztaság

Valóban a *Kékes* mögül most kapaszkodik felfelé a szürkéskék égbolton a decemberi nap, hogy pajkos sugaraival beragyogja az öreg Mátra hófoltos lankáit, a hegyoldalakban gombamódra megnőtt üdülőket. A ködöt a legmélyebb völgykatlanból is hamar elűzte a nap. Délben pedig már plusz 10 fokot mutatott a hőmérő.

A modern, korszerűen berendezett vasutas üdülőt, amelyben egy turnus alatt 130 dolgozó tölti pihenőjét, a Mátra legszebb üdülői között emlegetik. Nem érdemtelenül. Az üdülőben a kellemes, zavartalan pihenés minden előfeltételét biztosítják. A szobákban központi fűtés, hideg-meleg víz, a falon hangszóró. Az étterem, a társalgó, a vendégszobák, a folyosók ragyognak a tisztaságtól. S ami a legfontosabb, az étkezés bőséges, az ételek ízletesek, változatosak. Délben és este kétféle menü közül lehet választani.

A szórakoztató programról *Szabolcsi Mária* kultúrfelelős gondoskodik.

600 kötetes könyvtár, 350 hanglemez, lemezjátszó, televízió, ródlik, sílécek, korcsolyák állnak a szórakozni vágyók rendelkezésére.

De ez csak egy része a szórakozási lehetőségeknek. A beszélgetés során kiderül: délelőttönként kollektív kirándulást szerveznek a Mátra nevezetességeinek a megtekintésére. Este a kultúrfelelős irányításával társasjáték a társalgóban.

Hetenként kétszer-háromszor táncest is szerepel a programban. A zenét hanglemezről szolgáltatják, kivéve az ismerkedési és a búcsú estét. E két hagyományos rendezvényükön zenekar játssza a talpalávalót.

— *A mai búcsúestén is a gyöngyösi zenekar játszik — mondja a kultúrfelelős. — S ha nem veszi rossz néven az elvtársat is meghívjuk.*

Vacsora után *Börcsök Ferenc* üdülő-vezető kíséretében a konyhát tekintettük meg.

— *Konyhánk hosszú időn át elmaradott volt* — mondotta — *Hiányoztak a személyzet munkáját könnyítő háztartási gépek. Ma már itt is megváltozott a helyzet. Előbb egy villany húsdarálót és habverőt vettünk, a mai napon pedig egy gázzsámolyt és egy Univerzál robotgépet kaptunk a SZOT-tól.*

A portán a vendégeket nyilvántartó-könyvbe is belelapozgattunk. Ezt azzal a szándékkal tettük, hogy megnézzük milyen az üdülőben pihenők foglalkozás szerinti megoszlása. Rövid számolgatás után kiderült, hogy meglepően kevés a fizikai dolgozó. Ugylátszik ez a statisztika még mindig nem változik a vasutas üdülőkben.

A búcsúest

Közben elérkezett 9 óra és kezdetét vette a búcsúest. A vendégek már a vacsorához ünneplőbe öltöztek. Néhány táncszám után az üdülő női táncscsoportja mutatkozott be méghozzá nagy sikerrel. Ezt [illegible] fakanalas táncjáték követte. A győztes párt egy tortával jutalmazták. Ugyancsak ezúttal adták át a tortát *Varga Tihamérnak*, az egyéni asztalitenisz verseny győztesének. Végül az üdülő vezetősége nevében *Szabolcsi Mária* mondott rövid búcsúbeszédet.

A búcsúest ezzel még nem ért véget. Ismét a zenekar következett. Fiatalok és öregek ropták a táncot, folyt a búcsúzkodás a barátoktól, ismerősöktől, az üdülőtől, amelyre — oly sokan szeretettel gondolnak vissza.

Mi újság a Keleti-műszaknál

November 7-e és a választások tiszteletére tett felajánlásukat becsülettel teljesítették a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói.

A lakatos-csoport több mint 71 ezer forint megtakarítást ért el. A kárpitosok 274 darab mozdonyponyvát az előírt 3298 óra helyett 1735 óra alatt javították meg. A megtakarítás 10 186 forint. A dorogi fűtőház részére javított matracoknál 88 munkaórát takarítottak meg.

Az akkumulátor telepen *Balatoni István* és *Lőwi Béla* újítási versenyre hívták az üzem dolgozóit. *Balatoni Istvánnak* dinamók ki- és beszállítását könnyítő darupályája, az akkumulátordugó kiszedője, és a gáztartály elzárásának módosítására szolgáló újítása elkészült és használatban van. *Lőwi Béla* ólomlametta kiöntő módosítását is alkalmazzák már. A többi részlegek is dicséretesen dolgoznak.

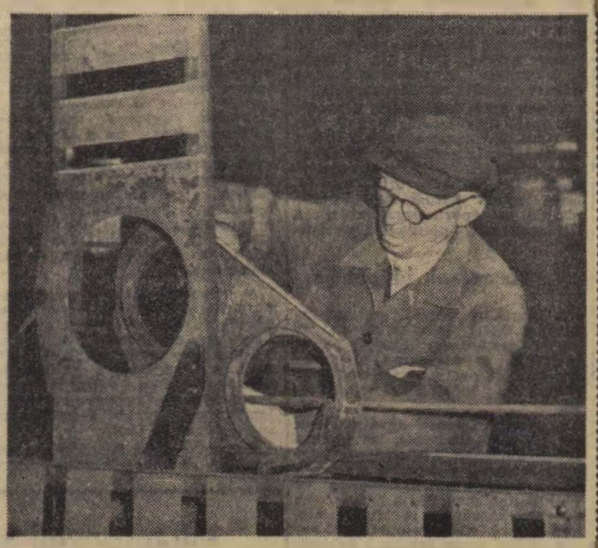
Januárban indul a munkavédelmi rejtvényverseny

A szakszervezet munkásvédelmi és munkásellátási osztálya 1959. január 1-től több szakaszból álló munkavédelmi rejtvényversenyt indít.

Egy-egy versenyszakasz negyedévig tart. A Magyar Vasutas egymást követő öt számában közöljük a kérdéseket, s azt, hogy a helyes válaszért hány pont jár. A negyedév utolsó számában közöljük az elért pontszámokat, a helyes megfejtést és a nyertesek névsorát. A versenyt a negyedév összesített eredménye alapján értékeljük. Egyenlő pontszám esetén sorsolással döntünk.

Díjazás:
I. díj: 500.— Ft
II. díj: 300,— Ft
III. díj: 200,— Ft
IV—VIII. díj: egy-egy könyv.

Képek a Vasanyagjavítóból



Cziegelmayer Márton csoportvezető lakatos kétkarú jelző szerelésén dolgozik. Kiváló munkájáért a KMP megalakulásának 40 éves évfordulója alkalmával jutalomban részesült.

Sándor István szerkesztő nevéhez fűződik az üzemben a síncsavargyártás megindítása

Varga Sándor csoportvezető lakatos 26 éve dolgozik az üzemben. Csoportja a munkaversenyben a legjobbak között van. (Kovács Géza felv.)

Dr. Kolos János üzemorvos és Ludányi Béláné látják el a dolgozók egészségvédelmét.

Ifjúsági élet

A MAGYAR NÉPHADSEREG KIVÁLÓ KATONÁJA

A néphadsereg egyik alakulatának parancsnokságától december elején az alábbi levél érkezett a váci állomás főnökéhez:

Kedves Elvtársak!

Önöknél dolgozott Balogh László elvtárs, aki 1957 novemberében vonult be tényleges katonai szolgálatra a magyar néphadseregbe. Balogh elvtárs az elmúlt kiképzési évben hiven teljesítette a katonai esküben vállalt kötelességét. Munkájával kiérdemelte parancsnokai elismerését. Kimagasló eredményeiért a honvédelmi miniszter elvtárs a

„MAGYAR NÉPHADSEREG KIVÁLÓ KATONÁJA"

címet adományozta Balogh elvtársnak. Elnyerte a honvéd személyek részére a legnagyobb megtiszteltetést jelentő kitüntetést, lefényképezhettük a kibontott csapatzászló előtt.

Kívánjuk az elvtársaknak, hogy minél több kiváló fiatalt neveljenek néphadseregünknek, akik ha kell, életük árán is megvédik drága hazánk függetlenségét és biztosítják dolgozó népünk hatalmát.

Gyuricza Imre s. k., *alez. parancsnok*
Száki Bálint s. k. *őrgy. pártitkár*

Ráczkó Lajos s. k.: *fhdgy. KISZ-titkár*

Büszkék vagyunk Balogh László honvédre. Biztosak vagyunk abban, hogyha majd visszatér a polgári életbe, a vasúthoz, ott is olyan odaadással és szorgalommal teljesíti kötelességét, mint a néphadsereg katonájaként tette.

Eredményesen dolgozik a celldömölki fűtőház KISZ-szervezete

Még az év elején történt. A *celldömölki fűtőház* kiszistái az egyik taggyűlésen elhatározták, hogy bekapcsolódnak a takarékossági mozgalomba és az év végéig 80 forintot takarítanak meg. Az elhatározást tett követte. Az emlékezetes taggyűlés óta a fiatalok a gépeken és a fűtőház műhelyeiben nemcsak szószólói, hanem cselekvő részesei és élharcosai lettek a mozgalomnak.

A harmadik negyedév végéig a vállalt összegnek több mint ötszörösét, 439 816 forintot takarítottak meg. Ezzel az eredménnyel a szombathelyi igazgatóság területén a takarékossági mozgalomban részvevő KISZ-szervezetek között az első helyen állnak. Egy-két kiemelkedő eredmény: *Kamondi József* mozdonyvezető és brigádja 106, *Kondics Ernő* Petőfi KISZ-brigádja pedig 100 tonna szenet takarított meg.

November 7-e és a választások tiszteletére kezdeményezett 20 napos ünnepi műszakban is kitettek magukért a fűtőház fiataljai. Hogy csak a legjobbak nevét említsük: *Gyimesi Konrád* 5,14 tonna szenet takarított meg. *Vajda János* pedig hat túlsúlyos vonatot továbbított.

A fűtőház idősebb dolgozói, köztük *Horváth Károly* elvtárs fűtőházfőnök is elismerően szól a fiatalokról.

— Egy időben magam sem hittem, hogy ebben a nehéz szakmában, mint amilyen a mozdonyvezetőké lehet számítani a fiatalokra — mondotta —. Persze ahhoz, hogy eredményesen dolgozzanak, türelmesen kell velük foglalkozni, tanítani, nevelni kell őket, s bátran rájuk kell bízni a legnehezebb feladatokat is.

A szervezeti élet is rendben halad a celldömölki fűtőház *Asztalos János* KISZ-szervezetében. Taggyűlést havonként rendszeresen tartanak. Természetesen a kapcsolat a két taggyűlés között is élő, eleven a vezetőség és a tagság között. A KISZ-titkár, akinek jó a kapcsolata a fűtőházfőnökkel és a többi vezetőkkel állandóan tájékoztatja a fiatalokat. A politikai képzettség növeléséről sem feledkeznek meg. Az olyan fiatalok részére, akik semmiféle oktatásban nem vesznek részt, *„A világ térképe előtt"* címmel kéthetenként tartanak előadást. Ezeken az előadásokon általában 20—25 fő vesz részt.

HÁROM ÚJ VASÚTI OKTATÓFILM

A szakszervezet és a Vasúti Főosztály megbízásából három oktatófilm készült el a közelmúltban. A filmek a korábban megjelent oktatófilmeknél szórakoztatóbb formában hívják fel a figyelmet a balesetmentes szolgálatra, az utasításellenes munka veszélyeire. A kisfilmekben hivatásos színészek alakítják a főbb szerepeket.

UTOLSÓ PILLANAT

Az *Utolsó pillanat* című munkavédelmi jellegű kisfilm a tolatásnál elkövetett szabálytalanságokra, a látszólag csekélynek tűnő szolgálatmulasztás végzetes következményeire hívja fel a figyelmet a filmművészet adta lehetőségek széleskörű felhasználásával. Főszereplői: *Deák Sándor, Dömsödi János, Mádi Szabó Gábor, Balázs János.*

Különös küldemény

A *Különös küldemény* című oktatófilm egy mulatságos történet keretében hívja fel a figyelmet az árurongálásból eredő népgazdasági veszteségekre, a helytelen rakodás, címzés stb. következményeire. A filmszatíra főszereplői: *Kabos László* és *Misoga László.*

Akik a halálból jöttek vissza

A film a kocsimegfutamodásokból eredő balesetek következményeit mutatja be epizódszerűen. Megrázó tragédiáival alkalmas arra, hogy aki megtekinti, tartózkodjon az utasítás legkisebb megszegésétől, s mentesüljön az ezzel járó súlyos következményektől.

Mind a három filmet *Kováts Miklós* rendezte, operatőr *Pataki István.*

A filmek vetítése hamarosan megkezdődik a szolgálati helyeken. Bizonyosra vesszük, hogy mindhárom nagy érdeklődésre tart számot, amelyet minden vasutasnak meg kell nézni.

A szerkesztőség üzeni

Szabó Tibor Terézvárosi Pft. Főn., Kéméndi István Püspökladány, Uglyai Sándor Miskolc, Tótka Károly Szeged, Vígh Jánosné Keleti Műszak, Cserháti József Szeged, Várnai László Pécs, Bánki József Landler Jj. ÜV., Fekete László Miskolc, Szobonya László Vác, Boldizsár Gyula Békéscsaba: Irásaikat lapunk anyagához felhasználjuk.

Csomor János Szolnok. A levelében közöltekre az illetékesek figyelmét felhívtuk. *Dr. Horváth Károly G. V. Igazgatóság.* Bírálatával egyetértünk. Észrevételeit a cikk írójával közöltük.

Fenyves Antal Baja. A bajai szertár pécsi szénkészlete az átlagosnál valóban nagyobb. A nyár folyamán beérkezett szénkészlet tárolására a vasút kénytelen volt szükség-széntárolót igénybe venni, mivel már ebben az időben biztosítani kellett a téli szénszükségletet. A jelenlegi szénkészlet februárban az átlagos mennyiségre csökken Baján is.

Bendi Imre Kapuvári GV. Az Anyagellátási Igazgatóság a tüzelőanyag soronkívüli leszállítása iránt intézkedett.

Száraz Gábor Gödöllő. Panasza jogos volt. Az igazgatóság anyagosztálya ruhajárandóságát utalványozta.

Várnai László Pécs, Koncz János Bag, Bátori Pál Kunszentmiklós—Tass: Irásukat, levelüket illetékes helyre továbbítottuk.

— Több idegen nyelvtanfolyam indult az ősz folyamán a BVKH-ban. (Francia, orosz, német, angol, eszperantó.) Tekintettel a vasút növekvő idegenforgalmára, nagyobb szolgálati helyek dolgozói elé követendő példának állítjuk a BVKH kezdeményezését.

HIREK

— Első helyen végzett az örkényi pályamesteri szakasz az őszi forgalom második hónapjában a Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség szakaszai között folyó versenyben.

— November 26-án Szolnokon találkoztak a szegedi és a budapesti igazgatóság területének küldöttei a szegedi területi bizottság kezdeményezésére. A találkozón az őszi és a téli forgalommal kapcsolatos tennivalókat vitatták meg.

— Püspökladány állomás dolgozói a forradalmi műszakban a kocsitartózkodást 107, a személyvonatok menetrend szerinti indítását 103, a tehervonatokét pedig 126 százalékra teljesítette. A kocsimozdításnál 109 százalékot értek el. Átlagteljesítményük 8 százalékkal haladja meg az élüzem szintet.

— Ismerkedési estet tartottak a gyöngyösi állomás dolgozói és családtagjaik december 13-án a városi kultúrházban.

— A nagykanizsai vasutas színjátszók a honvédség színjátszó csoportjával közösen bemutatták Gergely Sándor: Vitézek és hősök című színdarabját. Az 1939-ben játszódó színművet a közönség nagy tetszéssel fogadta.

— Megalakult a nyíregyházi vasutas eszperantó szakkör. A díjtalan tanfolyamnak egyelőre 12 hallgatója van. Kezdők részére vasárnap délelőtt, a haladóknak pedig szombaton délután tartják az előadásokat.

— Több ezer új teherkocsit kap a MÁV a baráti országoktól a KGST keretében. A kocsik behozatala Romániából, Bulgáriából és Lengyelországból rövidesen megkezdődik.

— A Néma levente című színművet tanulja a székesfehérvári járműjavító kultúrcsoportja. A bemutatóra december közepén kerül sor.

—Családi estet tartottak a Gazdasági Vasutak balatonfenyvesi üzem főnökségének dolgozói november 29-én, abból az alkalomból, hogy a cukorrépa-kampányt sikerrel lezárták.

— Zártkörű bemutatót tartott december 13-án a MÁV Vasúttervező Vállalat kebelében működő amatőr mágusegyüttes.

— 100 százalék felett teljesítették tervüket a KMP 40 éves évfordulója tiszteletére a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói. A legjobb szakaszok novemberben: Gyoma, Murony, Lökösháza, Gyula, Sarkad, Békéscsaba, Orosháza.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném hevesi (Heves megye) 2 szoba, konyha, kamra, pince, ól, kertes lakásomat Nagy-Budapest területén, vagy Pesthez közel bárhol. Érdeklődni lehet: Budapest, XIV., Ilka utca 29. (cukrászda.)

— Elcserélném központi fekvésű MÁV-házban levő kettőszobás, utcára nézó személyzeti szobás, összkomfortos lakásomat központi fekvésű lakásra. — Érdeklődés este 8 óra körül a 112—836-os telefonszámon.

— Nagykanizsai kettő szoba, összkomfortos, gázos, telefonos főbérleti lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra, esetleg egyszobásra. Érdeklődni lehet: Mátrai Lászlónál, Budapest, VII., Landler Jenő u. 11., I. em. 6.

— Elcserélném MÁV-házban levő két egymásbe nyíló, budapesti, I. emeleti, udvari, kisméretű összkomfortos lakásomat ugyancsak kétszobás, nagyobb, lehetőleg különbejáratúért. Cím: VI., Munkácsy Mihály u. 34. I. 4. Telefon: 11—44. 33—78.

CSAK RÖVIDEN...

Gratulálunk. Sárosi Imre, a BVSC kiválóan is jólismert kiváló úszóedzője a közelmúltban ünnepelte 50. születésnapját. Most, hogy e jubileum alkalmából — ha kissé késve is — gratulálunk Sárosi mesternek, kívánjuk, hogy eredményes munkával eltöltött életét további sikerek koronázzák és neveljen még sok-sok kitűnő úszót a hazának.

Vasutas vivósiker Párizsban. Az évről évre megrendezésre kerülő párizsi Martini Kupa tőrversenyen hat ország 110 versenyzője indult. A magyar színeket Fülöp (Elektromos), **Czvikovszky és Kamuti J. (BVSC)** képviselte. A legjobb nyolc közé mind a három magyar fiú bejutott. De előbb Cvikovszky, majd a négyes döntőben Fülöp is kiesett. A Martini Kupát végül is a 20 éves Kamuti Jenő, a BVSC neveltje kitűnő vívással megérdemelten szerezte meg. További sikeres szereplést kívánunk Kamuti Jenőnek.

A Miskolci VSC női kispályás kézilabda csapata nyerte az 1958. évi NB I. osztályú kispályás kézilabda bajnokságot. Gratulálunk az újdonsült bajnokcsapatnak és a következő bajnoki évadban további sikereket kívánunk.

Országos csúcsot állított fel december 7-én a Sportcsarnokban az országos ifjúsági súlyemelő bajnokságon Fazekas János, a Testvériség tehetséges, fiatal versenyzője.

Az országos szabadfogású birkózó bajnokságon, nehézsúlyban Reznák János, a Ceglédi VSE válogatott birkózója szerezte meg a bajnoki címet.

SPORT

A sportköri vezetőségválasztások elé

A testnevelési és sportmozgalom egyenletes fejlődésének, sportköreink, szakosztályaink szervezeti megerősödésének egyik akadálya, hogy a minőségi sportot nem választott vezetőség irányítja. Az ellenforradalom után, amikor megtisztítottuk sportköreinket az ellenséges elemektől, ideiglenes bizottságokra, vagy egyes személyekre bíztuk a vezetést. Ez akkor helyes volt. Ma viszont a választott vezetőségek hiánya erősen gátolja az előrehaladást.

Éppen ezért 1959. elején a sportköröknél új vezetőséget kell választani. A választásoknak a sportköröknél elsősorban a politikai megerősödést kell eredményezniük. De el kell érni azt is, hogy minél hathatósabban erősödjön a sportmozgalomban a szakszervezet politikai befolyása.

A választások időpontja

A sportköri vezetőségek választását a SZOT elnöksége és az MTST határozata alapján 1959. január 1. és március 1., a szakosztályokét pedig március 1. és május 1. között kell megtartani.

A sportköri vezetőségválasztások gondos előkészítéséért, zavartalan lebonyolításáért a szolgálati hely szakszervezeti bizottsága a felelős. Azt a vezetőt, aki szakmailag és politikailag megállta a helyét, az új választásoknál is figyelembe kell venni. Gondoskodni kell arról, hogy becsületesen, szívvel-lélekkel dolgozó sportvezetők mellé rátermett fiatalok és olyan régi, úgynevezett munkás sportvezetők kerüljenek, akik sokat segíthetnek a célkitűzések megvalósításában. Lehetővé kell tenni, hogy számarányuknak megfelelően nők is kerüljenek az új vezetőségbe.

Az új vezetőségekbe olyan személyeket kell választani, akik egyetértenek a sportmunkában előttünk álló szakmai és politikai feladatokkal, s akik képesek arra, hogy a szocialista sporterkölcs követelményeinek megfelelően neveljék a sportoló ifjúságot. Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy azok az ellenséges elemek, akiket az ellenforradalom előtt és után eltávolítottak a vezetőség soraiból, ne kerülhessenek vissza. És még egy: magasabb beosztású személyeket elfoglaltságuk miatt csak akkor delegáljanak a vezetésbe, ha az oyakorlati segítséget is tud nyújtani az új vezetőségnek.

A sportkörök vezetői a választások sikeres lebonyolítása, de méginkább a kádercik kiválasztása érdekében feltétlenül kérjék a párszervezetek segítségét is.

A legfontosabb tennivalók

A vezetőségválasztó taggyűléseket ünnepélyes külsőségek között kell megrendezni. A gyűlést lehetőleg a szakszervezeti bizottság elnöke vezesse le. Annál is inkább, mivel ő felel a választás zavartalan lebonyolításáért. A tagság lehetőleg teljes számban legyen jelen a választáson. A taggyűlés ugyanis **csak akkor határozatképes, ha a tagság 75 százaléka jelen van. A választás nyílt szavazással történik. Szavazati joga csak az elnökségi tagoknak, szakosztályvezetőknek, intézőknek, edzőknek és azoknak a sportolóknak van, akik betöltötték 18. életévüket. A baráti kör tagjai és a pártoló tagok nem szavazhatnak.**

A vezetőségválasztó taggyűléseken az új alapszabályt is vitára kell bocsátani. Az elfogadott alapszabály egy példányát 30 napon belül a sportosztályra kell küldeni. A központ és a területi bizottságok által meghatározott sportkörök elnökségeit és a függetlenített személyeket a területi bizottság hagyja jóvá.

A sportkörök a taggyűlések időpontját 15 nappal előbb kötelesek az illetékes felettes szerveknek — TB. szakszervezet sportosztálya, illetékes TST — bejelenteni.

Szakszervezeti labdarúgó-bajnokság

A korai sötétedés és a labdarúgó-pályák használhatalansága miatt — bár néhány mérkőzés elmaradt —, a labdarúgó szakbizottság úgy döntött, hogy befejezettnek tekinti a szakszervezeti labdarúgó-bajnokság őszi idényét. A bajnokság állása a következő:

1. Vasúti F.	11	9	2	—	37:12	20
2. Géptelep	10	8	1	1	23: 7	17
3. BVKH	9	6	2	1	35: 6	14
4. Ész. Jj. Üv.	9	6	1	2	41:10	13
5. Nyugati-pu.	10	4	3	2	29: 9	13
6. Vasanyagj.	11	6	1	4	38:22	13
7. Anyag. Lg.	10	6	—	4	15:14	12
8. Rákos fth.	10	4	2	4	17:22	10
9. Hídépít. F.	12	3	2	7	16:19	8
10. Ferencv.	11	2	2	7	9:32	6
11. Keleti-pu.	10	1	2	7	17:15	4
12. Soroksár	10	2	—	8	27:39	4
13. Rákos-sz.	11	—	—	11	2:98	—

Karácsonyéji kísértés

— Tessék nyugodtan hazamenni, majd én helyettesítem . . .

— Hogy a pokolba képzeli? Az ördög nem alszik.

ÜNNEPI FORGALOM

— Figyelem! Felhívjuk az utazóközönség figyelmét: ne lökdösődjön, ne gorombáskodjon, az öregeket engedje előre. A kellő áhítat érdekében beszállás előtt betlehemi játékokat mutatunk be.

MAGYAR VASUTAS — A Vasutasok Szakszervezetének lapja — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. — Szerkeszti a szerkesztő bizottság — Laptulajdonos: a Vasutasok Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon 229—658 228—847 228—349. 228—264 Üzemi telefon: 24—41 38—00 86—86. — Kiadóhivatal: Budapest VII., Rákóczi út 54. sz. — 10 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.