VILÁG PROLETÁRJA! EGYESÜLJETEK!

ÁRA 40 FILLÉR

MAGYAR VASUTAS

I. ÉVFOLYAM 1. SZÁM

1957 MÁJUS HŐ

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

AZ OLVASÓHOZ

Írta: Szabó Antal, a szakszervezet elnöke

Egy lap indulását különös figyelemmel várja az olvasó. Egy újság első számának kézhezvétele mindenkor némi várakozást *„no nézzük csak, mit ír"* — hangulatot teremt az emberben. Reméljük, így van a kedves olvasó új lapunkkal, a *„Magyar Vasutas"*-sal is.

Az első lapozgatás, betűzgetés után anélkül, hogy tüzetesen végigböngésznénk a lapot, megszületnek — ha csak gondolatban is — az első benyomások, vélemények. Legtöbbször ez a hatás végigkíséri az olvasót valahányszor az újság újabb és újabb száma a kezébe kerül. Ez a vélemény általában az alaphangja, valahányszor a lapról szó esik.

Ezután nem sok magyarázat kell ahhoz, hogy ha a lap már kezdetben megnyeri a vasutas dolgozók tetszését, lehet számítani a későbbi rokonszenvre is. Persze a tetszésmegnyerésnek, megkedveltetésnek többféle módja van. Nem elvetendő kívánsága az olvasónak, hogy lapja külső alakjában, formájában megnyerő, tetszetős, színes legyen. Minden külsőségnél többet jelent azonban az újság mondanivalója, az a cél, amelyért szerkesztőkollektívája kezébe veszi a tollat. A *Magyar Vasutas* szerkesztőinek az a céljuk, hogy a dolgozók nevelését, érdekvédelmét, tájékoztatását szolgálják, az ellenforradalom idején sokakban felmerült és gyakran még ma is tisztázatlan kérdésekben segítsék az eligazodást.

A Magyar Vasutas a szakszervezet lapja, feladata úgy harcolni a dolgozók jogos követeléseiért, a jobb munka- és életkörülményekért, a kulturális és szociális felemelkedésért, hogy a mai nehéz helyzetből minél előbb kilábalva a vasutas dolgozók egyre megelégedettebben munkálkodhassanak a szocialista Magyarország felépítésén.

De ez csak egyik oldala a helyes értelemben vett érdekvédelemnek. A cél eléréséhez elengedhetetlenül szükséges eszköz a termelés, a termelékenység emelése, a gazdaságos, gyors, pontos szállítás. Az ellenforradalmároknak kedvenc témája volt a jogok deklarálása, olyan követelések, amelyek megvalósítása nagyon sokszor lehetetlen volt. Abból a fazékból, amelybe jóformán semmit sem tesznek, nem lehet a megnövekedett igényeket kielégíteni. Tudjuk jól, hogy a vasúton még vannak olyan kategóriák, amelyeknek jogos bérigénye még nincs kielégítve. Követeléseiket messzemenően támogatjuk, hozzátéve, hogy csak akkor kerülhet sor újabb juttatásra, ha a meglazult munkafegyelem megszilárdításával elérjük, hogy a kifizetett bérek mögött megfelelő teljesítmények is állnak.

Bízunk abban, hogy a vasutas dolgozók, akik már a decemberi ellenforradalmi sztrájk idején is túlnyomórészt munka mellett foglaltak állást, a jövőben is saját ügyüknek tekintik az október előtti termelési színvonal elérését valamennyi munkahelyen.

Célunk és jelszavunk az igazmondás. Leplezetlenül feltárni a fogyatékosságokat, fonákságokat, harcolni a Szaktanács X. teljes ülése határozatainak végrehajtásáért, a szervezett dolgozók jogainak érvényesítéséért, a vasutasság összefogásáért.

A lap természetesen csak akkor töltheti be feladatát, ha bátran bírálja a szakszervezeti munka fogyatékosságait, hangot ad a vasutos dolgozók véleményének, bírálatának. A *Magyar Vasutas* akkor érheti el rendeltetésének célját, ha elsősorban a dolgozóknak lesz szószólója, ha levelüket, megjegyzéseiket olyan érzéssel juttathatják el a szerkesztőséghez, hogy bíznak abban, hogy meghallgatásra találnak, ha érzik és tudják, hogy a közölt probléma elintézése jó kezekbe került. Az újság a szakszervezeten belül önállóságot élvez olyan értelemben, hogy a szerkesztőség megteheti — és elvárjuk, hogy megtegye — észrevételét tevékenységünkkel kapcsolatban, legyen szó a központi vezetőség, az elnökség vagy az apparátus munkájáról.

Nem indíthatjuk útjára lapunkat anélkül, hogy ha vázlatosan is, ne szóljunk a szakszervezet helyéről, feladatáról, álláspontjáról. Az ellenforradalom leverése után közvetlenül a szakszervezet teendőjét valamiféle külön utakon járó, a való életet, az elmúlt 12 évet semmibevevő elmélet alapján magyarázták. Elfelejtették, hogy népi demokratikus országban élünk, ahol ha nem is ment minden a legnagyobb rendben az elmúlt évek során, egyet mindenkinek világosan kell látnia: a döntő termelőeszközök a társadalom tulajdonában voltak és vannak. S kik alkotják a társadalom alapját, gerincét? A munkások, parasztok, akiknek célja és kifejezett érdeke a szocialista Magyarország felépítése, tehát az, ami a párt és a kormány tántoríthatatlan célkitűzése. Ez a cél találkozik a szakszervezeti tagok nagy többségének akaratával is, amit bizonyít az a termelési eredmény is, amelyet október óta a vasutasok elértek.

A *szakszervezetek* — mint ahogyan azt a Szaktanács X. teljes ülése leszögezte — *a marxizmus—leninizmus alapján álló osztályharcos szervezetek. Ez azt jelenti, hogy a párttal és a szocializmust építő állammal együtt közös erővel harcol a közös célért.* A szakszervezeti mozgalomban az új, a helyes út keresése, az érdekvédelmi feladatok előtérbe helyezése, a jogos követelések érvényrejuttatására való törekvés képezte már októbertől megelőzően is a munka gerincét. Ki ne emlékezne a SZOT IX. teljes ülésének határozataira, a szakszervezet októberben tartott kongresszusának harcos légkörére, amely nagy jelentőségű állomás szakszervezetünk életében.

A kongresszus egyöntetűen állást foglalt abban, hogy meg kell szüntetni a munkaverseny formalitását. A verseny kiinduló pontjaként a gazdaságos szállítást, a minőségi munkát szabta meg. Síkraszállt a munkaszervezés alapos megjavítása, a műszaki feltételek biztosítása, a helyi sajátosságok figyelembevétele mellett. Követelte, hogy a dolgozókat vonják be a tervezésbe, ezzel is elősegítve a tervek realitását. Határozatban rögzítette a műszaki fejlesztést, a műszaki dolgozók problémáinak rendezését, az alkotó kezdeményezések felkarolását.

A bérrendszer egyszerűsítése, a külső iparágak munkásaitól elmaradt bérszínvonal emelése, a rangfokozati és munkaköri bérek helyes arányának kialakítása a határozat lényeges részét képezi. A törvénytelenségek elleni harcos fellépés, a mértéktelen túlóráztatás, az egyenetlen munkabeosztás felszámolása, a pihenőnapok, a fizetett szabadságok biztosítása, a baleseti veszélyforrások megszüntetése, mind-mind a szakszervezeti munka vitelének fontos irányát jelentette.

A kongresszus állást foglalt az egészségre ártalmas munkakörökben dolgozók, valamint a családos anyák munkaidejének csökkentése mellett. Szorgalmazta az egyeztető bizottságok felállítását, a szociális normák betartását. A családiház-építéshez kedvező hitelfeltételeket és az elhasznált anyagok önköltségi áron való juttatását követelte.

Az üzemegészségügy javítása egyik fő problémája volt a kongresszusnak. Határozatában kimondotta, hogy növelni kell az üzemorvosi munkaórák számát, vonali orvosi állásokat kell szervezni, továbbra is szorgalmazva a pályaorvosi rendszer visszaállítását. Törekedni kell a rokkantságot elbíráló munka meggyorsítására. Kimondották, hogy a népgazdaság teherbíró képességét szem előtt tartva szorgalmazni kell a szolgálati nyugdíj mielőbbi bevezetését.

„Nagyobb gondot kell fordítani nyugdíjas szervezeteinkre, nyugdíjas tagjainkra. Ezt a gondoskodást jobban kifejezésre kell juttatni a szociális és kulturális támogatásban is" — mondja a határozat, majd felhívja a szakszervezet elnökségét, hogy a gyermektelenségi adó rendszerének megváltoztatására tegyen javaslatot a SZOT-nak és a Minisztertanácsnak.

Az üdültetés, az általános műveltség emelése, a kulturális és sportmunka fokozottabb fejlesztése és támogatása ugyancsak fontos helyet foglalt el a vitában. A határozat külön fejezetben foglalkozik a szakszervezeti munka javításával, a közép- és alapszervezetek önállóságának növelésével, a vezetés módszereinek javításával.

A nagy vonalakban ismertetett határozat célkitűzéseinek egy része már eddig valóravált. Hogy valamennyiben nem tudtunk eddig megfelelő előrehaladást tenni, az az ellenforradalom bűne. Azok a célkitűzések, melyekért pártunk, kormányzatunk és szakszervezetünk következetesen harcol október óta, nem az ellenforradalom „vívmánya", hanem a szocializmust építő ország vezető szerveinek gondoskodását jelzik a dolgozó emberről.

Biztosak vagyunk abban, hogy a fenti célkitűzések a dolgozók széles rétegeinek helyeslésével találkoznak. A Magyar Vasutas kísérje figyelemmel e határozatok végrehajtását, segítsen bírálatával megszüntetni a megvalósulás útjában álló akadályokat. Legyen hű tükre a vasutas dolgozók hangulatának, tolmácsolója véleményüknek, segítőjük közös célunk, a szocialista vasút mielőbbi felépítésében.

ÜDVÖZÖLJÜK A SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG SZAKMAI TAGOZATÁNAK BUKARESTI KONFERENCIÁJÁT

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége — a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozata — 2. Nemzetközi Szakmai Konferenciáját május 21—25 között tartja Bukarestben a következő napirenddel:

I. A Nemzetközi Szövetség sajátos szerepe a szállítási, kikötői és halászati dolgozók akcióegységeinek fejlesztésében és szakszervezeti egységének megvalósításában, követelései győzelméért.

II. A racionalizálás és a különböző szállítási módok (vasúti, városi, országúti) összehangolásának következményei és a dolgozók harca a szuperkizsákmányolás ellen, a bérek emeléséért és a munkaidő csökkentéséért.

III. A Nemzetközi Szövetség gazdasági és szociális akcióprogramja és az elmaradt országok szakszervezeti szerveinek nyújtott támogatása.

Mint a napirendből is kitűnik, nem csupán a Nemzetközi Szövetség alapszabályszerű konferenciájáról van szó, hanem széleskörű és szabad vélemény- és tapasztalatcseréről különböző országok dolgozói, szakszervezeti vezetői között, tekintet nélkül nemzetközi szervezeti hovatartozásukra.

A magyar vasutasokat a konferencián *Szabó Antal*, a szakszervezet elnöke és *Szabadfi József*, a szombathelyi területi bizottság elnöke képviseli.

A szervezett magyar vasutas dolgozók nevében eredményes munkát kívánunk a konferencia részvevőinek. Biztosak vagyunk abban, hogy tanácskozásuk és a születendő határozatok még szorosabbra fűzik a szakmai szövetséghez tartozó és különálló dolgozók nemzetközi összefogását a világ proletariátusának javára.

Június 1-től emelik a havidíjasok fizetését

Az ellenforradalmi események jelentős kárt okoztak a vasúton is. Ideig-óráig sikerült zavart okozni a vasút munkájában, dolgozóink nagy része azonban rövidesen belátta, hogy a terrorcselekmények nem népünk, hanem az ellenség célját szolgálják. Az adott lehetőségek között a becsületes vasutasok minden erejüket a járműpark és a létesítmények megvédésére, majd a közlekedés megindítására fordították.

A munkás-parasztkormány az ellenforradalom fegyveres leverése után rövidesen intézkedett a dolgozók fizetésének rendezéséről. Felemelték a nehéz fizikai munkát végző dolgozók bérét. A vasúton 1956. december 1-től a vasipari bértarifával díjazott dolgozók 8—15 százalékos béremelést kaptak. (1000 forint összkeresetig 15 százalék, 1200 forintig 12 százalék, 1350 forintig 10 százalék, 1500 forintig nyolc százalék.)

Ebben a béremelésben a járműjavítók, vasanyag-javítók, Gyöngyösi Váltógyár, fűtőházak, kocsijavító műhelyek, távközlő és biztosító berendezési szolgálat fizikai dolgozói részesültek. A fatelítő vállalatok fizikai dolgozói a nehézvegyipari tarifa szerint kaptak béremelést. A havi bérkihatás 3 000 000 forint. Ugyanebben az időben hasonló mértékű béremelésben részesültek a külső iparágak dolgozói is. Korábban ezek a dolgozók magasabb bérezést kaptak, mint a vasút vasipari dolgozói. Az egymérvű emeléssel tehát ez a bérnívó-különbség december 1-e után is megmaradt. E különbség megszüntetése érdekében a vasutasszakszervezet ideiglenes intéző bizottsága tárgyalásokat kezdett az illetékes szervekkel, amelynek eredményeképpen 1957. január 1-től újabb 3 000 000 forint összegű béremelést kaptak a vasutas vasipari tarifával díjazott dolgozók. Ezzel az összeggel a külső ipar 10 százalékos emelésével szemben a MÁV vasipari dolgozóinak 20 százalékos emelés jutott.

Néhány kategória órabér alakulása január 1 után:

	Átlagórabér a rendezés előtt	a rendezés után
Járműjavítók szakmunkásai:	6,— Ft/ó	7,15 Ft/ó
Fűtőházak szakmunkásai:	5,01 Ft/ó	6,28 Ft/ó
Vasanyagj. Váltógyár	6,44 Ft/ó	7,20 Ft/ó
Távközlés szakmunkásai:	5,68 Ft/ó	6,60 Ft/ó

A bérrendezés — bár egyes területeken még van javítani való — megnyugvást keltett szakmu. kásaink körében, annál is inkább, mert a bérarányok javítására is kellő gondot fordítottak. (Például a Miskolci Járműjavító dolgozóinak korábbi rossz bérhelyzete 350—400 forintos havi emeléssel azonos lett a többi járműjavító dolgozóiéval.) A fűtőházak, bár 22 százalékos emelést kaptak, még mindig nem érik el a kívánt szintet.

A rakodó- és szállító munkások,

valamint a szertári rakodó munkások darabbéreinek megfelelő emelése útján (lapátos áruk 100 százalék, egyéb áruk 50 százalék) mintegy havi kétmillió forint béremelést kaptak a dolgozók. Ez megfelel a vasipari dolgozók 20 százalékos béremelésének. Hasonló mértékű emelés volt a Jegynyomda fizikai dolgozóinál is.

Az építőipari dolgozók

(pályafenntartás, építési főnökség) 1957. január 1-től 10 százalékos emelést kaptak havi 3 000 000 forintos bérkihatással. Ez az intézkedés még nem tüntette el a különbséget a külső építőipari dolgozók és a vasutasok között. Ezért a vasiparnál alkalmazott gyakorlatot követve, a szakszervezet közbenjárására 1957. március 1-től újabb 2 400 000 forintot fordíthattunk e kategóriába tartozók bérének rendezésére.

A változó munkahelyü építkezéseknél

ahol a folyamatos munka télen nem minden esetben biztosítható, 15 százalékos idénypótlék bevezetésével javítottunk a dolgozók helyzetén. Ez az intézkedés korábbi fájó sérelmeket orvosol.

Az építőipari, vasipari, nyomdaipari, nehézvegyipari dolgozóink az alábbi személyi órabértételek szerint nyernek besorolást: szaknunkás 5—9 Ft/ó, betanított munkás 4,50—7 Ft/ó, segédmunkás 4—6 Ft/ó.

A kiemelkedő szaktudású fizikai dolgozók óradíjazása a 14 forintot is elérheti. Ezzel lehetőség nyílik, hogy a szakmai tudás e...elésével a díjazás is megfelelően emelkedjék.

A kisegítő és egyéb állománycsoportú dolgozók

(hivatalsegéd, kapus, éjjeli őr, konyhalány, takarítónő stb.) december 1-től 15 százalékos béremelést kaptak. Az addigi 650 forintos minimális fizetés 750 forintra emelkedett.

A bérpolitikai intézkedések ebben az évben is tovább folytatódtak. 1957. február 1-től az *Utasellátó* dolgozói évi 7 000 000 forintot kitevő béremelésben részesültek. A minimális bér itt is 750 forint lett, olyanformán, hogy a bérösszegek igazodjanak a külső kereskedelmi dolgozók bérszínvonalához.

A műszaki dolgozók

keresete nem állt arányban végzett munkájukkal. A fizikai dolgozók béremelése is indokolttá tette keresetük rendezését, amely március 1-től havi 1 430 000 forintos összeggel bevezetést is nyert. Az egy főre jutó emelés pályafenntartásnál havi 325 forint, vontatásnál 260 forint, távközlési szolgálatnál 322 forint. A vállalati jellegű munkaterületeken a prémiumok jelentős része beépült a munkaköri bérbe. Az itt dolgozó műszakiak egy főre eső havi béremelése a hídépítésnél 202 forint, a pályaépítésnél 164 forint, a járműjavítóknál 150 forint. A prémiumok beépítése után a munkaköri bérek átlagemelkedése: hídépítésnél 421 forint, pályaépítésnél 385 forint, járműjavításnál 364 forint. A bérrendezés után a korábbinál kisebb kerettel a főnökség vezetője jutalmaz egyéni vagy csoportos feladatok kiemelkedő végrehajtása esetén.

A műszaki bérrendezésnél a felosztás mértéke a helyes arányok kialakítása érdekében történt. Néhány műszaki munkakör havi béremelkedése átlagosan:

vontatási mérnök	326 Ft
főelektrikus	290 Ft
munkaátvevő	381 Ft
pft. szakaszmérnök	374 Ft
építésvezető	295 Ft
pályamester	314 Ft

(Folytatás a 2. oldalon.)

A MÁV új büfékocsijának belseje. A gyors kiszolgálást segíti a fogyasztók részére biztosított hat négyzetméter alapterület. A szokásos hideg ételeken kívül meleg kolbászt és eszpresszókávét is felszolgálnak a kocsiban. 1957-ben 15 büfékocsit kap az Utaselláto.
(Németh Gyula felv.)

Meddig várjunk a segítségre?

Állomásunkon, Szegeden, az élenjáró dolgozók még március elején elhatározták a munkaverseny megindítását. Javaslatokat tettek a legmegfelelőbb tényezők alkalmazására, elsősorban a minőségi munkára. Javaslatainkat örömmel üdvözölte a szegedi igazgatóság.

Április elején a vasutas szakszervezet központjában egy értekezlet foglalkozott a verseny megindításával. Határozatok születtek, hogy országosan kidolgozzák a versenytényezőket, hogy minden állomás bekapcsolódhasson a nemes versengésbe. Azóta múlnak a hetek, lassan már hónapok is és semmi tájékoztatást, támogatást, vagy útmutatást nem kaptunk.

Értékeljük, nyilvántartjuk eredményeinket, elfogadtuk a rákosrendezőiek felhívását. Azonban semmiféle tervszám célkitűzéseinkhez nem áll rendelkezésünkre. Dolgozóink, különösen a vonatkísérők számtalanszor fordulnak hozzánk, hogy versenyükhöz mit vegyenek célkitűzésül. De mi is tájékozatlanok vagyunk. Sok kérdésre nem tudunk választ, s lendületet adni a spontán kezdeményezésnek.

Kérjük a szakszervezet központját, hogy tegyék halasztást nem tűrő kérdéssé a munkaverseny feltételeinek nyilvánosságra hozatalát.

Hajosovits Zsuzsanna
üzemgazdász, Szeged
állomás

Szovjet szakszervezeti művészegyüttes vendégjátéka

Május 20-án 90 tagú szovjet szakszervezeti művészegyüttes érkezik Budapestre. A kiváló együttes 21-én a *Landler Járműjavító* kultúrotthonában, 24-én pedig *Nagykanizsán* lép fel.

A művészegyüttes műsorán ukrán, orosz és urali népi táncok, kozák-táncok, népdalok, orosz és magyar népdalok, akrobata és bűvészmutatványok, balettszámok, hangszerszólók, zongoraművek, nanáj népi birkózás stb. szerepelnek.

A műsorban fellép a leningrádi Gorkij-palota klasszikus balettkara is.

Hol üdülünk a nyáron?

Ha kissé meg is tréfált bennünket az idei tavasz és néha-néha előkerült a télikabát, mégiscsak beköszöntött a jó idő, s ezzel együtt a „gond", hogy hol töltsék jól megérdemelt pihenésüket, hová menjenek üdülni a dolgozók.

Felkerestük *Szabó József* elvtársat, a vasutas szakszervezet főkönyvelőségének vezetőjét, hogy választ kapjunk a nyári üdültetéssel kapcsolatos legfontosabb kérdésekre.

— *Olyan hírek terjedtek el, hogy a szakszervezet üdülőiből néhányat elvesznek szálloda céljára. Mi igaz ebből?*

Valóban igaz, hogy volt ilyesmiről szó. A SZOT segítsége és az állami szervek megértő támogatása folytán azonban erre nem került sor. Egyedül a Keleti-tömb balatonalmádi üdülőjét vették igénybe ilyen célra, azonban gondoskodtunk arról, hogy a dolgozókat ne érje károsodás és a jövőben is kellemesen tölthessék a nyarat. A szakszervezet balatonboglári központi üdülőjének egy külön épületét a Keleti-tömb dolgozóinak tartjuk fenn.

A vasutas szakszervezet 9 üdülőjét — amelyből kettő, a mátraházi és hajdúszoboszlói egész évben a dolgozók rendelkezésére áll — továbbra is igénybe vehetik dolgozóink. Meg kell említenem, hogy a 9 üdülőn kívül számos üzemi üdülő várja a nyaralókat.

— *Az elmondottakból az derül ki, hogy a tavalyihoz viszonyítva nem csökken a beutaltak száma. Így van ez?*

— Lényeges változás valóban nem történik, őszintén meg kell mondanom azonban, hogy a felnőtt üdültetésben egész minimális csökkenés várható, de rögtön hozzá kell tennem, hogy ennek a csökkenésnek a gyermekek látják hasznát. Az idén a Szaktanács segítségével közel 3000 vasutas gyermeket nyaraltatunk. Ez kb. 500-zal több, mint a tavalyi. Ugy vélem, hogy ennek nemcsak a kicsinyek, hanem az édesanyák és édesapák is örülnek.

— *Szeretnénk, ha részletesebben ismertetné a gyermeküdültetés körülményeit.*

— A gyermeknyaraltatás is az üzemi bizottságokon keresztül történik. Az üdülési albizottságok javaslata alapján kaphatnak a 3—12 éves gyermekek kéthetes beutalást Kaposvárra, Keszthelyre és Répceszentgyörgyre. Az üdülés előtt gondos orvosi vizsgálaton esnek át, hogy elejét vegyük az esetleges fertőző — vagy egyéb- megbetegedésnek. Az üdülőkben szakképzett pedagógusok, óvónők vigyáznak a gyermekekre, gondoskodnak szórakozásukról.

— *Nagyon sok család szeretné együtt tölteni a szabadságot, milyen lehetőség lesz erre?*

— Régi probléma ez, amit nagyon szeretnénk megoldani. Az idén már megtesszük a kezdeti lépéseket. Balatonszántódon a szülők együtt nyaralhatnak gyermekükkel. A gyermekek egy külön épületrészben lesznek elhelyezve szakképzett felügyelet mellett, hogy a felnőttek zavartalanul pihenhessenek, szórakozhassanak. A szülőknek kétágyas szobákat biztosítunk.

Szántódon mintegy kétszáz 3—12 éves korú gyermek nyaralhat napi hatforintos térítésért. Meg szeretném jegyezni, hogy elsősorban azok a családok kapnak beutalót ide, akik a vasúti szolgálat miatt keveset lehetnek együtt.

— *Megszűnnek-e a panaszok az üdülőjegyek késedelmes kiosztása miatt?*

— Ez a panasz a legutóbbi időkig jogos volt, de a jövőben az illetékesek egy negyedévre előre meg fogják kapni a beutalókat. Arra is gondoltunk, hogy lehetőleg a tájjellegnek megfelelően osszuk el a jegyeket és így pl. az alföldi vasutasok hegyvidékre mehetnek üdülni, ezzel biztosítjuk számukra a levegőváltozást. Még csak annyit szeretnék megjegyezni, hogy a térítésben sem lesz lényeges változás.

*

Reméljük, hogy az idei üdültetés olyan zökkenőmentesen zajlik le, mint ez az interjú. Ennek reményében kívánunk minden vasutas dolgozónak jó nyaralást és nem utolsósorban jó időt.

Ahol nem állt meg a munka

Nehéz megtalálni *Boncsér* Barnabás ÜB-elnököt Szerencs állomáson. Ezer dolga ezer felé szólítja. De távollétében is képet kapunk a szakszervezeti munkáról, mert így van úgy, de az állomás minden dolgozója érzi a szakszervezet jelenlétét.

Cserháti Károly állomásfőnök-helyettes arról beszél, hogyan segítette az üzemi bizottság a termelést az ellenforradalom nehéz időszakában: — *A munkában Boncsár elvtárs járt az élen. Hihetetlen energiával dolgozott, hogy a cukorgyárat kiszolgáljuk, — s bár nem az ő munkaterülete volt — még a „sztrájkoló" tiszalöki és nyíregyházi vonalra is elment egy 375-ös géppel, üres kocsikkal a cukorrépáért. Az ellenforradalom után a szakszervezeti vezetőség első dolga volt a bizalmi hálózatot megerősíteni.*

Beszélgetés közben előkerül *Boncsér* elvtárs is, aki elsősorban *Kádas* József termelési felelős munkáját dícséri. A dolgozók kezdeményezésére és hozzájárulásával már márciusban versenyre keltek *Füzesabony* állomással. Az eredményeket gondosan értékelik és az állomás több helyén kifüggesztik. A brigádverseny is megindult. A brigád tagjai az eredmények alapján részesülnek prémiumban. Nagyon várják már, hogy a szakszervezet termelési- és bérosztálya határozott iránymutatást adjon a verseny értékelésére és jutalmazására.

Nagy munkában van *Maczkó* József kultúrfelelős is. Rendbehozták a kultúrotthont. A kultúrgárda *Molnár* Ferenc *Olimpia* című darabját tanulja, amit több helyen szeretnének bemutatni. *(A helyes műsorpolitika kialakításához több segítséget nyújthatna a kultúrnevelési osztály. A szerk.)* *Németh* elvtárs góckönyvtáros munkáját dícséri az egyre gyarapodó olvasótábor.

Sok gondot okozott januárban és februárban a tagdíjbeszedés. Sokan vonokodtak a szakszervezeti tagok ilyenirányú kötelességétől. *Perecsi* Ferenc gazdasági felelősnek köszönhető elsősorban, hogy már áprilisban elérték a 80 százalékot.

Az üzemi bizottság tagjai — bár büszkék eredményeikre — nem elégedettek a munkájukkal. Hiszen a tagdíjfizetés is mutatja, hogy még meggyőző munkára és főleg tettekre van szükség ahhoz, hogy az állomáson valamennyien megértsék a szakszervezet munkájának jelentőségét.

Így parancsolta a becsület...

Nagyon szegényes a tollam ahhoz, hogy megírjam Szabó József Miskolc-gömöri állomás kereskedelmi hivatalnokának életét. Kissé meglepődött, hogy éppen vele beszélgetünk, az ő élete, munkája után érdeklődünk, hiszen nincsen abban semmi különös. De döntsön az olvasó, vajon különös ember-e Szabó József.

Az ellenforradalom vihara nem vonult el nyomtalanul itt sem. Dr. Szarka számviteli vezető 12 évig őrizte a koronás címerrel ékesített zászlót, s amikor úgy érezte, hogy vége a munkáshatalomnak, nagy pátosszal átnyújtotta az állomás dolgozóinak. De a dolgozók nem a „borosgazda" (mert így hívták az állomáson dr. Szarkát) lobogója alá álltak, hanem a kommunisták szavát követték, s egy percre sem hagyták abba a munkát. A kommunistákkal együtt harcolt, agitált, dolgozott Szabó József, a pártonkívüli szakszervezeti aktíva.

Az emberiességet féltettem...

Miért cselekedett így? Meglepetten néz, mintha nem értené a kérdést.

— Hát miért? Hát... így parancsolta a becsület... Meg aztán régi szakszervezeti funkcionárius vagyok, s nagyon szeretem az embereket. Az emberiességet féltettem. Mert itt negyvenöt előtt minden volt a vasutas, csak éppen ember nem.

Igen, az emberiességet féltette az a Szabó József, aki — írjuk meg őszintén — nagyon keveset kapott az elmúlt 12 év alatt. Nem panaszkodik, nem szívesen beszél sérelmeiről. Nyolc gyermeke van és a fizetése nagyon sovány. 1140 forint és 450 forint családi pótlék. A legidősebb lánya 18 éves. Ő is vasutas, de jó, ha magára elég a keresete. A tíztagú családnak egyszobakonyha jut. Szerencse, hogy az 1100 négyszögöl földön megterem a krumpli és a zöldség. Az anya mos, főz, műveli a földet.

Szabó elvtárs már az ellenforradalom előtt szeretett volna párttag lenni, de nem vették fel, mert az apja tisztviselő volt. S ő nem sértődött meg azon, hogy vannak, akik mereven, lélektelenül „őrködnek" a párt szociális összetétele felett. Most, mint az MSZMP tagja végzi tovább a szakszervezeti munkát.

Makuk forgalmi oktatótiszt, aki a megyei munkástanács tagja volt, bezáratta az üzemi bizottságot. De csak egy napra, mert Balogh Tibor ÜB-elnök összefogott Szabó Józsefjel és a többi aktívával. Minden szervezett dolgozóval külön beszélgettek, majd brigádonként vitatták meg a tennivalókat. Nem volt könnyű munka, de sikere nem maradt el.

Most is van probléma bőven. A szállítmányozási dolgozók először örültek az időbérnek, de most már látják, hogy a lógósok is annyit kapnak, mint akik szorgalmasan dolgoznak. Versenyezni is szeretnének, hadd legyen vastagabb a boríték. De nincs norma.

Baj van a bérezéssel is. De amint lapunk más helyén beszámolunk, a havidíjasok jogos panasza is orvoslást nyer.

Mire volna jó a szerencse

Most az országgyűlés ülésszaka, az áremelés foglalkoztatja a dolgozókat. És Szabó elvtárs nem fárad el a magyarázatban. — Én is szeretem a bort — mondja, de az a fontos, hogy a zsír, kenyér és a legfontosabb közszükségleti cikkek ára nem változott, mert hát az asszonynak egyszerre tíz karéj kenyeret kell szelnie nálunk.

— Mi a vágya, mit szeretne elérni a jövőben?

— Régi álmunk — mondja, hogy még egy szobát építsünk a házhoz, mert nőnek a gyerekek, de hát nem sikerül sem a totó, sem a lottó.

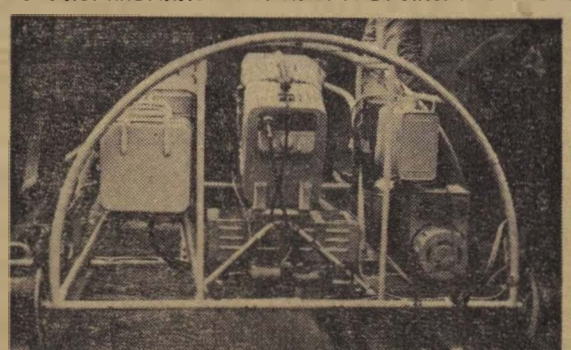
Reméljük, hogy jogos kívánsága a „jószerencse" nélkül is hamarosan teljesedni fog.

B. E.

A Szocialista Vasutért előfizetőihez!

Tudvalevő, hogy a Szocialista Vasutértből 1956 negyedik negyedévében mindössze két lappéldány jutott el az előfizetőkhöz. Hogy az előfizetőket károsodás ne érje, a szakszervezet vezetősége hozzájárult ahhoz, hogy azok, akik 1956 negyedik negyedévére az újságra a 4.80 forint előfizetési díjat befizették, a Magyar Vasutas soronkövetkező példányaiból tíz számot a befizetett díj fejében megkapjanak.

A Magyar Vasutasra lehet új előfizetőket is szervezni. Az előfizetési díj — amennyiben az újság egész évben havonként jelenik meg — 1957-re 3.20 forint. Az előfizetéssel el nem adott lapokat példányonként árusítják a sajtófelelősök. Az előfizetéssel kapcsolatos mindennemű kérdésben a Népakarat Lapkiadó Vállalathoz (Budapest, VII., Rákóczi út 54.) kell fordulni. Csekkszámlaszám: 75 915 001.



Krant—Krämer-féle ultrahang sínvizsgáló készülék. Kerekekre szerelve gurítható a vágányon. A készülék tapogatófején át ultrahangot sugároznak a sinszálba, amely visszaverődik a sínszálban rejlő repedésekről, törésekről. A hiba felfedését apró piros lámpák és csengés jelzi. A készülék tanulmányozását a Józsefvárosi-pályaudvar próbaszakaszán végzik.

(Németh Gyula felv.)

A társadalombiztosítás is szakszervezeti munka

Írta: Rácz Kálmán, a társadalombiztosítási osztály vezetője

Az ellenforradalmi események nyomán sok téves nézet felütötte a fejét, amelynek egy részével kapcsolatosan már a tisztánlátás folyamata megindult, más része azonban még megvilágításra szorul. Ez utóbbiak közé tartozik a társadalombiztosítás kérdése is.

A felszabadulás után, a proletárdiktatúra győzelmével, a munkásosztály állama a dolgozók legnagyobb érdekvédelmi szervére, a szakszervezetekre bízta a társadalombiztosítási ügyek intézését. A szakszervezetek által irányított társadalombiztosítás néhány hiányossága ellenére 1956. októberéig jelentős eredményeket ért el. Elég, ha csak azt említem, hogy a vasutas társadalombiztosítás költségvetése 1953-hoz viszonyítva 1956-ra több, mint négyszeresére növekedett és ma a magyar társadalombiztosítás világviszonylatban is az elsők között van.

Üzemeinkben — szolgálati helyeinken — 1956-ban mintegy 4500 társadalmi aktíva végzett a dolgozók megbízásából többségében eredményes, lelkiismeretes munkát. Az ellenforradalom azzal a jelszóval, hogy *„a szakszervezetek nem végezhetnek állami feladatot"*, ezt a tekintélyes aktívahálózatot, sőt üzemi bizottságainkat is erősen megzavarta. Növelte a zűrzavart, hogy mi is későn fogtunk hozzá a téves nézetek tisztázásához.

Helyre kell állítani társadalmi aktíváink tekintélyét és becsületét, meg kell értetni minden dolgozóval, hogy aki az anarchiát, az *„összkomfortos sztrájkot"*, a munkafegyelem-lazaságot, a lógást és táppénz-csalást támogatja, akarva-akaratlanul is az ellenforradalom szekerét tolja.

Mi tudjuk, hogy van javítanivaló a társadalombiztosításunkon. A hibákat és a hiányosságokat azonban csak tervszerű, fegyelmezett munkával, az eddigi munka tárgyilagos értékelésével javíthatjuk ki. Nem látjuk szükségességét egy alapvetően „új" társadalombiztosítási szervezeti forma létrehozásának.

Nézzük a tényeket. Ki tudná megcáfolni, hogy a dolgozók olyan mértékben még soha nem voltak bevonva társadalombiztosítási ügyeik intézésébe, mint ahogy ez nálunk 1956 októberéig történt. Üzemi társadalombiztosítási tanácsaink a költségvetésünkben biztosított összegekkel önállóan gazdálkodnak. *Döntenek* számos komoly anyagi kihatású vitás kérdésben. Decentralizáltuk a segélyezést. Az 500 főn felüli szolgálati helyeken a dolgozók közvetlenül döntik el, hogy a rendelkezésre álló segélykeretből kinek juttassanak. Véleményt kérünk az üzemi bizottságtól a nyugdíjfellebbezések eldöntéséhez. Számos példával lehetne még bizonyítani a dolgozók bevonását a társadalombiztosítási munkába. Ezt BBI-formák között semmiképpen sem lehetne biztosítani.

Persze van még hiányosság a munkánkban. Nem kielégítő a nyugdíj-, a családi pótlék szolgáltatásunk és rendkívül nagy hiányát érezzük a pályaorvosoknak. E problémák megoldását azonban szakszervezetünk már hosszú idő óta napirenden tartja; 1956 februárjában központi vezetőségünk, majd október 18—20-án IV. kongresszusunk is behatóan foglalkozott ezekkel. Nem vesszük le napirendről ezt a kérdést és bízunk benne, hogy előbb vagy utóbb kedvező formában meg tudjuk oldani.

Tisztázni kell még *egy* fontos elvi kérdést. November 4-e után az ellenforradalmárok egyik rágalma az volt, hogy „restaurálják", visszaállítjuk az október előtti állapotokat. Ugy igyekeztek feltüntetni, hogy a problémák megoldását október 23 indította el. Tényekkel tudjuk bizonyítani, hogy a hibák felvetése jóval előbb megtörtént. Emlékezzünk csak a SZOT IX. teljes ülésére, ahol pl. a nyugdíjazás kérdésével behatóan foglalkoztunk. Ha nem jött volna az októberi ellenforradalom, problémáink jelentős része már megoldódott volna.

Nézzük meg, mik voltak konkrétan a hibák, mulasztások a társadalombiztosításban. Már tisztáztuk, hogy semmiképpen nem az volt a hiba, hogy a dolgozók széles rétegeit bevontuk a társadalombiztosítás ügyeinek intézésébe, hanem esetleg az, hogy nem a legjobb módszerekkel irányítottuk, foglalkoztattuk őket. Néhány albizottságot csak formálisan hoztunk létre és mivel feladataikat nem tudtuk kellően meghatározni, aktíváink egy részének elment a kedve a munkától. Vonatkozik ez elsősorban a TT pénzügyi albizottságára. Tisztázatlan volt az egészségügyi albizottság szerepe is, melynek aktívái lényegében olyan feladatokat láttak el, mint a munkavédelmi, vagy munkaellátási bizottságok.

Ugy látjuk, hogy ezek a hibák könnyen kiküszöbölhetők. A pénzügyi albizottságot, véleményünk szerint, meg lehet szüntetni. Helyette szükségesebbnek látszik egy 3—4 tagból álló olyan albizottság létrehozása, amelynek aktívái a társadalombiztosítási szabályokkal, rendeletekkel tisztában vannak és az ÜB-hez, TT-hez forduló dolgozóknak tanácsot, útmutatást tudnak adni. Meg lehet szüntetni, véleményünk szerint az egészségügyi albizottságot is a TT-n belül, és az összes üzemegészségügyi feladatot a munkaellátási, vagy munkavédelmi bizottság hatáskörébe lehet utalni. A TT-nek csak az a feladata legyen, hogy figyelemmel kísérje a táppénz-százalék alakulását és a munkavédelmi vagy munkaellátási bizottsággal, az üzemorvossal segítse feltárni a betegséget okozó körülményeket. Nem látjuk szükségességét bizalmi csoporton belül a TT-küldött választásának, mert ezeket az aktívákat gyakorlatilag a társadalombiztosítási munka vitelébe eredményesen bekapcsolni nem lehet. Feladatukat zömében eddig is a bizalmiak, illetve a beteglátogató aktívák végezték.

Sokat vitatott téma még, hogy az ÜB-elnök legyen-e a TT elnöke is. Ebben a kérdésben megoszlanak a vélemények. Mi úgy látjuk, hogy a jelenlegi forma — az ÜB-elnök egyben a TT elnöke is — csak ott mutat nehézséget, ahol az ÜB-elnök nem talált munkájának segítésére megfelelő TT-titkárt. Több mint 100 megkérdezett ÜB-elnöknek is ez a véleménye.

Beszélni kell a vitásügyi bizottságokról is. Novemberben, decemberben voltak olyan hangok, hogy a táppénzmegvonásról nem ildomos a szakszervezetnek dönteni. Az a véleményünk, hogy ha jogokat követelünk, akkor a kötelezettségeket is vállalnunk kell. A társadalombiztosításra előirányzott évi több százmillió forint nem csákiszalmája, nem lehet felelőtlenül elherdálni. Jogunk van a jogos sérelmek alapján visszamenőlegesen is rendezni a dolgozók ezirányú problémáit. De kötelességünk őrködni afelett, hogy különböző manipulációkkal jogtalanul társadalombiztosítási szolgáltatásokban senki ne részesüljön. Milyen szakszervezeti vezetés az, mely a becsületes, öntudatos dolgozók érdekeit félredobva, meghátrál olyanok demagógiája előtt, akik látszatbetegséggel törekszenek táppénzes állományba, akik miatt a becsületes dolgozóknak megrövidül a pihenőidejük, s amíg távol vannak családjuktól, addig a lógósok alkalmi munkával lényeges keresettöbblethez jutnak. Az ilyen esetek nem engedhetők meg. Táppénz-megvonással és más fegyelmező eszközzel is fel kell számolni az ilyen jelenségeket.

Igy látjuk ma társadalombiztosításunk helyzetét. A problémák eredményes megoldásához kérjük társadalmi aktíváink lelkes támogatását azzal az ígérettel, hogy nehéz, felelősségteljes, de szép munkájukhoz a szakszervezeti központ társadalombiztosítása részéről is megadunk minden segítséget.

„Gyakrabban szeretnénk találkozni...”

Az elnökség határozata értelmében május 7 és június 6 között valamennyi üzemi bizottsági elnök bevonásával háromnapos tanfolyamokon megbeszélik a szakszervezeti munka legfontosabb teendőit, tisztázzák azokat a kérdéseket, amelyek az ellenforradalom hatásaként még nem minden szakszervezeti aktíva előtt állnak világosan. Az időbeli és anyagi korlátozottság miatt nem lehet minden problémát kellő alapossággal megvitatni, az eddigi tapasztalat alapján mégis azt kell mondanunk, hogy

a kezdeményezés életrevaló, s a munkában bizonyára gyümölcsözően fog kamatozódni.

Most a szegedi tanfolyam első csoportjánál szerzett tapasztalatokról szólunk, de a vitavezetők és az előadók véleménye szerint a megállapítások csaknem valamennyi tanfolyamra általánosíthatók.

Szegeden 49 ÜB-elnök vett részt a megbeszéléseken, akik közül 13 a közelmúltban került funkcióba. A részvevők véleménye szerint hasznos volt a tanfolyam, különösen azért, mert megerősítette őket az ellenforradalom során oly sok támadásnak kitett szakszervezeti munka vitelében Tisztázódtak a legfontosabb ideológiai kérdések. A régebbi funkcionáriusok ellenőrizhették eddigi módszereik helyességét vagy helytelenségét, az újak pedig jóformán először hallottak összefüggően tennivalóikról.

Tapasztalatcsere szempontjából is nagyszerű alkalom volt

a funkcionáriusok összehívása, hiszen minden részvevő saját munkaterületének tapasztalatait mondta el a konzultációkon, vitákon. Ezenkívül a közös szálláshelyen is kézzelfoghatóan a szakszervezeti munkáról esett a legtöbb szó.

A területi bizottság igen helyesen jegyzetfüzettel látta el a hallgatókat, akik csaknem kivétel nélkül bő jegyzeteket készítettek, s gyakran már előadás közben megjegyezték azokat a részeket, amelyekre a vitákon kerestek választ. Véleményünk szerint még a konzultációk idejének rovására is biztosítani kellett volna 20—30 percet jegyzetolvasásra, mert akkor a megbeszélés méginkább az anyagok keretein belül mozgott volna.

A jó jegyzet használt később fogják látni a hallgatók,

amikor munkaterületükön az élet problémáira kell feleletet adniok. Forgassák gyakran odahaza annál is inkább, mert az erőltetett ütemű tanfolyamon hallottak jórészt csak idővel fognak kitisztulni, világossá válni.

Különösen a nem függetlenített üzemi bizottsági elnökök elégedettek a tanfolyammal. Eddig sokszor bizonytalankodtak, s vagy a központtól, vagy a területi bizottságtól kértek segítséget. A tisztánlátás, a feladatok végrehajtásának ismerete megerősíti őket, s bátrabb fellépésüknek az egész szakszervezeti munka látja hasznát. Hasznos volt a konferencia a központ és a területi bizottság számára is, mert összegyűjthették a tapasztalatokat, problémákat.

Tekintettel az idő rövidségére, a vitavezetők a témától való elszakadástól védjék a konferenciákat. Különös alapossággal hívják fel a figyelmet a gondos jegyzetelésre.

A részvevők — valamennyien ÜB-elnökök — ne feledjék, hogy a tanfolyamokon elhangzottak a szakszervezeti munka minden területét felölelik, tehát végrehajtásuk közvetlenül a reszortfelelősök teendője. Nekik nem végrehajtani, hanem ellenőrizni kell ezeket. Az ellenőrzést természetesen csak akkor tudják helyesen végezni, ha jól ismerik a teendőket. Addig is, amíg a reszorttanfolyamok megindulnak, egy-egy részterület feladatát a hallottak alapján, s a jegyzet felhasználásával beszéljék meg az üzemi bizottság reszortcsaival.

A tanfolyamon részvevő elvtársak ne essenek abba a hibába, hogy *„mi elmondtuk a bajokat, a hibákat, a központ vagy a területi bizottság pedig intézkedjen”*. Az ÜB-elnökök a munkaterületük gazdái szakszervezeti vonalon, nekik a teendőjük tehát elsősorban a hibák kijavítása, a munka helyes vitele. A tapasztalat azt mutatja, hogy kisebb csoportokkal eredményesebb a konzultáció, a vita. Amennyiben lehetséges, egy-egy tanfolyamot legalább három csoportra bontsanak. Kitűnt, hogy

az ÜB-elnökök nagyrésze nem ismeri a szakszervezeti munkával kapcsolatos rendeleteket.

Oda kell hatni, hogy a MÁV Hivatalos Lapot mindegyikük áttanulmányozhassa.

Az idő helyes felhasználását segítené, ha a hallgatók előre megkapnák a három nap tematikáját. A közvetlenebb kapcsolatot és az előadás elevenségét fokozná, ha az előadók jobban elszakadnának a leírt szövegtől, s az életből vett példákkal támasztanák alá érvelésüket.

A hiányosságok ellenére nagyon hasznosnak bizonyulnak a tanfolyamok, amit a hallgatók egyöntetű kívánsága is bizonyít: gyakrabban szeretnének részt venni hasonló megbeszéléseken.

Együttes erővel

A prágai május 1-i ünnepségeken a magyar vasutas dolgozókat *Kántor Gyula* elvtárs, a pécsi fűtőház kiváló mozdonyvezetője képviselte. Az ünnepségek után a 26 részvevő ország delegátusainak nyilatkozatában az alábbiakat olvashatjuk:

Mi, 26 ország — Németország, Burma, Brazília, Bulgária, Kína, Korea, Dánia, Franciaország, Nagy-Britannia, Görögország, Magyarország, India, Indonézia, Olaszország, Japán, Kamerun, Mongólia, Norvégia, Hollandia, Lengyelország, Jugoszlávia, Románia, Szudán, Svédország, Szovjetunió — küldöttei, közösen vettünk részt Prágában a május elsejei hatalmas és lelkes tüntetésen, amely erőteljesen kifejezésre juttatta a csehszlovák nép egységét és összefogását a békéért és a szocializmus felépítéséért folyó harcban.

Elengedhetetlenül szükséges, hogy az összes szakszervezetek, mind nemzeti, mind nemzetközi viszonylatban, lelkesen munkálkodjanak a dolgozók összefogásának megteremtésén, az alábbi főbb közös kívánságaik alapján:

— a béke fenntartásáért,

— a tömegpusztító fegyverek és az atomfegyverekkel való kísérletezések betiltásáért, mert ezek súlyosan veszélyeztetik az emberiséget,

— a szakszervezeti és demokratikus szabadságjogok kivívásáért, biztosításáért és kiszélesítéséért,

— a gazdasági és szociális követelések kivívásáért,

— az összes gyarmati és függő országokban az elnyomás felszámolásáért, amely főleg a Közel- és Közép-Keleten az Eisenhower-doktrinában jut kifejezésre,

— a háború beszüntetéséért. Algériában és Cipruson, ezen országok nemzeti függetlenségének elismerésével,

— a népek önrendelkezési jogának elismeréséért,

— a kereskedelmi, gazdasági és kulturális kapcsolatok szabad fejlődéséért.

Hazánkba visszatérve, beszélni fogunk arról, amit itt, Csehszlovákiában láttunk és fokozni fogjuk erőfeszítéseinket annak érdekében, hogy a mi népeink és Csehszlovákia népei között megszilárdítsuk az egységet és barátságot. Továbbra is azon leszünk, hogy elősegítsük a proletár nemzetköziség fejlesztését és erősítését, mert ez a béke, jólét és szabadság záloga.

Éljen a nemzetközi munkásszolidaritás!
Éljen a béke!
Prága, 1957. május 10.

A szerkesztőség üzeni

A miskolci levelezőknek. A kislakásépítéssel kapcsolatos panaszt szakszervezetünk jogosnak tartja és beadványával fordult a Minisztertanácshoz, melynek elfogadása megoldaná a problémát. A kék munkaruhák szállítását megkezdték a vállalatok. Ebben a hónapban háromezret kap a vasút, melyből 2300 a járműjavítónak jut. A tömeges munkásruha szállítás június második felében várható. A bérkérdésekre lapunk más helyén részletesen válaszolunk.

Totka Károly, Szeged állomás: Köszönjük levelét, tartalmát lapunkban felhasználtuk. Helyeseljük, hogy kizárták soraikból azokat, akik az ellenforradalomban aktívan részt vettek, de nagyon kell vigyázni arra, hogy becsületes, jószándékú, de az ellenség által megtévesztett dolgozókat megnyerjük és ne taszítsuk ki a szervezett dolgozók nagy családjából. **Cserháti József, Sziládi Sándor:** A lap megjelenése alkalmával küldött üdvözlő soraikat köszönjük, tanácsaikat igyekszünk hasznosítani.

— **Megkezdte működését a Nőtanács** a szombathelyi járműjavítóban.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen levő kétszoba félkomfortos lakásomat hasonló magánlakásra. Cím a szerkesztőségben.

A KÖZÖS MUNKA KEZDETÉN

A vasutas dolgozók lapja mindig nagy jelentőséget tulajdonított az olvasók és az újság kapcsolatának. Ezt a kapcsolatot elsősorban a munkáslevelezők, tudósítók testesítették meg. Ők voltak azok, akik bátran leleplezték a vasúti munka hiányosságait, harcoltak azok kijavításáért. Ők voltak, akik — sokszor szűkre méretezett szabadidejükben — tollat ragadtak, hogy megírják saját vagy dolgozótársaik panaszait, kérték a lap, a közvélemény erejének segítségét és a legtöbbször nem is hiába. Az ő munkájuknak is igen nagy jelentősége volt a vasút fejlődésében, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javulásában.

A „Magyar Vasutas” ezen a megkezdett úton kíván haladni. Kérjük a Szocialista Vasutért régi tudósítóit és munkáslevelezőit, folytassák eredményes munkájukat a „Magyar Vasutas”-ban. Szélesedjen, bővüljön ez a tábor új harcosokkal, új levelezőkkel, olyanokkal, akik bátran megírják a helyi problémákat, eredményeket és a lapról alkotott véleményüket.

Most a közös munka kezdetén, meleg szeretettel köszöntjük a régi tudósítókat, levelezőket és érdeklődéssel várjuk minden vasutas dolgozó írását.

Egy elsikkadt kérelem nyomában

Aki meglátja szerkesztőségünkben *Kmetti Győző* elvtársat, azt hiszi, hogy a lap belső munkatársa. Tévednek. „Csak” egy panaszos, aki évek óta jár szerkesztőségünkbe, hogy segítsünk megoldani lakásproblémáját.

A legutóbbi időkig abban reménykedett, hogy a harmadik gyermek érkezését már saját lakásukban várhatják. Reményeit alaposan megtépázta az 1/3. A. osztály vezetőjének levele, mely a többi között a következőket tartalmazza:

„...értesítjük, hogy a budapesti igazgatóság tájékoztatása szerint nem szerepelt a nyilvántartott kérelmezők között.”

A levél olvasása furcsa érzéseket kelt bennünk. Hadd bizonyítsuk be, milyen rosszul tájékoztatta a budapesti igazgatóság Csányi elvtársat. Kmetti elvtárs a benyújtott lakáskérelmére az alább felsorolt válaszokat kapta: 1952. március 3: *„Kérelme nem teljesíthető, mert lakás nem áll rendelkezésre.”* 1955. március 21: *„A budapesti igazgatóság mellett szervezett lakásügyi bizottság nem találja kérését teljesíthetőnek.”* 1955. március 26: *Az 1/3. szakosztály közli, hogy kérelmét a budapesti igazgatóság nyilvántartja, figyelemmel kíséri és az 1955. évben elosztásra kerülő lakásoknál igyekszik teljesíteni.* 1955. október 21-én: A budapesti igazgatóság értesíti Kmetti elvtársat, hogy *„a jelenlegi súlyos helyzetben problémáját megoldani nem sikerült... Kérelmét előjegyzésbe vettük.”* És újabb ígéret. 1955. november 18: A vezérigazgatóság titkársága biztatja, hogy talán majd jövőre... 1956. július 11-én Csanádi elvtárs által aláírt levélben ez áll: *„Lakásigényét a lakásügyi szervek előjegyzésben tartják és az új lakások elosztása során kérelmét a lehetőség szerint kedvezően elintézik.”*

Se szeri, se száma azoknak a szóbeli ígéreteknek, amelyeket Kmetti elvtárs és a szerkesztőség kapott. És most íme kiderül, hogy — bár *„nyilvántartották”*, *„figyelemmel kísérték”*, *„gondosan mérlegelték”* — nem is volt beadva a kérelem.

Talán olyan vastag por fedi az aktát, hogy nem lehet már megtalálni, vagy az idő vasfoga megette. Nem akarunk találgatni. A tények beszélnek. Mi azt akarjuk, hogy végre emberségesen elintézzék Kmetti elvtárs ügyét.

A vasutas sport nemzetközi kapcsolatai

A Lokomotív, a Postás és az Előre házasságából létrehozott Törekvés SE feloszlatása után a szakszervezet létrehozta a sportosztályt, amely a hazai feladatok ellátása mellett megszakítás nélkül fenntartotta a kapcsolatot az USIC-cal, az Európai Nemzetközi Vasutas Sportszövetséggel. A nemzetközi szövetség keretében működve már eddig is szép eredményt értünk el. A jövőben az eddiginél még nagyobb lehetőségek nyílnak sportkapcsolataink fejlesztésére.

Az USIC az idén öt sportágban — birkózás, kosárlabda, tenisz, női úszás és atlétika — rendez Európa-bajnokságot. A szabadfogású birkózás Vasutas Európa-bajnokságára márciusban **Isztanbulban** került sor, s ezen válogatottunk figyelemre méltó eredményt ért el. Lepkesúlyban például Mészáros Európa-bajnokságot nyert, csapatversenyben a **második helyen végeztünk a világhírű török birkózók mögött.** Legközelebb — június első felében — **Belgrádban** férfi kosárlabda válogatottunk küzd majd a vasutas Európa-bajnokságért. Júliusban férfi teniszezőinken lesz a sor, akiknek **Linzben** kell megmérkőzniök ellenfeleikkel. Férfi atlétáink augusztus 3-án és 4-én a svédországi **Kristiandstadtban** állnak rajthoz.

Az év utolsó vasutas Európa-bajnokságát — női úszásban — mi rendezzük. A bajnokságra előreláthatólag augusztus végén kerül sor a BVSC Szőnyi úti uszodájában.

Nemzetközi kapcsolataink persze közel sem merülnek ki a vasutas Európa-bajnokságokkal. Sportosztályunkhoz egymásután érkeznek külföldi meghívások. Januárban például ökölvívó válogatottunk, a lengyel vasutas ökölvívók meghívására kéthetes lengyelországi túrán vett részt. Nem sokkal később a BVSC labdarúgó csapata utazott el három mérkőzésből álló lengyel portyára. Áprilisban korábbi meghívásunkra hazánkba érkezett a jóképességű versenyzőkből álló lengyel Pogon-Szczecin ökölvívó csapata, amely Szolnokon a Szolnoki MÁV, Debrecenben a Debreceni VSC, Budapesten pedig a megerősített vasutas válogatott ellen lépett szorítóba.

Nemzetközi versenynaptárunkban olyan gazdag versenyprogram szerepel, hogy hely hiányában nem is tudjuk felsorolni. A jövőben ugyanis nemcsak válogatott csapataink, hanem az eredményesen dolgozó klubjaink is lehetőséget kapnak, hogy külföldi túrán vegyenek részt, vagy otthonukban lássanak vendégül külföldi csapatokat, versenyzőket. Sportosztályunk a jövőben még nagyobb erőfeszítéseket kíván tenni azért, hogy a vasutas sportolóink hírnevét ne csak hazánkban, hanem külföldön is megismerjék.

Végezetül egy igen fontos határozatra szeretnénk felhívni sportklubjaink vezetőinek figyelmét. Tudvalevő, hogy nemcsak osztályunkhoz, hanem a klubokhoz is érkeznek külföldi meghívások, vagy ők hívnak meg külföldi csapatokat. A zökkenőmentes lebonyolítás érdekében a Magyar Testnevelési és Sport Hivatal utasításából a következőket kell tudni:

1. A levelezés megkezdéséhez kérni kell a sportosztálytól, mint felettes szervtől a nemzetközi találkozó engedélyezését. Akár az illető klub készül külföldre, akár ők várnak külföldi csapatokat.

2. A Magyar Testnevelési és Sport Hivatal a meghívást csak abban az esetben fogadja el, ha azt az illető ország legfelsőbb sportháza jóváhagyta, illetve engedélyezte. Természetesen ehhez is szükséges sportosztályunk véleménye és engedélyezése.

Amennyiben sportklubjaink vezetői ezt a rendelkezést nem tartják be, úgy vessenek magukra, ha a tervezett túrájuk nem sikerül.

BESZÉLGETÉS EGY VÁLTÓŐRREL

Csehszlovákiai versekből

Ott ismerkedtünk az állomáson,
nyikorgó testű vagonok között.
Ceruzát fogott, hogy magyarázzon
s szinte megfáradt, úgy erőlködött.

Csorba-tót kérdeztem, s hogy megértse
kevertem a szót: oroszt, németet.
Éreztem, nem érti. Igaz, én se'.—
Arcán aggódás fátyla remegett.

S ekkor mint akit áram ütött meg,
szeme villanó szárnyakat repít,
nekem, a messzi tájakról jöttnek
mutatni kezdte a fényképeit.

Előbb a család, aztán vidékek
vonultak sorra papíron elém.
Ez az! — kiáltom egy sárga képnek
s öröm szikrázott arcom szegletén.

Így beszéltünk mutogatva ketten.
Nem tudtam csehül, ő sem magyarul;
de annyit örökre megértettem:
Szívünk ezerszer könnyebben tanul...

IRTÓ GYULA

HÍREK

— **Halálozás.** Zsámboki Mihály, a vasutas munkásmozgalom régi harcosa 72 éves korában elhunyt. A vasutas dolgozók részvétele mellett kísérték utolsó útjára.

— **Kocsis László,** a Budapesti Vasutas MSZMP elnöke május 16-án 36 éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt. A párt, a vasutas dolgozók hűséges harcosát május 21-én temetik.

— **A Szakszervezeti Világszövetség** szakmai tagozatának bukaresti konferenciáján szakszervezetünk a közlekedési szakszervezettel közös kiállításon mutatja be a magyar vasutas és közlekedési dolgozók élet- és munkakörülményeit.

— **Pekingben megkezdődött a szocialista országok vasúti értekezlete.** A konferencia részvevői kicserélik tapasztalataikat, s megvitatják az 1949-ben kötött nemzetközi vasúti utas- és teherszállítási egyezmény szükségesnek mutatkozó módosításait.

— **Megjelent a MÁV új menetrendje,** mely a nyári időszámítással egyidőben június 2-án lép életbe. Az új nyári menetrend a lehetőségekhez mérten kielégíti mind a távolsági, mind pedig a helyi utazási igényeket.

— **Pécsett kiállították a VI. vasutas újítókiállítás anyagát.** A kiállítás sikerére jellemző, hogy az első héten négyezren tekintették meg.

— **A gyermeknap** alkalmával a Nyugati és Keleti állomás kultúrvárótermeiben fényképkiállítást rendeznek.

— **Budaörs állomás felvételt** épületében levő kétszobás félkomfortos mellékhelyiségekkel és gazdasági udvarral rendelkező lakásomat elcserélném budapesti hasonló kétszobás lakással. Érdeklődni lehet a helyszínen Timár Károly intézőnél.

A gyermekvárosért

A Népakarat mozgalma a gyermekvárosért a vasutas dolgozók szívét is megfogta. A vasutasok is azt akarják, hogy az elhagyott gyermekek emberhez méltó sorban éljenek, nevelődjenek, hogy hazánk becsületes munkásai legyenek, olyanok, akiket sohasem lehet felhasználni a nép ellen.

Szakszervezetünk elnöksége a szervezett vasutasok nevében 50 000 forintot ajánlott fel e nemes akcióra.

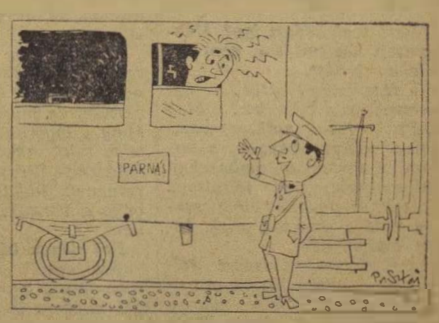
Igen nagy sikere van azoknak az előadásoknak, amelyeket a gyermekváros javára rendeznek. A szegedi MÁV szimfonikusok május 16-án adtak hangversenyt, a miskolci vasutas Erkel Ferenc Művelődési Otthon kultúrcsoportja május 19-én rendezett műsort, a hidasnémeti művészegyüttes és a gyöngyösi váltógyár május 5-én tartott előadást, melynek tiszta bevételét a gyermekvárosnak ajánlották fel.

Az említetteken kívül még számos művelődési otthon, művészeti csoport rendezett és rendez előadást a gyermekváros javára, de igen sok dolgozó egyénileg is eljuttatta adományát.

A zsaroló

— Anyu, ha nem adsz csokit, megmondom a kalauz bácsinak, hogy elmúltam négyéves!

Csak menetközben használható!



— Ne tessék idegeskedni, menetrendszerint megyünk tovább.

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik havonta. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Bécsi út 41. sz. — Telefon: 229—638, 228—847, 228—849, 228—284. Üzemi telefon: 24—41, 38—00 36—86 Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

ÁRA 40 FILLÉR

MAGYAR VASUTAS

I. ÉVFOLYAM 2. SZÁM

1957 JÚNIUS HÓ

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

A szocialista munkaversenyről

Szocialista viszonyok között a párt, az állam és a dolgozók közös célja, az életviszonyok állandó javítása, az anyagi javak bőségének biztosítása. E célok elérésének eszköze a gazdaságos termelés, a termelékenység emelése, melyeknek állandó rúgója a dolgozók alkotó kezdeményezése, a szocialista munkaverseny.

A termelés növelésének elősegítése a szakszervezetek alapvető feladata. A gazdaságosabb, több, minőségileg jobb termékek biztosítása, az érdekvédelmi feladat egyik része. Többet és jobbat juttatni ugyanis csak több és gazdaságosabb termeléssel lehet.

A vasúton — a népgazdaság egyéb ágaihoz hasonlóan — az elmúlt években a hibák ellenére is értünk el eredményeket a munkaverseny segítségével. Még nagyobb hasznát láthattuk volna a nemes versengésnek, megtisztítva a mozgalmat bürokratikus kinövéseitől, ha a számok hajhászása helyett a gazdaságos, minőségi munkát állítottuk volna a versengés középpontjába.

Az ellenforradalom fegyveres leverése után a szakszervezet sokáig hallgatott a termelés, a verseny problémáiról. Az élet azonban másként döntött. *A dolgozók minden „utasítás" hiányában tovább értékelték eredményeiket, s követelték, hogy a jól dolgozók megbecsülése ezután se maradjon el. Felszólaltak az egyenlősdit jelentő órabérek, a szorgalmasak és hanyagok egy kalap alá vonása ellen.*

Ma már napról napra többen látják, hogy szükség van a munkaversenyre, de nem akármilyenre. Tudják, hogy az egészséges versengés tömeges kibontakoztatása döntő tényezője a szocializmus építésének. *Szükség van a lenini tanítások alapján helyesen értelmezett, a bürokratikus torzításoktól megtisztított szocialista munkaversenyre, a dolgozók kezdeményezésének felkarolására. Szükség van olyan versenyre, ahol a jobb eredmények elérésének nem a fokozott fizikai erőkifejtés, hanem a műszaki tökéletesítés, az észszerűbb munkamódszer alkalmazása az alapja. Olyanra, amelyet nem kényszerítenek a dolgozókra, hanem amelyeket ők kezdeményeznek, amilyent szívesen fogadnak.*

A múltban helytelen volt, hogy felülről diktálták, milyen legyen a versenymozgalom. Sok esetben mellőztük az önkéntességet, a formális vállalásokat erőltettük. A versenyzők számarányának növelését szorgalmazták, gyakran ez volt a fokmérő, nem pedig az elért gazdasági eredmények. A jutalmazási rendszer sem ösztönöz megfelelően. Csak kevesen nyerhették el a kitüntető címeket és jutalmakat. A múltban a munkaversenyt helytelenül célnak tekintettük. A szocialista munkaverseny pedig a jobb, több és gazdaságosabb termelésnek az eszköze.

Nincs szükség a számok hajszolására, a dolgozóktól idegen versenyformák erőszakolására. *Az egyszerű, könnyen értékelhető, a termelékenység növelésére, az önköltség csökkentésére, a gazdaságos szállításra, a menetrend szerinti közlekedésre irányuló törekvés legyen a verseny alapja.*

A versenyfeltételeket a jövőben az igazgatóság, vagy a Vasúti Főosztály csak két-három pontban szabja meg. Ha a szolgálati vezető úgy látja, hogy más feltételek megszabása is indokolt, ezt a helyi szakszervezeti bizottsággal megtárgyalva vegyék fel a versenypontok közé. *A verseny alapvető formáinak az egyéni, a brigád-, az üzemek és az igazgatóságok közötti versenyt javasoljuk. Ezek közül a szolgálati hely dolgozói válasszák ki a legalkalmasabbakat.*

A kiváló dolgozók jutalmazása, kitüntetése, mint a verseny egyik hajtóereje, továbbra is megmarad. *Elvileg minden dolgozónak lehetővé kell tenni a kiváló dolgozó cím és a jutalom elnyerését.* Aki hat hónapig teljesítette a feltételeket, megkapja a kiváló dolgozó oklevelet, s egyheti keresetének megfelelő jutalmat. További hat hónapi teljesítés után újabb oklevél, kiváló dolgozó jelvény és legalább kétheti keresetének összege a jutalom. Ezentúl — folyamatos teljesítés esetén — minden évben jár az oklevél, a jelvény és legalább kétheti keresettel egyenlő jutalom. A huzamosabb időn át élenjárókat a helyi szervek esetenként javasolhatják kormánykitüntetésre.

A jövőben — függetlenül attól, hogy a versenyfeltételeket teljesítette-e a dolgozó — rendkívüli munka elvégzése, nagyjelentőségű, vagy többszörös újítás, szűk keresztmetszet felszámolására kitűzött feladatterv megoldása esetén kiváló dolgozó oklevél, jelvény és pénzjutalom adományozható. Az adományozásra nem kell felterjesztést készíteni, azt a kollektíva véleménye alapján a szolgálati vezető, a szakszervezet helyi szervével együtt végzi.

Változás lesz az élüzem címek odaítélésénél is. A negyedévenkéni értékelés sok adminisztrációval járt, s szinte megszakítás nélkül folyt. Az üzemekben hajrá munkához, majd rohamos teljesítményeséshez vezetett. Ezek kiküszöbölése végett *az élüzemek értékelése félévenként lesz.* A jutalom természetesen a korábbi összegnek a duplája. A minisztérium mindössze négyöt feltételt szab meg, amelyek elsősorban a gazdaságosságot, az önköltséget veszik figyelembe. Két félév alapján a legjobbak a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját, a különösen kiemelkedők pedig a *Munka Vörös Zászlórendje* kitüntetést kapják.

Változik az élüzem cím elnyerésével járó pénzjutalom felosztásának módszere is. Megszűnik az eddigi százalékolás. Ezentúl a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottság együttesen dönt, hogy mennyit fordítanak egyéni jutalmazásra, illetve szociális, kulturális célokra.

Ahhoz, hogy az olcsóbb, a minőségileg jobb termelés akadályait megszüntethessük, a legközelebbi idők tennivalóit összehangolhassuk, elengedhetetlen a termelési értekezletek tartása. Ne legyenek azonban ezek minden esetben felülről elrendelt összejövetelek, ahol mindenről szó esik, csak éppen a termelést elősegítő tennivalókról nem. *A tervismertető értekezleteket negyedévenként kell tartani. A közbeeső idő értekezleteit szükséglet szerint a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok hívják össze,* amelyek napirendjén a legfontosabb probléma szerepeljen. Különösen fontos ezeken az értekezleteken elhangzott javaslatok összegyűjtése és beszámolás arról, hogy mit valósítottak meg belőlük.

Eddig a verseny kibontakozását hátráltatta a termelési tömegmunka bizottságok széthullása, a szervezési feltételek hiánya. A bizottságok újjáélesztésével, megerősítésével minél előbb adjunk szervezett formát az egyre terebélyesedő, felemelkedésünket segítő versenymozgalomnak.

Nemzetközi kongresszus tolmácsok nélkül

Az *Európai Eszperantista Vasutasok Szövetsége* május 11—17. között a jugoszláviai *Rijekában* tartotta IX. kongresszusát, 14 ország 450 képviselőjének részvételével. A tanácskozáson, amely a népek közötti barátság és a béke melletti kiállás jegyében zajlott le, hosszú távollét után jelen voltak a lengyel és a magyar vasutas eszperantisták képviselői is.

A kongresszus védnökségét a múlt évben hazánkban járt *Blagoje Bogavac*, a jugoszláv vasutak vezérigazgatója vállalta. Bevezetőjében a többi között ezeket mondotta: *„Az eszperanto-mozgalom feladatai általánosak az egész világon. Emberiek, az előrehaladást célozzák. Harc az egységes nemzetközi nyelvért, egymás jobb megértéséért, tekintet nélkül a vallási, faji, nemi különbségekre. Harc a békéért, az emberiség boldogulásáért".*

A kongresszus az egyre terebélyesedő magyar vasutas eszperantista mozgalomnak tapasztalataival, újabb kapcsolatok létesítésével segítségére, javára szolgál.

Újból a komplexbrigád-szerződés alapján

Vác állomás kereskedelmi és forgalmi dolgozói május 1-én újrendszerű komplexbrigád-szerződést kötöttek. *Dalos* Ottónak, a *Szentendrei Cementáruipari Vállalat* üzemvezetőjének kezdeményezésére az adminisztratív intézkedések és értekezletek mellőzésével, a realitások figyelembevételével készült a szerződés.

Az eredmények igazolták az eljárás helyességét. Májusban 252 kocsi került az iparvágányon be-, illetve kirakásra. Előzetes tájékoztatás után a küldeményeket a kívánt helyre állítjuk. A vállalat így elkerüli a felesleges kocsimozgatást, az együttműködés eredményeként nem merült fel kocsiálláspénz. Az egyhónapos tapasztalat alapján a *Váci Malom* dolgozói is hasonló megállapodást kötöttek a vasutasokkal.

Szobonya László,
Vác

VASUTAS DOLGOZÓK!

Pártunk javaslatára kormányunk június 1-től fizetésemelést biztosított a vasutas havidíjas dolgozóknak.

Ez a fizetésrendezés a mai nehéz gazdasági helyzetben komoly jelentőséggel bír. Havi 15 millió forinttal növekszik a vasutas dolgozók bére. Ebből mintegy 10 millió forintot — a vasutas dolgozók kívánságának megfelelően — a rangbérek emelésére fordítottunk. Minden vasutas havidíjas dolgozó rangbére kb. 140 forinttal növekszik. Ezen túlmenően 5 millió forint kerül felosztásra a jelentősebb szolgálati helyeken nehezebb, veszélyesebb feladatokat ellátó dolgozók között, úgy, hogy kb. 80—100 forinttal megemeljük munkaköri bérüket. A bérrendezés technikai lebonyolítása folyamatban van, június hó végéig minden vasutas dolgozó megkapja az új bérbesorolásról a névreszóló értesítést.

Ezzel a bérrendezéssel —, mely minden havidíjas vasutas dolgozónak fizetésemelést jelent — nagy lépéssel haladtunk előre a vasutas bérszintek kialakítása terén.

A megemelt bérek első ízben július 14-én kerülnek kifizetésre.

A kormány már eddig végrehajtott jelentős bérügyi és más életszínvonalemelő intézkedései meggyőzően bizonyítják a kitűzött cél helyességét. Most azokat a veszélyeket kell elhárítani, mely ezeknek az intézkedéseknek teljes mérvű megvalósulását veszélyeztetik.

Ennek érdekében le kell leplezni minden olyan mesterkedést, mely a vasutasok munkakedvét, a bérrendezéssel kapcsolatos jó hangulatot lerontani igyekszik. Az ellenforradalom fegyveres erőit már megsemmisítettük, de szószólói még mindig vannak. Ezek az elemek most különböző rémhírekkel nyugtalanítják a vasutas dolgozókat. Lebecsülik a bérrendezést, híresztelik, hogy nem lesz belőle semmi, becsületes vasutasokat rábírnak arra, hogy itt hagyják a vasutat stb. Az ilyen rémhírterjesztők ellenségei népi államunknak, ellenségei a vasutas dolgozóknak.

A kormány most a vasutasok jogos bérigényét — a lehetőséghez mérten — kielégítette. Adott szavának helytállt és a jövőben is helyt fog állani! 1956. október 23. óta lezajlott események és politikai kísérő jelenségeik, a szocialista államhatalom helyreállítása, megszilárdításának különböző fázisai mind azt bizonyítják, hogy helyes úton haladunk!

Vasutas dolgozók!

Ne hagyjátok magatokat az ellenség által félrevezetni!

Fegyelmezett, jó munkával, a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtásával teremtsetek újabb lehetőséget a szebb, jobb, gazdaságosabb élet mihamarabbi kialakításához, a szocializmus megvalósításához!

DR. CSANÁDI sk.
a miniszter első helyettese

Túlszárnyalták tavalyi eredményüket

Gyakori jelenség *Pécs* állomáson, hogy az irányítással megbízott szaktisztviselők kezükbe veszik a jelzőzászlót és végzik a tolatási munkát, hogy a vonatok menetrendszerű indítását, a kocsik beállítását időben biztosítsák. A pécsiek a nehézségek ellenére is felülmúlják a múltév hasonló időszakának eredményeit.

Májusban sikerült a személyvonatok menetrendszerűségét 93 százalékra biztosítani. Lemaradást csak a csatlakozásra várás okoz. Az eredményt akkor értékeljük helyesen, ha figyelembe vesszük, hogy a napi kocsibefutás 36 százalékkal magasabb, mint tavaly ilyenkor volt. Nagy gondot fordítanak a tolatási idők csökkentésére. Az egy kocsira eső mozgatási időt 5,2 percre szorították.

A kocsikifutást nagyban meggyorsítja a vonatok gazdaságos kihasználása. A forgalmi szolgálattevők ezért különös gondot fordítanak a túlsúlyos vonatok közlekedtetésére. Az elmúlt hónapban az összes indított tehervonatok 85 százalékát közlekedtették túlsúllyal.

Az eredmény nagyrészt annak köszönhető, hogy az állomáson újult erővel megindult a munkaverseny. A nemes versengésben kiváló eredmények születnek. *Nagy Dezső* kocsimester és brigádja az egy kocsira eső tolatási időt 102 százalékra teljesítette. A menetrendszerű vonatindításban *Kincses Károly* kocsimester és brigádja ért el jó eredményt.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

Az államvasuti havidíjas dolgozók új rangfokozati bértáblázata

Rangfokozat	Rangfokozati bér	Várakozási idő az szakcsoportban: 1.	2.	3.	4.	5.
1.	1200					
2.	1050					
3.	900					
4.	800					
5.	670	x				
6.	640	x				
7.	610	x	x			
8.	580	5	x			
9.	550	5	x	x		
10.	520	5	5	5		
11.	490	5	5	5	x	
12.	460	5	5	5	5	
13.	440		5	5	5	x
14.	420		5	5	5	5
15.	400			5	5	5
16.	380			5	5	5
17.	360				5	5
18.	340				5	5
19.	330					5
20.	320					5

Az emberiség érdekében

A világ haladó emberiségét nemre, fajra, vallásra való tekintet nélkül ma különösen egy gondolat foglalkoztatja: *megmenteni a világot az atom- és hidrogénbomba felhasználásával járó mérhetetlen katasztrófától.* A legkiválóbb tudósok és a legegyszerűbb dolgozók vágya és akarata találkozik, hogy megálljt parancsoljanak a pusztító kezeknek.

A Szakszervezeti Világszövetség az elsők között emelte fel tiltakozó szavát az egyre gyakoribbá váló nukleáris kísérletek ellen: *„A nukleáris fegyverkezési verseny, és a nukleáris fegyverekkel folytatott kísérletek* — olvashatjuk a felhívásban — *fenyegető veszélyt jelentenek az egész emberi faj szempontjából és mérhetetlen nyugtalanságot keltenek az emberek között... Éppen ezért a világ dolgozóinak és szakszervezeteinek egységes fellépésére ma sokkal nagyobb szükség van — és erre sokkal több lehetőség is van — mint valaha, ha a béke és a haladás érdekében döntő sikert akarunk elérni."*

A Szaktanács elnöksége a kísérletek tragikus következményeit ecsetelve csatlakozott a felhíváshoz. A magyar vasutasok is magukévá teszik e harcot és felemelik tiltakozó szavukat a nukleáris kísérletek ellen. *Szentes* állomás példáját követve a szegedi igazgatóság csaknem minden szolgálati helye csatlakozott a tiltakozó mozgalomhoz. *Szombathely* állomáson 130-an gyűltek össze röpgyűlésre, hogy kifejezzék elszántságukat a béke megvédése mellett.

A *váci* kereskedelmi dolgozók tiltakozásában a következőket olvashatjuk: *„Mi nem akarunk rombadöntött gyárakat, felperzselt városokat, nem akarjuk családunk, rokonaink, ismerőseink halálát... Felemeljük tiltakozó szavunkat a hidrogénbomba-kísérletek folytatása ellen."*

Tízezrek vannak a vasúton, és milliók az országban, százmilliók a világon, akiknek tiltakozó aláírása nem jutott el hozzánk, de egy emberként kiáltják: *tiltakozunk, tiltakozunk!*

Nálunk emelkedik a termelékenység

A *Szolnoki Járműjavító* kocsiosztályának dolgozói becsületesen helytállnak. Egyre magasabb a termelékenység, állandóan csökken az önköltség. Május havi tervüket 100 százalékra teljesítették.

A még jobb munkát azonban még ma is hátráltatja az anyaghiány. Vannak azonban olyan hiányosságok is, amelyeket vasúton belül is meg lehetne oldani, mint például az ütközőrúgó, a 20x70-es szegecs, burkolatcsavar, sasszegfélék biztosítása. Ezek az egyszerűnek látszó hiányosságok is gondot okoznak dolgozóinknak, akik nem akarnak ismét a múlthoz hasonló helyzetbe kerülni, amikor egyes műszaki vezetők gyakran azt hangoztatták: *„ez sincs, az sincs, mégis megy a kocsi".*

Idejében szólunk, nehogy a szépen felfelé ívelő eredményeink megtorpanjanak olyan hibák miatt, amelyeken lehet segíteni. Mi az anyagtakarékossággal, a munkaidő kihasználásával helytállunk, segítsenek ebben a vezetők is.

Csomor János, Szolnok

Kitérőcsere Győrszabadhegy állomáson. (Mező László felv.)

TIZENKÉT ÉVE DOLGOZÓTÁRSAI SZOLGÁLATÁBAN

(Gyoma)

A felszabadulás óta szakszervezeti funkcionárius *Ceglédi Dániel*, gyomai váltókezelő, akit nem sokkal azután látogattunk meg, hogy hazatért az üzemi bizottsági elnökök háromnapos tanfolyamáról.

*

A Zrínyi utcai ház zsúpfedeléről sűrű erekben patakzik az eső. *Ceglédi Dániel* estére megy szolgálatba, s most — szabadidejében — szakszervezeti teendőjét látja el. Otthon is munkatársai, a vasutas dolgozók érdekében serénykedik.

— *Nagyon jól jött a tanfolyam. Annál is inkább, mert — ne tagadjuk — az ellenforradalom megzavart bennünket is. Bizony nem tudtuk, hogyan menjünk tovább. A tanfolyam iránytűt adott a kezünkbe.*

Kicsit elgondolkozik, aztán tovább beszél munkájáról, az elmúlt hónapok eseményeiről, amelyek annyira felkavarták Gyomán is a kedélyeket.

A párttal együtthaladva lehet eredményes a munkánk

— Nálunk hárman váltak ki a vezetésből, a bizalmi munkából. Kicsit szétzilálódtunk szervezetileg, de már rendbe jöttünk. A legfontosabb, hogy tisztában vagyunk az események lényegével, a szakszervezet helyével és szerepével. A gyomai vasutasok örülnek a szakszervezet növekvő erejének, a munkában jelentkező egyre nagyobb önállóságának. Ugyanakkor elítélik a *„párttól és kormánytól független"* szakszervezet hamis jelszavát. *A mi véleményünk az, hogy a párttal együtt haladva, a párt célkitűzéseit végrehajtva kell növelni szakszervezetünk erejét, alapot teremteni a jogos követelések megvalósítására.*

— A közelmúltban szakszervezeti taggyűlést tartottunk. Hát ami igaz, az igaz: a taggyűlésre szükség volt. A felvilágosító szó, a téves nézetek tisztázására vezetett.

Belenyúl az aktatáskába és sűrűn teleírt fehér lapokat vesz elő. Barna hajan táncol a lámpa fénye, ahogyan előrehajolva elmondja, hogyan készült fel a taggyűlésre.

— Nem szeretem a lélektelen munkát. A hallgatóságnak éreznie kell, hogy amit mondok, azzal magam is egyetértek. Ezért a beszámoló lényegét feljegyeztem. A helyi példák csak fűszerezték és aláhúzták a SZOT X. teljes ülésén elhangzott referátum szavahihetőségét.

A közeljövő tennivalói

— A taggyűlésen követelték a szakszervezet nagyobb önállóságát. Nagyon helyesen hangsúlyozták, hogy ennek nem a párttól való függetlenségben kell gyökereznie, hanem abban, hogy ne csak szólamokban juttassa kifejezésre az emberek védelmét, hanem legyen ereje ahhoz, hogy méltóan képviselhesse a vasutasok érdekeit.

— A szervezeti kérdésekben is előrehaladtunk a tanfolyam óta. A vezetőséget *Mészáros Lajosnéval*, a bizalmi hálózatot pedig *Hanyec Imrével* és *Ötimár Jánossal* erősítettük meg. Kiegészítettük a társadalombiztosítási tanácsot, határozatot hoztunk a munkavédelem és betegellenőrzés javítására.

— A taggyűlésen munkatervet terjesztettünk a dolgozók elé, amelyet megvitatás után jóváhagytak. Háromhavi munkatervünk május hónapra eső részét hiánytalanul megvalósítottuk. Megtörtént a tagkönyvek felülvizsgálata, a vezetőségi és bizalmi testület kiegészítése, a kartonlapok rendezése. Júniusban a társadalombiztosítási tanács és a többi bizottságok munkájának segítése, a hiányok pótlása van soron. Júliusban a munkaverseny és az újítási mozgalom fellendítését vettük tervbe. Persze nem a régi alapon és feltételek mellett. Az élet diktálta, gyakorlati eredménnyel járó, a dolgozókat anyagilag érdekeltté tevő mozgalomra gondolunk.

— Nem feledkeztünk meg a kultúrmunkáról, a sportról sem. Szeretnénk a dolgozókat közelebbhozni egymáshoz. A közelmúltban a gyomai pedagógusok csapatával egyesültünk, felvettük a MÁV Fáklya SE nevet. Az egyesüléssel, több új sportszakosztály működtetésével kiléphetünk elszigeteltségünkből. Hátha még kis zenei együttesünknek hangszerellátását is támogatnák!

Az ÜB-elnök is ember

Panasz, kérés is van *Ceglédi* elvtárs tarsolyában. Az üzemi bizottsági elnök is ember — mondja — tele gonddal-bajjal, reménnyel és az élet apró örömeivel. A szegedi területi bizottságnak még március közepe táján kérelmet írt, kivételesen nem a dolgozók, hanem saját ügyében. Már kétszer megsürgette a választ, de feleletre sem méltatták. Vagy talán azt hiszik a területen, hogy miután ÜB-elnökről van szó, várhat? Nem hisszük, mert sajnos mást is megvárakoztatnak. A fél év óta betegeskedő *Hernádi* Mihály kőműves segélykérelmét csaknem két hónap múltán azzal küldték vissza, hogy a szolgálati főnökség záradékolja. (Előbb is rájöhettek volna!)

*

Az utóbbi időben fellendült a szakszervezeti élet Gyomán. Biztosak vagyunk benne, hogy még jobb eredményekkel gazdagodnak, mint az elmúlt tizenkét év során.

Sz. I.

Látogatás egy üzemi konyhán

(Celldömölk)

A város felőli oldalon, szemben a felvételi épülettel szinte hivalkodóan áll a celldömölki vasutasok kultúrotthona. Földszintjén kapott helyet az üzemi konyha.

Fél 12 felé jár az idő, mikor az újságíró meglepetésszerűen meglátogatja a konyhát. Az aránylag szűk helyen meglepő tisztaság fogad. Az egyik hatalmas fazékban aranyló húsleves, egy irdatlanul nagy lábasban paradicsomos burgonya várja az adagolást. Valósággal kívántatja magát, holott, több ellensége él e házban. A nagy asztalon főtt marhahúst szeletelnek, vigyázva arra, hogy lehetőleg ne csaljon a szemmérték.

Tudva azt, hogy az élet megnyilvánulásai között egy üzemi konyha csínje, ételeinek íze, a kiszolgálás gyorsasága és udvariassága mennyire befolyásolja a dolgozók általános véleményét — vigyázni kell hát az üzemi konyhák „viselkedésére" is. A megelégedettség előrehajtó erő, a jogos zúgolódás csikorgó fék.

Az étrend

A mérleg nyelve Celldömölkön helyes irányba fordul. Pedig nem könnyű *Németh* Károlyné, konyhavezető dolga. Egy szakácsnővel és két felszolgálóval mintegy 100 dolgozónak főznek. Reggel hatkor kezdik a munkát és fél 12-kor már kész az ebéd. Mit is főznek, nézzük meg egy-két napjukat! Május 27-én — lapozunk a konyha naplójában — borsóleves, burgonyás kocka fejessalátával; 28-án zöldségleves, tarhonyás hússal; 29-én húsleves, borsófőzelék vagdalt hússal; 30-án raguleves, vadas marhasült zsemlyegombóccal.

Sokat szerepel a marhahús az étrenden. Az egyik fűtőházi ipari tanuló ma például e szavakkal hagyta tányérján a gusztusos húsadagot: *Már kitalálhatnának mást is.*

Bizony kevés a sertéshús, nem is szólva a szárnyasról, amelyet nem lehet háromforintos áron „üzemeltetni". Májusban 119 kg. marha- és 33 kg. sertéshús forgott „közszájon". Az arány mutatja az ifjú felháborodásának okát.

Kenyérrel is él az ember

Elsőnek — megállapodás szerint — a fűtőház dolgozói étkeznek. Sok közöttük a fiatalember. Pillanatok alatt eltüntetik az adagot, s a végén szegénykék egymásra néznek, lesz-e még valami, elkelne a „repeta" is. Az idősebbeknek elég az adag. Egyben valamennyien megegyeznek: az ebéd ízletes, jó. *Iván* Lajos csőfúvató és *Molnár* Károly szenező elismeréssel szólnak a konyha művészeiről. *Kopasz* József kapusnak is jó a véleménye. Azért mégis van egy problémájuk: az étkezőhelyiségben nem lehet kenyeret venni 1955 óta. Most is — többségükben — kenyér nélkül ették a húsos ebédet. Nem csoda, ha a fiatalok hamarosan megéheznek, vagy nem a jóllakottság érzésével távoznak. Ezen lehet és kell segíteni.

Az üzemi konyha sűrűn kap ellenőrzést. A szakszervezet területi bizottsága, a szombathelyi igazgatóság vigyáz a dolgozók egészségére. De ezen túl jó lenne, ha újrafestenék az ebédlőt, még otthonosabbá, kedvesebbé tennék a celldömölki nagy vasutascsalád közös étkezőjét.

Nemzetközi HÍREK

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A közelmúltban tartották *Moszkvában* a vasút villamosítóinak és energetikai szakembereinek értekezletét. Az értekezlet megállapította, hogy csupán üzemi költségekben 1 milliárd 200 millió rubel megtakarítást érnek el a szovjet vasutasok a jelenleg üzemben levő villamosított vasútvonalakon.

*

Ebben az esztendőben 90 ezer kínai vasutast képeznek ki különféle intézetekben, iskolákban és tanfolyamokon.

*

A *bonni* parlament elvetette a vasutasok heti 45 órás munkaidejére előterjesztett szakszervezeti törvényjavaslatot.

*

Az argentin vasutasok sztrájkba léptek, tiltakozásul egy 14 éves gyermek megölése miatt, akit rendőrök lőttek agyon a vasutasok és a rendőrség összetűzése során.

*

Az angol vasutak két gyomirtó szerelvényt közlekedtetnek a vasúti pályákon. A vonatok 40 kilométeres óránkénti sebességgel haladnak, miközben vegyi anyagokkal permetezik végig a pályát.

*

Az amerikai vasutak pályafenntartási dolgozóinak szakszervezete megütközéssel fogadja a dolgozók számának nagyfokú csökkentését. Az utóbbi tíz év alatt — a korszerűsítésre hivatkozva — 80 ezer fővel csökkentették a vasutasok számát. A szakszervezet végkielégítést és kártérítést követel tagjainak.

*

A szovjet Tancura, Krasznyikov és Danilov olyan új rendszerű készüléket szerkesztett, amellyel önállóan és önműködően megállítható a vonat, ha a mozdonyvezető bármely oknál fogva nem venné észre, s nem intézkedne a „Megálljra" álló jelző előtt. Az új találmány egy pont-induktív és hang-autosztop rendszeren alapszik. A sikeres kísérletek bebizonyították az új vonatmegállító készülék előnyeit a már ismert hasonló készülékkel szemben.

Stockholm utcáin tízezres tömeg tüntetett az atomfegyverek eltiltásáért. Közöttük nagyszámban vettek részt vasutasok, akik zenekarokkal, a régi hagyományokra visszatekintő szakszervezeti lobogók alatt vonultak fel.

Egy kicsit sok

Hajmáskér állomáson ketten vagyunk forgalmi tanulók, azaz egyszemélyben távírászok, kocsifelírók, átmenesztők és telefonközpontosok, 24/24-es fordulóban. Több mint két hónappal ezelőtt kértük az igazgatóságot, hogy adjon még egy embert, hogy megvalósíthassuk a 12/24-es fordulót. Sajnos kérésünket válaszra sem méltatták. Talán úgy gondolják, hogy kicsi a forgalmunk? Nem nehéz az ellenkezőjéről meggyőződni. Egy közepes héten állomásunkon megfordul 1634 kocsi, összes keresztek száma 718, távíratok száma 50, s ezekhez hozzájön a telefonközpont és az átmenesztő szolgálat. 18 és 20 évesek vagyunk. Szeretjük a munkánkat, de úgy érezzük, kicsit sok, amit kívánnak tőlünk, mert tanulni és szórakozni is szeretünk.

Fazekas István, Horváth István
Hajmáskér.

Társadalombiztosítási problémákról néhány sorban

Családi pótlék

Egyeseknek az a kérése, hogy családi pótlék apadás esetén ne a legnagyobb pótlékot csökkentsék, hanem a legkisebbet — visszásságot szülne. Például előfordulna, hogy egy dolgozó, akinek három gyermeke van, de egy gyermeke már dolgozik (aki után járó családi pótlékot el kell vonni) és 1000 forintot keres, a még nem kereső két gyermekre 142,50 forintot kapna, viszont akinek két gyermeke van, s mindkettő ellátásáról neki kell gondoskodnia, csak 75 forint családi pótlékot kapna.

Gyógyszerellátás

Tudomásunkra jutott, hogy egyes kezelőorvosok a szakorvosok javaslatára sem írnak fel megfelelő gyógyszereket, arra hivatkozva, hogy vasutas biztosítottnak az nem írható fel. Közöljük, hogy a VSZT biztosítottak részére minden gyógyszer felírható, ha az szükséges és a gyógyszertárakban kapható. Ha a dolgozók ezzel ellentétes esetet tapasztalnak, erről értesítsék a szakszervezetet. Megjegyezzük azonban: azt, hogy a betegnek milyen gyógyszerre van szüksége, azt az orvos állapítja meg. Olyan igénnyel tehát, hogy ezt, vagy azt a gyógyszert írja fel, a kezelőorvoshoz sem lehet fordulni.

Megtörténik, hogy a beteg csak külföldi gyógyszert akar elfogadni, annak ellenére, hogy az orvos véleménye szerint betegségére jobb magyar gyógyszer van. Ilyen kérelmek természetesen nem teljesíthetők. A gyógyszerellátás problémái csak akkor oldhatók meg, ha a dolgozók is az orvos és a szakszervezet segítségére sietnek.

Szolgálati nyugdíj

A szolgálati nyugdíj megoldásával szakszervezetünk régóta foglalkozik, de anyagi fedezet hiányában megoldásra eddig még nem kerülhetett sor.

A MÁV MUCSÖ

A MÁV MUCSÖ (Munkaképesség Csökkenését Véleményező Orvosi Bizottság) problémáját megoldottnak tekinthetjük, mivel június 1-től másodfokon is megkezdte működését.

Uszoda a gyermekeknek

Átadták a „legifjabb vasutas nemzedéknek" a Szőnyi úti uszodában a 16×3,5 méter nagyságú vasbeton gyermek úszómedencét. Június 9-én már hangos volt a környék az apróságok kacagásától. A medencét — amelyet óriási béka díszít — a sportköri vezetők, élen **Garamszegi Bélával, Laki Károlylyal, Sárosi** Imrével társadalmi munkában építették, négy nap alatt.

EMLÉKEZÉS

1956. november! Az utcán nagy pelyhekben hull a hó. Máskor hosszan elnéztem és csodáltam a természetet, ahogy szabályos csillagokká formálja a hópelyheket. Most csak futólag gondolok erre, mert a városi pártbizottságon —, ahol tartózkodom — lázas munka folyik.

„Este tíz órára legyél itt! — szólt az egyik elvtárs. — Plakátokat kell ragasztani".

Tíz órakor? Gondolkodom. Miért nem lehet fényes nappal az emberek közé vinni a párt plakátját? Miért kell illegálisan dolgozni?

Kinézek az ablakon. A Móra Ferenc sétány parkjában üresen meredezik a Lenin—Sztálin szobor hófedte talapzata. Igen! Az országon végig száguldott, rombolt az ellenforradalom vihara, de már dolgozik, életjelt ad magáról a párt.

★

Este tíz óra. Az utcák kihaltak, csak az elvtársak cipőinek egyhangú kopogása hallatszik. Karhatalmisták csatlakoznak hozzánk, s mi ragasztjuk a plakátokat, hogy reggelre a város minden részében hírdessék: Él a párt!

★

Negyed kettőt ütött az óra, amikor hazaértek. Feleségem ébren van, kisfiam álmát vigyázza. Lefekszem, de egy ideig nem jön álom a szememre. Holnap, igen holnap tovább folytatjuk!

Dáni Mihály.
Szeged

Az ezermester

Magas, szikár, kackiás bajuszú, csillogó szemű ember Szőcs Józsi bácsi. „Mindössze" 63 éves. Mozgékonyság, örökös tettvágy jellemzi. És még valami: művészi szikra, amely érdekesebbnél érdekesebb, szebbnél szebb képzőművészeti alkotásra serkenti.

Valamikor az „őstehetségek" közé sorolták az ilyeneket, s rövid futtatás után megtörve, kiábrándultan hagyták magukra. Szőcs bácsi sorsa merőben különbözik ettől. Felkarolják, segítik, tanítják.

Nimfa és mesterhegedű

Az Északi Járóműjavítóban, majd a Déli- és Keleti-fűtőházban dolgozott. Kilenc éve ment nyugdíjba. Csendes magányában egyszercsak elkezdett munkálkodni, szórakozásból. Ez merőben elütött a lakatosmesterségtől. Ha eddig mesteri módon dolgozott, most a mesterségét használta fel művészi ambíciójának kielégítésére.

Amikor szabadnapos — mert a Gázgyár gépésze, kevés a nyugdíj — nekilát a sárga és vörösrézlemezek kikovácsolásához. Ahogyan domborítja a lemezeket, ahogyan alakokat ölt a holt anyag, ez már művészet és nem mesterségbeli fogás. Fürdőző nők, a virágos tét koszorújában elfekvő nimfa, az anyaság szent, mesterkéletlen fogalmazása szerszámai alatt csodálkozásra késztetik a szemlélőt. Hiszen soha nem tanulta jelenlegi „mesterségét". Most, amikor kenyere javát már megette, kikívánkozik belőle népi művészete. Sajátos felfogása, tálalása csodálkozásra késztet. Mindössze egy esztendeje „vesződik" a rézzel, fával.

Két ragyogó szépségű mesterhegedűjének darabjáért kétezer forintot ígértek. A gravírozott ólomlemezeket pajkos aktjaival, az egyetlen fadarabból kifaragott hosszú láncot, a kiterjesztett legyezőjű pávát, a remek vörösréz kazettákat, és sok-sok egyéni ízű művét gyönyörűség nézni.

Az ördöngös zár

Józsi bácsi azonban nemcsak népművész, de furfangos feltaláló is. Olyan páncélszekrényzárat készített, amelyre méltán figyelt fel az ELZETT-gyár mérnöki kara. Kérték tőle, „veszekedtek" vele: adja át a találmányt. A zár titkát azonban még őrzi. Fél, hogy úgy jár, mint Erdélyben annak idején, ahol három és fél millió lej értékű találmányát fizetség nélkül eltulajdonították. Reméljük, nem sokáig lesz bizalmatlan. A zár 36 000 változatban készíthető el, kulcs nélkül. Nullpontról induló rugós gombzárak elfordításával működik. A zár — Józsi bácsi szerint — forradalmasítani fogja a zárak és lakatok eddigi rendszerét. (Mi mindenesetre a MÁV figyelmébe ajánljuk a találmányt, nézzék meg az illetékesek, hasznosíthatnánk-e a népgazdaság javára?)

A hetedik vasutasnapra készülök — mutat büszkén a félig kész művekre. — A képzőművészeti kiállításon mutatkozom be vasutas társaimnak. Örömmel dolgozom, s csupán az a kérésem a szakszervezet kultúrnevelési osztályához, amely már eddig is segítségemre volt, hogy a kiállítandó művek elkészítéséhez anyagot kaphassak.

Hálával gondol a szakszervezet képzőművészeti iskolájára, Kirchmayer igazgatóra, aki nagy megértéssel nyújt neki útbaigazítást a művészet berkeiben.

Kívánjuk, hogy még sokáig dolgozzon eredeti munkáin, sokakat gyönyörködtessen alkotásaival az örökifjú Szőcs Józsi bácsi.

A MÁV tüdőgyógyintézet beruházási hiányosságairól

Hosszas huzavona és többszöri határidő-eltolás után a múlt év júliusában végre átadásra került a vasutasok budakeszi tüdőgyógyintézete. Az átadás idején nem gondoltunk arra, hogy ez a nagyszerű kezdeményezés, az emberbaráti szeretet és megbecsülés testet öltött szimbóluma mennyi bosszúságot fog még okozni azoknak, akik szivügyüknek tekintik a vasutas egészségvédelem javítását. Annak ellenére, hogy az intézet már eddig is több száz dolgozótársunknak adta vissza egészségét, hosszabbította meg életét,

számos olyan nehézséggel küzd, amely veszélyezteti hivatásának betöltését.

Az intézet vízellátását egy nyomásfokozó berendezésen keresztül kapja. A nyomásfokozó azonban a víztároló medence szelepjeinek rossz zárása és a hydrofor-ház kapcsolójának üzemképtelensége miatt automatikusan nem működik, így a városi hálózatról kapjuk a vizet. Ennek az a visszatérő veszélye, hogy

nyomáscsökkenés esetén a gyógyintézet vízellátása megszűnik.

Víz segítségével üzemeltetjük azokat a vákuum elszívóberendezéseket is, amelyek a beteg tüdőben összegyűlt, vagy onnan szivárgó váladékokat szívják le. A víznyomás megszűnésével természetesen megszűnik az elszívó apparátus is, ami súlyos következményekkel járhat a betegre. A nyári időszakban a vízhálózat nyomáscsökkenése rendszerint bekövetkezik, ezért is különösen sürgős a nyomásfokozó berendezés végleges elkészítése és megbízható üzemeltetése.

Az intézet főépülete, valamint az energiaépület páraelszívó berendezésekkel volt tervezve, de ezek még mindig „szerelés" alatt állanak. Következmény: a párás levegő hatására a gépek, műszerek, berozsdásodnak, a csempék lehullanak, az élelmiszerek megpenészesednek.

A gyógyintézetben mellkasi sebészet működik. A sokszor többórás műtét közben életmentő fontosságú a jó világítás. Ezért a hálózati világítás üzemzavara esetére egy azonnal bekapcsolható akkumulátoros szükségvilágítást terveztek. Erre azért van szükség, hogy áthidaljuk azt az időt (30—40 perc), míg a 85 kW-os agregátort beindítjuk.

Az akkumulátorberendezést már évek óta megrendelték, de még ma sem érkezett meg.

A főépülettől mintegy 220 méterre van a mosoda. A szennyes fehérneműt hetenként 2—3, a tiszta fehérneműt hetenként két alkalommal kell le-, illetve felszállítani. Tervezték ugyan hat darab pormentesen záródó kocsit, ezek azonban még saját önsúlyukat sem bírják el. Egyrészt a szennyes ruhák fertőzés veszélye, másrészt a szállítás embertelen módja miatt — ugyanis a betegek alól kikerülő szennyes, fertőzött ruhaneműt a fertőzés veszélyének kitéve, háton cipelik a mosodához — ez a módszer veszélyes és türhetetlen. A helyzetet bizottságok sorozata vizsgálta már a legkisebb eredmény nélkül.

A vízrendszert PVC-csövekkel oldották meg. A csövek tudvalevőleg hidegre, melegre érzékenyek, a ragasztások, illetve kötések sorban elszakadnak. Az eredmény: hetenként egy-egy nagy csőszakadás, falbontással, csempebontással, átázással.

A tervezésnél „kifelejtették" a földszint, valamint az energia-épület raktárainak ablakrácsait. A boncterem, a kórszövettani laboratórium, a fertőző köpetlaboratórium, a fehérnemű-raktárak megnyugtató üzemeltetése elképzelhetetlen megfelelő ablakrácsok nélkül.

A felsorolt hiányosságokat már többször jelentettük a kivitelező vállalatoknak, azok minisztériumi főhatóságainál. Minden esetben bizottság bizottságokat követett, egy év alatt azonban nem tudtuk elérni a fenti — csak a legfontosabb — hiányosságok megszüntetését.

Kerényi igazgató-főorvos
Káldi gazdasági vezető

*

A szakszervezet elnöksége június 3-i ülésén napirendre tűzte a gyógyintézet beruházási hiányosságainak tárgyalását. Határozatában leszögezte, hogy a miniszter elvtárs segítségét kérve, olyan intézkedéseket kell foganatosítani, hogy a hiányosságok a lehető legrövidebb időn belül megszűnjenek. A vétkes mulasztások okának felderítésére a szakvonali vezetés eljárást indított.

KÖNYVEKRŐL

Munkavédelmi könyvtár címen könyvsorozat jelenik meg a Szaktanács munkavédelmi osztályának szerkesztésében. A körülbeltül hatheténként megjelenő kötetek segíteni kívánják nemcsak a munkavédelmi felügyelők és biztonsági megbízottak, hanem más műszaki dolgozók munkáját is a dolgozók testi épségének és egészségének védelmében. Ez évben a következő kötetek jelennek meg:

1. Az anyagmozgatás, szállítás biztonságtechnikája.
2. A villamosság biztonságtechnikájának alapelvei.
3. Kazánok, nyomás alatti berendezések biztonságtechnikájának alapelvei.
4. A hegesztés biztonságtechnikája.
5. A szellőzés alapelvei.
6. A leggyakoribb foglalkozási ártalmak és az ellenük való védekezés.
7. Tervek munkavédelmi ellenőrzése.
8. Ipari létesítmények munkavédelmi előírásai.
9. A gépek biztonságtechnikája.

Egy kötet ára körülbelül 6—8 forint lesz. Mivel a sorozat kötetei korlátozott példányszámban jelennek meg, az érdekeltek igényüket jelentsék be a Táncsics Könyvkiadónál (VI., Dózsa György út 84/b.)

A szervezettség alakulása egy állomáson

Az ellenforradalom *Kaposvár* állomás szakszervezeti életében sem múlt el nyomtalanul. Mint másutt, itt is

olyanféle képpen véleked-tek a hangadók, hogy nincs többé szükség szakszervezetre.

Kézenfekvőnek találták hát mielőbb birtokba venni a szakszervezet helyiségét, vagyonát, ingóságait. *Farkas* Lajos ÜB-elnököt hazatanácsolták. *Nagy* Zoltán áruirányító a „forradalmi munkástanács" tagja mindent fel akart számolni ami a felszabadulás óta jött létre. Kedvenc jelszavát „eddig mindenek voltunk, csak magyarok nem" úton útfélen hangoztatta.

A néhánynapos kiskirálykodás természetesen kihatással volt az elleforradalom fegyveres leverése utáni időre is. Az először meghirdetett ÜB-ülés összehívásának kudarca szemléltetően bizonyítja ezt. Más taktikához kellett hát folyamodni. Az ÜB-elnök és *Doma* termelésfelelős elvtárs egyenként keresték fel az üzemi bizottság tagjait. Először *Marics* elvtárs, a TT elnöke csatlakozott a szervezést kezdő munkához, utána lassankint jöttek a többiek is.

A tagsággal már nem volt ilyen könnyű a helyzet. Egyesek a csillagos bélyeget, mások az elmaradt tagdíj pótlását hozták fel kifogásul.

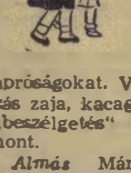
De a felvilágosító szó, a légkör tisztulása nyomán hamarosan túltették magukat ezeken a dolgozók. különösen amikor látták, hogy a szakszervezet a legnehezebb időkben is a segítségükre siet. A novemberi napokban a megyei és városi szervekkel karöltve 18 dolgozó égető lakásproblémáját oldották meg. Nem kis hatással volt ez a tény a taglétszám gyarapodására.

Novemberben 50, januárban 70, márciusban 75, májusban már 92 százalékos volt a szervezettség

az október előtti 95 százalékkal szemben. Nagy része volt ebben *Gárdonyi* Gézáné gazdasági felelősnek, akinek szorgalmát, tevékenységét csak elismerés illetheti, s no persze annak, hogy már a novemberi napokban is akadtak olyanok mint *Horváth* Gyula elvtárs, aki a kezdet kezdetén részt kért a szakszervezeti munkából.

A kaposvári forgalmi dolgozók nagy többsége tehát jól vizsgázott annak ellenére, hogy a szolgálati vezetőtől nem a legjobb példát látták. *Varga* Károly állomásfőnök a szakszervezeti alapszabályra hivatkozva —, hogy ti. csak az veszti el szakszervezeti tagságát, aki három hónapig nem fizet tagdíjat — egy-két hónapot megfizet, utána kétháromhónapos pauza következik nála. Reméljük hogy ő is rövidesen revidiálja álláspontját, s példamutatása nyomán még azok is megtalálják a szakszervezethez vezető utat, akik eddig távoltartották magukat.

Az apróságok birodalmában



(Dunakeszi). Reggel 7 óra. A Dunakeszi Járóműjavító napközi otthonába egymásután hozzák az édesanyák az apróságokat. Vidám barátkozás zaja, kacagás, fülbemászó „beszélgetés" tölti be az otthont.

Almás Mária, *Heitzinger* Anna óvónő és *Érsek* Ferencné dajka sok-sok szeretettel, meleg érdeklődéssel veszi körül az érkezőket. Már az első pillanatban látszik: az üzem dolgozói nyugodtan rábízhatják szemefényüket a gondozókra. *Axmann* Edéné, a napközi otthon vezetője és munkatársai valóban átérzik nemes hivatásukat, alapot raknak az életbe, pontosabban az általános iskolába induló ifjú emberkék lábai alá.

Amint belépnek a kicsinyek, azonnal málnapiros kockás pizsamába búinak. Némelyikük még vesződik a ruhadarabokkal, s voltaképpen itt az alkalom arra, hogy az öltözködés és vetkőzés „mesterségét" játszva elsajátítsák. A kis székecskék felett körbefutó fogasok. Minden fogas mellett valamiféle **színes rajz**, dominó, óra, Róka Misi, mackó stb. hogy jobban megjegyezzék, hova rakták öltözetüket.

A vetkőzés nem akadályozza meg *Lengyel* Lacikát, ezt a szőke hajú ötéves legénykét, hogy hozzánk ne jöjjön. Hogy mi játszódik le bensőjében, azt senki meg nem mondaná. Egy darabig nézi a jegyzetét iró bácsit, majd bátran megszólal:

— *Az apukámat tetszik ismerni?*

— *Hát persze, hogy ismerem apukádat, aki jól dolgozik, azt az üzemben is jól ismerik.*

— *Én Lengyel Laci vagyok, mondja nagy komolyan. Apukát is így hívják.*

Kupik Feri megirígyli, odasiet hát:

— *Engem meg Kupik Ferinek hívnak.* Büszkén, ratartian állítja magáról.

Egyik aranyosabb, mint a másik. *Szabó* Lacit Évike húga strucgatja. A másik fiúcska udvariassági versenyben van egyik társával. Csupa bájos színfolt az otthon.

Hogyan is élnek, mit csinálnak a csöppségek?

Két foglalkozási terem várja a 3—4. illetve az 5—6 éveseket. Több mint 50 gyermek jár ide. Nyolc órakor kézmosás és reggelizés következik. Utána jön voltaképpen a foglalkoztatás. A kicsinyeknél egy, a nagyobbaknál két foglalkozás van naponta. Persze, júliustól augusztusig itt is nyári vakációt élveznek a legifiabbak. Az óvónénik különös gondot fordítanak a testnevelésre, a beszélgetés elsajátítására, a munka megszeretettésére. Mesélnek nekik, versre, dalra tanítják őket. Emellett didaktikus játékkal is szórakoznak, így ismerik meg az arányokat, a tér-, a szín- és számismereteket. Ez az ő iskolájuk. „Suli" után séta és játék a szabadban.

Fél 12-kor ebédelnek, de persze ezt ismét megelőzi az egészségügyi rendszabály. Ebéd után pihenés, alvás, majd uzsonna, átöltözés és négy órakor, mint aki jól végezte dolgát, hazamegy anyukával az otthon „növendéke".

Látogatásunkkor csontleves, rizibizi sertéshússal, saláta és sütemény volt a menü. Persze, hogy szeretnek ide járni! De hogy igazán jól érezzék magukat, nagy türelem, szeretet és figyelem kell az óvónők részéről. Ebben sincs hiány. A Dunakeszi Járóműjavító napközi otthonában valóban második otthonukra találtak a dolgozók aranyos csöppségei.

MINDEN ÜB-TAG DOLGOZZON

Az ellenforradalom sok becsületes ember tisztánlátását elhomályosította. A szakszervezeti bizottságok tagjainak elsőrendű kötelességük, hogy a hamis, téves nézeteket széjjelzúzzák és a félrevezetetteket a helyes útra vigyék.

A munkát rendkívül megnehezíti azonban, hogy sok ÜB-tag nem veszi komolyan hivatását, nem végez aktív munkát, így minden szinte kizárólag az elnökre és a gazdasági vezetőre hárul. Ez még ott sem helyes, ahol az elnök függetlenített, hát még ott, ahol társadalmi munkában végzi nehéz, felelősségteljes megbízatását.

Az ellenforradalom *„be akarta bizonyítani"*, hogy nincs szükség a szakszervezetre és mindent elkövetett, hogy tekintélyét megtépázza. A dolgozók csattanós választ adtak erre. Marcali állomás létszáma 90 fő, ebből 3 katona, 80-an pedig tagjai a szakszervezetnek és nemcsak papíron, hiszen mindössze 4—5 dolgozó van elmaradva, 1—2 hónapi tagdíjjal. Azt is meg kell azonban őszintén írnom, hogy még ma is akad olyan szakmai vezető, aki a szakszervezeti munkát feleslegesnek tartja, nem kíváncsi a dolgozók által választott vezetők véleményére és jóformán csak a rendkívüli segélyek elbírálásakor fordulnak a szakszervezeti bizottsághoz.

Munkánkhoz nagy segítséget nyújtott a háromnapos tanfolyam. Tanultunk, tapasztalatokat szereztünk, amelyeket próbálunk munkánkban kamatoztatni.

Most azon fáradozunk, hogy a szocialista munkaverseny segítségével minél előbb helyrehozzuk az ellenforradalom által okozott károkat, biztosítsuk a pontos, gazdaságos szállítást.

Mika Lajos
ÜB-elnök,
Marcali állomás

A 13-as sz. vonat késik: 55 percet

Nem azért választottuk ezt a címet, mert lassan ismeretlen lesz a személyszállító vonatoknál az egyórás késés. Más indított e cikk megírására.

*

1957. június 7., péntek. A 13-as Győrből pontban 13,50-kor elindult, s Tatabánya-alsóra érkezett 15,26-kor, amint a Hivatalos Menetrendben rögzítve van. A baj aztán itt kezdődött. A kilenc kocsiból álló szerelvény nem tudta befogadni a hazainduló dolgozókat, akik közül nagyon sok Hajdú, Heves, Szolnok megyébe igyekezett. Az utasok fürtökben lógtak a lépcsőkön. Huzavona, kiabálás, a jegyvizsgálók — helyesen — addig nem voltak hajlandók továbbmenni, amíg az utasok be nem szorultak a kocsikba.

Végül mégiscsak elindultunk. Tatabánya megállóhely. Ujabb roham, vonatmenesztés, vonatleintés. Hadd álljon, amíg a heringmódjára összezsúfolt utasok néhány száz társuknak helyet szorítanak. Persze, ez már nem sikerült. Százával tették meg az utat a lépcsőn, az ütközőlökokon állva Tatabánya-felsőig.

Itt egy eddig nem tapasztalt „módszerrel" találkoztunk. A vonat a peronon kívül megállt, nehogy a több száz utazni szándékozóból valaki felszállhasson. De még a rendőri közbelépés ellenére is sokan megkísérelték a szinte lehetetlent. Amíg egy lábnak hely jutott a lépcsőn, akadt vállalkozó szellemű utas. A továbbhaladás életveszélyessé válhatott volna. Végülis négy kocsival megerősítették a szerelvényt, s most már 13 kocsi lépcsőjén lógtak az emberek. Indulás 15,42 helyett 16,35-kor. A két Szárt olcsón megúsztuk. Bicskén már sikerült megagitálni az utasokat, hogy várják meg a 20 perc múlva közlekedő 21-est.

Felvetődik a kérdés, miért nem jönnek ezzel a Tatabánya környékéről utazók? Egyszerű a magyarázat. A 13-as 17,18-kor, a 21-es 18,50-kor érkezik a Keletibe. S a két vonat érkezése között indul a Keletiből a 308-as, a 328-as, a 416-os, 6608-as, a Nyugatiból az 1706-os és az 510-es. Ha a csatlakozást lekésik, sokan fél nappal később érkeznek családjukhoz.

Szemtanúk szerint így van ez minden pénteken. Az utasok hangulata nem tűri a nyomdafestéket. Nem hiszem, hogy ne tudnák megerősíteni a pénteki szerelvényeket azokon a vonalakon, ahol ötnapos munkahét dívik. Segítsünk addig a türhetetlen állapoton, amíg egy tömegszerencsétlenséggel nem fizetünk érte. (—)

Nagyobb megbecsülést a kocsirendezőknek!

Amikor a sötét éjszakában a vasúti kocsi ablakából kitekintve lámpával mozgó árnyakat látunk, gondolunk-e arra, hogy ezeken az embereken mennyi minden fordul meg. Eszünkbe jut-e, hogy az egyenetlen, sokszor síkos talajon, a váltókeresztezéseknél mennyi veszély leselkedik ezekre a becsületes dolgozókra. Mégis még mindig vitatott kérdés veszélyes-e a kocsirendezői szolgálat?

A vasút vagyonának legjelentősebb része, a kocsipark a kocsirendezőkre van bízva. A kocsirendezők munkájának alapja a teljes összeszokottság. A kocsirendező gárda megfiatalodott, azonban ez a megfiatalodás nem párosult az idősebbek tapasztaltságával. Nem az a jó kocsirendező, aki sokat szalad, hanem az, aki ésszel dolgozik, és minél kevesebb mozgással tud egy munkafolyamatot megoldani. A gyakorlatlanság sok fizikai megerőltetéssel jár, és a szolgálat menetét nehézzé teszi. Abban a csapatban, ahol a beosztottak szíve nem dobban együtt a tolatásvezetőével, nem lehet jó munkáról beszélni.

A technikai feltételek sem mindig kielégítőek, és mégis minden nehézség ellenére a munka megy, a vonatközlekedésben nincsenek nagyobb zavarok, a felek nem panaszkodnak a beállítatlan kocsik miatt, ami a kocsirendezők, de a többi vasutas jó munkáját is dicséri. Nagyobb megbecsülést a kocsirendezői szolgálatnak! Mi azt szeretnénk, ha a kocsirendezők megmaradnának beosztásukban, ha összeszokott, szilárd egységet képeznének.

Tudjuk, hogy kormányzatunk erején felül igyekszik a dolgozók jobb életkörülményeit biztosítani, azt is tudjuk, hogy az ellenforradalom kártékony, romboló munkája következtében azonnal nem várhatunk csodákat, de foglalkozni kellene azzal a gondolattal, hogy annak a kategóriának, amelyik veszélyes körülmények között végzi felelősségteljes munkáját, esetleg veszélyességi pótlék címén többet nyújtsunk.

Vajda Sándor,
Szegedi Igazgatóság

DICSÉRENDŐ CSELEKEDET

Nagylók és *Sárbogárd* között május 22-én, *Rajkai János* zárfékező, az 1092-es számú vonatot a nyílt vonalon vészfékkel megállította.

A vészfék használatát az tette szükségessé, hogy egy kocsi hordrúgó csapszege kiesett, a hordrúgó kifordult, a kocsiszekrény oldalirányban megbillent s a csapágy szintén kifordult a helyéből. Megállás után a sérült kocsit a mögötte levőkkel a nyílt vonalon hagyták, s a vonat első részét Sárbogárdra vontatták. A mozdony azután megfelelő szerszámokkal visszatért és a kocsit 23 perc alatt futóképessé tették.

Rajkai János zárfékező szolgálati kötelességét éberen, lelkiismeretesen és körültekintéssel látta el. Ha nem így cselekszik nyíltvonali kisiklás, pályaelzáródás és súlyos anyagi kár lett volna a következmény. A nagyszerű cselekedetnek nem maradt el a jutalma: *Rajkai elvtársat dicsérő elismerésben és pénzjutalomban részesítette az igazgatóság vezetője. Megérdemelte.*

Várnai László, Pécs

Kisterenyei gondok

A nógrádi medencének egyik legnagyobb szénállomása Kisterenye. Az állomás vágányhálózata szűk és rövid. A bányák kincseit nem egyszer mostoha körülmények között továbbítjuk.

A mintegy 270 vasutasnak nincs megfelelő oktatóterme, olyan, ahol legalább 60—70 ember összejöhetne. Jóformán nem tudunk párt- és szakszervezeti napokat tartani sem. Nem is szólnék, ha ez egyszerűen helyiség probléma lenne. De ez több annál. A dolgozók szakmai, politikai képzését is akadályozza, ami szorosan összefügg a szállítással.

140—150 vonatkísérőnk van. Vonataink vegyesvonatok, ha esik, ha fúj, a kalauzoknak tolatni kell, de védőruhát nem kapnak. Nem csoda, hogy kevesen vannak, állandó létszámproblémával küzdünk, hiszen senki sem szeret 28 fokos hidegben félcipőben a fékre menni, vagy zuhogó esőben tolatni.

Azzal is érdemes foglalkozni, hogy különböző beosztásban rövidebb vagy hosszabb idő alatt használódik el a ruha. Ezért helyes lenne, ha a viselési időt is a szolgálati beosztás szerint szabályoznák.

Bazsó István,
SZB-elnök, Kisterenye állomás

Várpalotán a 80 személyes legénységszállás építése befejezéshez közeledik. Képünkön a tetőzet építését láthatjuk. (Mező László felv.)

Mennyit nő a bambusz naponta?

— Egy természettudományi előadáson —

„Az élet roppant érdekes: tele van olyan dolgokkal, melyek magukkal ragadják az embert. Csak az a fontos, hogy érdeklődését olyan dolgok felé irányítsuk, amelyek értékesek, amelyek elő tudják mozdítani az ember fejlődését minden irányban."

Kalinyinnak, a nagyszerű szovjet nevelőnek könyvéből valók ezek a sorok. A szocialista építőmunkához művelt emberekre van szükség. Persze műveltnek nem az számít, aki sokat olvas, hanem az, aki magáévá is teszi a tudomány kincseit, elgondolkozik az olvasottakról, hallottakról és a tanultakat mindennapi munkájában is hasznosítani tudja.

A dolgozók művelését, látókörüknek bővítését szolgálják a természettudományi előadások szerte az országban. A vasúton etekintetben példamutató gyakorlat alakult ki. Tizennyolc nagyszerűen képzett fiatal, lelkes tanárember keresi fel ebédszünetben, munka végeztével a szolgálati helyeket. Azt akarják, hogy a munkások mind többen elsajátítsák a földrajzi, történelmi, számtani, atomfizikai, élettani és egyéb ismereteket. És mindezt olyan előadás keretében, olyan fesztelen, baráti légkörben, amely méltán hagy nyomot a hallgatókban.

A kínai tea

Június 11-én ellátogatunk egy ilyen meghitt eszmecserére. Árnyékban is 30 fokot mutat a hőmérő higanyszála a déli órákban. Mégis zsúfolt a *Rákosrendezőn* telepített *Nyugati kocsijavító műhely* „mindenes" terme. Körröskörül öltözőszekrények, asztalok, lócák. Olajos, kátrányos, félmeztelenre vetkőzött, napbarnított lakatosok hallgatják rendkívül nagy érdeklődéssel *Farkasvölgyi Károly* tanár előadását. Az érdeklődésre mi sem jellemzőbb, hogy az előszoba kövén is úgy ülnek, mint költöző fecskék a villanydróton.

Éppen a teáról folyik a szó. A forró tea könnyen elpattintja az üveget, ez az egyszerű tény az alapja annak, hogy a porcelánkészítés művészete Kínában az első a világon. A porcelán bírja a forró italt, nem hasad el. A kitűnő ízű kínai tea, ha tengeren szállítják, keserű füstízű lesz. Eredeti zamatát csak szárazföldi szállításnál őrzi meg. Így indultak útnak hatalmas karavánok a nagy orosz földön keresztül Európába. Innen az elnevezése, a nálunk is ismert orosz teának. Persze a Szovjetunióban is termelnek kitűnő, valóban orosz teát, de a népben évszázada él az „orosz tea" kifejezés, pedig ez a testvéri Kínából származik — mondja *Farkasvölgyi* elvtárs.

Hány világrész van?

Sok ilyen és hasonló, az általános műveltség kereteit bővítő dologról esik szó. Az előadás végén a legkülönbözőbb kérdések hangzanak el.

— *Igaz-e, hogy a bambusz naponta 30 centimétert is nő?*

— *Bizony igaz, 23—24 méterre nő meg, négy emelet magasságra, 30 centiméter vastagra.*

Egy másik dolgozó arról érdeklődik, hány világrész van valójában, mert öt, hat, sőt hét világrészről is beszélnek. Valamennyi kérdésre szeretettel válaszol a tanár.

Amikor vége az előadásnak *Varga I.* Antal és *Pásztor* Vince lakatosok kifele jövet hangosan mondják: — *Aztán máskor is eljöjjön ám tanár elvtárs!* Pedig nem először van itt. már ismerik és szeretik az előadót. A tapasztalat azt mutatja, hogy érdekli a dolgozókat az ilyen összejövetel.

Matissa-rendszerű hordozható ultrahang sínvizsgáló. Ez a készülék csak a sínkoronát vizsgálja. Ha a tapogatófej repedés vagy törés fölé kerül, a készülék berregése elhal.

(Németh Gyula felv.)

Az illetményruha-ellátásról

Nagyon sok dolgozó fordul hozzánk az utóbbi időben azzal, hogy mi lesz az illetményruha járandósággal, mikor kapják meg az elmaradt ruhadarabokat. Az anyagellátási igazgatóságtól nyert információ alapján a következőkben válaszolunk:

Az ellenforradalom okozta nehézségeket egyre jobban kiküszöbölt textiliparunk. A vasutas egyenruhák folyamatos szállítása — bár késve — megkezdődött. 1957-re a bőrés halinacsizmák fele, a bundakabátok 30, a szőrmesapkák 40, az esőköpenyek 25, a posztóköpenyek 30, a főtisztgyapju zubbonyok és nadrágok 15, a posztózubbonyok és nadrágok 30, a zsávolyzubbonyok 50, a zsávolynadrágok 30 és a munkaruhák közel 15 százaléka került eddig a vasút ruharaktáraiba. Ezek kiosztása jelenleg folyik.

Amennyiben újabb alapanyagnehézségek nem állnak elő, a könnyűipari üzemek az év végéig kielégítik a MÁV ruhaigényét.

IDEJÉBEN SZÓLUNK

Békéscsabán eddig minden évben ideiében megkaptuk a szén-, és fautalványokat. Ez rendjén van, de az már baj, hogy 1957. márciusában csak az 1956-ban kiadott 1., 2. számú utalványra adtak szenet. Felvetődik a kérdés, hogy miért szükséges az utalványozással járó adminisztráció, ha a tüzelőért a TÜZÉPhez kell menniük a vasutasoknak?

Nagyon örülnénk, ha az iden kellő mennyiségben, idejében biztosítanának fát és szenet.

Gersi György,
Békéscsaba.

Az országos vasutas férfi és női tornász csapatbajnokság néhány tanulsága

Amikor elkészült az 1957. évi országos vasutas férfi- és női tornász csapatbajnokság versenykiírása, senki sem gondolt arra, hogy június 2-án a Ferencvárosi VSK tornacsarnokában több mint száz fiatal fiú és lány méri össze erejét a bajnoki pontokért. Márpedig ez történt.

A legjobb versenyzőgárdával rendelkező Pécsi VSK, Debreceni VSC, Rákospalotai Testvériség és a Ferencvárosi VSK mellett ezen a versenyen már a Békési MÁV és a Pápai MÁV Bástya fiatal tornászai is képviseltették magukat. A népes mezőny, a helyenként magasszínvonalú verseny ellenére sem lehetünk azonban elégedettek. Hogy miért? Mert az országban működő mintegy kilencven vasutas sportklub közül nem kevesebb, mint tizennyolcnak van tornászszakosztálya, s ennek ellenére az országos csapatbajnokságon mindössze hat egyesület tornászai vettek részt.

Hol maradtak a Vasúti Főosztály, a Dunakeszi Magyarság, a Celldömölki VSC, a MÁV Sátoraljaújhelyi SC, a Nyíregyházi VSC, a Péceli MÁV, a Jászapáti VSC, a Kiskunfélegyházi VSC, a Szentesi VSC, a Makói VSC, a Hódmezővásárhelyi VSC és a Gyomai VSC tornászai. Talán ezeknél a klubok nál csak papíron működik a tornász-szakosztály? Hogyan akarják biztosítani tornászaik fejlődését, ha nem küldik őket versenyekre? Attól, hogy a gyengébb szereplés miatt „lejáratják tekintélyüket" igazán nem kell félnie egyetlen sportvezetőnek sem.

Nos, ha már idáig jutottunk, szeretnénk egy példát elmondani. A Pápai MÁV Bástya tornász-szakosztálya egyetlen neves versenyzővel sem rendelkezik. Csupán tapasztalatszerzés céljából indultak, s mi lett az eredmény? — a női II. és III. osztályúak mezőnyében megnyerték a csapatversenyt.

Ez a példa is azt igazolja, hogy érdemes a fiataloknak versenyzési lehetőséget adni. A szakszervezet sportosztálya is azzal a céllal rendezi a bajnokságokat, hogy egyrészt versenyzési lehetőséget biztosítson a fiataloknak, másrészt felmérje az erőviszonyokat a szakbizottsággal karöltve összeállítsa a férfi és női válogatott keretet. A lelek szerint ugyanis a vasutas férfi és női tornász-válogatott még ez évben egy lengyelországi portyán vesz részt.

Mi újság kosárlabda- és tenisz-válogatottunknál a vasutas Európa-bajnokság küszöbén

Nem kis feladat előtt áll a vasutas férfi kosárlabda- és a tenisz-válogatott. Július első felében mindkét csapatunk nemzetközi találkozót a vasutas Európa-bajnokságon vesz részt. **Kosárlabdázóink július 5-től Belgrádban, teniszezőink pedig július 1. és 6-a között Linzben állnak rajthoz.**

Hogyan készül a nagy erőpróbára a kosárlabda-válogatott? — érdeklődtünk Bíró Gyulától, a férfi kosárlabda-válogatott kapitányától.

Május 28-án és 29-én a válogatott keret kétnapos edzésen vett részt — mondotta. — Az edzés után **Bokody Károly, Gál Elemér és Masszi Dénes** edzőkkel összeállítottuk a válogatottat, amely a következő játékosokból áll: **Vörös, Molnár A., Gombos, Morócz, Bencze, Banna, Fekete I., Kápolnás, Halász és Szamosi. Tartalék: Hajdinák és Iflinger.** A játékosok jelenleg — mivel a magyar bajnokság még nem fejeződött be — saját egyesületüknél készülnek. Június végén azonban egy hetes közös edzésen vesznek részt.

És a teniszezők?

— A szakbizottság még májusban megrendezte a válogató versenyt. Közölte Kövér László, a sportosztály munkatársa. — A versenyen elért eredmények alapján Linzben, a következő öt játékos képviseli színeinket: **Horváth László, Csongár Árpád, dr. Némethy Géza, Hopp Béla és Köves Kálmán. Horváth László** az egyéni versenyben is rajthoz áll.

Azt is megtudtuk, hogy a teniszválogatott tagjai is közös edzésen vesznek részt az elutazás előtti napokban. Ez így van rendjén, hiszen a gondos felkészülés nélkül sem kosárlabda-csapatunk, sem teniszezőink nem várhatnak jó eredményt. Mi pedig azt szeretnénk, ha a két csapat versenyzői kiváló szereplésükkel Belgrádban és Linzben tovább öregbítenék a magyar vasutas sport hírnevét.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Párkányi István Szombathely. A bérezéssel kapcsolatos észrevételei helyesek. A problémával szakszervezetünk foglalkozik, azonban a jelenlegi gazdasági helyzetben az összes sérelmeket egyszerre orvosolni nem lehet.

Gersi György Békéscsaba. Az ellenforradalom idején nem egyszer előleget és jogtalan bért fizettek ki a dolgozóknak, amit természetesen a kormányrendelet értelmében levonnak. Megdolgozott munkáért törvényesen járó és kifizetett bért levonni nem lehet. Ha ilyesmi előfordult, konkrétan írják meg, hogy kitől, mikor, milyen címen történt a levonás.

Aradi Károly, Nagykanizsa. Valóban szó van az említett rendelet kiadásáról azért, mert a tapasztalatok szerint sok fűtőháznál nagymérvű túlfizetés történik. Például Celldömölk és Békéscsaba fűtőháznál több ezer forintos túlfizetés történt egyetlen hónap alatt. **Várnai László** Pécs. A családi pótlék problémájával illetékes szervek foglalkoznak. **Verak Vilmosné** Szeged állomás. Örömmel üdvözöljük a munkáslevelezők sorában. Írásait érdeklődéssel várjuk. **Bognár Károly** Tapolca. Simon József művégtagjait április 30-án rendelték meg orvosi javaslatra. Elkészítése tíz hetet vesz igénybe. **Aranyos István** Hídépítési Főnökség. A kék munkaruhák szállítása a könnyűipartól lassú ütemben történik, ez okozza a hiányt. A tömeges szállítást ebben a hónapban megkezdik, a így problémáluk remélhetőleg rövidesen megoldódik. **Sziklai István** Budafok. Versei mély érzésről tanúskodnak, különösen a „Vasutas vér" című, azonban a szerkesztő bizottság közlésre még nem találja alkalmasnak.

Neményi János. Levelében közöltekre az illetékesek figyelmét felhívtuk.

Cserhátl József Szeged, **Molnár János** Horvátkimle. Kéréseiket továbbítottuk.

Bolla Sándor Orosháza, **Gyurik László** Vác, **Csomor János** Szolnok, **Totka Károly** Szeged, **Várnai László** Pécs, **Mika Lajos** Marcali, **Dáni Mihály** Szeged, **Szobonya László** Vác, **Fazekas István** és **Horváth István** Horvátkimle, **Bazsó István** Kisterenye, **Gersi György** Békéscsaba, **Földvári Lajos** Eger, **Leitl Ferenc** Pécs levelüket lapunk anyagához felhasználtuk.

A MUNKAFEGYELEMRŐL

Az elmúlt években többször akartam írni a vasutasok lapjába, de végső elhatározásra csak most jutottam. Úgy érzem, nekem is kötelességem az ellenforradalom okozta eszmei zürzavar eloszlatását segíteni. A munkafegyelemről szeretnék írni néhány sort.

Sokszor eszembe jut a Horthy-korszak, amikor a munkás mint egy gép robotolt és a haszon azon kevesek zsebébe vándorolt, akik sohasem tudták, mi az — dolgozni. És mégis fegyelmezetten húztuk az igát. Nem lehetett elkésni, munka közben társalogni, mert fizetéskor minden munka nélküli percet észrevettünk. Hogy is mertünk volna lógni, hiszen ezer és ezer munkanélküli várt egy megüresedett állásra.

Az öregek közül sokan elfeledtették ezt, a fiatalok nem is ismerik. Talán ezért nem értik, mit jelent az, hogy nem kell rettegni a kenyérnélküliségtől. Most már nincs meg az éhség fegyelme, de szükség van öntudatos, szocialista munkafegyelemre. Ez erőskezű vezetést követel, de ez nem elég. Ha tudtunk fegyelmezetten dolgozni mások hasznára a tőkés világban, legyünk fegyelmezettek most magunk érdekében.

Berak Vilmosné,
Szeged állomás

HÍREK

— Két 16—16 lakásos vasutas ház építését kezdik meg ősszel Miskolcon.

— **Megindult az igazgatóságok egymás közötti versenye a szombathelyi igazgatóság dolgozóinak kezdeményezésére.** Az első hónapban a pécsi igazgatóság került ki győztesen 62 ponttal, a második Budapest ugyancsak 63, harmadik Szombathely 53, negyedik Debrecen 49, ötödik Miskolc 45, hatodik Szeged 44 ponttal.

— **Jól sikerült operettestet tartott** május 24-en a szegedi MÁV Petőfi Sándor Népművelési Otthonának 34 tagú szimfonikus zenekara Boldizsár Kálmán karnagy vezényletével.

— **A tisztasági hétnek nagy sikere volt a pécsi igazgatóságon.** A legszebb, legtisztább állomás Vajta — 500, a második helyen végzett **Kaposvár** állomás 300, a harmadik helyezett Balatonmáriafürdő állomás 200 forint jutalomban részesült. Ezenkívül több mint 20 szolgálati hely kapott 100—100 forintot.

— **A vasutasnap tiszteletére Békéscsaba csomópont dolgozói versenyre hívták Szeged csomópont dolgozóit.**

— **Korszerű, négyrészes motorvonatot készített a Ganz Vagon és Gépgyár,** amelyen új műszaki megoldásokat próbálnak ki. A motorvonaton kétfajta új forgóvázzal kísérleteznek, amelyek a járművek nyugodtabb, zajtalanabb járását hivatottak szolgálni. Az új kísérleti motorvonatot az ország különböző vonalain járatja a MÁV.

— **A KISZ-szervezet kezdeményezésére** Celldömölkről június 12-én Komárom rendeltetéssel ezertonnás túlsúlyos vonatot továbbítottak. A mozdony vezetője Varga János, fűtője Győrűs Zsigmond volt.

— **A traktorosnap alkalmával** a pécsi népművelési otthon énekkara nagy sikerrel szerepelt a Sátorhelyi Állami Gazdaságban.

— **Aktivaértekezleten tárgyalták meg a legfontosabb tennivalókat** a fűzesabonyi MSZMP intéző bizottságához tartozó kommunista funkcionáriusok, szakszervezeti és szakmai vezetők. A megbeszélés eredményeképpen javult a rend és fegyelem. Különösen szembetűnő a javulás Eger állomáson.

— **A hetedik vasutasnap és alkotmányunk ünnepének tiszteletére indított verseny során** százezer forint jutalmat oszt ki a debreceni igazgatóság vezetője az igazgatóság által kiírt célkitűzéseket teljesítő egyes szolgálati ágak élenjáró dolgozóinak.

— **Nemzetközi vasuti szótár készül.** Az angol, francia, lengyel, olasz és szovjet vasutak küldötteinek értekezletén Varsóban az egyik albizottság elvégezte a lengyel államvasutak dolgozói által összeállított nemzetközi vasuti szótár végső ellenőrzését. A szótárban több mint ötezer olyan kifejezés található, amelyet leggyakrabban használnak a nemzetközi személyszállításban és árutovábbításnál.

— **A rakodási idő megjavítása,** a kocsikihasználás, és a munka minőségének megjavítása érdekében Szombathely állomás kocsiszolgálatánál a kocsirakományi raktárnokok versenyre hívták Nagykanizsa és Győr raktárnokait.

— **Felrobbant egy benzineshordó** a Soroksári úti MÁV állomáson május 14-én. Az állomás földszinti irodaépületének néhány falrésze beomlott. A mentők a robbanás helyén tartózkodó Albert Alajos 53 éves rákoscsabai és Zátrak József 44 éves albertirsai MÁV dolgozókat másodfokú égési sebekkel szállították kórházba.

Nemrégiben kínai küldöttség tett látogatást *Egyiptomban.* Az egyiptomi vasutasok a vendégeknek bemutatták Faruk exkirály luxusvonatát. A szerelvényt az olasz Fiat-cég építette félmillió dollárért. Ebben az összegben nem szerepel a belső berendezés, amelyet hallatlan fényűzéssel készítettek a nyomorgó egyiptomi nép terhére, a király magáncéljaira. A diesel-vonat valóságos erőd volt. Kiskaliberű elrejtett ágyúkkal, s különböző fegyverekkel szerelték fel, hogy a király és metreszei életét biztosítsák. Faruk rádión és telefonon állandó összeköttetésben volt Kairóval.

— **Közel 100 budapesti vasutas** fiatal vett részt a KISZ budapesti bizottsága által május 19-én megrendezett oszolytetői Ságvári túrán. Tizenöt esztendővel ezelőtt Oszolytetőn Ságvári Endre a fasizmus elleni harcról tartott előadást az ifjúságnak. A túrán a régi ifjúmunkások is részt vettek.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Budapest VIII., Festetich utca 4. I. em. 17/a szám alatti kisméretű egyszoba félkomfortos szolgálati lakásomat Budapest területén szolgálati vagy magánlakásra. Lehetőleg levegős helyen. A lakásban telefon van. 142—748. Vagy BVKH III. osztály. Telefon: 21—36, dr. Tóth.

— Szegedi 2 szoba összkomfortos, jószágtartásos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Érdeklődni lehet 12—56, 222—054. telefonon.

— Cserélnék lakással kocsivizsgáló szolgálati helyet középállomáson, lehetőleg a Dunántúlon. Cím: Székely Ferenc kocsivizsgáló, Szentes állomás.

— 67-es villamos végállomásánál lévő 1 szobás, félkomfortos, kertes lakásomat elcserélném 1 szobással, belterületen. Érdeklődni lehet dr. Ajtonyi Károlynál, VIIII., Rákóczi tér 6.

Baj van az építkezésekkel

A szegedi igazgatóság sok közbeeső állomásának váltókezelőhelyén (Algyő, Székkutas, Telekgerendás, Kisszénás stb.) nincs WC. Az ellenforradalom előtt termelési értekezleteken, gyűléseken szóvátettem ezt, de meghallgatásra nem találtam. Érthetetlen, hogy ez a probléma több mint egy évtizede húzódik. Hiszen mindenki tudja, hogy a váltókezelőt a szolgálata helyhez köti, nem mehet el olyan távolságra, ahonnan nem hall, nem lát semmit. A kulturált élet legelemibb feltétele is megköveteli, hogy ezt a problémát végre megoldják.

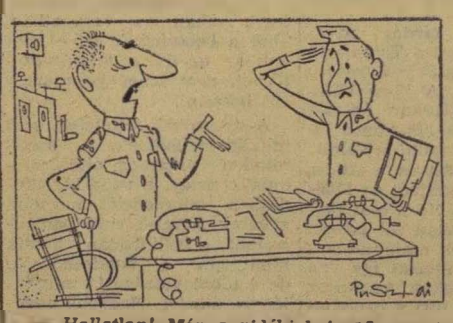
Hadd írjak néhány sort az orosházi állomásról is, amelynek renoválása, átalakítása évek óta keservesen folyik. Egy-két helyiség már elkészült, pl. az Utasellátó 104. számú üzeme. Át is adták rendeltetésének a kicsinyre sikerült éttermet és söntést, de azért mindennap akad fúrni-faragni való rajta.

Kész a forgalmi iroda is, de mivel mozaiklappal kövezett, télen nagyon hideg. Gondoltak egy merészet és a szakszervezet rozoga székházából felszedték a beépített színpadot és abból építettek dobogót a forgalmi irodába. Nesze neked, kultúra! Most már színpada sincs 600 szervezett dolgozónak. Az állomás átalakítása ezidáig több mint kétmillió forintba került és rosszabbul néz ki mint eddig.

Helyes lenne, ha szakszervezetünk többet foglalkozna az építkezések körül levő zűrzavarral.

Bolla Sándor
váltókezelő,
Orosháza

Igazgatósági határon



— *Hallatlan! Már a vidékiek is 15 percet késnek! Micsoda nagyzási mánia. Vonatot megkésleltetni itt vagyunk mi, a pestiek.*

A szakértő

— *Ennek az alagútnak az építése 30 millióba került.*
— *Biz' isten megérte.*

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik havonta. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. 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. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJA! EGYESÜLJETEK!

ÁRA 40 FILLÉR

MAGYAR VASUTAS

I. ÉVFOLYAM 3. SZÁM

1957 JÚLIUS HŐ

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Szakszervezetünk IV. kongresszusának határozatai alapján

Írta: Szabó Antal, a szakszervezet elnöke

Szakszervezetünk 1956 október 18-20 között tartotta IV. kongresszusát. Az ellenforradalom megakadályozta a kongresszus határozatainak tudatosítását, hosszú időre visszavetett bennünket abban, hogy a kongresszus helyes határozatainak szellemében munkálkodjunk.

A mindenáron való újat keresés helytelen eszközét azonban, különösen a SZOT IX. teljes ülése után elvetettük, s munkánk alapjául a IV. kongresszus egészséges, a munkát előrevivő határozatait tettük. Ha nem így cselekszünk, tagadjuk, hogy az elmúlt 12 év alatt nagyot léptünk előre, a mozgalom gazdag tapasztalataitól, a helyes úttól, a tisztánlátástól húsztanánk meg magunkat.

Az egészséges elvi, pártszerű vita után született határozat utat mutat szakszervezeti munkánk minden vonatkozásában. S hogy már korábban elindultunk a határozat megvalósításának útján, mutatják azok az eredmények, amelyeket a közelmúltban a párt irányításával, a kormány segítségével elértünk:

A vasutasok fizetését a népgazdaság teherbíróképességéhez mérten minden kategóriában emelték. Egyre kevesebbet késnek a személyszállító vonatok. A mindjobban kibontakozó szocialista munkaversenyből kiirtjuk a bürokráciát növelő, de eredményt nem hozó elemeket. Az ellenforradalom idején bevezetett időbérezés helyett, ahol az gazdaságosabb, bevezették az igazságosabb darabbérezést.

Még ma is vannak, akik a közelmúltban kapott juttatásokat az ellenforradalom vívmányának akarják feltüntetni. Nagy tévedés! Mindazok a juttatások, amelyeket december óta fizetésben és egyéb vonatkozásban kaptunk, egytől egyig szerepelnek a kongresszus határozatában. Éppen az ellenforradalom hátráltatta, hogy ezek az intézkedések korábban megszülessenek.

A kongresszus irányvonala találkozott az egész dolgozó népet érintő kérdések tárgyilagos taglalásával. Ennek bizonyítására elég felhozni, hogy nem egy határozati pont országos viszonylatban is megoldást nyert: eltörölték például a gyermektelenségi adót, megszüntették a teremészolgáltatást, több és jobb szenet kapunk, megszületett az új újítási rendelet, stb. A vasút és a vasútas dolgozók pártunk és kormányunk helyes intézkedései folytán egyre inkább a népgazdaságban megillető helyre kerülnek.

A kongresszus évekre megszabta tennivalóinkat. S hogy a jövőben is e célkitűzések alapján dolgozunk, azt bizonyítja például az is, hogy kidolgoztuk a dolgozóknak a tervezésbe és az irányításba való nagyobbmértékű bevonásának irányelveit. Harcolunk a szolgálati főnökök jogkörének bővítéséért, az üzemi bizottságok hatáskörének növelésével egyidőben.

Ha valóban magunkévá akarjuk tenni a kongresszus határozatait, máris adva vannak legsürgősebb feladataink. Az ellenforradalom után a vasúton még nem kötöttek kollektív szerződést, melynek előnyei nem kétségesek dolgozóink előtt. Egyes célkitűzéseink valóraváltását az ellenforradalom alatt sokmillió forintos kárt szenvedett népgazdaság teherbíróképessége akadályozza ugyan, mégsem mondhatunk le olyan követelések későbbi megvalósításáról, mint a vasutasok lakásviszonyainak megoldása, a túlzott igénybevétel megszüntetése, a ruhaellátás megnyugtató elintézése, a szolgálati nyugdíj bevezetése.

Vannak azonban olyan tennivalóink is, amelyeket saját erőnkből jobb, tervszerűbb munkával, felvilágosító szóval meg tudunk oldani. Ilyen például a beteglétszám csökkentése egyrészt az adottságokon belül, az egészségügyi berendezések gyarapításával, az óvórendszabályok betartásával, másrészt a táppénzcsalók leleplezésével. Nagyrészt rajtunk múlik dolgozóink általános műveltségének további emelése, a sport- és kulturális munka színvonalának emelése, a szakszervezet és a szakvonal jobb kapcsolatának megteremtése.

Teendőink eredményes megoldásához nagy segítséget jelent az országos pártértekezlet határozata, amely a szakszervezeti munka tekintélyének emelésével, helyes célkitűzéseivel megerősít bennünket tevékenységünkben. Nem lehet közömbös számunkra a nevelőmunkában, hogy a kétmillió szervezett dolgozó közül csaknem másfélszázezer a mi szakszervezetünkhöz tartozik.

Ha mielőbb arról akarunk beszámolni, hogy a kongresszus határozatainak végrehajtása a legjobb úton halad, az időközben hozott határozatainkat meg kell ismertetnünk aktiváinkkal, a legszélesebb dolgozóréteggel, mert célkitűzéseinket valóraváltani csak a dolgozókkal karöltve és egyetértve lehet.

Új keskenynyomközű vasút

A *Jánkmajtis—Kisnamény—Csaholc* községek között épített 8 kilométer hosszú keskenynyomközű vasutat júniusban átadták a forgalomnak.

Ennek a vidéknek mostoha közlekedési viszonyai hátráltatták az exportalma szállítást, a személyszállító autóbuszok sem tudták kielégíteni a lakosság igényeit.

Az építkezések 1955 végén kezdődtek. A most átadott szakasz csak egy része az 57 kilométerre tervezett vasútnak, amelynek gazdasági hatókörzetében 38 község fekszik. A vonal további építése jelenleg is folyik. Az idén még vasutat kap *Vámosoroszi* község és a *Csaholci Állami Gazdaság* központi majorja. Jövőre *Fülesd* és *Kölcse* községeket is bekapcsolják a Gazdasági Vasutak forgalmába.

Vessessék be a darabbérezést

A gyöngyösi Kitérőgyárban az ellenforradalom után gyorsan megindult a normális munka. Az első negyedévi készáru tervünket 111,8 százalékra teljesítettük. A második negyedben sem maradunk szégyenben, bár sok probléma volt az anyagellátással.

A munka még jobban menne, ha visszaállítanák a darabbérezést. A szorgalmas dolgozók sérelmesnek tartják, hogy ugyanannyit keresnek, mint azok, akik kevésbé igyekeznek a munkában. Igaz, a művezetők keményen fellépnek a lógósok ellen. Üzemünk egyik részlegében már május elsején bevezették a darabbért. Itt 100—150 forinttal több a kereset, mint azelőtt.

Baj van a munkaruhákkal is. Egyes munkakörökben nem tart ki két évig. Már többször kértük, hogy a helyszínen vizsgálják meg, mert erről nem lehet íróasztal mellől dönteni. Reméljük, kérésünket végre teljesítik.

Szentgáli István,
Gyöngyös, Kitérőgyár.

Korszerűsítik a kiskunhalasi állomást

Kiskunhalas állomás forgalma az utóbbi időben, különösen a Jugoszláviával megélénkült kereskedelmi kapcsolatok folytán nagymértékben megnövekedett. A szükségessé vált bővítésre és korszerűsítésre 1957 ben 4,2 millió forintot irányoztak elő.

Felújítják az állomás Kelebia felőli végét, kicserélik a kitérőket. Átépítik a szűk volta miatt nehézségekkel küzdő fűtőházi telepet. Uj szénkarámot, homokszállítót, mozdonyfelvigyázó épületet, serleges szénszerelőt, új mozdonykijáró vágányt kap a fűtőház.

Rövidesen hetedszer ünnepeljük a dolgozó népünk, pártunk és kormányunk megbecsülését jelentő vasutasnapot. Hetedszer találkoznak hazánk fővárosában, a vidéki gócpontokon a nagy vasutas család fiai, hogy átvegyék a munkában kivívott eredményeikért méltó jutalmukat.

A hatodik vasutasnap óta eltelt esztendő nem volt töretlen út, nem volt csupán a munkagyőzelmek sorozatától fényes. Sötét fellegek tornyosultak felettünk, az ellenforradalom átkos vihara tépdeste jóhírünket. De a szégyenteljes napok után a becsületes vasutas dolgozók tízezrei sorakoztak fel pártunk mögé és újabb sikereket értünk el a népgazdaság talpraállításáért folyó munkában, a menetrendszerinti közlekedés betartásában. Az ellenforradalmi események és az azt követő konszolidáció időszaka is megmutatta, hogy csak pártunk vezetésével vihetjük győzelemre ügyünket, végezhetjük el maradéktalanul feladatainkat.

Örömmel és megelégedéssel fogadjuk azt a gondoskodást, amellyel pártunk és a forradalmi munkás-paraszt kormány kíséri munkánkat, értékeli eredményeinket. Az elmúlt években is kaptunk juttatásokat, értékes létesítményeket. Mégis látnunk kell, hogy soha ennyire nem nyúltak hónunk alá, mint most. Az ellenforradalom okozta sokmilliárd forintos kár ellenére kormányunk a lehetőségekhez mérten siet sorsunkon könnyíteni, munkaviszonyainkon, életkörülményeinken javítani. Ezt elsősorban a vasutasoknak juttatott béremelések bizonyítják.

A hetedik vasutasnap küszöbén szerető szivvel és a hála melegségével köszöntjük mi is, vasutas dolgozók, népünket, munkásosztályunkat, az ellenforradalom harcaiban megedződött dicső pártunkat és kormányunkat. Tudjuk, hogy most méginkább, mint valaha azt követeli valamennyiünktől a vasutas becsület, hogy rászolgáljunk erre, a vasutasnap ünneplésében megnyilvánult megbecsülésre.

Jól tudjuk: a vasutasnap olyan mérföldkő, amely után kemény munka következik. A vasutasnap biztatást, jobb jövőbe vetett hitet sugárzó erejének le kell győznie a még mindig fékező maradiságot, a sovinizmust, a bürokráciát.

A júniusi pártértekezlet határozata nehéz feladatokat szab a mi számunkra is. Már most készüljünk az őszi forgalom lebonyolítására. Vasútüzemi értekezlet nélkül is tudjuk, hogy mi a teendőnk, hiszen mögöttünk van tizenkét év tapasztalata. Minden erőnkkel növelni kell a munka termelékenységét. Önköltségcsökkentéssel, takarékossággal, gazdaságosabban, olcsóbban kell szállítanunk. Ez nemcsak szervezési probléma, hanem politikai feladat is. A kommunista vasutasoknak, a szakszervezeti aktivistáknak a párt irányításával elől kell haladniuk a szocialista munkafegyelem megszilárdításában, a munkaverseny, az újítási mozgalom fejlesztésében, a dolgozók szakmai és kulturális színvonalának emelésében.

Sokat tanultunk az ellenforradalom szörnyűségeiből. Tudjuk hová akart visszatasztani bennünket a restaurációra vágyó gyárosok, földesurak hada. Tudjuk mi a teendőnk. Úgy dolgozunk, hogy sokat szenvedett hazánk mielőbb felvirágozzon, minél gyorsabban haladhassunk a szocializmust építő úton.

A vasutasnap küszöbén megfogadjuk ezt, és vasutas becsülettel be is tartjuk szavunkat!

Mikor tartják be a vasúton a törvényes munkaidőt?

A vasúton évek óta vajudó, de megoldatlan probléma a havi 210 órás munkaidő biztosítása, a dolgozók túlzott igénybevételének megszüntetése. Más iparágakban, a heti 48 órás munkahét, vagyis a törvényszabta munkaidő betartása törvény. Egyes üzemekben már a rövidített munkahét bevezetésére törekszenek.

Racionalizáljuk végre a munkát is

Rendelet ide, rendelet oda, a vasúton nem egy szolgálati helyen jóformán semmi sem történik a törvényes munkaidő betartására. Sőt! Míg korábban ilyen problémával csaknem kizárólag a vontatási és forgalmi utazószemélyzetnél találkoztunk, jelenleg egyéb szolgálati ágaknál is mind gyakrabban találkozunk olyan esetekkel, hogy megrövidítik a dolgozók pihenőidejét. Nem ritka a 360—0360 órás szolgálat.

Egyidőben — a szakszervezet kezdeményezésére — erőteljesen megkezdődött a 24/24-es szolgálati beosztás felülvizsgálása és megszüntetése, de ma már egyre gyakrabban értesülünk arról, hogy 24/24 órás fordaszolgálatot vezetnek be.

Tudjuk, hogy szükség volt az államigazgatás egyszerűsítésére, a létszámcsökkentésre. Most is elkövettük azonban azt a hibát, hogy a dolgozók számának csökkenésével nem járt együtt a munka csökkentése. Kevesebb dolgozóval tehát ugyanazt, vagy esetleg több munkát kell elvégeztetni. S a következmény: szó sem lehet a legtöbb szolgálati helyen a szabadságolásról, a heti pihenőnapok biztosításáról. Egy-egy dolgozó kiesése esetén szinte tűrhetetlenné válik a helyzet. Nemhogy szórakozásra, de még a kötelező tanulásra sem jut elegendő idő. A dolgozók egy része fáradtan jelentkezik szolgálatra. Nem is csoda! Képzeljük csak el annak a dolgozónak a helyzetét, aki 24 órás szabadidejéből 80—100 kilométerre levő lakásától a szolgálati helyéig kétszer teszi meg az utat.

Egyes adminisztratív munkakörök megszüntetésével — nem is volt ezekre szükség — olyan visszásság adódott, hogy például a munkakörrel járó teendőket ráerőszakolták más, meghagyott munkakörben dolgozókra. Ezek az emberek kénytelenek hazavinni a munkát, s otthon tovább folytatni, pihenés és szórakozás helyett azt, amit a munkahelyen abbahagytak. Még az Éjjeli Szanatóriumban is találkoztunk dolgozókkal, amint éppen pihenve bérelszámoltak!

A közép és felsőbb szakmai szervek is elítélik ezt a tűrhetetlen állapotot, az elítélhető esetek száma ennek ellenére nem csökken, hanem növekszik.

Nincs megközelítőleg sem annyi tartalékos, hogy helyettesíteni tudnák a betegeket és a szabadságon lévőket. Az új létesítmények benépesítése szinte lehetetlen. A kiskúnhalasi fürdő- és öltöző takarításával kapcsolatban például úgy vélekedik a szegedi igazgatóság III. osztálya, hogy a szakszervezet építette, a szakszervezet gondoskodjan takarítónőről. Most, az aratás idején a szabadságmegtagadás miatt sokan itthagyták a vasutat.

Van kivezető út

Egyetértünk az indokolt létszámcsökkentéssel, de nem onnan vegyünk el embert, ahol úgyis kevés volt, ahol csak úgy tudják ellátni a szolgálatot, hogy három ember helyett kettő marad. Racionalizáljuk már végre a munkát és akkor a felszabaduló dolgozók átcsoportosításával, ha nemis mindenütt, de be lehetne tartatni a törvényes munkaidőt.

Hogyan egyszerűsítsük a munkát? Dolgozóink még az ellenforradalom előtt több száz javaslatban közölték ezt a Vasúti Főosztállyal. A javaslatok azonban eltűntek a fiókok mélyén.

Néhány kirívóbb helytelenséget már korrigáltak. A 4. Szakosztály megkezdte az adatok gyűjtését az 1958 évi munkaügyi tervhez. Reméljük azt is figyelembe veszik, hogy a dolgozók leterhelése megnőtt, s a helyes átcsoportosítással, a munka racionalizálásával, a bűvös kereten belül is megszüntetik a tűrhetetlen állapotokat. Amíg ez meg nem történik, hiába minden beszéd a szabadságolási ütemtervről, a dolgozók kulturális igényeinek kielégítéséről. A fáradságból adódó baleseti veszély tovább fokozódik, és egyre nagyobb lesz azoknak a száma is, akik a vasúton kívül ott keresnek munkaalkalmat, ahol a törvényes munkaidőt nemcsak hirdetik, hanem be is tartják.

Szentes állomás bővítése

Szentes állomás forgalma évről évre nő. Az állomás bővítése a legidőszerűbb tennivalók egyike. A múlt évben a Hódmezővásárhely felőli végén megtörtént a kitérők cseréje és két új csonkavágány építése 1,2 millió forintos költséggel.

Az idén az állomás Szolnok felőli végén cserélik a kitérőket, valamint egy új vágányt építenek. A költségkihatás 3,2 millió.

A korszerűsítéssel a különösen nyáron előállt bedugulást megszüntetik. Az eddig elzárt pályafenntartási telep helyett a vágányokon kívül korszerű pályafenntartási telep létesül új műhelyekkel, irodákkal és szociális berendezésekkel.

A közelmúltban tartották Pekingben a szocialista országok közlekedési minisztereinek konferenciáját a Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, Románia, Bulgária, Albánia, az NDK, Kína, Mongólia, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság és a Vietnami Demokratikus Köztársaság küldöttségeinek részvételével. A konferencián Jugoszlávia képviselői is jelen voltak.

A Központi Vezetőség tagjainak részvétele a szakszervezet munkájában

A szakszervezeti demokrácia elve alapján választott vezetőszervek a tagság bizalmát élvezve munkálkodnak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért. Tapasztalatainál, betöltött szerepénél fogva a szakszervezet a dolgozók általános érdekeit érintő kérdésekben mind a szervezett, mind a szervezeten kívüli dolgozókat képviseli.

A szakszervezet legfelsőbb szerve az országos kongresszus választja a központi vezetőséget, amely két kongresszus között irányítja a szakszervezet munkáját, képviseli a dolgozók érdekeit. Nem érdektelen szóvátenni, hogy a központi vezetőség, illetve egyes tagjai hogyan élnek a dolgozók bizalmából kapott jogaikkal.

Ellenőrizzük a végrehajtást

A központi vezetőség mint testület jórészt betölti hivatását. Az időközönként megtartott ülésein nagyvonalakban megszabja a tennivalókat, konkrétizálja vasutas vonalra a felsőbb szervek határozatait. A KV ülésének határozatai — amelyet figyelemmel kísér az egész tagság — mindenkor egy újabb lépést jelentenek előre.

Az általában helyes feladatmegszabás azonban csak egyik oldalát képezi a KV munkájának. A végzett munkáról szóló beszámoltatás súlyának megfelelően nem kap sem időt, sem helyet az üléseken. Az elnökség egy tagja bevezetőjében nagyvonalakban ismerteti ugyan a legutóbbi ülés óta végzetteket, a határozatok mikénti végrehajtását. A bejelentést csaknem állandóan a tudomásulvétel követi, s a vitában — amely már az új feladatokat taglalja — nem esik szó a végzett munkáról, különösen arról nem, hogy a KV-tagok mit tettek a határozatok végrehajtásáért, a végrehajtás ellenőrzéséért.

Örvendetesen mind több azoknak a tagoknak a száma, akik funkciójukhoz híven a dolgozók egészének ügyéért munkálkodnak, s a két ülés között is a határozatok ellenőrzésével, az alsóbb vezetők és a tagok tájékoztatásával, segítésével tesznek bizonyságot arról, hogy méltók a bizalomra. A dolgozók nevében köszönet munkájukért.

A KV-tagok egyrésze azonban ma még csak azt tartja kötelességének, hogy megjelenjen az üléseken. Jobbik eset, ha egy-egy kérdésről véleményt nyilvánít. Ezt is legtöbbször mint kívülálló teszi meg, akinek egyedüli teendője a hibák taglalása, minden felelősségérzet nélkül.

Minden központi vezetőségi tag országos méretekben nyúljon a problémákhoz, necsak szűklátókörűen, a saját munkaterületének életét lássa. A központi vezetőségi tagok tekintélye nem megnyugtató. Persze csak annyi tenkintélyt várhatunk el, amennyit kivívunk magunknak. Ezt pedig csak munkával lehet elérni, ha él a tisztség adta jogokkal és kötelességekkel: ha időközönként beszámol választóinak, ha segíti az üzemi bizottságok munkáját, ha a dolgozók előlegezett bizalommal keresik fel ügyes-bajos dolgaikban, ha a tanácskozások előtt kikéri választóinak véleményét. Könnyen össze lehetne számolni, hogy hány KV-tag tart fogadóórát, üzemlátogatást. Persze, eredményesen csak akkor járhat ez a tevékenység is, ha ismerik a tennivalókat és a végrehajtás módszereit.

A IV. kongresszus szabta úton

A KV egyes tagjai aktivitásának elmaradásában az elnökség is ludas. Az elnökség és a KV-tagok kapcsolata meglehetősen gyenge. Nem egy példa mutatja, hogyha az elnökség a KV egy-egy tagját meghatározott munkára felkéri, nem talál ellenállásra. (Ma még sajnos szükség van a felkérésre.) Nem nagy dolog, mégis megemlítendő, hogy a KV-tagoknak igazolvány, vagy megbízólevél ma sincs birtokukban. Helyes lenne, ha az elnökség határozatait ők is megkapnák.

Ha a tagság jobban ismerné az alapszabályban lefektetett jogait, az bizonyára serkentőleg hatna a KV tagjaira is. A beszámolási kötelezettség megkövetelése, adott esetben a megbizatás lejárta előtti visszahívás jogával élés fokozottabb tevékenységre serkentene.

A múlt év októberében tartott IV. kongresszus helyesen szabta meg a feladatokat. A megválasztott központi vezetőség — az ellenforradalom alatt kompromittáltak eltávolítása után — jó munkával, nagyobb aktivitással biztosítéka lehet a szakszervezet előtt álló feladatok sikeres végrehajtásának. Reméljük, hogy a közeljövő meghozza a változást a ma még passzívak magatartásában is, és valamennyi központi vezetőségi tag méltónak bizonyul a dolgozók bizalmára.

A VII. VASUTAS KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLÍTÁS ELŐTT

Szakszervezetünk az idei vasutasnapon is megrendezi a vasutas képzőművészeti kiállítást.

A szakszervezet képzőművészeti iskolájának tanárai, az eddigi kiállítások tapasztalatai alapján még nagyobb felkészültséggel válogatják össze a tárlaton bemutatandó műveket.

Kirchmayer Károly elvtársal, az intézet igazgatójával beszélgettünk a kiállításról.

— *Az eddigi kiállítások tapasztalatai, sikerei* — mondotta — *bizonyítják, hogy szép eredményeket értünk el a vasutas dolgozók képzőművészeti nevelésében. Ezek visszatükröződtek a korábbi kiállítások gazdag anyagában is. Művészeti életünkben, voltak stílusbeli problémáink, megnyilvánultak szélsőséges irányzatok, de ezek már kezdődnek tisztázódni. Mindezektől függetlenül az ország vasutas képzőművészeti körei ontják a tehetségeket, s közülük már nem egyet irányítottunk a Képzőművészeti Főiskolára. Reméljük, hogy a hetedik vasutasnapi kiállítás az eddigieknél is nívósabb és mozgalmasabb tárgykörű lesz.*

A továbbiak során az iskola szobrászművész vezetője elmondotta, hogy a kiállításon nemcsak a képzőművészeti körök tagjai, hanem az oktatók is szerepelnek. Tehát nemcsak az irányítással, hanem saját műveikkel is részt vesznek e képzőművészeti tömegmegmozdulásban. A *budapesti* iskola kollektívája májusban *Balatonszántódon* töltött két hetet, ahol a Balaton és környékének szépségeit örökítették meg.

Az intézet tanárai sorra járják az üzemeket, közelebbi kapcsolatba kerülnek a dolgozókkal és szebbnél-szebb munkamozzanatokat örökítenek meg képben, szoborban.

Miskolcon is lelkesen készülnek a tárlatra. Közel 40 olaj- és akvarell festményt, számos grafikát küldenek a kiállításra. *Szegedről* — tekintettel a sok fiatal növendékre — még kevés lesz a tárlaton szereplő kép. *Pécs* még bizonytalan, viszont *Debrecenből* 20, *Szombathelyről* pedig 40—50 képzőművészeti alkotást várnak.

A hivatásos művészek, a 16 éven aluli és a 16 éven felüli körtagok munkáit külön bírálják el. A zsüri a *Képzőművészeti Szövetség, a Képzőművészeti Alap, a Népművelődési Intézet* és a szakszervezet kultúrnevelési osztályának képviselőiből áll. A művek beküldési határideje augusztus 5. A szakszervezet díjazza a kimagasló alkotásokat. *A kiállítást a Magyar Képzőművészeti Iskola tárlati helyiségeiben, a VI., Népköztársaság útja 69. szám alatt rendezik.*

Sok sikert kívánunk a vasutas képzőművészeti munka újabb állomásához. A kiállítás méltatására visszatérünk.

A csoportos gyermeküdültetésről

A szakszervezet elnöksége július 1-i ülésén a szakszolgálat illetékes képviselőivel egyetértve úgy határozott, hogy az idei nyári csoportos gyermeküdültetésben résztvevők számát csökkenti, s csak a nevelőintézetekben egész évben együtt tartózkodó diákokat üdülteti.

A különböző vidékekről összejövő gyermekek üdültetésétől eltekint, mivel tudvalévő, hogy az ország egyes vidékein tilos a gyermekek ki, illetve beutazása. Innen tehát az üdülésre javasoltak sem utazhatnának el, másrészt az üdülőtáborok egy része olyan területen van, ahová a gyermekek beutaztatása tilos.

Az üdülési létszám csökkenése folytán megmaradó összegből a szakszervezet a Balaton partján egy gyermeküdülőt építtet.

Nemzetközi HIREK

A világ minden részéből

Július 7-én ünnepelték a *Szovjetunióban* az országos vasutasnapot, hagyományos ünnepségekkel. A magyar vasutasok számos levélben és táviratban fejezték ki testvéri érzéseiket, megbecsülésüket szovjet barátaiknak. A vasutasnapot a moszkvai Gorkij- és a Szokolnyik-parkban rendezett ünnepség és szórakoztató gyermek-műsorral zárták.

•

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójának tiszteletére vállalásokat tettek a szovjet vasutasok. Minden hónapban több százezer túlsúlyos vonatot továbbítanak, sok millió tonna többletterheléssel. Májusban például 1 091 800 túlsúlyos vonatot indítottak és terven felül 401,2 millió tonna árut szállítottak, 104 millió tonnával többet, mint az előző év azonos időszakában.

•

A japán vasutasok elleni rendszabályként — mert tavasszal résztvettek a szakszervezetek béremelési harcában — a kormány elhatározta, hogy szankciót alkalmaz az érdekelt szakszervezeti vezetők ellen. A rendszabályok 878 vezető funkcionáriust érintenek. Közülük 23-at elbocsátottak, 150-et felfüggesztettek, 78 vezetőnek csökkentették a fizetését, s 627-et dorgálásra ítéltek.

Amerikában évente 3000 gyermek születik autóban, nyaralóvagonban, stb. A hatóságok — ilyen esetekben — születési helyként az autó, vagy vagon számát vezetik be az anyakönyvbe.

•

Indiában hatvanüléses mozibüfé kocsikat helyeztek üzembe a távolsági vonalakon. A filmszünetekben ételeket, teát, kávét és üdítő italokat szolgálnak fel.

•

A nyugatnémet közlekedésügyi miniszter bejelentette, hogy az ország vasúti hálózatának mintegy 8 százalékát villamosították és elhatározták, hogy évente 280 kilométerrel növelik a villamosított vonalak hosszát.

•

Az angol vasutak újfajta gépkocsiszállító vagonokat helyeztek üzembe, amelyeken az utasok a gyorsvonattal magukkal vihetik autóikat. A berakási művelet három percet vesz igénybe, beleértve a gépkocsi rögzítését is.

•

Az amerikai szenátus első ízben tette közzé az amerikai szakszervezeti vezetők fizetését. Az élen a vasúti tisztviselők szakszervezetének elnöke áll, évi 60 000 dollárral.

Nemrégiben ünnepelték az St. Gotthardi vasútvonal fennállásának 75. évfordulóját. A gotthardi vonal nemcsak Svájc olasznyelvű lakosságát köti össze az ország többi részével, hanem Eszak- és Dél-Európát is. Annakidején ezt a vonalat a technika legcsodálatosabb vívmányának tartották. Képünkön a gotthardi vonal alagútja, amelyet megépítésekor egyedülálló technikai alkotásnak tekintettek.

Külföldi adományok az ellenforradalomban kárt szenvedett vasutasoknak

Az ellenforradalom fegyveres leverése után szocialista és kapitalista országokból egyaránt nagymennyiségű ajándékcsomag érkezett szakszervezetünkhöz is. Károsult dolgozóink között az alábbi országokból érkezett csomagokat osztottuk szét:

SZOVJETUNIÓ: 280 fiúöltöny, 53 fiúkabát, 182 leányka ruha, 52 leányka kabát, 960 doboz egységes karácsonyi ajándékcsomag, 1 láda karácsonyfadísz.

LENGYEL NÉPKÖZTÁRSASÁG: 75 kabát, 123 fiú öltöny, 20 női kabát, 20 leánykaruha, 10 férfikabát, 50 pár bébiharisnya, 130 melegítő, 30 selyem ing és nadrág, 50 gyapjúing és nadrág, 50 kötény, 110 pár harisnya, 60 női fehérnemű 190 pár gyermekharisnya, 40 női ruha, 30 gyermeköltöny, 25 télikabát, 20 fiúruha, 100 pár cipő, 20 fiú ballon, 30 leányka ballon, 1900 kg mosópor, 37 kg pipereszappan.

AUSZTRIA: 8500 egységcsomag, 2 és fél kg bors, 74 kg kakaó, 140 kg tejpor, 80 kg tészta, 160 tábla csokoládé.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG: 53 pulóver, 15 sapka, 16 pár harisnya, 50 női ruha, 18 gyermekcipő, 40 ing, 32 gyermekkabát, 250 bébiholmi, 150 női ing, 80 férfiing, 450 pár harisnya, 400 pár zokni, 85 férfikabát, 60 nőikabát, 40 pár síkesztyű, 35 síkabát, 30 sínadrág, 30 melegítő, 40 tornacipő, 30 tornanadrág, és trikó.

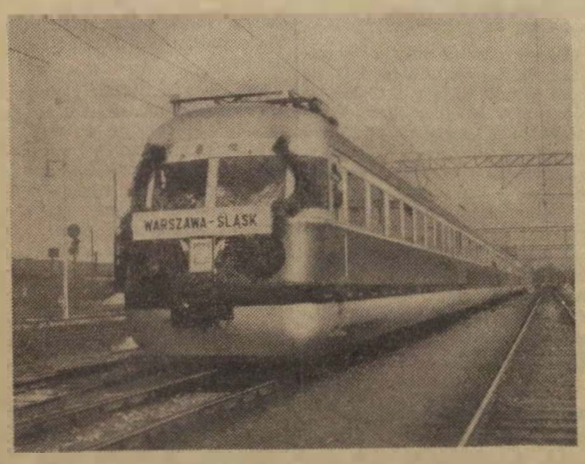
ROMÁN NÉPKÖZTÁRSASÁG: 150 női nadrág, 100 sál, 170 pár harisnya, 45 pulóver, 180 gyermekkabát 50 takaró, 100 gyermeköltöny, 30 férfiöltöny, 30 férfinadrág 40 zakó, 40 nadrág, 30 mellény, 30 szoknya, 150 pár cipő, 100 leánykaruha, 400 mosószappan, 50 kg mosdószappan, 140 kg tészta.

SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG: 50 szoknya, 80 leánykaruha, 29 leánykakabát, 25 fiúöltöny, 300 melegítő, 100 pár gyermekcipő.

BOLGÁR NÉPKÖZTÁRSASÁG: 150 férfi alsóruha, 84 női alsóruha, 45 férfi ruhaszövet, 45 női ruhaszövet, 32 pár férficipő, 67 pár női cipő.

CSEHSZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG: 35 pár házicipő 10 fiúöltöny, 5 pulóver, 20 pár női harisnya, 30 pár férfizokni.

A kedves ajándékokért ezúton is hálás köszönetet mondunk.



Június 1-én adták át a forgalomnak Lengyelország leghosszabb villamosvonalát a Varsó és Katowice közötti 344 kilométeres szakaszt, Képünkön az első villanyvonat a villamosított vonalon.

A nyári betegségek elleni védekezésről

A legtöbb ember csak akkor döbben rá az egészség értékére, amikor beteg lesz, vagy ha egészségét veszedelem fenyegeti.

Amikor az egészségügyi kormányzat az ország lakosságát a gyermekparalízisről tájékoztatta és a védekezésre figyelmeztette, országszerte nagy riadalom, szinte pánik támadt. Rémhírek születtek a valóságot legalább százszorosan meghaladó esetről, mindenki a csoda-oltóanyagot reklamálta, de *kevesen gondoltak arra, hogy a védekezésnek legalább azt a módját betartsák, amit saját maguk megtehetnek.* Azt is sokan elefelejtik, hogy nyáron nemcsak a gyermekparalízis, hanem az annál sokkal több halálesetet okozó vérhas, tífusz és bélmegbetegedés, a hősugárzás okozta megbetegedések és ipari ártalmak ellen is védekezni kell.

Tisztaság, tisztaság, tisztaság

Az egészségügyi kormányzat a gyermekparalízis elleni teendőkről a lakosságot a megfelelő módon tájékoztatta. Mivel a megbetegedések 80 százaléka az 5 éven alului gyermekeket érinti és a 20 százalék nagyobb része is a 14 éven aluliakra esik, eltiltotta a strandfürdők látogatásától a 14 éven aluli gyermekeket. Felhívta a lakosságot a fokozottabb tisztaságra, a legyek elleni küzdelemre, az élelmiszerek helyes tárolására, s arra, hogy csak mosott gyümölcsöt fogyasszanak.

A vasutasoknál a rendszabályok betartása nemcsak a saját személyük és családjuk egészségének szempontjából fontos. A vasutasok felelősek a sok milliós utas egészségéért az utazás időtartama alatt. Az áruszállítás helyes és higiénikus megszervezésével is sok veszélyt háríthatnak el.

Minden szolgálati helyen, étermekben, söntésekben, várótermekben és az ezekhez tartozó mellékhelyiségekben, fokozottan kell vigyázni a tisztaságra. A gyakori tisztogatáson felül gondoskodni kell a szemét helyes tárolásáról és a lehető leggyorsabb elszállításáról. Az arra hivatott szerveknek fokozottabban kell a legyek és szúnyogok elleni küzdelmet folytatniuk. Az egészségügyi propaganda minden eszközét igénybe kell venni, hogy az egészségügyi rendszabályokat az utasok is betartsák. A személyvonatok tisztítását fokozni kell. Ne induljanak személykocsik a víztartályok megtöltése nélkül.

Tartsuk be az egészségügyi szabályokat

Fontos feladat *a jó ivóvízellátás* és a tisztálkodás lehetőségének biztosítása. Az ivóvizet lehetőleg hűvös helyen, fedett edényekben tároljuk. A dolgozóknak lehetőséget kell adni, hogy étkezés előtt kezet moshassanak és munka után megfelelően tisztálkodhassanak.

Az üzemi konyhák és az utasellátók működését az arra hivatott vasútegészségügyi szervek és aktívák fokozottabban ellenőrizzék. Ne riadjanak vissza a büntető eszközök alkalmazásától sem, ha a jó szó nem használ.

A munkásszállásokon előadásokkal, egészségügyi felelős kijelölésével is őrködjünk a fokozott tisztaságon. A nevelőintézetekben, üdülőkben, laktanyákban gondoskodni kell arról, hogy a megbetegedetteket elkülöníthessük. Munkásszállásokon legyen külön élelmiszertároló hely.

Az élelmiszerek, gyümölcs, zöldségfélék, stb. szállításánál fokozott óvatossággal járjunk el. Ügyeljünk a teherkocsik mosására, tisztítására. A mosópadoknál felgyülemlett szemetet a legsürgősebben szállítsuk el. Gondoskodjunk az ilyen munkakörben foglalkoztatottak tisztálkodási lehetőségéről.

A hőártalom ellen a helyes öltözködésen kívül nagyon fontos, hogy a hőártalomnak kitett dolgozók az előírt hűsítő italt hiánytalanul megkapják. Mivel a hőség figyelemelterelő hatása miatt balesetnek is okozója lehet, ez munkavédelem szempontjából is nagy fontosságú.

Sokat lehetne még írni a nyári megbetegedésekről. De nem a sok beszéd, hanem az a fő, hogy minden dolgozó pontosan tartsa be az egészségügyi utasításokat, mert az Egészségügyi Minisztérium és a vasútegészségügyi szervek intézkedései eredményt csak akkor hozhatnak, ha azokat a gyakorlatban lelkiismeretesen végrehajtjuk.

— Tura állomáson július 7-én reggel a 319 számú személyvonat belezaladt a 424.187 számú mozdonyba. A baleset következtében egy utas a helyszínen meghalt, 26 sebesültet pedig kórházba szállítottak, akik közül egy meghalt, egynek az állapota válságos.

FELELNI KELL A TETTEKÉRT

Budapesten tombolt az ellenforradalom, de Szombathelyről, még menetrendszerint indultak a vonatok október 26-án. A vihar előszele már érződött, de tomboló táncát csak 27-én kezdte el. Hullott a vöröscsillag, törtek a versenytáblák. Sokan dermedten figyelték, hogy *Németh* intézővel és *Varga* tolatásvezetővel az élen, hogyan szaggatják a vörös zászlókat,

Kozári állomásfőnök — akit a dolgozók emberségéért szerettek, becsültek — próbálta csendesíteni a felbőszült csapatot, de Némethék elkergették az állomásról, a párttitkárral, az ÜB-elnökkel és helyettesével együtt. Szabad lett a vásár. A „forradalmi bizottmány" ülésezett, a Szabad Európa bömbölt — a munka állt. Itt a régi szép világ, gondolták Némethék.

És most, amikor a bíróság előtt kell felelniök tetteikért, elhagyja őket emlékezőtehetségük. Nem láttak, nem hallottak semmit, mintha nem is első csoportosok lennének. Irjuk meg őszintén, az állomás dolgozói között is akadnak még olyanok, akik legszívesebben fátyolt borítanának az ellenforradalmi eseményekre. Ki azért, mert magának is vaj van a fején, ki azért, mert úgy véli, jobb a békesség. Mi is azt valljuk, jobb *a békesség, de még abból sohasem született béke, hogy kiegyeztünk a nép ellenségeivel.* Nem kérünk olyan „békéből", ahol az urak dirigálnak és a dolgozók szó nélkül húzhatják az igát.

Ahogy erősödött a munkáshatalom, ahogy megalakult és dolgozni kezdett az állomáson is a párt, a szakszervezet, úgy jött vissza a dolgozók önbizalma, úgy szilárdult a munkafegyelem. Jólestek a segélycsomagok, de most már tudják a dolgozók, hogy abból nem lehet megélni.

„Nincs szükség szakszervezetre" üvöltött az ellenforradalom és ma már az állomásnak 90 százaléka szervezett dolgozó. Májusban több mint 40 olyan dolgozó lépett be, aki még nem volt szakszervezeti tag. A brigádok között megindult a verseny, folynak az üzemszemlék.

Sok még a téves nézet, de Horváth József ÜB-elnök a bizalmiakra, reszortosokra és műhelybizottságokra támaszkodva fáradhatatlanul agitál, keresi, kutatja a dolgozók problémáit.

Mert van jogos panasz. Súlyos a lakáshelyzet, a 24/24-es szolgálat is gondot okoz és bizony az erősen leterhelt vonatkísérők megérdemelnének megfelelő öltözőt és mosdót.

Ha csak egy pillantást vetünk a szakszervezet munkatervére, láthatjuk — fő feladatuknak a dolgozókkal való törődést tekintik. Érdemes összehasonlítást tenni, hogy miről tárgyalt a munkástanács és miről tárgyal a szakszervezeti bizottság. A munkástanács fő gondja volt a kommunisták eltávolítása, függetlenül attól, hogyan dolgoztak. Eltörölni az elvtárs szót, hiszen a dolgozók „alig várták", hogy urazhassák egymást és így tovább.

A szakszervezeti bizottság bérproblémákról, a pihenőnapokról, a túlóráztatásokról, a téli tüzelő beszerzéséről, az üzemélelmezés megjavításáról tárgyal. Tanácskoznak a munka jobb megszervezéséről, a társadalombiztosítási munka megjavításáról. Csak egy néhány kiragadott példa a munkatervből és már nem is kell csodálkozni, azon, hogy a dolgozók nem Némethék mögé sorakoznak.

Jobban dolgozunk, mint tavaly

Egyre több helyen kezdi szárnyát bontogatni az új alapokon induló munkaverseny. *Székesfehérvár* állomás dolgozói már áprilisban megkezdték az egyszerű, áttekinthető, a jó minőségű munkát elősegítő versengést. Legfőbb törekvésünk a menetrend szerinti vonatindítás, a kocsitartózkodás és kocsikifutás jobb teljesítése.

A vezetők igyekeznek a dolgozókat közvetlenül is érdekeltté tenni a versenyben. Az első helyezést elért brigádokat havonta jutalmazzák.

Júniusi eredményeink jobbak a tavalyinál. A menetrend szerinti vonatindítást 47-ről 54 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelését 677 tonnáról 771 tonnára emeltük. A kocsitartózkodás 9,7 óráról 9,4 órára csökkent, a kocsikifutás napi 858-ról 870-re emelkedett. Ezek a számok is bizonyítják, hogy a verseny eredményes.

Fodor István

Én is szeretnék pihenni

A szakszervezettől kérek segítséget, mert kérésemre az igazgatóság öt hónap óta nem ad választ.

Zalaszentiván-Kisfaludpusztán teljesítek szolgálatot, mint vonatmenesztő, térfelvigyázó 24/24-es fordában. A vonalon a váltóőrök, pályaőrök, térközőrök és sorompóőrök mind 12/24-es szolgálatot teljesítnek.

Szolgálati helyemtől távol lakom, és így hajnali háromnegyed 3-kor kell felkelnem, tehát 31—32 órát vagyok ébren. Nincs egy szabad éjjelem, nem tudom magam kipihenni, mert egyik reggel hajnalban kelek a másik éjjel szolgálok. Fiatal vagyok, szeretnék egy kicsit szórakozni is.

Az ellenforradalom előtt nálunk is 12/24-es szolgálat volt, de ha most nem lehetséges, legalább helyezzenek lakóhelyemhez közelebb eső állomásra.

Kölcsei Ferenc, Zalaszegvár

Az utas szemében csak „egy vasutas". Közelebbről: Hencsei Lajos térközőr, az alsógödi 5-ös számú térközőrhelyen, aki húsz esztendeje szolgál balesetmentesen.
(MTI Foto Főosztály felv.)

A nem függetlenített ÜB-tagok és a szakvonali vezetők kapcsolatáról

Üzemi bizottsági funkcionáriusaink nagy része társadalmi munkában látja el szakszervezeti teendőit. Mint a dolgozók érdekképviselőinek nem egyszer kell a szakvonali vezetővel, mint a munkaadó képviselőjével problémákat megbeszélniök, teendőket megvitatniuk. Számos esetben kettőjük egybehangzó véleménye alapján születik döntés a dolgozókat érintő kérdésekben.

Ha megvan az egyetértés, ha a közös cél egyforma felelősséggel tölti el mindkét szerv képviselőjét, akkor nincs is nagyobb hiba, s a közösség látja hasznát.

Alaptalan-e a félelem?

Hogy mégis cikk kívánkozik e témáról, azt bizonyítja, hogy nem megnyugtató e kapcsolat. Ahol a szakszervezeti funkcionáriusban él a félelem, hogy mégiscsak a szakmai vezetőmmel szemben kell kardoskodnom, könnyen lábrakap a megalkuvás. Jobbik eset, ha ennek a félelemnek a szolgálati vezető későbbi retorzióval nem ad tápot. Sajnos van olyan szolgálati főnök is, aki az első alkalmat várja a támadásra, végrehajtva ezt olyan ügyesen, hogy a rendeletekbe burkolózva támadási felületet sem szolgáltat.

Az olyan szakszervezeti funkcionárius, aki azzal ül le tárgyalni, hogy mi lesz akkor, ha már nem viselem a tisztséget, eleve elvágja az egészséges vita, a helyes érdekképviselet vonalát. Az a szolgálati vezető viszont, aki csak a megtorlás pillanatára vár, nem méltó a vezetésre.

Megtörténik, hogy egyes lelkiismeretlen vezetők a szakszervezetet használják fel saját maguk népszerűsítésére. Különösen olyan esetben áll ez, ha a szakszervezet jogtalan kérelmet nem pártol. S ha a szolgálati főnök még azzal is tetézi a hibát, hogy nem fizet szakszervezeti tagdíjat — arra hivatkozva, hogy ő ilyen szakszervezetnek nem fizet — ott nagyon nehéz a szakszervezet tekintélyét biztosítani.

Közös a cél, közösen munkálkodjunk

Nem könnyű a függetlenített ÜB-tagok munkája sem, de még nehezebb a nem függetlenítetteké. Pedig ezekben becsülnünk kell azt is, hogy amikor mások jól megérdemelt pihenőre térnek, ezek az emberek pihenőjüket feláldozva dolgoznak a közösségért.

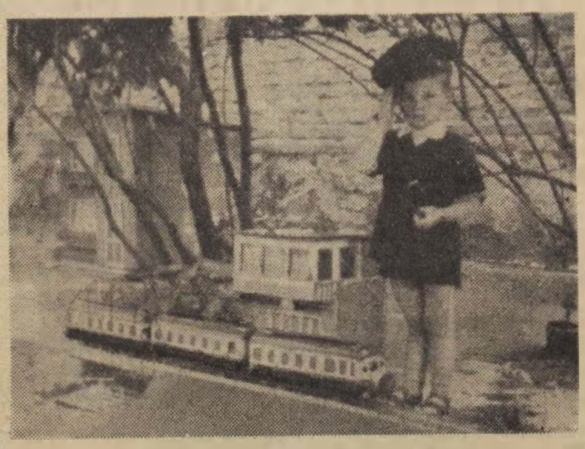
Funkcionáriusaink bátran képviseljék a szakszervezet álláspontját, mondják meg a hibákat, még ha szolgálati vezetőikről van is szó. A vezetésre alkalmas főnök egész biztosan megérti ezt. Azt pedig, aki közömbösen viseltetik a dolgozók ügye iránt, még a szakmai tudás és gyakorlat sem teszi alkalmassá vezetésre.

Hogy a ma még meglevő visszásságok eltűnjenek, öntudatban emelkedni kell szolgálati vezetőnek és szakszervezeti funkcionáriusnak egyaránt. Szakszervezeti vezetőszerveink a felsőbb szakmai szervekkel egyetemben — akiknek álláspontja ebben az ügyben megegyezik — járjanak el a funkcionáriusokat félelemben tartó, a közös cél elérését személyeskedéssel akadályozók ellen. Szakszervezeti központunk, területi bizottságaink azután is figyeljék a funcionáriusok sorsát, amikor már kikerültek az apparátusból. (Van mit pótolnunk!)

Ha a függőség gátló körülményeit ki tudjuk irtani, ha a szakvonali és szakszolgálati vezetők nagyobb megértéssel, kölcsönös bizalommal egymást segítve tevékenykednek, ebből az egész vasutasságnak haszna származik.

Egy ember, akinek saját vasútja van

A filmhíradó kockái a napokban olyasvalamivel gyönyörködtették a nézőt, ami nem mindennapi még a mozi vásznán sem. A filmszalag megörökíti és világgá kürtöli egy magyar vasutas csodálatos rajongását a vasút iránt. Elismeréssel szól találékonyságáról, miközben bemutatja a nézőnek az egykézteremtette, alkotta korszerű miniatűr pályaudvar életét.



Iván István székesfehérvári főraktárnok, József Attila utca 27. szám alatti házának udvara valósággal elvarázsolt világ. Többé-kevésbé a fehérvári pályaudvar ismert felvételi épülete, a váltótornyok, az integráltorony emeletes épülete, a legkorszerűbb villamos fényjelzők, hegyek-völgyek, alagutak, megállóhelyek, útátjárók, lassújelek, fedezőjelzők, stb. apró változatát látjuk itt viszont.

A vasút szerelmesének maga alkotta vasútján vagyunk, éppen csak hogy fel nem szállunk a robogó modern dieselszerelvényekre. A mozdonyok, kocsik mindössze tíz centiméter magasak, az állomásépület sincs több 50—60 centiméternél. Kidolgozásuk azonban tökéletes illuziót kelt, szinte magunk is összezsugorodunk mellettük és éljük az utas feszült életét.

A töltés egyik oldalán a legkisebb Ivánról elnevezett lakóépületet, a „Marika-lakot" látjuk. A kis házban valósághű szobaberendezés, a konyhaszekrényben még aprócska tányérok is vannak, a szoba mennyezetén csillár onija fénnyét. Arrébb arányos várkastély, közelében egy szökőkút, s mindezt kiegészíti a vasúti látnivalók szemet-szívet gyönyörködtető képe. Iván Pistike, édesapjának hű tanítványa a forgalmi szolgálattevő. Mindössze hat éves, de „hiánylat" nélkül látja el felelősségteljes feladatát a pályaudvaron.

Csodálattal nézi a szemlélő a kanyargó vasútvonalat, a miniatűr épületek sorát, a hidakat, a vörös és zöld fényjelzőket. Arrébb előjelző sárga színe int óvatosságra. Nini! A szerelvény meglassítja futását és szabályszerűen megáll a „Megálljra" álló főjelző előtt. Ez is Iván István ügyessége: a szerelvényt letranszformált árammal, földbe épített kábelek és elektromos berendezések segítségével automatikusan működteti, s pontosan a vörös fényt sugárzó jelző előtt megállásra kényszeríti az egyébként vígan zakatoló vonatot.

Mit mond mindenről Iván István, aki minden szabadidejét a saját pályaudvara tökéletesítésére fordítja. Hogyan jött erre a gondolatra?

— Marika lányom a napköziben gyönyörködött egy villamosvontatású szerelvény futásában — mondja. — Elbűvölten jött haza és kért, hogy karácsonyra ő is kaphasson egyet. Még szebbet és jobbat kapsz Marikám, mondtam neki. — Meggondolatlan kijelentésem sok fejtörést okozott, drága mulatság a villanyvasút! Végül is arra kényszerített a kislányomnak tett igéretem, hogy nekiálltam, s hozzáfogtam a magamképzelte kis vasutacska megépítéséhez. A „Hargita" típusú szerelvény volt az ideál, s a nyúlketrec oldaláról leszedett bádoglemez az első gyakorlati ténykedésem anyaga. Valósággal láz fogott el. Azóta meg sem állok. Továbbfejlesztem, tökéletesítem. Már több mint háromezer óra munka van benne, több mint egy éve dolgozom rajta, de úgylátszik megéri.

Iván elvtárs nem technikus, tehát elképzelhető mennyi szorgalmas tanulás, tanulmányozás, kísérlet előzte meg ennek a mesébe illő vasútnak mintaszerű felépítését. Villanyszerelő sógora segített neki, de ott voltak mellette a Finommechanika és Könnyűfémművek dolgozói és Kemenes József raktárfőnök is. Bátorították, támogatták.

Megérte. Bizonyítást nyert ezzel is, hogy mire képes a vasút szeretete, a törhetetlen akarat és tudásszomj. Iván István művére büszkék vagyunk mi is. Ujabb sikereket kívánunk a mesternek, a „több mint játékvasút" kiváló megalkotójának.

Miért késtek a nyugdíjmegállapítások?

Az államigazgatás és a népgazdaság átszervezésével kapcsolatos létszámcsökkentést a vasúton az év elején végrehajtották. Az érdekelt dolgozók közül 6176-an kértek nyugdíjmegállapítást. A nagyszámú öregségi nyugdíjigény elbírálása annyi többletmunkát adott a nyugdíjhivatal dolgozóinak, hogy a sok ezer rokkantsági, özvegyi, árvasági, baleseti, stb. ellátási igény kielégítése mellett nem voltak képesek hátralékmentesen feldolgozni.

Hátráltatta a munkát a szükséges kérdőívek hiányos kitöltése. Nem egy számfejtési főnökség zavart és késedelmet okozott a kereseti kimutatások pontatlan kitöltésével. Növelte a bajt, hogy erre az időre esett a nyugdíjhivatali létszámcsökkentés is. A nehézségek ellenére a hivatal dolgozói elértek, hogy jelenleg mindössze 184 öregségi nyugdíjigény elintézetlen. Ezek részben a fél, részben az SZTK és ONYI adatszolgáltatására várnak. Ha a hiányzó adatok megérkeznek, késedelem nélkül megtörténik a nyugdíjmegállapítás.

Késleltette a munkát az is, hogy sok volt az olyan öregségi nyugdíjat igénylő, aki jóval a bérrel való ellátottság után nyújtotta be igénybejelentését, nemtudván, hogy az ellátás megállapítása nem hivatalból történik.

Tájékoztatásul közöljük: a nyugdíjmegállapítást minden öregségi nyugdíjra jogot szerzőnek egyénileg kell kérnie a MÁV Nyugdíjhivataltól. Öregségi nyugdíj korhatára általában férfiaknál 60, nőknél 55 év — s legalább tíz évi szolgálat. Kedvezményezett munkakörben (mozdonyszemélyzet, vonatkísérők, kocsirendezők) férfiaknál 55, nőknél 50 év — amennyiben a fenti munkakörben 25, illetve 20 évet eltöltöttek. A nyugdíjmegállapítási kérelmet a szolgálati főnökség útján kell a nyugdíjhivatalhoz felterjeszteni. A kérelemmel együtt kell megküldeni az esetleges SZTK igazolásokat is.

Megjelenik a Pályafenntartási Útmutató

Régi kívánsága teljesül az építési- és pályafenntartási szolgálat dolgozóinak a Pályafenntartási Utmutató átdolgozott kiadásának megjelenésével. (A régi 1939-ben jelent meg.)

Az útmutató 7 kötetben foglalja össze az építési- és és pályafenntartási szolgálat tudnivalóit. Az I-es kötet az alépítmény, a II. a felépítmény, a III. a magasépítmény, a IV. az építési és pályafenntartási szolgálat általános ügyeinek, az V. a pályafelügyelet, a VI. a terület igénybevétel, a VII. az ültetvények kérdéseit tartalmazza. A VII. kötet már megjelent. A II—V. még ebben az évben, az I. és VI. kötet pedig 1958 közepén jelenik meg.

Mi történt az ésszerűsítési javaslatokkal?

Néhány héttel ezelőtt lapunk szegedi levelezőinek ketten többen megkérdezték, hogy mi történt azokkal a javaslatokkal, amelyeket még a múlt évben benyújtottak az igazgatás és ügyintézés egyszerűsítésére. Mikor ígéretet tettünk, hogy választ adunk a kérdésükre, nem gondoltuk, hogy milyen nehéz fába vágjuk a fejszénket. Az illetékest ugyanis — ha ugyan van ilyen — rendkívül nehéz megtalálni.

De menjünk lépésről lépésre. A Minisztertanács 1956 júniusában rendeletet tett közzé az állami szervek munkájának egyszerűsítéséről és megjavításáról. Ennek nyomán a MÁV Hivatalos Lapban is rendelet jelent meg, amelyben többek között felszólítják a dolgozókat, hogy tegyenek javaslatot az ügyintézés meggyorsítására.

A Vasúti Főosztály minden szakosztályán bizottság alakult a benyújtott javaslatok feldolgozására. Hogy a dolgozók mennyire szívügyüknek tekintették az államapparátus munkájának megjavítását, arra jellemző, hogy rövid idő alatt

csak a munkaügyi szakosztályhoz 100 ésszerűsítési javaslat érkezett.

Ebből mintegy 30 olyan, amellyel teljesen vagy részben egyetértett a bizottság — sőt egy néhányat már hasznosítanak is. Több javaslatot a felsőbb szervekhez továbbítottak.

Ezek ellenére a főosztályon nem kezelték úgy az ügyet, ahogy azt a javaslattevők elvarták, ahogyan a vasút érdeke megkívánta. Kezdetben minden javaslatra válaszoltak, de később ez elmaradt. Az ellenforradalom után megszűntek a bizottságok, és most ember legyen a talpán, aki ki tudja kutatni, hogy mi lett a javaslatokkal. A 8 szakosztályon például nem tudják, hogy jelenleg ki foglalkozik ezekkel.

A mi véleményünk az, hogy **érdemes foglalkozni, sokkal jobban, mint eddig, az ésszerűsítési javaslatokkal.** Persze, vannak olyanok is, akik lelkiismeretesen látják el az ezzel kapcsolatos teendőket, a 4. szakosztályon például *Laurencsik* elvtárs. De arra már neki sem jut az erejéből, hogy minden javaslatra válaszoljon.

Azt tanácsoljuk, hogy minden szakosztályvezető elvtárs gondoskodjon arról, hogy az ellenforradalom zűrzavarában félretett javaslatokat elővegyék, gondosan vizsgálják meg és adjanak választ a javaslattevőknek s főleg a jó javaslatok megvalósítását tartsák szívügyüknek. Az önköltségcsökkentés, a gazdaságosság nemcsak a végrehajtó szolgálatot érintő probléma.

Mikor tesznek pontot a végére

Államunk milliókat fordít a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására. Ezek a milliók el is fogynak, a dolgozók javát szolgáló létesítmények el is készülnek — sajnos gyakran csak félig-meddig.

Azzal kell kezdeni, hogy hibát, hiányosságot csaknem minden új létesítménynél lehet találni, egyiknél többet — a másiknál kevesebbet. És ez a megállapítás egymagában is elszomorító.

Miért nem lehet úgy dolgozni, hogy a drága beruházások hibátlanul kerüljenek átadásra?

Néhány példát arra, hogy sokan csákiszalmájának nézik a nép vagyonát, befejezetlenül hagyják a beruházásokat, gúny tárgyává téve a dolgozók előtt az értük hozott áldozatot és törekvést. Igy lesz a gazdasági kártevés mellett politikai támadássá a nemtörődömség. Igy válnak az ellenség segítőivé, akik könnyen belenyugszanak a „változhatatlanba", mondván, hogy ezek a szocializmus építésének gyermekbetegségei, majd kinőjük! Hát ebből nem kérünk!

A békéscsabai fűtőháznál

csinosnak mondható öltözőmosdót építettek a dolgozók őszinte örömére és megelégedésére. De csak addig örülhettek, amíg „ki nem jöttek" a hibák. Az épület kényszerű átvétel útján 1955. december 31-én került a fűtőház kezelésébe. Egyik átadás követte a másikat. A hiányosságok feltárását hosszas utánjárás után a „hibák kiküszöbölésével" járó átadások követték. A központi fűtésű kazánból egyszerűen eltűnt a víz. Hosszas huzavona után kijavították.

A szívóventillátornak egy rezgéscsillapító kötése volt vitorlavászonból, de elégett, még az átadás előtt. Azóta is úgy van. Ugyanennek a ventillátornak a golyóscsapágya nincs hűtve, tehát, ha jó lesz a kötés, akkor sem működhet. A gőzcsővezetéket mind a mai napig nem szigetelték a kazánházban. Hőmérő csak az egyik boyleren van. Tönkrement fűzkezelő szerszámokat kaptak. A fürdő az emeleten van, beázik a mennyezet, csöpög a víz a konyhába, a földszintre. A pályafenntartási főnökség szigetelni igyekezett, de még mindig csöpög a víz, akár a pálvölgyi cseppkőbarlangban. Az ajtókat nyers fából készítették, megvetemedtek, összeszáradtak, persze, hogy nem zárhatók. (A fűtési berendezést az Épületelemgyártó Főnökség készítette.)

A székesfehérvári raktárt

bővítik. Már két hónapja zsaluznak, de rossz nézni: nem mennek előbbre. Egyszerűen azért, mert ha két napot dolgoznak rajta, egy hétig egy lelket nem látni az építkezésen. Az éjjeliőr vigyáz csupán az építési főnökség anyagára. *Kemenes József* elvtárs, raktárfőnök már a tervvel nem értett egyet. Legalább fürdő, mosdó és étkezőhelyiség kellene. Az építkezés jóformán csak arra van, hogy zavarja a munkát a rampák indokolatlannak tetsző lefoglalásával.

Két példa, két külön kérdéstömeggel. A 6. szakosztálytól az alábbiakra kérünk választ; 1. mikor zárják le végre a békéscsabai öltöző és mosdó aktáit azzal, hogy a hiányosságokat megszüntették, 2. mikorra készül el a fehérvári raktárbővítés, s lehet-e szó a dolgozók jogos igényeinek kielégítéséről?

A szakszervezet elnökségének határozataiból

Szakszervezetünk elnöksége **június 17-i ülésén**

elfogadta a külföldi segélyakció során kapott csomagok elosztásáról, valamint az 1957. évi költségvetésről szóló tájékoztatót.

Határozatot hozott a vasutasnapot előkészítő hattagú bizottság létrehozásáról, az ellenforradalom idején meghalt Záhonyi Árpád és felesége árván maradt két kisgyermekének gyógykezeltetésére, kétszer 500 forint rendkívüli segély kifizetéséről. Engedélyezte a vasutas KISZ-szervezet részére a moszkvai VIT-re viendő háromnyelvű brosúra költségeinek kifizetését.

Határozatot fogadtak el egy vándorzászló alapításáról a termelésben legjobb eredményt elérő KISZ-szervezetek jutalmazására.

A július 1-i ülésen

az elnökség a nagykanizsai kultúrotthon munkáját tárgyalva határozatot hozott a vasutas kultúrotthonok működésének megjavítását célzó irányelvek kidolgozására, valamint a szakszervezet és a KISZ-szervezetek kapcsolatának tisztázására.

Felhívta a termelési- és bérosztály figyelmét, hogy az újítási rendelet végrehajtási utasításának kiadásánál úgy támogassa a szakvonali szerveket, hogy az utasítás minél kevesebb hibával (későbbi módosítás) kerüljön kiadásra. A termelési osztály kötelességévé tette, hogy az 1. szakosztállyal egyetértésben újítási propagandaanyagot készítsenek és azokat jutassák el a szolgálati helyekre.

A gyermeküdültetéssel kapcsolatos határozatról, lapunk más helyén külön cikkben foglalkozunk.

BÍRÁLATAINK NYOMÁN

Júniusi számunkban „Egy kicsit sok" cím alatt közöltük Fazekas István és Horváth István hajmáskéri forgalmi tanuló levelét. A levélre a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztályától a következő választ kaptuk:

„... Magunk részéről is úgy látjuk, hogy Hajmáskér állomason a távirászokra nagy munka hárul, figyelembevéve azt is, hogy a forgalmi és kereskedelmi szakvizsgákkal még adósak. Éppen ezért segíteni is kívánunk rajtuk: július 1-től rendelkezésünkre álló tanulólétszámból és béralapból egyet Hajmáskér állomásra adunk. A távirdavizsga letétele után ott helyben felhasználhatják távirdaszolgálatra és ezzel megvalósul a panasztevők kívánsága a 12/24-es forduló szolgálat."

LOCSKAI FERENC
főelügyelő, osztályvezető.

Ugyancsak a júniusi lapban közöltünk cikket **„A 13-as sz. vonat késik: 55 percet"** címmel. A cikkre **Tóth János** elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetőhelyettese közölte: **„... Megállapítást nyert, hogy a vonat késését azon előre nem látott körülmény okozta, hogy a tatabányai üzemek szabad-szombatos munkahetet vezettek be, melyről sem a fenti állomásoknak, sem központunknak tudomása nem volt... Hasonló esetek elkerülése céljából 1957. VI 21-től Tatabánya-felső–Budapest-Keleti viszonylatban minden pénteki és szombati munkanapokon a 23. sz. munkásvonat közlekedtetésével intézkedtünk a 13. sz. vonat mentesítésére."**

SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Müller János elvtársnak (Hídépítési Főnökség) üzenjük: Panaszukat a VI. kerületi Tanács, majd szerkesztőségünk is megvizsgálta. Megállapítottuk, hogy a Vasúti Főosztály konyhája az előírt ételmennyiséget kiszolgáltatja, azonban igaz az, hogy a fizikai dolgozók nagyobbmennyiségű főzeléket és köretet is el tudnak fogyasztani. Az illetékesektől ígéretet kaptunk arra, hogy a lehetőségekhez képest növelni fogják az adagokat. **Bede István.** Szeged, Igazgatóság. A Vasutas Szakszervezetnek csak egyetlen családi üdülője van, így oda csak olyan családokat tudnak beutalni, ahol a férj is és a feleség is dolgozik. **Major Sándor,** Baja állomás. Mi is helytelenítjük, hogy egy sor helyen visszaállították a 24/24-es szolgálatot és ezt illetékes helyeken szóvátettük. Ugyancsak nem értünk egyet a védőruha-elvonással. A Vasúti Főosztály foglalkozik a problémával és remélhetőleg ezt a panaszt rövidesen orvosolják. Külön jutalmazásra nincs mód azokban a munkakörökben, ahol prémiumrendszer van. (Pld. kilométerpénz, mázsaprémium.) Levele igen tartalmas volt és úgy véljük, segítette a vasutasokat, hogy több jogos panaszuk megszünjön.

Ember Ferenc, Budapest, Déliállomás. **Kölcsei Ferenc,** Zalaszegvár, **dr. Horváth Károly,** Gazdasági Vasutak Igazgatósága, **Beinschrot Márton,** Békéscsaba, **Leiti Ferenc,** Pécs, **Ugiyai Sándor,** Miskolc, **Sziládi Sándor,** Szeged, **Fodor István,** Székesfehérvár, **Szentgáli István,** Gyöngyös, **Szobonya László,** Vác, **Rohodi Lászlóné,** Dunaharaszti-külső, levelüket lapunk anyagához felhasználtuk.

Király János, Miskolc, **Sziládi Sándor,** Szeged, **Bognár János,** Veszprém, **Gersi György,** Békéscsaba. Kérésüket továbbítottuk.

Verok Vilmosné, Szeged, **Csomor János,** Szolnok, **Totka Károly,** Szeged, leveleiket helyszűke miatt nem tudtuk közölni.

HIREK

Így szokás...

A budapest—ceglédi vonal állomásait ellenőriztük. Közben betértünk az egyik megállóhelyre is. Csinos, formás, nagydarab elvtársnő — cseppet sem keresi a szavakat — válaszolgat kérdéseinkre.

Feltűnt, hogy az előjegyzési napló piros ironnal keresztülkasul van húzigálva. Azt is mondhatnánk, hogy itt „alapos" az ellenőrzés. Gyanunk támadt.

— Ki tart itt ellenőrzést?

— Az állomásfőnök.

Nem értettük. Már azt hittük, hogy nem jól ismerjük a szabályt.

— Igen! A múlt héten járt itt, de naponta távbeszélőn tart ellenőrzést.

Ejnye! Ez aztán a „forradalmi" újítás. Távbeszélőn keresztül strigulázni. Aztán a sok szöveg közt önmagát is elárulta a tettes. A főnök példájára a szolgálattevő önmagát „jól megellenőrizte", bestrigulázta a naplót, sőt nagy szakértelemmel, jó kacskaringósan a főnök nevét is odabiggyesztette.

Náluk már ez így szokás.

Gergely József

— Bővítik és javítják a BVSC Szőnyi úti labdarúgó pályájának lelátóit. A bővítés után az eddigi 18 000 helyett, 30 000 néző befogadására lesz alkalmas.

— Uj pályafenntartási főnökségek. Július 1-től öt új pályafenntartási főnökség — budapest–krisztinavárosi, angyalföldi, dunapentelei, keszthelyi, Debrecen—Déli — kezdte meg működését.

— A vasutas ökölvívoedzők részére a balatonkenesei vasutas sportüdülőkben négynapos továbbképző tanfolyamot rendezett a vasutas sportközpont. A tanfolyamon 15 edző vett részt.

— A pécsi nyugdíjasok 624 forintot gyűjtöttek a „Gyermekvárosért" mozgalom javára.

— „Kis hibák — nagy károk" címen a Közgazdasági- és Jogi Könyvkiadó könyvet jelentetett meg a csomagolástechnikáról. A könyv különösen a kereskedelmi és szertári dolgozóknak ad hasznos tanácsokat.

— Eszperantó találkozót rendezett július 13—14-én a miskolci MÁV Erkel Kultúrotthon Eszperantó Szakköre, az eszperantó nyelv születésének 70. évfordulója alkalmából.

— Műsoros táncestet rendezett június 29-én a Déli-pu. nőbizottsága. Az est bevételét — 1500 forintot — befizették a Gyermekváros építésének javára.

Akik csorbát ejtettek a vasutas becsületen

A vasutasok többsége gondosan, becsülettel végzi munkáját. Egy kis hányad azonban fondorlatból, becstelenségből megvámolja, eltulajdonítja a szállításra feladott árut.

A vasúton — mint ismeretes — 1953-ban erőteljes harc indult meg a dézsmálók ellen. Több fosztogató bandát ártalmatlanná tettek a vasúti rendőrség és a vasúti szervek jó együttműködésével. A megtévedtek — tanulva az elítéltek esetéből — gondolkozni kezdtek és jó útra tértek.

Az ellenforradalom indítékot adott

Azok, akiket Katóként könnyű volt táncbavinni, elgondolkoztak tetteiken és megértették, hogy ha a közösség tulajdonát lopják, a közösség ellen törnek. Sajátmaguk és családjuk ellenségeivé válnak. A másik, amit látniuk kellett: előbb vagy utóbb, de biztosan rajtaveszít a tolvaj, s akkor a család lesújtva, férj, apa nélkül kényszerül új életet kezdeni, egy rosszabbat, az emberek megvetése közepette.

Az ellenforradalom tisztában volt azzal, hogy a társadalmi tulajdon társadalmunk pillére; eltulajdonítása egyértelmű e pillérek gyengítésével, tehát ezen a fronton is támadást kezdett. Az ellenforradalom alatt és az azt követő hónapokban csupán *Ferencvárosban* 70 vasutast tartóztattak le lopás miatt, köztük néhány vezetőt is. *Józsefvárosban* 27 ember januárban 63, februárban pedig 23 vagont fosztott ki. A Nyugati-pályaudvaron 46 tagú banda 150 kocsit tört fel. Hirhedtek a *záhonyi*, a *kelebiai*, a *rákosi* és *rákosrendezői* kocsifosztogatók esetei is.

Nagyon sok múlik a vezetőkön

Rendkívül nagy a vezetők felelőssége a társadalmi tulajdon megvédésében, Ennek ellenére nem egy szolgálati vezető lelkiismeretét sok bűn terheli. Az elmúlt évek tapasztalatai azt bizonyítják, hogy hosszú a folyamat az árukezelési szabálytalanságok elkövetésétől a banda kialakításáig. S ezen a hosszú úton a tolvajokat egyes szolgálati vezetők is segítik, elsősorban az ellenőrzés elhanyagolásával. A dézsmálásokról nincs erkölcsi erejük jelentést tenni, mert esetleg maguk is kapnak a lopottból, s ezzel a tolvajok kötelezettjei lesznek. *Keveházi* Zoltán józsefvárosi kereskedelmi főnökhelyettes például a nyomozás folyamán értesítette a banda tagjait, hogy „vigyázzanak, itt vannak a fogdmegek"! *Hirling* Géza, a forradalmi bizottság elnöke maga osztogatta a lopott holmikat szinte *Keveházi* szemeláttára.

Sajnos sokat és hosszan lehetne ezekről a szégyenteljes dolgokról írni: hogyan éledt fel szinte órák alatt a vasúti tolvajok fosztogatókedve az ellenforradalom alatt. Csupán Józsefvárosban januártól február közepéig közel félmillió forint kárt okoztak a dézsmálók.

Mindnyájunk érdeke

A tolvajlások felszámolása elsősorban a szolgálati vezetők kötelessége. Tarthatatlan egyes vezetők közömbössége a szállításra feladott áruk sorsát illetően. Váljon végre a vezetők, a becsületes vasutasok vérévé az utasítás szerinti munka, a fuvarozásra felvett áruk megőrzése, nem utolsósorban a „vasutas"-név megbecsülésének védelme. Ne hagyják magukat lekötelezni, befonni, legyenek szilárdak a társadalmi tulajdon megvédésében. Csakis így tudunk előbbrejutni, csak így tudunk újabb sikereket elérni élet- és munkakörülményeink javításában.

Fegyverrel védte a hazát

Küzdelmes gyermekkora volt Bordi Istvánnak. Az apja keresetét nagyon szűkre szabták, és öt éhes gyermekszáj volt hozzá. István jól tanult, akaratereje is volt, gimnáziumba adták hát, de csak úgy végezhetett magasabb iskolát, hogy közben egy uradalomban cselédeskedett.

A második világháború vérzivatara véget vetett a tanulásnak, a munkának és sok száz társával Bordi Istvánt is elvitték, de ő nem akart a németeknek szolgálni és megszökött. A Szovjetunióba került, ahonnan 1947-ben jött haza. Még nem volt húszéves, de már sokat látott, sokat tapasztalt.

1950-ben bevonult katonának, ahol kitűnt szorgalmával, jó szervezőkészségével. Elvégezte a Petőfi politikai tisztképző iskolát. Hogyan állt helyt a honvédségnél, arról a Szolgálati Érdemérem tanúskodik, amelyet 1953-ban tűztek a mellére. 1956 októberében minden eddiginél keményebb próbát kellett kiállnia.

Fegyverrel az ellenforradalmárok ellen

Az ellenforradalom kitörésekor azonnal jelentkezett szolgálatra, s résztvett a Petőfi Politikai Akadémia védelmében. Talán elég, ha erről annyit írunk, hogy szinte naponta ütköztek meg a Széna téri ellenforradalmi csoporttal. Amikor fogytán volt a lőszer, azok között volt, akik biztosították az utánpótlást Törökbálintról. Hogy ehhez át kellett törni a budakeszi ellenforradalmárok gyűrűjét? — Át igen, de Bordi István katona volt, ismerte a múltat és nem féltette életét. Ott harcolt a pesthidegkúti határőrobjektum védelménél, majd felderítő szolgálatot látott el. Amikor a szovjet csapatok segítségével ismét szabad lett hazánk, levetette egyenruháját, hogy régi álmát valóra váltsa és beiratkozzon az egyetemre.

Becsüljük meg azokat, akik fegyverrel a kezükben védték a hazát! Ezt olvashatjuk a lapokban, ezt követelik a hazájukat féltő dolgozók. Bordi Istvánt „alaposan megbecsülik". Leszerelése után az Utasellátó Vállalathoz került szállítómunkásnak. Decemberben kérte az átigazolását az MSZMP-be, és „már" a május 13-i taggyűlés tárgyalta is kérelmét. Bordi elvtársat nem igazolták át, mert nem jelentkezett a karhatalomba.

A kommunisták között a helye

A mi véleményünk, hogy Bordi elvtársnak bátorságával, osztályhűségével a kommunisták között a helye. No, de erről majd felsőbb pártszerv fog dönteni. Azt azonban nem tűrhetjük szó nélkül, hogy hosszú huzavona folyik akörül, hogy legyen-e független szakszervezeti könyvtáros vagy sem. A szakszervezeti szervek támogatják. Nekünk is az a véleményünk, hogy Bordi elvtárs sokszorosan rászolgált erre a munkára, és éppen ideje, hogy megszűnjenek körülötte a huzavonák. Lehetnek Bordi elvtársnak hibái, de úgy véljük, hogy azokat az Utasellátó pártszervezete nem a legjobb módszerekkel próbálja nyesegetni.

Egy mozgalmas délután a Szőnyi-úti uszodában

A hőmérő higanyszála 36 fokot mutatott. Még a városligeti fák levelei is összezsugorodtak a szokatlan forróságban. Hiába áhítozott ember és növény egy kis esőre, az azurkék égbolton egy tenyérnyi bárányfelhőt sem lehetett látni.

Érthető hát, hogy sokan igyekeztek a munkaidő után a strandok felé. A BVSC Szőnyi úti uszodájába is csoportosan érkeztek a fürdőzők. Négy óra tájban Sárosi Imre növendékei befejezték az edzést és átadták a medencéket az egyre szaporodó fürdőzőknek.

A BVSC labdarúgói **Moór** Ede edző vezetésével ezen a napon a zöldpázsitos pálya helyett az uszodában tartották edzésüket.

— Az őszi évadra július 16-a után kezdjük meg a felkészülést — mondja az edző. Természetesen addig sem fogunk tétlenkedni. Mivel csapatunkba néhány új játékos is jött. úgy határoztunk, hogy hetenként kétszer-háromszor július első felében is összejövünk egyrészt azért, hogy a fiúk megismerjék egymást, másrészt könnyebb edzéseket végzünk. Ma az uszodát választottuk.

Távolabb is ismerősöket fedeztünk fel. a Testvériség sulyemelői. Hiába ebben a tikkasztó hőségben a „szárazföldi" sportágak kedvelői is a vízben érzik igazán jól magukat.

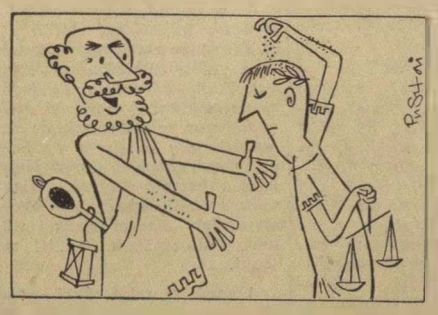
Az ugrótorony előtti kisebb medencében kimondottan „víziemberek". a BVSC utánpótlás- és ifjúsági vízilabdacsapatának tagjai labdáznak a zöldesszínű, kristálytiszta vízben. A nagy csapatból — az is csupa fiatal játékosból áll — egyedül Adorián látni a parton. Később Laki Károly edző is megérkezik. S mint kiderült a nagyok azért hiányoznak, mert most érkeztek meg Olaszországból és az edző pihenőt rendelt el. A azonban nem tudott otthon maradni. Hiányoztak már a legifjabb tanítványok, a jövő vízilabdázói, mert Laki Károly keze alatt is igen sok tehetséges fiatal bontogatja szárnyait.

Amikor a tanítványok megpillantották a mestert, nyomban körülvették és ahogy ez ilyenkor szokás, száz és száz kérdéssel ostromolták. Hogy játszottak Nápolyban a fiúk? Hogyan érezték magukat? — Csakúgy repdestek a kérdések. S az edző türelmesen válaszolt a kérdésekre, majd szerepet cseréltek és ő kérdezett...

Fél hat, de a közönség még egyre özönlik. A pedikűrös bácsinál és a büfé előtt sorban állnak a vendégek. A csapos alig győzi mérni a jó hideg sört. A tanmedencében 8—10 év körüli gyerekek labdáznak. Egy csokoládébarnára sült kisfiú pöttyös labdával a kezében nagy hozzáértéssel magyarázza, hogyan kell dobni a svédcsavart. Persze ő is rosszul csinálja, de barátai még úgy sem tudják.

A másfélórás lubickolás után a közönség lassan megindul az öltözők felé... Hét órakor már csak az úszók és a vízilabdázók tartózkodnak a vízben. A nagy medencébe leeresztik a vízilabda kaput és az Utasellátó vízilabda csapata megkezdi edzését.

A kereskedelmi szolgálatot összevonták a forgalommal



— Jer keblemre, tékozló fiú...

A hatvan—somoskőújfalui vonal ismét a pestieké

Miskolci Rómeo: — Majd visszacsábítlak, te csapodár!

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik havonta. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr út ca 41. sz. — Telefon: 229—658. 228—847. 228—849. 228—284. Üzemjztelefon: 24—41. 38—00 36—86 Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJA! EGYESÜLJETEK!

ÁRA 40 FILLÉR

MAGYAR VASUTAS

I. ÉVFOLYAM 4. SZÁM

1957. AUGUSZTUS HÓ

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Üdvözlet a magyar vasutasoknak!

Írta: Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter

A Magyar Szocialista Munkáspárt és a forradalmi munkás-paraszt kormány azáltal is kifejezi elismerését a magyar vasutasok iránt, hogy ez évben is, immár hetedszer megrendezzük a vasutasnapot.

Ez az elismerés méltán illeti meg vasutas dolgozóink többségét, mert a múlt év októberi ellenforradalom idején vasutasaink nagy része derekasan helytállt. Semmiféle ellenforradalmi uszítás, a terroristák — sokszor fegyveres — erőszakoskodása sem tudta elérni, hogy a vasút beszüntesse munkáját. — Sőt, amikor december 11—12-én igen sokan megszédülve az ellenforradalmi demagógiától, még nagyüzemeinkben is megállt a munka, a vasút akkor is ment, szállította a barátoktól kapott segélyt, élelmet, tüzelőt. A magyar vasutasok többsége tehát hű maradt esküjéhez, mely a néphez köti,

Sajnos, a vasútnál is voltak ellenforradalmi elemek, akik eddig jól álcázták magukat és nem egyszer fontos vezetőhelyekre is befurakodtak. Csak az ellenforradalom idején hullott le róluk az álarc és mutatták meg igazi énjüket és gyűlöletüket népi demokratikus rendszerünk ellen és minden ellen, amely e rendszert segíti, erősíti. Ezért uszítottak habzó szájjal a vasúti forgalom fenntartása ellen. Ezért adtak ki hamisított táviratokat, ezért voltak a párt létrehozása ellen, ezért akarták a szakszervezetek helyett az ő munkástanácsukat érdekvédelmi szervnek elismertetni.

Tudták, hogyha tervük sikerül, az áruló Nagy Imre-csoportot úgy söprik el az útból, ahogy akarják és az úri Magyarország visszaállításának Nagy Imre és áruló társai nem lettek volna akadályai.

A vasutasok többsége éppen ezért maradt hű rendszerünkhöz, mert tudták, hogy az úri Magyarország visszaállítása számukra újra a szolgasorsot jelentette volna. Azért állta meg derekasan helyét és vitte a vonatokat a rajuk lövöldöző ellenforradalmárok legnagyobb bosszúságára, mert tudták, hogy népi demokratikus rendszerünk kiemelte a szolgák sorsából a vasutasokat, a haza egyenrangú polgáraivá tette őket, emberi sorsot biztosított nekik.

A vasutasoknak is lett volna miért türelmetlenkedniök. Sok-sok éves panaszok, sérelmek feküdtek elintézetlenül. Ám az 1956. júniusi MDP Központi Vezetőségi ülése olyan lökést adott az eddig elkövetett hibák kijavítására, hogy mindenki előtt világos volt, hogy ezután a legfőbb cél az emberek tisztességes megélhetéséről, munkabiztonságáról való gondoskodás. Érezte is mindenki ebben az országban, hogy új, a helyes útra tértünk. A hibák kijavítása megszüntette volna még azt az elégedetlenséget is, amely több helyütt jogosan megvolt.

Ezért volt sürgős a népi demokratikus rendszer ellenségeinek, hogy minden külső- és belső erőt megmozgatva, mielőbb kirobbantsák az ellenforradalmat. Különösen jól kihasználva azt a tényt, hogy a legfelső vezetők közül igen sokan nem tartózkodtak idehaza.

Féltek, hogyha a júniusi határozatok megvalósulnak, akkor sokkal kisebb sikerrel tudják uszító demagógiájukat a nép érdekei elleni mozgalomra felhasználni.

Ma már elmondhatjuk, hogy az ellenforradalom legvéresebb szájú hívei nincsenek a vasút kötelékében. Azt azért viszont még nem mondhatjuk el, hogy már tiszták soraink.

Azért a mai vasutasnapon, amikor szívvel-lélekkel együtt ünnepeljük a hős, a hazához, a népéhez hű vasutasokat, egyúttal hitet kell tennünk amellett is, hogy forradalmi éberségünket többé semmiféle megjuhászkodás, talpnyalás nem tudja elaltatni és mindig hűen fogunk őrködni azon, hogy a vasutasok sorai mentesek legyenek a nép ellenségeitől.

Akik pedig még soraink között bújkálnak, azok számítsanak rá, hogy előbb-utóbb eléri őket a nép törvényének ereje.

Vasutas elvtársak!

Ez évben még fokozottabb feladatok várnak ránk. Az ellenforradalom okozta, kb. 20 milliárdos kár és kiesés a nemzeti jövedelemből nem teszi lehetővé, hogy a régi mulasztásokat egyszerre pótoljuk a vasút beruházásában, ennek ellenére kell feladatainkat teljesíteni, amelyek különösen az igen jónak ígérkező mezőgazdasági termés következtében nagyok lesznek. A nemzetközi szállítások is egyre fokozódnak és tranzit kötelezettségeinknek is eleget kell tenni.

Mivel a vasút szállítóképességét a szállító vállalatok segítsége, vagy nemtörődömsége is jelentékenyen befolyásolja, azért mindenütt meg kell találni a közvetlen kapcsolatot a feladó vagy címzett vállalatokkal és a kirakodás meggyorsítása érdekében megfelelő lépéseket kell tenni. Csak ha négy nap alá tudjuk az őszi csúcsforgalomban szorítani a kocsifordulót, csak ha a külső segítséget teljes mértékben mozgósítjuk, akkor tudjuk a szeptemberben szükséges 445 000 és októberben még ennél is több, 450 000 vagont kiállítani.

Ha műszaki felkészültségünkön nem is tudtunk lényeges, döntő változást ilyen rövid idő alatt elérni, azért azt meg kell állapítani, hogy viszont szénkészletünk még soha ilyen nagy és jóminőségű nem volt. Ez a múlttal szemben óriási előny, melyet fel kell használnunk, hogy minél jobb eredményeket érjünk el.

Kormányzatunk a vasutasnap alkalmából több száz vasutast részesít kormánykitüntetésben, sokan kapják meg a „Kiváló vasutas" és „Érdemes vasutas" kitüntető jelvényt és pénzjutalmat. Ezt megelőzően rendeztük a vasút összes dolgozóinak bérét, ami mintegy 32 millió forint havi többletbért juttatott a magyar vasutasoknak. Számos intézkedés történt a különböző szociális juttatások, kedvezmények bővítésére. Kormányunk ezt nem valamiféle ellenforradalmi nyomás alatt tette, hanem tervszerinti politikánk alapján.

A magyar vasút dolgozói joggal számíthatnak rá, hogy becsületes munkájuk elismerése ezután sem marad el.

A magam részéről azt kérem minden vasutas dolgozótól, hogy legyen örökké hű a néphez, a népi hatalomhoz, teljesítsék becsülettel kötelességüket, vessék ki maguk közül az árulókat, a kártevőket, akik szégyent hoztak ránk, legyenek fegyelmezettek, az utazók és szállítók iránt figyelmesek és vigyázzanak egymásra, hogy a baj messze kerülje sorainkat.

Erőt, egészséget, vasutas elvtársak valamennyiőjüknek és családjuknak!

IGY KÉSZÜLNEK AZ ÜNNEPRE

Szerte az országban, amerre vasútvonal fut, amerre mozdonyok zakatolnak, készülnek a vasutasok ünnepére munkával, dallal, tánccal. Lassan már hagyománnyá válik, mégis az idei ünnepnek valami új hangulata van. Talán azért, mert nem is olyan régen kevesen mertek arra gondolni, hogy *„lesz még ünnep a mi utcánkban."* Most hálával és szeretettel fordulunk a Szovjetunió, a testvérnépek felé, akiknek segítsége lehetővé tette, hogy augusztus második vasárnapján az ország népe újból köszönthesse a vasút munkásait.

Gazdaságosabb, jobb munkával...

Sok még a tennivaló, hogy az ország vérkeringése pontos, zökkenőmentes legyen. Mi hát a teendő? Erről tanácskoznak a napokban szerte az országban. A *Keleti fűtőház* üzemi bizottsága mellett működő termelési tömegmunka bizottság a műszaki dolgozókkal és a termelésben élenjárókkal elhatározta, hogy III. negyedévi tervük sikeres teljesítésével köszöntik a vasútasnapot. Fő feladatnak a járművek gazdaságos üzemeltetését, az energiával és a nyersanyaggal való takarékosságot tekintik. A *fiókműhely dolgozói* vállalták, hogy az ellenforradalom miatt elmaradt 16 mozdony időszakos vizsgáit szeptember végéig befejezik.

Az utazó személyzet és műszakiak vállalása is említésre méltó. Növelik a mosástól mosásig megtett utat. Arra törekszenek, hogy fűtőházukban egyetlen harmadosztályú tisztaságú mozdony ne legyen és a másodosztályúakat felemeljék első osztályúra. *A villamosmozdony-szín dolgozói* a futójavításokat úgy végzik el, hogy a villamosmozdonynál termeléskiesés ne legyen. *A motorszínben* a főjavítástól-főjavításig tartó időben a motoros járműveken az apróbb javításokat a beosztott személyzet elvégzi. A Keleti fűtőház őrzi a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját. Ugy akarnak dolgozni, hogy továbbra is megtarthassák.

A debreceni igazgatóság forgalmi és menetirányító csoportja úgy látja, hogy a mozdonyok jobb kihasználása, a mozdonyfélfordító gyorsítása szükséges, hogy a nagyobb mennyiségű árut zökkenőmentesen elszállíthassák. Ugy gondolják, hogy a jólbevált összekapcsolt mozgalom elindításával tudnának a forgalmat, vontatást irányító szervek a versenybe bekapcsolódni.

Sok helyen már kiváló eredmények születtek az ünnepi versenyen. *A tapolcai fűtőházban*, ahol nehezen indult meg a munka az ellenforradalom után, most a versenyben sokan szinte szárnyakat kaptak.

Komárom fűtőház dolgozói is büszkén tekinthetnek a vasutasnap elé. Az első félévben a mozdonyszemélyzet 11 százalékkal több szenet takarított meg mint 1956 első felében. Az egy mozdonyra eső haszonkilométer teljesítményük 25 százalékkal, a mozdonyok fordulósebessége hat százalékkal jobb mint tavaly volt hasonló időszakban.

Szombathely állomáson röpgyűlésen határozták el, hogy augusztus 1—10-ig ünnepi műszakot tartanak. Elsősorban a gazdaságos szállításra törekszenek. *Nagykapornok állomás dolgozói* két irányvonatot indítanak a vasútasnap tiszteletére. *Békéscsaba* és *Szeged között* is folyik a nemes vetélkedés az ünnep tiszteletére. Ki lesz a győztes még nem tudni, de az bizonyos, hogy mindkét helyen jobban megy a munka.

A jó munkának meglesz az anyagi elismerése is, hogy vidámabban teljen el az ünnep. Az úttörők a jól dolgozók köszöntésére készülnek, de nem feledkeznek meg a munkában megöregedett nyugdíjasokról sem.

...dallal, tánccal

Hangosak a kultúrotthonok. Próbálnak a zenekarok, hogy amerre csak vasútasok laknak zeneszóra ébredjenek az ünnep reggelén. Természetesen délután ők akarják húzni a talpalávalót is.

A vasutas feleségek is serénykednek. Tisztogatják, vasalják az egyenruhákat, augusztus 11-én nehogy szó érje a ház elejét.

Felnőttek és kicsinyek szórakoztatására készülnek a kultúrcsoportok, hogy a közel száz helyen megtartandó ünnepségeken mindenki jólérezze magát. A fiatalság különösen nagy érdeklődéssel tekint a sportműsorok elé. Reméljük, nem fognak csalódni a vasútas atlétákban, labdarúgókban, birkózókban és a többi sportág képviselőiben. Különösen érdekesnek ígérkezik a Debreceni Vasutas Sport Club műsora. Vendégül látják a lengyel NB I. második helyezettjét az „Union Ruch" csapatát, de sokat ígér az atlétika, torna, kerékpár és salakmotoros bemutató is.

...barátsággal

A határállomásokra meghívják a szomszédos országok vasutasait, hogy együtt ünnepeljék a jól végzett közös munkát és tovább mélyítsék a barátságot a testvéri népekkel.

De nemcsak a vasutasok készülnek: Készülnek a bányák, üzemek, termelőszövetkezetek, állami gazdaságok is. Elküldik képviselőiket kifejezésre juttatva megbecsülésüket a vasutasok iránt. Az ország népe készül a vasutasnapra, de készülnek a hétköznapokra is. A vasutasok igérik, hogy az ünnep lendületét továbbviszik és hasznosítják a nagy szállítási feladatok végrehajtásánál is.

Vasutasnap 1957

Október vége volt. Olyan nap, mint máskor,
Tűnő nyár emléke őszi hervadáskor.
De ezen az éjen megindult a sátán,
S rémségeket hozott véres felhők hátán.

Tizenkét esztendő munkája mit termett,
Amit megszerettünk: öreg, felnőtt, gyermek,
Amit megbecsültünk, ami a miénk volt,
Sokmindent szertedúlt, sokmindent lerombolt.

Egy percre megbénult, csak egy röpke percre
A vasút munkája, a vérkeringése.
Üresen tátongott a mozdonyok szája
Ránk szakadt a pokol sötét éjszakája.

A jelzőlámpáknak zöld és vörös fénye.
Nem világított a sötét magyar éjbe.
Elnémult a vasút, üres lett a pálya,
Kialudt remények a vak éjszakába.

S mikor már a terror tetőfokra hágott,
El akarta nyelni az egész világot,
Halvány fény derengett messze, messze távol,
És jött mind közelebb, jött felénk Moszkvából.

Lappangó árnyakat elűzték a fények,
A vasúton újra megindult az élet.
Nem borul a pálya sötét éjszakába,
Őrködik felette s vigyáz a Párt rája!

Vasutas társaim! Elvtársak! Magyarok!
Szerény szavammal is segíteni akarok.
Mi vagyunk a többen! Legyen gondunk rája,
Hogy ne legyen többé pokol éjszakája!

Necsak múltba nézzünk! Előre is lássunk!
Más időket élünk, jobb utakon járunk.
Nézzünk a jelzőre, jó vágányon vagyunk
S lesz még majd számtalan, szép vasutasnapunk!

Pogány József, intéző
MÁV Anyagellátási Igazgatóság

A VII. VASUTASNAP ESEMÉNYEI A FŐVÁROSBAN

AUGUSZTUS 7-ÉN, szerdán a Petőfi-rádió 17 órától 18.10-ig ajándékhangversenyt sugároz a MÁV dolgozóknak.

AUGUSZTUS 9-ÉN, pénteken 15 órakor nyílik meg a szakszervezet és a Vasúti Főosztály rendezésében az országos vasutas újítási kiállítás a Városligetben, a Nehézipari Pavilonban.

Ugyancsak 9-én, 17 órakor nyitja meg kapuit az országos vasutas képzőművészeti kiállítás a Képzőművészeti Főiskola (Népköztársaság útja 69—71.) helyiségeiben.

AUGUSZTUS 10-ÉN, szombaton 15 órakor a parlament kupolacsarnokában kerül sor a kitüntetési ünnepségre, ahol átadásra kerülnek a kormánykitüntetések és a „Kiváló vasutas"-jelvények. Az ünnepség után a miniszter elvtárs fogadást ad a kitüntetettek és családtagjaik számára.

AUGUSZTUS 11-ÉN, vasárnap reggel 8 óra 10 perckor a Kossuth-rádión keresztül Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter köszönti a vasutasokat. 8 óra 30 perckor a vasutas dolgozók küldöttsége ünnepélyesen megkoszorúzza a gellérthegyi Felszabadulási Emlékművet.

Délután 14 órakor nagyszabású szakszervezeti kultúr- és sportünnepély kezdődik a Szőnyi úti sporttelepen (XIV., Szőnyi út 2.) a résztvevő sportolók és kultúrcsoportok felvonulásával.

A műsor keretében kerül lejátszásra a Nove Zamky (csehszlovák)—BVSC labdarúgó-mérkőzés és lengyel—magyar vasutas ökölvívó verseny. A 20 óra 30 perckor kezdődő kultúrműsorban fellépnek az Operaház művészei, a MÁV Szimfonikusok közreműködésével, valamint a vasutasszakszervezet ének-, zene- és táncegyüttese. A gyermekek szórakoztatására tréfás versenyek, valamint bábszínház és gyermekrajz kiállítás lesz a vasutas stadionban.

A hetedik vasutasnapon szeretettel köszöntjük a vasutas dolgozókat!

„EGY A JELSZÓNK, A BÉKE"

„Egy a jelszónk, a béke". Szállt a dal ezer és ezer torokból július utolsó vasárnapján Moszkvában, a béke és dicsőség városában: 122 ország 31 000 résztvevőjével megkezdődött a világ ifjúságának nemzetközi találkozója, hatalmas béke demonstrációja.

De nemcsak a szovjet fővárosban, hanem szállt a dal a messzi Afrikában, a párizsi utcákon, a magyar alföldön is ezen a napon. Ünnepelték szinte mindenütt a fiatalok, kifejezve, hogy a jövő reménysége, a fiatalság a béke mellett áll. A magyar vasutas fiatalok, akik gondolatban elkísérték szerencsés társaikat a nagy nemzetközi seregszemlére, munkával, dallal, sporttal készültek a minden eddigieknél legnagyobb Világifjúsági Találkozóra. Hitet tettek, hogy nem a fegyvert akarják szorongatni, hanem a szerszámot. Nem a harcok csatazaját óhajtják, hanem a muzsika szárnyaló dallamait. Nem a harctéren, hanem nemes vetélkedésben akarják összeméri erejüket, a kultúrában, a sportban.

Ha kell fegyverrel is

De aki részt vett a Gazdasági Vasutak KISZ-szervezetének „Béke és Barátság" klubestjén meggyőződhetett: igaz, hogy a mi fiaink nem akarnak háborút, de a haza, a nép védelmére fegyverrel is készek. Ezek a gondolatok jutnak eszünkbe, amikor a termet betölti a partizáninduló dallama: — „Vörös zászló leng lengeti a szél a csaták bibor hajnalán..." A sok csillogó szemű fiatal között feltűnik egy-egy deresedő fej is. A fiatalok nagy figyelemmel hallgatják Pánti elvtárs szavait a fiatalság gyötrelmes éveiről a Horthy-rendszerben.

Vasutas fiataljaink kivették részüket a nemzetközi találkozó sikeres előkészítéséből. A KISZ-szervezetek ünnepi taggyűléseken beszélték meg a feladatokat. Elküldték üzenetüket a többi ország ifjúságának. Sok-sok szervezetben esténként összeültek a fiatal lányok, asszonyok és miközben szált a dal, mozogtak a fürge ujjak —, hímezték a szalagokat „Békét, barátságot a népeknek", „Szeretettel köszöntjük a VIT résztvevőit" — feliratokkal. A magyar küldöttség zászlajára több mint ötven vasutasokhímezte szalag került.

A fiúk sem maradtak el a lányoktól. A Moszkvába küldött ajándékok között kitűntek a vasuti modellek, mozdonyok, kocsik, jelzőberendezések, stb., mérnökök, jövendő mérnökök és egyszerű munkáskezek alkotásai.

Persze pénzre is szükség volt a találkozó költségeire. Vidám agitációval árulták a vasuton is a VIT sorsjegyeket. Csányi Erzsébet a Vasuti Főosztály fiatalja, aki az ellenforradalom napjaiban is szinte éjjel-nappal dolgozott, most is megmutatta, hogy „leány a talpán". Egymaga 500 sorsjegyet adott el.

Tettekkel köszöntjük

Szerte az országban szinte megfiatalodott öreg vasutunk is. VIT-műszakokat rendeznek a fiatalok, hogy gyorsabban zakoltojanak a mozdonyok, előbb rendeltetési helyére érjen a feladott küldemény. A celldömölki fűtőház fiataljai amikor megtárgyalták a tennivalókat, azt mondották: Az ellenforradalom meg akarta fertőzni az ifjúságot, mi tettekkel adunk választ a nép ellenségeinek. A válasz nem váratott sokáig. A fűtőháznál négy ifjúsági brigád él és dolgozik. Nehéz volna eldönteni, melyik a legjobb. Farkas Béla mozdonyvezető versenyre hívta az igazgatóság összes ifi mozdonyvezetőjét. Dákai elvtárssal egy nagyterhelésű vonatot továbbított Komáromba és vissza, kb. 900 forintos megtakarítással. Gyűrűsi Zsigmond brigádja 800 forintot takarított meg egy úton. Druskóczi Lajos lakatos brigádja terven felül elkészítette a 324—963 számú gép vizsgáját.

És a legjobb vasutas ifik vezetésével július 23-án kigördült a Nyugati-pályaudvarról a VIT-vonat, amelyet a Nyugati Műszak fiataljai öltöztettek ünnepi köntösbe. Elmentek a küldöttek, de az itthonmaradottak sem pihennek. Amikor Moszkvában összejönnek a világ minden részéből összereglett leányok, hogy megbeszéljék sajátos problémáikat, nálunk is leánytalálkozók lesznek. Amikor a magyar és szovjet fiatalok találkozni fognak a béke fővárosában, nálunk is összeülnek a vasutas fiatalok a szovjet katonákkal, annak a hadseregnek a fiaival, akik közül olyan sokan életüket adták szabadságunkért.

Fiataljaink feszülten várják a VIT híreit, s már serényen munkálkodnak a III. Országos Vasutas Ifjúsági Találkozó előkészítésén, amelyet szeptember elején a Hűvösvölgyben vagy a Margitszigeten szeretnének megtartani. Készülnek a kultúrcsoportok, a sportolók és türelmetlenül várják a VIT résztvevőit, hogy beszámoljanak élményeikről.

ÉPÜL A GYÖNGYÖSI SÍNHEGESZTŐ-ÜZEM

A híres gyöngyösi bort termő szőlők között, a vasútvonal szomszédságában a múlt év májusától markológép tépdesi a földet, dömperek dohognak, kőműveskalapácsok zaja hangzik. Itt épül a MÁV sínhegesztő műhelye, amelynek a hosszúsines felépítményhez szükséges sínanyag összehegesztése lesz a rendeltetése.

Alig 50—60 ember dolgozik az építkezésen, mégis áll már a műhelyeknek, irodáknak szánt A, B, C jelű épület. Egy hegesztőgép a beépítésre vár. Megérkezett két darab transzformátor is, amelynek 12 méteres épülete ott magasodik a műhelyek szomszédságában. Állnak a magasfeszültségű vezeték oszlopai, klinkerezik az épületeket. Elkészült a dolgozók szálláshelye, beépítették a kazánt, folyik a központi fűtés szerelése. A műhelyek padozatát fakockákkal burkolják, hogy az esetleg leeső öntvények meg ne repedjenek.

A betonkeverőgéptől szállítószalag viszi a betont a munkahelyig, ahol vibrátorral tömörítenek. 12 dömper és a markológép naponta 900 köbméter földet mozgat meg. A vizet elvezetik a legtávolabbi munkahelyre is.

De a víznél álljunk meg egy kicsit. A télen, amikor a vezetékek elfagytak, mintegy 300 méterre levő kútból láncot alkotva juttatták el a telepig a vizet, mégis ment a munka.

A munkálatok lelke *Mohácsi* István építésvezető, *Lénárt* András építésvezetőhelyettes és *Lukács* Mihály munkavezető. Embereik már többször cserélődtek, hiszen a gyöngyösi szőlősgazdák jó napszámot fizetnek. De a törzsgárda állta a sarat az ellenforradalom napjaiban is. „Lopott" árammal, szidalmaknak kitéve, megépítették a „sztrájktörők" a világító tetőket.

Hogy ez a kis kollektíva balesetmentesen, kötbérezés nélkül ilyen eredményt tudott elérni, abban része van a Kitérőgyárral kialakult jó kapcsolatnak is. Egy-egy hegesztésért, szerszámjavításért nem kell Pestre szaladniuk, elvégezhetik helyben is.

Az építkezés határidejét szeretnék előbbre hozni. Ennek azonban nem egy akadálya van. Még jórészt az időjárástól függ a teljesítmény. Esős időben víz alatt áll a telep nagy része. Sok időbe telik a vízlelenítés. Kevés a szakmunkásuk is. Különösen ácsokra, kőművesekre volna nagy szükség, hiszen még hátra van a ponkok betonozása, kövezése, az elszívó árkok építése, hogy az üzemeltetés idején már ne okozhasson gondot az esőzés.

A korábban tervezett darupálya helyett görgőkön fut majd a sín a szalagszerűen elhelyezett műhelyek és a rakodóponk között. Öt vágány fogja biztosítani a telepen az anyagmozgatást. Ezeknek még csak az alapárkai láthatók, de ha továbbra is ilyen lendülettel és fegyelemmel folyik a munka, jövőre már a jól gépesített, kevés munkással dolgozó üzemből szalagszerűen futhatnak ki az összehegesztett sínszálak, biztosítva a modern vasúti felépítmény, a hosszúsines pálya sínanyagát.

Egy kis állomás életéből

Sokan nem ismerik Papkeszi állomás nevét, pedig ennek a kicsiny szolgálati helynek is vannak említésre méltó eredményei. Az állomás le- és feladási kocsiforgalma 1200—1400 között mozog havonta és ennek körülbelül 30—35 százaléka import és export áruval rakott kocsi. Nemrégiben felújítottuk a hagyományos komplexbrigád szerződést az Ipari Robbanóanyaggyár üzemének dolgozóival. Vállaltuk a szerződés keretében, hogy a külföldi kocsik tartózkodását az előírt 16 órára teljesítjük.

A hetedik vasutasnap és alkotmányunk ünnepére megfogadtuk, hogy 15 rakodással képzett irányvonatot szervezünk. Mindent elkövetünk, hogy a vállalásokat teljesítsük. Június 30-án és július 7-én, (vasárnap) indított irányvonatokhoz a szükséges üres kocsikat az Ipari Robbanóanyaggyár saját mozdonyával és személyzetével állította át Hajmáskér állomásról Papkeszire. *(A vonatvezető Aranyos állomásfőnök elvtárs volt. A szerk.)* és így két mozdony és két vonatkísérő csapat beállítását takarítottuk meg.

Aranyos József
állomásfőnök, Papkeszi.

Ahol nem sokat törődnek a dolgozókkal

Nehezen megy a szakszervezeti munka a kazincbarcikai fűtőháznál, sokszor még a tagdíjfizetési kötelezettségnek sem tesznek eleget a szervezett dolgozók.

Ha közelebbről vizsgáljuk a problémát, megállapíthatjuk, hogy nincs könnyű dolguk a szakszervezeti aktiváknak. A kazincbarcikai fűtőháznál nagyon mostoha körülmények között dolgoznak. Se szeri, se száma az ígéreteknek, de ígérettel itteni értelemben nem lehet mosakodni. Nincs mosdójuk, pihenőszobájuk, kultúrtermük, pedig volna rá lehetőség. Két felvonulási épületben — az állomás mellett — három-három család lakik. Áll azonban kicsit távolabb is egy épület 12 helyiséggel — üresen. Lenne hát helye mindennek.

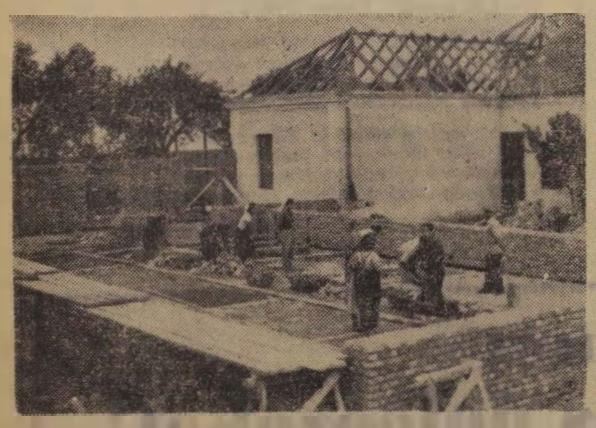
Korábban volt a fűtőháznál vontatási számfejtő, most nincs. Ezért gyakran előfordul, hogy a dolgozók vagy egyáltalán nem, vagy kevesebb szénjutalékot kapnak. A károsultnak Miskolcra kell utaznia, hogy jogos béréhez hozzájusson. Gyakori az is, hogy a fűtőháznál nincs áram. Ilyenkor — tekintettel arra, hogy petróleum lámpájuk sincs — a dolgozók zseblámpa mellett dolgoznak. (Elég költséges: saját lámpa, saját elem.)

Ideje, hogy a szakvonal segítségével megoldódjanak a jogos kérések.

Uglyai Sándor
Miskolc

KIK A VEZETŐK?

— „Akik csorbát ejtettek a vasutas becsületen" címmel lapunk júliusi számában cikk jelent meg. Megírtuk, hogy Budapest-Ferencvárosról 70 vasutast tartóztattak le, az ellenforradalom alatt és az azt követő hónapokban a társadalmi tulajdon ellen elkövetett bűncselekményekért. A cikkben arról is szóltunk, hogy a letartóztatottak között „vezetők" is voltak. Tekintettel arra, hogy a vasutas közvéleményben még ma is az állomásfőnököt, a fűtőház- és pályafenntartási stb. főnököket értik „vezetők" alatt — közöljük, hogy nem ezekről a személyekről van szó. A régi értelmezések helyett ma már sok új szocialista értelmezés is van. Így például, miután emberek irányítása és nevelése van rábízva, vitathatatlanul vezető a — kocsimester, a tolatásvezető, a gurításvezető stb. is. Ilyen értelemben használta a cikk a „vezetők megjelölést: amellyel egyébként teljesen egyetértett a BVKH illetékes szerve is.



A Celldömölki Építési Főnökség 7-es számú Építésvezetősége Vonyarcvashegyen bővíti, korszerűsíti a vasutas családi üdülőt.
(Mező László felv.)

Nemzetközi HÍREK

A világ minden részéről

Ez év őszén Lipcsé lesz a világ szervezett dolgozóinak központja. Párizs, Milánó, Bécs után a Német Demokratikus Köztársaság ősi városában ül össze 1957. októberében a Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusa.

A magyar vasutas dolgozók ismerik a Szakszervezeti Világszövetség jelentőségét és minden erejükkel támogatják harcát a népek függetlenségéért, a dolgozók jogainak védelméért vívott világméretű küzdelmében. Soha nem felejtik el, hogy az ellenforradalom véres napjaiban az első perctől kezdve az SzVSz szilárdan kiállt a szocialista Magyarország mellett. A magyar vasutasok odaadással, munkájukkal segítik a kongresszus sikerét.

•

A Szakszervezeti Világszövetség az elmúlt napokban felhívással fordult a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez* az algériai háború megszüntetése érdekében. Az SzVSz Titkárságának felhívása, amelyet az SzSzNSz Tuniszban ülésező V. kongresszusának elnökségéhez intézett, mély együttérzéssel fordul a szabadságáért küzdő algériai nép felé. A felhívás hangsúlyozza, hogy az algériai nép és vele együtt, valamennyi ország dolgozói, bőrük színére, véleményeikre és szakszervezeti hovatartozásukra való tekintet nélkül sürgetően várják az algériai háború végét és Algéria nemzeti függetlenségét. Változatlanul hisszük — szól a felhívás —, hogy ehhez nélkülözhetetlenül szükséges az egész világ dolgozóinak egységes akciója, szakszervezeti hovatartozásukra való tekintet nélkül.

•

Berlini testvérlapunk, a *Fahrt Frei* szerkesztősége lapunk szerkesztőségéhez intézett levelében fejezi ki a Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak forró üdvözletét a hetedik magyar vasutasnap alkalmából. Levelük ben többek között a következőket írják:

„Az NDK vasutasai a múltban nagy figyelemmel kísérték magyar kollégáik munkáját és teljesítményeit. Szívük mélyén üdvözölték a magyar vasutasokat azért, mert zömük az ellenforradalmi puccs napjaiban tisztában volt osztályhovatartozásával és híven kitartott a munkásosztály pártja, valamint a magyar munkásság és parasztság kormánya mellett.

Sok év óta szoros testvéri kapcsolatok és azok a nagy sikerek fűznek egymáshoz bennünket, amelyeket mindenekelőtt a szocialista vasuti közlekedés felépítésében értek el a Magyar Népköztársaságban és amelyek határtalan csodálatot váltottak ki a Német Demokratikus Köztársaság vasutasaiban."

A levélben az NDK vasutas dolgozói nevében az összes magyar vasutas dolgozónak újabb, nagy sikereket kívánnak és kifejezik abbeli reményüket, hogy ez a munka lényeges hozzájárulás lesz a béke megőrzéséért vívott világméretű mozgalom győzelméhez.

★

A BB—9003 különleges távirányítású villamosmozdony a Párizs-Le-Mans-i vonalon.

•

A Potsdam-Babelsbergben lévő Karl Marx-Művek ifjúmunkásai a közelmúltban adták át ajándékukat: egy korszerű Diesel-mozdonyt a berlini magyar nagykövetség első titkárának. A mozdonyt 400, önkéntesen vállalt munkaórával a magyar KISZ-fiatalok részére készítették.

•

A brit vasutasszakszervezet (NUR) évi nagygyűlésén javaslatot terjesztett a küldöttek elé, amelyben a szakszervezet felkéri a kormányt foglaljon állást Kína ENSZ-be való felvétele mellett. A javaslatot egyhangúan elfogadták.

A II. ORSZÁGOS BIZALMI TALÁLKOZÓRA KÉSZÜLÜNK

A munkásosztály legnagyobb tömegszervezetének, a szakszervezetnek seregszemlére készülnek a vasutasbizalmiak. Amint ismeretes, a Szaktanács július 9-i ülésén határozatot hozott, hogy a szakszervezeti munka színvonalának emelése, de különösen a szakszervezeti csoportok munkájának fejlesztése, tekintélyük növelése érdekében *augusztus 18—20-án országos bizalmi találkozót tartanak.* A határozat kimondja azt is, hogy az országos találkozót megelőzően minden üzemben, munkahelyen és hivatalban, majd ezt követően Budapesten és vidéken megyénkint, területenkint bizalmi tanácskozásokat hívnak össze, ahol megválasztják az országos tanácskozás résztvevőit.

Még több öntevékenységet

Az eddig megtartott összbizalmi értekezletek tapasztalatai azt mutatják, hogy üzemi bizottságaink többsége — különösen a nagyobb szolgálati helyeken — megértették a tanácskozás jelentőségét. Ahol a dolgozók többsége fordaszolgálatot teljesít, ott turonként szervezték meg az értekezleteket. Ezzel elérték, hogy a bizalmiak nagyrésze részt tudott venni a tanácskozáson. Jó példa erre *Celldömölk fűtőház* üzemi bizottsága. *Bagaros Lajos* elvtárs, a fűtőház ÜB-elnöke öntevékenyen eltért az eredeti ütemtervtől, mert úgy látta, hogy 28 bizalmiból csupán 3—4 tudna megjelenni. Tudva, hogy hétfőn gyengébb a forgalom, s az utazószemélyzet jelentékeny része honállomásán tartózkodik, hétfőre hívta össze az összbizalmi értekezletet. A szabadságolások ellenére is 18 bizalmi jelent meg a tanácskozáson. A ferencvárosi fűtőháznál közel 30 bizalmi jelent meg egy-egy értekezleten.

Még nagyobb önállóságot

A kis- és középállomások, fűtőházvezetőségek, pályafenntartási főnökségek üzemi bizottságainak egy részénél azonban nem készítették elő megfelelően ezeket a tanácskozásokat. Néhány helyen éppen az előkészítés hiánya miatt későbbi időpontra kellett halasztani az értekezletet. Így volt az például Debrecenben, ahol sem az állomáson, sem a fűtőháznál, sem a járóműjavítóban nem volt megfelelő az előkészítés.

A tanácskozások tartalmi részét nézve, elmondhatjuk, hogy az üzemi bizottságok túlnyomóan jó munkát végeztek. *Sikerült a bizalmiak figyelmét felkelteni az országos tanácskozás iránt, megértetni velük munkájuk fontosságát, sokoldalúságát.* A résztvevők őszinte örömére elmondották, hogy a felsőbb szakszervezeti szervek arra törekszenek, hogy *a bizalmiak a jövőben nagyobb jogkört, több segítséget és megbecsülést kapjanak, mint eddig.* Az ellenforradalom leverése utáni első ilyen megbeszéléseket az őszinteség, a hibák kijavítása iránt érzett felelősségtudat jellemezte.

A bizalmiak helyeselték az országos tanácskozás megtartását és mint többen kifejezték, bizakodással tekintenek elé, mert remélik, hogy ez az országos értekezlet jogaikban megerősíti, kötelességeikben segíti őket, növelni fogja tekintélyüket. A területi tanácskozásra jelölt küldöttek rátermett, tapasztalatokkal rendelkező bizalmiak. Ez a tény is biztosítéka a második országos bizalmi tanácskozás sikerének, a vasúton folyó szakszervezeti munka továbbfejlődésének.

szolok. De kell szögeznünk, hogy az ellenforradalom idején is többségben voltak a pártért, a szocializmusért küzdő erők a vasúton is. Ha a látszat más is, a tények ezek. Hogy ez az erő az ellenforradalom napjaiban nem mutatkozott, annak az az oka, hogy ezek a becsületes emberek irányítás nélkül maradtak. Ezért látszott úgy, mintha átmenetileg az ellenforradalmárok többségben lettek volna. De ha figyelembe vesszük, hogy a decemberi ellenforradalmi sztrájk idején is járt a vasút mintegy 70—80 százalékban, máris igazolva van a megállapítás.

Természetesen a vasutasokra is hatással voltak az események.

A többség azonban megértette, hol a helye. Nem mechanikus felfogásból dolgozott, hanem azért, mert egyetértett a párt és a kormány céljaival.

És ezt nagyon fontos kihangsúlyozni. A vasutasokat szerették korábban valami félfasiszta irányzat képviselőinek feltüntetni. Tényekkel mutatták meg, hogy ez nem igaz. A Horthy-rendszerben beépített ilyen elemek kihullottak. Az ellenforradalom idején a vasutasok zömmel nem csatlakoztak az ellenforradalmárok mellé. Azokat, akik ebben az időben elárulták a becsületes dolgozókat, eltávolítottuk.

Nem szólam az, hogy a vasut második hadsereg. Vasút nélkül népgazdaság kormányzása nem lehetséges. Akik a válságos időben ellenünk voltak, nem maradhatnak sorainkban. Bár meg kell mondani, hogy ilyenek érdekében sok helyről indult mentőakció. Az ilyen kompromittált elemek legtöbbször olyanokhoz fordulnak támogatásért, akikkel korábban dolgoztak együtt, de nem ismerik ellenforradalmi tevékenységüket. Ha néhány napot várunk még november 4-e után, ezek az emberek nagy bűnössé fejlődtek volna, tehát nem lehet bízni bennük.

A tisztogatást természetesen elsősorban a vezetésben kezdtük, mert az idők bebizonyították, hogyha a központ szilárd, akkor megy a munka. Az egész ország köztudatába kell vinni, hogy a vasutasok többsége megállta a helyét. Egy pár ember eltávolítása használt, mert a zavartokozók sokszor éppen a központi szervekben voltak, — mondotta Kossa elvtárs —, majd áttért a beszámoló egyes részeinek kiegészítésére.

A gazos pálya a vasút szégyene. S hogy másként is lehetne. bizonyítja, hogy szakaszonként tiszta a pálya. Mi lenne, hogyha egy-egy állomás kollektívája kivonulna és társadalmi munkában hozzálátna a fűtisztításhoz? Társadalmi munkában is a nép érdekeit szolgáljuk. A vasutasok szégyene viszont a rendetlenség. El tudom képzelni, hogy ahol takarítónő nincs, más is megfogja a seprűt. Nem lealacsonyító az sem, ha nem várjuk meg, míg a kocsi a végállomásra érkezik, hanem már útközben kitisztítják. A szakszervezet vizsgálja meg ezeket a kérdéseket, s esetleg anyagi juttatást is kaphat — mondjuk a kalauz —, ha menetközben eltünteti, vagy meggátolja a szemetelést. A jó teljesítményeket is lerontháják az ilyen szépséghibák.

Az utazási és szállítási kedvezményekkel történő visszaélésekkel kapcsolatban elmondotta, hogy azt saját célra való igénybevételre adták. De lassan a visszaélés közismert lesz. S éppen ilyeneken keresztül ítélik meg a vasutat, mert az egyenruhás ember sokkal jobban szemelőtt van. Döntő feladat tehát, hogy azokkal a problémákkal, amelyekből az egész testületre általánosítanak, többet foglalkozzunk. Az ilyen esetek ellen adminisztratív eszközökkel nehéz harcolni, mert az ilyen intézkedés sok ártatlan embert is sújtana. A felvilágosító szó, a nevelés — amiben élen kell járnia a szakszervezetnek —, minden intézkedésnél többet használhat.

Ma a vasutasságnak csak egy töredéke tagja a pártnak. A zöme viszont szakszervezeti tag, az üzemi bizottság meg éppenséggel mindenütt ott van. Szava, felelőssége tehát nagyon nagy. Egy zárt üzemben a pártszervezet jobban össze tudja tartani a dolgozókat, a vasútnál viszont az országhatár a kerítés. A szakszervezetnek szorosan együtt kell működnie a szakvonali vezetéssel, közöttük ellentétről nem lehet szó. Természetesen véleményeltérés lehet, annál is inkább, mert a szakvonali vezetés a munka hevében megfeledkezhet az emberről, de a szakszervezet sohasem. A hivatali szervek esetleg becsukják a félszemüket, de a szakszervezetnek ezt nem szabad. A félreértéseken, hibákon többségben segíteni tudunk, ha jelzik ezt és ez elsősorban a szakszervezet feladata.

A nők foglalkoztatásával kapcsolatban megjegyezte *Kossa* elvtárs, hogy Budapesten sok nő van munka nélkül. A vasúton ugyanakkor életerős emberek végeznek olyan munkát, amit nők is el tudnának látni. A munkásfelvétel-hirdetés helyett nézzék meg saját területükön, hogy milyen helyekre lehetne női munkaerőket alkalmazni. A munkacrőhiányt ilyenformán jórészt pótolni lehetne. Az biztos, hogy több vesződséggel, nagyobb önköltséggel jár a női munkaerők foglalkoztatása, mégis olcsóbb mintha egyáltalán nincs emberünk.

A lakáskérdés nagyon sok dolgozónkat foglalkoztat. Őszintén meg kell mondani, hogy túl sokat segíteni nem tudunk, de javítani lehet az állapotokon. A vasutasok szeretik a családi házat. A szakszervezet álljon a sajáthász-akció élére. Megfelelő kölcsönnel, anyagés munkaerő-segítséggel eredményesen viheljük előbbre ezt az akciót. A továbbiakban a parlagon álló kultúrházak kérdéséről, a kirakatpolitika elítéléséről szólott a miniszter elvtárs.

Közös erővel a közös célért

A szakszervezet politikai helye hivatalosan is tisztázódott — folytatta. — Az ellenforradalom után bedobott függetlenség jelszava, — ma már minden szakszervezeti funkcionárius láthatja —, ellentétes a közös érdekkel, a közös céllal.

Szocialista viszonyok között a párt, a kormány és a szakszervezet nem állhatnak szemben egymással.

Persze, ezt még nem értette meg mindenki, mert nem is akarják az ilyenek megérteni. Ma már azonban elmondhatjuk, hogy csak helyileg van talaja az ilyen felfogásnak.

Szóvátette, hogy az ÜB-elnököknek nemcsak a munkások, hanem az utasok védelme is feladata. Sajnos vannak olyan ÜB-elnökök, akik az utóbbiak érdekében nem mernek kiállni. Ez pedig együttjár a fegyelemlazulással. Szögezzük le, hogy ez a két feladat nem ellentétes.

Sokat mentünk előre január óta, de még tovább kell menni. S hogy ez így legyen, ahhoz okos szóra, agitációra és erőre van szükség. Hogy mind a három meglegyen, ebben nagy szerepe van a szakszervezetnek is, — fejezte be beszédét *Kossa* elvtárs.

Kossa elvtárs után *Huszár József* elvtárs (Bp. Ferencváros, fűtőház) kért szót. Kifogásolta, hogy a beszámoló kevés önbírálatot tartalmazott. A 24/24-es szolgálatról elmondotta, hogy például *Oroszlányban* a raktárnoknak alig van megállása, pedig 24 óra még a munkaidőből is sok.

A szállítási kedvezménnyel történő visszaélések retorziójáról szólva hangsúlyozta, hogy a magukról megfeledkezők miatt nem lehet az összvasutasságot sújtani.

Biztosítva lesznek-e az őszi forgalom előfeltételei? — kérdezte. — Mert például a Filmgyárnak vannak tíztonnás emelői, de a ferencvárosi fiókműhelynek nincsenek. Anyag kell a versenyhez. Ma a vasúton még 70—80 éves kocsik is futnak. A javítóműhely dolgozói kénytelenek a szállítmányokból padlót „szerezni" a vasútnak. Nagyon kevés a csapágyfém is.

Munkavédelmi felügyelője van a szakvonalnak is — mondotta. — Az üzemszemléken fel is tárják a hiányosságokat, de a pályafenntartás nem képes azokat megszüntetni. A ferencvárosi fűtőház tetőzetének építését az üzemi bizottság tudta nélkül kezdik építeni, igaz, hogy nagyon ráfér, mert ha esik az eső, a dolgozók inkább kimennek a szabadba, mert ott kevesebb vizet kapnak. Felháborodva szólt a védőételellátásról. Az Utasellátó hat blokkért egy konsó sört szolgáltat ki, mert így jobban jön ki, mintha ezódavizet adna. Hangsúlyozta, hogy nem ért egyet a miniszter elvtársnak a kultúrtermekről és gyermekvárótermekről mondott véleményével.

Túrhetetlen állapot — folytatta —, hogy egyes építkezéseknél a felvonulási épületeket lebontják még akkor is, ha azt más célra nagyszerűen fel lehetne használni. Nem egy helyen megépítenek egy épületet, de röviden lebontják, mert véleménye szerint „nem megfelelő" helyen van. Ilyenekre van pénz, de más igényeket azzal utasítanak vissza, hogy nincs keret.

Még ma is fékezi a munkalendületet az anyaghiány

Ruttkovszky Antal (Miskolc, fűtőház) bírálta a szakszervezet elnökségét, mert nem hívja össze negyedévenként a központi vezetőség ülését, majd arról beszélt, hogy a fizetésemelés jobbkedvre hangolta a dolgozókat, amely a teljesítményekben is meglátszik. Kifogásolta azonban, hogy jóval előbbre ígérték a fizetésrendezést, s az ebből adódó kellemetlenségekért az üzemi bizottságokat érte támadás.

A szakvonalon még ma is folyik a harc a pozicióért. Bár javul az együttműködés, de teljes megértésről, legalábbis náluk, még nem lehet beszélni. Az ellenforradalom idején a miskolci fűtőház gépei eljártak *Debrecenig*, sőt *Záhonyig* is. Soha ilyen eredmény, ilyen nagy mennyiségű és jó minőségű szenük nem volt, van is menetrendszerűség. Jól megy a ki- és berakás, kevesebb a késés. Ma már büszke lehet a mozdonyvezető és a forgalmi személyzet egyaránt. Örömmel állapította meg, hogy milyen sok segítséget kapnak a párt megyei bizottságától. A szakvonali vezetőkkel közösen megbeszélik a teendőket. A céljutalom kitűzése igen ösztönző, a jó eredmények jutalmazása az igazgatói alapból megtörténik. Szóvátette, hogy régen csak a papír számított a versenynél, majd rátért az alacsony menetsebességet indokló sok lassújel káros voltára.

Nálunk a racionalizálás nem volt egyszerűsítés — mondotta. — Jól kiképzett, használható dolgozókat is elbocsátottak, s ma már van olyan munkahely, ahol 30 helyett 5-en dolgoznak. 300 órán felül van a mozdonyszemélyzet havi szolgálati ideje. A pihenőnap, a szabadságolás nincs biztosítva. Helyteleníti, hogy nincs joga a főnöknek arra sem, hogy egy seprűt beszerezzenek. Helytelenítette, hogy az OH-anyagokat átadjuk a MÉH-nek és a vasutasok onnan kénytelenek többszörös áron megvásárolni.

Kovács Lajos (Szombathelyi Járóműjavító ÜV) foglalkozott a termelékenység növelését gátló anyaghiánnyal. Elmondotta, hogy a 240 ezer forintért beszerzett gázkemencét most átállítják olajtüzelésre, mert két minisztérium nem tud megegyezni, hogy ki fizeti a gázcsővezetékek árát. Véleménye szerint nem megfelelő a prémiumrendszer, mert a vezetők akkor is kapnak prémiumot, ha az üzem, vagy üzemrész nem teljesíti a tervét.

Kifogásolta, hogy életerős fiatalemberek, jólkereső dolgozók feleséget is kapnak munkanélküli segélyt. Végezetül beszámolt arról, hogy az első félév alatt vállalatuk 600 000 forint nyereséget ért el túlóra nélkül.

Szabó László (Miskolc, Építési Főnökség). Az építési munka gazdaságosságával foglalkozva elmondotta, hogy keveset tettünk a pályafenntartás gépesítése érdekében. A sok administrációval járó szétszórt munkáltatás helyett egy csoportban, nagyszámú dolgozóval való munkáltatást javasolja. Kifogásolta, hogy ezer munkásra száz fő irányító jut. Javasolta, hogy az ipari létesítményeknél előre építsék meg a vasutat, fokozzák a vágánycserét, különösen a villamosításra váró vonalakon. Kezdjék meg a vasbetonaljak beépítését, valamint a többoldalú előnyt jelentő hosszúsínesítést. A drága falusi szálláshelyek megszüntetése érdekében szereljenek fel több laktanyakocsit.

Borsodi János: (Szeged, MÁV Igazgatóság). A kecskeméti exportszállításról elmondotta, hogy a felsőbb szakmai szervek nem helyesen tájékoztatták a helyzetről. Nincs olyan javulás, mint ahogyan azt a 8. szakosztály jelentette. Ferencvárosról sokszor olyan kocsikat küldenek, amelyek nem felelnek meg a célnak. Reggelre nem érkeznek meg mindig a kocsik, késnek a gyorstehervonatok is — mondotta.

Szóvátette, hogy az alsóbb szervek fegyelmi határozatait felső fokon csaknem minden esetben enyhítik, ami idővel liberalizmust fog szülni.

Elmondotta, hogy a külső üzemek lakást építő dolgozóinknak OH-anyaggal és fuvarral segítenek. Salakot, selejtes sínt, a vasút is adhatna saját dolgozóinak önköltségi áron.

Lovász Imre: (Debrecen Területi Bizottság.) Elmondotta, hogy már kezdenek foglalkozni a versennyel, de ezt irányítani is kell. Fontos, hogy a régi jót is újítsuk fel, teremtsünk kapcsolatot a szállítófelekkel. Nem helyes a múlt évihez hasonlítani a terveket, a jövőben reális alapokra kell építeni a prémiumtényezőket.

Kifogásolta, hogy a havidíjasok besorolásánál a sürgősség miatt a szakszervezetet nem tudták bevonni, majd arról beszélt, hogy úgy kell nevelni a dolgozókat, hogy azok is vigyázzanak a vasút berendezésére, vagyonára.

Végh Ferenc: (Székesfehérvár állomás). Az illegálisan kifizetett bérekkel kapcsolatban elmondotta, hogy Székesfehérváron csak az igazgatóság rendeletére történtek kifizetések. Azt viszont helytelenítette, hogy a levonást hat hónapra ígérték, de a Főkönyvelőség 2—3 hónap alatt levonta. Az állomáson évekig 12/24-es túrban dolgoztak az értesítők, s most ugyanannyi munka mellett 24/24-es a szolgálat.

A tisztaság biztosításához előfeltételek is szükségesek. Nálunk nincsenek meg a szemétlerlók sem. Szóvátette, hogy

szombat-vasárnap nem megy a szállítás, a berakás.

A vállalatok nem tartanak ügyeleti szolgálatot és senki nem kérdi meg tőlük, hogy miért fizetnek olyan sok kocsiálláspénzt.

Nem mindig az állomáson múlik a vonatkésés. Ha például az 1224-es megkésik, tőlük 7 vonat csak késve tud elmenni. Végül arról beszélt, hogy az áthelyezéseknél a lakásproblémákat is vegyék figyelembe.

Több gondot az érdekvédelemre

Krekó Ferenc: (Szakszervezeti Központ). A beszámolóban az érdekvédelemmel többet kellett volna foglalkozni. A balesetek elleni harc eredményességéhez megfelelő hozzáállás, anyagi feltétel és állandó ellenőrzés szükséges. A szakmai vezetőknek lehetőséget kell adni arra, hogy az üzemszemléken felvett hiányosságokat minél előbb kijavíttathassák. Kifogásolta, hogy kevés a kézi szerszám-anyag, sok a fülsémérgezés. Az oktatás elégtelenségét mutatja, hogy a balesetek nagy része a fiatal dolgozók közül kerül ki.

Elmondotta, hogy a kislakásépítési akció megindításához szükséges pénzösszegért a pénzügyminiszterhez fordultak, de a kérést visszautasították. A jelenleg rendelkezésre álló összegből csak 40 családi házat lehet felépíteni.

Türhetetlen — mondotta —, hogy a vasút az OH-anyagot 13 fillérért átadja a MÉH-nek, aki saját dolgozóinak 60 fillérért, a vasutasoknak viszont 1,65 forintért adja az ócska sínt kilogrammonként. Debrecenben bontják a felvételi épületet. Mindenki vásárolhat az anyagból, csak a vasutasok nem. Nagyon helytelen, hogy az ipari településeknél mindenkire gondolnak a lakásépítkezéseknél, csak a vasutasokra nem.

Ott ahol 6 órás pihenés nincs biztosítva, a szakszervezet nem járulhat hozzá a 24 órás szolgálathoz. Abban az esetben, ha csak a jelenlét szükséges, megengedhető a 24 órás szolgálat. Majd az utazószemélyzet létszámhiányával és a magas szolgálati órákkal foglalkozott.

Szabadfi József: (Szombathely, Területi Bizottság). Helytelen volna, ha több hibát vállalnánk magunkra, mint amennyit elkövettünk. Amiben hibáztunk, viszont azért vállaljuk a felelősséget. Az ellenforradalom alatt a szakvonalat nem érte olyan támadás, mint a szakszervezetet. Meg kell mondanunk, hogy a szakszervezet nem harcolt a most levonásra kerülő bérek kifizeléséért.

El kell érni, hogy a dolgozók magukénak érezzék a szakszervezetet

Szabó Antal: (a szakszervezet elnöke). Célszerűen javítsuk meg a kapcsolatot, az együttműködést a szakvonallal. A szakszervezet feladatát azonban nekünk kell meghatároznunk. *Németh* elvtárs beszámolójában helyesen nem kendőzgetett. Mi is elmondjuk a véleményünket.

Nem értek egyet a beszámolónak egynéhány megállapításával — folytatta. — Azt meg kell mondanunk, hogy a munkakapcsolatok a vasút vezetőivel meg voltak, s ennek nem egy eredménye is látható. Sokkal előbb megjavulhatott volna a kapcsolat, ha személyesen meggyőződtek volna a szakszervezet helyzetéről, mint ezt *Németh* vezérigazgató elvtárs tette.

Frontális támadást kell indítanunk a tisztaságért. A vasutasok az egész országot járják, megfelelő intézkedések nélkül terjesztői lehetnek a járványoknak.

A baleseti helyzetről szólva elmondotta, hogy a baleseti propagandánk elhanyagolt. Többet kell hogy foglalkozzon ezzel a „Magyar Vasutas" is. A kis ügyekkel és a nagy ügyekkel való foglalkozás egyaránt feladata a szakszervezetnek. Szóvátette, hogy sok szolgálati főnök nem vállal „népszerűtlen" feladatot. Mi azt kérjük a szakvonali vezetőktől, hogy a keménységet se kíserjék törvénytelenségek.

A szakszervezeti tagságról szólva elmondotta *Szabó* elvtárs, hogy a vasutasszakszervezet nehezebb helyzetben van, mint az olyan szakszervezetek, ahol tradíciói vannak a szakszervezeti munkának. A mi dolgozóink nem nőttek össze a Horthy-rendszerben szakszervezetükkel, mert ilyen nem is volt. A vasúton sokan még azt vallják, hogy akkor adok a szakszervezetnek, ha meglátom, hogy mit kapok tőle. Ahol szinte meg kellett verekedni a szakszervezetért, ott magukénak is érzik azt a dolgozók. Nálunk is el kell érni, hogy magukénak érezzék. Ez azonban csak hosszú, türelmes és fáradságos munka árán érhető el.

Az ellenforradalom óta igen sok ÜB-elnököt állítottunk funkcióba. Ha mindjárt nem is úgy viszonyult a kérdésekhez, mint ahogy kellett volna, nem válthatuk le, mert mi sem adtunk elegendő segítséget. A jövőben, mivel az ÜB-elnöki tanfolyamokon a legfontosabb tennivalókról kioktattuk őket, meg lehet követelni hogy úgy is dolgozzanak, ahogyan azt elvárjuk.

A felszólalásra *Németh* elvtárs adta meg a választ. Elmondotta, hogy a vita egészséges, tartalmas volt és olyan mindennapi problémákat vetett fel, amely másként mint a dolgozók, vagy azok képviselőinek meghallgatása nélkül nem jut el a vasút vezetőihez. Pedig ezek ismerete nélkül nem lehet helyes vezetésről beszélni. Igazat adott a felszólaloknak abban, hogy a két szerv közötti ellentét kiküszöbölése megkezdődött, aminek az egész vasutasság hasznát látja.

A racionalizálással kapcsolatban megjegyezte, hogy az valóban nem volt teljesen helyes. Különösen sok még a bürokrácia a bérszámfejtésnél. Külföldről történt hazatérése után értesült arról, hogy a kánikulában a vontatás dolgozói kapták a védőitalt, a forgalom dolgozói viszont nem. Ezt helytelenítii és elítéli. Szóvátette, hogy soha ennyi ellenőr nem volt, viszont ennyi lopás sem a vasúton. A világos adminisztráció a legjobb ellenőrzés.

Elmondotta, hogy a vasbetonalj gyártásával egyetlen gyár foglalkozik Magyarországon. Azt kérjük, hogy ezt a gyárat adják át a vasút kezelésébe. Bejelentette, hogy előreláthatólag az idén a szerencs-hidasnémeti vonalat hosszúsínesítik.

*

A központi vezetőségi ülés végén határozatot hozlak arról, hogy a beszámolók és a hozzászólások alapján egy bizottság dolgozzon ki határozatot a szakszervezeti munkában követendő eljárások összegezésére, az őszi forgalom segítése érdekében.

Az ülés *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet elnöke zárószavaival ért véget.

VII. ORSZÁGOS VASUTAS KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLÍTÁS

Magyar Képzőművészeti Főiskola Budapest, VI., Népköztársaság útja 69.

1957. augusztus 10—25.

Ünnepélyes megnyitás: 1957 augusztus 9-én du. 17 órakor.

Nyitva: naponta 10-től 20 óráig. Belépés díjtalan!

A Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezete és az I. Vasúti Főosztály a VII. Vasutasnap alkalmából

ORSZÁGOS VASÚTI ÚJÍTÁSI KIÁLLÍTÁST

rendez.

A kiállítás helye: Budapest, Városliget. Nehézipari pavilon (Román pavilonnal szemben).

A kiállítás nyitvatartási ideje: augusztus 10-től aug. 31-ig naponta délelőtt 10 órától este 10 óráig.

Belépés díjtalan!

A munkaverseny hatása Zalaegerszeg állomáson

Aki szerette hazáját, szerette munkahelyét, a vasutat, annak elszorult a szíve, ökölbe szorult a keze, amikor — az ellenforradalom után — a megrozsdásodott sineket, kihült mozdonyokat, a máskor zajos állomásokat látta némán, ájultan.

Azok a vasutasok, akik érezték a felelősség súlyát, harcot indítottak az ország vérkeringésének megindításáért. A szebb, jobb életért küzdők között termékeny talajra talált a szocialista munkaverseny. 12 év tapasztalata sok mindenre megtanított. *Sokszor csak a díszes versenytáblán létezett a munkaverseny,* amit felülről diktáltak és sokszor csak a „versenyügyes" foglalkozott vele. Voltak ennek a versenynek is eredményei, de azt nagyrészt felemésztette a verseny adminisztrálása, a versenylapokat ellenőrzök légiója. Sokszor becsaptuk saját magunkat. Igaz, voltak kiugró teljesítmények, de ezek egynémelyikére ráfizettünk.

Lássuk be, hogy csak a dolgozók által kezdeményezett munkaverseny lehet tartalommal megtöltött, csak ez szolgálhatja a népgazdaság fejlődését. A gazdasági fellendülés kulcsa a dolgozók kezében van. Hagyjuk a vasutasokat kezdeményezni. Tudják jól, hogy ebben a versenyben nem a tőkések versenyeznek a nagyobb profitért, hanem a dolgozók hazájuk és saját életük szebbé tételéért.

Minőségi, gazdaságos munkát

Az üzem sajátosságánál fogva a vasutasok munkaversenye más, mint a termelő vagy feldolgozó üzemeké. *Nálunk elsősorban a minőségi mutatók az irányadók.* A vasút, mint közvetítő, a termelő, feldolgozó üzemek, az ipar és mezőgazdaság között, szervesen bekapcsolódik a népgazdaság munkájába. Jó, vagy rossz munkája kihatással van a népgazdaság egészére.

Munkánk egyik alapvető követelménye a kocsiparkkal való takarékos gazdálkodás. Tervgazdálkodást folytatunk, tudjuk, hogy adott időszakban mennyi árut kell elszállítanunk. Ismerjük kocsiparkunkat, tehát csak ki kell számítani, hogy milyen kocsifordulót kell elérnünk ahhoz, hogy a felkínált árút el tudjuk szállítani. Ez az alapja a vasút gazdaságosságának, ennek érdekében kell a többi tényezőket fejleszteni és versenytényezőként kezelni, mely a kocsi rendelkezésre bocsátásától, megrakásától újbóli felhasználásig terjed.

Ha figyelemmel kísérjük a vasúton jelenleg folyó munkaversenyt, látjuk, hogy minden tényezője a gazdaságos üzemvitelt szolgálja. A vasutasok tapasztalhatják, hogy anyagilag is érdekük a több, jobb munka.

A forgalomnál brigádversenyt

Az eredmények azt igazolják, hogy a forgalomnál legjobban bevált a brigádverseny. Hogy ez így van, nézzük meg Zalaegerszeg állomás 1957. évi eredményeit. Kocsimozdítási egységidő alakulása: márciusban 5,7, április, május-ban 5,3, júniusban 5,1 perc. A tehervonatok átlagos terhelése: márciusban 759, áprilisban 766, májusban 769, júniusban 828 tonna. Sorolhatnám a személyvonatok menetrendszerűségét, amely a márciusi 93 százalékról júniusban 98 százalékra nőtt, vagy a kocsitartózkodási egységidő alakulását, mely a márciusi 11,8-ról júniusban 9,1 órára csökkent.

Munkaverseny nélkül hónapról hónapra nem emelkedhettek volna a teljesítmények. *A havi jutalomkeretet a versenyben elért eredmények alapján osszuk szét.* A sikerek igazolják, hogy állomásunkon a dolgozók által kezdeményezett munkaverseny — mely mentes a bürokráciától — helyes irányban fejlődik. Ilyen szellemben fogják dolgozóink a vasutasnapot újabb munkasikerekkel ünnepelni.

Németh Kálmán
állomásfőnök,
Zalaegerszeg

Hatékonyabb balesetelhárítási propagandát

Sajnálatosan nem csökken a balesetek száma a vasúton. Oka: elsősorban a munka- és technológiai fegyelem durva megsértése, az ellenőrzés elmulasztása. A balesetek elleni küzdelem nehéz és felelősségteljes harcot követel mindazoktól, akiket a dolgozók nevelésével, irányításával bíztak meg. A tények arról tanúskodnak, hogy ez a harc nem elég keményen, nem minden frontszakaszon folyik. Pedig erre múlhatatlanul szükség van. A szakszervezet erőteljes akciót indít a szakvonallal karöltve a balesetek megszüntetéséért. *A vezetők, különösen az alsó parancsnoki karból valók, a művezetők, a pályamesterek, előmunkások, térfőnökök, mozdonyfelvigyázók, kocsimesterek stb. támogatására méltán számítunk ebben.*

A vasutas dolgozók egyrésze — sajnálatosan — nemigen törődik sem saját, sem munkatársai testi épségének védelmével. Elengedhetetlenül szükséges tehát, hogy a munkavédelem jelentőségét az eddiginél is jobb és hatháatósabb felvilágosító-, nevelőmunkával megértessük, hogy minden emberileg tehetőt megtegyünk a balesetek elkerüléséért. Ezt célozzák a napokban szétosztásra kerülő balesetelhárítási plakátok is, amelyek szemléltetően figyelmeztetnek az óvórendszabályok betartásának életmentő jelentőségére. Mindez azonban csak egy láncszem az egész láncban, még megannyi tennivaló van a szóbeli, az írásos és a szemléltető agitációban.

Valamennyiünknek nagy a felelőssége hogy embertársainkat megvédjük a balesetektől és azok következményeitől. A vezetők, irányítók *ne várják a „felsőbb szempontokat", az állandó útbaigazítást.* Hiszen ki ismeri jobban a helyi viszonyokat, a munk sajátosságánál fogva legjellemzőbb baleseti veszélyeket, mint a szakma, a szolgálati ág minden csinját-binját ismerő vezető? Ők — akik előtt naponta ismétlődik a munka folyamata —, látják a legjobban: hogy milyen veszélyektől kell óvni beosztottjaikat, magukat pedig attól, hogy lelkiismeretüket ne terhelje egyetlen munkatársuk életveszélye, rokkantsága, családok gyásza sem.

Kezdeményezzenek helyileg gondolkozzanak azon, miképpen érhetnek el e harcban jobb eredményeket. Írásban, képben, rajzban, a legjobb helyekre kitéve, a leghatásosabb módon késztessék a fásult figyelmet erre összepontosítani. Igyekezzenek elérni, hogy a dolgozók megértsék a munkavédelmi oktatások anyagát. És menjenek tovább: *ellenőrizzék vajon úgy dolgoznak-e, ahogyan a balesetmentes munka technológiája, törvénye előírja?* Meglátják: az eredmény nem marad el, az emberileg elérhető legalacsonyabb baleseti szinten fognak dolgozni, jóleső érzéssel látják majd fáradozásuk gyümölcsét; a baleseti veszélytől megóvott embert, az eredményesebb munkát.

Szakszervezetünk mindent elkövet, hogy figyelmét és erejét a balesetek elleni küzdelemre fordítsa. Munkáját a vezetők legin[illegible] azzal tudják segíteni, ha szilárdítják a munkafegyelmet, megkövetelik az utasítás szerinti munkát és belátják, hogy a segíteni akarással párosuló nevelő ellenőrzés hatékony fegyver a vasutas dolgozók testi épségének megvédéséért folytatott közös munkánkban.

Egy bizalmi az országos tanácskozásról

Meglepő tisztaság fogad *Balassagyarmaton.* Az állomáson díszlenek a rózsák, a pompás virágok.

Liska Istvánnét, a MÁV Szállítmányozási Főnökség vezetőjét ezúttal mint szakszervezeti bizalmit kerestük fel itt. Dolgozótársai szeretik, bíznak benne, ami az eredményekben látszik meg legjobban. A csoport tagjai összekovácsolódtak. Az áruk be- és kifuvarozása rendkívül szervezetten, szinte óramű pontossággal történik. Most a vasutasnapra, s távolabbi célkitűzésként az alkotmány ünnepére készülnek.

A csoportélet kielégítő. Értekezleteket a szükségletnek megfelelő számban és időben hívnak össze. Nem akarják a múlt bürokratikus hibáit ismételni. Az üzemi bizottság időnként beszámoltatja, támogatja munkájában. A bizalmi értekezleteket rendszeresen megtartják és a szőnyegen levő kérdésekre igyekeznek feleletet adni.

— *Nagy várakozással tekintek az országos tanácskozás elé* — mondja Liskáné — *többet várok tőle, mint az elsőtől.* Egyszerűen azért, mert azóta egy csomó tapasztalattal gazdagodtunk, és új kötelességet ró ránk a megváltozott helyzet is, hiszen pártunk áldozatosabb és eredményesebb munkát vár a szakszervezettől. Van is mit javítanunk, főként a politikai agitációban. Ebben várjuk a legtöbb segítséget azonfelül, hogy

a jövőben jobban építsenek a szakszervezeti bizalmiak véleményére, javaslatára.

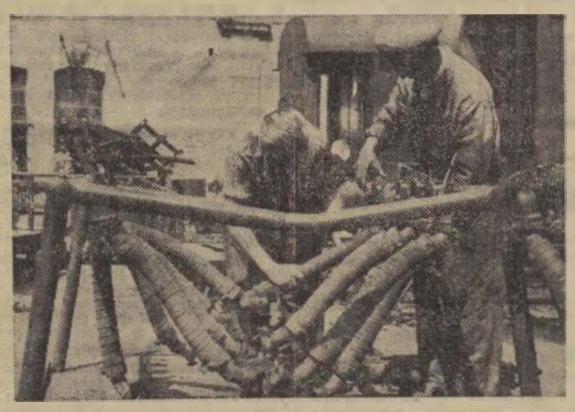
Mert szükség van a bizalmiak, s ezzel a szakszervezet tekintélyének erősítésére. Ha ebben sikerül előbbrejutni, az egész szakszervezeti munka javulása fogja követni.

Mindjárt példával támasztja alá megjegyzését.

— Hogy legyen tekintélyünk — kérdezi — mikor

egészen apró ügyben sem hallgatnak ránk.

A kocsik és a „trepni" közé kértünk egy hidat, de még mindig nem kaptuk meg. A napokban megcsúszott egy kontiner, s *Pécsi Lajos* majd a lábát törte. Persze ilyen esetben nem nő a szakszervezeti bizalmi tekintélye. Mennyit harcolunk eredménytelenül például azért, hogy a raktárban ivóvíz legyen. A bérrendezéssel sincsenek a dolgozóink megelégedve. A szállítómunkások csupán néhány forint béremelést kaptak. A munkaruhával is problémák vannak. Ha a tavalyi munkaruhát megkapták volna, nem kellene ilyenről beszélni. Liska Istvánné hévvel, szerető gondoskodással emel szót a hiányosságok ellen. Jó lenne, ha az illetékesek ugyanolyan figyelemmel és szándékkal segítenék.



Takács Károly és Csereznyák József, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói már a télre készülődnek.

(Kovács Géza felv.)

Egy rendelet margójára

A közelmúltban rendkívül fontos rendelkezés jelent meg a kereskedelmi és forgalmi szolgálat összevonásáról. Az összevonásról lehet vitatkozni, azonban a vitát — véleményem szerint — eldönti az, hogy egy állomás munkáját minden tekintetben helyesen vezetni, a sokirányú feladatot összehangolni, a súrlódásokat a minimumra csökkenteni csak úgy lehet, ha egy kézben, az állomásfőnök kezében futnak össze a szálak.

Az összevonás ténye már érezteti hatását *Nagykanizsa* állomáson. A napokban felkerestem a helyi *Malomipari vállalat* vezetőit, hogy megbeszéljük a gabonaszállítás problémáit. Az elvtársak elmondották, hogy ritkaság az olyan gabonaszállításra küldött kocsi, amelyet előzőleg ne kellene tömíteni, réslécezni. A vállalatnak naponta több órás kiesést jelentett az a munka, amelyet a vasutasok helyett végeztek. A állomásfőnök kérésemre intézkedett, hogy a gabonarakodáshoz szükséges kocsik megjavítva kerülnek a rakodóhelyre. Ez *„többletmunkát"* jelent ugyan a vasútnak, de feltétlenül hasznot a népgazdaságnak.

Az eredmények mellett vannak még akadályok. Évek során belerögződött a dolgozókba, hogy *„nekem, kereskedelmi dolgozónak semmi közöm a forgalomhoz"* és fordítva. Napról napra példák sorával kell meggyőzni a dolgozókat, hogy céljuk közös, nem lehet a két munkakört élesen elhatárolni.

Gondot okoz az is, hogy az utóbbi időben kiképzettek zöme csak *„reszortvasutas"*, csak egy, legfeljebb két munkakörben foglalkoztatható. Érvényt kellene szerezni annak az elvnek, hogy a forgalmi végrehajtó szolgálatnál mindenkinek legyen meg valamennyi szakvizsgája.

Helytelen az is, hogy még mindig vannak a kereskedelmi munkakörben olyanok (áruirányítók, tervellenőrök), akik létszámilag, fegyelmileg az állomáshoz tartoznak, de gyakorlatilag az igazgatóságok rendelkeznek velük. Az ilyen dolgozók ellenőrzése, munkájuk közvetlen irányítása felemásan van megoldva. A kettősséget akár így, akár úgy, de feltétlenül meg kell szüntetni.

Görbe Zoltán,
kereskedelmi állomásfőnök-helyettes, Nagykanizsa

Határozat az üzemi dolgozók kitüntetéséről és jutalmazásáról

Abból az elvből kiindulva, hogy a munkaverseny a szocializmus építésének alapvető módszere — a kormány és a SZOT elnöksége, figyelembevéve a dolgozók ilyen irányú kezdeményezését — határozatot hozott a dolgozóknak a termelési feladatok megvalósítására történő mozgósításáról, valamint az élenjárók erkölcsi és anyagi megbecsüléséről.

A határozat kimondja, hogy *a termelési értekezletek a dolgozók legfontosabb fórumai, ahol a dolgozókat a termelésgazdálkodás irányításába és ellenőrzésébe bevonják.* Ezért negyedévenként tervismertetéssel, félévenként (üzemeknél mérlegbeszámolóval egybekötött) termelési tanácskozásokat kell tartani. Szükség esetén, illetve amikor a dolgozók ezt kérik, vagy a szakszervezet javasolja, többször is lehet termelési tanácskozást tartani. E tanácskozások feladata a tervfeladatokkal, a gazdaságos termeléssel kapcsolatos problémák megvitatása.

„Kiváló dolgozó" oklevél és jelvény

„Kiváló dolgozó" oklevéllel lehet kitüntetni és legalább egy heti keresetüknek megfelelő összegű jutalmat kell kifizetni azoknak az egyéneknek és brigádtagoknak, akik legalább fél éven keresztül kimagasló termelési-gazdasági eredményt érnek el, vagy egyéb nagy jelentőségű feladatot sikeresen oldanak meg.

„Kiváló dolgozó" jelvénnyel lehet kitüntetni és legalább fél havi keresetüknek megfelelő jutalmat kell kifizetni azoknak a dolgozóknak, akik legalább egy éven keresztül érnek el kimagasló eredményt, vagy egy-egy nagy jelentőségű feladatot sikeresen oldanak meg.

Az oklevél és jelvény odaítélését a gazdasági és szakszervezeti vezetők javaslata alapján a termelési értekezleteken kell jóváhagyni. Aki ezeket a kitüntetéseket egyszer már elnyerte, újból versenyezhet értük.

Az élenjárók kitüntetésén és jutalmazásán kívül azokat a dolgozókat, akik huzamosabb ideig jó eredményt érnek el, a termelési tanácskozásokon szóbeli dicséretben lehet részesíteni, oklevéllel, pénzjutalommal lehet jutalmazni.

Az élüzem cím odaítélése

A határozat szerint a kimagasló termelési-gazdasági eredményt elért vállalatokat *„Élüzem" címmel* lehet kitüntetni. Ezt a címet azok a vállalatok kaphatják meg, amelyek a megállapított célkitűzéseket fél éven keresztül a legeredményesebben teljesítették. Ott, ahol a féléves értékelés nem oldható meg, az „Élüzem" cím és az ezzel járó kétszeres pénzjutalom évente egyszer adományozható. A pénzjutalom összege a létszámtól függően a következő: 100 főig: 5000; 500 főig: 15 000; 1000 főig 25 000; 5000 főig: 100 000; 10 000 főig 150 000; 15 000 főig 200 000; és 15 000 fő felett 250 000 forint.

Az élüzem-cím adományozása általában évente kétszer: az első félévi eredmények alapján augusztus 20-ig, a második félévi eredmények alapján február 20-ig történik.

Azokat az üzemeket, amelyek éves tervüket mindkét félévben a legeredményesebben teljesítik, *a kormány és a Szaktanács elnöksége Vörös Vándorzászlóval, oklevéllel és az élüzem címmel járó pénzösszeg kétszeresével tüntetheti ki.* A Vörös Vándorzászló adományozása évente egyszer, április 4-én történik.

Az egyének és brigádok termelési eredményeinek értékelése 1957. július 1-től, az élüzem címért folyó verseny értékelése 1957. II. félévtől kezdődően történik. A kormány és a Szaktanács Vörös Vándorzászlajáért folyó versenyt 1957. január 1-től értékelik.

Azt a dolgozót, aki legalább kétszer elnyerte a kiváló dolgozó jelvényt, továbbá a Magyar Népköztársaság szempontjából nagy jelentőségű újítást, találmányt stb. alkotott, kormánykitüntetésre [illegible] felterjeszteni, amelynek adományozása minden évben május 1-én történik.

HIRDETMÉNY

A VASUTAS SZAKSZERVEZET KÖZPONTI VEGYESKÓRUSA a női kar bővítésére szoprán- és althangúak számára felvételt hirdet. Jelentkezés minden szerdán és pénteken 17—17,30 óráig. Budapest, VI., Népköztársaság útja 66. szám alatt.

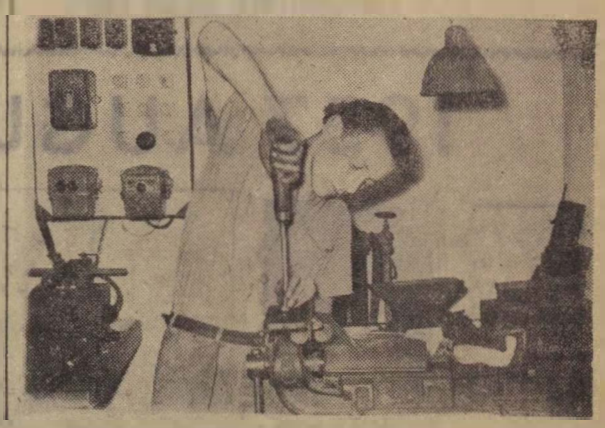
Rövid tanfolyam kismotorkerékpár vezetők részére

Kismotorkerékpár (100—125 köbcentiméteres Moped. Dongó stb.) vezetők részére rövid tanfolyam indul, ahol megismerhetik a kismotor szerkezetét, karbantartásának, üzemzavarok elhárításának és kisebb hibák kijavításának módját. (Elméleti oktatás és műhelygyakorlat.)

Ugyancsak tanfolyam indul 32 órában a logarlécen való számolás megismerésére.

Részletes felvilágosítás és beiratkozás minden héten hétfő, szerda, péntek 5—7 óráig a Közlekedési Dolgozók Szakszervezete (Bp., VI., Csengery u. 68.) székházában. (III. em. 8. sz.) alatt.

A tanfolyamok a Szakszervezeti Mérnök-Technikus Tanács irányításával indulnak.



Koncz József szerszámlakatos, a Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség fiatal dolgozója nemrég még mint ipari tanuló dolgozott a jelenlegi munkahelyén.

(Kovács Géza felv.)

ÉLJEN A HETEDIK VASUTASNAP!

Az újításokról és találmányokról szóló rendeletről

A Minisztertanács június 21-én jóváhagyta az újításokról és találmányokról szóló új rendeletet. Ez a rendelet előrelendíti az újítómozgalmat, növeli az újítók alkotókedvét.

Az új újítási rendelet sok olyan előnyös változást tartalmaz, amely az újítónak és a népgazdaságnak egyaránt hasznos. Eddig az újítókat a bevezetéstől számított egy év eredményei alapján díjazták.

A jövőben az újítót két év népgazdasági eredményei alapján díjazzák. A második év végén készített számítás alapján az újítónak járó díjkülönbözetet egy hónapon belül folyósítják. Előnyös a rendeletben az is, ha az újítást az első megvalósítástól számított egy év letelte után az újító javaslatára más vállalatnál is megvalósítják, az újítót ott is az első két év kedvezőbb népgazdasági eredményei után kell díjazni.

A rendelet kimondja, hogy az újítási díj a népgazdasági eredmény 2—10 százalékáig terjedhet. Eddig csak a forintban kifejezhető újításokat díjazták, a többit eszmei díjazásban részesítették. Ezentúl minden újítás egyenlő elbírálás alá kerül.

Növeli az újítók kedvét, hogy az *újítási díj első részét a megvalósításra vonatkozó szerződés megkötésétől számított nyolc napon belül kifizetik.* Sőt, ha az újítási vagy találmányi díj összege nem éri el a 2000, illetve 5000 forintot, a megvalósítás után azonnal kifizethető és nem kell egy évet várni, mint régen.

Ha a vállalat vezetője a javaslatot kísérletre, illetve megvalósításra alkalmasnak találja, *az újítóval szerződést köt.* Ez a szerződés védi az újító jogait, előretervezést, szakszerűbb munkát biztosít, megjelöli a megvalósítás legjobb, leggyorsabb módját. A szerződésben előre megállapítják a díjazás mértékét is.

Az új rendelet szerint jelentősen javult a közreműködők díjazása is. A kifejtett tevékenységtől függően a közreműködők az első évre járó újítási díj 50—100 százalékát is megkaphatják. A közreműködői díjazásban az újítón kívül munkakörre való tekintet nélkül, vezetőállású dolgozó felettes szerv dolgozója, igazgató, főmérnök, újítási előadó, kutató-tervező intézeti dolgozó is részesülhet. *A közreműködői díjra jogosultak személyére a szakszervezet helyi szerve és az újító tesz javaslatot.*

A rendelet foglalkozik a találmányokkal is. A találmányokról szóló részek, feltételek jórészt megegyeznek az újításoknál felsoroltakkal. Nagy jelentőségű, hogy a benyújtott találmányi javaslatokat nem kell előre felajánlani az államnak, hanem a találmány elfogadása után szerződést köt a feltalálóval.

Az új rendelet megnöveli a szakszervezet szerepét is. Ha például szakvonalon elutasítják a javaslatot, az újító a szakszervezethez fordulhat. A szakszervezet minden indokolatlnak vélt esetben már nem a főmérnöknek, hanem a szolgálati vezetőnek adja vissza felülbírálásra a javaslatot, akinek döntését a szakszervezet ellenőrizheti.

Az új újítási rendelet végrehajtási utasítása rövidesen megjelenik a MÁV Hivatalos Lapban.

Látogatás Kalocsán az ÜB-elnöki tanfolyamok után

Messzeföldön híres Kalocsa, de nem sokkal kisebb a híre a felvételi épület népművészpingálta várótermének, a virághimzéses falaknak, a magyaros motívumú berendezésnek. Ide látogattunk el, ebbe a patinás városba, pontosabban a város szélén nyújtózkodó állomásra. Arra voltunk kíváncsiak, hogy *Fónagy* Gyula elvtárs, aki felszabadulásunk óta egyfolytában bírja dolgozótársai megbecsülését, — tizenkét esztendeje üzemi bizottsági elnök, — hogyan használja fel munkájában a háromnapos ÜB-elnöki tanfolyam tanításait.

A vonatpótló járatnál serénykedik, amikor találkozun. A virágpompás váróteremben, a faragott asztal mellett folytatjuk a beszélgetést.

— A tanfolyam úgy kellett, mint egy falat kenyér — mondja. — *Több is elkelne belőle. Hazatérve összehívtam a szakszervezeti vezetőséget. Elmondottam a hallottakat. A „reszortosok" hamarosan egynapos tanfolyamra mentek Halasra és Szegedre. Ennek is haszna volt.*

— A szakszervezeti taggyűlésen szép számban vettek részt — folytatja —, *tizenegy jó hozzászólás volt. Nem volt könnyű a dolgom. Sokak fejében még zavaros gondolatok fészkeltek, ezeket kellett tisztáznom. A tisztábbanlátók segítettek. Rendben is ment a dolog.*

A munkaversenynél kételyek merültek fel. A dolgozók féltek az elmúlt időszak bürokratikus versenyétől. *Deák* István segített a munkaverseny zökkenőitől megszabadulni. A havi üzemi értekezleteken állandóan és behatóan foglalkoznak a termelés kérdéseivel, a munkafegyelemmel és keresik a hiányosságok megszüntetésének módját. Háromhavonként termelési értekezletet tartanak.

Örömmel emlékezik meg *Fónagy* elvtárs a vasutasnapi feljánlásokról és a vasutasnap előtt rendezendő értekezletről, ahol értékelik az elmúlt esztendő eredményeit és fogyatékosságait. Öntevékenyen, a helyi adottságokat figyelembevéve sepernek a saját házuk előtt, készülnek a vasutasnapra, az alkotmány ünnepére.

— A szakszervezeti demokrácia ma már sokkal jobban érvényesül, mint korábban — mondja. — *A bírálatot is másként fogadjuk. Juhász József bizalmi például bírálatot kapott a tagdíjbélyegek helytelen kezeléséért. Máskor egy-egy bírálatot sértődöttség követett. Juhász elvtárs beismerte hibáját és ígéretet tett a munka megjavítására. Be is tartotta.*

— Persze, mi sem vagyunk hiba nélkül. A bizalmijaink még nem elég alapossággal foglalkoznak a dolgozók problémáival. Különösképpen a vontatásnál van javítanivaló. Kértem a területi bizottság és a szegedi igazgatóság IV. osztályának segítségét is, de hiába. Talán az újságcikk hatásosabb lesz. Ez annál is fontosabb, mert pártszervezetünk még nincs. Remélem ezt a mulasztást is sürgősen pótolják az illetékesek. A jó munkához, az előhaladáshoz elengedhetetlen a pártszervezet.

Fónagy elvtárs örömmel beszél a javuló szakszervezeti életről. Legutóbb 130-an jól sikerült kiránduláson voltak a Szilidi-tónál, Dunapatajon.

— A háromnapos ÜB-elnöki tanfolyamon tanultak alapján dolgozunk — fejezi be *Fónagy* elvtárs. — *Addig sem hanyagoljuk el a nevelő munkát, amíg pártszervezetünk nincs.*

Teljesítménybérezés — nagyobb kereset és teljesítmény

A gyöngyösi Kitérőgyár geoüzemében május 1. óta darabbérben dolgoznak. A teljesítményekben és a keresetben egyaránt jótékonyan jelentkezik ez a helyes kezdeményezés. Az előmarósoknál például az órabéres hónapokhoz viszonyítva 150—250 forinttal emelkedett a kereset. Annak ellenére, hogy csökkent a műhely létszáma, s a szabadságolás dandárja is a nyári hónapokra esik, magasabb a teljesítmény.

A teljesítménybérezés a munkaidő kihasználásánál is serkentően mutatkozik. A rezsi órabér 4 forint, gépállás esetén azonban mindig akad munka más gépen. Nemrégiben is így esett az egyik csoportot, akik ahelyett, hogy óránként 4 forintért tétlenkedjenek, sorjázó munkát vállaltak 7,10 forintos órakeresettel.

A teljesítménybérezés visszhangja tapasztalható az egész gyárban. Az utóbbi időben 28-an keresték fel Varga Lénárd művezetőt, hogy szeretnének a geoüzemben dolgozni.

A Kitérőgyárban a kisebbség egyelőre még kilart az órabér mellett. A többség akarata azonban bizonyára hamarosan győzedelmeskedik, s ahol ennek biztosított a lehetősége és gazdaságossága, rátérnek az igazságosabb — a szorgalmasaknak vastagobb borítékot jelentő — darabbérezésre.

A szakszervezet elnökségének határozataiból

Szakszervezetünk elnöksége

július 15-i ülésén

a nyári fertőzőbetegségek megakadályozása érdekében felhívta a társadalombiztosítási, valamint a munkavédelmi osztályt, hogy átiratban kérjék fel a vezérigazgató elvtársat a vasút területén a tisztaság legnegyobbfokú betartásának elrendelésére, a rendelet megszegőivel szemben a legszigorúbb felelősségrevonás alkalmazására. Határozatot hozott a napköziotthonok, bölcsődék, munkásszállások, várótermek, és gyermekváróterme tisztasága az egészségügyi rendszabályok fokozott betartására.

1957 első felének baleseti helyzetét vizsgálva az elnökség

július 29-i ülésén

határozatot hozott, hogy az üzemi bizottságok, valamint plakátok, brosurák és a sajtó útján felhívással kell fordulni a vasutas dolgozókhoz az utasítások pontos betartása, a balesetet okozó fegyelmezetlenségek megszüntetése érdekében.

LEVÉL

A Landler Jenő Járóműjavító színjátszó gárdájának

Kedves Elvtársak!

Július 17-én intézetünkben tartott szinielőadásukat ezúton is megköszönjük.

Bár szavakban nehéz kifejezni azt az érzést és hálát, melyet akkor este éreztünk Önök iránt, de ezen pár soron keresztül is szeretnénk méltóképpen kifejezésre juttatni lelkes munkájuk iránt érzett elismerésünket.

Tudjuk, hogy napi fárasztó munkájuk mellett készültek az előadásra, sokszor éjszakába nyúló próbákkal, csak azért, hogy betegeinknek vidámságukkal felüdülést és gyógyulást hozzanak. Mindezt egy jólsikerült, magasszínvonalú, művészi előadásban tolmácsolták.

Külön szeretnénk kezetszorítani „Bárány tanár", „Szalai nagysága", „az igazgató", „a matematika tanár", „Barabás" és „Horváth" alakitóival és az együttes összes tagjaival abban a reményben, hogy még fogunk velük találkozni.

Mégegyszer szeretnénk köszönetünket kifejezni és arra kérjük Önöket, hogy haladjanak továbbra is ezen a helyes úton. Jó egészséget és sok sikert kívánunk az együttes minden tagjának.

Szívélyes elvtársi üdvözlettel:

Budagyöngyei Tüdő- és Szívbeteg Szanatórium betegei és dolgozói nevében:

Barabás Ferenc Bernáth Nándor

HIREK

— **A szakszervezet elnöksége** július 6-án egy televíziós készüléket és egy magnetofont ajándékozott a Budakeszi Tüdőszanatórium betegeinek és dolgozóinak.

— **Hazánkba érkezett a** Román Vasutas Szakszervezet tíztagú delegációja **Lukac Demeter** elvtárs, a Román Vasutas Szakszervezet helyettes elnökének vezetésével. A román vendégek tíz napot töltenek hazánkban. Ez alatt vasúti üzemeket, szociális és kulturális létesítményeket látogatnak meg, valamint részt vesznek a vasutasnapi ünnepségeken.

— **Halálos kimenetelű baleset Miskolcon.** A tiszai rendezőpályaudvaron július 31-én éjjel halálos kimenetelű baleset történt. A 411—456-os számú mozdony szerelvényt vontatva a gurítódomb földbakját átszakította és lezuhant a töltésről. A mozdony, valamint két kocsi súlyosan megrongálódott. Juhász Lajos mozdonyvezető és Tóth Lajos fűtő életét vesztette. A szerencsétlenség körülményeinek tisztázására vizsgálat indult.

— **Dicsérő elismerésben és pénzjutalomban** részesült a győri fűtőház létszámába tartozó Pesti Vilmos művezető, Sziklai József fűtő, a veszprémi fűtőház létszámába tartozó Lengyel Gábor művezető és Rezeli István fűtő, mert Bakonyszentlászló állomason súlyossá válható balesetet hárítottak el.

— **Az igazgatóságok egymásközti** versenyének június havi eredményei alapján a helyezési sorrend a következő: első Debrecen 61. második Miskolc 54. harmadik Budapest 54. negyedik Szombathely 50. ötödik Pécs 48. hatodik Szeged 48 ponttal.

— **Sepregetőgépet konstruált a** vasúti perronok tisztántartására Bunn József és Jordán Imre. A gép által összeszedett szemetet porszívóberendezés gyűjtőzsákba szívja és így elkerülhető az egészségre ártalmas porképződés. A gépet az augusztus 9-én megnyíló vasutas újítókiállításon mutatják be.

— **Alkotmányunk ünnepének tiszteletére** a Dunakeszi Jj. ÜV. II. gyárrészlegének fizikai és műszaki dolgozói önköltségcsökkentési, anyagtakarékossági munkaversenyt indítottak. A gyárrészleg havonta 36 000 forint értéket kíván megtakarítani.

— **Egyhetes jugoszláv túrán** vettek részt a szegedi vasutas birkózók. A zentai sportkör és a Bánát-Bácska szövetség birkozóival mérték össze erejüket. Csapatban valamennyi összecsapáson győztek. A visszavágóra augusztus második felében kerül sor Szegeden.

— **Tapasztalatcserén vett részt** Debrecen állomás küldöttsége Szeged állomáson. A debreceni elvtársak nagy elismeréssel nyilatkoztak a rendről, fegyelemről, tisztaságról és a dolgozók egymást segítő, jó munkájáról.

— **Kimagasló eredmény.** Az összes személy- és munkásvonat menetrend szerint közlekedett augusztus 5-én a szombathelyi igazgatóság területén. A tehervonatok menetrendszerűsége 73 szazalék volt.

— **A KISZ-szervezet kezdeményezésére** Nagykanizsa állomás dolgozói versenyre hívták Sztálinváros állomás dolgozóit. Cél: A gazdaságos szállítás.

— **Összeütközött egy** katona- és egy személyvonat Madrid külvárosában. Az első jelentések szerint a szerencsétlenségnek 10 halálos áldozata és körülbelül 20 sebesültje van.

— **A vasutas atlétikai Európa-bajnokságon** a magyarok 15 ország részvevői közül igen erős mezőnyben megnyerték a pontversenyt.

— **Jól sikerült kultúrműsort adott** a miskolci vasutas Erkel Ferenc népművelési otthon művészeti csoportja a Borsodi VIT-nap alkalmából.

— **Kíváncsiságból kyújtogatott.** Csonka Lajos MÁV alkalmazott szabadságideje alatt aratott a Bakonysárkányi Állami Gazdaságban. Kíváncsi volt, hogy a nedves gabona meggyullad-e, ezért égő papírral megérintette. A lábonálló gabona hirtelen lángralobbant s a tűz az erős szélben továbbterjedt. Bar a gazdaság dolgozói nyomban oltani kezdték a tüzet, három és fél hold búza leégett. A gyújtogatót letartóztatták.

— **Halálozás.** Miklós Károly elvtárs, a Vasutas Szakszervezet központjának munkatársa július 29-én, 37 éves korában elhunyt. A vasutas dolgozók nagy részvételével kísértek utolsó útjára augusztus 2-án a kispesti úttemetőbe.

— **Tíz éves a Gazdasági Vasút.** 1947 augusztus elsején ideiglenes szervként alakult meg a Gazdasági Vasutak Igazgatósága. Feladata volt az elkobzott, vagy igénybevett birtokokhoz tartozó gazdasági vasutak számbavétele, állapotuknak megóvása, a meglevő vonalak fenntartása és újak létesítése. A dolgozók odaadó igyekezetével és szorgalmas munkájával érte el a gazdasági vasutak jelenlegi színvonalát. A jubileum alkalmával a GV igazgatósága ízléses kiállítást rendezett Berecz János elvtárs vezetésével gazdasági vasúti tárgyú festményekből és fényképekből.

•

B. Bescsev elvtárs a Szovjetunió közlekedésügyi minisztere a szovjet vasutasnapon vezércikkben emlékezett meg a szovjet vasutak hatalmas fejlődéséről, a szovjet vasutasok munkagyőzelmeiről, életük, szociális körülményeik további javulásáról.

•

Sujgács, a tyetyerevi osztálymérnökség lakatosa készüléket konstruált a talpfák mechanizált kirakására. Óránkint 450 talpfát raknak ki a vasuti kocsikból a készülék segítségével.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** III. emeleti erkélyes szoba-konyhás lakásomat (kamra, WC van) hasonlóra első emeletig. Bővebb felvilágosítást 24—34 üzemi telefonon.

— **Utcai** II. emeleti erkélyes közműves, központi fűtéses, kétszobás sztálinvárosi lakásomat elcserélném bármilyen budapesti lakásra. Cím: Csongor László Sztálinváros, Bocskai utca 8., II. em. 3.

A szerkesztőség üzeni

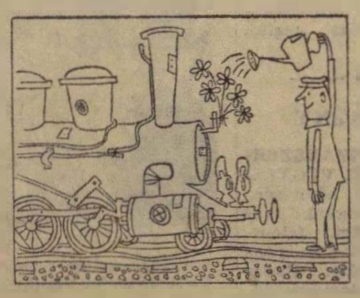
Tótka Károly, Szeged állomás. Örömmel közöljük, hogy lapunk a jövőben havonta kétszer fog megjelenni. A jelvénnyel kapcsolatos észrevételével teljesen egyetértünk, felhívtuk rá illetékesek figyelmét. **Fazekas István és Horváth István,** Hajmáskér. Üdvözöljük az állomás versenykezdeményezését. Sok sikert kívánunk. Örülnénk, ha időnként beszámolnának az eredményekről. **Dr. Horváth Károly,** Gazdasági Vasutak Ig. Bírálatával egyetértünk. Köszönjük. **Takács József,** Dombóvár állomás. Az általános igazgatási és munkaügyi dolgozók alap- és középfokú tanfolyama szeptember elején indul. Akik felvételt nyertek, idejében értesítést kapnak. **Várnai László,** Pécs; **Sziládi Sándor,** Szeged. Az újításokkal következő lapunkban foglalkozunk. **Szőke Viktorné,** Siófok; **dr. Muth Károly,** Északi Járműjavító. A vasutasnappal kapcsolatban igen sok vers érkezett szerkesztőségünkhöz, sajnos, csak egyet tudunk közölni. Az elvtársak versét a szerkesztőbizottság nem fogadta el közlésre. **Király János,** Miskolc rendező pályaudvar. A forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál foglalkoztatott 40 évesnél fiatalabb dolgozók közül a III. szakcsoportba csak azok nevezhetők ki, akik nyolc általános iskolai végzettséggel és távirda, forgalmi, kereskedelmi szakvizsgákkal rendelkeznek. Azok a dolgozók, akik ezekkel nem rendelkeznek csak képesítés alóli felmentés megadása esetén nevezhetők ki a III. szakcsoportba. Rendkívüli esetben az igazgatóság tehet javaslatot a felmentésre.

Kismihók Károly, Celldömölk; **Aranyos József,** Papkeszi; **Görbe Zoltán,** Nagykanizsa; **Németh Kálmán,** Zalaegerszeg; **Gersi György,** Békéscsaba; **Horváth Gyula,** Komárom; **Dancs József,** Tapolca; **Ugryai Sándor,** Miskolc; **Tamás Sándor,** Debrecen; **Aranyos János,** Keleti fűtőház; **Sziládi Sándor,** Szeged; **Tótka Károly,** Szeged levelüket lapunk anyagához felhasználtuk.

Bognár Károly, Tapolca; **Somogyi Sándor,** Budakalász; **Juhász Gyula,** Sándorfalva, panaszukat megvizsgáljuk.

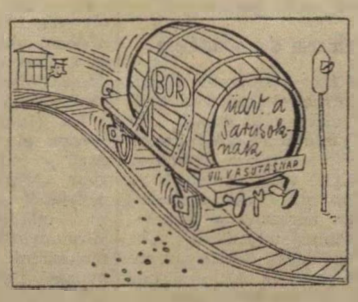
1957 AUGUSZTUS 11: VASUTASNAP

Ünnepi szerenád



Szép lesz a mozdony is

Az ünnepelt



Veszélyes üdvözlet a gurítón

Remélem jól látszik a kitüntetés

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik havonta. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—849, 228—284. Üzemtelefon: 24—41, 38—80, 36—86. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Rákóczi út 54. sz. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. — Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI! EGYESÜLJETEK!

ÁRA 40 FILLÉR

MAGYAR VASUTAS

1957. SZEPTEMBER 1.

I. ÉVFOLYAM 5. SZÁM

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Tennivalóink a Szaktanács XI. teljes ülése után

Augusztus 16-án ült össze a Szaktanács XI. teljes ülése, hogy a pártmutatta úton megszabja: *hogyan segítsék a szakszervezetek a gazdaságos termelést, az életszínvonal megtartásának és további emelésének alapját.* Az ülés fontos mérföldkő a konszolidáció, az előrehaladás útján. Olyan állomás, amely után, tennivalóinkat ismerve, közös akarattal valóra válthatjuk a ránkháruló feladatokat.

A legfőbb tennivaló: a kapcsolat elmélyítése és ápolása a tömegekkel. A magyar szakszervezeti mozgalom minden erejével és eszközével — a forradalmi szakszervezeti mozgalomhoz méltóan — a párt politikáját követve szolgálja népünket a szocializmus építésében. *A szakszervezetek a párt politikáját* — a maguk sajátos módszereivel — *közvetítik a tömegekhez s harcolnak a dolgozók mindennapi érdekeinek védelméért.*

Mindenki, aki felelősséget érez az ország sorsáért, egyetért pártunkkal abban, hogy ma a további előrehaladásunk kulcskérdése a gazdasági élet fellendítése. Miért van erre szükség? Az életszínvonal — elsősorban a reálbér — további emelésére csak akkor kerülhet sor, ha a népgazdasági arányok megváltoztatásával, mindenekelőtt gazdaságosabb, a hazai és a külföldi keresletnek jobban alkalmazkodó termelést érünk el, ha a mainál olcsóbban, kisebb önköltséggel, baleset- és sérülésmentesen, menetrendszerint, biztonságosan szállítjuk az árut és az utasokat.

A gazdaságos termelés feltétele a helyes anyagi ösztönzés. Csak akkor termelhetünk gazdaságosan, ha a dolgozókat érdekeltté tesszük ebben. A helyes anyagi érdekeltség megvalósításának egyik feltétele, hogy rendet teremtsünk a bérezésben. Minden vasutas dolgozó keresete feleljen meg az általa végzett munkának.

Állítsuk a szocialista versenyt is a gazdaságosabb termelés szolgálatába. Bürokratikus jellemzőit hagyjuk el, kerüljünk minden sablont, a számokat hajhászó felajánlásgyűjtést. A dolgozók elé konkrét feladatokat kell állítani. Ha a végrehajtás feltételeit biztosítjuk, a célkitűzéseket helyesen összekötjük az anyagi érdekeltséggel, máris adva van a gazdaságosabb szállítás alapja.

Előrehaladásunk egyik akadálya: a fegyelmezetlenség. Jól tudjuk, hogy az ellenforradalom milyen rombolást végzett az állami- és munkafegyelem betartása, a társadalmi tulajdon ellen a vasuton is. A rombolást, amelyet az ellenforradalom az üzemek szervezésében és a dolgozók munkaerkölcsében végzett, helyre kell hoznunk kitartó munkával, neveléssel, a dolgozók öntudatának emelésével és a fegyelmezetlenség objektív okainak megszüntetésével. Ebben már van javulás. Sok helyen maguk a dolgozók akadályozzák meg a fegyelmezetlenséget.

Ami a vasutas dolgozók egy részére vonatkozik, nemegyszer a gazdasági vezetőkre is áll, akiknél ugyancsak lazult a fegyelem. Erre mutat az is, hogy az utóbbi időben növekedtek a vasuti balesetek, mindenekelőtt az ellenőrzések elmulasztása, az utasítások, az óvórendszabályok be nem tartása miatt. Itt az ideje, hogy megszilárdítsuk a vasúton a technológiai és a munkafegyelmet, elejét vegyük a súlyos anyagi és erkölcsi kárt okozó baleseteknek.

Hazánkban a 12 éves nagy történelmi átalakulás eredményeként alapvetően megváltozott a szakszervezetek szerepe, feladata. Megnövekedett a jogköre és kötelessége a dolgozók élet- és munkakörülményeinek kialakításában, anyagi, szociális és kulturális helyzetének javításában. *Nincs az üzemi életnek olyan területe, amelynek alakításában a szakszervezet ne venne részt.* E feladatokat üzemi bizottságaink csak úgy oldhatják meg, ha a dolgozók ezreinek tapasztalatára, tanácsaira, észrevételeire támaszkodnak.

Ebben a munkában nyujt felbecsülhetetlen segítséget az egyik legfontosabb üzemi tanácskozás: a termelési értekezlet.

A termelési értekezlet az üzemi demokrácia fontos eszköze: a dolgozók parlamentje. A legalkalmasabb fórum arra, hogy a munkások és alkalmazottak résztvegyenek az üzem működését meghatározó tervek kialakításában, az üzem vezetésében.

A szakszervezetnek harcolnia kell minden fokon a dolgozók javaslatainak megvalósításáért, mindennapi érdekeik védelméért. Az aktivisták, vezetők újítsák fel a régi jó tapasztalatokat, éljenek a törvényben rögzített jogaikkal és megfelelő szervezeti keretet teremtve, biztosítsák az üzemi demokrácia fejlesztését. Ebben nyújt majd nagy segítséget a küszöbön álló szakszervezeti törvény, amely nemcsak a régi jogok érvényesítésére nyújt lehetőséget, hanem a jogok kiterjesztésével az üzemi demokrácia fejlesztésére is.

A szakszervezeti munka alapfeltétele, hogy vezetőszerveink, üzemi bizottságaink a dolgozókat leginkább foglalkoztató, élet- és munkakörülményeiket leginkább befolyásoló kérdésekkel úgy foglalkozzanak, ahogyan azok a vasutasok mindennapi életében valóban jelentkeznek. *Elmélyültebbé kell tenni a dolgozók élet- és munkakörülményeinek vizsgálatát.* A szakszervezeti vezetők legyenek a szervezett dolgozók igazi képviselői, politikai nevelői. Csakis így tudjuk visszaadni valamennyi dolgozónak a szocializmusba vetett hitét az ellenforradalmi megrázkódtatás után.

A dolgozók elé világos célokat kell állítani, gazdasági és politikai tekintetben egyaránt. Csak úgy képesek a célok eléréséért harcolni, ha azokat velük egyetértésben alakítottuk ki. Ebből viszont önként következik, hogy a szakszervezet a tömegek véleményének ismeretében részt vegyen a célok meghatározásában, a dolgozókkal egyetértve megtárgyalja a végrehajtás módját, konkrét feladatokká formálja azokat.

Váljon rendszeressé a dolgozók és a vezetők közötti beszélgetés, véleménycsere. A vezetők látogatásai ne fejeződjenek be az üzemi bizottságoknál, közvetlenül is hallgassák meg a dolgozókat. Csak így lehetnek jól tájékozottak a dolgozók igényeiről, kívánságairól.

A szakszervezet tevékenységét széleskörűen ismertetni kell, hiszen a dolgozók nem igen tudják, milyen sokrétű munkát fejt ki a szakszervezet. Nem tudják, hogy mire fordítja a szakszervezet a tagdíjakból befolyt összeget. Nem tájékozottak, hogy milyen hatalmas összeget fordítunk társadalombiztosításra, üdülésre, a kulturális és szociális ellátás javítására.

A Szaktanács XI. teljes ülésén többek között ezekről esett szó. Olyan feladatok ezek, amelyeknek megvalósításáért érdemes harcolni. Ha megfogadjuk a teljes ülés útmutatását, dolgozóink egyre inkább sajátjuknak érzik majd a szakszervezetet. Ez elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy a szakszervezet betölthesse feladatát a munkásállam társadalmi és anyagi alapjainak megszilárdításában, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításában.

KÖVETELJÜK!

Ezer és ezer munkáskéz szorul ökölbe, amikor szóba kerül az ENSZ különbizottságának jelentése az úgynevezett „magyar ügy"-ről. Mi közük az imperialista gyárosoknak, munkásnyúzó burzsujoknak a magyar nép legbensőbb ügyéhez? Nincs elég szenny és vér saját házuk táján, amit eltakaríthatnának? Miért kiált a tolvaj fogdmeget?

Ugye imperialista urak, kényes dolog volna arról tárgyalni hogy miért folyik vér Algériában, Omanban és Ciprus szigetén? Miért gyilkolják halomra az angol, francia gyarmatosítók az arab és más népek szabadságharcosait? Mi nem csodálkozunk azon, hogy ezekről nem szívesen beszélnek és inkább egy kudarcba fulladt akciójukat szeretnék a szocialista tábor ellen felhasználni. Nem ez lesz az első tévedésük!

Minket hallgassanak meg

Az ötös bizottság jelentését három koronatanú fémjelzi. *Király Béla,* aki Hitler oldalán harcolt a magyar nép ellen és aki egyik szervezője volt a nyilas-fasiszta hadseregnek. *Kéthly* Anna a munkásáruló, aki ma is azzal kérkedik, hogy esküdt ellensége a proletárdiktatúrának, és akire mérhetetlen gyűlölettel gondolnak a szervezett vasutasok. A mi dolgozóink soha sem fogják elfelejteni, hogy Peyer mellett Kéthly volt a főkolompos, aki eladta a vasutasok szervezkedési jogát, és ezzel kiszolgáltatta őket a legsötétebb Horthy-önkénynek. A harmadik *Kővágó* József, aki soha sem tagadta hogy a tőkés rendszer híve.

Joggal vetik fel a *Déli állomás, Komárom, Cinkota, Dombóvár* vasutasai az ENSZ-hez intézett tiltakozó táviratukban, hogy miért ezeket kérdezték meg? Miért a nyugatra szökött börtönlakók és horthysta katonatisztek, csendőrök véleményére kiváncsiak?

A jelentés egyik alapvető hazugsága, hogy a felkelés teljesen spontán volt. Arról azonban nem beszél, hogy 23-án este és éjszaka 28 katonai-stratégiai jelentőségű objektumot támadtak meg Budapesten. Kissé furcsa spontaneitás. A magyar nép meg van győződve arról, hogy október 23-án éjjel nem „spontán megmozdulás" történt, hanem szervezett, tervszerű fegyveres támadás a népi hatalom ellen.

Száz és száz, a vasúton lezajlott tiltakozó gyűlésen joggal követelték a dolgozók, hogy őket hallgassák meg az októberi eseményekről. A magyar munkásosztálynak, köztük a vasutasoknak, az a véleménye, hogy hazánkban a nemzetközi imperializmus által szított és támogatott ellenforradalom zajlott le, ami a régi letűnt rendszer képviselőinek restaurációs kísérlete volt. Támadás volt a szocialista tábor, a népek békéje ellen.

Ami kimaradt a jelentésből

Nem csoda, hogy a történtelen hazugságáradat mellett elfelejtették (nem akaratlanul) a tényeket megírni. Nincs benne, hogy országszerte folyt a haladó emberek üldözése, felkoncolása, letartóztatása, elsősorban a kommunistáké.

Nem beszél a jelentés arról, hogy a vasutasokat és a magyar vasutat milyen hatalmas károk érték. Közel 150 millióra tehető az árukárok összege, melyet börtönből kiszabadult közönséges bűnözők, a „munkástanácsok" élén álló volt horthysta katona- és csendőrtisztek, valamint a volt kizsákmányoló osztályhoz tartozó elemek okoztak, nem beszélve a több mint 450 milliós vállalati eredményromlásról.

Nincs benne a jelentésben, hogy *Mindszenty* kihirdette a kapitalizmus restaurálásának programját, ő volt az amerikai körök miniszterelnök jelöltje és mint utóbb kiderült, az ötös bizottság hatodik, „csendes" tagja.

A különbizottság hazugsággyűjteménye azt állítja, hogy *Nagy* Imre és kormánya október 24-én hajnalban nem kérte a szovjet csapatok segítségét. Nagyon meggyengült a jelentést készítő urak emlékezőtehetsége. De mi még jól emlékszünk Nagy Imre október 25-én tartott rádióbeszédére, de ha netalán valaki elfelejtette, vegye elő az akkori újságokat, amelyekben szószerint ez áll: *„A kormányzati szervek nem számoltak a véres orvtámadásokkal, ezért segítségért fordultak — a varsói szerződés értelmében — a magyarországi szovjet alakulatokhoz."*

Százötvenezer vasutas tiltakozik az ellen, hogy a magyar nép barátját támogatóját a Szovjetuniót agresszióval vádolják. A szovjet nép fiai a törvényes magyar kormány, a magyar munkásosztály és dolgozó parasztság hívószavára, a varsói szerződés alapján siettek segítségünkre, hogy megvédhessük azokat a vívmányokat, amelyeket 12 esztendő alatt létrehoztunk és amelyekről a magyar nép soha sem fog lemondani.

A tettek a legjobb cáfolatok

Talán a vasutasok azok, akik leginkább meg tudják mondani, hogy a szovjet nép milyen felbecsülhetetlen segítséget nyújtott ahhoz, hogy hazánk megmeneküljön a gazdasági romlástól és az infláció fenyegető rémétől. Zökkenőmentesen átszünet nélkül áramlott és ma is áramlik Magyarországra a szén, búza, fa, üveg, érc és sok minden, ami az élethez kell.

A vasutasok soraiba befurakodott, eddig csendben meghúzódó ellenséges elemek megpróbálták az ország vérkeringését megbénítani. Sok kárt okoztak, de dolgozóink hűségét a népi hatalomhoz bizonyítja, hogy a vasúton egyetlen percre sem szünetelt a mozgás. A munkás-parasztforradalmi kormány és az MSZMP hívószavára felsorakoztak a vasutasok és olyan termelési sikereket értek el, amilyenekre még nem volt példa a vasút történetében.

A magyar vasutasok a békére szavaztak és nem a háborúra, sötétség helyett a fényt választották éppen ezért sok száz táviratot küldtek az ENSZ elnökének, titkárának, amelyben követelték, hogy az alaptalan rágalmakon alapuló ötösbizottsági jelentést vegyék le a napirendről.

Hazánkban helyreállt a szocialista rend és törvényesség, és azt semilyen módszerrel és eszközzel nem engedjük megzavarni. Vegyék tudomásul a nyugati imperialisták, hogy a mi ügyünkben kizárólag mi vagyunk illetékesek dönteni, akár tetszik nekik, akár nem.

„Vezér elvtárs kérem!"

Hárman beszélgettünk Orosháza felvételi épülete előtt. Egyszercsak arra leszünk figyelmesek, hogy állomásfőnökünk nagyon udvariasan megkéri a Szentes felé induló motor vezetőjét, hogy a beszállási helytől kb. 120 méterre álló szerelvényével toljon fel a beszállási helyre, hogy a gyermekes anyáknak, idősebb utasoknak ne kelljen annyit gyalogolniuk. A motorvezető, *Rima* Mihály (Szentes) úgy tett, mint aki nem hallja a kérő szót, ment a forgalmi irodába. A főnök nem vesztette el nyugalmát. Utána ment az irodába és a következő szavakkal kérlelte a magát süketnek tettető motorvezetőt: *„Vezér elvtárs, kérem, szíveskedjék hátrábbtolni, még mielőtt beszállítanánk."* Ennek sem lett foganatja.

Mi elítéljük *Rima* Mihály magatartását. Nekünk, vasutasoknak mindent el kell követnünk az utasok érdekében, mi vagyunk őértük és nem megfordítva.

Hegedüs Béla, Szekeres György, Molnár Pál,
Orosháza áll.

A megélénkült alkotókedv bizonyítéka

A szakszervezet és a vasúti főosztály az idén hetedszer rendezte meg az országos vasutas újítókiállítást.

A kiállítás ünnepélyes megnyitásán megjelent *Kossa István* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* elvtárs, miniszterhelyettes, vezérigazgató. A kiállítást *Szabó* Antal elvtárs, a szakszervezet elnöke nyitotta meg. Beszédében többek között elmondotta, hogy a vasutas szolgálati helyek az elmúlt esztendőben jelentős munkát fordítottak a technikai színvonal emelésére, a technika legújabb eredményeinek alkalmazására olyan célok érdekében, mint a nehéz fizikai munka megkönnyítése, a gazdaságosság elérése, a gyors, pontos és biztonságos vonatközlekedés megteremtése. Az újítási- és ésszerűsítési mozgalom adott ösztönzést arra, hogy vasutas dolgozóink minél nagyobb köre éljen a lehetőségekkel és tehetsége, képzettsége, szakmai jártassága segítségével, ezer és ezer ötlettel, újítással járuljon hozzá egy-egy fontos feladat megoldásához. Pártunk és szakszervezetünk — mondotta — mindig fontos feladatának tekintette az újítási mozgalmat és az aktivisták százait mozgósította a mozgalom eredményesebbé tétele érdekében.

Ötletesen kivitelezett, gombnyomásra működő újítások egész sora mutatja, hogy az ellenforradalom nem érte el a célját, a bizalom megszilárdulásával feléledt az újítási kedv is.

Igaz, hogy jelenleg még nem értük el az újítómozgalomban az előző évi színvonalat, de minden remény megvan arra, hogy az új MT rendelet segítségével és felhasználásával az ellenforradalom előtti eredményeket túlszárnyaljuk. Tíz évvel ezelőtt, 1947-ben indult meg a vasúton a szervezett újítási mozgalom. Az első évben alig 100, a tizedik évben már közel 15 000 újítási javaslatot nyújtottak be a dolgozók. Az eddig elfogadott javaslatokból mintegy negyedmilliárd forint népgazdasági haszon származott. Újítóinknak 13 millió forintot fizettek ki az elfogadott és bevezetett javaslatokért.

1956 novemberében 21. decemberben 80 dolgozó nyújtott be újítást, — 1957 januárjában már 256, júniusban pedig már 652 a beadott újítások száma. A kifizetett újítási díjak a tavalyi első félévi 489 000 forinttal szemben ez év első felében már megközelítették az 510 000 forintot.

A látogatónak az volt az érzése, hogy az újítási kiállított anyagok felhasználásával a dolgozók munkája könnyebbé, biztonságosabbá és termékenyebbé válik. Ha ez így lesz, a VII. Országos Vasutas Ujító Kiállítás eléri célját és megrendezése nem volt hiábavaló.

A VII. Országos Vasutas Újító Kiállítás egy része.
(MTI — Fényes felv.)

Hámán Katóra emlékezünk

21 esztendővel ezelőtt, 1936. augusztus 31-én hunyta le örökre szemét Hámán Kató, a hős proletárasszony, aki egész életét a munkásosztály felszabadításának szentelte. Mindössze 52 esztendős volt, amikor a Horthy-pribékektől megkinzott, agyongyötört testére ráborult a sírhalom, de emléke ma is él. 21 esztendő távlata sem tudta feledtetni küzdelmekkel teljes életútját.

Emlékezünk a hatvani, majd később a Nyugati állomás pénztárosnőjére, aki fiatalon bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba, majd később a kommunista párt munkájába. Landler Jenővel együtt harcolt a vasutasok jogaiért, emberi életéért, megbecsüléséért.

A Tanácsköztársaság idején, mint a Munkás és Katona Tanács tagja az első sorokban küzd a proletár hatalomért. A Tanácsköztársaság bukása után letartóztatják, elbocsátják állásából. A fiatal asszonyt nem tudják megfélemliteni, mert mindennél jobban él benne a nép iránti szeretet, hűség. Hámán Kató — bárhogy próbálta a fasizmus bemocskolni — példaképe volt a vasutasoknak.

Most, amikor meghajtjuk az emlékezés lobogóját, mélységes gyűlölettel gondolunk azokra, akik az ellenforradalom alatt szobrát összezúzták. A barbárság képes volt a bronzban megtestesült emlékét elpusztítani, de az emberek szívéből sohasem lehet száműzni. A szakszervezet elnöksége a dolgozók kívánságára úgy döntött, hogy ismét felállítják a szobrát.

Most, hogy a pusztító vihar elvonult hazánk fölött és emlékezünk egy igaz harcosra, megfogadjuk: úgy mint Hámán Kató, egyetlen pillanatra sem fogunk elszakadni a dolgozóktól, hogy ugyanolyan szerénységgel és állhatatossággal fogunk küzdeni a proletárhatalomért, olyan kíméletlenek leszünk az osztályellenséggel, hazaárulókkal szemben, mint Hámán Kató volt.

A Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusa előtt

A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsa 1957 október 4—15 között Lipcsébe összehívta a IV. Szakszervezeti Világkongresszust. A szervezett magyar vasutas dolgozók, érdeklődéssel és várakozással tekintenek a világkongresszus elé. Az SZVSZ eddigi működése biztosíték arra, hogy rendíthetetlenül tovább harcol valamennyi ország dolgozói élet- és munkafeltételeinek javításáért, az emberiség békés összefogásáért.

A kongresszus előtt érdemes elgondolkozni ennek a hatalmas szervezetnek a munkáján. *Mik a feladatai a Szakszervezeti Világszövetségnek?*

Feladata, az egész világ szakszervezeteinek faji, nemzeti, vallási és politikai felfogásbeli különbségekre való tekintet nélküli szervezése és egyesítése. A szociális és gazdasági tekintetben kevéssé fejlett országok munkásainak támogatása a szakszervezetek megszervezésében; harc minden fasiszta kormányzati forma és a fasizmus minden megnyilvánulásának kiirtásáért, bármilyen alakban is jelentkeznék az és bármilyen néven nevezné magát. Harc a háború és a háborút előidéző okok ellen, küzdelem a szilárd és tartós békéért. A dolgozók érdekeinek képviselete az összes nemzetközi szervezetben, amelyeknek az a feladata, hogy megoldják a világ dolgozói megszervezésének problémáit. A szakszervezetek együttes harcának megszervezése minden országban; a dolgozók gazdasági és szociális jogainak, valamint demokratikus szabadságjogainak mindennemű megsértése ellen, — a dolgozók teljes foglalkoztatottságának érdekében, — a munkabérek, a munkaidő, a dolgozók élet- és munkafeltételeinek fokozatos megjavításáért, — teljes és kielégítő szociális törvényhozás érdekében, amely megvédi a dolgozókat és családjukat a munkanélküliség, betegség, baleset és öregség esetén, — és minden más olyan intézkedés megvalósításáért, amely a dolgozók szociális helyzetének és jólétének emelésére irányult; és végül feladata a szakszervezeti tagok nevelése, a nemzetközi munkásegység szellemében.

E magasztos célok eléréséért a Szakszervezeti Világszövetség eredményesen munkálkodik a világ dolgozóinak javára. A kongresszus napirendjén szerepel az a beszámoló, amely a szakszervezeti tevékenységről emlékezik meg a világon, elemzi a nemzetközi szakszervezeti mozgalom testvéri kapcsolatainak és egységének fejlődését, a dolgozók életszínvonalának emeléséért, gazdasági, szociális és demokratikus jogokért, a lefegyverzésért, a békéért és a nemzeti függetlenségért folytatott harc állását.

Ha figyelembe vesszük a nemzetközi szakszervezeti mozgalom jelenlegi helyzetét, a dolgozó tömegek mozgalmát az akcióegység és a szakszervezeti egység érdekében, — elmondhatjuk, hogy a lipcsei kongresszus világraszóló jelentőségű.

Szerte a világon folynak a kongresszus előkészületei. Mi, magyar vasutas dolgozók az eddiginél is jobb munkánkkal, a nemzetközi munkásszolidaritás szellemében támogatjuk a IV. Szakszervezeti Világkongresszus munkáját, hogy mielőbb valóra válthassa azokat az alapvető célkitűzéseket, amelyek az egész világ békét szerető dolgozóinak javát szolgálják.

HARCOS AKARATTAL

Szegeden 33 vasutas, szolgálati vezető, munkás, külszolgálati és központi dolgozó, fiatalok és idősebbek öltötték magukra a munkásőrök acélkék egyenruháját. Nagy izgalommal készültünk a névadó és zászlóavató ünnepségre. És amikor a *„Gera Sándor önálló munkásőr zászlóalj"* tagjai esküvel fogadtuk, hogy megvédjük a munkásosztály hatalmát, a város apraja és nagyja ünnepelt velünk. Amikor elvonultunk a többezres tömeg előtt, jólesett szembenézni a bizakodó, bátorító tekintetekkel.

A felvonuláson láttuk az édesanyák könnyes szemét, amint szívük melegét küldték a menetelő munkásőrök felé. Láttuk az egyszerű munkásasszonyt, amint különállva a tömegtől integet. Láttuk a vasutast, aki tisztelgésre emelte kezét, láttuk azt a kis vörös nyakkendős úttörőt, aki piros szegfű csokrát soraink közé dobta. Láttuk a sok ismeretlen ismerőst, akik velünk együtt dobogó szívvel tettek hitet a munkásosztály hatalma, népünk békéje mellett. Éreztük, hogy eskünkben tett fogadalmunk teljesítésében nem vagyunk egyedül.

Mi, vasutas munkásőrök eskünkhöz híven, erős akarattal, igaz elszántsággal mindenkor és mindenhol népünk mellett leszünk. Napi munkánk teljesítése után harcos akarattal, fiatalos szívvel teszünk eleget vállalt kötelezettségünknek.

Szilládi Sándor, Szeged.

AZ ORSZÁGOS BIZALMI TANÁCSKOZÁS UTÁN

Kedves mosoly, derült tekintet aranyozza be *Dudás* Istvánné arcát, amikor félrelebbenti a konyhaajtó vászonfüggönyét. Bentről finom ételszag áramlik. *Dudásné* úgy háziasszonyosan, éppen főzés közben fogad. „Egyből kitalálta" honnan jövünk, mire lennénk kíváncsiak. Betessékel bennünket és már folyik is a szó: *mit tapasztalt Kecskemét állomás bizalmija a második országos bizalmi értekezleten?* Szögedies zamattal beszél ez az életerős, vidám asszony, aki öt éve bizalmi, szolgálati beosztása átmenesztő és ezenfelül: két lánya és három legényke szerető édesanyja.

Ne csak a vezetők véleményét hallgassák meg

— Az volt a meglátásom, — mondja — hogy nagyon elkelt ez a tanácskozás. Volt ott szó sokmindenről, tanultunk is sokat, de nem eleget. Mert ez a mi munkánk olyan sokrétű, mint a hájas tészta levele... Hanem hibája is volt a tanácskozásnak. Mégpedig az, hogy amire számítottam, arról a legkevesebb szó esett: Hogyan kell dolgozni egy bizalminak. Erről nem beszélt ott egy teremtett lélek sem.

Ennél a gondolatnál elidőzik egy kicsit. — Nade kipótolták a szakszervezet központjában. Ott, augusztus 20-án, aztán csak a munkánkról esett szó. E kettő együtesen sokat segített. Mármost az a fő, hogy itthon mire megyünk. Félek, hogy az állomáson nemigen tudjuk érvényesíteni szavunkat a főnökünkkel szemben. Semmi bajom vele, de nem tudom, hogy veszi majd, hogy ezentúl a bizalmi a dolgozók igazi képviselője lesz. Belenézünk a tálba az emberek érdekében. Hogyan áll az elhelyezések, az üdültetés, a bér, az előléptetések, a kitüntetések dolga. Lehet, hogy veszekedni is kell majd, de erőt érzek magamban az országos után. Bátorít még az is, hogy megcsinálják a szakszervezeti törvényt. Szükség van rá, várjuk nagyon.

Karjait keresztbefonja, gondolata fonalát keresi, úgy mondja: — Nem akarok ismételni, az újság megírta, miről volt szó. De azt nem írták meg hogy fogadják meg az elvtársak, akármerről jönnek: ne csak az ÜB-elnököt, meg a főnököt keressék fel, hanem a bizalmit is méltassák beszélgetésre. És ne csak a bizalmit, hanem az egyszerű vasutasokat is keressék meg. Meglátják, hogy nemcsak panasznap az ilyen találkozás.

Dudás Istvánné, 23 dolgozó bizalmija, a legnagyobb csoport vezetője mondja ezeket: Az a bizalmi, akinél az ellenforradalom alatt is pontosan fizették a tagdíjat.

A vasutasnapon az úttörővasutasok legjobbjait is kitüntették. A kitüntetéseket és az ajándékokat Kun Dezső elvtárs adta át.
(Kovács Géza felv.)

Hírnevet és rangot szerzett...

A VII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításról

Hírnevet és rangot szerzett... Ezekkel a szavakkal kezdi méltatni a Népszabadság az augusztus 9-én megnyitott VII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást, amely minden évben újabb fejlődésről tesz tanúságot. Örömmel állapíthatjuk meg: valóban így van. Népi kultúránknak és képzőművészetünknek egyre inkább részesei lesznek a vasutas dolgozók képzőművészeti alkotásai.

„Fiúfej". Artner Ottó első díjat nyert portréja.
(MTI — Körösi Ida felv.)

A kiállítást *Kossa* István közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh* József miniszterhelyettes, az államvasutak vezérigazgatója jelenlétében, *Szabó* Antal a vasutasszakszervezet elnöke nyitotta meg. Megemlékezett arról, hogy a vasutas dolgozók nemcsak a szállítás sikeres lebonyolítói, hanem tömegkultúrális életünknek új, szociális kultúránknak tevékeny alkotói is. A kiállítás értékét emelj — mondotta —, hogy a művek alkotói szabad idejükben, a termelő munka után fognak vésőt, ecsetet és hódolnak kedvelt művészetüknek.

Képzőművészeti kiállításaink évről évre szinesebbek, változatosabbak és gazdagabbak. Az idén 227 festmény, 92 grafikai mű, 17 szobor és 9 plakett érkezett a kiállításra. A zsűri tagjai elismeréssel nyilatkoztak a beküldött művekről, amelyből 63 festményt, 19 grafikai művet, 8 szobrot, és 3 plakettet fogadtak el. Ez azonban nem azt jelenti, hogy a többi mű nagyrésze nem lett volna érdemes kiállításra, hiszen sok elismerésreméltó alkotás van ezek között is. A törekvés az volt, hogy a hetedik kiállítás anyagát, igényesebben, minden eddiginél jobban állítsák össze annak ellenére, hogy a felkészülést megzavarta az októberi ellenforradalom.

Hogyan döntött a zsűri? Kik voltak a jók között a legjobbak? A festészetben *Fischer* Anna nyerte az első díjat *„Hédi, a kompon"*, *Ficzere* László *„Boröntő"* című művével a második, *Orosz* Károly *„Uj normafelvevő"* című alkotásával pedig a harmadik díjat. Ezenkívül díjazták *Szelényi* Hedvig *„Ülő kisleányát"*, *Gomola* József *„Körhintáját"* és *Swierkiewicz* Róbert *„Kislányom"* című munkáját. A grafikában első díjat nyert *Kerényi* István *„Önarcképe"*, míg a második díjat *Somló* Jenő *„Utcarészlete"* vitte el. A gyermekmunkáknál az első díjat *Tóth* József *„Műterem részlete"*, a második díjat ugyanilyen című művéért *Pósfai* Etelka, a harmadik díjat *Jákfalvi* Magda *„Csendélet"* című alkotása kapta. A szobrászati alkotások közül első díjat nyert a tanárok között *Kirchmayer* Károly *„Erzsike"* című műve, míg *Artner* Ottó *„Fiú feje"* a kör tagjai közül kapott első díjat. A hivatásos művészek közül *Kling* György *„Műteremsarok"* című képe nyerte az első díjat.

A hetedik vasutas képzőművészeti kiállítás egy év vasutas képzőművészeti munkájának újabb állomása, újabb sikerek kiindulópontja volt. Bizonyság amellett, hogy szocializmust építő országunkban a művészet egyre inkább a népé, kivitelezésben és műélvezetben egyaránt.

Egyet azonban feltétlenül figyelmükbe ajánlunk vezetőknek és körtagoknak egyaránt: Minél előbb szeretnénk olyan képzőművészeti alkotásokban is gyönyörködni, amelyek a vasutasmunka szépségét ábrázolják.

A Moszkvai Világifjúsági Találkozóról

Tizenkét boldog magyar vasutas fiatal három hetet töltött Moszkvában, a VI. Világifjúsági Találkozón. Ezekre a napokra úgy emlékszünk vissza valamennyien, mint életünk legszebb, legkedvesebb időszakára.

A legnagyobb, a legmaradandóbb élményt, a szovjet emberekkel, a szovjet fiatalokkal való találkozásaink jelentették. Amerre elhaladt vonatunk, az emberek ezrei köszöntöttek bennünket. Nem is szólva a VIT megnyitásának napján tapasztaltakról, amikor több millió szovjet ember virágerdővel fogadott bennünket, külföldi vendégeket.

A stadion 100 ezer főnyi közönségének tapsvihara és üdvkiáltása idején, jóleső, büszke érzés töltött el bennünket, magyar fiatalokat, akik — mint utóbb beigazolódott —, a legünnepeltebb, legnépszerűbb delegációk közé tartoztunk. Tájékoztattuk a szovjet elvtársakat az ellenforradalom leverése után kivívott, a Szovjetunió és a többi baráti országok segítségével elért sikerekről, eredményekről.

Azt hiszem, szükségtelen arról a színpompás felvonulásról és sportműsorról beszámolnom, amelynek mi, magyar vasutasfiatalok tanúi voltunk. Erről bőven beszámoltak itthon az újságok. Hangsúlyozni kívánom, azonban, hogy a külföldi fiatalokkal mi is a bűvölet szélén álltunk és meg kellett állapítanunk, hogy amit a stadionban láttunk „szinte hihetetlen volt, ez már a művészet határát súrolta".

A szovjet emberek szeretetének ezernyi apró megnyilvánulásával találkoztunk, szinte percenkint. Amint megtudták rólunk, hogy magyarok vagyunk, kértek bennünket, hogy nézzünk szét a lakásukban, fogyasszunk el velük egy baráti ebédet vagy vacsorát, Amikor például eltévedtünk a Metrón, egy szovjet elvtárs, aki éppen munkából sietett haza, egészen a szállásunkig kalauzolt bennünket. Száz és száz hasonló megnyilvánulást tudnánk elmondani!

Voltunk a mezőgazdasági kiállításon, a múzeumokban, a földalatti állomásain. Ez is milyen lenyűgöző látvány! A 63 kilométer hosszú és 43 állomást magábanfoglaló Metró minden megállóhelye, állomása tiszta márvány. Friss levegő, tisztaság, ragyogás mindenütt és ami a fontos, a hatmilliós város szinte valamennyi pontját percek alatt lehet elérni rajta.

A Lenin-hegyen épült Lomonoszov Egyetem 370 hektárnyi területen fekszik. Száz város 250 ezer építője dolgozott rajta, 1949-től 1953-ig. Hogy fogalmat alkothassunk róla, elmondom, hogy 37 emelet magas, 25 000 szobája van, sportteleppel, uszodával, téli tornatermekkel. 22 000 diák lakik és tanul itt. Az egyetemi épület személyzetének száma meghaladja a tízezret. Moszkvában egyébként 111 főiskola van, ahol 300 000 hallgató tanul.

A lakásépítés üteme óriási! Egy-egy negyedben valóságos építődaru-erdő látható. És bár a 800 éves város külső kerületeiben még bőven találunk faházakat, szinte mindenütt ott vannak az építődaruk, amelyek a faházak „halálát" jelentik. Tízemeletes házakat húznak fel, egészen rövid idő alatt és a „faház-negyed" lakói beköltözhetnek új, gyönyörű lakásukba. A televízió antennák sűrű hálózata elárulja, milyen sok televízió tulajdonos él a fővárosban. A televíziós rádió ára a kisebb keresettel rendelkezők számára is elérhető: 700 rubel.

Mi, vasutasfiatalok résztvettünk a VIT keretében rendezett vasutas szakmai tanácskozáson, ahol a világ 25 országának vasutas fiataljai képviseltették magukat. A tanácskozáson a „munkaintenzitás fokozásáról" volt szó. Megtudtuk, hogy az utóbbi években Nyugat-Németországban 40 000 vasutas vált munkanélkülivé, a korszerű technika bevezetése és a munkaintenzitás fokozás következtében. A francia fiatalok elmondották, hogy egy mozdonyvezetőnek minden 16 másodpercben egy jelzőt, illetve jelzést kell megfigyelnie. Megismertük a japán, angol, spanyol vasutas ifjaknak a tőkések ellen folytatott harcát, majd egyemberként szálltunk síkra az atom- és hidrogénfegyverek eltiltásáért.

A háromnapos konferencia alatt üzemlátogatásra is sor került. Egy fűtőház és rendezőpályaudvar munkáját tanulmányoztuk. Érdekes volt számunkra a legkorszerűbb biztosítóberendezés megszemlélése, amelynek segítségével 22 rendezővágányon naponta 84—90 vonatot rendeznek. Az ötszáz dolgozó rádión értekezik egymással. A havat sűrített levegővel és olvasztással takarítják. A verseny eleven, élő. A szovjet vasutasokat magasfokú érdeklődés, lelkesedés, munkaszeretet és fegyelem jellemzi.

Befejezésül szólnom kell arról is, hogy nem egyszer résztvettünk baráti találkozókon, ahol mélyítettük a népek közötti barátságot, megismertük egymást, tanultunk egymástól. Én résztvettem az Egyesült Államok és Magyarország fiataljainak tanácskozásán, ahol igen éles vita alakult ki. Egyet azonban meg kell állapítani: az amerikai fiatalok között szép számmal voltak olyanok, akiket nem a provokáció vezérelt, hanem az, hogy megismerjék a való helyzetet és jóindulattal, az ifjúság természetes kíváncsiságával közeledtek felénk.

Rengeteg élménnyel, tanulsággal gazdagodva tértünk haza. Magunkkal hoztuk egy nagy nép és számtalan barát szeretetét. A VI. Világifjúsági Találkozót nem lehet feledni soha.

Csillik Károly

A GABONASZÁLLÍTÁSRÓL

Megkezdődött a gabonaszállítás. Nem érdektelen megvizsgálni néhány helyen, hogyan továbbítjuk rendeltetési helyére a kenyérnek, a takarmánynak való gabonát.

Kezdjük *Karcagon*. Mintegy 40 ezer hold tartozik az állomás szállítási körzetébe. A *Lenin*, a *Dózsa*, a *Béke* termelőszövetkezet, a híres *Tilalmasi Állami Gazdaság*, a *Nagykúnsági Kísérleti Gazdaság* sok ezer holdja.

Elsősorban a rizs hazája ez a vidék. Itt van az ország legnagyobb hántolómalma. Karcagról mégis inkább vetőmag ömlik három hónapon keresztül az ország minden részébe, mintegy 2000 vagon válogatott acélos búza. A kenyérgabonát a nagy teljesítményű helybeli malom dolgozza fel és nem kevesebb, mint 3000 vagon liszt kerül innen évente a dolgozók asztalára. A hántolómalomból 3500 kocsi hántolt rizs indul országos útjára.

Jobb kocsikat a gabonának

A szállítás nagy gonddal, szervezettséggel és néhány zökkenővel folyik. Az egyik: a kocsik előkészítése sok időt vesz igénybe, nincs a mozgatásra megfelelő helyük. Mindössze 12 kocsi rakodására alkalmas rakodófrontjuk van. Kénytelenek szükségrakodókról is gondoskodni.

Régi kérésük: korszerűsítsék az iparvágányokat, hogy felemelhető legyen a tengelynyomás. És, a legfontosabb, a kocsiintézőségi rendelkezést végrehajtó állomások több gondossággal, s lelkiismeretességgel válogattassák ki a gabonának küldött kocsikat. Az augusztus 22-én például a Karcagra küldött 46 kocsiból mindössze kettő volt kifogástalan állapotban. Az ilyen „összehangolt" munkából nem kérnek a karcagiak, de mások sem.

⊠

A budapesti malmok állomása *Budapest—Dunapart*. Máskor augusztus végén már túlzsúfoltság, éjjel-nappali fáradtságos munka jellemezte az állomás életét. Ma, mintha egyenletesebb lenne a szállítás. Elosztva, zökkenőmentesen futnak be a gabonával telt vagonok.

Horváth Lajos elvtárs, kereskedelmi főnök szerint az igazi, a mostaninál jóval erőteljesebb szállítást csak szeptemberben várják, a rizst pedig októberre. A kocsiálláspénz szinte kiment a divatból. A malmok is elégedettek. *Liszkay Ferenc* elvtárs, a ferencvárosi malom szállításvezetője örömmel újságolja: gépesítették a malmok szállítási munkáját, az együttműködés jónak mondható a vasúttal. Nem is félnek a nehezebb napoktól sem.

Csak együttműködve tudunk helytállni

A kereskedelmi szakosztály azért óva int az elbizakodottságtól. A szállítás zöme az őszi forgalomra esik. Ajánlja: ütemeztessék a feladásokat, figyelmeztessék előre a fogadó vállalatokat, hogy idejében rendelkezésre álljanak a tárolóhelyek. A szállítófeleknek magyarázzák meg, hogy ne futás közben irányítsák át kocsijaikat, hanem már a feladó állomáson intézkedjenek erről. Győzzék meg a feleket az éjszakai és munkaszüneti napi rakodások szükségességéről. És végül: a vasút gondoskodjon szóródásmentes vagonokról, arról, hogy lehetőség szerint a mérlegelést elvégezzék az állomáson, valamint olyan ütemű beállításról, hogy a rendelkezési állomáson a címzettnek ne egyszerre zúdítsák a nyakába a töméntelen árut.

⊠

A vontatási szakszolgálatnál *Miskolczi Béla* elvtárs nyújt felvilágosítást a kocsik javítása körüli nehézségekről. A kocsik oldali és tetőzeti tömörtelenségét sok-sok körülmény okozza. Az egyik hiba, hogy a tetőburkoló bádog minősége olyan, hogy már a „korcolásnál", hajszálrepedések támadnak, amelyek a kocsik mozgásakor továbbterjednek. Hiányzik a megfelelő rozsdavédő anyag is. A padló- és faburkolóanyag nyersfából készül. A tömören illesztett burkolódeszka, padlók a beszáradás folytán néhány hét alatt házagosak lesznek. Ez bizony nem segíti a gabonaszállításnál a szemveszteség elkerülését.

Sok ilyen és hasonló hiba, amelyen a műhelyek önerejükből nem tudnak segíteni. Mi az mégis, amin tudnak és akarnak is? A vasúti műhelyszolgálat mindazon állomásra, hol nagyobb mennyiségű kocsi kerül ki- és berakásra, javítóbrigádokat rendel ki. Előzetes exportvizsgálatnak vetik alá a külföldre menő kocsikat.

⊠

A jóakarat és a segítőkészség sem képes áthidalni minden nehézséget. Mégis azt mondjuk: minden vasutas dolgozónak legyen szívügye a gabonaszállítás, az ország kenyérellátásának segítése. Mindenki a maga helyén törekedjen a legjobb munkára és akkor nem marad el az eredmény.

Válasz egy panaszra

Bognár Károly elvtárs, tapolcai levelezőnk panasszal fordult szerkesztőségünkhöz, hogy a balatoni vonalon nincsenek megfelelő egyenruhával ellátva a vasutasok. A MÁV Anyagellátási Igazgatósága a bejelentést megvizsgálta. Kiderült, hogy a szombathelyi igazgatóság a rendeletnek megfelelően elsősorban a balatoni vonal dolgozóit látta el egyenruhával. A vasutasok egyrésze azonban nem viseli az új ruhát, hanem a régi, sokszor elnyűtt, kopott ruhában teljesít szolgálatot. Ha ezért felelősségre vonják, már hangzik is a válasz: *„Nem ad a vasút újat, kénytelenek vagyunk a régit viselni."* Ezzel érvelt Keszthely állomás vezetője is, amikor a vasúti főosztály munkatársai felelősségre vonták az erősen viselt, kétestisztaságú egyenruhájáért. Az igazság az, hogy megkapta az új nyári egyenruhát, *„csak szolgálatban nem hordja"*. Azt hisszük, hogy jogosan követelik a vasút vezetői, hogy az egyenruhát arra használják a vasutasok, amire kapják, elsősorban a szolgálatellátás közben öltsék magukra.

Francia adomány a Gyermekváros javára

A vasutas női úszó Európa-bajnokság hazánkban rendezett versenyein feleségével együtt résztvett a francia *Marc Pernot*, az *Európai Nemzetközi Vasutas Sport Szövetség* elnöke. Búcsúzáskor a vasutas sportvezetőknek 500 forintot adott át, azzal, hogy juttassák el a *Gyermekváros* felépítésére alakult bizottsághoz. Ezzel is segíteni kívánja azokat a vasutas árva gyermekeket, akik majd annakidején e nemes emberi cselekedettől vezérelt gondolás alapján épülő város lakói lesznek.

A kedves adományt, amely a nemzetközi összefogás gondolatának tettekben megnyilvánuló kifejezése, ezúton is hálásan köszönjük. *(Az összeget továbbítottuk.)*

Marc Pernot és felesége. (Kovács Géza felv.)

Az NDK vasutasai Magyarország megsegítéséért

Augusztus 26-án a Szaktanácsban sajtófogadást tartott a Német Demokratikus Köztársaság *Szocialista Magyarországot Segítő Bizottsága*. *Heinz Brühl* elvtárs, a bizottság titkára elmondotta, hogy a több mint 18 millió márkában, amit az elmúlt hónapokban önkéntesen felajánlottak a magyar nép megsegítésére, jelentős az az összeg is, amelyet az NDK vasutas dolgozói juttattak el a bizottsághoz. A pénzbeli adományon kívül szinte felbecsülhetetlen értékű a vasutasoknak az a segítsége, amellyel mindent megelőzve, gyorsan és díjmentesen szállították az adományokat.

Nagyobb megbecsülést a dolgozó nőknek!

Hazánkban több mint egy évtizede megnyílt a lehetősége annak, hogy a nők a társadalmi, politikai és gazdasági életben elfoglalhassák az őket megillető helyet. A munkáshatalom eltörölte azokat a törvényeket, amelyek a nőket hátrányos helyzetbe állították a férfiakhoz képest.

Az „egyenjogúságot" azonban sokszor még ma is gúnyosan hangoztatják. A dolgozó nőknek — különösen a vasúton — még harcot kell folytatniuk azért, hogy a férfiakkal egyenlő elbánásban részesítsék őket. Sok férfi szavakban elismeri az egyenjogúságot, de amikor gyakorlatra kerül a sor, az érvényrejutást elnyomja bennük a férfi „felsőbbrendűség", vagy a megszokás.

A nők nagy többsége igen nehéz órákban is bebizonyította már, hogy lehet és kell rájuk számítani. Az ellenforradalom alatt sok leány és asszony férfiakat megszégyenítő bátorsággal állt helyt. Szeged állomáson például *Veresné* sokszor tíz-húsz — a munka ellen uszító, szocializmust, népi demokráciát gyalázó — férfivel is szembeszállt. Olyan időben, amikor az ellenforradalmárok teli szájjal üvöltötték: *„Ki a nőkkel a vasútról!"* *„Vissza a főzőkanálhoz!"* Nem csoda, hogy Szeged állomás dolgozó női nem a nép ellenségeit hanem a kommunistákat követték.

Bármerre járunk az országban, találkozunk bátor, osztályhű munkásasszonyokkal. S igaz az, hogy itt-ott már dolgozótársaik megbecsülése övezi őket, de a hivatalos elismerés gyakran elmarad, pedig az is jólesne. A vasutasnapon 382-en részesültek kitüntetésben, s közöttük mindössze tíz nő szerepel. *Nem azért követelünk nagyobb megbecsülést a nőknek, hogy az arányszámot javítsuk, hanem azért, mert rászolgáltak erre.* Ha ezt nem tesszük, akkor csak frázisként hat a nők megbecsülésének hangoztatása.

Mélységesen sérti a nők önérzetét az az irányelv, amelyet a racionalizálás során követtek a vasúton. A határozat úgy szólt, hogy azokat a dolgozó nőket, akiknek nincs gyermekük és a férjük fizetése megsaladja az 1200 forintot, akiknek egy gyermekük van és férjük keresete meghaladja az 1500 forintot, el kell bocsátani a vasúttól. Tömegével veszítették el állásukat becsületes munkásasszonyok, kommunista szakképzett elvtársnők februárban, márciusban, abban az időben, amikor az ilyenekre a legnagyobb szükség lett volna.

Olyanokat is sújtott az intézkedés, akik szívós, kitartó munkát végeztek, tanultak, felelősségteljes állásba jutottak. Egy példa: *Kiss Istvánné* a váci osztálymérnökségen volt fizikai munkás. Tanult, példamutatóan dolgozott. „Kiemelték", pártmunkás lett, majd a Vasúti Főosztályon a főkönyvelőségben osztályvezetőhelyettes. Férje Miskolcon volt jegyvizsgáló. Jelenleg a BEV-nél helyettes vezető és a műszaki egyetem utolsó évét végzi. A szorgalommal és a becsületes munkával szerzett állást elvették *Kiss* elvtársnőtől. Igaz, több helyen nem követték a fura „irányelvet", az is igaz, hogy igyekeznek jóvátenni a hibákat, de ez néha balul sikerül: *Kiss* elvtársnőt visszavették a főosztályra gyors- és gépírónőnek. Az igazság kedvéért írjuk meg, hogy a szakszervezet is egyetértett ezzel az irányelvvel. Talán azért, mert a szakszervezet vezetésében sincsenek a nők megfelelően képviselve?

Joggal vádolhatja az olvasó a cikk íróját elfogultsággal, azzal, hogy csak a hibákat látja. Igaz, egy sor eredményről is be lehetne számolni. Nagyszerű dolog például, hogy a vasútnál nemigen találkozunk olyan jelenséggel, hogy a nő a férfivel azonos munkáért kevesebb bért kapna. De az is igaz, hogy sok helyen nem teremtik meg a nők munkájának feltételeit, nem biztosítanak számukra öltözőt, mosdót, sőt gyakran megfelelő szálláshelyet sem.

Tudjuk jól, hogy minden problémát nem lehet egyszerre megoldani, de vannak dolgok, amihez csak megértés, jószándék kell. *Nem kérünk a nőknek jogtalan előnyöket.* Azokat, akik pontatlanul, fegyelmezetlenül végzik munkájukat, büntessék meg. Egyetlen nőnek sincs joga, hogy felettesének ne adja meg a tiszteletet (ami elég gyakori), csak azért, mert nő.

Az ellenforradalom előtt a vasúton történtek egészséges kezdeményezések, hogy a nőket szorgalmuk és szaktudásuk alapján felelősségteljes posztra állítják. Sajnos, az ellenforradalom ennek gátat vetett és most olyan igazgatóság is van, ahol még női főelőadó sincs.

Helyesen döntött a szakszervezet elnöksége, amikor megvizsgálta a nők helyzetét és elnökségi ülésen megtárgyalja. Reméljük, hogy ez a szakszervezeti nőmozgalom erősítését fogja eredményezni és ami ezzel együttjár, a nők munkájának fokozottabb elismerését és megbecsülését.

KÉTSZÁZ DOLGOZÓ KÉRI:

Megfelelő üzemi étkeztetést Kecskeméten!

Nem is olyan régen felháborodva beszéltek a kecskeméti vasutasok arról, hogy a pályafenntartási dolgozókat kizárták az üzemi étkeztetésből. Jogos volt a felháborodás. Igaz, átmenetileg kapnak ebédet, de meddig és hogyan? — merül fel a kérdés. Mert aki ismeri a körülményeket, csupán félmegoldásnak tartja az állomás jóakaratú segítségét.

A helyi erő kevés

Szabics István elvtárs vezetőfőmérnök, a pályafenntartási főnökség helyettes vezetője elismeréssel szól arról, hogy a nehéz helyzetben segítséget nyújtott az állomás üzemi bizottsága. A baj nem is a segítségnyújtás hiányában, hanem abban van, hogy a tisztiorvosi hivatal korlátozta az étkeztetésben résztvevő dolgozók számát.

Mit mond erről **Bokor Henrik** elvtárs, az állomási üzemi bizottság elnöke?

— Az üzemi konyha az állomás kezelésében van. Nem is volt baj március 30-ig. Mindenki kapott ebédet, aki csak akart. Az más lapra tartozik, hogy olyan zsúfoltság volt, ami önkéntelenül is kiváltotta a zúgolódást. Bizony 20—30 percet is várni kellett, mig valaki sorra került. És ki ilyenkor a bűnbak — a szakszervezet. Bennünket rágtak, holott a mi dolgunk az ellenőrzés. A mi erőnk is véges, ha a szakvezetés nem ad kellő támogatást. Sok jóakaratú embernek kell itt összefogni, akiknek ahhoz is lesz erejük, hogy változtassanak a március 30-án kezdődött helyzeten.

Ezen a napon a „nagyállomás" üzemi konyhája „vendégül látta" a közegészségügyi-járványügyi állomás igazgatóját, aki ismételten megállapította, hogy a konyha szűk és rossz beosztású helyiségekben üzemel. A konyha átalakítására vonatkozó tervek már régen elkészültek, azonban kivitelezésre még nem került sor. A közel 200 dolgozó részére főző konyhában a legelemibb higiéniai követelmények sem tarthatók be. Annak idején is csak ideiglenes jelleggel engedélyezték a működését, kizárólag a forgalom dolgozói számára.

200 helyett 80 főnek

A közegészségügyi állomás határozata leszögezi, hogy a konyha étkezőlétszáma nem haladhatja meg a 80 főt. „Forgalmi dolgozók kb. 50, a fűtőházi dolgozók kb. 30 fővel" vehetnek részt az étkeztetésben. S a határozat kimondja, hogy a pályafenntartási dolgozók részére a kecskeméti Vendéglátóipari Vállalat központi üzemei konyhájáról kell az ebédet szállítani. Ebből viszont nem kérnek a dolgozók.

A kultúrterem kárára semmi esetre sem volna helyes a további terjeszkedés. Viszont van bőven hely a másik oldalon. Persze a határozat óta is túllépik a keretszámot. Ma is 10—12 adaggal főznek többet a megszabottnál. A fordaszolgálatosok is, így **Filus István** raktári munkás is joggal panaszolja, hogy nem kap napijegyet.

Papp Sándorné, a konyha szakácsa, vezetőhelyettese, büszke tartózkodással mutatja a konyhát, a szűk előkészítőt, a 40 személyes ebédlőt — amelyek ragyognak a tisztaságtól. Megkóstoljuk az aznapi főztjüket. Remek az ételek íze. Tarhonyaleves, tökfőzelék, sertéssülttel... Nagy kár, hogy ebből csak 80—90 ember ehet, holott még 100—110 ember egészségét, munkabírását szolgálhatná! Találják meg a módját, teljesítsék kétszáz dolgozó kérését: bővítsék ki a kecskeméti üzemi konyhát. Az sohasem rossz „üzlet", ha mindenki megtalálja a számítását.

Dobi István elvtárs, az Elnöki Tanács elnöke a kitüntetettek között a vasutasnapi parlamenti fogadáson. (MTI — Papp Jenő felv.)

A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL KITÜNTETETTEK NÉVSORA

„MUNKAÉRDEMREND" KITÜNTETÉST KAPTAK:

Benkovics Dezső ig. h. Bp. Igazgatóság, Etterer Sándor m. felügy. Dombóvár fth., Kövesdi János m. vez. főell. Szolnok fth., Fehér Gábor vez. váltókezelő, Táplógyörgye áll., Kádár Ferenc főell. Mezőhegyes áll., Császár Géza m. főfelügy. Bp. Ig., Mikoleczky Ferenc intéző, Bp. Keleti fth.

„SZOCIALISTA MUNKAÉRT ÉRDEMÉREM" KITÜNTETÉST KAPTAK:

Tókési Lajos főfelügy. KPM I/1., Samu Jenő tanácsos, Bp. Józsefváros áll., dr. Lévay István orvos-főtanácsos, MÁV Kórház, Kató Árpád m. főtan. Debreceni Pft. Főn., Kaszás István felügyelő, Szakszerv., Császár László felügy. Bp. Ig. MSZMP, Terján Szilveszter főint. MSZMP Bp. Vasutas Int. Bizottság, Bende Imre munkamester, Bp. Józsefváros Pft. Főn. I. szakasz, Bernáth István főint. KPM 1/2., Budai Ferenc főfelügy. KPM I. Titks., dr. Szilágyi Erzsébet orvos-tanácsos, MÁV Kórház, Végh Alfonz m. főint. KPM I. MSZMP, Nesz Károly főfelügy. Pécsi Rakodási Főn., Szabó József szerz. hb. Utasellátó ÜV, Németh István főint. KPM I/4., Dáni Mihály főint. Szegedi Ig. MSZMP, Bányai Béla főint. Diósgyőr fth., Sápi Imre intéző, Bp. Ig., Varga III. Ferenc vez. kocsimester, Bp. Ferencváros áll., Kovács István főfelügy KPM I/8., Erős Imre főtiszt, KPM I/9., Citron Lajos szerz. hb. Utasellátó ÜV, Bite Vince műsz. főfelügy. Szeged Ig., Gyenge Kálmán ig. h. KPM I. Katonai Szállítási Oszt., Szakos István m. főint. Hatvan fth., Szegedi Nándor főfelügy. Bp. Ig., Németh János m. főfelügy. KPM I/7., Mészáros Sándor m. főfelügy. Vasúttervező ÜV.

„MUNKAÉRDEMÉREM" KITÜNTETÉST KAPTAK:

Darmai Sándor munkás, Zóhony áll., Boros Vince vez. szakmester, Kitérőgyártó ÜV, Gyöngyös, Szabó János főtan. MÁV Jogügyi Hiv., Polgár János vez. főellenőr, Zalaegerszeg áll., Loridon József vez. főellenőr, Kiskunhalasi Pft. Főn., Szabó Ferenc főfelügy. Szegedi Ig., Czövek János főtan. KPM I/5., Domboroczki József m. ell. Bp. Ferencváros fth., Tóth Elek főint. Bp. Keleti fth., Oláh Béla m. vez. főellenőr, Miskolc fth., Parti József felügy. Szakszerv. Bp. Ter. Biz., Bükl Pál műsz. főtan. KPM I/6., Jávor Imre m. főint. KPM I. Gazd. Vasutak Igazg., Gregor Lajos főellenőr, MÁV Autófuvarozási Főnökség., Endre László m. főint. KPM I/9., Draskóczi István főellenőr, Szolnoki JJ. ÜV, Lukács Gyula m. int. Miskolci JJ. ÜV, Ficsor Márton főint. Bp. Épületelemgyártó Főn., Csik Sándor főint. KPM I/8., Veres Kálmán m. ellenőr, Szolnoki Rakodási Főn., Hegyesi József m. főfelügy. Északi JJ. ÜV, Iglódi Károly m. előljáró, Szombathelyi JJ ÜV, Szél András áll. előljáró, Gazd. Vas. Üzemfőnöksége Kiejűszállás, Máté Ferenc m. felügy. Landler Jenő JJ. ÜV, Lővrek Ferenc m. főfelügy. Pécsi Ig., B. Tóth Antal m. főint. Debreceni Ig., Simon János főint. Szombathelyi Ig., Lelovics József felügy. Felépítm. Vasanyagjav. ÜV, Orgovány László főtiszt, Gazd. Vasutak Üzemfőnöksége Mezőhegyes, Kaszai Imre m. ell. Bp. Hámán Kató Fth., Juhász III. István főszakmester, Bp. Keleti TBKE, Bárczi Imre m. főell. Fatelitő ÜV, Kőhalmi József vez. főmérnök, KPM I/7., Bicskei Jenő intéző, TB Ép. Főn., Goller László főszakmester, Landler Jenő JJ. ÜV, MSZMP, Janka Tamás főszakmester, KPM I., Jávor Nándor m. főtan. Debreceni JJ. ÜV, Bolyás Géza főmunkamester, Sárbogárd áll., Kiss József m. főszakmester, G. V. Gyula, Szőllősi János vez. szakmester, Szolnoki JJ. ÜV, Kocsis István intéző, Székesfehérvári JJ. ÜV, Szabó Sámuel főmunkamester, KPM I. Gazd. Hiv., Győrfi Lajos m. felügy. Szombathelyi Ig., Benda Pál m. főfelügy. Szombathelyi Ig., Lacsnyi József főint. GYSEV Soproni Ig., Kurucz Antal int. Miskolc szpu. MSZMP, Nagy Béla fővonatfékező, Szombathely áll., Rózsa Gyuláné jegyvizsgáló, Gazd. Vas. Gyula, Pataki Sándor m. felügy. KPM I/7., Szepesi László főfelügy. Jegynyomda, Rédei Béla m. főint. Kecskeméti fth., Major József főtiszt, Bp. Ig., Süle Miklós tanácsos, KPM I/5, Matkó János int. Debreceni Ig., Csiszár Albert gépkocsimester, Autófuvarozási Főn., Gáspár József ellenőr, Ajka áll., Légrádi János m. főtan. Pécsi Ig.

(Folytatjuk)

ESKÜTÉTEL

„Éljen a párt! Éljen a munkásőrség, a proletárdiktatúra őrei!" — hirdeti a vörös drapérián a felirás. S a 29 acélszürke egyenruhás munkásőr, a *Zalka Máté munkásőrzászlóalj vasúti főosztályi szakasza* a felirat láttán mintha még erősebben szorítaná a fegyverét.

Elhangzik a vezényszó és 29 ajakról száll az eskü olyan meggyőzően, hogy aki látja ezt a kis csapatot, a törékeny lányt, a galambősszajú férfit egysorban, bizton hiheti: *soha többé nem ismétlődik meg 1956 októbere.* A párt, a munkásosztály önkéntes harcosai esküvel pecsételik meg, hogyha kell, életük árán is megvédik a proletárhatalmat.

Az önként vállalt feladat sokkal több, sokkal szebb az egyszerű, kiszabott kötelességteljesítésnél — hangzik *Németh József* elvtárs miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának szava. *Ennek teljesítése becsületbeli kötelessége, szívügye annak, aki vállalta.*

Szükséges, hogy a vasúton is vigyázzunk a népvagyonra, kemény munkával elért eredményeinkre. 12 év vívmányát senki sem veheti el tőlünk. Biztosíték erre ez a kis egység is, melynek tagjai az ellenforradalom idején is kommunistához méltóan helytálltak, elsőkként kezdték az építőmunkát, álltak a párt ügye mellé. Biztosak vagyunk, hogy a munkásőrség soraiban is olyan helytállást tanúsítanak, mint amilyen példával októberben és azt követően szolgáltak.

Az MSZMP Budapesti Vasutas Intéző Bizottsága nevében *Benkovits Dezső* elvtárs üdvözölte a párt katonáit: — Öröm, büszkeség, megelégedés tölti el az embert, ha végignéz e sorokon — mondotta. A munkásőrségben biztosítékát látjuk annak, hogy Magyarországon nem lesz mégegyszer ellenforradalom.

Munkásőr elvtársak! Legyenek szilárdak és kérlelhetetlenek a nép ellenségeivel szemben. Tanulják meg a fegyvert jól forgatni és használni ott, ahol a fegyver szavával kell beszélni. A munkásőr golyója mindig célba találjon. Ápolják kapcsolataikat a dolgozókkal, kiknek védelmében nyúltak fegyverhez, nőjjenek össze a néppel, amelynek soraiba tartoznak. Ápolják a fegyverbarátságot a néphadsereg fiaival, kikkel vállvetve kell helytállniuk esküjük szellemében.

Az elszánt arcok meg sem mozdulnak, mégis mintha valamennyien mondanák: *Úgy tesszük!* Ahogy nézi őket az ember, biztosan tudja: *úgy teszik!*

A tüzelőellátásról

Szerkesztőségünkhöz egyre több levél érkezik a vasutasok tüzelőanyag ellátásával kapcsolatban. Felkerestük *Fehérvári* elvtársat, az Anyagellátási Igazgatóság vezetőjét, hogy választ kapjunk arra a kérdésre, hogy biztosított-e a vasutas dolgozók téli tüzelőellátása?

Megnyugtató választ kaptunk. *A vasutasoknak nem kell félniük a téltől, elegendő mennyiségű fa és szén áll rendelkezésre.* Ez persze nem azt jelenti, hogy minőségileg és minden igényt ki lehet elégíteni.

Az elosztás különös gondot jelent. Sokan csak borsodi szenet akarnak vásárolni és nem látják be, hogy ebből a szénféleségből nincs annyi, hogy mindenkit ki tudjunk elégíteni. Szigorú szabály írja elő, hogy a háztartási szeneket megfelelő arányban kell kiszolgáltatni. Sokszor indokolatlanul félnek az úgynevezett gyenge minőségű szenektől, holott egyes kályháknál megfelelő tüzelési technikával és módszerrel ezekből sokszor több meleget lehet nyerni, mint a drágábbakból. Például sokáig nem akarták vásárolni a pécsi iszapot. Most már egyre többen rájönnek, hogy ezek kétaknás kályhában rendkívül előnyösen használhatók, ha idejében megvásárolják. kiszikasztják, feldarabolják, Meggyújtás után az iszap kokszosodik és igen jól tartja a meleget. A gyöngyösi lignitet, ha egy évig tárolják, megfelelően kiszikkad, egyenértékű fűtőanyag lesz a borsodi szénnel. Tudjuk, nem könnyű előre beszerezni a tüzelőt, de érdemes, mert kifizetődik.

Problémát okoz a kiszolgálásnál az is, hogy sokan nem szerzik be idejében a tüzelőjüket, hanem csak akkor, amikor ránkköszönt a hideg. Ilyenkor a hirtelen felépő nagy igényeket nem lehet zökkenőmentesen kielégíteni.

A vasutas dolgozók joggal elvárják vezetőiktől, hogy gondoskodjanak arról, hogy télen, ha a nehéz szolgálatból hazatérnek, meleg otthon fogadja őket. A vezetők viszont azt kérik a dolgozóktól, hogy ne hagyják utolsó percre a tüzelővásárlást, hanem már most gondoskodjanak a beszerzésről és értsék meg, hogy a gyengébb minőségű szenet is fel kell használnunk. Azt senki ne akarja, hogy az egyik dolgozó csak jó, a másik pedig csak gyenge szenet kapjon.

LAKÁSCSERE

Elcserélném MÁV-házban levő elsőemeleti, nagyméretű, utcai egyszobás, összkomfortos főbérleti lakásomat, Buda vagy Pest belterületén hasonló lakásra. Megtekinthető 11 és 16 óra között. VI., Rózsa F. u. 54., I. 19.

Mexikói út 47/a sz. alatti egyszoba és mellékhelyiségekből álló lakásomat házfelügyelőséggel elcserélném hasonló, nem házfelügyelői lakással Budapest belterületén. Érdeklődni lehet: 228-849 vagy 36-86 (23 melléki).

Elcserélném egyszoba, konyha, éléskamra, fáskamrás tatal lakásomat budapestire, lehetőleg a XIII. kerületben. Cím: Monostori Zoltánné, Tata II., Görög hősök útja 15.

Szekszárdi kétszobás összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Érdeklődni lehet a szerkesztőségben.

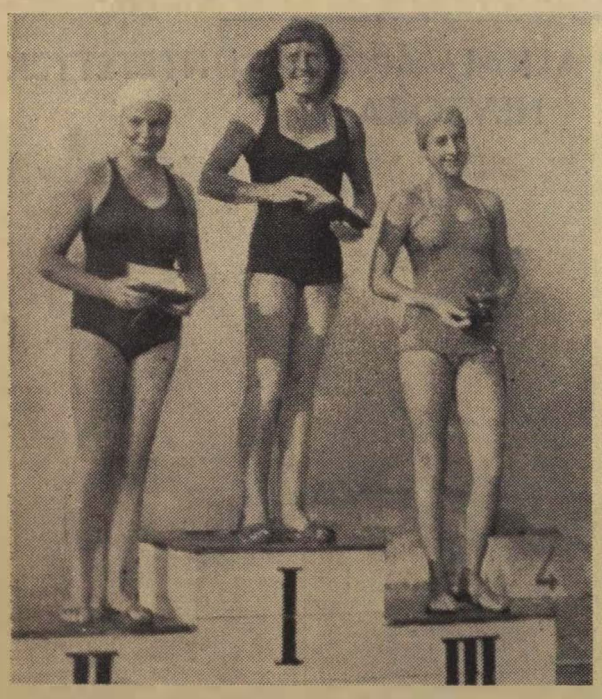
Csepel háromszobás összkomfortos családi házamat eladnám, vagy elcserélném magasalati, erdős helyen lévő nagytelkes, beköltözhető, egyedül álló, kétszobás összkomfortos lakóházzal. Cím: Csajági Ferenc Csepel, Táncsics Mihály utca 79.

A vasutas uszónők nyolc bajnokságot szereztek az USIC első női úszó és műugró Európa-bajnokságán

Az USIC — a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség — idei öt Európa-bajnoksága közül egy nekünk is jutott. Mint ismeretes a női úszó- és műugró Európa-bajnokságot augusztus 24-én és 25-én a vasutas szakszervezet sportosztálya rendezte a Szőnyi úti uszodában.

A kétnapos viadalt nem számíthatjuk az úgynevezett nagy versenyek közé. Annál is inkább, nem, mivel a bajnokságon mindössze öt nemzet Franciaország, **Német Szövetségi Köztársaság, Lengyelország, Románia és Magyarország** vasutas úszónői képviseltették magukat. Arra azonban jó volt ez a találkozó, hogy a versenyzők és vezetők örök sportbarátságot kössenek, és a külföldiek elvigyék hazájukba mindazt, amit a Szőnyi úton, Budapesten, valamint a Balatonon láttak. Mást úgysem nagyon vihettek haza, mert a kétnapos viadalon nem sok babér termett számukra. A külföldiek közül egyedül Nicoletta Stefanescu román hátúszónőnek sikerült egy első helyezést elérnie, a többit, számszerint nyolcat a magyar lányok szerezték meg: **Littomericzky Mária, Takács Kató és Zságot Irén** kétkét, **Tarpai Márta** és a vegyesváltó pedig egy-egy győzelemmel járult hozzá a sikerhez.

Olyan eredmények ezek, amelyekre feltétlenül büszkék lehetünk. Elsősorban azért, mert az ifi korban lévő **Takács Katóban** és a többi fiatalban méltó utódját látjuk a külföldre távozott Székely Évának, Gyenge Valinak és a többi neves úszónőnek. Látjuk azt is, hogy a Szőnyi úton jó kezekben van az utánpótlás nevelése, amire mind a vasutas úszósportnak, mind az egyetemes magyar sportnak szüksége van.



A mű- és toronyugrásban első helyezést elért Zságot Irén, a második helyezett Drien Judit és a harmadik Szabó Teréz (valamennyien magyarok) a győzelmi emelvényen.

(Kovács Géza felv.)

A verseny végeredménye

100 méteres gyorsúszás: 1. Takács Katalin Magyarország, 1:08 p., 2. Bodóki Réka Magyarország, 1:09.4 p., 3. Sebő Ágota Magyarország, 1:09.5 p.

200 méteres gyorsúszás: 1. Takács Katalin Magyarország, 2:32.9 p., 2. Sebő Ágota Magyarország 2:33.7 p., 3. Irena Werakso Lengyelország, 2:44.3 p.

100 méteres hátúszás: 1. Nicoletta Stefanescu Románia, 1:22 p., 2. Éva Bánfi Románia, 1:22.3, 3. Pete Judit Magyarország, 1:24.8 p.

100 méteres mellúszás: 1. Tarpai Mária Magyarország, 1:30.3 p., 2. Eriko Naghi Románia, 1:30.4 p., 3. Döbörhegyi Ilona Magyarország, 1:31.3 p.

200 méteres mellúszás: 1. Littomericzky Mária Magyarország, 3:07.3 p., 2. Halász Zsuzsa Magyarország 3:13 p., 3—4. Ingrid Pohlmann Német Szöv. Közt. 3:15.8 p. és Erikó Naghi Románia 3:15.8 p.

100 méteres pillangóúszás: 1. Littomericzky Mária Magyarország, 1:16.9 p., 2. Elisabeta Bratu Románia 1:24.1 p., 3. Ingrid Pohlmann Német Szöv. Közt. 1:27.5 p.

4x100 méteres vegyesváltó: 1. Magyarország (Takács, Döbörhegyi, Littomericzky, Bodóki) 5:29.8 p., 2. Románia 5:36.1 p., 3. Lengyelország 5:59.8 p.

Toronyugrás: 1. Zságot Irén Magyarország, 33.03 p., 2. Drien Judit Magyarország, 30.13 p., 3. Szabó Teréz Magyrország 22.67 pont.

Műugrás: 1. Zságot Irén Magyarország, 42.85 p., 2 Szabó Teréz Magyarország, 28.03 p., 3. Drien Judit Magyarország 27.32 pont.

A pontverseny végeredménye: 1. Magyarország 121.5 p., 2. Románia 54.5 p., 3. Lengyelország 19.5 p., 4. Német Szövetségi Köztársaság 13.5 p., 5. Franciaország 0 pont. **V. F.**

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Király István, Szeged-Rókus pu. Írása igen színes, érdekes és amint helyet tudunk szorítani a lapban közölni fogjuk. **Totka Károly, Szeged állomás.** A levelében megírt problémák megfelelnek a valóságnak, legközelebbi lapunkban foglalkozunk vele. **Vajda Gyula, Bátaszék.** Örülünk, hogy ismét üdvözölhetjük levelezőink sorában. Sajnos, mindkét levele hosszúra sikerült és így nem tudtuk közölni lapunkban. Kérjük, hogy a jövőben egy-egy témáról legfeljebb két ritkán gépelt oldalt írjon. **Pásku Jenő, Utasellátó.** A levelében foglaltakra felhívtuk illetékesek figyelmét. Szívesen írnánk az említett problémáról lapunkban, de ahhoz jó lenne, ha egy-két konkrét helyet vagy esetet megjelölne. **Somogyi Sándor, Budakalász.** Panaszát a szakszervezet megvizsgálta és megállapította, hogy a bérét helyesen állapították meg. Az elvtárs figyelmen kívül hagyja, hogy bérét már decemberben egyszer rendezték. **Császár László, Budapesti igazgatóság.** Javaslatával egyetértünk, megvalósítjuk. **Verok Vilmosné, Szeged állomás.** Mindkét írása érdekes, különösen a „Szolgálati érdekből" című, de ahhoz, hogy közölni tudjuk legalább egy-két konkrétumot meg kellene említenie, mert így egyesek csak csipkelődésnek vennék. **Kalla Pál, MÁV Tüdőgyógyintézet, Budakeszi.** Verse igen kedves, de a szerkesztő bizottság nem találja közlésre alkalmasnak. **Dr. Horváth Károly. GV Igazgatósága.** A vasutasnapon kitüntetettek névsorát folyamatosan közöljük. **Vidacs Ferenc, Ferencváros, Sziládi Sándor, Szeged, Hegedüs Béla, Orosháza, Bognár Károly, Tapolca, Rohodi Lászlóné, Dunaharaszti-külső, Molnár János, Horvátkimle, Bódogh Mihály, Dombóvár, Fekete Kálmán, Ferencváros, dr. Horváth Károly, GV Igazgatósága, Ugiyai Sándor, Miskolc:** Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Többeknek üzenjük, hogy a címünkre érkezett, az ENSZ ötös bizottságának jelentése ellen tiltakozó táviratokat és leveleket továbbítottuk.

Góth István, Németh Pál, Szerencs, Doma Tibor, Fonyód: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Dancs József, Tapolca, Görbe Zoltán, Nagykanizsa, Leiti Ferenc, Pécs, Várnai László, Pécs, Ugiyai Sándor, Miskolc, Szobonya László, Vác. Hely hiányában már nem tudunk foglalkozni a vasutasnapi eseményekkel.

A törvényesség védelmében

Úgy érzem szólnom kell az alábbi esetről, amely iskolapéldája a bürokráciának és a felelőtlenségnek.

Tihanyi Dávidné a Déli pályaudvari szertárfőnökség dolgozója volt 1957. március végéig. Ekkor racionalizálták. Fellebbezett és orvosi bizonyítvánnyal igazolta, hogy gyermeket vár. A budapesti igazgatóság egyeztető bizottsága a felmondást június 7-én hatálytalanította. Erről Tihanyinét írásban értesítették, de még azóta sem állították szolgálatba.

Mi lehet az oka a huza-vonának? Az egyeztető bizottság jogerős döntése alapján Tihanyinénak az elmaradt munkabért ki kell fizetni. Kinek érdeke, hogy valakinek munkanélkül folyósítsanak illetményt? Ki vállalja ezért az anyagi felelősséget?

Országosan folyik a harc, hogy a termelés és a kifizetett munkabér helyes arányát biztosíthassuk. Ennél az esetnél pontosan az ellenkezője történik.

Dr. Horváth Károly
GV Igazgatósága

HIREK

Előfizetőinkhez!

Örömmel értesítjük olvasóinkat, előfizetőinket, hogy szeptember 1-től lapunk havonta kétszer — 1-én és 15-én jelenik meg. A gyakoribb megjelenés miatt a lap előfizetési díja a következőképpen módosul:

Azoknak az előfizetése, akik a múltév negyedik negyedére a „Szocialista vasútért"-ra 4,80 forintot befizettek, november 15-ig küldjük az újságot. Az év végéig tehát még 80 fillért kell befizetni, amennyiben az újság előfizetői akarnak maradni.

Akik a „Magyar Vasutas"-ra 3,20 forintot befizettek, tekintettel arra, hogy az idén négy számmal több jelenik meg, mint azt korábban terveztük, előfizetésük október 15-én lejár. Az év végéig tehát 1,60 Ft befizetése ellenében kaphatják a lapot.

1958. január 1-től negyedévre 2,40 Ft, félévre 4,80 Ft, egész évre 9,60 Ft az előfizetési díj.

— **Kitüntetések.** A szakszervezet javaslatára a művelődésügyi miniszter a VII. vasutasnap alkalmából a „Szocialista kultúráért" kitüntető jelvényt adományozta **Kovács Jánosnak,** a szakszervezet kultúrosztálya munkatársának. **Solt Herbertnének,** a szombathelyi területi bizottság kultúrfelelősének, **Tellér Sándor** hatvani és **Kovács László** záhonyi népművelési otthon igazgatónak.

— **Békéscsaba-sorsolás lesz szeptemberben.** 21-én és 22-én az első, ötödik és hatodik Békéscsaba-kötvényeket sorsolják. Értesülésünk szerint a kétnapos sorsoláson mintegy 300 000 nyereményt húznak ki, 75 millió forint értékben.

— **Kultúrtermet avattak** a vasutasnapon Sajószentpéteren. A 250 személyt befogadó terem társadalmi munkával készült.

— **25 000 forintot takarítanak meg** havonta a Debreceni Jj. fizikai és műszaki dolgozói a munka jobb megszervezésével, a fegyelem megszilárdításával.

— **Elkészült az öltöző és mosdó** Kiskunhalas állomáson.

— **A sokgyermekes vonalőrök** lakáshelyzetének javítására a szegedi Igazgatóság területén az idén hat őrházat bővítenek.

— **A bolgár vasutasnapon Ivan Mihajlov** hadseregtábornok, közlekedésügyi miniszter tartott beszédet a szófiai nagygyűlésen. Ebből az alkalomból a Szobranje elnöksége sok száz vasutas tüntetett ki.

— **Az őszi forgalmi verseny** célkitűzéseit részletesen ismerteti a 37. számú MÁV hivatalos lap.

— **Nagy sikerrel mutatták be** Komjáthy—Budai: „Bukfenc" című operettjét a bátaszéki vasutasok a vasutasnapon.

— **Jugoszlávia húsz hálókocsit rendelt.** A kocsik a Dunakeszi Jj.-ban készülnek. Az első előreláthatólag szeptember közepén készül el. Az idén még tíz hálókocsit adnak át a megrendelőnek.

— **A MÁV nevelőintézetek tanárai** háromnapos országos értekezleten vettek részt Szegeden. Az értekezlet az eddigi továbbképzők és munkaértekezletek határozatainak felülvizsgálatával, a Művelődésügyi Minisztérium által meghatározott irányelvek szellemében összegezte az 1957/58-as tanév nevelési célkitűzéseit és munkatervi feladatait.

— **A Balatoni Hetekre utazóknak** szeptember 1-től 30-ig a vasút 50 százalékos kedvezményt ad.

— **A népi demokratikus országok vasútjainak vezetői** a közelmúltban értekezletet tartottak Bukarestben, ahol a MÁV jó munkájának elismeréseként elhatározták, hogy a Belgrádtól Budapesten keresztül Berlinbe közlekedő nemzetközi expresszt az 1958. évi nyári menetrendben már mint „Pannonia expressz" szerepel. Belgrádtól Berlinig 36 óra alatt teszi meg az utat az új nemzetközi vonat. Prágában Varsó, Budapesten pedig Bukarest felé lesz elágazása.

— **Bevezetik a villanyvilágítást** még ebben az esztendőben Ceglédi Szállások, Szikra, Tiszaújfalu és Bugacpuszta állomásokra.

— **A MÁV téli menetrendje** szeptember 29-én a nyári időszámítás megszűnésével lép életbe. Az új menetrendet előreláthatólag szeptember közepétől árusítják a szokásos helyeken.

— **Az iskolaév kezdetével** több ezerrel szaporodik a vasúton utazó diákok száma. Ezért a MÁV 363 tanulókocsit állít forgalomba és országszerte 64 tanuló-várótermet rendez be.

— **Ujabb rakodási csúcs!** Az elmúlt év októbere óta a legnagyobb rakodási eredményt augusztus 27-én értük el. 24 óra alatt 15 200 kocsit raktak meg az országban.

— **A budapesti MÁV-szimfonikusok** közreműködésével nagy sikerrel szerepelt az Operaház együttese Sztálinvárosban a Parasztbecsület és a Bajazzók előadásával. A zenekart Komor Vilmos vezényelte.

— **A balatoni utóidényre,** valamint a megnövekedett utasforgalomra való tekintettel, a hivatalos menetrendben június 30-tól szeptember 1-ig közlekedésre kijelölt valamennyi vonat szeptember 15-ig közlekedik.

— **A közelmúltban elkészültek** a legújabb típusú egyemeletes német vasúti kocsik. Egy szerelvény öt egyemeletes kocsiból áll, amelyek szerves egységet alkotnak és összesen 640 utas számára biztosítanak kényelmes utazást. Az új kocsikat gumiülésekkel látták el.

— **Felhívjuk azokat a dolgozókat,** akik 1927-ben az Északi Járműjavító tanműhelyében szabadultak, hogy elmúket szeptember 15-ig közöljék a budapesti MÁV igazgatóság (Budapest, VIII., Kerepesi út 3. sz.) tervosztályában Dézsi Gyula elvtárssal. Telefon: 330—390, üzemi vonal: 39—55.

— **Értesítjük az** 1950-ben Pécsett forgalmi és kereskedelmi tanfolyamot végzett elvtársakat, hogy 1957. október 6-án találkozót tartunk Pécsett. Kérjük az érdekelteket, hogy hollétükről levélben adjanak értesítést — pontos címük feltüntetésével — Hosszu József elvtársnak. (Pécs Vasutasszakszervezet Területi Bizottsága.)

Vasutas fényképkiállítás a Nagy Októberi Forradalom évfordulójának tiszteletére

A vasutas-szakszervezet kulturális nevelési osztálya a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójának tiszteletére országos vasutas fotókiállítást rendez.

Négy témakörben kérnek képeket a pályázóktól: 1. felszabadult népünk élete; 2. szocialista építésünk; 3. műemlékeink, természeti kincseink; 4. a vasút a vasutasok életéből merített témák. Nemcsak 18x24-es méretű fekete-fehér képekkel, hanem ennél nagyobbakkal is lehet pályázni.

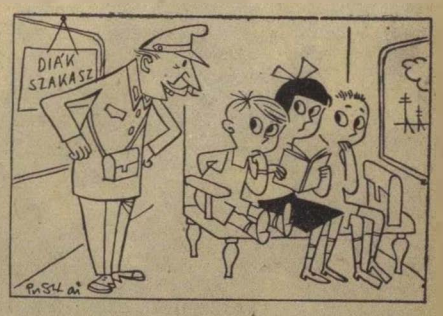
A pályázaton résztvevők munkálkat „Fotókiállítás" jelzéssel VI., Benczur utca 41. sz. címre küldhetik be szeptember 25-ig.

A fényképeket a szakszervezetek Egressy Gábor-klubjában állítják ki október 15 és 31 között. A legjobb kép 600, a második 400, a harmadik 200 forint pályadíjban részesül.

MEGLEPŐ KÍVÁNSÁG

— Miért kéri, hogy áthelyezzem a balatoni fordába, hiszen sohsem szerette a vizet...

A VONATKISÉRŐK FOKOZOTTAN ÜGYELJENEK A DIÁKOKRA



— Hadd lássuk, ki nem készítette el a házi feladatát!

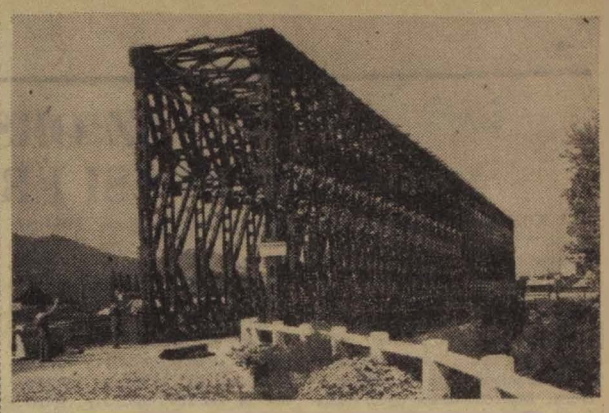
MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének lapja. — Megjelenik minden hónap 1-én és 15-én. Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41. sz. — Telefon: 229—658, 228—847, 228—849, 228—284. Üzemi 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

I. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. SZEPTEMBER 15.



Obuda állomást a Hajógyárral összekötő új Dunahíd (MTI—Fényes felv.)

Szakszervezetünk központi vezetőségének határozata az őszi forgalom lebonyolítására és a téli felkészülésre

A Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezetének februárban megtartott központi vezetőségi ülése, valamint a SZOT teljes ülésének határozatai végrehajtásában komoly eredményeket értünk el. Ezek az eredmények elsősorban a dolgozók érdekvédelmi, valamint a termeléssel való foglalkozás terén látszanak meg. Tovább kell azonban fokoznunk a nevelő, felvilágosító munkát, mert elég nagy számban találhatók a vasúton olyan dolgozók, akiknél még sok tisztázatlan kérdést, vagy éppen ellenséges nézetet találunk.

A Központi Vezetőség megállapítja, hogy az ellenforradalom okozta anyagi károk felszámolásában a vasút területén is nagy lépést tettünk előre. Az aránylag rövid idő alatt e vonatkozásban elért eredményeket elsősorban a vasutas dolgozóknak, a párt helyes irányításának és nem utolsósorban a baráti országok, különösen a Szovjetunió támogatásának köszönhetjük.

A súlyos károk ellenére ez idő alatt több mint 32 millió forinttal növekedett a vasutas dolgozók keresete. Gazdasági politikánk további útja helyes, mert a már elért életszínvonal biztos anyagi alapjának megteremtése, majd annak továbbfejlesztése a célja. A vasút dolgozói az eddiginél gazdaságosabb és termelékenyebb munkával, az őszi forgalom idején és azt követőleg a fegyelmezett és utasítás szerinti szolgálat végzésével, a szocialista munkaverseny fejlesztésével járulhatnak legjobban hozzá az életkörülményeik javulásához.

Az őszi forgalom időszakában már gondoskodni kell a téli forgalomra való felkészülésről. A téli hideg beállta előtt biztosítani kell a dolgozók egészségvédelmét, az elsőteles dolgozók felkészítését, a folyamatos munka feltételeit.

A feladatok végrehajtása érdekében a Központi Vezetőség a következő határozatot hozza:

1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány és a Magyar Szabad Szakszervezetek Országos Szövetsége Elnökségének 1068/1957. sz. határozata alapján — mely a termelési tanácskozásokról és a szocialista munkaversenyben élenjáró dolgozók és vállalatok jutalmazásáról szól — a vasút területére végrehajtási utasítást kell készíteni. E végrehajtási utasítást a termelési és bérosztály, valamint a Vasúti Főosztály 4. szakosztálya közösen készítsék el, ez képezze a vasút területén a szocialista munkaversenyben élenjáró dolgozók megjutalmazásának alapját.

a) A termelési tanácskozásokon a dolgozók kollektivái — a határozat alapján maguk döntenek a célkitűzések teljesítését legjobban elősegítő helyi sajátosságoknak megfelelő versenyformákról, azok módszereiről és szervezeti keretéről, hogy ezzel a leghatásosabb módon elősegítsék az őszi szállítási feladatok végrehajtását, a dolgozók versenylendületének fokozását.

A LEGFONTOSABB CÉLKITŰZÉSEK;

A FORGALOMNÁL: A kocsimozdítási idők csökkentése, a tehervonatok átlagos terhelésének emelése, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítása, a kocsitartózkodási idő csökkentése és a kocsikihasználás növelése.

A KERESKEDELEMNÉL: A hasznos teljesítményi százalék növelése, az egy mozdított mázsára eső bérköltség csökkentése, az egy dolgozóra eső kezelt normálkocsik számának emelése, a kocsikihasználás emelése, egy jelenléti órára eső mozdított súly növelése.

A VONTATÁSNÁL: Szén- és hajtóolaj-megtakarítás, az időszakos mozdonyjavítási terv százalékos teljesítése, a kocsijavítások átfutási idejének betartása, a vontató járművek gazdaságosabb kihasználása.

A MŰHELYEKNÉL: Teljes termelési, járműjavítási és termelékenységi terveljesítés, önköltségcsökkentés, minőségi munka, a béralap betartása.

A PÁLYAFENNTARTÁSNÁL: A nyílt vonal, valamint az állomási átmenő és megelőző fővágány állapotának jó karbantartása, a felépítményi és az iparvágány összesített fenntartási tervek teljesítése.

A TÁVKÖZLÉSNÉL: A berendezések építésének és javításának meggyorsítása, a forgalom zavartalanságának biztosítása, a berendezések jó karban tartása, az önköltség csökkentésére irányuló célkitűzések teljesítése.

b) Nagy gondot kell fordítani a termelési tanácskozásokon a dolgozók által tett javaslatok gyors megvalósítására. Szakszervezeti szerveinknek kötelességük, hogy a termelési értekezleteken elhangzott minden javaslat és panasz sorsát ellenőrizzék és mulasztás esetén vonják felelősségre a gazdasági vezetőt. A termelési tanácskozásokat fel kell használni az elért eredmények értékelésére és az élenjáró dolgozók jutalmazására.

c) Az idei őszi szállítási feladatok végrehajtása egybeesik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójával. Ezért minden szakszervezeti aktíva, minden szervezett vasutas dolgozó teljes erejével segítse a feladatok sikeres végrehajtását. Az évforduló méltó megünneplése érdekében az őszi szállítási feladatok végrehajtására úgy mozgósítsanak, hogy a célkitűzések teljesítése november 7-ére csúcsosodjon ki.

d) Az újítómozgalom továbbfejlesztése céljából a szakvonali vezetéssel közösen feladatterveket kell készíteni, hogy ezen keresztül a legfontosabb feladatok megoldására irányuljon az újítók figyelme. Oda kell hatni, hogy az újítások elbírálását, bevezetését és elterjesztését meggyorsítsák.

2. Fel kell számolni azt a helytelen gyakorlatot, mely a túlóraigénylések növekedésében mutatkozik. Intézkedéseket kell tenni a biztosított szabadnapok, pihenőnapok kiadására, valamint arra, hogy a ki nem adott pihenőnapok után járó díjazásokat a dolgozó részére mindenkor kifizessék. Fel kell lépni az olyan szolgálati vezetőkkel szemben, akik a szakszervezet hozzájárulása nélkül túlóráztatnak és akadályozzák a törvényben biztosított szabadságok és pihenőnapok kiadását.

3. Felül kell vizsgálni az egészségre ártalmas munkakörökben dolgozók munkakörülményeit, munkafeltételeit, különös tekintettel a dolgozó nőkre és fiatalokra, valamint a 24/24 órás szolgálat meg nem engedett helyeken való alkalmazására, javaslatot kell tenni az ilyen munkakörben foglalkoztatottak munkaidejének csökkentésére.

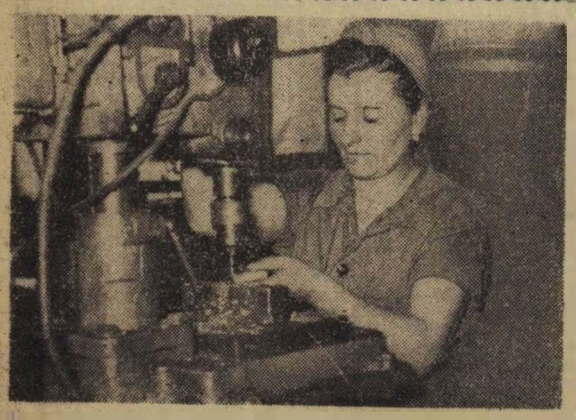
4. Szakszervezeti szerveink nevelő és felvilágosító munkát végezzenek a dolgozók között a laktanyák, szálláshelyek, mosdók és egyéb létesítmények jó állapotban tartására. A szakvonali vezetőktől pedig meg kell követelni, hogy idejében gondoskodjanak a szociális létesítmények karbantartásáról, tisztántartásáról és az előírt időszakban a megfelelő fűtésről. Ugyanakkor ügyeljenek a szociális és egészségügyi normák betartására.

5. Az őszi forgalom nagy feladatainak megoldása közben minden szolgálati helyen időben fel kell készülni a téli zord időjárás elleni védekezésre és a dolgozók egészségének megvédése érdekében teendő szükséges intézkedésekre. Különös figyelmet kell fordítani az új munkaerők utasítás szerinti munkájára, a D. 4-es sz. utasítás oktatására, az elsőteles utazó dolgozók patronálásának megszervezésére. Ezért szakszervezeti aktíváink a legnagyobb figyelmet fordítsák az üzemszemlékre és gondoskodjanak, hogy ezeken felvetett hiányosságokat a tél beállta előtt megszüntessék, ezáltal is biztosítva a téli szállítási feladatok zavartalan lebonyolítását.

A szakszervezet elnöksége a fenti határozat végrehajtását ellenőrizze. A végrehajtás menetközbeni értékelését 1957. IV. negyedévében elnökségi ülésen tűzze napirendre és gondoskodjék arról, hogy a határozat minden vonatkozásban megvalósításra kerüljön.

Budapest, 1957. július 26.

A Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezetének Központi Vezetősége



Az egyik legjobb dolgozó nő a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél Zsigri Józsefné fúrós, aki mint szakszervezeti bizalmi jó munkájával, magatartásával mutat követendő példát. (Kovács Géza felv.)

Becsüljük meg és segítsük a munkában megöregedett vasutasokat!

Nehéz és még mindig megoldatlan probléma az 1954 előtt nyugdíjazott idős dolgozók helyzete. Azok, akik ma még erejük teljében végzik szolgálatukat, gondoljanak azokra, akik sokszor 30—40 évet töltöttek a mozdonyon, álltak őrt a sínek mellett és ma igen kis pénzből kell megélniök. Vannak, akik úgy vélekednek, hogy a legtöbbnek van gyermeke, unokája, segítsék azok az öregeket. Igaz, mindenkinek kötelessége szülőjéről gondoskodni, azonban a régi nyugdíjasok problémája nem lehet nálunk csak egyes családok ügye, az az egész társadalom gondja.

Őszinte szóból értenek az emberek

A Szaktanács az elmúlt év augusztusában javaslatot fogadott el az alacsony nyugdíjak emelésére. A tervezet végrehajtásának több százmilliós forint költségkihatása lett volna. Az ellenforradalom vihara azonban elsodorta ezt a tervet is és megakadályozta a javaslat 1957. január 1-re tervezett végrehajtását.

A munkás-paraszt forradalmi kormány igen súlyos órákban vette át az ország kormányzását. Sokan az éhínségről feltek, sokan a munkanélküliség fenyegető rémét látták maguk előtt. Lerombolt otthonok, kiégett, kifosztott üzletek, kenyérkeresőjüket elvesztett családok jelezték az ellenforradalom pusztító útját. És ebben a nehéz órában a kormányzat nem feledkezett meg az öregekről sem. A súlyos gazdasági viszonyok ellenére teljesítette ebben az évben az 1954 előtt nyugdíjazott, de munkaviszonyban maradt dolgozók kérését. Ennek eredményeképpen 12 470 nyugdíjas választhatta a számára kedvezőbb magasabb összegű új törvény szerinti nyugdíját. A Szaktanács és kormányzatunk azonban tisztában van azzal, hogy ez az intézkedés a jogos panaszoknak csak egy kis részét oldotta meg. De azt is őszintén, kertelés nélkül meg kell mondani, hogy az állam a béremelések végrehajtása után jelenleg nem képes újabb erőfeszítésekre.

Az őszinte szóból értenek az emberek és az egész társadalom — köztük a vasutasok — megmozdult, hogy közös akarattal, összefogással segítsenek megoldani a problémát, begyógyítani a legfájóbb sebeket.

Tanács a fiataloknak

Tényleges vasutasok, fiatalok és idősebbek tanácsoznak a segítés módjáról. Miskolc személypályaudvaron a dolgozók többsége úgy vélekedik, hogy szívesen adnak keresetükből egy százalékot, hogy ezzel hozzájáruljanak a nyugdíjak rendezéséhez. Sok javaslat is hangzott el. Többek között, hogy a legalacsonyabb nyugdíj összege 500 forint legyen. Azt is kérik, hogy a szolgálati éveket ne 1945-től számolják, hanem 1929-től. A miskolci építésvezetőségnél a dolgozók aláírásukkal pecsételik meg az egyszázalékos felajánlást.

Meg kell írnunk azonban azt is, hogy több fiatal még húzódozik az egy százalék felajánlásától. Hadd tanácsoljuk ezeknek a fiataloknak, hogy próbáljanak elővenni egy régi fizetési borítékot, talán még akad édesapjuknak valahol a fiók mélyén. Nézzék meg, hogy abban a régi úri világban mi mindennel terhelték meg a dolgozókat. Csupán a kereseti és különadó 7,24 százalékot tett ki. Az 1942. évi borítékon már hadifelszerelési hozzájárulás is szerepel. Nem beszélve arról, hogy munkában megrokkantak nagy többségének a koldusbot jutott osztályrészül. Ma senki sem kíván teljesíthetetlen áldozatot a dolgozóktól, csupán arról van szó, hogy ha saját jószántukból hozzájárulnak ahhoz, hogy a 3 százalékot esetleg 4 százalékra emeljék fel, akkor mód van arra, hogy a legjobban rászorultak helyzetén javítsunk.

Felettünk is eljár az idő...

A napokban közel ötszáz vasutas nyugdíjas gyűlt össze a Landler Jenő Járműjavító kultúrotthonában, hogy meghallgassák *Vas-Witteg Miklós* elvtársat, a SZOT alelnökét a nyugdíjhelyzetről. Ugy is mondhatnánk, hogy öreg harcosok találkozója volt. A hallgatóság soraiból innen is, onnan is meleg szeretettel köszöntötték az előadót, az egykori istvántelki munkást. Ősz hajú öregek, munkában megtört dolgozók, súlyos megélhetési gondjaik mellett is meleg, megható szavakkal emlékeztek az elmúlt időkre, a dicsőséges tanácsköztársaságra és gyűlölettel szóltak a fehérterrorról. Ezek az idős emberek büszkék rendszerünk nagyszerű vívmányaira, de azt is érzik, hogy nincsenek kellőképpen megbecsülve és soknak közülük kenyérgondjaik vannak. *Vas-Witteg* elvtárs többek között elmondotta, hogy mi telne az egy százalékból, ha a ténylegesek felajánlanák. Azok, akik 1954-ben már nem dolgoztak, nem kaphatták az új nyugdíjtörvény életbeléptekor az 500 forintos minimumot, illetve a 30 százalékos pótlékot. Hasonló hátrányos helyzetben vannak az özvegyek is. Az egyszázalékos megajánlásból elsősorban ezen kategóriákat rendeznék. Sokan sérelmezik — mondotta az előadó —, hogy a jelenlegi törvény értelmében az 1945 előtti munkában eltöltött időt nem lehet figyelembe venni a nyugdíjpótlék megállapításánál. Ez helytelenül, bizonyos egyenlősdihez vezet a 25—40 éve munkaviszonyban állók, valamint a csupán 10—12 éve dolgozók között. A Szaktanácsnak az a javaslata, hogy vegyék figyelembe az 1929 és 1945 közötti időt is a nyugdíjak megállapításánál.

A hallgatóság nagy figyelemmel kísérte az előadó szavait. Sok probléma gyűlt össze bennük, amire választ vártak. *Vas-Witteg* elvtárs halaszthatatlan elfoglaltsága miatt a vitát egy héttel későbbre halasztották. De aki részt vett ezen a gyűlésen, meggyőződhetett arról, hogy sürgősen segítenünk kell. Derűs, megelégedett öregeket akarunk magunk körül látni, hiszen a mi fejünk felett is eljár az idő.

Laktanyagondok a komáromi fűtőháznál

A komáromi fűtőház is egyike azoknak a helyeknek, ahol a laktanya ügye nem akar nyugvópontra térni.

Horváth Gyula elvtárs, az üzemi bizottság elnöke komor arccal mutat egy 2x3 méteres helyiséget, amelybe négy ágyat meg egy kályhát zsúfoltak be. Pár héttel ezelőtt még csak egymás hegyén-hátán juthattak be a pihenésre vágyók ebbe a „laktanyába". A táskák, ruhák az ágy végében, de legtöbbször a földön hevertek. A szükségszállás miatt nem egyszer hallatszott keserű kifakadás. Az ÜB mindent megtett, hogy ezen az állapoton segítsen. De semmiféle segítséget nem kaptak. Végülis átadtak „laktanya" céljára a szentárolót és a kerékpármegőrzőt.

Horváth elvtárs szerint az eredeti laktanyát leltárhelyiségnek használták fel. Ezért kapta a fűtőház az állomástól a fent említett helyiséget. Súlyosbította a helyzetet, hogy a nagy forgalom miatt Szolnokról négy mozdonyvezetőt helyeztek Komáromba, akik semmiképpsem tudtak lakáshoz jutni a városban. Ezért ebben a „laktanyában" kellett őket elhelyezni. A ferencvárosi és székesfehérvári mozdonyszemélyzet kénytelen volt az említett 2x3 méteres szükségszálláson meghúzódni, mosdó, WC, folyóvíz nélkül.

A szükségszállást végülis feloszlatták. A végleges megoldás azonban még késik. A vezénylésre jött személyzet bolyonghat a fűtőházi mosdótól kezdve az irodákig, amig elirányítják őket. A fűtőházi üzemi bizottság nem tud segíteni, viszont ez a dolgozók egészsége és a munka rovására megy.

Hozzák rendbe az Ács felőli oldalon lévő, két szobából álló helyiséget, s ott rendezzék be a dolgozók ebédlőjét, viszont a jelenlegi szép nagy, tágas és kellőképpen ki nem használt ebédlőtermet adják át laktanyának. Ehhez természetesen az állomás megértése és segítsége szükséges. Reméljük, hogy teljes egyetértésben, a két szakszolgálati ág vezetői, üzemi bizottságai a dolgozók javára oldják meg ezt a problémát addig is, amig lehetővé nem válik egy korszerű laktanya építése.

GÉPESÍTJÜK a pályaudvari seprést

A VII. Országos Vasutas Újító Kiállításon méltán keltett feltűnést egy újfajta gép, amely igen alkalmas a pályaudvarok peronjainak tisztántartására.

Az újfajta állomási sepregetőt, amelyet Bun József és Jordán Imre tervezett, porszívóval látták el, hogy a felsepert port, hulladékot a gyűjtőzsákba szívja a készülék. A sepregetőgép 6—10 kilométert halad óránként, ami annyit is jelent, hogy mintegy 7000—9000 négyzetméter területet seper tisztára, a levegő szennyeződése nélkül.

A kiállításon látott modell prototípusa már készül az Északi Járműjavítóban, majd rövidesen megkezdik a Bun—Jordán-féle pályaudvari sepregetőgép sorozatgyártását, hogy mentesítsék a dolgozókat a kézierővel történő seprés alól.

AZ ORSZÁGOS SZÁLLÍTÁSI ÉRTEKEZLETRŐL

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Központi Szállítási Tanács, augusztus 30-án értekezletre hívta össze a szállító vállalatok és a nagyobb szállíttató felek képviselőit az őszi megnövekedett szállítási feladatok megbeszélésére, a gazdaságosságot segítő összefogás biztosítására.

Kossa István elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter bevezetője után *Földvári László* elvtárs miniszterhelyettes mondotta el az értekezlet beszámolóját. A hozzászólásokra *Csoltó László* elvtárs, a Központi Szállítási Tanács titkára válaszolt, majd *Katona Antal* miniszterhelyettes zárszavával ért véget az értekezlet. A vasúti főosztály képviseletében *Rödönyi Károly* elvtárs, igazgató vett részt a tanácskozáson.

Gyors, gazdaságos, balesetmentes szállítást

Az ellenforradalom okozta károk, a tervgazdaság rendjének helyreállítása kapcsán feltétlenül szükséges, hogy a közlekedés egyes ágai — a fuvaroztatók hatékony közreműködésével — sikerrel megoldják az idei őszi forgalom feladatát. Ipari, kereskedelmi életünk fejlődése, a viszonylagos jó terméseredmények folytán az 1957. évi őszi forgalomban a közlekedés valamennyi ágának nagy feladatot kell megoldania. A vasúton elszállítandó áruk mennyisége és a naponta mozdítható rakott kocsik száma például meghaladja az 1955. évi forgalmat. Az őszi forgalom négy hónapja alatt a vasúti fuvarozásra kerülő áruk mennyisége 100.9 százaléka lesz az 1955. évi áruforgalomnak. Hasonló a helyzet az egyéb közlekedési ágak tekintetében is.

A várható nagy forgalom zökkenőmentes lebonyolítása mellett gondot kell fordítani a gyors, gazdaságos, s főleg a balesetmentes közlekedés biztosítására. Az őszi forgalom lebonyolítása megköveteli, hogy az elmúlt évek jól bevált gyakorlatához hasonlóan a szállítók és szállíttatók a legszorosabb együttműködésben dolgozzanak.

Az értekezlet határozatából a vasútra vonatkozó részeket az alábbiakban közöljük:

Az 1957. évi augusztus hó 30-án megtartott Országos Szállítási Értekezlet résztvevői elhatározták, hogy minden rendelkezésükre álló eszközzel, szervezett és tervszerű munkával, a rendelkezésre álló lehetőségek és adottságok messzemenő kihasználásával, valamint a gazdaságossági követelmények fokozott figyelembevételével biztosítják az idei őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását.

Avégett, hogy az őszi hónapokban valamennyi vasútra tervezett áru elszállítása biztosítható legyen, feltétlenül szükséges a hét közben jelenleg nagymérvben fennálló egyenetlenség csökkentése. Ezért a munkaszüneti napokon történő rakodások számának növelésére van szükség olymódon, hogy szeptemberben 8000, októberben 8100, novemberben 8700, decemberben legalább 7000 kocsi kerüljön a munkaszüneti napokon berakásra. Ennek érdekében az érdekelt minisztériumok és országos főhatóságok teremtsék meg a munkaszüneti rakodások előfeltételeit és széleskörű szervezési intézkedésekkel, a szükséges béralapok és munkaerőlétszám biztosításával segítsék elő a vasút kapacitásának egyenletes felhasználását.

Az érdekelt minisztériumok segítsék elő a folyóévi őszi forgalom október havi csúcsának a lefaragását. Ennek érdekében a szigorú határidőhöz nem kötött szállításokat ha lehet bonyolítsák le szeptemberben, vagy halasszák azokat későbbi időszakra. Például a tégla, cserép, kő, kavics, valamint a cukorgyárak részére szállítandó mészkő szén és pakura küldeményeket már október előtt szállítsák le az átvevőknek.

A Központi Szállítási Tanács vizsgálja meg annak lehetőségét, milyen forgalmak átterelésével biztosítható az őszi hónapokban a vasút tehermentesítése. Különösen nagy figyelmet kell fordítani az egyes áruk szállításának vasútról a vízi útra történő áttcsoportosítására, a hajózás szabad kapacitásának hasznosítása végett. Erre leginkább olyan áruknál van lehetőség, amelyek nagyobb mennyiségben kerülnek elszállításra és amelyek szállítási útvonala a vasúttal párhuzamos.

Az összes nagy gondot kell fordítani a jelenleg viszonylagosan visszaesést mutató irányvonatokkal történő árutovábbításra. Az érdekelt tárcák és a vasút biztosítják, hogy a szén, kő, kavics, bauxit, cement ásványolaj és tűzifa küldeményeknél az irányvonatok száma az őszi hónapokban 10 százalékkal növelhető legyen augusztushoz képest.

A cukorrépa szállításokat úgy kell megszervezni, hogy a nagyobb távolságokból a cukorgyárba a küldemények irányvonattal érkezzenek.

Az őszi hónapokban a vasúti raktárak és rakterületek várható zsúfoltságának elkerülése végett, a KSZT az idén újból vezesse be a kötelező házhoz fuvarozás rendszerét.

Az érdekelt minisztériumok főhatóságok hívják fel vállalataik figyelmét a különböző közlekedési eszközökkel kapcsolatos rakodási határidők pontos betartására.

A KSZT haladéktalanul tűzze napirendre — a nagy vállalatokat illetően — a folyamatos áruátadás és átvétel rendjének újabb, az egyes népgazdasági ágak sajátosságait is figyelembevevő szabályozását, különös figyelemmel az egyes vállalatoknál érvényben levő bőnapos munkahétre.

Az őszi forgalom sikere nagymértékben függ a határozatban foglaltak maradéktalan végrehajtásától. Éppen ezért az értekezlet felkéri a Pénzügyminisztériumot, hogy a felsorolt feladatok teljesítése érdekében a szükséges bázalapot a tárcák részére biztosítsa.

A vasúthoz kapcsolódó fel — és elfuvarozások zökkenőmentes lebonyolítása érdekében az ősszel a legszorosabb együttműködést kell kialakítani a BELSPED, a vállalatok és a vasútállomások között.

Valamennyi közlekedési ágat illetően állandó figyelmet kell fordítani a rakodási munkák gyorsítása és a dolgozók kímélése érdekében, a rakodások gépesítésére. Biztosítani kell a rendelkezésre álló gépi rakodóberendezések — markolók, daruk, szállítószalagok, stb. — maximális kihasználását.

A szakszervezeti aktívák lelkiismeretes munkával sokat tehetnek az őszi forgalmi feladatok ellátásának segítése, különösen a szállító felekkel való együttműködés biztosítása érdekében. Elevenítsük fel, ahol erre mód és lehetőség van, a felesleges, sallangtól mentes komplexbrigád szerződéseket. Mozgósítsuk a dolgozókat a vasutasokra háruló feladatok maradéktalan teljesítésére. A szakszervezet központi vezetősége, július 26-i ülésének és a szállítási értekezlet határozatának ismeretében beszéljék meg azokat a konkrét tennivalókat, amelyeket a gyorsabb, gazdaságosabb szállítás érdekében az őszi forgalom idején követnünk kell.

Nagy látogatottság után vidéki állomásokat keres fel a budapesti igazgatóság ellenforradalmi kiállítási kocsija

Augusztus 31-én nyitották meg ünnepélyes keretek között Budapest—Keleti-pályaudvaron a budapesti igazgatóság által szervezett „1956. október 23" ellenforradalmi kiállítást.

A kiállítás anyaga talán egyszerűnek szerénynek mondható, hiszen nem támaszkodik a már ismert képanyagon kívül olyan tényezőkre, mint elődje, a budapesti nagy kiállítás, ahol a tűzkész állapotban tartott Schwarzlose-gyártmányú géppuskától kezdve az MG—42. típusú német villámgéppisztolyig, a 9 mm-es M—L Thomson-géppisztolyig a legkülönbözőbb nyugati fegyvergyárak készítményeit kiállították. Mégis, a rendezés ötletessége, sok helyi vonatkozású anyag, mint például a vasúton leleplezett ellenforradalmárok tevékenységéről szóló dokumentáció — pótolni tudja a tárgyi kellékeket, és a kiállítás így is meggyőzően bizonyítja az októberi fegyveres lázadás ellenforradalmi jellegét, s azt is, hogy a nemzetközi reakció fegyverekkel is segítette a népi demokratikus államunk megdöntésére törő, belső reakciós erőket.

A fényképek, az írások a fékevesztett gyllkos napokat idézik, leleplezve az ellenforradalmi bandák embertelenül aljas módszereit. Keménykötésű férfiak, olajos ruhájú és kezű munkások, kocsitisztító asszonyok sápadt arccal, a rossz emlékeket felidézve, égő tekintettel figyelik, vésik emlékezetükbe a fényképezőgép lencséje által megörökített vádakat. Szinte nesztelenül járnak a kocsiban, sokáig időznek egy-egy anyagnál, és nem egyszer hallani feltörő nehéz sóhajukat.

Kovács Ede kocsivizsgáló lakatos fiával, a csepeli I. sz. MTH Intézet ipari tanulójával nézi a kiállítást. Igy mondja: — Ki mert volna erre gondolni! Most nyílik fel igazán a szemünk, e tanulságos kiállítás láttán. A fiához fordul: — Ezek, látod fiam, az imperialista módszerek!

Barak Pál, Lenti Károly, Máj László a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségtől jöttek át a kiállítás megtekintésére. Egy csoportban nézik, egymásközött tárgyalják a szörnyűségeket.

Rózsahegyi Ferenc villamosmozdony-vezető megfordul, és rámutat Peák Anna Róza ellenforradalmár anyagára, a lecsúszott „úrilányra", aki kocsitisztítónak jött el, hogy ha egyszer „felvirrad", legyen belőlük a Keletiben is. Mutatja Rogosz Jánosnak, a 200 holdas kulákcsemetének, Kapitány Ferencnek, a nemzetvédelmi keresztes váci állomásfőnöknek, Gál Lajosnak, a népi demokrácia jóvoltából munkavezetőből műszaki főfelügyelővé, fűtőházfőnökké előlépett, volt vasutasnak, a balassagyarmati ellenforradalmár vezéralakjának, Bokodi Ferencnek, a hírhedt munkástanácsok vasutas-tagjának kiplakatírozott bűnlajstromát. Mutatja és keserű szájízzel mondja: — Hogyan lehettek ezek közöttünk? Sokat papoltunk az éberségről, és az ébertelenségünkre fizettünk rá...

Szabó János kocsikísérő mutatja a látogatási könyv sok száz aláírását, pedig még csak három napja tart a kiállítás. Arról beszél, hogy szeptember 3-án indulnak az igazgatóság területére, hadd lássák a vidéki vasutasok, mi volt tavaly októberben Budapesten, és tanuljanak belőle.

Igen, igaza van Szabó bácsinak. Mártírjaink kiontott vére arra figyelmeztet bennünket, hogy soha többé nem engedjük kiütni kezünkből a proletárdiktatúra fegyverét. A budapesti igazgatóság kiállítása is arra int bennünket, hogy éberen őrködjünk hazánk függetlensége felett, védjük szocialista vívmányainkat, legyünk hűek a proletár nemzetköziség magasztos eszméjéhez, erősítsük a szocialista tábort, mert csak így építhetjük békében drága hazánkat, szocialista vasutunkat.

Országos vasutas ifjúsági találkozón a hűvösvölgyi Nagyréten

Szeptember 1. Alig özönlöttek el a nap sugárkévéi a Hűvösvölgy erdőkoszorúzta sétányait, a rendezvényeiről híres Nagyrétet, máris egyre-másra tűntek fel a szép vasutasegyenruhákban közeledő fiatalok csoportjai. Vidáman jöttek, énekszóval, muzsikával, baráti beszélgetésbe merülve, széplányoknak udvarolva. Hangos volt tőlük a környék, s derűs jó kedvük ráragadt mindenkire, akivel csak találkoztak. Nem csoda aztán, hogy sokan a természet kedvelői közül, kirándulók is hozzájuk csatlakoztak és részt vettek a vasutasfiatalok találkozóján.

Tíz óra körül már ötezer látogató hullámzott a bekerített térségen, amelyet a művészés sportrendezvények sátrai, dobogói és egyéb kellékek tarkítottak.

Különösen jelentős az a tény, hogy az ellenforradalom leverése után, aránylag rövid idő leforgása alatt hívta életre az immár hagyományos, sorrendben harmadik találkozót az *Országos Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács*. Jelezve ezzel egyben azt az eltökéltségét, hogy be akarja tölteni rendeltetését a vasutasifjúság nevelésében és segíteni akarja a *Kommunista Ifjúsági Szövetség* nehéz munkáját.

Az országos találkozón megjelentek *Borbély Sándor* elvtárs, a KISZ Országos Szervező Bizottságának titkára, *Juhász Miklós* és *Maczkó István* elvtársak az MSZMP központja képviseletében, *Pásztor Pál* elvtárs szakosztályvezető és sokan mások az ifjúság baráti közül.

Az ünnepséget *Csillik Károly* elvtárs nyitotta meg, majd *Pásztor Pál* elvtárs, az államvasútak vezérigazgatója nevében meleg szavakkal köszöntötte az ifjú vasutasokat és a megjelent vendégeket.

— Boldog öröm és büszkeség tölt el bennünket — mondotta többek között — hogy a vasút fiataljainak színe-java az ország minden részéből eljött erre a nagy találkozóra, egységes kiállással bizonyítva állásfoglalását a párt és a kormány célkitűzéseinek megvalósítása mellett. Bizonyítani, hogy egy akarattal mozgósítja erőit az őszi és téli szállítások feladatainak végrehajtására.

— Öröm és boldogság tölt el bennünket azért is — folytatta — mert közöttetek vannak a vasútról a bátor, az ellenforradalom ellen hősiesen harcoló KISZ-tagok, a pártonkívüli, a hazához hű, szocializmust akaró, a békéért küzdő fiatal vasutasok.

Pásztor elvtárs ezután visszatekintést adott az elmúlt hónapok harcairól, munkájáról, majd a vasutasok előtt álló feladatokról emlékezett meg. Felhívta a vasutasfiatalok figyelmét: erősítsék a KISZ-szervezeteket, hogy betöltsék hivatásukat, hogy a Kommunista Ifjúsági Szövetség legyen a rohamcsapat a vasút területén, amely minden munkánál segítő kezet nyújt, öntevékenységet, kezdeményezést fejt ki. Arra kérte az ifjú vasutas dolgozókat, hogy legyenek hűek a népi hatalomhoz, teljesítsék becsülettel kötelességüket, vessék ki maguk közül az árulókat, a kártevőket, akik szégyent hoztak rájuk.

Az érces szavak, amelyekből sugárzott az ifjúság iránti szeretet, mélyen bevésődött a fiatalok szívébe. A tekintetek, az arcok megértést sugároztak. Mintha együtt mondták volna Pásztor elvtárssal: A vasutas ifjúság ünnepén megfogadjuk, hogy a magyar vasutasokhoz méltó öntudattal és szorgalommal, igaz vasutasbecsülettel állunk helyt az őszi forgalomban, a téli szállítás időszakában, és becsülettel teljesítjük népünk, pártunk iránti kötelességünket!

Az ünnepi beszéd végén a találkozó részvevői táviratot fogadtak el, amelyben mélységes megdöbbenéssel párosult felháborodással tiltakoztak az ötösbizottság jelentése, s ennek az Egyesült Nemzetek Szövetsége plénumán való tárgyalása ellen.

Hosszú percekig erről beszéltek a fiatalok, amikor pedig már a víg szórakozás volt soron. *Tábori Kálmán, Szivós Antal* (és menyasszonyaik: *Veres Ibolya, Deme Ilona*), meg *Pap Imre*, a szolnoki járműjavító ifjú mozdonylakatosai, vagy *Farkas Zsigmond* Tatabánya-alsó forgalmi szolgálattevője, aki egyik pesti joghallgató barátját, *Feiger Istvánt* is magával hozta a vasutas ifjúsági országos találkozójára — előbb erről beszélgettek.

— A mi nevünkben ne ők szóljanak — mondották szinte egyformán ejtve a szót. És hozzátette Tábori Kálmán: Miért nem hallgatnak meg minket, akkor aztán jelenthetnének! Haragosan, villanó szemmel harap a rántott csirkébe, s már kapja is el az öt pohár sör egyikét, amelyet barátjuk, Papp Imre ifilakatos, pincért megszégyenítő ügyességgel hoz a csapolás színhelyéről.

Szakadatlanul, végeérhetetlennek tűnő láncolatban peregtek az ifjat, öreget egyformán gyönyörködtető kultúr- és sportversenyek, majd a tánc és nyereménysorsolás ideje újabb élménnyel szolgált a fiataloknak. A szakszervezet jó munkát végzett ebben, szinte filmszalagszerűen következtek az újabb és újabb események.

Már késő estébe nyúlt a nap, mikor véget ért az országos vasutas ifjúsági találkozó. Hitet, erőt és egészséget nyújtó találkozás volt ez, örömmel jöttek el az ország vasutas fiataljai családtagjaikkal, ismerőseikkel együtt, nagy bizakodással és sok új barátságot kötve, a régit elmélyítve elégedetten tértek haza. Otthon ennek a napnak öröme és elégedettsége bizonyára, jobb, eredményesebb munkában kamatozik majd. Jobb és több munkában, amelynek gyümölcsét maguk a fiatalok élvezik elsősorban.

Megérkezett a sör! Veres Ibolya, Deme Ilona, Tábori Kálmán, Szivós Antal és Pap Imre, szolnoki vasutasfiatalok a jó rántottcirke mellé józűen fogyasztják a habzó sört.

(Kovács Géza felv.)

AKIK NEM TUDJÁK HOGY NYERTEK

A vasutas ifjúsági találkozó szervező bizottságától nyert értesülés szerint sokan nem vették át a tombolajátékon kisorsolt nyereményeiket.

A szervező bizottság ezúton kéri a nyerő számok tulajdonosait, hogy a nyeremények átvétele céljából legkésőbb 1957 október 1-ig jelentkezzenek a MÁV budapesti Igazgatóságán, Budapest, VII., Kerepesi út 3. szám alatt Bakó József elvtársnál a tervosztályon. Itt a részvételi jegyek bemutatása után nyereménytárgyaikat átvehetik.

A tombolajátékokon a következő számok nyertek:

261, 361, 1157, 1163, 1285, 1394, 1734, 1885, 2053, 2085, 2175, 2484, 2573, 2626, 2730, 2734, 2760, 2959, 3248, 3339, 3684, 3763, 4140, 4410, 4588, 4680, 4798, 4963, 5001, 5652, 5791, 6632, 6917.

Nemzetközi HÍREK

A IV. Szakszervezeti Világkongresszuson 99 ország 284 szakszervezetének képviselője vesz részt

Már beszámoltunk olvasóinknak arról, hogy ez év október 4—15 között rendezik meg Lipcsében a IV. szakszervezeti világkongresszust. A világ szervezett dolgozóinak ez a tanácskozása, „az egység és béke kongresszusa", mind méreteiben, mind jelentőségében kiemelkedőnek ígérkezik. Előreláthatólag az öt világrész 99 országából mintegy 284, a Szakszervezeti Világszövetséghez, a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez tartozó és független szervezet küldi el majdnem 420 delegátusát, 520 megfigyelőjét.

Az első beszámolót, amely a világ szakszervezeti mozgalmának helyzetével, a dolgozók életszínvonala emeléséért, gazdasági, szociális, demokratikus jogaikért, a lefegyverzésért, a békéért, a nemzeti függetlenségért folytatott harcával foglalkozik, Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára terjeszti elő. A magyar Szaktanács elnöksége is megvitatja a téziseket s elküldi kiegészítő javaslatait.

A magyar szervezett dolgozókat 12 tagú küldöttség képviseli a kongresszuson, Gáspár Sándornak, a Szaktanács főtitkárának vezetésével.

A világkongresszus hazai előkészületei igen sokrétűek. Több fővárosi és vidéki művelődési otthonban nyílik az SZVSZ tevékenységét bemutató kiállítás, postai emlékbélyeg és plakát jelenik meg, tömegsport-versenyekre kerül sor. A kongresszus után beszámoló gyűléseket rendeznek, ahol a magyar delegáció tagjai számolnak be.

A világ minden részéből

A Szakszervezeti Világszövetség jókívánságaival együtt forró üdvözletét küldte a Szovjet Szakszervezetek Országos Központi Tanácsának 50 éves fennállása alkalmából. Ugyancsak üdvözölték a szovjet szakszervezeti tanácsot a világ minden részéből a jubileum alkalmából.

★

A bolgár vasutas és közlekedési dolgozók szakszervezetei augusztus 17-én egyetlen szakszervezetbe tömörültek.

★

A francia szakszervezetek egységakciójának tudják be, hogy az elmúlt napokban szakszervezeti vegyesbizottság alakult a kollektív szerződések, az öregségi segélyek, a fizetések általános emelése, valamint a nyugdíjak felülvizsgálatára.

★

A kanadai National és a Pacific vasúttársaság erősen fejleszti a gépkocsiknak vasúti szállításra szolgáló eszközeit. Például a vasúti kocsikon szállított különleges pótkocsik révén biztosítják bizonyos árufajták háztól házig történő gyors és biztonságos szállítását.

Az őszi forgalmi feladatokról tárgyalt a budapesti igazgatóság főnöki értekezlete

Szeptember 5-én, a párt- és a szakszervezet képviselőinek jelenlétében összevont szakszolgálati vezetői értekezletet tartott a budapesti igazgatóság. Az Északi Járóműjavító kultúrtermét nagy számban megtöltötték az őszi forgalom vitájában részvevő szakszolgálati főnökök, a helyi pártszervezetek és üzemi bizottságok küldöttei, hogy meghallgassák az igazgatóság véleményét a tennivalókkal kapcsolatban. Elsőnek *Tóth János* elvtárs, az igazgatóság vezetőjének helyettese ismertette az őszi csúcsforgalom feladatait.

Tóth elvtárs hosszan foglalkozott az ellenforradalom volt vasúti képviselőinek magatartásával, az ellenforradalomnak a vasúti munkára és a vasúton szállított népvagyonra való hatásával. Megállapította, hogy a vasutasság józan része, akik komolyan és öntudatos dolgozóhoz méltón, szolgálati esküjükhöz híven, a magyar proletárdiktatúra jegyében, a szocializmus építésébe vetett hittel éltek, a legvadabb ellenforradalom idején is azon munkálkodtak, hogy a vasútüzem zavartalan lebonyolítását biztosítsák. Hiába dörögtek a fegyverek országszerte, hiába volt az ellenforradalom mindennemű uszítása, a vasutasság józan részét megmételyezni nem tudták.

Eredmények — hiányosságok

Beszéde további során elmondotta, hogy az első félév adatait tekintve, az elmúlt év azonos időszakához mérten, 12 százalék a lemaradás, sok vonatkozásban azonban jobbak az eredmények,

különösképpen figyelemre méltóak gazdaságossági eredményeik.

A szolgálati vezetők őszi forgalmi értekezletének résztvevői nagy figyelemmel hallgatják az előadót. (Kovács Géza felv.)

A közismert nehézségek mellett 758 tonnás átlagos terhelést mutathatnak ki, az 1956. évi 747 tonnával szemben. A legkiemelkedőbb eredményt akkor értük el — mondotta —, mikor a múlt hibáit felszámolva, a menetrendszerűséget tűztük ki elérendő célul. Ha a munkásvonatok 18,9 százalékos késését az előző év 39,1 százalékával hasonlítjuk össze, azt látjuk, hogy nagy lépéssel jutottunk előbbre. Ugyanez a helyzet a személyvonati késés csökkentésénél: a múlt évi 55,4 százalékkal szemben az ez évi késés 24,7 százalék. A tehervonatoknál bekövetkezett javulást az utazási sebesség átlagának a múlt évi 11,9 kilométerről 14,2 kilométerre való emelésével jellemezhetjük. Ma már arról számolhatunk be, hogy a tehervonat utazási sebességátlaga 15,1 kilométer.

Tóth elvtárs a továbbiakban arról beszélt, hogy az eredmények mellett vannak gátló körülmények is a budapesti igazgatóság területén. Ilyenek — mondotta — többek között — a mozdonyok ácsorgása, a másodrendű gőztartási órák számának tetemes emelkedése.

Megengedhetetlenül magas a vontató járművek javítási hányada is.

Nem lenne teljes a kép — hibáinkról beszélve —, ha nem tennénk említést a munka selejtjéről, a balesetekről. E téren nem javult elfogadhatóan a helyzet. Az eredmény tükrében azt látjuk, hogy dolgozóink túlnyomó többsége becsületesen, utasításszerűen végzi el munkáját, azonban a baleseteknek következményeképpen egyes nemtörődöm, a munkájukat rosszul végző, hanyag dolgozók mulasztása igen kedvezőtlenül befolyásolja a jól dolgozó többség munkáját. A szolgálati vezetőknek igen komoly feladata — hangsúlyozta —, hogy

módszeres és beható ellenőrzésekkel minden szolgálati mulasztást tárjanak fel,

és ne foglaljanak állást liberálisan egyetlenegy szolgálati mulasztás, vagy a legkisebb utasításellenes szolgálatvégzés esetében sem.

Tóth elvtárs ezután rátért az őszi forgalom feladatainak ismertetésére. Elmondotta, hogy az igazgatóság területén előreláthatólag 5000—5500 kocsi megrakása várható naponta. Ez komoly munkát ró valamennyi szolgálati ágra. Látni kell, hogy a gazdasági életnek például 1955-höz viszonyított változása mintegy 10—12 százalékos árumennyiség-emelkedést jelent. Ugyanakkor a vasút műszaki állapota, a ráfordított hatalmas összegek ellenére is, tovább romlott. Nehezíti a dolgozók feladatait az a felismerés, hogy

az idei őszi forgalomnak minőségi változást kell tükröznie

Bizonyságot kell tenni arról, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedését feltétlenül meg lehet oldani, hogy az F. 2. sz. utasításban rögzített vonatközlekedési sorrend helyes és tartható. És meg kell, hogy szűnjön az a téves elgondolásból eredő hiányosság, hogy a tehervonatok jövedelmezőségénél fogva a személyszállító vonatokkal szemben előnyben részesítendők.

Az ellenforradalom a szocialista munkamódszereket minden igyekezetével sietett lejáratni. Pedig az ismert munkamódszerek jók, hasznosíthatók, alkalmasak arra, hogy — rejtett tartalékokként — a termelés fellendítésére hasznosítsuk.

Az elmúlt tíz hónap alatt nem állítottuk vissza a már jól bevált munkamódszereket.

Ezért hibáztathatók vagyunk valamennyien. Meg kell mondani, hogy a szakszervezettől sem kaptuk meg az üzemi bizottságokon keresztül ehhez a segítséget. Most az a feladatunk, hogy együttes erővel kezdjünk hozzá még az őszi forgalom dandárja előtt ezeknek a munkamódszereknek minden területen való újbóli alkalmazásához.

Az őszi forgalom politikai jelentősége

Tóth elvtárs különösen hangsúlyozta, hogy a szolgálati főnököknek tudniok kell azt, hogy az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása igen nagy politikai jelentőséggel bír. Tanácsolta, hogy azonnal vegyék fel az érintkezést a kinti vállalatokkal, tárgyalják meg velük az őszi szállítási teendőket, újítsák meg a komplex-brigád-szerződéseket. Ezután a követelményekről beszélt. Kiemelte az egyenletes rakodás biztosításának elengedhetetlenségét, a munkaszünetes napokon történő rakodás szorgalmazását. Fel kell kérnünk a szállítófeleket — mondotta —, hogy

a szigorúan határidőhöz nem kötött szállításokat már szeptemberben bonyolítsák le.

Nagy gondot kell fordítani a jelenleg visszaesést mutató irányvonatos árutovábbítás fejlesztésére, az iparvágányok grafikon szerinti kiszolgálására. Rendkívül fontos célkitűzésünk a kocsik fordulóidejének 3,5, illetve 3 napra való csökkentése, a vontatójárművek időbeni kiállítása, az állomási és rendezőpályaudvari munkák elvégzése, alkalmas tolatómozdonyok rendelkezésre bocsátása.

A vasúti rendőrség legbensőbb munkatársunk

Az egyes szakszolgálati ágak teendőinek ismertetése után elmondotta Tóth elvtárs, hogy az igazgatóság a legkövetkezetesebben fog harcolni a szolgálati ágak jó együttműködéséért. Kérte a párt- és a szakszervezet támogatását e nehéz időszakban. A közeljövőben úgyis segítséget kíván nyújtani a szolgálati felsőbbség a főnökségeknek, hogy tájékoztató jellegű rendelettel irányelveket szab a munkaverseny kiszélesítéséhez.

A legszigorúbban fognak fellépni a terv- és munkafegyelem megsértőivel szemben.

Nagy felelősség terheli e mulasztásoknál a szolgálati vezetőket. Mintahogy felelősség terheli a társadalmi tulajdon védelmének elhanyagolásáért is. Szorosan együtt kell működni a vasúti rendőrséggel. A vasúti rendőrségtől a becsületes vasutasoknak nem kell félni, hiszen legbensőbb munkatársunk és segítőnk abban, hogy a szállításra felvett árut hiány nélkül rendeltetési helyére juttathassuk. Az anyagtakarékosságról szólva, hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom alatt is a legkomolyabban kell értelmeznünk és harcolnunk az önköltségcsökkentésért, a takarékosságért.

Legyen vége az intrikáknak

Beszéde végén elítélte a még ma is folyó intrikákat, és kiemelte: a megtévesztett vasutas dolgozók, vagy kisebb hibában vétkes dolgozóknak módot kell adni arra, hogy

az őszi forgalomban bizonyságot tegyenek kiemelkedő munkájukkal a népi hatalom támogatása mellett.

Végül a vezetők magatartásáról beszélt, majd kérte, hogy a szolgálati főnökök és a pártszervezetek kapcsolatát erősítsék meg, igényeljék segítségüket, mintahogy el kell mélyíteni a szakszervezettel is kapcsolataikat a jobb, eredményesebb munka elérésére.

— Bízunk a szolgálati vezetők lelkes, áldozatkész munkájában — fejezte be beszédét Tóth elvtárs. — Az elmúlt évek során igen sokszor éppen a legnehezebb időszakban bizonyították be, hogy odaadással, szívvel-lélekkel teljesítik a rábízott feladatokat, amit pártunk és kormányunk az elkövetkezendő hónapokban a vasutasoktól elvár.

Tóth György elvtárs, a budapesti igazgatósághoz tartozó vasúti rendőrkapitányság vezetője felszólalásában arról szólt, hogy a néptulajdon védelmében vasutasoknak, rendőröknek össze kell fogniok, le kell küzdeni a még ma is meglevő idegenkedést.

A vasúti rendőrség nem felettese a vasutas dolgozóknak, hanem segítőtársuk,

így nézzék működésüket, támogassák a testületet a népvagyon megvédésére irányuló törekvésében.

Többet törődni az emberrel

Csamangó Henrik elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője volt a következő felszólaló. Személyes tapasztalatként — többek között — elmondotta, hogy

a vezetők nagy része odakint személyi problémákkal van elfoglalva,

amely még az ellenforradalom utáni idők intrikáktól terhes légkörében burjánzott fel. Tisztázzuk végre ezeket, és teremtsük meg a szilárd vezetést, a vezetés tekintélyét — mondotta. Ez is segíteni fogja az őszi forgalom munkáját. A vasutas dolgozók erkölcséről szólva, hangsúlyozta *Csamangó* elvtárs, hogy vannak olyan jelek, hogy a vasutasok közül egyesek elkorrumpálódnak, visszahozzák Horthyék hírhedt baksis-rendszerét. A főnökök járjanak elöl jó példával és ne tűrjék, hogy baksist fogadjanak el „ellenszolgáltatásként" bárkitől is a vasutas dolgozók. De azt is látni kell a főnököknek, hogy többet és többet kell törődni az emberrel, a vasutas dolgozókkal, hogy magáénak érezze a vasutat a vasutas, amitől nem akar soha elszakadni.

Csamangó Henrik elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője beszél. Mellette Tóth János igazgatóhelyettes. (Kovács Géza felv.)

A szakszervezeti bizalmiak segítik a munkát

Az igazgatóság MSZMP szervezete nevében Császár László elvtárs köszöntötte az értekezletet és kívánt jó munkát a vezetők előtt álló nagy feladatok megoldásához. Felszólalásában hangsúlyozta, hogy a vasútpolitikai osztályok megszűnésével kétszeresen nehéz feladat hárul a vasutas pártszervezetekre. Az őszi forgalomban is a kommunistáknak kell jó példát mutatni és harcba vezetni a pártonkívüli tömegeket. Ezután a pártszervezetek tömegkapcsolatainak megjavításáról beszélt.

A szolgálati vezetők értekezletét a szakszervezet központja képviseletében megjelent Láng Pál elvtárs felszólalása zárta be. A munkaverseny kérdésével foglalkozott, hangsúlyozva, hogy az őszi csúcsforgalmat csak az üzemi bizottságokkal, a szakszervezeti bizalmiakkal együtt, a bevált munkamódszerek felhasználásával lehet sikerre vinni. Felhívta a szakszervezeti aktívákat, álljanak csatasorba s az őszi tennivalók végzése közben készüljenek fel a téli forgalomra. Láng elvtárs különösen kérte a szolgálati főnököket, hogy becsületesen gondoskodjanak a szállítási harc közepette magáról a dolgozó emberről.

A szolgálati vezetők értekezlete után a szakszolgálati ágak főnökei külön is megbeszélték teendőiket, s határozatot hoztak az őszi munka feladatainak zavartalan végzésére.

Harmincéves a MÁV Kórház és Központi Rendelő

Írta: Dr. Oó Lajos, igazgató-főorvos

Még ma is sokan emlékeznek a rendelőre, amely a Kerepesi-úton, az úgynevezett nyolcházban működött és nem volt alkalmas arra, hogy a vasutasok és családtagjaik betegség esetén megnyugtató körülmények között részesüljenek szakorvosi ellátásban. Egyre erélyesebben követelték a dolgozók, hogy kényelmes, korszerű kórházuk és rendelőintézetük legyen. A vasutas dolgozók áldozatkész összefogásából harminc évvel ezelőtt mengnyitotta kapuit a rendelőintézet és az 50 ágyas kórház. A vasutasok hamar megszerették és sajátjuknak tekintették az intézetet. Az ország minden részéből egyre növekvő számmal keresték azt fel, hogy ott szakorvosi vizsgálatban és tanácsadásban részesülhessenek. A kórház és a rendelő nemsokára szűknek bizonyult.

A vasutasok a rájuk nehezedő anyagi küzdelmek közepette is, fizetésük fél százalékát felajánlották a nemes célra. Így megindulhatott az I. számú kórházépület építése 240 beteg részére. Ennek létesítésében már olyan szempontok érvényesültek, melyek messze megelőzték az akkori kórházépítések színvonalát, és melyek hazánkban csak jóval később kerültek, más helyen is megvalósításra.

Többek között új volt a kisszoba rendszer. A beteg gyógyulása szempontjából óriási előnyt jelentettek az egy-két-három-négy ágyas szobák az akkor szokásos 20—30 ágyas kórtermekkel szemben.

1932-ben már megnyílt az ugyancsak 240 ágyas II. kórházépület. 1938-ban megkezdődött a „C" szárny építése, azonban annak teljes üzembehelyezését a háború megakadályozta.

A fasisztáktól kifosztva, az ostrom következtében részben romboadóbe és kiégbe érte meg intézetünk a felszabadulást.

Az a nagy erőfeszítés és lelkes munka, amelyet a vasutasok a vasút helyreállításában végeztek, a kórház vonalán is éreztette hatását, és így az ostrom után alig 200 ággyal működő kórház ágylétszáma 1946-ban már 460-ra emelkedett, és a rendelőintézet is teljes egészében szolgálta a vasutas egészségügyet. Ezután már rohamos volt intézetünk fejlődése. Népi demokráciánktól, pártunktól megkaptunk minden támogatást. Egymás után nyiltak meg az új épületben az eddig igen hiányolt gyermekosztály, szülészet-nőgyógyászat, idegosztály, gyermeksebészet, stb.

Ágyaink száma ma már 760, amely 20 betegosztály között oszlik meg.

A központi rendelőben 25 szakrendelés működik. Az év első felében több mint egymilló ember fordult meg a rendelőben. Naponta 6000 ember részesül kezelésben, vagy tanácsadásban.

A szakrendelések mellett nem feledkeztünk meg az ideült betegek gondozásáról sem. Jelenleg nemibeteg, tüdő, terhes, hypertóniás és hepatitises gondozás folyik intézetünkben.

A betegség megelőzését szolgálja az a nagyszámú szűrővizsgálat, melyet a központi rendelő végez.

Az orthopediai osztály mellett gyógytornászat működik. Ezáltal lehetővé vált sok kezdődő orthopédiai elváltozás súlyosbodásának megelőzése, a meglevő elváltozások javítása.

A vasutasokat igyekszünk a legmegfelelőbb gyógyszerekkel ellátni. A házigyógyszertár ez év első felében több mint 3 millió forint értékű gyógyszert adott ki. Ebben nincs benne az az összeg, amelyet az általunk kiadott vényekre, külső gyógyszertárakban váltottak be.

A vasutas dolgozók áldozatkészségének, pártunknak, a szakszervezetnek, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium meleg érdeklődésének és támogatásának, az intézet dolgozói nehéz, fáradságos és lelkiismeretes munkájának köszönhetjük, hogy az 1927-ben megnyílt kis épületből ez a hatalmas intézmény lett.

Ezek azok a tényezők, amelyek az intézet fejlődésének és ezáltal a vasutasok egyre jobb betegellátásának biztosítékai is.

Munkaversenyszerződés Komárom és Komarno vasutasai között

Augusztus végén találkoztak a csehszlovák és magyar vasutasok, hogy új versenyszerződést kössenek a hagyományos komplex-brigád mozgalom fejlesztésére. A két testvéri ország vasutasainak a nemzetközi barátság és szolidaritás szellemében eddig is folytatott munkaversenyei szépen gyümölcsöztek mindkét nép javára. A szeptember 1-én életbelépett új versenyszerződés lehetővé teszi a két állomás kollektívájának, hogy öntudatosan, szilárd munka és technológiai fegyelemmel az eddigieknél is magasabb termelési szintet érjen el.

Mit is mond ez a versenyszerződés? Elsősorban a célról beszél: a forgalomnak menetrend szerinti vitele, magasfokú gazdaságosság, a munka minőségének javítása, elmélyíteni mindkét állomás dolgozóinak jó viszonyát. Aztán a versenytényezőkről emlékezik meg, mint a legfontosabbról. Ezek között is elsősorban a vonatok menetrendszerinti indításáról, a nemzetközi gyorsvonatok előírás szerinti összeállításáról és végül az engedélyre várásról. Szigorú meghatározások, szabályok betartása övezi a siker útját, de megéri!

A csehszlovák és magyar vasutasok a verseny eredményeit 10 naponkint összehasonlítják, havonta értékelik majd, negyedévenkint a két baráti állomás dolgozói összejönnek a vándorzászló odaítélésére. A munkaverseny évi győztese végül is elnyeri a vasútas szakszervezet területi bizottságának kitüntető oklevelét.

SZÁMÍTÁS OK

— *Miért Magácska hozza a kocsirendelést?*
— *Tudjuk, hogy kevés a kocsi!*

(Pusztai Pál rajza)

— *Mondja János bácsi, sosem vágyott magasabb beosztásba?*
— *Nem én. Nekem ne parancsolgasson mindenki.*

Büszkeségünk — a MÁV Budakeszi Tüdőgyógyintézet — épül-szépül

A 22-es autóbusz fürgén kapaszkodik fel az erdővel borított budakeszi hegyhátra. Már érezni a friss, ózonnal telített levegőt. Az őszi nap gyönyörűen süt, felejthetetlen képet nyújtva innen a völgy irányába. Csendesség, szépség, friss levegő — mind különkülön is orvosság a gyógyulást váró betegnek. Ahogy feltűnik Európa egyik legszebb, legkorszerűbben felszerelt tüdőgyógyintézete, messzire virító piros, sárga, és fehér színeivel pompás formájával, úgy nő minden vasutas büszkesége, ha erre veszi útját. Mert ez a szanatórium a miénk, vasutasoké!

Még júniusban írtunk az intézet beruházási hiányosságairól. Néhány hónap eltelt azóta, most megnéztük, vajon a tavaly oly hosszas huza-vona után átadásra került vasutas intézmény emberbaráti munkáját gátolja-e még valami? Szakszervezetünknek, nemkülönben a 3. szakosztálynak mindig szívügye volt ez a nagyszerű beruházás. Meg lehet állapítani — és erről beszél Nyirő József igazgatófőorvos, Kerényi Imre az európai hírű kiváló mellkas sebész, Káldi István, az intézet gazdasági vezetője —, hogy az egész munka szervezésében, ütemében, igen nagy javulás tapasztalható. Amint mondják, a Magyar Vasutas júniusi számában közölt hiányosságok jelentős részét felszámolták, vagy megszüntetésük folyamatban van.

A szakszervezet segítségével teljesen befejeződött a műtőtraktus építése, úgyhogy most már két modern, korszerűen felszerelt műtőben folyik a betegek sebészeti gyógyítása. Megkezdték és jó ütemben halad a szellőzőberendezések szerelése, a kazánház és a csővezetékek szigetelése, festése. Megtörtént az igen szép otthont nyújtó, nyolc komfortos lakást magában foglaló lakóépület átadása is. Az útépítés tempója meggyorsult, és remény van rá, hogy az őszi esős évszak beállta előtt, a belső utat is elkészítik. A vezetők örömmel látják, hogy a támfal megépítésén szorgos kezek munkálkodnak. Biznak abban, hogy ennek jórésze most az ősszel befejeződik.

Az eredmények aránylag rövid idő alatt születtek meg, s ebben az egész embert kívánó munkában Kiss István főmérnök a 6. szakosztályból, és Fogarasi Mihály a X. főosztály dolgozója nagy megértéssel és tevékenyen működött közre.

BURGONYA- ÉS ZÖLDSÉG-TÁROLÓT KÉRNEK

Az örömbe egy kis üröm is vegyül, már csak azért is, hogy igaza legyen a közmondásnak. Mert még mindig vannak apró hiányosságok, amelyek nehezítik a szanatórium működését, holott kiküszöbölésük nem jelentene nagyobb fáradságot. Mondjunk példát rá? Igen jellemző erre, hogy még júliusban elkészült az ételt szállító felvonó, működésképes, jó, és mégsem használható. Miért? Mert a liftnek még mindig nem került elő az úgynevezett „slusszkulcsa". Így nincs gazdája, mert a liftet műszakilag mind a mai napig nem lehetett átadni.

Még mindig nem nyert végleges megoldást a vízmedence úszótelepének beszerelése. Várják az akkumulátor-berendezés leszállítását, és felszerelését. Panasz tárgyát képezi, bár már ezen segíteni jelenleg nem lehet, hogy az emlékezetes építőipari ügyvi rendelet folytán PVC-csövekből épített csatornahalózat a nagy hőingadozás miatt — nem számoltak a forró vízzel — a csövek sokszor szétrepednek, a víz átszivárog a mennyezeten, és bizony még a csöpögésüket is hallani. Egy fertőző betegeket gyógyító intézménynél ez semmiképpen sem lehet közömbös. És végül még nem oldották meg a kazánházi kémény szellőzését sem, mert a kéményben lévő szellőzőjáratot a kémény építése közben lehulló törmelék teljesen elzárja.

És milyen újabb problémái vannak még az intézetnek? Ezt is megírjuk. Persze ez nem a kivitelezéssel függ össze, hanem működés közben alakulnak ki, amelyhez a vezető elvtársak kérik a szakszervezet és az illetékes szakosztályok segítségét. Ezek egyike, hogy a szanatórium sajátos elhelyezése folytán nagyobb mennyiségű élelmiszernyersanyag raktározására kényszerülnek. Itt a hegyekben az út és időjárási viszonyok rendkívül befolyásolják az üzemeltetést. Egy burgonya- és zöldségtároló raktár kellene még a folyó esztendőben. Pénz van rá, mindössze egy kis jószándékon és rugalmasságon múlik az elkészítése. Azt hisszük, Kiss elvtársig is eljut ez az írás, és mindent elkövet majd, hogy ismét bebizonyítsa: az intézet betegei, dolgozói számíthatnak rá. Másik problléma: a bekötőút igen rossz állapotban van. Ehhez viszont Fogarasi elvtárs segítségét várják. Azt hisszük, ez is menni fog, hiszen neki is szívügye a vasutas gyógyintézet. Felbecsülhetetlen segítség lenne, ha az ő támogatása révén ez az út még az ősz folyamán elkészülne. A fűtőanyag, az élelmiszer, a gyógyszerek és a betegek szállítása ezáltal zavartalanul folyhatna.

A harmadik probléma megoldása már a gazdaságosságot, az önköltség csökkentést segítené, maguknak a betegeknek az ellátási kérdésében is nagyot lépnének előre. Szeretnének, a többi szanatóriumhoz hasonlóan engedélyt kapni arra, hogy az intézmény egy kisebb sertéshízaldát építtethessen, ahol az előzőleg fertőtlenített moslékkal sertéseket hízlalnának. Ugyanabból a forint-keretből lényegesebben magasabb kalória értékű élelmet kapnának a betegek, nem is szólva arról, hogy 28 forint helyett csupán 12 forintba kerülne a hús kilója.

Mindezt megírtuk, mert a szanatórium gondja, a mi gondunk is, az ott gyógyuló vasutas dolgozók ügye, a mi ügyünk is.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Száraz Gábor, Gödöllő-állomás. A budapesti igazgatóság anyagosztálya panaszát megvizsgálta és megállapította, hogy az elvtárs részére kiadott vattáskabát valóban 50 százalékos volt. A viselési időt módosították és a bb-kabátot utalványozták 1956. évi viselési idővel. A kabátot a vágóhídi szertárból fogják kiadni. **Pataki József, Orosháza-állomás.** A felvételi épülettel kapcsolatos panaszára a Vasúti Főosztály közölte szerkesztőségünkkel, hogy a bővítés folyamán valóban voltak műszaki és tervezési hibák. A MÁV Vasúttervező megbízást kapott, hogy a problémát a helyszínen vizsgálja felül — az elfogadott elgondolások alapján — új tervet készítsen, mely az I. Főosztály felülvizsgálata után kivitelezésre kerül. A munkát ebben az esztendőben, az eddig végzett átalakítások állapotában befejezik. A szükséges hitel rendelkezésre áll. Az emelet ráépítése 2 millió forint beruházást igényelne, és erre — a fontossági sorrendet figyelembevéve — nem kerül sor. **Laki József, Zalaegerszeg.** Vasútasnapi verse sajnos már későn érkezett, így nem tudtuk hasznosítani. **Kohán József, Dunavarsány.** Mindkét verse igen kedves, de a szerkesztő bizottság nem fogadta el közlésre. Úgy látjuk, hogy az Elvtársnak tehetsége van a versíráshoz. Kérjük, verseit máskor is juttassa el szerkesztőségünknek.

Uglyai Sándor, Miskolc, Kiss Sándor, Gyoma, Várnai László, Pécs, dr. Horváth Károly, GV. Igazgatósága, Vidacs Ferenc, Ferencváros, Sziládi Sándor, Szeged, Tótka Károly, Szeged, Aranyos István, MÁV Hidépítési Főnökség, Póka Miklós, Tiszaszederkény: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

HÍREK

— **Csaknem 200 halálos áldozata van a jamaicai Kendál állomás közelében kisiklott kirándulóvonat katasztrófájának.**

— **Új vasúti televíziós készüléket** szerkesztettek a rendezőpályaudvarok diszpécserei számára a Szovjetunióban.

— **A Bánki Donát Emlékérem ezüst fokozatát** és a vele járó 5000 forint jutalmat az elmúlt napokban adták át Füzéressy Béla MÁV gépészmérnöknek.

— **Az ír vasút egyik mellékvonalán** az elágazásoknál attól teszik függővé, hogy merre haladjon tovább a vonat, hogy melyik irányban van több utas. A pechesek gyalog mennek.

— **A MÁV szimfonikusok zenekara is részt vesz a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulója alkalmából a Zeneakadémián rendezendő zenei ünnepségen.**

— **3000 vagon befogadóképességű tarnzit-tárház épül Budapesten a háromféves terv folyamán.**

— **Újabb kedvezmény az utazó tanulóknak.** A diákok eddig négyezer utazhatjak évente 33 százalékos vasúti kedvezménnyel. A MÁV most 50 százalékra emelte a kedvezmény mértékét és öt esetben vehetik a tanulók igénybe.

— **Újabb egészségügyi beruházással gazdagodott a MÁV kebelébe nemrégen visszatért Dunakeszi Járműjavító Vállalat.** A dolgozók nagy megelégedésére a napokban elkészült az rendeltetésének a korszerűen felszerelt fogászati rendelőt.

— **A Dunakanyar-Bizottság** javaslatot tett a Budapest—Szentendrei vasútvonal korszerűsítésére, e kérte a vonal meghosszabbítását Visegrádig.

— **3200 forinttal járultak hozzá a miskolci Déryné Színház felépítéséhez a terület szakszervezeti bizottságai és kultúrmunkásai.**

— **A debreceni- és pécsi vasútigazgatóság üzemi bizottságainak kultúrfelelősei az elmúlt hét folyamár értekezleten vitatták meg a vasutas kultúrnevelési munka új formáit.**

— **A józsefvárosi vagonfosztogatás ügyében indított bűnvádi eljárás során a VIII. kerületi Bíróság Keveházi Zoltánt, kereskedelmi állomástőnökhelyettest és Hirling Géza volt raktárnokot, egyenként két és fél évi börtönre ítélte.** Kevházi ellen a fegyelmi eljárás folyamatban van, míg Hirling szolgálati viszonya időközben megszűnt. A bíró ítélet nem jogerős.

— **A budapesti MÁV Szimfonikusok** az idei hangversenyévadban továbbra is minden hónap első és harmadik péntekén tartják bérleti hangversenyeiket a Zeneakadémián. Bérletek kaphatók: a MÁV Szimfonikusok Zenekari Főnökségén, Budapest, VIII., Múzeum utca 11. Telefon: 341—162, szeptember 16-tól 31-ig de. 10 órától este 6 óráig.

— **A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének Kultúrnevelési Osztálya a budapesti Központi Képzőművészeti Iskolájára felvételt hirdet a vasutas dolgozók gyermekei és hozzátartozói részére.** Az iskola oktatási tárgyai: festészet, szobrászat, grafika, művészettörténelem és anatómia. Az oktatás díjtalan, jelentkezni — szombat kivételével — naponta 5—8 óra között lehet az iskola vezetőjénél, Budapest, VIII., Népszínház utca 29. sz. alatt. Az oktatás kezdete: október 1.

LAKÁSCSERE

Szekszárdi kétszobás, összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Érdeklődni lehet a szerkesztőségben.

Elcserélném sztálinvárosi, utcai, emeleti, 2 szobás, összkomfortos, összközműves, legmodernebb új szolgálati lakásom, bármilyen budapesti lakással. Csongor László ellenőr, Sztálinváros, Bocskai u. 3. II. 3.

Csepeli háromszobás, összkomfortos családi házamat eladnám vagy elcserélném magaslati, erdős helyen levő nagytelkes, beköltözhető, egyedülálló, kétszobás, összkomfortos lakóházzal. Cím: Csajági Ferenc, Csepel, Tánesics Mihály utca 79.

Az Úttörővasút vezetősége

jelentkezést hirdet a most induló úttörővasutas-képző tanfolyamra. Jelentkezhetnek azok a jelesrendű, jó magaviseletű V. osztályos gyermekek, akiket az iskola igazgatója és az úttörőcsapat vezetője javasol. A felvétel orvosi vizsgálat után, szülői beleegyezéssel történik. Jelentkezési határidő: szeptember 25-ig Hűvösvölgyben, az Úttörővasút üzemfőnökségén. Megközelíthető az 56-os autóbusszal, vagy 56-os villamossal. A kért igazolásokat minden jelentkező hozza magával. Telefon: 21—48.

VÁDOLUNK!

Az ellenforradalom szétrombolta, vagy megbénította Igazgatóságunk területén a munkavédelmi szervezetet és megszüntette a jól bevált munkavédelmi versenyt. Kihatása szomorú képet mutat. Ez év első felében megnövekedett a halálos és súlyos sérülésekkel járó balesetek száma.

Ezek a szomorú esetek bizonyítják az ellenforradalmárok aljas támadását az *emberek* ellen. A nép ellenségei azt állították, hogy nincs szükség munkavédelmi szervezetre, nélküle is megy a vasút.

Az élet megcáfolja az ellenforradalmárokat.

A tények vádolnak! Vádolják a nép ellenségeit, akik mindenkin keresztül gázolva akarták megvalósítani aljas terveiket. Elítéljük azokat, akik könnyelműségből nem tartották fontosnak a munkavédelmi rendelkezéseket, amelyeket a dolgozók érdekében megkövetelünk. Elítéljük azokat a vezetőket, akik eltűrik, hogy szolgálati helyeiken az óvórendszabályokat ne tartsák be és elmarasztaljuk azokat a munkavédelmi szervezet tagjait, akik felültek az ellenforradalom propagandájának és megbízatásukat csak nyűgnek tekintették. Nem soroljuk tovább! Nem bizonyítunk mással, csak néhány szomorú esettel, melyek mögött könny és gyász áll.

Pécs állomáson *Zsalkovics József* 20 éves vonatfékező úgy lépett a kocsik közé, hogy annak mellvédfogantyúját nem fogta meg, nem hajolt le. Az ütköző a fejét összenyomta. Életével fizetett, mert a megtanult szabályokat nem alkalmazta. Hasonló körülmények között vesztette életét Kaposvár állomás raktárnoka, *Kiss Pál* is.

Ne tűrjük tovább a lazaságokat, az utasításellenes munkát. Pécs igazgatóság területén újjászerveztük a munkavédelmi szervezeteket és a külszolgálati dolgozók kezdeményezésére megindítottuk a munkavédelmi versenyt, amelyben részt vesz valamennyi külszolgálati biztonsági megbízott és az igazgatóság munkavédelmi előadói.

Várnai László
pécsi igazgatóság

A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL KITÜNTETETTEK NÉVSORA

„KIVÁLÓ VASUTAS" KITÜNTETÉST KAPTAK:

Hidas Márton m. főtan. KPM I/1., Dubravcsik Károly m. tan. Tud. Kutató Int., Molnár László int. KPM I/2., Kvassai István főfelügy. KPM I/3., Horváth Géza felügy. KPM I/3., Tóth Péter főint. KPM I/4., Kassai János int. KPM I/5., Dombai József főint. KPM I/5., Nagy István főint. BVKH., Horváth Jenő főellenőr, Autófuvarozási Főn., Ceiszer Lajos m. főfelügy. KPM I/6., Kutassy Lajos m. főtan. KPM I/6., Téni Ferenc m. főfelügy. Fatelitő ÜV., Csiba Imre főszakmester, Kitérőgyártó ÜV Gyöngyös, Faragó József főint. Vasanyagjavító ÜV, Stofán Barnabás mérnök, Építési Géptelep Főn., Matkó József m. főint. KPM I/7., Wacker Ferenc m. főtan. KPM I/7., Szemerédi István vez. főellenőr, Északi Jj. ÜV, Dongó István főellenőr, Landler Jj. ÜV, Vigh József ellenőr, Szolnoki Jj. ÜV, Szádeczki László vez. főellenőr, Miskolci Jj. ÜV, Sejkovszky László vez. szakmester, Debrecen Jj. ÜV, Wéber Gyula m. intéző, Szombathelyi Jj. ÜV, Csonka István vez. szakmester, Székesfehérvári ÜV, Zákonyi Gyula vez. szakmester, Dunakeszi Jj. ÜV, Gergely Béla m. főint. Anyagvizsgáló Főn., Gajdos Béla főfelügy. KPM I/8., Pincés Jenő m. int. KPM I/9., Kecskés András m. főint. Távközl. és Bizt. Ber. Ép. Főn., Kántor Sándor szakmester, Távközlő Főn., Szijgyártó József m. főtan. KPM I. Hídépítési és Hídfenntartási Oszt., Kormányos László m. intéző, Hídépítő Főn., Kasz József főint. KPM I. Főkönyvelőség, Paulovits József felügy. Északi Osztószertár, Kadocsa Lajos m. főtanácsos, KPM I. Gazdasági Vasutak Ig., Heszler Emil m. főfelvigyázó, Gazd. Vasutak Mezőhegyes, Darnay Béla előmunkás, Gazd. Vasutak Villány, Varga Pál v. főpályamester, Gazd. Vasutak Battonya, Miklós László int. Gazd. Vasutak Pásztó, Rósa Jenő vez. szertárnok Gazd. Vasutak Ig., Banemann János főfelügy. GYSEV Sopron Ig., Herpai Antal főint. Bp. Ig., Buóc Sándor m. felügy. Komárom Fth., Papp Bálint m. vez. főellenőr, Terézvárosi Pft. Főn., Pendli János vez. kalauz, Esztergom áll., Stigimayer Mihály m. főtan. Ferencváros Fth., Riczi István munkamester, Építési Főn., Fehérvári József főint. Bp. Ig., Falval Ferenc főint. Bp. Keleti pu., Major János vez. kalauz, Rákosrendező áll., Árval József főfelügy. KPM I/4., Király József munkamester, Salgótarján áll., Szigeti Géza m. vez. főellenőr, Miskolc Fth., Hentes József v. kocsirendező, Diósgyőr-Vasgyár áll., Varga László főpályamester, Új-Miskolc Pft. Főn., Bocsi Imre vez. pályamester, Ó-Miskolc Pft. Főn., Görög János főint. Záhony áll., Papp Imre int. Nyíregyháza áll., Daróczi Imre főszakmester, Kisújszállás Pft. Főn., Németh János m. ellenőr, Nyíregyháza Fth., Vraja János főkocsirendező, Záhony áll., Gyüre István mozd. felvigy. Záhony Fth., Geszti Imre int. Debrecen áll., Orbán György m. ellenőr, Hódmezővásárhely Pft., Daróczi László ellenőr, Szeged áll., Eszes Mátyás fr. kez. Szentes Építési Főn., Ludvig Gyula m. főint. Kecskemét Pft. Főn., Uglyai János főfelügy. Pécs Ig., Várhegyi János vez. szakmester Dombóvár Fth., Schmal Imre főint. Pécs Ig., Szabó József főint. Nagykanizsa áll., Berényi Ferenc felügy. Pécs Ig., Batári István vez. m. főellenőr, Pécs Fth., Földesi Gyula m. ellenőr, Celldömölk Ép. Főn., Belényes Sándor m. int. Szombathely Pft. Főn., Takács Lajos m. munkamester, Celldömölk Fth., Váraljai Károly m. ellenőr, Szombathely Fth., Vasecz Antal főfelügy. Közp. Létszámhiv., Tóth Lajos főellenőr, Sztálinváros áll., Gál József felügy. Cegléd áll., Takács József int. Szakszerv., Jenei György m. int. Szeged Ig., Molnár István felügy. Nyíregyháza áll., Sárvári Mihály ig. h. KPM Titkárság. (Folytatjuk.)

A rend és fegyelem megbontója vagyok...

„Rangjelzések szabályszerű viselése és alkalmazása" címmel rendeletet adott ki a budapesti igazgatóság 1957. július 22-én. A rendeletből megtudjuk, hogy a váll- és gallérrangjelzőket az eddigi szabályoknak megfelelően, az előírt formában kell viselni. Az is kitűnik a rendeletből, hogy az új sapkarózsák kiosztásáig a korábban használt sapkarózsa alsó részét — szárnyaskerék a nemzeti színű szalaggal — kell használni. Szükség volt a rendeletre, mert tűrhetetlen az eddig tapasztalt lazáság.

A rendelettel kapcsolatban mégis van egy-két észrevételem. Szeretem a rendet, a fegyelmet még az egyenruhaviselésnél is, de a nyilvánosság előtt kijelentem, hogy ezt a rendeletet én is megszegem: vállap nélkül viselem az egyenruhám. Éppen ezért szeretnék néhány kérdést intézni az illetékesekhez, remélve, hogy választ is kapok rá.

1. Miért adják pontosan négy éve az egyenruhákat rangjelzés nélkül?

2. Jelent-e meg olyan rendelet, hogy a dolgozókat kötelezni lehet arra, hogy a kiosztott illetményruhájukhoz saját pénzükön vegyenek rangjelzést?

3. Az említett rendelet kötelezi a szolgálati vezetőt, hogy szigorúan ellenőrizze a szabályos egyenruhaviselést. Lehet-e olyasmire kötelezni a dolgozót, aminek az előfeltételét nem teremtik meg?

Azért is érdeklődéssel várom a választ, mert én már három posztó és három nyári zubbonyt kaptam rangjelzés nélkül.

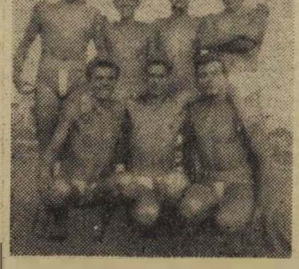
Molnár János váltókezelő,
Horvátkimle

Az ujonc bajnokság után az ifi bajnokságot is veretlenül nyerte a BVSC ifjúsági vízilabda-csapata

Délután öt óra. A Szőnyi úti vasutas uszoda huszonöt méteres medencéjében nagy hahotázás közben ide-oda pattog a sárga bőrlabda. A BVSC ifjúsági vízilabda-csapatának tagjai játszadoznak ott. Edzőjük Laky Károly, a népszerű „Karcsi bácsi" a partról figyeli ifjúsági vízilabda-bajnokságot nyerték meg veretlenül. Vasárnap Szolnokon, a Szolnoki MÁV ificsapata ellen játszottuk az utolsó mérkőzésünket. A csapat szép játékkal, 11:0 arányban győzte le a szolnoki fiatalokat.

Laky edző ezután sorra bemutatja a győztes csapat játékosait.

— **Füzesi** védi a kaput, **Konrád I.** és **Mobácsi** a két hátvéd, **Kusztos** a középhátvéd, a csatársort pedig **Konrád II., Vigh** és **Körösheggyi** alkották. Mind a hét játékos nagyon tehetséges, s ha szorgalmuk a jövőben sem csökken, véleményem szerint még sok örömet szerezhetnek az egyesületnek.



Az ifi-bajnokságot is veretlenül nyerő BVSC ifjúsági vízilabda-csapat tagjai: balról jobbra: Konrád II., Körösheggyi, Vigh, Konrád I., Mohácsi, Füzesi és Kusztos.

legifjabb tanítványainak játékos edzését. Az edző mellé szegődünk és beszélgetünk. Természetesen, mint ahogy az ilyenkor lenni szokott, legtöbb szó a vízilabdázásról esett.

— A fiúk ismét kitettek magukért. — újságolja az edző. — Az újoncbajnokság után most az

A beszélgetés során azt is megtudjuk, hogy ebből a csapatból, amely a bajnoksárban lejátszott kilenc mérkőzésen 117 gólt dobott és mindössze csak 6-ot kapott, legutóbb óten, Konrád I., Konrád II., Kusztos, Füzesi és Körösheggyi az ifjúsági válogatottban is helyet kapott.

Lám, nagy vérveszteséget ellenére sem kell félteni a magyar vízilabdasportot. Hiszen csupán Laky edző keze alatt több mint féltucat ifi „pólós" bontogatja szárnyait. A jó nevelő munkáért elsősorban az edzőt illeti dicséret, de elismerés jár a két bajnokság veretlen megnyeréséért az ificsapat tagjainak is... **Visi Ferenc**

Tömegsportversenyeket szervez a szaktanács testnevelési és sportosztálya az SZYSZ IV. kongresszusa tiszteletére

A Szakszervezetek Világszövetsége IV. kongresszusa tiszteletére a szaktanács testnevelési és sportosztálya két sportágban, sakkban és röplabdában alapfokú tömegversenyeket ír ki olyan üzemi és hivatali dolgozók részére, akik nem vesznek részt a Magyar Sakkszövetség, illetve a Magyar Röplabda Szövetség, valamint azok alszövetségeinek bajnokságain.

A versenykiírást a Vasutas Szakszervezet sportosztálya, már ismertette a területi sportfelelősökkel, és a budapesti vasutas sportegyesületek vezetőivel. A versenyeket, amely mindkét sportágban szeptember közepén kezdődnek, alapfokú szinten tervezik. Tehát azokon korra és nemre való tekintet nélkül bárki részt vehet.

A versenyekre az üzemi, hivatali és a szolgálati helyen működő sportfelelősöknél lehet jelentkezni

HÍREK

Az USIC — a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség — szeptember 16-a és 22-e között Prágában tartja XII. kongresszusát. A hat napig tartó kongresszuson a Vasutasszakszervezet részéről Soproni József elvtárs, a szakszervezet titkára és Mrovcsák József elvtárs, a sportosztály vezetője vesz részt.

A Vasúti Főosztály SC tenisz szakosztálya új sportlétesítménynyel gyarapodott a közelmúltban. Az egyesület Zuglóban, az Erzsébet királyné útja elején, tizenkét teniszpályát építtetett a versenyzők számára. Augusztus végén már az országos vasutas tenisz bajnokságot is itt bonyolították le.

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete nek 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, 238—849, 228—284. Üzemi telefon: 24—41. 36—00, 36—66. 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

I. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. OKTÓBER 1.

KÖSZÖNTJÜK A SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG IV. KONGRESSZUSÁT

Mire ezek a sorok az olvasó elé kerülnek, *Lipcsében megkezdődik a Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusa.* Tizenkét napon át a világ minden tájáról összereglett szakszervezeti vezetők beszámolnak a világ haladó szakszervezeteinek tevékenységéről, a nemzetközi szakszervezeti mozgalom kapcsolatainak, eredményének, egységének fejlődéséről, a dolgozók életszínvonalának emeléséért, gazdasági, szociális és demokratikus jogaikért, a lefegyverzésért, a békéért és nemzeti függetlenségért folytatott harcukról.

A kongresszuson megtárgyalják a SZVSZ alapszabályát módosító javaslatokat, a Nemzetközi Segélyalap intéző bizottságának jelentését, s azt, hogy a jövőben milyen módon segítheti a nemzetközi szolidaritás kialakítását.

Az újságokban tallózva meggyőződhetünk arról, hogy a szocializmust építő és a kapitalista országokban egyaránt, milyen nagy jelentőséget tulajdonítanak a világkongresszusnak. *Japánban* az *Ipari Szakszervezeti Szövetségek Kongresszusa* különbizottságot létesített, amely 20 000 példányban tette közzé az SZVSZ kongresszusi felhívását, 5000 példányban pedig *„Az egységért és haladásért"* című brosúrát, amely az SZVSZ történetét és politikáját ismerteti. Több japán szakszervezet, köztük a 370 000 tagot számláló *Japán Államvasúti Dolgozók Szövetsége* képviselteti magát a kongresszuson.

A Német Demokratikus Köztársaságban a dolgozók versenyt indítottak. A legjobb eredményt elért brigád a *„IV. Szakszervezeti Világkongresszus brigádja"* címet nyeri el. A *lipcsei* vasutasok a kongresszusra renoválták a pályaudvart. A *burmai TUC* valamennyi burmai szakszervezethez eljuttatta az SZVSZ kongresszusi felhívását. *Szudánban* április óta folyik a világkongresszus népszerűsítését célzó kampány. A *nyugatnémet* dolgozók nyilatkozatai jól tükrözik, hogy milyen nagy reményeket fűznek a világkongresszushoz. *Peruból* a *Guzco-i* szakszervezet levelet küldött az SZVSZ-hez, melyben a következőket olvashatjuk: *„Egyetértünk a napirenddel... A Guzcói szakszervezet szívből sikert kíván a Világkongresszusnak."* Folytathatnánk tovább az ázsiai, afrikai, latinamerikai szakszervezeti dolgozóknak a leveleiből az idézést, amelyekből az együttérzés és a szolidaritás csendül ki a világkongresszus iránt.

A magyar szervezett dolgozók, köztük a vasutasok is a kongresszust megelőző időben mind többen ismerkedtek meg az SZVSZ munkájával és célkitűzéseivel. Jól tudják, hogy a Szakszervezeti Világszövetség felismerve az októberi események ellenforradalmi jellegét, kiállt a magyar szakszervezetek, a magyar munkáshatalom mellett. Az elsők között volt, amely a nemzetközi munkásszolidaritás szellemében elindította az októberi ellenforradalmi események következtében nehéz helyzetbe került magyar munkásosztály megsegítésére irányuló akciót.

A szervezett magyar vasutas dolgozók nevében ezúton is sok sikert kívánunk a kongresszunak. Kívánjuk, munkálkodjanak úgy, hogy még tovább erősödjön a világ dolgozóinak összefogása, a béke, a biztonság és a népek szabadságáért, függetlenségéért vívott harc érdekében.

A NAGY OKTÓBERI SZOCIALISTA FORRADALOM 40. ÉVFORDULÓJÁNAK TISZTELETÉRE

Az októberi forradalom 40. évfordulója méltó megünneplésére való törekvést a vasutasok körében az mutatja a legjobban, hogy az ellenforradalom fegyveres leverése óta e nagy ünnep tiszteletére bontakozik ki elsőizben a tömegméretű szocialista munkaverseny. A bürokratikus szallangtól, a kényszertől megszabadított vállalások bizonyítékai, hogy a magyar dolgozók — hasonlóan a világ haladó emberiségéhez —, a saját ünnepüknek is tartják 1917 októberének, az emberiség új hajnalhasadásának évfordulóját.

ZALAEGERSZEG forgalmi és vontatási dolgozói elsők között tettek felajánlást az ünnep tiszteletére, s egyben az ország összes vasutas dolgozóit felhívták a mozgalomhoz való csatlakozásra.

Vállalásaik mind a gazdaságos szállítást segítik. *Varga* Miklós KISZ-brigádja versenyre hívta a másik két forgalmi brigádot. Versenytényezőik a menetrendszerű közlekedés, a gazdaságos tartalékkihasználás és a kocsitartózkodás csökkentése.

A KELETI-PÁLYAUDVAR kereskedelmi dolgozói az áruk gyors továbbítását és gyors kiszolgáltatását tartják fő célkitűzésüknek. Vállalják az egy mázsára eső mozgatási idő és szállítási díj csökkentését. Kérik, hogy a józsefvárosiak segítése érdekében naponta öt gyűjtőkocsit állításuk be úgy, hogy a szállítási korlátozást módosítva, az árut ők szolgáltathassák ki a címzettnek. Ezt a munkát túlóra nélkül hajtandók elvégezni.

A DEBRECENI JÁRÓMŰJAVÍTÓ rugókovácsműhelyének dolgozói megalakították az egy elszámolási egységet képező Petőfi brigádot. A brigád felajánlása a mindenkori tervteljesítésre, a munkaidő teljes kihasználására és a minőségi munkára irányul.

A PÉCSI IGAZGATÓSÁG dolgozói szeptember második dekádjában az árutonna tervet 102,4 százalékra, a kocsikirakási tervet 111,1 százalékra teljesítették. A kocsifordulót két nappal szemben 1,81 napra szorították. Az igazgatóság területén szeptember 16-án 1842, 17-én pedig 1995 kocsit raktak meg.

A MISKOLCI IGAZGATÓSÁG dolgozói sem akarnak szégyenben maradni. A júliusi és augusztusi eredményeik alapján első helyezést értek el az igazgatóságok közötti versenyben. A személy- és tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésében, a vonatterhelésben egyaránt kiváló eredményt értek el. A 3400 tonna megtakarított szenükkel Miskolc és Budapest között 400 személy vagy gyorsvonatot lehet továbbítani. Az állomások közül *Miskolc személypályaudvar, Berente, Szerencs, Diósgyőr-Vasgyár* dolgozói büszkélkedhetnek a legjobb eredményekkel.

Dícséret illeti a *miskolci fűtőház*, valamint a *járóműjavító* és a *pályafenntartási szakszolgálat dolgozóit* is, akik jó munkájukkal részesei az igazgatóság nagyszerű eredményeinek. November 7-e tiszteletére még jobb eredménnyel akarnak a nyilvánosság elé lépni.

A felsoroltakon kívül hol kisebb, hol nagyobb sikerrel, de az egész vasúton folyik készülődés a nagy ünnep tiszteletére. A hozzáállás előre engedi következtetni, hogy az idén is méltóképpen ünneplik a magyar vasutasok az októberi forradalom évfordulóját.

Szilárd munkafegyelemmel a tervteljesítésért

Ha végigmegyünk a *Szolnoki Járóműjavító* üzemrészein, mindenütt régi arcokkal találkozunk. Olyanokkal, akik már sok dicsőséget szereztek a megye legnagyobb üzemének. Most, sajnos — egy-két részleg kivételével — lemaradás van a munkában. Júliusban például a termelékenység csak 95,1 százaléka volt az 1956. III. negyedévinek. Romlott az önköltség is. A júliusra tervezett 292 000 forint nyereség helyett 4000 forint veszteségünk volt. Adósságunk most már 296 000 forint.

Mit kell tennünk, hogy az elmaradást pótoljuk?

A mozdonyosztálynak a III. negyedév végére kiszabott terv mellett csökkentenie kell a három darab fővizsga lemaradást, valamint a futópróbáról visszatért mozdonyok utánjavítási idejét.

A kocsiosztálynak naponta 20 fővizsgás kocsit kell megfelelően kijavítani, a napi 15 darab közép- és futójavítás mellett. *A kerékbekötő brigád* munkáját felül kell vizsgálni a hőnfutások miatt.

Feltétlenül beszélni kell e lemaradás legdöntőbb okáról, *a munkafegyelem lazaságáról.* Gondolnunk kell arra, hogy **ha naponta csak egy fél órát is kiesünk a termelésből az 1000 embernél havi 12 500 órát jelent.**

Ez alatt kb. 76 fővizsgás kocsit lehet megjavítani. És hány olyan dolgozó van, aki céltalanul ödöng órákon keresztül. Akadnak olyanok is, akik egyszerűen otthon maradnak és másnap — kellő igazolás nélkül — vállvonogatva hozzák művezetőjük tudomására távollétük okát. A legtöbb esetben nem történik felelősségrevonás, s ez tovább lazítja a fegyelmet. Súlyos hiba az is, hogy a műszaki vezetők és a dolgozók között nem megfelelő a viszony.

Csomor János,

Idejében készüljünk fel a télre

Napközben még szívesen sütkérezünk a bágyadtsugarú, melengető napon, de a didergető éjjelek, reggelenként a tárgyakra leplet borító, deresedő harmat már a közelgő télre figyelmeztet. Éjjeli szolgálatban már jót tesz a köpeny, itt-ott a sarusok bódéjából vékony füst száll a ködlő hajnalokon.

Ha azt akarjuk, hogy a vasutasok a tél megpróbáltatása idején is az eddigiekhez hasonlóan helytálljanak, a számottevőnek igérkező szállítási teendőket elláthassák, minden tőlünk telhetőt meg kell tennünk a zordabb időjárás fogadására. A legfőbb szempont, hogy idejében készüljünk fel, mégpedig a legkeményebb télre, mert akkor nem érhet bennünket meglepetés.

Első és legfontosabb *olyan munkahelyek biztosítása, ahol a dolgozó védve van az időjárás viszontagságaitól.* Olyan védőruha, védőétel és ital biztosítása, hogy *a lehetőséghez mérten a szabadban dolgozók is védve legyenek a hidegtől.*

A szakszervezet brigádjai a közelmúltban az ország különböző helyein megvizsgálták a téli felkészülés menetét. Előljáróban leszögezhetjük, hogy bár kezdeti eredményekről szólhatunk, de az általános kép nem megnyugtató. A felsőbb vezető szervek még ott sem tartanak az előkészületekben, mint az egyes szolgálati helyek az öntevékeny készülődésben. A *Landler*, a *Miskolci*, és a *Szombathelyi Járóműjavítóban* röptetőket építettek. *Dunakeszin*, a *Gyöngyösi Kitérőgyárban* és még számos helyen jól halad az üvegezés és a tetőzet javítása. A fűtőházak egy részének tetőzete azonban már olyan állapotban van (*Kaposvár, Békéscsaba, Sopron* stb.), hogy a pályafenntartás nem vállalja a kijavítást. A *Nyugati-pályaudvari* javítástól elvezényelték a dolgozókat, de az anyag- és szakemberhiány ellenére is olyan állapotba kell hozni a munkahelyeket — esetleg más építés rovására is —, hogy nyugodtan várhassuk a telet.

Itt az ideje, hogy rövidesen megtartsák a kazán- és gőzfűtési próbákat, megvizsgálják, kijavítsák a kályhákat, elegendő füstcsövet biztosítsanak. A laktanyák, öltözők, mosdók karbantartására, tisztaságára még fokozottabban kell törekedni. Úgy, mint ezt a *Nyugati-pályaudvaron, Szeged* fűtőháznál, *Celldömölk* állomáson és sok pályafenntartási szakaszon teszik. Az viszont tűrhetetlen, hogy például *Pécsett, Dombóváron, Záhonyban* még ma sem a rendeltetésnek megfelelően használják a laktanyát.

Ahol a munkavédelmi bizottságok jól működnek, ott általában az öltözők, mosdók állapota kielégítő. Sok helyen azonban panasz van a csapokra, zuhanyozókra, különösen a javítások elhúzódása miatt, mint *Csengerben, Ferencváros* állomáson, a *Nyugati-pályaudvaron.* A hibák nem egyszer nagyobb beruházás nélkül kijavíthatók, csupán szív és emberszeretet kell hozzá.

Minden téren égető problémát jelent a melegedők helyzete. Meddig lesz még, hogy például a nyíregyházi átrakók, a ferencvárosi salakosok a szolgálati helyeken kénytelenek melegedni? Mikor biztosítanak megfelelő szénmennyiséget a szolgálati helyek fűtésére, hogy végetvethessünk az úgynevezett „önbeszerzésnek".

A munkahelyek rendetlensége, a szétdobált, hóval belepett anyagok, nem egy télen okoztak már súlyos balesetet. Megszívlelhetnék ezt *Landler VI osztályán, Rákosrendezőn* és több gurítós állomáson, ahol a kocsialkatrészek, illetve a lehullott rakományok akadályozzák a mozgást. A vágányok között hagyott földkupacok, talajegyenetlenségek is sok sérülés okozói voltak már, sőt Fegyverneken halálos baleset is származott ilyenből. Mielőbb pótolni kell a hiányzó aknafedeleket és a térvilágító égőket is.

Nagyon lényeges tennivaló a dolgozók ruhaellátása, annál is inkább, mert az 1957. évi téli illetményruha ellátás nem megnyugtató. A hiányt sürgősen pótolni kell nemcsak azért, hogy a jogos elégedetlenséget megszüntessük, hanem elsősorban az egészségvédelem szempontjából. A bevont téli ruhák javításának és tisztításának az üteme megnyugtató.

Már most kell gondolni a téli védő- és melegítő italok nyersanyagának, munkahelyre szállításának biztosításáról. Az utóbbira különösen a pályafenntartásnál kell ügyelni, mert a múltban nem egyszer hidegen érkezett a munkahelyre az étel és a melegítő ital.

Nem szabad szem elől tévesztenünk, hogy a tél a vasút és a vasutasok nagy erőpróbája. Télen a megfelelő pihenőidő fokozottan szükséges ahhoz hogy dolgozóink kipihenten álljanak ismét munkába. A szakszervezet szerezzen érvényt a törvényes pihenőidők betartásának, ellenőrizze a munkabeosztást. Üzemi szakszervezeti szerveink tartsák halaszthatatlan kötelességüknek az elsősegélyek oktatásának ellenőrzését. Szervezzenek egészségügyi előadásokat a meghűléses betegségek elleni védekezés módjáról, a téli baleseti veszélyforrások elhárításáról.

Télen különösen előtérbe kell hogy kerüljön az emberről való gondoskodás, mert a közvetett érdekvédelem, a termelés egyenletessége csak megelégedett, jó munkakörülmények közt dolgozó emberekkel lehetséges.

Szerte a világon a dolgozók milliókért küzd a Szakszervezeti Világszövetség. Támogatja azt a harcot, amelyet a világ szakszervezeteibe tömörült dolgozók életszínvonaluk emeléséért, gazdasági, szociális és demokratikus jogaikért, a lefegyverzésért, a békéért, a nemzeti függetlenségért folytatnak. (MTI)

Újabb vonalakon indult meg a forgalom Magyarország és Jugoszlávia között

Szeptember 29-én ünnepélyesen megnyitották a több éve szünetelő vasúti forgalmat *Magyarboly* és *Pélmonostor* között. A vasúti forgalom megnyitásának nagy gazdasági jelentősége van. Nemrégiben ugyanis gazdasági szerződést kötöttünk Jugoszláviával, melynek értelmében vasércet szállítanak a sztálinvárosi kohó részére. Az érc Magyarbolyon át sokkal rövidebb úton jut el rendeltetési helyére és ezzel jelentősen csökken a szállítási költség.

Szeptember 29-én ugyancsak megindult a vasúti forgalom *Szeged* és a jugoszláviai *Horgos* között.

HÍREK A SZOVJET VASUTAKRÓL A NAGY OKTÓBER 40. ÉVFORDULÓJA ELŐTT

Moszkvában kiállítás nyílt *„A Szovjetunió vasúti közlekedése 1917-től 1957-ig"* címmel. A kiállítás hat részből áll.

Az első a forradalom előtti Oroszország vasúti forgalmát ismerteti. A kiállítás második részlege a vasúti közlekedés helyreállítását és fejlesztését mutatja be. A háború előtti ötéves tervek során 13 420 kilométer hosszúságban építettek vasútvonalat és 9100 kilométeres útvonalon fektettek le második vágányt. 8500 kilométeres vonalat önműködő berendezésekkel láttak el. Ezidő alatt mintegy 12 000 új mozdonyt, több mint 28 000 teher- és mintegy 11 000 személykocsi állt munkába.

A harmadik részleg a szovjet vasút szerepét ismerteti a Nagy Honvédő Háború idején.

A vasút fejlődése a háború után — ez a legnagyobb részleg témája. 1913-ban a vasút teherforgalma 65 696 millió tonna-kilométert tett ki. 1956-ban ez a szám 1 079 106 millió tonnakilométerre emelkedett. A villamosított vonalak hossza tavaly 6381 kilométert ért el, míg 1913-ban ilyet egyáltalán nem ismertek.

A mozdonypark fejlődését a következő számok bizonyítják: 1913-ban az akkori idők legnagyobb mozdonya mindössze 500 lóerős teljesítményt nyújtott. Jelenleg az „N—8" villanymozdony 5700 lóerős.

•

A Keraszuk—Kameny vonalszakaszon megindultak a szerelvények Altáj gabonájával. A kuvandiki vasutasok minden vagonban három tonnával többet szállítanak az előírtnál.

•

A rakterület helyes kihasználásával *Vasziljenko* a bobrovici állomás dolgozója minden négytengelyes vagonba 3.5 tonnával több árpát rak be, mint amennyit a norma előír.

•

A murasi vasutas dolgozók a nagy évforduló előtt meghívják körükbe és elbeszélgetnek azokkal a veterán harcosokkal, akik résztvettek 1917-ben az Októberi Forradalomban.

•

A Szovjetunióban elkészült a legújabb személyvonat, amelynek villamosmozdonya óránként 130 kilométeres sebességgel viszi a tíz, teljesen fémből készült személykocsit. A tíz kocsiban 1056 ülőhely van. A vonat szellőzőberendezéssel van ellátva. Télen a kocsikat villannyal fűtik. Az „Ér—1" elnevezésű vonat egy perccel az indulás után már 100 kilométeres sebességgel halad. A próbaút alkalmával a 89 kilométeres utat — 9 állomással — 1 óra 9 perc alatt tette meg. Visszafelé megállás nélkül 57 perc alatt érkezett Moszkvába. Menetközben egyes pályarészeken 138 kilométeres sebességgel száguldott.

Hogyan segíti szakszervezetünk a családiház építési akciót?

Hogyan segíti szakszervezetünk a családiház építési akciót? — ezzel a kérdéssel fordultunk Berta István elvtárshoz, a szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási osztályának munkatársához.

— Központi Vezetőségünk 1957. július 26-án tartott ülésén foglalkozott a vasutasok nehéz lakáshelyzetével és a családi ház építési akcióval — mondotta. Az ülésen jelen volt *Kossa* miniszter elvtárs és megígérte segítségét. A segítség nem váratott sokáig magára. *Kossa* elvtárs és a szakszervezet közbenjárására a Minisztertanács 22 millió forintot szavazott meg a közlekedési dolgozók családi ház építési akciójára. Ebből a vasutasok 14 és fél milliót kapnak. A SZOT kezdeményezésére ez az összeg 2 és fél millióval növekedett.

Kik kaphatnak hitelt?

— Elsősorban azok, akik már hozzákezdtek a házépítéshez és vállalták, hogy a kapott hitelből még ez évben befejezik az építkezést. Ez azért fontos, mert ha ebben az évben nem használjuk fel a hitelt, akkor azt átviszik az 1958-as évre, tehát az átvitt összeggel csökkenne a jövőre kiutalandó összeg.

Hogyan juthatnak hitelhez a dolgozók?

— Az akciót az Országos Takarékpénztár bonyolítja le. A hiteltkérőknek a következőkkel kell rendelkezniök: *1. Olyan tehermentes telekkel, amelynek legalább egynegyed része ki van fizetve. 2. Anyagban, munkaerőben vagy pénzben a ház építési költségének 35—40 százalékával, de indokolt esetben 25 százalék is elégséges.* (Ebbe az összegbe beszámít a dolgozó saját munkája is.) *3. Jóváhagyott tervrajzzal és költségvetéssel. 4. Építési engedéllyel.*

Ha mindez megvan, az illetékes igazgatóság lakásügyi csoportjához kell fordulni a kérelemmel, ahol a területi bizottsággal közösen döntenek a kérés teljesítéséről, Ha ez megvan, akkor ahhoz a megyei OTP-hez kell fordulni a hitel megnyitása végett. ahol a házat építik. vagy építeni akarják.

Már eddig is igen nagy érdeklődés mutatkozik az akció iránt. Szolnokon például 21 vasutas részesült 20 000-től 40 000 forintig terjedő hitelben. A hitelt 20 év alatt kell visszafizetni évi 2 százalékos kamat mellett.

Berta elvtárs hangsúlyozta, hogy az akció során a helyi szakszervezeti szervekre is komoly munka vár. Segíteni kell azoknak. akik megkezdték az építkezést és valamilyen okból megakadtak. A segítésnek számtalan módja van. (Szállítóeszközök biztosítása, anyagbeszerzési nehézségek leküzdése, stb.) Itt kell megemlíteni, hogy szakszervezetünk közbenjárására lehetővé vált hogy az OH anyagok közül a csövet és sint a MÉH kiiktatásával a vasutasok közvetlenül a vasúton vásárolhatják meg.

— Megtudtuk azt is, hogy a családi ház építési akció nem zárul le, sőt minden remény megvan arra, hogy jövőre és az azt követő években még nagyobb hitelkerettel fogunk rendelkezni.

Szakszervezetünk elnökségének határozataiból

A szakszervezet elnöksége szeptember 23-i ülésén határozatot fogadott el a **nőmozgalommal kapcsolatos munka megjavításáról.**

A határozat többek között a következőket tartalmazza: A dolgozó nőknek a vasúton biztosítani kell a szaktudásuknak megfelelő beosztást. Az elnökség felhívja a személyzeti szakosztály figyelmét, hogy az ellenforradalom előtti helves gyakorlatot követve a káderfejlesztésnél módszeresen foglalkozzanak a nőkkel. A területi bizottságok hívják fel az üzemi bizottságok figyelmét, hogy a törvényerejű rendeleteket, amelyek a nők munkaviszonyát, jogaik gyakorlását tartalmazza, valamint a Munka Törvénykönyve idevonatkozó részeit tanulmányozzák, tartsák be, illetve tartassák be. A munkavédelmi osztály vizsgálja meg a nőket védő törvények betartását.

December 31-ig felül kell vizsgálni, hogy a szaktanfolyamokon milyen arányban vannak nők és a vizsgálat eredményétől függően döntést kell hozni a nők továbbképzésének módiára. A területi bizottságok a márciusban kiadott irányelvek alapján hozzák létre a nőbizottságokat, melyek munkájának irányítását az ÜB-elnökök végezzék.

A területi bizottságok október hónapban, a szakszervezeti központ pedig ezek tapasztalatai alapján novemberben tartson országos nő-aktíva értekezletet.

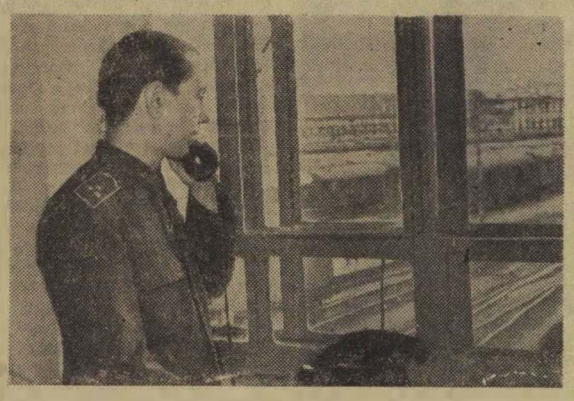
A nők politikai nevelésének érdekében az elnökség javasolja, hogy hathetenként tartsanak nőtalálkozókat, ahol megvitatnák a békeharc problémáit, a család, gyermekvédelem és nevelés kérdéseit. A kultúrotthonok programjukat úgy dolgozzák ki, hogy a nők is megtalálják helyüket a kultúrotthon életében. Szervezzenek tanfolyamokat, előadásokat a nőket érdeklő problémákról.

Az elnökségnek az ifjúság neveléséről hozott határozata a következőket tartalmazza: Az elnökség helyesli és támogatja a vasutas KISZ-szervezetek azon törekvéseit, hogy a vasutas dolgozó ifjúságot maguk köré tömörítve a szocialista vasút építésére mozgósítják. Támogatja a KISZ-szervezeteket kulturális és sport tevékenységükben, segíti munkájukot erkölcsileg és esetenként anyagiakban is.

Felhívja a területi és üzemi bizottságok figyelmét, hogy minden téren támogassák a KISZ-szervezetek termeléssel kapcsolatos munkáját. Karolják fel a fiatalok kezdeményezését. A szolgálati vezetők jutalmazzák a jó eredményt elérőket. Az elnökség a legjobb eredményt elérő ifi-brigádok részére vándorzászlót rendszeresített. Tapasztalatcserék szervezésével elő kell segíteni a fiatalok szakmai képzettségének növelését.

Üzemi bizottságaink a KISZ-szervezetekkel közösen ellenőrizzék a Munka Törvénykönyve fiatalokra vonatkozó részének betartását. Üzemi bizottságaink a KISZ-szervezetekkel közösen gondoskodjanak a munkásszállásokon elhelyezett fiatalok szórakoztatásáról, problémáik megoldásáról. Az ÜB mellett működő kultúrbizottság helyettes vezetője a KISZ-kultúrfelelős legyen. Biztosítani kell, hogy a kultúrotthonokban, kultúrtermekben megfelelő otthonra találjanak a fiatalok. A kulturális programot úgy kell összeállítani, hogy az a fiatalság igényeit is kielégítse. Üzemi és KISZ-bizottságok segítsék elő a fiatalok általános műveltségének fokozását, nyújtsanak számukra megfelelő sportolási lehetőségeket.

Biztosítani kell, hogy a fiatalság létszámának megfelelően legyen képviselve a vezetőszervekben. A területi bizottságok a területileg illetékes KISZ-vezetőkkel esetenként beszélték meg a soronlevő konkrét tennivalókat.



Bakány László intéző, forgalmi szolgálattevő a Keleti-pályaudvar I-es tornyában teljesít szolgálatot. Brigádjával 98,7 százalékra teljesítette a menetrendszerinti indítást augusztus hóban.

(Kovács Géza felv.)

NEM VÉLETLEN MŰVE A TETTREKÉSZSÉG

Tiszaszederkény állomáson termelési értekezleten vitattuk meg az őszi forgalmi feladatokat. A dolgozók szívesen jöttek a megbeszélésre. Szinte mindenkinek volt javaslata, mondanivalója. Jól tudják, hogy nagy munka hárul rájuk. Kiszolgálják a Tiszapalkonyi Erőmű építését, sőt a már üzemben levő gyáregységeket is ellátják szénnel és egyéb anyaggal. Kapcsolatban vannak a Tiszavidéki Vegyikombináttal és több más vállalattal.

Az állomás bővítése miatt gyakori a vágányzár. Ilyen körülmények között kell naponta 100—120 kocsit beállítani a több mint 10 kilométeres iparvágányon, de előfordult már, hogy 180 kocsi érkezett.

A munkát három tolatócsapat egymással versenyezve végzi.

Az élen *Kaposvári István* csapata áll. Nem sokkal jár mögötte *Bejó Béla* csapata, de *Szabó Sándor* brigádja bizony lemaradt a nemes vetélkedésben. A csapat tagjait bántja a lemaradás. Az értekezleten elhatározták, hogy átveszik Kaposváriék munkamódszerét.

Az egyik hozzászóló javasolta, hogy tartsunk komplex értekezletet a nyékládháziakkal és akkor biztosan nem fog előfordulni, hogy indokolatlanul ott tartsák tolatócsapatunkat és tartalékunkat akkor, amikor nálunk kocsik várnak továbbításra. Többen ajánlották, hogy szolgálatátvétel után a mozdonyszemélyzet, a tolatócsapat és forgalmi szolgálattevők beszéljék meg a tennivalókat.

A forgalmi szolgálattevők szóvátették, hogy a vegyes vonatok hosszas vita után sem viszik el az üres kocsikat. *(Az értekezlet után megoldódott a probléma a miskolci fűtőház és állomás illetékeseinek segítségével.)* A részvevők egyhangúlag elfogadták azt a javaslatot, hogy

Klementina állomás dolgozóit versenyre hívjuk.

Az állomásfőnök elvtárs névszerint bírálta a fegyelem megsértőit, majd az oktatás fontosságáról beszélt. Megköszönte a párt és szakszervezet támogatását, aminek következtében augusztus hónapban a dolgozók 99 százaléka résztvett az oktatáson.

A dolgozók jogos ruhaellátási panaszát az értekezlet után megnyugtató módon elintézte *Ugiyai Sándor* elvtárs, a területi bizottság kiküldöttje.

A hasznos tanácskozás érezteti hatását a termelésben. Kész tolatási tervvel számolják minden egyes kocsinál, hogy mennyivel csökkentették a tartózkodási időt.

Nem véletlen műve ez a tettrekészség. Az MSZMP megalakulása után, ha nem is nagy taglétszámmal, de szívvel-lélekkel őszinte szóval hozzákezdtünk a politikai felvilágosító munkához. A párt iránymutatása alapján helyileg is bebizonyítottuk, hogy a forradalmi munkás-paraszt kormány létrejötte, a Szovjetunió fegyveres segítsége 1956 novemberében az egyszerű emberek, a magyar függetlenség létkérdése volt. Megalakult a KISZ szervezet is.

Állomásunkon nem akad olyan vasutas, aki ne lenne tagja a szakszervezetnek.

A dolgozók határozott szándéka az élüzemszint elérése, megtartása és természetesen a velejáró pénzjutalom elnyerése. Kezdeti eredményeink nem tesznek elbizakodottá, de újabb sikerekre lelkesítenek.

Póka Miklós
párttitkár, Tiszaszederkény

MEGSZÜLETETT A SZOVJETHATALOM!

Részlet Szaveljev: „Roham a Téli Palota ellen" című művéből

A Téli Palotában

Az Ideiglenes Kormány miniszterei ezen az estén a Téli Palota hatalmas, ragyogó malachit-termében üléseztek. Az első lövésekre valamennyien kirohantak a teremből. Az ablakok az utcára nyíltak és a miniszterek féltek, hogy a golyók a terembe vágódnak. Felkapták irattáskáikat és biztos helyet kerestek.

Végre találtak is ilyet, a palota egyik belső szobáját, melynek ablakai az udvarra nyíltak. Ott leültek a hosszú asztalhoz és folytatták az ülést.

Időnként megszakadt a tanácskozás. A junkerek megbízottai jöttek be a szobába és érdeklődtek, vajon megérkeznek-e a csapatok a frontról?

De ezt a miniszterek maguk sem tudták. Az idő múlt, a csapatok azonban még mindig nem jelentkeztek. Valószínű, hogy egyáltalán nem jönnek. Ezt azonban a miniszterek nem merték megmondani a junkereknek. Biztatták őket, hogy a csapatok már bevonultak Petrográdra, rövidesen várhatók, minden órában itt lehetnek.

A junkerek megbízottai visszamentek a térre. De félóra múlva ismét a miniszterek mellének szegezték a kérdést: jönnek-e már? Végül az oranienbaumi tiszti iskola junker-osztaga megúnta a hitegetést, elhagyta helyét és elvonult a térről.

Az ülés tovább folyt. Aztán újra megszakadt egy percre: váratlanul megszólalt az oly régen hallgató telefon. A miniszterek egymásra néztek és egyikük odalépett a telefonhoz.

— Honnan beszéltek? A Téli Palotából? — hallatszott a hang a kagylóból.

— Onnan — bólintott a miniszter. — Mi van?

— A litván ezredtől beszélek — folytatta az ismeretlen hang. — Mi újság, elvtárs, elfoglaltátok-e már a Téli Palotát? Letartóztattátok-e már a burzsuj miniszereket?

— Nem — válaszolt komoran a miniszter — még nem tartóztattak le bennünket.

— Még nem? — csodálkozott a kérdező a litván ezred laktanyájában. — Mi azt gondoltuk... no mindegy, már nem tart sokáig!

Az összeköttetés megszakadt. A központban nyilván észrevették a hibát és siettek újra kikapcsolni a Téli Palotát.

Ugyanakkor a Szmolnijban

Aznap este a Szmolnijban összeült a Szovjetek II. összoroszországi konferenciája.

A nagy, fehér termet zsúfolásig megtöltötte a nép. Az egész országból jöttek a küldöttek — munkások, parasztok, katonák, tengerészek. Padokon, székeken, ablakdeszkákon ültek vagy álltak az oszlopok körül.

Hatszáznegyvenkilenc küldött vett részt a konferencián. Köztük mintegy négyszáz bolsevik, százötven mensevik és eszer. Akadt azonban több olyan küldött is, aki együtt érzett ugyan a bolsevikokkal, de még nem döntött, hogy velük haladjon, mert nem bizott abban, hogy a munkásoknak és parasztoknak elég erejük van a hatalom megszerzésére és megtartására.

A mensevikek és eszerek ezekre a küldöttekre számítottak. Igyekeztek az ingadozókat megfélemlítéssel magukmellé, a burzsoázia oldalára állítani.

A kongresszus 10 óra 45 perckor kezdődött, miközben a Téli Palota előtti téren javában folyt a harc.

Az első szónok, egy kecskeszakállú mensevik tiszt volt. Szakállát rázogatta, teli torokból kiabált és fenyegető hangon igyekezett megfélemlíteni a bolsevikokat.

— Az első, második, harmadik, negyedik, ötödik, hatodik, hetedik, nyolcadik, kilencedik, tizedik, tizenegyedik, a rendkívüli és a kaukázusi hadsereg katonai bizottsága nevében — ordította egyre emeltebb hangon, úgyhogy arca végülis rákvörös lett — szólok hozzátok! Mi, a hadsereg, idejövünk és nem szavakkal, hanem fegyverekkel harcolunk majd ellenetek.

Egy percre csend lett a teremben. Ekkor az egyik, sáros, hosszúköpenyes katona felkiáltott:

— Elvtársak! Ne higgyetek neki! Most jövök a frontról, a hadsereg csak jeladásra vár, hogy a forradalom segítségére siessen, harcra a burzsoázia ellen! A lövészárkok népe az Ideiglenes Kormány megdöntését követeli és türelmetlenül várja a hatalom átadását a Szovjeteknek!

Utána újra a mensevikek képviselője beszélt. Kijelentette, hogy a felkelést előbbutóbb leverik. Ezért a mensevikek igazolni kívánják, hogy semmi részük nem volt a mozgalomban és azonnal elhagyják a kongresszus termét.

Az óramutató már túlhaladt a tizenegyen, amikor a mensevikek és az eszerek kis csoportja kivonult a teremből. A padok között botladozva igyekeztek a kijárat felé.

Köröskörül az egész teremben lárma, fütyülés, lábdobogás, kiabálás hallatszott.

— Dezertőrök! Árulók! — hangzott innen is, onnan is.

— Siessetek csak, siessetek, különben mi dobunk ki benneteket!

Azonban a mensevikek és az eszerek rövidesen visszajöttek, hogy újabb fenyegetéseket harsogjanak, majd másodszor is eltávoztak. Alig vonultak ki, amikor hirtelen tompa, földrengésre emlékeztető moraj hallatszott. Megremegtek az ablaküvegek, csörömpölt a mennyezetről lógó súlyos kristálycsillár. Mindenki tudta, hogy ágyúk bömbölnek.

Valamennyien rögtön a nagy, sötét, jégvirágos ablakokhoz tódultak, hogy legalább egy pillantást vethessenek a házaktól eltakart Téli Palota felé, ahol a harc folyt.

Ebben a percben a mensevikek és az eszerek ismét benyomultak. Dühtől és rémülettől eltorzult arccal, magukból kikelve üvöltöztek:

— Tüzet szüntess! Adjatok utasítást, hogy azonnal hagyják abba a tüzelést!

Mikor senki sem válaszolt, harmadszor is elindultak a kijárat felé.

Az ajtó előtt megálltak és ünnepélyesen kijelentették:

— Tudjátok meg: elmegyünk!

Senki sem dobogott, senki sem fütyült, csak nevettek...

— Hányszor mentek még el? — kiáltotta utánuk valaki. — Hamarabb is megtehettétek volna!

Csak a bolsevikok és a velük együttérzők maradtak a teremben. Egyenletesen dörrentek az újabb és újabb ágyúlövések, egyik a másik után.

A Szovjetek Kongresszusa pedig folytatta munkáját. Kihirdették, hogy a Kongresszus kezébe veszi az államhatalmat.

(Folytatjuk)

Addig segítsünk, amig nem késő

A szakszervezet elnökségi ülésén is szóvátettük már, hogy az újjáépített négyszögfűtőházunk füstelvonó készüléke és a kémények nincsenek megfelelő állapotban. Eddig már négy kémény leszakadt. Legutóbb szeptember tizedikén zuhant le egy kémény és majdnem három lakatos halálát okozta.

Többször kértük már a II. miskolci osztály és pályafenntartási főnökség vezetőjét írásban, szóban, táviratban, hogy haladéktalanul segítsenek. Az igazgató elvtársnak is kétszer szóltunk, de minden hiába, a mai napig nem történt intézkedés. *(A levél szeptember 10-én kelt. A szerk.)*

Ezúton is kérjük az illetékeseket, hogy segítsenek a súlyos, baleseteket előidézhető hiányosságokat megszüntetni.

Ruttkovszki Antal,
ÜB-elnök, Miskolc fűtőh.

Fejezzék be az elkezdett munkát

Éveken keresztül kértük az illetékeseket, hogy biztosító berendezésünket építsék úgy át, hogy az áthaladás ne csak egyenes, hanem kitérő irányban is lehetséges legyen. Ez nagyon fontos mind a széntakarékosság, mind a vonatok gyors továbbításának szempontjából. Gonduljuk el, hogy mennyi szén megy veszendőbe csak azért, mert egy percre meg kell állítanunk a kitérő irányba haladó vonatot, nem is szólva arról, hogy egy 1000—1500 tonnás vonatnál mennyi idő vesz kárba, míg felgyorsul.

Szeged igazgatóságától még tavaly ígéretet kaptunk az átalakításra. 1956 október elején meg is érkezett egy szerelőkocsi, több dolgozóval és nekifogtak a munkának. Ahogy fogytak a napok, úgy fogyott az ott dolgozók száma. Végül egy elvtárs maradt. Egy heti munka eredménye egy gomb beépítése volt, amelyet kezelni kellene minden áthaladó vonatnál. Az ellenforradalom félbeszakította a munkát.

A szerelőkocsi a munkással együtt visszautazott Szegedre és talán már nem is élnek azok, akik itt voltak, mert életjelt nem adnak magukról.

Nagyon szeretnénk, ha legalább a munka megkezdésének egyéves évfordulójára eljönnének és az elkezdett művet befejeznék.

A gyomai forgalmi brigád nevében:

Kiss Sándor, párttitkár.

★

Tíz perces munka – közel egy óra alatt

Ferencváros Keleti rendező pu. számadáskezelőinek és hordozóinak problémát okoz a Nyugati rendező pu-ra érkező és Keleti rendező pu-ról továbbítandó kocsik számadásának átszállítása.

A KPM 1954-ben kiadott egy rendeletet, mely úgy intézkedik, hogy a keleti rendező számadás hordozója a Központi Szertáron keresztül menjen. Ezt a rendeletet nem vonták vissza, nem helyezték hatályon kívül, ennek ellenére a szertár vezetője az ellenforradalom óta megakadályozza az átjárást.

Jelenleg a számadáshordozóknak a nagygurítón keresztül kell járniuk. Ez 40—50 percet vesz igénybe, míg a szertáron keresztül vezető út mindössze tíz percig tart. Az időkiesés hátráltatja a vonatok menetrendszerinti indítását. A probléma megoldásának érdekében már egyik bizottság a másiknak adta a kilincset, de eredmény nélkül. Most már nem bizottságot, hanem érdemleges intézkedést várunk.

Vida Ferenc, átmenesztő.

A téli egészségügyi felkészülésről

A vasutas dolgozók egészségét, munkaképességét súlyosan veszélyeztetik az időjárás viszontagságai. Téli időben az üzemi balesetek, továbbá a fertőző légzőszervi és az üzleti megbetegedések száma növekszik. Leglényegesebb feladatunk tehát az üzemi balesetek és a fertőző légzőszervi, továbbá üzleti megbetegedések megelőzése. A jó egészségvédelmi munka alapja a tervszerűség. Üzemi bizottságaink elsőrendű kötelessége a téli egészségügyi munkaterv készítése. A jó munkaterv alapja a betegségekre, illetve munkahelyekre bontott táppénzes állomány ismerete.

I.

Az üzemi balesetek megelőzése érdekében a legfontosabb tennivalók a következők:

1. A talajegyenetlenségeket szüntessük meg. A rossz állapotban levő aknafedőket javíttassuk ki és ahol kell megfelelő aknafedőkről gondoskodjunk. Biztosítsuk a megfelelő térvilágítást.

2. Elegendő mennyiségű homokot tároljunk a jeges, síkos utak felszórására.

3. A munkahelyekre, öltözőkbe vezető lépcsők lépcsőfokait és korlátjait ki kell javítani. (Pl. Komáromi fth., Szeged Vasanyagjavító stb.)

4. Az üzemorvosok és a kerületi orvosok az elsősegélynyújtó felelősök részére folyamatosan tartsanak tanfolyamot. A tanfolyam megszervezésénél az üzemi bizottságok egészségügyi aktívái segítsenek az orvosoknak. (Szeged állomáson pl. az elsősegélynyújtó felelősök nem végeztek tanfolyamot.)

5. Az üzemorvos a munkavédelmi felelőssel és a munkavédelmi felügyelővel együtt ellenőrizze a kályhák, kályhacsövek állapotát, mert a rossz állapotban levő kályhák, illetve a rosszul bellesztett kályhacsövek széngáz képződést idézhetnek elő.

6. Sürgősen ki kell javítani a hibás tetőzetet és csatornát.

II.

A fertőző légzőszervi, influenza és az üzleti megbetegedések megelőzése érdekében végzendő feladataink a következők:

1. Az üzemorvosok, üzemi ápolók, munkavédelmi felelősök és munkavédelmi felügyelők folyamatosan ellenőrizzék a meleg védőételek és italok kiszolgáltatását. A magas C-vitamin tartalmú csipkebogyó-tea igen ajánlatos, mint védőital.

2. Mosdók, öltözők, laktanyák, melegedők stb őszi, illetve téli meszelésének időben való elvégzését szorgalmazni kell.

3. Különös gonddal ellenőrizzék az üzemi konyhák működését. Igen fontos ugyanis, hogy az üzemi étkeztetés keretében a dolgozók megfelelő C-vitamin mennyiséget kapjanak. A heti étrendben szerepeljen hagymasaláta, savanyú nyerskáposzta, csajamádé, gyümölcs és gyümölcslé stb. A C-vitamindús étrend megelőző gyógyszere a légzőszervek fertőző betegségeinek.

4. A kalauzkocsik megfelelő fűtésének ellenőrzését még az őszi hónapokban el kell végezni. A rosszul fűtött kalauzkocsi légzőszervi és üzleti megbetegedés okozója.

5. Az orvosi rendelők és váróhelyiségek, várótermek, melegedőhelyiségek folyamatos fűtését biztosítani kell.

6. Zsúfolt várótermekben, melegedőhelyiségekben, laktanyákban, ügyelni kell a fokozott tisztaságra és különleges esetekben (influenza betegségek magas száma) folyamatos fertőtlenítést kell alkalmazni.

7. A rosszul működő szellőztető készülékeket (ventillátor, exhaustor) a hideg idő beállta előtt ki kell javítani. A hiányzó ablakokat pótolják.

8. A munkaképes idűlt üzleti betegségben szenvedők munkahelyét az üzemorvosok műhelylátogatásaik alkalmával különleges figyelemmel vizsgálják. (Nedves, huzatos munkahelyen a téli hideg időben idült reumás dolgozó ne dolgozzon.) Figyelemmel kell kísérni az üzemorvosnak, üzemápolónak a reumás beteg szakorvosi kezelését (megfelelő gyógyszerrel elvan-e látva). Az üzemorvos a még munkaképes, de üzleti bántalmaiban komoly rosszabbodást mutató beteget utalja az Éjjeli Szanatóriumba, vagy gyógyintézetbe.

9. Az egészségügyi aktívaháló-zat szervezze és irányítsa az egészségügyi felkészüléssel kapcsolatos agitációs és propagandamunkát. (Előadások, megbeszélések, viták, fallújság, emlékeztető lapok, egészségügyi jelmondatok. „A dolgozó kérdez, az orvos felel" ládák elhelyezése. Képek, táblázatok, diapozitívek és filmek vetítése. Egészségvédelemmel kapcsolatos színdarabok előadása stb.)

Igen fontos, hogy az egészségügyi felvilágosító munka az egyéni hygénia legfontosabb mindennapi kérdéselt ismertesse. (Megfelelő táplálkozás, étkezés, tisztaság stb.)

A felsorolt feladatok csak egy részét képezik a téli egészségügyi orvosi és szakszervezeti munkának, de ha a fent vázolt irányelveket a gyakorlatban megvalósítjuk, akkor az áldozatkész nehéz munkát végző vasutas dolgozók egészségvédelmét nagymértékben javítjuk.

Rottenbiller Alajos
közp. ell. főorvos

Életrevaló kezdeményezés

A szolnoki fűtőház 424-es sorozatú gépeinek mozdonyvezetői kezdeményezésére komplexbrigád alakult a mozdonyszemélyzetből, mozdonyos előadóból, vontatási műhely vezetőből és az állomási forgalmi irányítóból. A brigád megalakítására az késztette őket, hogy termelékenyebbé, olcsóbbá tegyék a munkát, összefogással kiküszöböljék a hibákat.

Munkájuk segítésére, támogatására felkérték a 7. és 8. szakosztály vezetőjét *Tölgyes Lajos* és *Lindner József* elvtársakat, valamint *Pongrácz Imre* elvtársat, az igazgatóság IV. osztályának vezetőjét, akik ezt szívesen el is vállalták.

Arra törekszenek, hogy politikai és szakmai felkészültségben egyaránt példát mutassanak. Megkérték a pártszervezet vezetőségét, hogy rendszeresen tájékoztassa őket a politikai kérdésekről. A szakmai oktatás keretén túlmenő kiképzésről a mozdonyos előadó gondoskodik.

A brigád vezetője kapcsolatot tart a mozdonyos előadóval, a műhely vezetőjével és a forgalmi irányítóval. Figyelemmel kíséri a gépek személyzetének vezénylését. Felhívja az előadó figyelmét a termelést gátló körülmények kiküszöbölésére.

Vállalásuk a gazdaságosságot veszi elsősorban figyelembe. Gépeik mosásra csak a 3. illetve a 6 havi vizsgálatkor állnak le s a természetes kopást meghaladó javítást is csak akkor végzik. A tervhez viszonyítva a vontatási fajlagos költségeket 2 százalékkal csökkentik, a terhelést 5 százalékkal növelik. A kesett szerelvényeket rövid menetek alkalmazásával lehetőleg menetrendszerűvé teszik. Az utazási sebesség növelése érdekében nem tartanak igényt a vonalon a vontatási tartózkodási időkre, a mostani szénminőség fenntartása esetén. Ha a brigád tagjai közül valakinek a gépe leáll, a működő gépek személyzete mellett közbeváltóként foglalkoztatják őket úgy, hogy a kötelező 210 órája valamennyinek biztosítva legyen.

A szakszervezeti aktívák támogatják a kezdeményezést. Résztvesznek a munka értékelésében, eredményeiket ismertetik a többi dolgozóval és ha szükséges, segítenek a hibák kijavításában.

Megindult a verseny

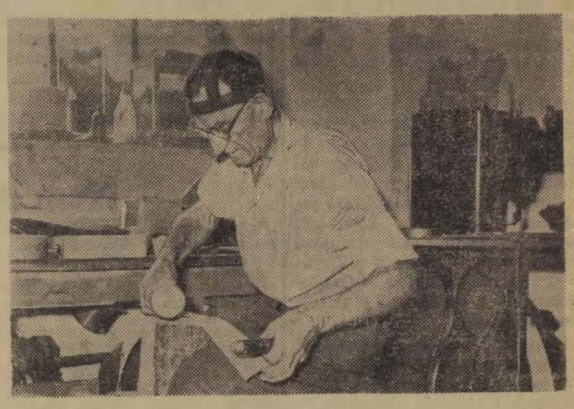
Dombóvár állomáson nem szünetelt egy percre sem a munka az ellenforradalom alatt. Mentek a helyi vonatok. Mégsem mondhatjuk azt, hogy az egész hazánkat megrázó orkán nem éreztette hatását nálunk. Megfertőzte az emberek egy részének a gondolkodását. A szocialista munkaversenyről —, amely hibái ellenére is lendítője volt mindig a munkánknak — eleinte hallani sem akartak. Aztán jött a rákosrendezőiek felhívása és az állomási dolgozók örömmel csatlakoztak a reális, jól értékelhető versenyhez. A vonatkísérőknél azonban más volt a helyzet. Igaz, *Ormossy Lajos* és *Juhász II. István* vonatvezető elvtársak javasolták a régi verseny folytatását, azonban a többiek elzárkóztak ez elől. *Fadgyas Károly* is versenyre hívta társait, azonban nem is kapott választ. Már-már úgy látszott, hogy csődöt mond a vonatkísérők versenye, de nem így történt.

A szakszervezet, a pártszervezet segítségével egy versenyértekezletet hívott össze, 133 vonatkísérő jelent meg, hogy megvitassa a problémát. A fél órára tervezett értekezletből két és fél óra lett. Mindenki szólni akart, mindenkinek volt javaslata.

Nagyszerű érzés volt hallani, ahogy munkában megedződött, deresfejű vasutasok versenyre hívták egymást. Azt is elhatározták, hogy ellenőrizni fogják egymást és ha a legkisebb visszaélést tapasztalják, a taggyűlés előtt fogják az illetőt felelősségre vonni, és a magáról megfeledkezett dolgozót kizárják a versenyből.

Mi, dombóvári vasutasok úgy érezzük, hogy ezzel a versennyel is hitet teszünk kormányunk mellett, és ezzel is támogatjuk a Szocialista Munkáspárt politikáját.

BODOGH MIHÁLY ÜB-elnök



A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél végez dicséretes kárpitos munkát az ablakfelhúzó-hevederek készítésében Sóos László.
(Kovács Géza felv.)

Megkezdődött a tanulás

A szegedi Vasútforgalmi Technikum udvarát felveri a vidám zsivaly. A több mint kétszáz első éves tanuló kíváncsian vizsgálgatja az épületeket. Vajon mi lehet a falakon túl? Erre kíváncsi a szökehajú *Illés* Gábor is, aki Nyíradonyban öt kis testvérétől vált meg, hogy az intézet tanulója legyen. A kis *Illés* elmondja, hogy hallott már az iskola életéről falubelijétől, *Gyarmati* Miklóstól, aki már negyedikes. *Tóth* Ernő öreg vasutasokkal beszélgetve szerette meg a vasutat. A feketehajú copfos *Nánási* Ilonka Rém községből került az iskolára, hogy megismerkedjen a vasútforgalom tudományával.

Rövid szemlélődés után kiderül, hogy a „kis elsősök" nem is olyan félénkek. *Molnár* László, a négygyermekes *táborfalvi* pályamunkás fia már öntudatos komolysággal beszél a vasút rejtelmeiről társainak. Az „öregek" akik már több éve hallgatói a technikumnak a nyári termelési gyakorlat élményeit tárgyalják illő komolysággal, hiszen ők már egy kicsit vasutasok is voltak.

Hirtelen végeszakad a beszélgetésnek, mert ebben az iskolaévben először megszólal a tanításra hívó csengő. Az ország 272 helységéből összesereglett 725 tanuló megindul a tantermek felé. Húsz osztály újrafestve, jól felszerelve várja a fiatalokat.

Az iskola vezetősége mindenre gondolt, hogy a tanulás zavartalan legyen. Beszerezték a téli tüzelőt. Több száz gyermeknek biztosították a benti étkezést. Megszerezték a szükséges tankönyveket, utasításokat, az összes füzeteket. Minden feltétel adva van, hogy a tanulás mellett sportoljanak, szórakozzanak a diákok. Már most arról tervezgetnek az iskola vezetői, hogy a nyári szünidőben jó lenne csereakciót szervezni román és bolgár vasutas technikumokkal.

Új tanév kezdődött, amely nevelőktől és diákoktól egyaránt odaadó munkát kíván. Mi, öreg vasutasok nagy gonddal és figyelemmel kísérjük ifjúságunk útját és reméljük, hogy az év végén velük együtt örülhetünk sikereiknek.

SZILADI SÁNDOR, Szeged.

Törődjünk többet munkahelyünk rendjével, tisztaságával

„Budapest Európa egyik legszebb városa" — halljuk az elismerést a hazánkba látogató külföldiektől. De rögtön hozzátesszik —, kár, hogy el van hanyagolva. *„A legnagyobb világvárosok szépségével vetekszik a mi fővárosunk"* — mondják a külföldön járt magyarok —, de az kár, hogy nagyon piszkos. Ezek, a de után következő megjegyzések nagyon fájnak. Valahogy úgy vagyunk vele, mintha gyermekünkre mondanák: *„Milyen gyönyörű ez a gyerek, de milyen gondozatlan, milyen szurtos"*. Egy szülő, akinek ilyent kell hallania, restellkedik és ha van benne egy szikrányi önérzet, rendbeszedi a gyereket. Hát szedjük rendbe mi is hazánk fővárosát, Budapestet.

Egy kis jóakarat kellene

Mindenki — a szó legszorosabb értelmében — söpörjön a saját háza előtt. És nekünk vasutasoknak éppen elég söpörni valónk van. Budapest pályaudvarai barátságtalanok, piszkosak, rendetlenek. Tudjuk jól, erről nemcsak a vasutasok tehetnek. Az épületek régiek, rájuk férne a renoválás, de ehhez pénz, méghozzá sok millió forint kell és ez most nincs. De sok mindent tehetünk egy kis jóindulattal, hogy a fővárosba érkező vidékieknek, külföldieknek ne az legyen az első benyomásuk, hogy itt baj van a tisztasággal.

A napoban a Nyugati pályaudvarra látogattunk. Az indulási oldalon mindjárt barátságtalan, és tegyük hozzá gusztustalan kép fogad. Az Utasellátó egy ütött-kopott pulton ízléstelenül elhelyezett ládákból gyümölcsöt árul. Néhány lépésre a WC ajtaja kitárva. A folyosón egymás mellett sorakoznak az Utasellátó pavilonjai, egyik-másik előtt széjjeldobálva hevernek az üres dobozok, ládák.

A peronon megnyugtató kép fogad. Erre is, arra is söprögető asszonyok, férfiak. Az ügyeletes tiszt, *Péter* elvtárs is gondosan őrködik, hogy ne legyen szemét, de bizony az igyekezet sokszor csődöt mond. Alighogy végig söpörték a peront, már kezdhetnék elölről. A vonat indulására várók nagyrésze cigarettázva tölti az időt, de csak nagyon gondos keresgélés után lehet falraszerelt hamutartót találni az indulási oldalon. (Az érkezési oldalon kettővel találkoztunk.) Valahogy úgy éreztük, hogy itt nincs semmi, ami arra késztetné az utast, hogy vigyázzon a tisztaságra.

Nem nagy dolog, de szóvátesszük, hogy a sarokban itt is, ott is söprűt, lapátot láthatunk. Jó dolog, hogy ezekkel munkálkodnak, de miért kell a pályaudvar dekorálására használni?

Ha már a dekorációnál tartunk, szóljunk néhány szót a pályaudvaron található falitáblákról. Üresek, kopottak, koszosak. Mit szólnak ehhez az üzemi bizottság tagjai, hiszen szinte minden nap elmennek előttük? Az lehet, hogy ők már annyira megszokták, hogy rá sem hederítenek, de az állomáson tartózkodó utasoknak feltűnik.

Szemléltető agitáció — sehol

Ott-jártunkkor is több külföldi tartózkodott a peronon. Az egyik csoport nagy érdeklődéssel szemlélte azt a vitrint, amire az van kiírva, hogy „így építik a szocializmust a nyugati pályaudvar dolgozói". A vitrinben egy lépcsősor egy csukott ajtóhoz vezet. Az ajtón felirat: „szocializmus". Valamikor a lépcsőfokokra helyezték a legjobb dolgozók képeit és kiírták termelési eredményeiket, de ez már a múlté. Még „szerencse", hogy a külföldiekkel nem volt tolmács és így abban reménykedhetünk, hogy úgy sem értették meg a feliratokat. Ugy gondoljuk, hogy a Nyugati-állomás dolgozóinak nem kell szégyenkezniük eredményeikkel. Bátran kiírhatják országvilág előtt. Akkor, hát miért nem teszik meg? Vagy nem lehetne ízléses képekkel megmutatni az állomás életét, fejlődését. Bizonyára igen, csak egy kis ötletesség, gondosság és egy kis fáradtság kellene hozzá.

Törődjünk többet második otthonunk, munkahelyünk rendjével, tisztaságával. A szakszervezeti aktívák, akik már olyan sok nehéz, bonyolult feladatot oldottak meg és vittek sikerre, törődjenek ezzel a fontos problémával is, mert tiszta, barátságos munkahelyen vidámabban megy a munka.

A háztartás-statisztika jelentősége

A szakszervezetek munkájának elengedhetetlen feltétele, hogy alaposan ismerjék: hogyan élnek a dolgozók. A munkások és alkalmazottak életkörülményeinek vizsgálatára állami statisztikai adatok állnak a szakszervezetek rendelkezésére. Olyan adatok birtokába, hogy egyes iparágak dolgozói hogyan élnek, azonban csak maguk a dolgozók juttathatják a szakszervezeteket a háztartásstatisztikai adatszolgáltatás útján.

Mi a háztartás-statisztika

A háztartás-statisztika megbízható adatokat szolgáltat a dolgozók életkörülményeinek alakulásáról. Ezért egyes üzemekben háztartási könyv vezetésére kérnek fel családokat. Arra nincs lehetőség, hogy minden család bevételeit és kiadásait megfigyeljék. Eppen ezért a családok egyrészének adatait tanulmányozzák és általánosítják. A helyes kép kialakításához természetesen az szükséges, hogy a kiválasztott családok jövedelme, fogyasztása megfeleljen az összes családok általános helyzetének.

A mi szakszervezetünk is megkezdte a háztartási könyv vezetésére felkérni egyes családokat. A háztartási könyvben minden bevételt és kiadást fel kell jegyezni, melyből a szükséges adatokat egy adatgyűjtő a hónap végén kimásolja.

Mire használják fel a háztartás-statisztika adatait?

A háztartás-statisztika a lakosság főbb rétegei szerint tájékoztat a fogyasztás összetételének alakulásáról. Megállapítható belőle, hogy a jövedelmek változásával hogyan módosul egyes cikkek fogyasztása, a vásárolt cikkek mennyisége és minősége. A változások ismerete nagy segítséget nyújthat a kereskedelmi forgalom tervezéséhez.

A fogyasztás összetételének ismerete nélkülözhetetlen az árváltozások vizsgálatához is. Megmutatják, hogy az egyes családok jövedelmükből menynyit fordítanak egyes cikkek vásárlására. Megmutatja a magasabb és alacsonyabb keresetű családok életviszonyaiban mutatkozó eltéréseket stb.

A háztartási könyv vezetésének előnyei

A háztartási könyv vezetése takarékosságra, jó költségbeosztásra nevel. Segédeszköz a háziasszony tervszerű gazdálkodásához.

A háztartásstatisztikai adatokat szigorúan titkosan kezelik. Sem vállalati, sem állami vagy társadalmi szervek részére nem szolgáltatnak ki névszerinti adatokat. Azok a családok, akik már huzamosabb ideje vezetnek háztartási könyvet, elismeréssel nyilatkoznak hasznosságáról.

Azokat a családokat, akik rendszeresen vezetik a háztartási könyvet, háromhavonként 50 forint jutalomban részesíti a szakszervezet.

Komjáthy Lajosné

Néhány gondolat az őszi és téli kulturális tennivalókról

Az elmúlt három hét alatt közel négyszáz kultúrfelelős, színjátszó-oktató és műkedvelő kultúrmunkás bevonásával tanácskozott szakszervezetünk, a vasutas dolgozók kulturális pihenésének és szórakoztatásának őszi és téli megszervezéséről.

Az ellenforradalom óta lemérhető az előrehaladás

A dolgozók választott vezetői — akik egyben fáradhatatlan kultúraktívák — adtak számot arról, hogy jelentős változás állott be a természettudományos ismeretek terjesztésében. Az egyre színesebb és tartalmasabb előadásokat mind több dolgozó igényli. Világosan látszik, hogy az ellenforradalom óta szaporodik a minden anyagi érdekeltségtől mentes, öntevékeny kultúrmunkások száma. Egyre több az olyan dolgozó, akinek szíve-lelke és szabad idejének nagy része népi művészetünké, a munkáskultúráé.

A hosszú évekig szunnyadó *kiskunhalasi* művészegyüttest például dicséret illeti ez évi rendszeres munkájáért. Szórakoztató és nevelő műsorukkal ellátogattak számos vasútállomásra és községbe. A rendszeres munka és a fáradhatatlan törekvés tette képessé a *Landler Járműjavító* művészegyüttest, hogy közel egy év alatt művészi tevékenységükben jelentőset fejlődtek. Igen sok negyven-ötven éves dolgozó vállal részt — sokszor a fiatalokat is túlszárnyaló lelkesedéssel — a kulturális élet fellendítéséből.

Napról napra növekszik azoknak a száma, akiknek figyelme szakszervezeti könyvtáraink felé fordul. Egyre többen olvassák a nagy mesemondó *Jókait*, egyre több dolgozót szórakoztat és tanít *Mikszáth Balzac, Solohov, Gorkij, Tolsztoj* stb. elbeszélése, regénye.

Nagyobb megbecsülést

Az egészséges fejlődés jelei mellett fontos figyelmeztetésel is szolgált a tanácskozás. A múltban a kulturális nevelőmunkát a legtöbb helyen, nem tekintették a szakszervezeti munka szerves részének, magukra hagyták a kultúrmunkásokat. Nem egy helyen, a szolgálati és műszaki vezetők, segítés és támogatás helyett „bohócnak" nevezték a kultúraktívákat.

A vasúton, de egész társadalmi életünkben nagyobb megbecsülést kell adni az öntevékeny kultúrcsoportok tagjainak, akik saját szórakoztatásukon túl, fáradságos munkával kellemes szórakozást nyújtanak dolgozótársaiknak. Ha valaha fontos volt az öntevékeny munkásművészet terjesztése, akkor ma feltétlen szükséges, hogy a munkások igaz, szépérzéke szerint terjesszük azt.

Nem mentes még minden csorbától az öntevékeny művészeti csoportjaink műsorpolitikája. Egyre tárgyilagosabb szemléletük azonban biztosíték arra, hogy viszonylag rövid idő alatt mentessé tegyék nevelőmunkájukat a mai sallangoktól. A munkások kultúrigényének fejlesztése szempontjából nagy jelentősége van a különböző művészeti csoportok műsorcseréjének.

Az is igaz, hogy a színjátszás, a dalkórusok, a népi táncsoportok művészetünknek csak egy-egy ágát képezik, s nem elégítik ki az összes dolgozó igényét. A művészeti tevékenység kiterjesztése mellett fokozott gondot kell fordítani az olyan dolgozók igényének kielégítésére is, akik a kultúra más lehetőségeinek útján akarják műveltségüket fejleszteni. A legtöbb szolgálati helyen lehetőség van népszerű ismeretterjesztő előadás megtartására. A nyelvtanfolyamok főző-, varró- és szabó-tanfolyamok, kézimunka és bélyeggyűjtő szakkörök, műszaki továbbképző előadások, szaktanfolyamok egyaránt szórakozást és hasznos elfoglaltságot jelentenek a vasutas dolgozóknak és családtagjaiknak.

Valamennyi üzemi bizottságban és művészeti csoportban különös gonddal kell készülni az őszi, de főként a téli hosszú esték kulturális programjának biztosítására. A most megtartott tanácskozások segítséget adtak ehhez.

Az eddigieknél nagyobb gondot kell fordítani a pályafenntartási és építési szolgálatnál foglalkoztatottak nevelésére és szórakoztatására. Különös felelősség terheli a munkásszállásokon elhelyezett dolgozókat foglalkoztató üzemi bizottságokat és szolgálati főnökségeket.

Szólni kell a könyvtárak nyújtotta, de még nem teljesen kihasznált lehetőségekről. Az idén sok új könyv került könyvtárainkba, jelentősen gyarapodott az ellenforradalmi veszteségek után a könyvtárak állománya. Bár még vannak foghíjak könyvespolcainkon, azonban minden könyvtárunk felkészül a tél elejére, hogy a dolgozók igényeit kielégíthesse.

A szerteágazó kultúrmunkát segíti most az a lendület, amelyet a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* megünneplésének előkészületei során fejtenek ki a dolgozók és kultúrmunkások azért, hogy méltóképpen emlékezzünk meg a nagy évfordulóról.

Kovács János

Nem jó ez így!

Mint ismeretes a Szaktanács testnevelési és sportosztálya a Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusának tiszteletére két sportágban, sakkban és röplabdában alapfokú tömegversenyeket írt ki. A kiírás szerint a versenyeknek szeptember közepén kellett volna kezdődniük. Sajnos a budapesti vasutas üzemekben — annak ellenére, hogy a sporttosztály idejében összehívta a sportvezetőket — vontatottan halad a szervezés. Október 1-ig csak az alábbi nevezés érkezett: Északi Járműjavítóból 4 férfi és 1 női röplabda, valamint 1 férfi és 1 női asztalitenisz csapatot, a Hámán Kató Fűtőházból 2 röplabda csapatot, a MÁV Vasúttervezőtől 1 asztalitenisz és 1 sakk, a MÁV Utasellátótól 1 férfi és női asztalitenisz és 1 férfi röplabda csapatot, a Nyugati pályaudvarról 1 sakk, 1 röplabda és 1 asztalitenisz csapatot, a MÁV Autófuvartól 1 sakk és 1 röplabda csapatot. Rákosrendező pályaudvarról pedig 1 röplabda és 1 asztalitenisz csapatot neveztek.

Remélhetőleg a közeli napokban a többi vasutas üzem sportvezetői is elküldik a nevezéseket, s talán szeptember helyett október közepén megkezdődhetnek a bajnoki küzdelmek.

A csendrendeletről

A budapesti rendőrfőkapitány rendelete értelmében október 1-től Budapest utcáin nem közlekedhetnek traktorok, tilos az autótülkölés, a vasúti mozdonyok is csak a feltétlenül szükséges sípjelzéseket adhatják.

Tekintettel arra, hogy a MÁV-nak is számos gépkocsija fut a fővárosban, felhívjuk a gépkocsivezetőket, hogy a rendelet betartásában elsősorban ők, a közlekedési tárca dolgozói járjanak élen. Kérjük a mozdonyvezetőket is, hogy Budapest területén a rendeletben előírtak szerint járjanak el.

A MAGYAR VASUTAS SPORTOLÓK NYERTÉK AZ 1957. ÉVI VASUTAS EURÓPA-BAJNOKSÁGOK ÖSSZESÍTETT PONTVERSENYÉT

Az USIC szeptember 16—21 között Prágában tartotta XII. kongresszusát. A kongresszuson a vasutas szakszervezet sportosztálya képviseletében **Soproni József**, a szakszervezet titkára és **Mrovcsák József**, a sportosztály vezetője vett részt, akik hazaérkezésük után beszámoltak a kongresszus munkájáról.

— Azzal kell kezdenem — mondotta Soproni elvtárs —, hogy a csehszlovák Vasutas Sportközpont vezetői mindent megtettek a kongresszus sikeréért. A jó rendezés főként a nyugati államok küldötteit lepte meg. Egyébként Prágában huszonhárom nemzet, közöttük a Szovjetunió és a Német Demokratikus Köztársaság küldöttei tanácskoztak. **A Szovjetuniót és az NDK-t ezúttal vették fel a nemzetközi Vasutas Sportszövetség tagjai sorába.** Ez azt jelenti, hogy a jövőben már a Szovjetunió és az NDK vasutas sportolói is ott lesznek a vasutas Európa-bajnokságokon.

— Milyen új sportágakat vett fel a kongresszus az 1958. évi vasutas Európa-bajnokságok műsorába? — kérdeztük. Kérdésünkre Mrovcsák elvtárs válaszolt.

— A jövő évi sportprogram három új sportággal — ökölvívás, tekézés és vívás — bővül. 1958-ban az USIC hét sportágban rendez vasutas Európa-bajnokságot. **A síbajnokságot februárban Lengyelországban, a vívóbajnokságot áprilisban Budapesten, az ökölvívó-bajnokságot júniusban Romániában, a férfi úszóbajnokságot júliusban Olaszországban, a tekebajnokságot augusztusban az NDK-ban, a sportlövő-bajnokságot szeptemberben Svájcban, az asztalitenisz-bajnokságot pedig Brüsszelben,** a Brüsszeli Világkiállítás alatt rendezik meg egy nagyszabású nemzetközi vasutas találkozó keretében. A találkozóra magyar vasutas kosárlabdázók és atléták is meghívást kaptak.

Az idei vasutas Európa-bajnokságokon elért eredmények alapján az összesített pontversenyt 22,5 ponttal és az ezzel járó — Nemzetközi Vasutas Szövetsége által felajánlott — kupát a magyar vasutas sportolók nyerték.

A kongresszuson a Szovjetunió küldöttjét a technikai bizottságba is beválasztották. Ugyanakkor a magyar vasutas sportolók pontot megbízták az 1958. évi technikai bizottsági ülés lebonyolításával. **A technikai bizottság előreláthatólag áprilisban Budapesten fog összeülni.**

SPORTHÍREK

— **A Szombathelyi Hajadás vezetősége a hagyományos Szép István emlékversenyt** az idén október 3-a és 6-a között rendezi az egyesület tenisz telepén. A háromnapos versenyen a budapesti vasutas sportegyesületek, — vasúti Főosztály, Ferencvárosi VSK és a Törekvés — teniszezői is résztvesznek.

— **A Ceglédi VSK vezetői** ez évben hozzáfognak a labdarúgó pálya tribünjének korszerűsítéséhez. Befejezik a már megkezdett kútfúrást is, amely a pályához és az öltözőkhöz szükséges vízellátást biztosítja majd.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Várnai László. Pécs. A munkaversenyről szóló cikkét legközelebbi lapunkban teljes terjedelemben közöljük. „Szegedi vasutas." Illetékes vezetők ígéretet tettek arra, hogy meghagyják Szeged állomáson a gyermekesanyák várótermét. **Miklós László. Pásztó.** Örömmel köszöntjük ismét leveleznink sorában. Írását legközelebbi számunkhoz felhasználjuk. „Több állomáskezelő". **Szombathely.** A közölt problémával a szakvezetés foglalkozik. Reméljük rövidesen teljesül az elvtársak kérése. Kérjük, hogy máskor bátran írják nevüket a levél alá, hiszen igaz ügyért dolgoznak. **Uglyai Sándor. Miskolc.** Tudomásunk szerint egyetlen dolgozót sem bocsátottak el a vasúttól, azért, mert engedéllyel aratási szabadságon volt. Arról sincs tudomásunk, hogy különböző hatóságok a szabadságot — egyeseknél — önkényesen meghosszabbították volna és hogy ezért vasutas dolgozó hátrányos helyzetbe került. Ha Uglyai elvtársnak van ilyenről tudomása, írja meg, hogy intézkedni tudjunk. A jubileumi jutalom kifizetéséről a népi demokratikus államunk 1954-ben intézkedett. Arra nincs mód, hogy ezt korábbi időkre kiterjesszék. **Póka Miklós. Tiszaszederkény.** Levelét lapunk anyagához felhasználtuk. Reméljük, hogy ezt az írását még több fogja követni. **Farkas Lajos. Sátoraljaújhely.** Helyesen határozták meg a ruha viselési idejét. Az év második felében kiadott ruhák viselési ideje ugyanis a következő év januáriától számít, az év első felében kiadottaké pedig az év elejétől. **Nagy Elemér. Újszász.** Írása igen érdekes, sajnos olyan hosszú, hogy lapunk terjedelmét figyelembevéve nem tudjuk közölni.

Sziládi Sándor. Szeged. Mihálovits Ervin. Miskolc. Csomor János. Szolnok. Jj. ÜV., Ruttkovszki Antal, Miskolc fűtőház, Uglyai Sándor Miskolc TB., Németh Kálmán. Zalaegerszeg. Várnai László Pécs. Gellért László. Debrecen. Levelüket lapunk anyagához felhasználjuk.

Lévai László. Ludas. Galambos Ferenc és társai. Baja fűtőház. Bársony Iván. Budapest. Kérésüket illetékes helyre továbbítottuk.

HIREK

ESŐ MIATT?...

Hajnali három óra. A sűrű, fekete fellegek lustán csüngenek alá. Cudar sötét van, a város peremén siklik a gépkocsi. Egy sorompó „Megállít" parancsol. Amennyire kivehetjük, az ivlámpa gyér fényénél megvillan egy vörös vasúti sapka és két... könnyedén libegő női alak. Aztán — eltűnnek, mintha föld nyelte volna el őket.

Ha már megállítottak bennünket — gondoltuk — kicsit körülnézünk, hol vagyunk? Kikászálódtunk a nem kéjutazásra használt kocsiból. Villanylámpák sárga fénye csak nehezen szakította fel a sötétséget. Kormos, olajos bagi kövek, pislákoló váltók és vágányok közé rakott talpfák között bukdácsolunk, míg betérünk az őrhelyre.

Amikor beléptünk, mert mi is vasutasok vagyunk kérem, az őr és a vonatmenesztő térfelvigyázó elállt lélegzettel vettek tudomásul bennünket. Talán a térfelvigyázó arca egy árnyalattal lett pirosabb a sapkájánál. Egyszerre csak csörömpölve esik le valami a lámpakamrában. Urambocsá' az indiszkrécióért, de benéztünk, mi történik odabent. Ott áll két leány, két megriadt verébként fényük vesztetten, kócosan, gyűrötten, sápadt arccal. Kintről hosszú, elnyújtott gőzsípjelzés hallatszik. Egy bejáró vonat csattog a váltókon, mintha rosszalását fejezné ki.

— Csak az eső miatt engedtem be őket, kérem — mondja a térfelvigyázó, mikor megjön a hangja.

— Az eső miatt? — kérdezzük — hiszen nem is esik!

— Úgy véltem, esni fog — válaszol kétségbeesett, árulatlan ábrázattal a jószívű „meteorológus".

Akármennyire is rosszul esett, elküldtük a lányokat s megbüntettük a térfelvigyázót és megírtuk az esetet okulásul.

— lyf —

— Száznegyven kilométeres sebességgel száguldó szerelvény hívta magára a figyelmet szeptember 17-én délelőtt Püspökladány és Biharkeresztes között. A próbaúton levő szerelvényt jugoszláv rendelésre készítették. A vevők kívánsága az volt, hogy a kocsik legalább 120 kilométer sebességet bírjanak.

— **Miniatűr hegedűn dolgozik** hosszú idő óta Czinege József, a szolnoki vasútállomás dolgozója. A hegedű hossza mindössze négy és fél, szélessége pedig két és fél centiméter. A kis hegedű rövidesen elkészül.

— **Megkezdték az aikai vasútállomás bővítését és korszerűsítését.** Az állomás két új vágányt kap, amely jelentősen segíti a forgalom meggyorsítását. A nagyszabású földmunkák megkezdődtek.

— **Ráckeve állomáson** a szállítható felekkel megvitatták az őszi forgalom közös feladatait. A megbeszélés után szerződést kötöttek az áruk gyors ki- és berakására, a rakodási idők lerövidítésére.

— **Telefon berendezéssel láttak el** három gyorsvonatot Nyugat-Németországban, amelyek útján az utasok kapcsolatba léphetnek Európában bárhol levő hivatalukkal, otthonukkal vagy ismerősükkel. A vonat utasait is bármelyik telefonközponton keresztül kapcsolni lehet.

— **A MÁV és a GYSEV Vezérigazgatósága közli,** hogy a téli menetrend életbeléptetésétől kezdve a „párnás" kocsifajta helyett az 1., a „fapados" helyett pedig a 2. kocsiosztály megjelölést alkalmazza nemcsak a nemzetközi, hanem a belföldi forgalomban is. Ez az áttérés a menetdíjakban nem jelent változást, ugyanis az 1. osztályú kocsikra a volt „párnás", a 2 osztályú kocsikra pedig a volt „fapados" menetdíjak érvényesek.

— **Megkezdték a győri vasútállomás kazánházának építését.** A gépek egymás után érkeznek a helyszínre és az építkezéssel egyidőben hozzáfognak a kazán beszereléséhez is.

— **Hajmáskér állomás új biztosítóberendezést kap.** Az utazóközönség tájékoztatására felszerelnek egy hangosbemondót.

— **Négyszáz új korszerű** és nemzetközileg is egységes típusú teherkocsit kapott a MÁV ebben az esztendőben a győri Vagongyártól.

— **Új lakóházak.** Az adonyi járási tanács megüresedett épületeit lakásokká alakítják át. A két épületben tizenhat sztálinvárosi vasutas kap lakást, akiknek családja eddig az ország távolabbi részében lakott. Az épületek átalakítását megkezdték.

— **A Nyugati pályaudvaron levő Utasellátó átalakítási** munkálatai előrehaladtak. A lényegesen megnagyobbított körbefutó emeleti büfét már át is adták rendeltetésének. Az alsó helyiségbe kerül a csemege osztály, amelyet teljesen korszerűsítenek.

— **Újjáépítik a székesfehérvári fűtőházat.** A tervek szerint a fűtőház az átalakítás után tíz méterrel lesz hoszabb.

— **Épül a debreceni állomás.** Novemberben már a pincefödémet készítik A hároméves tervben előirányzott 24 millió forintból a jövő évben 8 millió forintot használnak fel az építkezésre.

— **Az első országos vasutas fényképkiállítást** október 14-én, hétfőn 17.30-kor nyitják meg ünnepélyes keretek között a szakszervezetek Egressy Klubja kiállító helyiségében. (Budapest, VII., Dohány u. 22—24.)

— **A vasutas szakszervezet központi énekkara szopránt és alt hangú énekesek** számára felvételt hirdet. Jelentkezés minden szerdán és pénteken a VI., Népköztársaság útja 66. sz. alatti próbateremben.

Lakáscsere

— **Elcserélném** kétszobás, előszobás, zártverandás, régibérű lakásomat hasonlóra Pest belterületén vagy Budán. Cím: IX., Gyáli út 15/31. földszint 1. Megtekinthető: vasárnap délelőtt.

A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL KITÜNTETETTEK NÉVSORA

„ÉRDEMES VASUTAS" KITÜNTETÉST KAPTAK:

Nátly Mátyás int. KPM I/1., Józsa György m. főtan. Szabványosító Főn., dr. Fehérvári László tanácsos, Tud. Kutató int., Sütő Nagy Attila főmérnök, Vasúttervező ÜV., Kovács József főint. KPM I/2., Sárközi Gábor int. KPM I/2., dr. Radeczky Zoltán tanácsos, Jogügyi Hiv., Tóth Béla főint. KPM I/3., Pántl Gyula felügy. Egészségügyi Gazd. Főn., Kiss Lajos főint. KPM I. Gazd. Hiv., Olter János ir. vez. Nyugdíj Hiv., Tóth János int. KPM I/4., Kupai Lajos tan. KPM I/5., Bencze István munkamester KPM I/5., Borostyán Béla főint. KPM I/5., Máthé József m. tan. KPM I/5., Mészáros Sándorné főfelügy. BVKH, Fejes Sándor ellenőr, Autófuvarozási Főn., Országczky Józsefné főir. kez. Utasellátó ÜV., Gáspár Alajos m. főfelügy. KPM I/6., dr. Szednicsek János tan. KPM I/6., Végh Ferenc m. főtan. KPM I/6., Antal Ferenc m. főintéző, Szántó Pál előmunkás, Kitérőgyár ÜV Gyöngyös, Fodor Lajos ir. vez. Felépítm. Vasanyagjav. ÜV, Czigelmayer Márton főell. Felépítm. Vasanyagjav. ÜV, Horváth Jenő ellenőr, Építési Gépterem, Főn., Geosits László int. Építési Géptelep Főn., Morvai János m. főint. KPM I/7., Dér Lajos m. főtan. KPM I/7., Horváth Pál m. főint. KPM I/7., Deák György m. főint Északi Jj. ÜV, Sarbó Tamás üzemmérnök, Északi Jj. ÜV, Kaszás Pál munkafelvigyázó, Landler Jj. ÜV, Válóczi Pál vez. szakmester, Landler Jj. ÜV, Pál Szabó Károly vez. szakmester, Szolnoki Jj. ÜV, I. Nagy Pál m. ellenőr, Miskolci Jj. ÜV, Lipót Károly főszakmester, Debreceni Jj. ÜV, Kerek Lászlóné szerz. ir. dolg. Debreceni Jj. ÜV, Pajor Gyula vez. szakmester, Szombathelyi Jj. ÜV, Polgár Imre ellenőr, Szombathelyi Jj. ÜV, Horváth József m. int. Székesfehérvári Jj. ÜV, Andrisz Lajos ellenőr, Dunakeszi JJ. ÜV, Fónyad József m. főtan. Anyagvizsgáló Főn., Vass Mihály főint. KPM I/8., Pató Illés felügy. KPM I/8., Rámási Tibor főint. KPM I/8., Szalóczi Lajos főfelügy. KPM I/8., Dudok Gyula főmérnök, KPM I/9., Pintér H. István ellenőr, Jegynyomda, Ecseri Illés m. ellenőr, Távközlő és Bizt. Ber. Építési Főn., Soltl István szakmester. Távközlő és Bizt. Ber. Építési Főn., Priblinecz Györgyné ir. vez. Távközlő Főn., Hegedűs Gyula m. vez. főellenőr, Hídépítési Főn., Bodzsár János ellenőr, Hídépítési Főn., Somfai Vilmos főfelügy. KPM I. Főkönyvelőség, Fehér Ignác főfelügy. KPM I. Főkönyvelőség, Fássy Jenő főint. KPM I. Főkönyvelőség, Nyilas János int. KPM I. Nemzetközi Oszt., dr. Borsi György vez. titkár, KPM I. Nemzetközi Oszt., Bagdi József főint. KPM I. Katonai Száll. Oszt., Gulyás Árpád főint. KPM I. Anyagell. Ig., Orbán László főint. KPM I. Anyagell. Ig., Izsáki István főint. Közp. Szertár, Romhányi Ferenc ellenőr KPM I. Gazd. Vasutak Ig., Bognár Károly szertárnok, Gazd. Vas. Gyula, Vörös Mátyás üzemmérnök, Gazd. Vas. Ig., Vizi József munkás, Gazd. Vas. Ercsi, Szepesi Miklós m. felvigyázó, Gazd. Vas. Taktaharkány, Jakab István szerz. ügy. dolg. Gazd. Vas. Iregszemcse, Strott Imre vez. munkás, Gazd. Vas Kaposvár, Schäffer János állomásfelv. Gazd. Vas. Lepsény, Lőrinczi Sándor mozd. vez. Gazd. Vas. Mezőhegyes, Juhász Péter ím. felügy. KPM I. Gazd. Vas. Ig., Frank Géza ellenőr, GYSEV Sopron, Márk Mihály főállomáselőlj. GYSEV Kapuvár, Schwarczkopf János állomáselőlj. GYSEV Soproni Ig., Somogyvári Lajos int. Szob, Rontó Béla m. tan. Bp. Ig., Bőr József int. Bp. Ig., Országh József int. Bp. Ig., Kassai Jenő felügy. Bp. Ig., Liska István int. Balassagyarmat áll., Szücs András főint. Bp. Ig., Aranyos János vez. főell. Keleti Fth., Sipos József főint. Bp. Ig., Gyimesi János int. Bp. Ig., Nagy József int. Szolnok áll., Lacza Sándor m. int. Józsefváros Pft. Főn., Szabó Sándor fogalmazó Bp. Ig., De Gaigne György főfelügy. Bp. Ig., Jakab György m. int. Bp. Ig., Soós Béla munkamester, Józsefváros Pft. Főn., Kovács III. József mozd. felv. Hámán Kató Fth. Főn., Várnai József vez. szakmester, Nyugati Műsz. Kocsisz., Dezsényi Jenő felügy. Bp. Ig., Putz Lipót főint. Nyugati Szertárfőn., Löwi Béla m. vez. főell. Keleti Műsz. Kocsisz., Tóth György ellenőr, Szolnok áll., Lazányi József m. ellenőr, Ferencváros Fth., Bódis János int. Bp. Ig., Balogh László vez. szakmester, Szolnok Fth., Pákozdi Frigyes főint. Bp. Ig., Deli Ferenc m. ellenőr, Nagyszentjános Vill. vonal Felügy., Schrick János v. főmunkamester, Rákosrendező áll., Antal Mihály főint. Miskolc Ig., Pásztor Zoltán int. Sajóecseg áll., Nagy Péter int. Miskolc Ig., Czegléd Istvánvez. kalauz. Diósgyőr-Vasgyár

(Folytatjuk)

KÁR A GŐZÉRT

— Ne fáradjon, a férjemmel utazom.

JÓKOR KERESIK

— Kovács elvtárs! Hová tettük az őszi forgalmi rendeletet?

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete nek 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

I. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. OKTÓBER 18.

A NAGY OKTÓBERI SZOCIALISTA FORRADALOM 40. ÉVFORDULÓJÁNAK TISZTELETÉRE

Budapest—Ferencváros csomópont

dolgozói röpgyűléseken elhatározták, hogy az ünnep tiszteletére november 1—7-e között ünnepi műszakot tartanak. A műszak alatt tanúsítandó nagyobb munkalendülettel a csomópont éves tervének határidő előtti teljesítését kívánják segíteni. Különösen az önköltségcsökkentési tényezőket tartják szemelőtt. A munka megkönnyítése és a jobb minőség érdekében a jól bevált munkamódszereket alkalmazzák. Igérik, hogy munkalendületük november 7-ével sem zárul le, hanem azt követőleg is az eredmények tartására, sőt túlszárnyalására törekszenek.

Vác állomáson

a versenyszellem fellendültével egyidejűleg megélénkült a szakszervezeti élet is. Két hét alatt 26 dolgozó kérte felvételét a szakszervezetbe. A közelmúltban a *balassagyarmati* raktárnokok látogattak el az állomásra, s vittek magukkal értékes tapasztalatokat.

A pécsi igazgatóság

dolgozói az áruszállítási tervüket 102,5 százalékra teljesítették az őszi forgalom eddigi szakában. Igen jók a minőségi mutatók. A teherkocsik átlagos kihasználási tervét 1,5 százalékkal teljesítették túl, és naponta átlag 580 kocsival kevesebbet használtak a tervezettnél. A jó eredmények elérésében része van a szállítófeleknek is: egyaránt törekszenek a gyors rakodásra és a kocsik gazdaságosabb kihasználására.

Ha továbbra is ilyen szép eredményeket akarnak elérni a pécsiek, még nagyobb erőfeszítésre lesz szükségük. Október havi szállítási tervük ugyanis 80 000 tonnával magasabb a szeptemberinél, a rendelkezésre álló kocsiparkjuk viszont napi átlagban 280-nal kevesebb.

Nagykanizsa állomás

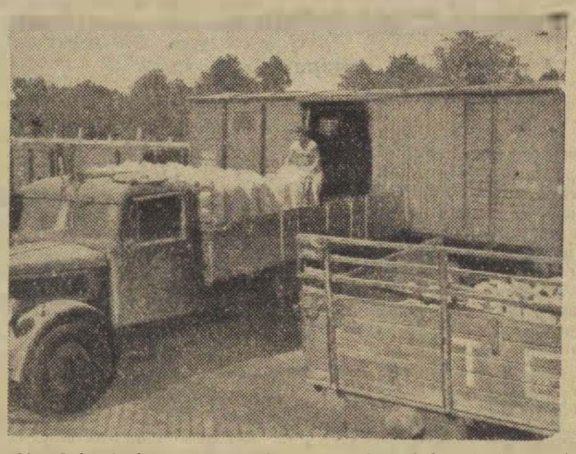
dolgozói november 7 megünneplésére és a negyedik negyedéves terv teljesítésére a vonatok menetrendszerinti indítását, a kocsiforduló csökkentését és a gazdaságosságot segítő tényezők túlteljesítését vállalták. November 1—7 között naponta túlsúlyos vonatot közlekedtetnek rövidebb menetidővel. A *dombóvári*ak versenyvállalása elsősorban a vonat- és kocsitartózkodások csökkentésére, a balesetmentes szolgálatra irányult.

Pécs állomás

dolgozói a harmadik negyedévben a menetrend szerinti vonatindítást 98 százalékra, a kocsitartózkodást 104 százalékra teljesítették, a fajlagos kocsimozgatásnál elért 100 százalék azonban elmaradt a vállalástól. A lemaradás elsősorban az állomás szűk kapacitása miatt van. Ezt még az is tetézi, hogy a jórészt Pécsbánya rendezőn berakott kocsik, ha átvizsgálás után javításra szorulnak, Pécsre kell hozni azokat, mert itt van a kocsijavító műhely. A javításos kocsik igen sok helyet elfoglalnak.

Szeged állomás

dolgozóinak vállalása a menetrend szerintl, balesetmentes vonatközlekedésre, a gazdaságosságra, és a munkafegyelem megszilárditására irányul. A jó munkának már anyagi hasznát is élvezik az élenjárók. *Daróczi László* vonatvezető KISZ-brigádja 500 forint jutalmat kapott a III. negyedévi terv kiváló teljesítéséért. Egyébként az állomás dolgozóinak nem is titkolt vágya az élüzemcím elnyerése.



A Józsefvárosi-pályaudvarra már nagy számmal futnak be az új gabonából őrölt lisztszállitmányok. (MTI Foto)

A szegedi igazgatóság

más szolgálati helyein is versenyre keltek a 30 000 forintos jutalomért, amelyet az igazgatóság vezetője a csomóponti verseny győztesei számára előirányzott.

A szentesi kereskedelmi góc dolgozói például október 4-én a tervezett 2122 tonnával szemben 2497 tonna árut raktak be. A vasárnapi berakás legutóbb 1320 tonna tervvel szemben 1348 tonna volt.

Az egyéni versenyben sem maradnak le. *Kaszás Mihály* ifjú pályamunkás például a *székkutasi* pályamesteri szakaszon, *Miklós József* mozdonyvezető a *kecskeméti* fűtőháznál, *Susánszki Mihály* a *békéscsabai* pályafenntartási főnökségnél, *Kolenyák Erzsébet* esztergályos a *szentesi* fűtőháznál kapott pénzjutalmat jó munkájáért. A KISZ-szervezetek közül jelenleg a *hódmezővásárhelyi* állomás KISZ-szervezete áll az első helyen.

A szombathelyi igazgatósághoz tartozó Csömödér—Páka

állomás dolgozói a közép- és kisállomásokra előirt forgalmi célkitűzéseket 120 százalékra kívánják teljesíteni november 7-e tiszteletére.

Zalaegerszeg fűtőház

az elmúlt hónapokban a fűtőházak közötti versenyben az első helyen végzett. Ezt az eredményt szeretnék is tartani. Éppen ezért a legrosszabban teljesített tényező, az egy tehervonati mozdonyra eső haszonkilométer növelése a legfőbb célkitűzésük. A fűtőháznál az újítómozgalom is szépen virágzik. Kiemelkedik *Kiss Robert* fűtőházvezető újítása a lefúvató kanális költségeinek csökkentésében, valamint a laktanya fűtését egyszerűbbé tevő újítás, amelyet *Kiss* elvtárs *Aradi Mihály* művezetővel közösen nyújtott be.

Várpalota állomás

a III. negyedévben elérte az élüzem szmtet. Ezt jórészt annak köszönheti, hogy még el sem ült a vasutasnapi versenyláz, máris felajánlást tettek november 7-e tiszteletére. Feltűnő, hogy manapság a dolgozók között sokkal több szó esik Várpalotán a versenyről, mint az ellenforradalom előtt. Ez a verseny népszerűsítésén túl, a dicsérő szó és elismerés mellett az anyagi megbecsülésnek is tulajdonítható. A legutóbbi termelési értekezleten szóvátették azt is, hogy az eredményeik elérése lehetetlen lett volna az állomás vontatási és kereskedelmi dolgozóinak megértő segítsége nélkül.

Miskolc személypályaudvar

vonatkísérőinek termelési értekezletén kifogásolták a túlzott igénybevételt. A vonatkísérők zöme 400—410 órás szolgálatot teljesít, s megesik, hogy egy-egy vonatkísérő öt vasárnap van egymásután szolgálatban, vagy öt egymásutáni éjjel nem alszik otthon. Nagyszerű teljesítményeikért megérdemlik, hogy rendet teremtsünk ezen a téren.

A miskolci igazgatóság

valamennyi szolgálati helyén a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére ünnepi műszakot tartanak.

Önköltségcsökkentési-brigádok alakulnak

Az ellenforradalom és közvetlen következményei néhány hónapra megakasztották gazdasági fejlődésünket. Pártunk és kormányunk mindent elkövet, hogy ezeket a károkat dolgozó népünk segítségével az ország mielőbb kiheverje.

A szakszervezet a maga lehetőségeivel siet segíteni ezt a harcot, s öntevékenyen arra törekszik, hogy a vasút gazdaságosságát emelve, a dolgozók élet- és munkakörülményein is javítson. Éppen ezért *a vasúti üzemek, vállalatok egyes osztályain önköltségcsökkentési brigádot és az egész üzemet átfogó önköltségcsökkentési csúcsbrigádot hoz létre.* Nem vitás, hogy ezzel a lépéssel is a gazdasági vezetés demokratizmusát fejlesztjük tovább. Az olcsóbb termelés, a minőségi munka, s ezeken túl a nagyobb termelékenység alapját képezik az életszínvonal fokozatos emelkedésének. Ezek a célok vezerelték a szakszervezetet, mikor az eddiginél is erőteljesebb formában foglalkozik a gazdaságos termelés kérdéseivel.

A gazdaságos termelés a jólét forrása, a takarékosság gazdag gyümölcsöt érlel. A becsületes vasutas dolgozók bizonyára támogatják majd a brigádok munkáját, mert jól tudják, hogy a takarékosság nem egy ember, nem egy brigád, hanem valamennyiünk feladata és érdeke.

Egy nem mindennapi verseny

Az egész országban, így a vasúton is megindult a légoltalmi kiképzés. Egyik érdekes állomása volt a budapesti igazgatóság által a Bihari-úti sporttelepen rendezett légoltalmi verseny, melyen 12 tűzvédelmi-, 13 egészségügyi-, 7 gázfelderítő- és 5 gázmentesítőegység vett részt. A nemes vetélkedés alapos felkészültséget kívánt a résztvevőktől. A biráló bizottságnak nehéz volt eldönteni, hogy kik végezték a legjobban a gyakorlatokat.

A tűzoltók versenyében 48 másodperces szerelési idővel az *Északi Járműjavító* csapata lett az első. Második helyen a *Nyugati pu.* végzett. A harmadik helyet a *hatvaniak* szerezték meg.

Az egészségügyieknél orvosok figyelték a kötözés minden mozzanatát, a sebesültekért való kivonulást és szállítást. A pálmát *Ferencváros* vitte el. Második a *Bp. Hídépítők*, harmadik a *Dunakeszi Járműjavító* lett.

A legnehezebb feladat a *vegyifelderítőkre és mentesítőkre hárult.* Nehéz gázvédőruhákban végezték nagy körültekintést és szakértelmet igénylő gyakorlatukat. A biológiai, radiológiai és vegyi harcanyagok felderítését, és mentesítését nem könnyű elsajátítani. Éppen ezért külön dicséretet érdemel *Vác*, a felderítők első helyezettje és a mentesítők győztese *Kelenföld* csapata.

A verseny kiváló szervezéséért *Molnár Dezső* és *Smidélius István* elvtársakat illeti dicséret.

Cserháti József

A gazdasági vasutak téli forgalmáról

Írta: Pánti Béla, a Gazdasági Vasutak Igazgatóságának vezetője

A Gazdasági Vasutak fő feladata, a mezőgazdaság, a szén- és kőbányák termékeinek nagyvasútra szállítása, a mezőgazdasági termékeket feldolgozó üzemek kiszolgálása, a termelőszövetkezetek és állami gazdaságok termékeinek elfuvarozása.

Ezek a feladatok, szinte kampányszerűen, az év utolsó hónapjaiban jelentkeznek. Az őszi és téli forgalmat nem lehet egymástól különválasztani, hiszen a téli forgalom nem naptári dátummal, hanem a zord időjárás beálltával kezdődik.

Az őszi és téli forgalom megoldása alapos felkészülést igényel. A Gazdasági Vasútak dolgozói évről évre jobb műszaki feltételekkel dolgoznak, mégsem mondhatjuk, hogy teljesen felszámoltuk a lemaradásunkat. A jelenlegi műszaki adottságok mellett példás helytállásra van szükség a növekvő feladatok végrehajtásához. Szembe kell nézni esővel, széllel, hideggel, hóviharral, mert a jelenlegi kocsiparkunkból hiányoznak a védelmet nyújtó fékbódés- és kalauzkocsik.

Az ellenforradalom pusztításai ellenére sem csökkentek tennivalóink. *Az év utolsó hónapjában kb. 826 000 tonna árut kell elszállítanunk.* Ebből legtöbb a cukorrépa, répaszelet, szén, kő, kender.

A téli felkészülés

elsősorban azt jelenti, hogy gondoskodni kell a járműpark javításáról, karbantartásáról, mert hideg időben hamarabb fordulnak elő törések, szakadások mozdonyokon és kocsikon egyaránt.

A vontatási műhely dolgozói időben elvégezték a javításokat. *Az őszi és téli forgalom lebonyolítására 114 üzemképes motor és 64 mozdony, valamint 4000 kocsi áll rendelkezésünkre.* A vontatási és forgalmi dolgozók feladata, hogy ezeket a járműveket a hideg időben is védjék a meghibásodástól. Feltétlenül tartsák be a téli forgalmi utasításokat. Lássák el a járműveket a csuszamlást kiküszöbölő homokkal.

A téli forgalom zavartalan lebonyolítása megköveteli a pálya jó karbantartását, a fenntartási munkálatok időbeni elvégzését. Sajnos anyaghiány miatt 80 000 helyett csak 20 000 talpfa cseréjét tudtuk elvégezni. *A pályák jelenlegi állapota tehát feltétlenül megköveteli mozdonyvezetőinktől a megengedett menetsebességek szigorú betartását.* Az esetleg kiesett járművek gyors beemelését, a pályahibák javítását szolgálja a motoron rendszeresített készenléti anyag, amellyel a vonatszemélyzetnek kell elhárítani az esetleges forgalmi akadályt. A pályák behavazásának védelmét szolgálja a 4000 méter vesszőfonatú sövény elkészítése még a zord időjárás beállta előtt. Fontos tennivaló a vízvételező helyek fagytalanítása, a vízleresztőcsapok kijavítása, felszerelése, a parázssziták elkészítése, a hóeltakarító szerszámok javítása, valamint a hóekék üzemképes állapotban tartása

Valamennyi vezetőnek tisztában kell lenni azzal, hogy a nehéz feladatokat végző emberek érdekében a lehetőség határain belül mindent meg kell tennünk. Jó példát mutat ebben *Pertics* elvtárs, a bácsalmási üzemfőnök, *Orgoványi* elvtárs, a mezőhegyesi üzemfőnök, akik időben kijavíttatták a szükséges védőruhákat, s elraktározva várják a kiadás idejét. Nem mondhatjuk el ezt a szerencsi üzemfőnökről és üzemi bizottságról.

1958. január 1-től a védőruhák egy része a Gazdasági Vasútaknál is illetményruhaként kerül kiosztásra, ami azt jelenti, hogy 1,1 millió forintot kell illetményruha beszerzésre fordítani. A beszerzés sajnos nem lesz könnyű. Valószínűleg a legjobb akarat mellett sem tudjuk a beszerzést és az anyagi fedezetet zökkenőmentesen biztosítani. Tehát egy kis türelemre lesz szükség dolgozóink részéről.

A védőruhák biztosítása

mellett gondoskodni kell a melegítő ételekről és italokról is. A laktanyák fűtését valamennyi üzemfőnök tegye elsőrendű feladatává. A dolgozók és a járművek védelmét szolgálja az oroszlányi fűtőház időbeni elkészítése. Az Építési Főnökség dolgozói gondoljanak arra, hogy munkatársaiknak nyújtanak segítséget a fűtőház felépítésével.

A Gazdasági Vasút nemcsak áru-, hanem nagyszámú utasforgalmat is lebonyolít. Gondoskodjunk arról, hogy világított és fűtött kocsik álljanak rendelkezésre. Törekedjünk a menetrend betartására minden eszközzel.

A téli forgalmi felkészülés és a téli forgalom lebonyolítása vezetőktől és beosztottaktól egyaránt fegyelmezett munkát követel. Ez jusson kifejezésre az utasítások maradéktalan végrehajtásában, a szorgalmas, odaadó munkában.

A felkészülésben és végrehajtásban nagy szerepe van a szakszervezet vezetőinek, aktivistáinak. Elsősorban az, hogy elmélyítsék a felelősségérzetet. *A téli felkészülésre és a forgalom lebonyolítására kiadott rendeletek végrehajtásában nem lehet nélkülözni a szakszervezet segítségét,* hiszen ez jórészt munkavédelmi kérdés. Ez valamennyi szakszervezeti aktivistának elsőrendű kötelessége kell hogy legyen, annál is inkább, mert a Gazdasági Vasutak területén nincs valamennyi üzemben pártszervezet, amely a dolgozók problémáival, a termelés ellenőrzésével foglalkozna.

A teendők maradéktalan ellátása

a szakvonali vezetők, a párt és szakszervezeti szervek jó együttműködésétől függ. Meg kell valósítani a tökéletes munkafegyelmet. E téren is csak kitartó, tökéletes együttműködéssel lehet eredményeket elérni. Pártunk és kormányunk az ellenforradalom pusztításai ellenére sokat tesz dolgozóink élet- és munkakörülményeinek javításáért. Például a napokban vettünk át 15 olyan billenőcsillét, amelyre fékbódé is van szerelve.

Nem akarunk megállni a műszakfejlesztés és a szociális kérdések megoldásában. Nem titok, hogy a Gazdasági Vasutak a szállítási adottságokból kifolyólag ráfizetéses üzem. A veszteséget jó szervezőmunkával, a munkaidő helyes kihasználásával, anyagtakarékossággal csökkenteni lehet. *Minden megtakarított forint továbbfejlődésünk lehetőségét, szociális problémáink megoldását segíti.*

A fejlődés üteme a mi kezünkbe van letéve. Fokmérője, hogy milyen eredményeket érünk el a veszteségcsökkentésben. Tehát minden dolgozónak, vezetőnek és beosztottnak egyaránt gazdasági és szociális érdeke, hogy az idei őszi-téli forgalom gazdaságos üzemi eredményekkel záruljon.

A legújabb 424-es sorozatú mozdony munkába lépés előtt. (MTI Foto)

Hírek a szovjet vasutakról a Nagy Október 40. évfordulója előtt

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulója tiszteletére minden eddigit felülmúló csúcsteljesítményt ért el *Skálov* mozdonyvezető *Kercsben:* 7200 tonnás tehervonatot továbbított egyetlen mozdonnyal.

★

Megkezdték a Szovjetunióban egy váltóáramú hatalmas villamosmozdony szerelését. Az N—60-as 110 kilométeres átlagos sebességgel közlekedik majd.

★

Mennyire eltörpül a kolomnai mozdonygyárban készülő új, nagyteljesítményű szovjet motoros mozdonytípusnak a kibocsátása az egész világ csodálatát kiváltó szovjet mesterséges holdnak útnakindításáról szóló hírekkel szemben. A szovjet tudósok egymás után hagyják el, előzik meg nemes versenyben a világ egyik legfejlettebb államának, az Amerikai Egyesült Államoknak tudósait. A most tervezés vagy építés alatt álló új diesel, gőz, motoros, vagy gázturbinás mozdonyok prototípusai is erről tanúskodnak. Az új kolomnai mozdony 120 hatalmas, szélesnyomtávú vasúti kocsiból álló szerelvényt 100 kilométeres sebességgel vontat. Az új motorosmozdony két részes. Mindkét részbe egy-egy 16 hengeres, 3000 lóerőt képviselő diesel-motort építettek be. A mozdony összkapacitása tehát 6000 lóerő, minden tengelyét külön villanymotor hajtja. Ez a típus jelenleg a legerősebb mozdony a világon. Egyszeri üzemanyagfelvétellel 800 kilométert tesz meg.

★

Csaknem két éve üzemben van már Leningrádban a Leninről elnevezett földalatti vasút. A nagy évfordulóra most egy 3 és fél kilométeres szakaszon, mélyen a föld gyomrában, a Néva alatt fektetik a földalatti vasút új szakaszát.

★

A közép-szibériai Khabari állomásról a napokban elindult az első gabonaszállítmány. Az új állomás a most épülő karaszuk—kamenyi vonalszakaszon épült. Az új vasútat már 218 kilométer hosszúságban átadták a forgalomnak. Ez a szakasz a leendő középszibériai mosorőmű emelkedik, s további 1000 kilométeres síkságon át, több fontos várost érintve ér a magnyitogorszki területre.

★

A COK-sorozatú gőzmozdonyok kondenzált gőzzel működnek. 20 esztendőn át voltak üzemben, főleg a vízben szegény vonalszakaszokon. Ezeket a mozdonyokat már csaknem teljes egészében kiszorította a villamos- és motorosmozdony.

★

A szovjet vasutasok szakszervezete rendkívül nagy gonddal ellenőrzi és segíti a téli felkészülést.

Elment az első vonat Magyarbolyról a jugoszláv határállomáson.

Az építési főnökség a balesetek csökkentéséért

Október 11-én a MÁV Építési Főnökség Hunyadi János utcai székházában jöttek össze a Főnökséghez tartozó építésvezetőségek biztonsági megbízottjai, ahol *Hornyák István* elvtárs ismertette a munkavédelem jelenlegi helyzetét és a soron következő feladatokat.

Az értekezleten szóba került, hogy az ellenforradalom romboló hatását sok tekintetben még ma is érezhetjük. A szociális normák betartását nem egyszer elhanyagolják. A főnökség is elismerte ezirányú mulasztását. Az, hogy ebben az esztendőben 75 baleset fordult elő, s ebből kettő halálos áldozatot követelt, arra inti az építési főnökség biztonsági megbízottait, hogy

a szociális normák és a balesetek megelőzése érdekében a testvérüzemek vezetőihez, s dolgozóihoz. A határozatban célul tűzték ki, hogy az emberileg elérhető minimumra csökkentik a balesetek számát.

Hogyan akarja elérni ezt a főnökség? A baleseti oktatások minőségének javításával, az óvórendszabályok betartásával és betartatásával, a munka- és műszaki technológiai fegyelem megszilárdításával. Hogy ezt útmutatásszerűen is a dolgozók kezébe adhassa,

összeállítottak egy téli felkészülést tárgyaló utasítást.

A megbeszélésen a hibák megszűntetésére határozat született. Az Építési Főnökség felhívással fordult a balesetek megelőzése érdekében a testvérüzemek vezetőihez, s dolgozóihoz. A határozatban célul tűzték ki, hogy az emberileg elérhető minimumra csökkentik a balesetek számát.

Hogyan akarja elérni ezt a főnökség? A baleseti oktatások minőségének javításával, az óvórendszabályok betartásával és betartatásával, a munka- és műszaki technológiai fegyelem megszilárdításával. Hogy ezt útmutatásszerűen is a dolgozók kezébe adhassa,

összeállítottak egy téli felkészülést tárgyaló utasítást.

Remélhetjük, hogy az elhatározást tettek követik, s rövidesen a balesetek számának csökkenéséről adhatunk számot.

A megbeszélésen a szociális normák betartására az eddiginél nagyobb gondot fordítsanak.

A szakszervezeti szakosztályok szerepe, működése, feladata

A magyar szakszervezetek az iparági szervezkedés alapján álló osztályharcos szervezetek. A szocializmus építése során helyes iparági szervezkedés természetesen azt is jelenti, hogy egy-egy szakszervezeten belül több szakmai ágazat dolgozói tömörülnek. Így van ez a vasutas szakszervezetnél is.

Ez a szervezkedési forma azonban nem jelentheti a szakmai sajátosságok elhanyagolását. Ellenkezőleg! A jó szakszervezeti munkának fontos előfeltétele figyelembe venni a vasúton dolgozó szakmák dolgozóinak sajátos problémáit, hagyományait, biztosítani érdekeik megfelelő képviseletét.

Ezt hivatottak elősegíteni a szakosztályok, amelyeknek a múltban nem szántunk szerepet, de a jövőben a szakszervezeti munka helyes vitelének támpontjául kell, hogy szolgáljanak.

Szakszervezetünkben februárban megalakultak a mérnök-technikus, az orvosegészségügyi és a nyugdíjas szakosztályok, amelyek az elnökség mellett működnek.

A szakosztályok szerepe és feladata

1. A szakosztályok országos szinten szakszervezetünk központi vezetősége, illetve elnöksége mellett működnek. Nincsenek közép-, illetve alapszervezeteik, nincsenek az apparátus osztályainak alárendelve. Általában tanácsadó, javaslattevő szervek. Legfontosabb feladatuk segíteni a központi vezetőség és az elnökség munkáját.

2. Tanulmányozzák szakmájuk sajátos problémáit. Az összegyűjtött tapasztalatokat, elgondolásokat eljuttatják az elnökséghez tudomásulvétel, illetve megvalósítás végett.

3. Segítik szakmájuk területén a bér- és munkaügyi, munka- és egészségvédelmi, kulturális, sport-, termelési, újítási tevékenységet.

4. Gondoskodnak a szakmai hagyományok ápolásáról, fejlesztéséről. Előadásokat, tanfolyamokat, tapasztalatcseréket, szakmai bemutatókat, kiállításokat, találkozókat szervezünk.

5. A szakszervezet elnökségével egyetértésben tárgyalásokat folytatnak az iparág, szakterület vezetőivel a szakmát érintő kérdésekről. Szakemberekből álló bizottságokat hozhatnak létre, egy-egy speciális feladat megoldására.

A szakosztály az érintett foglalkozási ág sajátos problémáival foglalkozó tanácsadó szerv, amely akkor dolgozik jól és helyesen, ha erősíti a dolgozók és a szakszervezeti vezetőszervek közti kapcsolatot, a szakszervezeti egységet. A szakosztályok nem tagozódnak szakcsoportokra. Tagjaik társadalmi munkában tevékenykednek.

Kapcsolatuk a központi vezetőséggel és az osztályokkal

A szakosztályok elnökei tagjai a központi vezetőségnek. Ha szakmájuk problémájáról tárgyalnak, meghívják őket az elnökségi ülésre is. A Szaktanács elnöksége általános elvként kimondta, hogy a szakszervezetek elnökségei, központi vezetőségei az érintett szakma kérdéseiben a szakosztályok vezetőségeinek meghallgatása nélkül nem dönthetnek. Feladataikat, teendőiket az elnökséggel és az apparátussal közösen oldják meg, tehát országos jelleggel dolgoznak. Az apparátus — az elnökség döntése után — köteles a szakosztályok problémáit intézni a közép- és alapszervezeteknél, a szolgálati helyeken.

A szakosztályok nem jogi személyek. Nincs önálló pénzgazdálkodásuk, külön alapszabályuk, bélyegzőjük. Ezeket a jogokat a szakszervezet vezető szervein keresztül élvezik.

Egy termelési értekezlet margójára

Országszerte folynak a termelési értekezletek. A sokszoros élüzem *Diósgyőr-Vasgyár* állomás legjobbjai a napokban vetettek számot munkájukkal.

Sarlai Jenő elvtárs, üzemfőnök számolt be közel ezer vasutas dolgozó eredményeiről, s azokról a hibákról, amelyeket az utolsó negyedévben ki kell küszöbölniük. A hozzászólásokból érezni lehetett az erős elhatározást, hogy leküzdik a hibákat, tovább fokozzák eredményeiket, ezzel köszöntik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóját.

Ez az értekezlet elütött a régebbi megbeszélések hangjától, mesterkéltségétől. Amikor *Vadon Ferenc* KISZ-titkár a szocialista tulajdon védelmében ostorozta két ifjú társát, vagy amikor a munkafegyelemsértőkről szólt, a szerető féltés, a jóakarat és a határozottság kapott szárnyakat. Amikor *Király Ferenc* állomásfőnökhelyettes az üzem szeretetével, a vasutas munka hírnevének féltésével fűtötte szavait, tárta fel a tényeket, s tett javaslatot a hiányosságok megszüntetésére — mi volt ez, ha nem egy új szín, megbecsülést érdemlő törekvés a jónak még jobbá tételére.

A tanácskozáson megelégedéssel emlékeztek meg *Takács* mozdonyfelvigyázóról, aki mintaszerűen együttműködik a forgalom dolgozóival, és *Kukola Józsefről*, a KISZ vezetőségi tagjáról, aki brigádjával húsz tonna szenet rakott ki a legkényesebb időben és helyzetben. *Kiss Imre* szólt erről, és *Szalai László, Ceglédi István, Kovács László, Hájas Béla, Nohaj István* kiegészítették a legkülönbözőbb munkaterületekről szerzett benyomásaikkal, tapasztalataikkal. A dolgozók őszintében beszéltek a párt célkitűzéseinek megvalósításáról, mint korábban.

Szólni kell *Romenda Gusztáv* elvtárs párttitkár, a kitűnő kocsimester egyenes, határozott, a vasutasok jó hírnevét féltő, a párt kérését annyira emberi módon tolmácsoló, meleg szavairól, és nem utolsósorban *Zombor Bertalan* elvtársnak, az üzemi bizottság elnökének felszólalásáról, amely humora mellett is mélyen érző és segítő volt.

Az értekezlet végén mindenki azt érezte: hasznos volt. Hasznos, mert mozgósítani tudta a Lenin Művek jobb kiszolgálására a dolgozókat, tovább kelesítette Diósgyőr vasutasait november 7-e méltó megünneplésére. Hozzájárulást jelentett az élüzem-cím elnyeréséhez, a tíznapos ünnepi műszak elindításához, a Kohászati Művek és a vasutas dolgozók közötti összefogáshoz.

Szovjet—magyar határforgalmi tárgyalások

Október 1-én magyar—szovjet határforgalmi tárgyalás kezdődött Debrecenben. Az értekezlet célja az volt, hogy felmérjék a szovjet-magyar árucsereforgalom és közlekedés helyzetét, segítséget adjanak a határállomások közötti forgalom javításához. A szovjet küldöttség vezetője *G. Golovcsenko* Ivovi vasútigazgató volt, Magyar részről a tárgyalásokon *Mihálka László*, a debreceni igazgatóság vezetője vett részt. A tárgyalásokat Budapesten folytatták.

MEGSZÜLETETT A SZOVJETHATALOM!

Részlet Szaveljev: „Roham a Téli Palota ellen" című művéből

II.

A Péter Pál-erődben

Miért nem támogatta a Péter Pál-erőd a felkelőket ágyúival? És milyen ágyúk szólaltak meg éjjel tizenkettőkor?

Akkor, amikor a vörösgárdisták, tengerészek és katonák a Téli Palota körülkerítése után harcra készülődtek, a palotában elrejtőzött miniszterek pedig az ultimátumról tárgyaltak, a Péter Pál-erőd komiszárja parancsot adott az ágyúk megtöltésére. Az ultimátum lejártáig, azaz a harc megkezdéséig, mindössze nyolc perc volt hátra. Ekkor hirtelen feltárult a komisszár szobájának ajtaja és besietett egy katona:

— Komisszár elvtárs, a tüzérek nem akarnak tüzet nyitni!

A komisszár felugrott és kiment a homokzátonyra a tüzérekhez, hogy megtudja, mi történt.

Csendes eső esett. A komisszár — kezében lámpással átvágott a homokzátonyon, a szemétdombok között. A távolban, a Néva túlsó partján, már eldördültek az első puskalövések. A Téli Palotánál állt a harc. A komisszár a pocsolyákon átgázolva, minduntalan fel-felbukva a mély gödrökben, az ágyúkhoz sietett.

Egy tiszt jött vele szemben, a század parancsnoka.

— Az ágyúk berozsdásodtak — mondta. — Az első lövésnél felrobbanhatnak s akkor mindannyiunkat megölnek.

A komisszár revolverét tapogatta és keményen a tiszt szeme közé nézett.

— Tiszti becsületszavamat adom, hogy így van — folytatta a tiszt rekedt, fojtott hangon. — Akármelyik tüzér ... bizonyíthatja ... ezekkel az ágyúkkal lehetetlen lőni — már hebegett — nagyon veszélyes ...

Éjszaka tizenegy körül járt, amikor Szverdlov utasítására megjöttek a lőtérről a tengerésztüzérek s velük együtt néhány vörösgárdista. A komisszár odavezette őket a homokzátonyra, az ágyúkhoz. Tombolt a szél, himbálta a lámpásokat, melyek fénye a folyóra vetődött és hol felcsapta a hullámokat egészen az ágyúkig, hol visszagörditette.

Néhány matróz az ágyúk fölé hajolt és vizsgálgatni kezdte őket. A többiek körben álltak és hallgattak.

— Nincs rajta biztonsági závárzat — hallatszott a szél zúgásán keresztül az egyik tengerész hangja. — A kilökőszerkezet szintén hiányzik. A závárok tönkrementek, csupa rozsda ... A csőmenet törött.

Mindez baj volt, nagy baj. De azért a matrózok és a vörösgárdisták kijelentették, hogy lehet lőni.

— A kompresszorokban egy csepp olaj sincs — mondta egyszerre az ágyút vizsgálgató matróz és felegyenesedett.

Ez volt a legszörnyűbb. Erre már senkisem válaszolt, mind hallgattak. A csendet a komisszár törte meg:

— Kitart, vagy szétesik? — kérdezte.

— Biztosat nem mondhatok — felelte a tengerész. — Lehet, hogy kitart, lehet, hogy szétesik.

Szóval lőttök-e vagy nem? — kérdezte a komisszár. — Hiszen tudjátok ...

— Tudjuk — szakította félbe a matróz — hogy mit tegyünk. Ha egyszer kell, hát kell. Lőni fogunk.

Néhány perc múlva az ágyúkat megtöltötték. A matrózok és a vörösgárdisták mindenes-hetőségre készen elbúcsúztak egymástól.

A komisszár is ott maradt az egyik ágyú mellett. Ha az ágyú nem tart ki, együtt hal meg a tengerészekkel.

Eldördült a lövés ... Az ágyúk kitartottak, nem estek szét. Repültek a lövedékek a Néván át a Téli Palota felé. A tengerészek sietve készítették elő az ágyúkat a következő lövésekre ...

Roham

Alig nyitott tüzet a Péter Pál-erőd a Téli Palotára, a vörösgárdisták, tengerészek és katonák megkezdték előrenyomulásukat a téren. Új erővel lángolt fel a harc.

Kemény harc volt. Minden sötétségbe borult, nem lehetett megkülönböztetni sem az épületeket, sem az embereket. Vaktában lődöztek a junkerek, abba az irányba, ahonnan a felkelő osztagok támadtak. A vörösgárdisták, tengerészek és katonák is találomra sütögették el fegyvereiket.

A Téli Palota váratlanul kiválta a sötét háttérből: az „Auróra" és a hadihajók fényszóróikat a Néva felől a palotára irányították. A fény végigpásztázott falain.

A tér azután újra sötétségbe burkolózott. De ez a nyugtalanító sötétség tele volt hangokkal. Tenger zúgására emlékeztető szüntelen zaj töltötte be a teret. Minden egybefolyt: a számtalan emberi hang, a puska- és gépfegyverlövések zaja, golyók sivítása, robbanások döreje.

De a forradalmi osztagok rendületlenül haladtak előre és lépésről lépésre foglalták el a teret. Ekkor néhány katona hihetetlenül merész kísérletre szánta el magát: a kórházon keresztül próbált bejutni a Téli Palotába.

A kórház, ahol a frontról érkezett sebesült katonák feküdtek, a palotának az Admiralitásig nyúló részén volt. A katonák könnyen érintkezésbe léphettek a sebesültekkel, akik kinyitották a kórházkaput és a katonák egyenként csendesen beosontak rajta. Onnan a palota belső helyiségeibe hatoltak és elvegyültek az ellenséges csapatok közé.

A katonák arra számítottak, hogy ruhájuk nem különbözteti meg őket az Ideiglenes Kormány védelmezőitől, mert ugyanazt az egyenruhát, ugyanolyan szürke köpenyegeket viseltek.

Így jutott be a palotába a harc tetőfokán jónéhány vörös agitátor.

Életüket kockáztatva, mindjárt veszélyes munkához láttak: beszélgettek a junkerekkel, az ellenállás beszüntetésére biztatták őket. Csüggedést, zavart és félelmet hintettek az ellenség harcosainak lelkébe.

(Folytatjuk)

NEM EZT VÁRJUK A MÁV KÓRHÁZTÓL!

Augusztus 17-én fogat hozattam a MÁV Kórházban. 20-án este erős szivárgással megindult helyéről a vér. Feleségemmel a MÁV Kórházba siettem, hogy sürgős kezelésben részesítsenek. Az ügyeletes műtősnek elmondottam jövetelem célját. Tíz perc mulva közölte, a főorvos úr üzenetét, hogy *„ő sebész, rá ilyesmi nem tartozik, menjek az Üllői útra, ott van a fogászati klinika".*

A meglepetéstől először szóhoz sem jutottam, majd megjegyeztem, hogy egy steriltampon elhelyezése nem igényel olyan szakképzettséget, amivel egy sebészfőorvos ne rendelkezne.

— Kérem én nem tehetek mást — mondotta a műtős és már nyitotta is ki az ajtót, jelezve, hogy a tárgyalást befejezettnek tekinti. Kifelé menet kértem, hogy legalább a klinika címét mondja meg, mire félreérthetetlen hangsúlyval kijelentette, hogy majd a kalauz felvilágosít. A Mária utcai klinikán néhány perc alatt megkaptam a szükséges kezelést.

Nem ismerem az éjjeli ügyeletes orvosra vonatkozó szabályokat, de nem hiszem hogy megrovásban részesítették volna azért, hogy megadja a mintegy három percet igénylő segítséget.

Fónagy László
Bp. Dunapart teher pu.

ÜZEMI BIZOTTSÁGOK, FIGYELEM!

A szakszervezetek lapja, a Népakarat számos szakszervezeti dolgozó kérésére lehetővé teszi, hogy a lapot újra előfizethessék. Ezért kérjük, hogy az üzemi bizottságoknál ebből a célból jelentkező dolgozóktól az előfizetési díjat (havi 14.— Ft.) fogadják el és pontos névvel és címmel (utca, ház szám) ellátva a helyi postahivatalhoz juttassák el.

Fáradtságukat előre is köszönjük.

„Népakarat"
Szerkesztősége
és Kiadóhivatala.

A szocialista munkaverseny és a gazdasági mutatók alakulásának összefüggései

A „Vasút" augusztusi számában

fenti címmel egy értekezés jelent meg. Egyetértek azzal a megállapítással, hogy az *„üzemen belüli verseny"* szoros összefüggésben áll a *„Kiváló dolgozó"* cím, valamint az *„Élüzem"* cím elnyeréséért folyó versennyel, sőt a tapasztalatok szerint jobb gazdasági eredményekre is vezet az olyan széleskörű munkaverseny, amelynél a versenytényezők teljesítése nem áll ellentétben egymással. Például a kocsiforduló jó teljesítését kétségtelenül elősegíti a be- és kirakási. a beállítási és kihúzási, de különösen az ácsorgási idők csökkentése. Természetesen csak a legkörültekintőbb módon, mert az aprócseprő beállítgatásokkal nemcsak a rakodást zavarjuk, hanem annak idejét is növeljük.

A helytelen munkaszervezéssel aránytalanul nő a tolatási órák száma, amely a melléktelesítményeket növeli, s rontja ezt a fontos gazdasági mutatót. Ellenkező esetben — mint például a dombóvári fűtőháznál — a jobb munkaszervezés eredményeként a nagyobb teljesítmény mellett a tolatási órák száma augusztus hónapban a bázis időszakhoz viszonyítva 608 órával csökkent.

A kocsiforduló értékelése jó,

de baj van különösen az őszi forgalom kezdetén, amikor *„sláger"* lesz a kocsiforduló mindenáron való csökkentése, természetesen egy másik, ugyancsak fontos gazdasági mutató, az átlagos terhelés rovására. Körülbelül így nézett ki a helyzet nálunk is júliusban, amikor a kocsiforduló jobb volt a bázis időszaknál, de a bázis időszak 606 tonnás átlagos terhelése, a gazdaságtalan elegygyűjtés miatt 587 tonnára csökkent, akkor, amikor kocsiellátásunk bőséges volt.

Pár szót a dolgozó rakott-kocsiállag alakulásáról. Mint versenytényező összefüggésben áll a rakott elegytovábbításnál végzett munkával, de egy általános hibát takar, mégpedig a statisztikai fegyelem hiányát. Ez nálunk már másodízben mutatkozott a kocsiszámlálásnál, amikor is több száz kocsival kevesebbet rovancsoltak a nyilvántartott átlagnál. Ez természetesen a kocsiforduló alakulását is kedvezőtlenül befolyásolta.

Két mutatóval szeretnék még foglalkozni, amely véleményem szerint ellentétben áll egymással, s ezért, ahogy ezt az őszi forgalmi rendelet előírja, ki kellene ejteni.

Az átlagos terhelés alakulása

egy műszaki, gazdasági mutató és mint versenytényező jó, mert alakításában részt vehet a forgalom, a kereskedelem és a vontatás egyaránt. A cél is helyes: az adott terhelési szakaszoknak megfelelően biztosítani a mozdonyok vonóerejének jó kihasználását. Tehát amikor egy szállítási feladatot kell elvégeznem, ezt a versenymutatók figyelembevételével csak egyféleképpen végezhetem gazdaságosan, a mozdonyok minél jobb kihasználásával. De ez viszont csak az egyik, az átlagos terhelési mutatót emeli ki, mert az adott elegy elszállítása mellett gazdaságosan csak az átlagos terhelés teljesítését biztosítja úgy, hogy nagy mozdonyokat jól kiterhelten közlekedtetek. Ez viszont csökkenti a haszonkilométer teljesítményt, s ez nem hiba. Ezt igazolja augusztusi eredményünk, amikoris az átlagos terhelést a júliusi 587 tonnáról 608 tonnára emeltük. De ugyanakkor az egy tehervonatra eső haszonkilométer teljesítmény 121,7-ről 117 kilométerre csökkent. Itt mutatkozik meg a két mutató növelésére való törekvés közötti ellentmondás.

Kétségtelen, hogy gazdaságos az egy mozdonyra eső haszonkilométer növelése is, de csak addig, amíg vonóerejének rovására nem megy. Véleményem szerint a haszonkilométer teljesítés csak az elegytonnakilométer teljesítés viszonyában és az átlagos terhelés alakulásának tükrében vizsgálható gazdaságosan.

Növelhető-e a haszonkilométer

teljesítés a szállítási feladattól függetlenül? Igen, és éppen ezért helytelennek tartom e mutató jobb kiteljesítése érdekében e célkitűzést. Példával igazolom. Elszállítandó Pécsről Dombóvárra 250 000 tonna szén. Ehhez 19,5 tonnás kocsikihasználással 12 800 kocsira van szükség. Ez 10 tonnás önsúlyú kocsikat véve figyelembe, 250 000 + (12 800x10) = 378 000 elegytonnát ad. Ha a szállítást 424-es géppel végzem, az MRF. 6. A. táblázat szerinti átlagos terhelés figyelembevételével 30 km/ó sebesség mellett, 815 tonnás terheléssel, 464 vonattal (70 km) = 32 480 haszonkilométert teljesítenék. Ha növelni akarom a haszonkilométert, például 328-as gépet használok, s akkor 630 vonattal, de viszont 44 100 haszonkilométer teljesítéssel szállítom el az elegyet, ha még a kisebb sorozatú gép terhelésének figyelembevételével „gazdaságosan" is, merthisz a kihasználása jó — ennek ellenére mégis gazdaságtalan. Pénzbeli kihatása a 166-tal több vonatnak 290 500 forint. Ezért nem tartom helyesnek a haszonkilométer növelésére célkitűzésként jutalmat adni. Tehát van „mód" a haszonkilométer növelésére így is, ami lehetséges, de kényszerítő körülmények is okozhatják.

Nem célszerű a haszonkilométer teljesítés vizsgálata a tervhez sem, mert például augusztusban csak 93,2 százalékra teljesítettük a teher haszonkilométer tervét, de a mozdonyok átlagos terhelése a tervezett 603 tonna helyett éppen ezért 609 tonna volt.

Viszont igaz az, hogy javítható a haszonkilométer az üresfutások csökkentésével is, ez pedig melléktelesítmény, mely a versenytényezőben szerepel. Ezért elhagyható a haszonkilométer mint versenytényező és célszerűbb a célkitűzés a melléktelesítmények csökkentésére, amelyben a forgalom és vontatás is érdekelt.

Várnai László osztályvezető,
Pécsi Igazgatóság.

MEGNYITOTTA KAPUIT AZ I. ORSZÁGOS VASUTAS FÉNYKÉPKIÁLLÍTÁS

Október 15-én ünnepélyes keretek között megnyílt az I. Országos Vasutas Fényképkiállítás.

Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet elnöke meleg szavakkal méltatta a kiállítás jelentőségét, az egyre terebélyesedő fotokultúrát, amely a maga sajátos művészi eszközeivel és kifejezési formájával sok vasutas dolgozó pihenését, gyönyörködtetését, belső elmélyülését szolgálja. Művészet, amely az optika érzékeny lencséjével rögzíti a szocialista alkotások, új életünk képét, ezernyi megnyilvánulását.

Ezt a gondolatot talán azzal lehetne megtoldani, hogy — amint a vendégkönyv tanúsítja — a szakszervezetnek kitűnő kezdeményezése ez. Alkalmas kiegészíteni, a már országoshírűvé vált régebbi szakszervezeti kezdeményezéseket, amelyek dicséretesen vezettek el például a VII. országos képzőművészeti, vagy újítókiállításig.

A szakszervezetek Egressy Gábor Művészeti Klub kiállítási helyiségében (Budapest, VII., Dohány utca 22—24. sz. alatt) megrendezett kiállítás méltán tart számot művészi anyagával a dolgozók érdeklődésére.

A bíráló bizottság a kiállítás I. díját, 600 forintot *Malicza Józsefnek*, az Északi Járműjavító dolgozójának ítélte oda *Ünnepélyes átadás* című képéért. *Roósz Ernőnek* a 400 forintos II. díjat *Csend, nyugalom, béke* c., *Lerch Lászlónak* a 200 forintos III. díjat *Csendes éjszaka* c. művéért. A zsűri jutalomban részesítette művészi képeikért *Havay Sándort, Ambrus Istvánt* és *Márkovics Ferencet. Ambrus István Hamupipőké*-je, *Defekt*-je, a dombóvári fotókör *Búcsúzás*-a, *Sasvári József*, a nyugati ponk rakodómunkásának *Egy szál mályvá*-ja, *Csepeli László Őszi ragyogás*-a mind-mind mély benyomást tett a szemlélőkre.

Nagyszerűen egészítették ki a kiállítást a versenyen kívül induló, a hazai és nemzetközi kiállításokról jól ismert vasutas fotóművészek, *Kovács Géza, Tóth István, Erdélyi Árpád, Dombach Miklós* művészi igényű képei.

A MÁV Anyaghivatal fotókörének tagjai hosszan írtak a vendégkönyvbe. Rendkívüli megbecsülésükről és szeretetükről biztosítják a szakszervezetet e kezdeményezésért, majd hozzáteszik: „Lehetővé vált, hogy országosan megismerjük egymást ezen a mintaszerű rendezésű kiállításon, amilyen rendezést még a nagy versenyeken sem láttunk."

Ezek után hozzátehetjük: a kiállítás megrendezéséért, művészi színvonaláért *Kovács Géza* fotóművészt illeti dícséret, aki hűen követte és élettel, művészettel telítette a szakszervezet kultúrnevelési osztályának kezdeményezését.

Több vonatot kérnek a püspökladányiak

A püspökladányi fűtőháznál a beosztottakat, szakmai és mozgalmi vezetőket egyaránt dícséretes tettrekészség, a jobbra, gazdaságosabbra törekvés fűti. A legtöbb versenytényező teljesítése nagyszerűen megy. A szénmegtakarítást 107,8, a mozdonyjavítást súlyozott értékben 153 százalékra teljesítették szeptemberben. Az elegytonnával azonban sehogy sincsenek megelégedve.

Nézzük csak a számokat. 1955 szeptember havi százelegytonna kilométerterv: 375 000 — a teljesítés: 477 973 százetkm. Az 1957 szeptemberi terv: 320 000 etkm. — a teljesítés 361 409. Ez eddig rendjén is volna. De ha a mozdonyok átlagos terhelését nézzük, ez bizony az emelkedés helyett 204 tonnás visszaesést mutat a két év előtthez viszonyítva, s ugyanakkor az egy mozdonyra eső haszonkilométer 2981-ről 3221 km-re emelkedett.

Nem tartják rendjénvalónak, hogy a 411-es sorozatú mozdonyok általában 4—800 tonnával közlekednek. Különösen sérelmezik, hogy a mozdonyok üres futása havonta 9—10 ezer kilométert is elér. Nem is csodálkozhatunk ezen, ha néhány adatot megnézünk: a 411 047-es számú gép október 1—2-án 49 kilométer hasznos utat és 136 kilométer gépmenetet tett meg. Október 5—6-án a 411 228-as 114 vonatkilométert és 114 gépmenetet teljesített.

Miért e sok meddő futás, miért az elégedetlenség? Azért, mert a szolnoki gépek elviszik előlük az elegyet. Eljárnak Debrecenig, Záhonyig, Biharkeresztesig (pedig a keresztesi vonalat a ladányiaknak kellene kiszolgálni) — s visszafelé is van vonatjuk. A püspökladányiak besegítenek a szegedi és a miskolci igazgatóságnak, de az egyik útjuk legtöbbször itt is gépmenet. A tolatósvonatokból jócskán jut nekik, de szeretnének egyéb, gyorsabb vonatokból is minél többet továbbítani. Ez a fűtőház még jobb teljesítményét és elsősorban a gazdaságos munkát fokozná, ami nemzetgazdasági szempontból sem közömbös.

Az alkohol a vasutasok ellensége

Amikor az alkoholellenes küzdelem valahol szóbakerül, legtöbbször gúny, kacaj fogadja. Szinte alig akad olyan ember, aki komolyan venné azt a harcot, amelyet az alkoholizmus, e veszedelmes népbetegség ellen kellene folytatni.

Orvosilag bizonyított tény, hogy az alkohol méreg, semmiféle adagban nem tápszer, nem hasznos, és semmiféle körülmények között nem nélkülözhetetlen.

Sokan vallják, hogy az alkoholfogyasztás csökkenésének elsősorban az állam vallaná kárát, elesne egy tetemes jövedelemtől. Akik ezen a véleményen vannak, elfelejtik, hogy mennyi betegségnek, munkakiesésnek, elrontott életnek okozója az alkohol, s mindennek az egyén is és az állam is kárát vallja. Elfelejtik, hogy mennyi baleset által okozott kár, betegség gyógyítási költsége terheli az államot. Ezek összege jóval felülmúlja az alkohol fogyasztásából eredő jövedelmet.

Különösen fontos szerepe van az alkohol elleni küzdelemnek a vasutasok között. A vasúti szolgálat tiszta fejet, fegyelmezettséget igényel, az alkohol éppen ezek ellen támad. Legjobb bizonyíték erre, hogy igen sok baleset előidézője az alkohol. Nem éppen idült alkoholisták, hanem olyanok, akik csak egy-két pohárral ittak szolgálat közben. Statisztikai adatok szerint az alkohol következtében előfordult halálos balesetek legnagyobb arányban Magyarországon fordultak elő. Magasabb ez a szám, mint a közismerten borfogyasztó Franciaországban, vagy mint a legnagyobb pálinkaélvező Svédországban.

Az alkoholizmust törvényekkel megakadályozni nem lehet. Az alkoholfogyasztók számát csak meggyőzés és példaadás útján lehet csökkenteni. A nyugati országokban alkoholellenes vasutas egyesületek működnek. Hazánkban helyes lenne, ha a szakszervezet vállalná ezt olymódon, hogy cikkekkel, előadásokkal világosítaná fel a vasutasságot az alkohol ártalmairól.

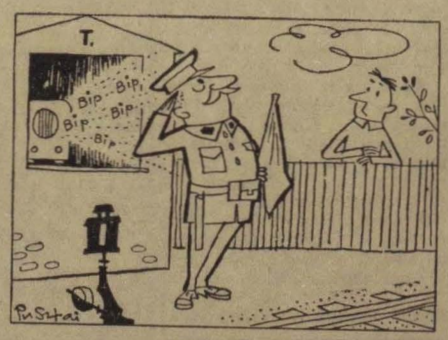
Aki nemcsak saját jólétét, hanem a vasút biztonságát és dolgozó népünk jövőjét is látja e megmozdulással elősegíteni, legyen szószólója e mozgalomnak, amely a vasutascsaládok jólétét, boldogulását is van hivatva elősegíteni.

Rédelyi Miklós
ny. felügyelő

Ellenőrzés

— Hallatlan! Azt jelentették, hogy a laktanyát előkészítették a télre, pedig beesik az eső!
— Bocsánat, de télen a víz megfagy . . .

Tisztelgés



— Miért állt ki János bácsi? Vonatmentes idő van.
— Pszt! Most halad el a mesterséges hold.

Becsüljük meg a vasút javait

A vasúti berendezések, a szociális létesítmények állapotáról legtöbbször csak olyanformán esik szó, hogy ezt vagy azt a hibát ki kellene javítani. Igen ám — szól az ellenérv —, ha elegendő pénz volna a javításra, cserére. Arról sokkal kevesebb szó esik, hogy a természetes avuláson túl, milyen behatások következményeként keletkeznek a károk, a legtöbbször lelkiismeretességgel megelőzhető rongálódások.

Keveset beszélünk arról, hogy dolgozóink egy része legkisebb kíméletet sem tanúsít a vasút javait, a saját munkáját könnyítő, szociális igényeit kielégítő épületeket, berendezési tárgyakat illetően. Így tél közeledtével sokat hallunk például a fűtőházi kapuk rossz állapotáról. Verjük a vasat, hogy mielőbb javítsák meg azokat. Kevesebbet és sokkal halkabban szólunk viszont arról, hogy a tavasz vagy a nyár folyamán gondatlanságból — „úgy sincs most rá szükség" — hány fűtőházi kaput törnek össze. A legkisebb gondossággal ezreket takaríthatnánk meg.

A vaslemez aknafedelek pótlása is sarkalatos teendő a téli felkészülés során. Azt viszont senki sem mondhatja, hogy minden évben elhasználódnak. A természetes elhasználódásnál jóval több kályha- vagy kéményajtó kerül ki aknafedelekből. Nem egy vándorolt belőlük a MÉH-telepekre. Nem hisszük, hogy ne tudnánk megfogni az enyves kezet!

Nem egy helyen kétes tisztaságúak a laktanyák, vendégszobák ágyneműi, berendezési tárgyai. De nem közülünk kerülnek-e ki azok, akik szennyezett ruhában, cipőben végigfekszenek a tiszta ágyakon, akik a legkisebb becset sem adnak a vasút javain. Ugyanezt elmondhatjuk a személykocsikról, nem beszélve a megcsonkított műbőrülésekről, a levágott hevederekről, a hiányzó égőkről. Tény, hogy az utasok egy részében is „segítőtársat" találunk. De nem a vasutasok feladata volna-e elsősorban megfékezni a magukról megfeledkezetteket?

Sajnos, vannak ezeken kívül nagyobb tehertételek is, amelyeket egy kis jóakarattal megtakaríthatnánk. Milliókra rúg évente a gondatlan tolatásból, rakodásból eredő kocsirongálási és árukár. És itt egy érdekes gondolatot hadd szojünk a fejtegetésbe. A legtöbb vasutas büszkén tekint a szépen gondozott, csillogó mozdonyra: „A mi mozdonyunk." Miért nem mondjuk azt is, hogy a mi kocsink? Mert ha ezt vallanánk, már bizonyára kíméletesebben bánnánk a kocsikkal, még azokkal is, amelyeken ott áll az „Óvatosan tolatni!" bárca. Vagy csakazértis?

„Nem dohányzóknak" — hirdeti nem egy kocsifülke felett a felirat. De nézzünk csak be: A füsttől alig látni a bennülőket. Sajnos, legtöbbször vasutasokat. Mert hogy is szól a magunk alkotta új szabályzat: „Ha minden utas beleegyezik . . ." Hát nem! Itt megdől a többség akarata. A nemdohányzó fülkében még vasutasnak sem szabad dohányoznia. A másik ismert felmentő érv a füstölésre: „Majd ha szól a kalauz!" És a kalauz szól. De akkor már szinte elterítik a csikkek, a hamu a fülke padozatát. A dohányzást nem szívlelő utas, szinte elfut az ilyen fülkétől.

Soroihatnánk tovább a vízcsapok kezelését, az esőben rozsdásodó gépek állapotát, a vagonajtók dobálását, a kilincs nélküli ajtókat, ablakokat, a megőrzésre átvett evőeszközöket stb. Nem a felsorolás a cél, hanem annak tudatára ébresztés, hogy a rongálással, eltulajdonítással magunkat, dolgozótársainkat rövidítjük meg, élet- és munkakörülményeinket tesszük szinte tűrhetetlenné.

Mit várjunk a vasúttól távollállóktól, ha mi sem mutatunk jó példát. Helyes a hibák felszámolásának követelése, de sokkal kevesebbe kerül azok elkerülése. Becsüljük meg a vasút javait, a miénket. Legyen minden vasutas dolgozó őre a vasút vagyonának, munkálkodjon ilyen értelemben is a köz javára.

A MUNKAVERSENY SZERVEZÉSÉRŐL

A MÁV Hivatalos Lapjának 47. számában értesítés jelent meg a szocialista munkaverseny szervezéséről. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójának méltó megünneplésére — olvassuk — számos szolgálati hely vagy egyes munkakörök dolgozói „országos felhívás" formájában versenyre hívták ki a társszolgálati helyeket.

A szakszervezet és a szakvonal legfelsőbb vezetői a kezdeményezésükért elismerésüket fejezik ki a dolgozóknak, ugyanakkor rámutatnak, hogy a vasút területén a szocialista munkaversenynek ez a formája csak akkor szolgálhatja a kívánt célt, ha az elért eredményeket országos szinten értékelik, a helyezéseket nyilvánosságra hozzák és a legjobbakat megjutalmazzák. Mindez azonban csak az élüzem cím elnyeréséért, valamint az őszi forgalmi célkitűzések teljesítéséért folyó versenyek keretében lehetséges.

Ezért a szolgálati helyeknek azt tanácsoljuk — folytatja az értesítés, hogy a dolgozók széleskörű bevonásával üzemen belül kezdeményezzenek versenyt, teljesítsék akár az őszi forgalmi célkitűzéseket, akár egy meghatározott időre az élüzem feltételeket.

Húsz kilométer alukábel a villamosításhoz

A *Hatvan—Hort—Cúny* közötti villamosításhoz jelentős mennyiségű földkábelre is szükség van. A MÁV azzal a kéréssel fordult a Kábelgyárhoz, hogy soronkívül gyártsák le a szükséges mennyiségű alumínium csőbe húzott kábeleket.

A Kábelgyár vezetősége vállalta a kérés teljesítését. Szeptember 23-án hozzá is láttak a kábelek gyártásához, s azt ígérték, hogy október 11-ig 10, és október 30-ig további 10 kilométer kábelt gyártanak a vasútnak.

A nagykanizsaiak november 7-re készülnek

Néhány héttel ezelőtt a nagykanizsai vasutas művelődési otthonba is ellátogatott a szovjet szakszervezetek művészegyüttese. E feledhetetlen találkozás is hozzájárult, hogy a kanizsaiak lelkesebben készülnek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójára, mint bármikor.

Az októberi nap valósággal megfürdöszi sugaraiban a szürkére festett épületet. A bejáratnál moziplakát invitálja az arra járókat. Ami ennél is érdekesebb: a nyugdíjasok és családjuk minden hétfőn ingyen nézhetik a vasárnapi játékfilmet.

Kertész Vince igazgató büszke az eredményekre, a ragyogóan tiszta termekre, az 1200 személyt befogadó kerthelyiségre, a 3800 kötetes könyvtárra.

És hogy még mi mindenre, azt hadd mondja el ő.

— A kanizsai vasutasok hálásak a szakszervezetnek az otthon támogatásáért. Május elsején nyitottuk meg a kerthelyiséget. Ehhez 62 000 forinttal járult hozzá szakszervezetünk. Pezsgő élet folyik nálunk. Havonta 15 000 látogatónk van. Nem is csoda, hiszen nemcsak a város, de Dunántúl egyik legszebb kultúrotthonát mondhatjuk magunkénak. Persze az épület és a kellékek nem minden. Csak élettel telítve érnek valamit. Ezt az életet jelentik többek között színjátszó-csoportjaink. A művészegyüttesből kiválik a nagy kultúrcsoport, a KISZ-együttes, a messze környéken híres „Sziporka"-együttesünk és egy gyermekcsoport. Kilencven vasutas jelenti az együttesek fő erejét. Egyébként több éven át az ország első művészegyüttesei közé verekedte fel magát a színjátszó-csoportunk. Az ellenforradalom nálunk is éreztette hatását: az országoshírű énekkarunk 40 főre apadt, de bízom benne, hogy rövidesen ismét hallani fognak róla.

Nagykanizsai szinjátszók a „Kisunokám" egyik jelenetében.

Nagy sikere van a gyermekdaraboknak. *(Eláruljuk, hogy a kitűnő kis szórakoztató darabokat Kertész Vince írja. A szerk.)* A színjátszók mestere *Altai József*, évek óta fáradhatatlanul és önzetlenül dolgozik. Az együttes sikerei elsősorban az ő nevéhez fűződnek.

— Nagy és megtisztelő feladat hárul most művészegyütteseinkre — folytatja. November 7-re készülnek. Jellemző hogy a csoport már jóval előbb egy háromfelvonásos vígjátékot tanult be, de mikor tudomásukra jutott, hogy a városi pártbizottság a vasutas fiatalokat tisztelte meg az ünnepségen való részvétellel — holott még öt együttes játszik a városban —, éjt nappallá téve tanultak. A vasutas fiatalok adják elő a város kultúrházában *B. Romanov: „Veletek maradok"* című színművét. A lelkes és tehetséges együttes tagjai közül *Süle Antal, Kele Ottó, Nagy Antal, Konics Erzsébet* és a többiek kitűnő alakításra készülnek.

De nemcsak a színjátszók tesznek ki magukért. Az énekkar magyar és szovjet indulókat tanul. Megélénkül a bábcsoport, az énekkar, a foto-, de még a bélyegszakkör élete is. A mozi már játssza a forradalmi dokumentumfilmeket, szeptember 14-vel kezdetét vette a KISZ műsora, nem is szólva a természettudományi és ismeretterjesztő előadásokról.

Végezetül álljon itt *Kertész* elvtársnak egy olyan megjegyzése, amelyet ritkán hallani másutt s aminek őszintén örülni lehet:

— Irják meg, hogy a gócpont valamennyi szolgálati főnöksége a legnagyobb megértéssel viseltetik munkánk iránt, kitűnően együttműködünk velük, s ezt elsősorban a helyi párt- és szakszervezeti szervek támogatásának köszönhetjük.

HIREK

— **Ünnepi könyvhetet rendez a** szegedi igazgatóság szovjet írók műveiből november 1—7 között.

— **Új kisvasút épült a hajdú**szoboszlói Egyetemi Tangazdaság központjától a vasútállomásig. A csaknem 6 kilométer hosszú pályán már megkezdték a cukorrépa, a kender és más termények szállítását.

— **Géppel festik a teherkocsikat.** A kísérletek sikerrel jártak. A kézi festésnél jobban és gyorsabban dolgozó gépet hamarosan több műhelyben munkába fogják.

— **A Borsod megyei Szalonna** községben új iparvasutat építettek a mészégető és az újonnan feltárt kőbánya között.

— **Szovjet—magyar baráti** találkozót rendeznek november 2-án a szegedi vasutasok a Vasútforgalmi Technikum épületében.

— **Tíz év óta nem volt baleset** a pusztaszabolcsi vasútállomáson — írja a Fejér megyei Hírlap.

— **Fűtőtanfolyam indul** a székesfehérvári fűtőházban a jövő év elején. Ezen a tanfolyamon készítik elő a mozdonyvezetőket a hatósági vizsgára.

— **A Székesfehérvári Járműjavítóban** megkezdték a 760 milliméteres nyomtávú vasúti kocsik építését. Az új kocsik nyitott és fedett, fékes és légvezetékes kivitelben készülnek.

— **Új biztosítóberendezés építését kezdték meg** Tatabánya-Felső állomáson. A berendezés jelzései alapján a forgalmi szolgálattevő szemmel tudja majd kísérni a távozó és a közlekedő vonatokat. A forgalmi automatát ez év végén adják át rendeltetésének.

— **23 tonna szenet takarított** meg szeptember hónapban **Bátory Gyula mozdonyvezető, Szegedi Géza és Tóth Barnabás** fűtőkkel (Miskolc fűtőház). Jó munkájukért 2200 forint prémiumban részesültek.

— **Ötvenszázalékos vasúti kedvezményt** biztosít a Közlekedésügyi és Postaügyi Minisztérium a hadigondozottaknak.

— **A Párizs—La Manche vasút**vonalon rövidhullámú adókészülékkel irányított vasúti szerelvényt próbáltak ki, amely villanymozdonyból és négy kocsiból állt. A mozdony a rádión leadott „parancsra" elindult, folyamatosan elérte a 140 kilométeres sebességet, majd fékezett és megállt.

— **A téli forgalmi felkészülésről tanácskoztak** a BEV Pályafenntartási Főnökségen. A megbeszélés részvevői legfontosabb feladatnak tűzték ki a dolgozók szociális igényeinek biztosítását.

— **A napkitörések által elő**idézett mágneses viharok megállították a stockholm—göteborgi gyorsvonatot. A mágneses viharok rendellenességeket idéztek elő a jelzőberendezésekben és működésképtelenné tették az egyik jelzőt.

— **Európa legmodernebb vasúti jelzőberendezését** nemrégen helyezték üzembe a frankfurti fő pályaudvaron. Kezeléséhez csak 40 vasutasra van szükség, akik a naponta érkező és induló 2000 vonatot irányítják.

— **Tizenhárom vasutas üzemi labdarúgó-csapat** vesz részt Miskolc területén a Szakszervezetek Megyei Tanácsa által az SZVSZ IV. kongresszusa tiszteletére szervezett alapfokú labdarúgó-bajnokságon.

Újítási panasz- és tanácsadó napok

A Budapesti Területi Bizottság mellett működő Szakszervezeti Újítási és Ésszerűsítési Bizottság a jövőben minden hónap utolsó szombatján 9.30 órától 13 óráig a Budapesti Igazgatóság B. épiilet I. emelet 125-ös szobájában újítási panasz- és tanácsadási napot tart, ahol újítási szakemberek adnak jogi és szakmai segítséget, s bármilyen újítási problémában megfelelő útbaigazítást. Közvetlenül felveszik a kapcsolatot az illetékes osztályok újítási előadóival és a helyszínen intézkednek a panasz,vagy a segítségkérés természete szerint.

Újtók! Minél többen vegyétek igénybe a bizottság támogatását.

Az üzemi bizottságok és a sportkörök viszonyáról

Köztudomású, hogy a sport a szakszervezeti munka szerves része. Ennek ellenére még napjainkban is számos sportvezető felveti: mi köze az üzemi bizottságnak a sporthoz. Az ilyen sportvezetők természetesen igyekeznek az üzemi bizottságtól függetlenül irányítani az egyesület munkáját. Mondani sem kell, hogy ez a nézet nem helyes. Aki így gondolkozik, akarva, nem akarva helytelen irányba viszi a szakszervezeti sportmunkát.

Éppen ezért ismételten szeretnénk hangsúlyozni, hogy a **sportkörök közvetlen felsőbb szerve az üzemi bizottság,** amely elsősorban felel a sportmunkáért. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy az üzemi bizottság a sportkör elnöksége és a szakosztályok vezetői helyett dolgozzon. **A nagyobb horderejű kérdésekben azonban — építkezés, szerződések megkötése, külföldi utazások, új szakosztályok létrehozása stb. — az üzemi bizottságnak kell döntést hoznia.** Tehát a sportkörök vezetőinek a jövőben minden fontosabb kérdést meg kell tárgyalniuk illetve jóvá kell hagyatniok az üzemi bizottsággal. Az üzemi bizottságnak pedig nemcsak joga, hanem kötelessége ellenőrizni a sportkör munkáját, gazdasági helyzetét.

Az utóbbi hónapokban kis és nagy egyesületektől egyaránt sok különféle kérelem érkezett a sportosztályhoz. A sportkörök vezetői azonban egyetlen kérelmet sem beszéltek meg az üzemi bizottságokkal. **A szakszervezet sportosztálya a jövőben csak olyan kérelmeket vesz figyelembe, amelyeket az üzemi bizottság jóváhagyott, illetve javasol.**

A szerkesztőség üzeni

Lőval László, Ludas. A vasútnál jogi vagy közgazdaságtudományi egyetemi végzettséggel lehet valaki fogalmazó, a MÁV-nál rendszeresített felsőfokú általános igazgatási és munkaügyi vizsga megszerzése után. Pedagógiai főiskolai végzettség abban az esetben jogosít az I. szakcsoportba történő besorolásra, ha az illető pedagógiai munkakörben van foglalkoztatva (pl. technikumi tanár). A MÁV-nak nincs olyan főiskolája, amelynek elvégzése az I. szakcsoportba történő besorolásra jogosítana. A Művelődésügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó Építőipari Műszaki Egyetem közlekedési tagozatának elvégzése azonban jogosít az I. szakcsoportba történő besorolásra. Bognár Károly, Tapolca. A készülő vasúti menetrendeket a Balatoni Hajózásnak minden évben időben rendelkezésére bocsátják a csatlakozó hajók menetrendjének elkészítése végett. A hajózásnak a Balaton mindkét partján közlekedő vonatok menetrendjét figyelembe kell venni, melyeknek futása gyakran egy időbe esik, ezért nem minden esetben tudják a közvetlen csatlakozást a rendelkezésre álló hajókkal biztosítani. Az 1956. évi nyári menetrendben Tapolcáról reggel 5—6 óra körül indulással egy motorvonat beállítását tervezik Budapestig, mely 19 óra körül indulna vissza és Tapolcára 23 óra körül érkezne. Az 1101. sz. vonat Tapolcáról 18—19 óra között indulna és ezáltal az 5213. és az 5216. sz. vonathoz csatlakozás lenne. **Fenyves Antal,** Baja. Levelében fontos problémára hívja fel a figyelmet, ahogy lehetőség nyílik rá, felhasználjuk. **Káplán Béla,** Cegléd. Az öreg nyugdíjasok problémájával szakszervezetünk foglalkozik, reméljük, hogy rövidesen jelentős lépést tehetünk előre ebben is. **Olasz István,** Szeged. A technikum problémájával igyekszünk rendszeresen foglalkozni, sajnos, a lap terjedelme korlátokat szab. „Szülői értekezlet helyett" című írásának igyekszünk helyet szorítani. **Tótka Károly,** Szeged. Az újítók versenyéhez sok sikert kívánunk.

Ugiyai Sándor, Miskolc, Cserháti József, Szeged, **Rohodi Lászlóné,** Dunaharaszti, **Banka József,** Budapest, **dr. Horváth Károly, G. V. Igazgatósága, Rédelyi Miklós,** Budapest, **Kisa Dezso,** Várpalota, **Rába István, Szombathely, Sziládi Sándor,** Szeged, **Tótka Károly,** Szeged, **Lelti Ferenc,** Pécs, **Várnal László,** Pécs, **Szobonya László,** Vác, **Görbe Zoltán,** Nagykanizsa, **Csomor János,** Szolnok, **Kiss Róbert,** Zalaegerszeg. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Antal József, Miskolc, Németh Gyula, Nick, **Dékány Ferencné,** Gödöllő. Kérésüket továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcseréléném Tatabánya újvárosi két szoba összkomfortos szolgálati lakásomat budapestiért. Cím: Szabó Gyula, Tatabánya Újváros, „N" épület, IV. lépcső, II. emelet 7.

Budapest közelében levő két szobás első bérű MÁV-lakásomat (állattartási és gazdálkodási lehetőség van) elcseréléném Budapest területén vagy BEV-vonal mellett levő szolgálati vagy magánlakással. Érdeklődni lehet: 39—24 üzemi vagy 345—268 postai telefonon 7—15 óráig. Budapest, Soroksári út állomás Fenyős Jánosnál.

Hajdúszoboszlón levő központi fekvésű szoba, konyhás lakásomat elcseréléném budapestivel vagy Budapest környékivel. Cím: Balassy Tamás, Hajdúszoboszló, Puskin utca 13.

Minden utazás előtt némi izgalom lesz úrrá az emberen. Az új látásának varázsa hatalmába ejti különösen azt, aki az országhatárt átlépve, más népek képviselőivel, életével, szokásaival kíván ismerkedni. Nem volt kivétel e jóleső izgalom hatása alól az a magyar vasutas delegáció sem, amely a lengyel vasutasok kedves meghívásának eleget téve utazott a negyedik lengyel vasutasnap ünnepségeire.

Több száz kilométert futott már velünk lengyel földön a vonat, de még semmi különös, a magyar tájtól merőben eltűtő szín nem tűnt fürkésző szemünkbe, hacsak a sűrűn váltakozó erdőket és a néhány nap előtt átvonult vihar által tövestől kidöntött fákat nem tartjuk megszokott hazai környezetünktől eltérőnek.

Varsóhoz közeledve azonban mindjobban szembetűnő volt a sokat hallott építés láza. Tudjuk jól, hogy talán egyetlen ország sem szenvedett annyit a náci vandalizmustól, mint Lengyelország. Hatmilliós emberáldozat mellett a föld felszínével szinte egyenlővé tett városok, a hitleri terjeszkedés lengyelországi eredménye. De a 18 év előtti pusztítás sebei lassanként behegednek. A romok felett gombamódra nőnek a házak, hirdetik a lengyel nép élniakarását, s azt az elszántságot, hogy soha többé nem ismétlődhet meg 1939 szeptembere.

A lengyel nép alkotókedvénél, ha lehet, még nagyobb a magyarok iránti szeretete. Ahol megjelentünk, különös figyelemmel lesték minden szavunkat, idézték közös történelmünket, a lengyel és magyar nép barátságát. Úton-útfélen hangoztatták, hogy a lengyel nép legnagyobb királyát magyar föld szülte. S hogy mily nagyra tartják Báthory Istvánt, kitűnik az alábbi lengyel mondásból is: „Vagy soha ne született volna, vagy ha született, örökké élne."

Titkos terve volt Zsigmond öccsét magyar királlyá, Zamoysky kancellárt pedig erdélyi fejedelemmé tenni, így Lengyelországgal egy erős államszövetséget alkotni a hatalmas török és német szomszédok ellen.

Számos összejövetelen, könnyes szemű férfiak mondták el, hogy 1939-ben a hitleri hadsereg elől menekülve, milyen szivélyes fogadtatásban részesültek Magyarországon, annak ellenére, hogy az ország vezetői ekkor már eladták Magyarországot Hitlernek. S ami a megelőző barátságot betetőzi, most együtt harcolva építi a két nép szocialista jövőjét.

Csak a hála, köszönet és elismerés hangján szólhatunk azokról az elvtársakról, varsóiakról, gdanskiakról, gdyniaiakról, krakkóiakról, akik minden lehetőt elkövettek, hogy minél többet láthassunk a szocializmust építő Lengyelországból, minél több helyen kifejezést adhassunk a lengyel —magyar barátságnak.

Varsó

Minden külföldinek, aki Lengyelországba utazik, legfőbb vágya meglátni Varsót, a hős várost, amelynek nyolcvan százaléka a háború után romokban hevert. A Tudomány- és Kultúra Palotájának 35 emeletes épülete, népiesen „az égkaristoló" már messziről hirdeti, hogy Varsóhoz közeledünk.

Ami először szembetűnik a város peremén, a hatalmas toronydaruk szinte mindenfelé. Vakolatlan, félig kész, teljesen újjávarázsolt, pasztellszínben pompázó, alapozásnál tartó épületek, érintetlen romok, vadonatúj utcasorok váltakoznak a milliós városban, amerre csak járunk. Az új Varsót a régi tervek szerint akarják nagyrészt újjáépíteni. Mégis van egy valami, ami a jövő, modern világváros körvonalait jelzi már: a hihetetlenül széles utcák, a tágas, mértani pontossággal tervezett terek. Nyugodtan mondhatjuk, hogy mikorra valóra válnak a tervek, Varsó napfényes, egészséges, a legmodernebbekkel vetekedő világváros lesz. Egyik-másik 10—12 emeletes épület láttán ma még úgy tűnik, hogy nem illik a környezetbe. A varsóiak megnyugtatnak, hogy mire a többi tervezett épület is felépül körülötte, ezekkel együtt lesz kerek egész az utca vagy a tér képe.

Az utcán világvárosi forgalom, autók, autóbuszok, trolik, villamosok. Ha nem olyan nagy tömegben is, mint Budapesten, de napról napra szaporodik a számuk. Nyugati kocsikat kevesebbet látunk általában mint más európai fővárosban. A Warszawák dominálnak. Az utóbbi időben egyre több a magánkocsi. Itt is, mint nálunk, nagyon sok hivctalos kocsit eladtak a magánosoknak. A villamosjegy 50, a troli 60, az autóbuszjegy ára 80 groszy. Átszállójegy nincs. (Átszállójegy tekintetében mi egyedül állunk a világon.) Úgy tűnik, mintha a varsói ember többet költene közlekedésre, mint a budapesti. De ha figyelembe vesszük, hogy menetközben a rendőr szemeláttára is felugranak a villamosra, a tilos jelzés a járókelőkre nem vonatkozik, akkor a közlekedés címén kiadott összeg körülbelül megegyezik a pestiekével.

(Folytatjuk.)

Gulyás János

A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL KITÜNTETETTEK NÉVSORA

ÉRDEMES VASUTAS KITÜNTETÉST KAPTAK

Repkó Béla vez. műsz. felv. Szerencs Fth., Peske Ottó m. főint. Miskolc Ig., Bányai György vez. főell. Miskolc Gömöri pu., Krémer László vez. szertárnok, Sajószentpéter áll., Györkefalvi Elemér főint. Miskolc Ig., Maczkó András főint. Miskolci Ig., Fancsali István főkocsirend. Hidasnémeti áll., Nagy József m. tiszt. Uj-Miskolc Pft. Főn., Szabó János ir. vez. Uj-Miskolc Pft. Főn., Simon Mihály főint. Miskolc sz. pu., Halász József int. Vámosgyörk áll., Váradi István vez. titk. Uj-Miskolci Pft., Főn., Veres István főint. KPM I/8., Szmolek Gusztávné munkamester, KPM I. Titks., Jakab Györgyné int. KPM I/3., Járó Rudolf főint. Vasútterező ÜV. Stenczl Ferenc int. Közp. Létszámhiv., Molnár János ir. vez. Szaksz. Debrecenj Ter. Biz., Jónás Imre int. Debrecen Fth., Bojtor Zoltán ir. kez. Debrecen Ig., Krizsai Lajos vez. kalauz. Nyíregyháza áll., Szabó József vez. kalauz. Debrecen áll., Dévényi Gyula int. Debreceni Ig., Herpai Lajos ellenőr. Püspökladány áll., Hanyiczka József int. Debrecen áll., Ecsedi Tamás üzemmérnök, Debrecen Ig., Gere Sándor segédmunkás. Záhony áll., Nagy Sándor főmozdonyfűtő Záhony Fth., Sándor András int Mátészalka Szertárfőn., Fehér Péter m. ellenőr, Püspökladány Fth., Fehér Imre v. főmunkamester, Debrecen áll., Gergely József m. int. Debrecen Pft. Főn., Goczol János ellenőr, Kiskunhalas áll., Thurzó László m. vez. főellenőr, Békéscsaba Fth., Kaliska Pál ellenőr, Szentes Építési Főn., Varga István ellenőr, Szeged Ig., Házi Ferenc m. ellenőr, Baja Pft. Főn., Bottyánszki Károly főint. Szeged Ig., Nemes Nagy György csap. vez. előmunkás, Szeged Pft. Főn., Lőval Árpád int. Szeged Ig., Szarvadi Sándor főmunkamester, Szentes áll., Virágos Lajos felügy. Kecskemét áll., Tóth Etelka főint. Szeged Ig., Szeleczky Imre főváltókezelő. Kecskemét áll., Ujvári József m. főint. Kiskunhalas Fth., Csoh Gábor tiszt, Kiskunfélegyháza áll., Szűcs Pál m. felügy. Békéscsaba Pft. Főn., Pával Gyula vez. főell. Pécsi Ig., Pusztai Lajos vez. szertárnok, Pécsi Ig., Izsák József főtiszt, Nagykanizsa áll., Maróti István v. munkamester Kaposvári Pft. Főn., Erdi Zsigmond előmunkás, Pécs Pft. Főn., Illés János vez. pályamester, Kaposvár Pft. Főn., Gelencsér József int. Pécsi Ig., Borbély Károly int. Pécs Fth. Főn., Maróti Béla ellenőr, Barcs áll., Kocsis István m. főellenőr, Pécs Fth., Mikola János főmunkamester, Pécs-Bánya rendező pu., Horváth VI. István vez. vonatfékező. Komló áll., Tófalvi István főezakmester, Nagykanizsa Fth., Fejes Sándor ellenőr, Sztálinváros áll. Kraseől Hugó ellenőr, Pécs Szert. Főn., Tátrai József vez. pályamester, Pápa Pft. Főn., Horváth Ferenc ellenőr, Celldömölk Fth. Főn., Árpád Ferenc vez. főmunkamester, Veszprém-külső áll., Boros Lajos főint. Szombathelyi Ig., Szabó András m. tanácsos, Szombathelyi Ig., Nagy István munkás, Szombathely Fth., Dévai József int. Szombathelyi Rak. Főn., Kaufman Géza főkalauz, Ajka áll., Lőkös Gyula munkamester, Celldömölk Ép. Főn., Vági László vez. kocsirendező, Szombathely áll., Tóth Sándor ellenőr, Celldömölk áll., Tischner János m. int. Zalaegerszeg Fth., Gombkötő László int. Sopron Déli áll., Gombkötő János főmozd. vez. Ajkacsinger Fth., Farkas János m. főmunkamester, Ajkacsinger Fth., Kisa Károly vez. kalauz, Várpalota áll., Szabó István vez. szakmester, Debreceni Jj. ÜV. Hegedüs József m. ellenőr, Szolnoki Jj. ÜV. Bohács István v. szakmester, Bp. Építési Főn., Kovács Kálmán int. Gazd. Vas. Ig., Tóth Lajos int. Szakszerv. Bp. Ter Biz., Lacsán Ferenc vez. kalauz, Szakszerv. Szeged Ter. Biz., Varga János int. Szaksz. Közp., Dombóvári József tiszt. Szakszerv. Miskolc Ter. Biz., Reményi József m. főell. Dombóvári Fth., Jávor Erasébet főint. KPM III. Főoszt., Agárdi László m. tan. Zalaegerszeg Pft. Főn., Hartai Róza int. KPM I. Titks., Rohus Gyula főell. Autófuvarozási Főn., Végh László felügy. Pécsi Ig., Onódy Miklós m. int. Hídépítési Főn.

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

I. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. NOVEMBER 1.

Dicsőség a Nagy Októbernek, amely új korszakot nyitott az emberiség történelmében — a kapitalizmus összeomlásának és a szocializmus erősödésének korszakát.

(Az SZKP jelszavaiból)

A NAGY ÉVFORDULÓRA

Írta: Szabó Antal, a szakszervezet elnöke

A három éve duló háborútól elfáradt emberiség ágyúdörgések közepette fogadta az 1917-es esztendőt is. A profitért folyó harc milliószámra szedte áldozatait, változtatta rommá az emberi kéz alkotását. A frontokon a golyó, a hátországban az éhség, a nyomor pusztított.

Egyedül a bolsevikok pártja volt az, amely a háború első napjától kezdve harcot hirdetett a háború ellen. Lenin felhívta a proletariátust arra, hogy az imperialista háborút változtassák polgárháborúvá, fordítsák a fegyvereket a nép elnyomói, a kapitalisták és a földesurak ellen.

A bolsevik pártot a cári hatalom a háború kezdetétől a politikai terror minden eszközével üldözte. Az állami Duma bolsevik képviselőit börtönbe vetették, Szibériába száműzték. Sztálin és Szverdlov Szibériában volt száműzetésben. Lenin külföldön élt emigrációban.

De a történelem rohamos fejlődését nem lehetett feltartóztatni. 1917 januárjában, amikor látszólag semmi jel nem mutatott a közelgő forradalomra, Lenin kijelentette: *„Ne tévesszen meg bennünket az, hogy Európában síri csend honol. Európa forradalommal terhes."*

S alig telt el néhány hét, olyan forradalmi vihar támadt, amely elsöpörte az Oroszországot évszázadok óta fojtogató Romanov-dinasztiát. Lenin november 6-án (október 24) este levelet írt a Központi Bizottság tagjainak: *„Bármily áron, ma este, ma éjjel le kell tartóztatni a kormányt, le kell fegyverezni, ha ellenkezni fognak, le kell győzni a junkereket. Nem szabad várni! Mindent elveszíthetünk"*

És néhány óra múlva megszólaltak az Auróra cirkáló nehézágyúi és ezek az ágyúdörgések már az emberiség új korszakának hajnalhasadását jelezték.

1917. november 7-én a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzedelmeskedett. Ezen a napon a munkás- és katonaküldöttek szovjetje rendkívüli ülésre gyűlt egybe. A termet megtöltötték a vörösgárdisták, akik egyenesen a harcok tüzéből jöttek, hogy lássák és hallják a munkásosztály szeretett vezérét, Iljicset. *„Elvtársak!* — kezdte beszédét Lenin — *a munkás- és paraszt-forradalom, amelynek szükségességét a bolsevikok mindig hangoztatták, végbement... Új szakasz kezdődik most Oroszország történelmében és ennek a harmadik orosz forradalomnak el kell vezetnie a szocializmus győzelméhez."*

Lenin látnoki szavai beteljesedtek. 1917 októberében megszületett az első olyan állam, amelynek alapvető érdekei egybeesnek a világ dolgozóinak, elnyomott népeinek, az egész nemzetközi haladásnak az érdekeivel. Ezért lett a Szovjetunió a centruma, támasza és reménysége a világ minden valóban forradalmi, haladó mozgalmának. Ezért gyűlöli keletkezésének pillanatától a nemzetközi reakció, a világ burzsoáziája és imperialistái. Az októberi forradalom hatalmas lökést adott a gyarmati népek függetlenségi harcának, megteremtette a tőkés országok forradalmi munkásmozgalma és a gyarmati országok nemzeti felszabadító mozgalma közötti tartós és megingathatatlan szövetséget.

A régi, cári Oroszország a világ egyik legelmaradottabb országa volt. Puszta piaca és nyersanyagszállítója az iparilag fejlett nyugati imperialista országoknak. Ezt az elmaradott, függő helyzetben levő országot az 1917 októberével kezdődő fejlődés ipari nagyhatalommá tette. Ha az ipari termelés mennyiségi színvonalát illetően az 1913. évit száznak vesszük, akkor a megfelelő indexszám 1956-ban 3021 volt.

A Szovjetunióban az ipari munkások reálbére 1940-től 1956-ig 82, a dolgozó parasztok jövedelme 68 százalékkal emelkedett. Igaz, hogy a Szovjetunió az ipari termelés abszolút magassága és az egy főre eső termelés mennyisége tekintetében még nem érte utol az Amerikai Egyesült Államokat, de mint atomhatalom legalábbis egyenrangú vele, s ami az interkontinentális irányítható rakétalövedékek és a világ csodálatát kiváltó mesterséges hold kilövését illeti, jóval túlhaladta az USA-t. A termelés növekedésének üteme tekintetében pedig nincs olyan tőkés ország, amelyet a Szovjetunióval össze lehetne hasonlítani. A szovjet ipar termelésének növekedési üteme 1950 és 1955 között átlagban évenként háromszor olyan magas volt, mint az Egyesült Államoké.

Az októberi forradalom országának 40 éves fennállása, élete és fejlődése bizonyság arra, hogy az az ország, amelynek urává a dolgozó nép válik, történelmileg aránylag rövid idő alatt győzkeresen újjá tud születni, s elmaradt függő országból élenjáró világhatalommá tud fejlődni.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóját olyan szellemben ünnepeljük, hogy egész dolgozó népünk megértse és átérezze: ez az évforduló nemcsak a kommunisták ünnepe, hanem az egész népünké. A magyar nemzeti fejlődés és az októberi győzelem között szerves és eltéphetetlen az összefüggés.

Sokan úgy gondolják, hogy az orosz forradalom hatása Magyarország népére és az ország fejlődésére csak a második világháború idején kezdődött. Tevedés! A magyar nép felszabadítása akkor kezdődött, amikor az októberi forradalom eszméi, a bolsevik párt példája hatni kezdett a magyar munkásmozgalomban és hosszú harcok közepette megalakult a Magyar Kommunista Párt. Ez a párt a magyar munkásosztály és a dolgozó nép vezetőjeként 1919-ben elsőként kísérelte meg, hogy egy forradalommal új útra vigye a magyar fejlődést, majd 1944-ben élni tudott a szovjet hadsereg nyújtotta kedvező alkalommal. 1919-ben a két országnak nem volt közös határa, s a magyar és a szovjet vörös hadsereg nem tudott egyesülni. A dicsőséges Tanácsköztársaság elbukott.

A szovjet kormány még közvetlenül Magyarországnak a második világháborúba lépése előtt is megpróbálta jobb belátásra bírni az uralkodóköröket. De a hazaárulók visszautasították az ajánlatot és elküldték a magyar katonák százezreit a vérpadra.

1919-ben elsősorban azért bukott el a magyar nép forradalma, mert nem volt aki támogassa, amikor az imperializmus erői a magyar reakció segítségére siettek. 1944 után másként alakult a helyzet. A szovjet hadsereg támogatása lehetővé tette, hogy az imperialisták támogatta magyar reakció ezúttal nem tudta megfojtani a magyar dolgozók új államát.

A felszabadulás óta a munkáshatalom iparilag is fejlett országgá tette Magyarországot. Különösen nagy szerepe volt ebben annak a sokoldalú gazdasági és műszaki segítségnek, amelyben a Szovjetunió részesítette hazánkat. Mi, magyar vasutasok is számtalan jelét láttuk 13 év alatt a szovjet vasutasok segítségének. Az erkölcsi és anyagi támogatáson túl szinte felmérhetetlen az a segítség, amelyet a szovjet vasutasok gazdag tapasztalataiból hasznosítottunk a vasút gazdaságosságának, a szállítás olcsóbbátételének javára.

Igaz, hogy országépítő munkánk folyamán hibákat is követtünk el, de a hiba felismerése, feltárása és kijavítása közben is vissza kell vernünk az ellenforradalomnak azt a demagógiáját, amely minduntalan az életszínvonalnak átmeneti csökkenésére hivatkozott, vagy amely szerint a magyar népi demokrácia valamiféle önkényuralom lett volna.

A belső reakciós erők, az imperialisták támogatásával 1956 októberében kihasználták hibáinkat, a népi hatalom megdöntésére törtek. Ebben a nehéz helyzetben, mikor a munkáshatalom létéről vagy nemlétéről volt szó, újra a Szovjetunió sietett segítségünkre. A forradalmi munkás-paraszt kormány kérésére a varsói szerződésben vállalt internacionalista kötelességét teljesítve, fegyveres erőket küldött népünk segítségére.

A proletárinternacionalizmus tavaly novemberben újra megmutatta legyőzhetetlen erejét. Hazánk menthetetlenül újra a fasizmus áldozatává, háborús tűzfészekké, népünk a nyugati imperialistákkal szövetkezett tőkés és nagybirtokos reakció prédájává vált volna, ha országunk nem tartozik a szocialista táborhoz, ha e tábor egységes kiállása, s a Szovjetunió baráti áldozatkészsége meg nem védi. Méltán nevezi népünk a Szovjetunió tavaly nyújtott segítségét hazánk második felszabadításának.

A testvérnépek segítségével gazdasági életünk gyors ütemben visszatér a rendes kerékvágásba. Elért sikereink azonban nem káprázthatnak el bennünket, mert tudjuk, hogy hibáink kijavításáért és nehézségeink leküzdéséért még sokat kell tennünk. A feladat most az, hogy gazdasági és ideológiai területen egyaránt felszámoljuk az ellenforradalom okozta visszaesést és megteremtsük a politikai, gazdasági és ideológiai feltételeit a szocializmus teljes felépítésének.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóját ennek a gondolatnak a jegyében köszöntsük, egy percre sem feledve, hogy 1917 októbere nemcsak a világtörténelemnek, hanem a mi történelmünknek is korszakot nyitó fejezete.

P. Vasziljev: Lenin vörösgárdistákkal beszélget

A szakszervezet elnökségének levele a vasutas dolgozókhoz

Vasutas Dolgozók! Kedves Elvtársak!

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóján szeretettel köszöntünk minden vasutas dolgozót. Ezen a napon különös hálával fordul a dolgozó magyar nép, s köztük mi, vasutasok a földkerekség első szocialista állama, a Szovjetunió és a baráti szovjet nép felé.

Soha nem felejtjük, hogy a dicsőséges Október, a Lenin vezette bolsevikok győzelme nélkül 1945-ben nem kerülhetett volna sor a fasizmus igája alóli felszabadulásunkra. Végsősoron 1917 októberének köszönhetjük, hogy a magyar nép ismét az emberi haladás élvonalában, szabadságban és független hazában, a testvérnemzetekkel együttműködve dolgozik a szocializmus győzelméért.

Különös büszkeséggel tölt el bennünket, hogy a magyar munkások elsőként követték 1919-ben a szovjet népek példáját, s az, hogy a Vörös Hadsereg soraiban a magyar hadifoglyok tízezrei harcoltak.

A Szovjetuniónak köszönhetjük, hogy 1956 őszén az imperialisták által előkészített és szervezett ellenforradalom nem tudott győzedelmeskedni, hogy véres polgárháborútól szabadult meg népünk, újabb pusztulástól a vasútunk. Az ellenforradalom leverésének eredménye, hogy egyre erősödő pártunkkal, és a nép kormányával ismét bizakodással haladunk előre a kitűzött úton.

A szovjet nép 40 év előtti győzelme és a második világháború alatti diadala hozta meg számunkra a szervezkedés szabadságát, országunknak a felemelkedést. Ha az elmúlt 12 év alatt követünk is el hibákat, országunkban hatalmas történelmi változás ment végbe: hazánk erős, fejlett iparral rendelkező néphatalom lett, a hárommillió koldus országából száműztük a munkanélküliséget.

Mi, magyar vasutasok a népünknek nyújtott fel nem becsülhető anyagi és erkölcsi támogatáson túl, nagyon sokat köszönhetünk a szovjet vasutasok gazdag tapasztalatainak, amelyekből számosat hasznosítottunk, könnyítve és termelékenyebbé téve ezzel munkánkat. Hálával gondolunk az ellenforradalom okozta nehéz időkben és utána tanúsított testvéri segítségükre, amellyel jelentős mértékben hozzájárultak az ország vérkeringésének megindításához.

A világ proletáriátusának erről a nagy ünnepéről méltóbban és a proletárnemzetköziség ügye iránt érzett nagyobb felelősséggel nem tudnánk megemlékezni, mint az eddiginél is jobb munkával. Ez az eltökéltség indította dolgozóink túlnyomó részét, amikor a nagy ünnep tiszteletére széleskörű munkaversenyt, ünnepi műszakot szerveztek.

A lenini úton járó pártunk és a forradalmi munkás-paraszt kormány a sok milliárd forintot kitevő ellenforradalmi pusztítás dacára korábban soha nem tapasztalt arányú béremelésben részesítette a vasutasokat. Bizalmat előlegeztek számunkra, mert joggal bíznak a magyar vasutasok hivatásszeretetében, kötelességtudatában. A szakszervezet elnöksége arra kéri a vasutas dolgozókat, hogy méltóképpen szolgáljunk rá e bizalomra. Végezzünk fegyelmezett, utasítás szerinti munkát. Törekedjünk a gazdaságosságra, a minél olcsóbb szállításra. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóján vessünk számot arról, hogyan éltünk a Szovjetuniótól kapott szabadságunkkal.

A szakszervezet elnöksége arra törekszik, hogy a szakszervezeti munkában meglevő hibákat felszámolja, s továbbfejlesztve a régebbi hasznos kezdeményezéseket, minden erejével a pártmutatta úton, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek jobbításán munkálkodjék.

Ezektől a gondolatoktól vezérelve köszöntjük a vasutas dolgozókat és sok-sok sikert kívánunk az őszi, majd az azt követő téli forgalom harcaiban a vasúti munka minden területén, minden hazáját szerető magyar vasutasnak.

A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének Elnöksége.

★

Így készülnek a Keleti-pályaudvar dolgozói

Budapest-Keleti pályaudvar dolgozói röpgyűlésen beszélték meg az évforduló tiszteletére vállalt ünnepi műszak feladatait.

A dolgozók felajánlásai a gazdaságosság elérésére, a szállítási önköltség csökkentésére irányulnak. Vállalták a kocsitartózkodási egységidőnek százszázalékos teljesítését. A munkás- és személyvonatoknak a menetrendszerinti indításában elért 96 százalékos teljesítését 97-re növelik. A kocsikihasználást egy tonnával emelik.

A pályaudvar dolgozói az ünnepi műszak alatt tisztasági hetet rendeznek.

A Keleti-tömb vasutasai az évforduló tiszteletére komplex-brigádszerződést kötöttek. A szerződés célkitűzései valamennyi szolgálati ág munkáját segítik az őszi forgalom napi küzdelmeiben és hozzájárulást jelentenek a vasúti munka egészének további javulásához.

VASUTAS FIATALOK KÖSZÖNTÉSE A NAGY ÉVFORDULÓ ALKALMÁBÓL

Negyven évvel ezelőtt, 1917. november 7-én indult harcba a cári Oroszország elnyomott népe a kizsákmányolás, a kapitalista-földesúri rendszer ellen. A hős szovjet nép jelt adott a világ elnyomott népeinek és Lenin pártjával az élen, megmutatta egy új, szabad világ felé az utat, amelyben minden hatalom a dolgozó népé.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom a magyar nép történetében is új korszak kezdetét jelentette, mert a magyar nép felszabadításáért folytatott harc akkor kezdődött el, amikor Lenin tanításai hatni kezdtek a magyar munkásmozgalomban. 1919. november 20-án a Bolsevik Párt mintájára és példájára megalakult a Kommunisták Magyarországi Pártja, majd nemsokára létrejött az első magyar proletárdiktatúra is. De a külső imperializmus, szövetkezve a belső ellenforradalommal, négy és félhónapos működése után leverte a Magyar Tanácsköztársaságot. Ezután következett a huszonöt éves hírhedt ellenforradalmi Horthy-korszak.

A második világháború eredményeként azonban, 1945-ben a hős szovjet hadsereg visszaadta a magyar népnek és a magyar fiataloknak is a szabadságot.

Mi, fiatalok, a Nagy Októberi Szocialista Forradalomnak és 1945-nek köszönhetjük, hogy ma szabad hazában, szabadon dolgozhatunk és nem ismertük meg, mint apáink a munkanélküliség és a nyomor nehéz napjait. Alkotmányunk biztosítja jogainkat, pártunk és kormányunk pedig minden segítséget megad előrehaladásunkhoz.

Vasutas fiatalok! Mi nem ismerhettük a Horthy-rendszer vasútját, de tudjuk azt, hogy apáink azért, mert munkás, vagy parasztszülők gyermekei voltak, nem varrhatták fel az ezüst- vagy az aranycsillagot és nem lehettek segédtisztek, vagy tisztek. A tehervonatok fékjein 25 fokos hidegben tanultak és szerezték meg szakvizsgájukat. Vezető beosztásba csak a tanácsos és főtanácsos „urak" gyermekei kerülhettek.

Azt sem szabad elfelejtenünk, hogy mi tanfolyamokon tanultunk és tanulhatunk, ahol csak az a kötelességünk, hogy képezzük magunkat. Fizetésünk és ellátásunk ugyanakkor biztosítva van. A szakvizsgák megszerzése után, a vasúti szolgálat bármely területén, képzettségünknek megfelelő beosztásban dolgozhatunk. Ezt sajnálták tőlünk azok, akik 1956. október 23-án fegyvert fogtak népi hatalmunk ellen.

Most, 1957 november 7-én, kétszeres hálával gondolunk arra a szovjet népre, amelytől az ellenforradalmárok aljas rágalmakkal akartak elszakítani bennünket, s amely nép másodszor is fegyverrel sietett segítségünkre. Büszkék vagyunk arra, hogy a szovjet népet, a szovjet fiatalokat barátainknak mondhatjuk.

A vasutas fiatalok átérzik november 7. jelentőségét és méltóképpen akarják megünnepelni. Ezt bizonyítja például a *Hámán Kató Fűtőház ifjúsági brigádja*, amely négy mozdony időszaki javításának határidő előtti elvégzését vállalta. Vagy *Budapest—Ferencváros állomás vonatátvevő KISZ-brigádja*, amely országos versenyre hívta hazánk valamennyi ifjúsági vonatátvevő brigádját a vonatok átvételi idejének öt százalékkal való csökkentésére, a kocsiknak irányvágányok szerinti szabályos kezelésére, valamint a hiány azonnali megállapítására. *Vác Fűtőház ifjúsági brigádja* pedig vállalta, hogy a 375 508. számú mozdony javítását 3 nappal a határidő előtt befejezi. Ilyen és hasonló példák nagy száma bizonyítja a vasutasfiatalok méltó készülődését a nagy évfordulóra. Így válaszolnak fiataljaink pártunknak és kormányunknak, bebizonyítva, hogy mindenkor számíthatnak rájuk.

Vasutas fiatalok! Csatlakozzatok ehhez a mozgalomhoz, készüljetek méltóképpen az ünnepre, úgy hogy ez a nap kifejezője legyen hálánknak és szeretetünknek a nagy szovjet nép iránt és — Petőfi szavait idézve — azok iránt a hősök iránt, „kik érted haltak, szent világszabadság!"

Éljen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulója!

Éljen a magyar és szovjet fiatalok örök és megbonthatatlan barátsága!

A budapesti igazgatóság KISZ Szervező Bizottsága

„Legyetek ti is olyanok..."

A közelmúltban lelkes ünnepségen került sor a IV. kerületi munkásőr zászlóalj zászlóavatására az újpesti Vízművek sporttelepén.

A szépen feldíszített lelátón

nemzetiszínű és vörös zászlókat lengetett a szél. A zöld gyepen, szemben a lelátóval sorakozott fel a zászlóalj hat százada, hogy letegye az esküt. Az esküt, amely a munkáshatalom megvédésére, a proletárdiktatúra vívmányainak megőrzésére kötelez, s arra, hogy soha többé ne ismétlődhessen meg 1956. október 23-ika. Arra, hogy a fegyver mindig a népéhez, hazájához hű, s ha kell, az életét is áldozni kész munkáskézben maradjon.

Az ünnepség a Himnusz hangjaival vette kezdetét, majd a munkásőrség országos parancsnoka engedélyt adott az őrzászlóalj megalakítására. A zászlóalj az ellenforradalomban hősi halált halt *Papp József* vezérőrnagy nevét vette fel. A zászlót az Egyesült Izzó dolgozói nyújtották át megható szavak kíséretében, majd az újpesti üzemek munkásküldöttei szalagokkal ékesítették.

Pártunk Központi Bizottsága nevében *Földes László* elvtárs szólott a munkásőrökhöz, majd az ünnepélyes eskü következett. Fergeteges taps köszöntötte az aktus befejezését, azt a határozottságot, amelylyel elkötelezték magukat arra, hogy a párt zászlajához, a Magyar Népköztársasághoz mindhalálig hűek maradnak.

Ambrus elvtárs ünnepi beszéde után a mártírhalált halt *Papp József* édesanyja szólt megrendítő szavakkal a munkásőrökhöz. — *Fiaim!* — mondotta — *csak az édesanya szíve tud úgy fájni, mint most az enyém, mikor erre a zászlóra tekintek és úgy tűnik, mintha ott látnám mögötte szeretett gyermekemet, a jó férjet, a szerető családapát. Mintha hallanám a hangját, mikor az októberi vérzivataros időkben ezt mondta: Anyám! Győzni fog az igazság!... Legyetek Ti is olyanok, mint ő volt, aki életét adta a pártért, a hazáért, a munkásosztályért.*

Szem nem maradt szárazon, míg beszélt. Nem maradt kéz, amely ökölbe ne szorult volna. A díszmenet oldotta fel a fájdalmas hangulatot, helyet adva a jövőbe vetett hitnek. A zászlóalj pattogó indulóra, díszmenetben vonult el az ünneplők sorai előtt.

Minket, vasutasokat különös örömmel és büszkeséggel töltött el látni a zászlóalj önálló századaként a Landler Járműjavító munkásőreit. Idősebb elvtársak, férfiak, nők, ifjak vegyesen. Ott mentek azok, akik az ellenforradalom alatt egy percre sem tántorodtak el a proletériátus ügye mellől. Vezetők, egyszerű dolgozókkal együtt lépve, összeforrva meneteltek a vörös salakon, szorosra markolva fegyverüket. Készen arra, hogy életük kockáztatásával is visszaverjék az ellenséget.

Ugy éreztük, hogy nyugalom és boldogság érzése fűt bennünket, napi munkánk után nyugodtan hajthatjuk fejünket álomra. Uj erők álltak csatasorba szocialista életünk védelmére Ujpesten is.

Bánki József

A társadalombiztosítási aktíván oktatásáról

A szakszervezeti munka normalizálódásának egyik mutatója, hogy mind több társadalmi aktíva kapcsolódik a szakszervezeti munkába. Társadalombiztosítási tanácsaink is számos helyen talpraálltak és többségében eredményesen végzik a segélyezést, az üdültetési munkával kapcsolatos teendőket. Jó tapasztalataink vannak a beteglátogatást illetően is. A tavasszal tartott ÜB-elnöki oktatásokon tisztáztuk az ellenforradalom okozta ideológiai zűrzavart. A tisztánlátás megteremtése az egész szakszervezeti munkában érezteti kedvező hatását.

A lelkiismeretesség párosuljon a tudással

A közelmúltban elnökségünk úgy határozott, hogy meg kell adni a lehetőséget a társadalmi aktíváknak is az eredményesebb munkához. A segítségadás egyik hathatós módszere az oktatás, az ellenforradalom után előállt új helyzetben a legmegfelelőbb munkamódszerek kialakítása.

A szakszervezet által irányított társadalombiztosítástól a vasutas dolgozók sokat kapnak, de sokat is várnak. E munkában sok probléma merül fel akkor, ha a rendeleteket felületesen, hozzá nem értéssel, vagy lélektelenül hajtják végre. A dolgozók panaszlevelei, vagy a személyesen bejelentett panaszok százai azt igazolják, hogy sok jogos sérelmet el lehetne kerülni, lehetne orvosolni már az üzemekben, ha a szakszolgálati ügyintézésnél nagyobb volna a lelkiismeretesség és a felelősségérzet, vagy ha üzemi bizottságaink, a társadalombiztosítási tanács tagjai és aktíváink szélesebb látókörrel, nagyobb tárgyismerettel rendelkeznének.

A közeljövőben induló oktatással tehát azt a célt kell elérni, hogy egyrészt megismertessük a dolgozókkal, mit nyújt a társadalombiztosítás, másrészt, hogy panaszok esetén aktíváink — megfelelő tárgyismeret birtokában — gyors és eredményes intézkedést foganatosíthassanak. Ezen elgondolások alapján a társadalombiztosítási osztály az esti oktatásokon a következő problémák megbeszélését tartja szükségesnek.

Ismertetni az aktívákkal, hogy általánosságban mit nyújt a társadalombiztosítás. Az első összejövetelen megtárgyalni a dolgozók egészségügyi ellátásának kérdéseit és tapasztalatait.

A második összejövetelen foglalkozni kell a megbetegedett dolgozók táppénz és egyéb irányú segélyezésének kérdésével, a beteglátogatás szükségességével és annak mikénti végzésével. A harmadik előadáson meg kell beszélni, hogy mi a célja a félszázalékos önkéntes támogatási alapnak és bizonyos körülmények között mit nyújt a vasutas dolgozóknak. A negyedik foglalkozáson a családi pótlék problémáit kell megbeszélni. Az ötödik előadást az öregek, rokkantak, a balesetet szenvedettekkel kapcsolatos problémák megbeszélésére kell fordítani.

Az előadók

A jelzett anyagok tárgyalása elkerülhetetlenül szükségessé teszi az alapvető társadalombiztosítási rendeletek ismeretét — elsősorban az előadóknál, mert e nélkül a felmerülő problémákra megfelelő választ nem tudnak adni. Legalább ilyen fontos azonban az is, hogy az előadó meg tudja magyarázni az egyes esetekben követendő tennivalókat. Mindezekből kiviláglik, hogy az aktívák esti oktatása eredményességének legdöntőbb feltétele az előadók kiválasztása. Üzemi bizottságaink olyan elvtársakat bízzanak meg a társadalombiztosítási aktívák esti képzésének vezetésével, akik egyrészt a szakmai ismeretek birtokában vannak, másrészt azt be is tudják illeszteni a szakszervezet mindennapi munkájába.

Helyesnek látjuk, ha az ÜB-elnök elvtársak beszélgetések során meggyőzik a társadalombiztosítási tanács választott tagjait arról, hogy az oktatáson való részvétel elsősorban nekik nyújt segítséget ahhoz, hogy eleget tudjanak tenni vállalt kötelezettségüknek. Ez a körülmény azonban nem zárja ki azt, hogy olyan dolgozók is részt vegyenek az oktatáson, akik ma még egyáltalán nem, vagy csak ritkán végeznek társadalmi munkát.

Minden dolgozót szívesen látunk

Feltétlenül helyes, ha a dolgozók érdeklődést tanúsítanak a társadalombiztosítási problémák iránt. Lehetővé is teszszük számukra, hogy résztvegyenek ezeken a megbeszéléseken, hallgassák az előadásokat és fel is vethessék tapasztalataikat, vagy személyes problémájukat. Az ÜB-elnök elvtársak ne tévesszék szem elől, hogy az egyszerű gondolkozású dolgozótól hosszú az út a harcos szakszervezeti aktíváig, sok fáradságra, türelmes nevelő munkára van szükség ahhoz, hogy egy-egy szakszervezeti tag harcos aktívává fejlődjék.

A társadalombiztosítási osztály az üzemi bizottságok által kiválasztott előadóknak részletes tájékoztatást ad. Az oktatás ideje alatt két ízben a jelzett anyagok mikénti feldolgozásához és megtárgyalásához segítséget nyújt. Az előadók összehívása a területi bizottságok feladata.

Meggyőződésünk, hogy együttes erővel, lelkiismeretes hozzáállással elérjük célunkat: az oktatások eredményességét a vasutas dolgozók az üzemi társadalombiztosítási munka színvonalának javulásában, problémáik gyorsabb és jobb megoldásában fogják érezni.

Rácz Kálmán
a társadalombiztosítási osztály vezetője

MEGSZÜLETETT A SZOVJETHATALOM!

Részlet Szaveljev: „Roham a Téli Palota ellen" című művéből

III.

A forradalmi osztagok pedig folytatták a támadásaikat, egyre közelebb férkőztek a palotához. Már éjfél volt, amikor újra rohamoztak.

Egyszerre csak elnémult a puska- és gépfegyverdörgés. Elült a hangzavar. Mintha minden elhalt volna. Hirtelen három oldalról, a Morszkaja és a Miljonnaja utca, valamint az Alekszandrovszkijkert felől rohantak a téren át a palota felé a forradalmi osztagok.

Ekkor újra felkelepeltek az ellenséges gépfegyverek. Sivítva hasították a levegőt a kézigránátok.

De a vörösgárdisták, tengerészek és katonák hulláma feltartóztathatatlanul tört előre, egyenesen az ellenségre, a palotába.

Az odairányzott fényszórók fénye egy-egy másodpercre megvilágította az ellenséges állásokat, a junkerek feszülten figyelő arcát, borzalomtól tágrameredt szemét. Aztán minden egyetlen sötét gomolyagba folyt össze. Még egy pillanat és már a magasra rakott gerendák túlsó oldalán harsant fel a diadalkiáltás.

A junkereket szétmorzsolták, menekülésre kényszerítették, visszanyomták.

A vörösgárdisták széjjeldobálták a gerendákat, feltörték az ajtókat, nekirontottak a kapuknak és felkapaszkodtak rajta. A hatalmas vaskapuk megremegtek és mindkét szárnyuk lassan engedett a nyomásnak,

Mint az áradat, zúdultak be a forradalmi osztagok a palota belsejébe.

Előttük a márványszobrokkal, festményekkel díszített lépcsőház, a fénylő, széles fehér lépcső.

A junkerek a lépcsőkorlátok mögül, felülről lőttek. Az oszlopok és szobrok mögé bújtak, onnan tüzeltek a támadókra. Az ellenség szinte észrevétlenné vált, mintha sűrű erdőben lett volna. Csak váratlan, minden irányból jövő lövéseivel adott életjelt magáról.

Most már óvatosan kellett előrenyomulniuk. Harcolva tisztították meg egyik helyiséget a másik után a junkerektől.

Körülbelül másfél óráig tartott a harc a palotában.

Végre a forradalmi osztagok eljutottak abba a szobába is, ahol a miniszterek üléseztek. Az ajtónál junker-osztag állt, lövésre kész fegyverekkel.

A vörösgárdisták lefegyverezték őket és behatoltak a szobába.

Éjszaka két órakor letartóztatták a minisztereket és a Péter Pál-erődbe kisérték őket.

Az Ideiglenes Kormányt megbuktatták.

Petrográdon győzött a fegyveres felkelés.

Október 26-án este 9 órakor a Szovjetek Kongresszusa második ülését tartotta.

A termet zsúfolásig megtöltötték a munkások, parasztok, katonák és tengerészek. Most is hallatszott a tenger morajához hasonló zaj, több ezer ember beszélgetése.

Ám, egyszerre az egész termet tapsorkán és lelkes kiáltozás remegtette meg és minden szem egy irányba tekintett: a tribün felé.

A tribünön ott állt az az ember, aki a győzelmes felkelés tervét előkészítette, a népet egybekovácsolta és győzelemre vitte: Lenin.

Vele egy sorban munkatársai, hűséges barátai: Sztálin, Szverdlov, Dzerzsinszkij.

Hosszú ideig nem szűnt az örömujjongás. Lenin sokáig nem kezdhette meg beszédét.

Végül csend lett.

Lenin a legegyszerűbb nyelven beszélt, mindenki megértette. Szavaiban benne volt a legfontosabb, a leglényegesebb abból, ami történt.

„A munkások és parasztok — a történelemben először — magukhoz ragadták a hatalmat. Most tehát teljesen át kell alakítani az országot és a még csak ezután legyőzendő nehézségekről. Mint mindig, most is úgy tűnt hallgatóinak, hogy nem egy ember hangját hallják, hanem az egész népét, mintha maga a nép szólalna meg Lenin hangján.

A Kongresszus elhatározta, hogy nem indít vitát, mert az idő sürget.

Sok munka várt rájuk!

A kongresszus három rendeletet fogadott el egymásután, a győztes nép első három törvényét.

„A munkásokhoz, katonákhoz és parasztokhoz!" intézett felhívásban a Szovjetek Kongresszusa kihirdette, hogy ezentúl maga a nép kormányozza országát, az általa választott Szovjetek útján.

A békedekrétumban a Szovjetek Kongresszusa felhívta a világ minden népét, hogy vessenek véget a háditó háborúnak, melyet kormányaik és a kapitalisták indítottak.

A Szovjetek Kongresszusa átadta az ország minden földjét azoknak, akik megművelik: ez volt a földről szóló rendelet.

Miután megszavazták az első három törvényt, megválasztották az új szovjet kormányt.

Először azokat választották a kormányba, akik a felkelést irányították, akik felszabadították és a szocializmus útjára vezették a népet: Lenint és Sztálint.

Így született meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tüzében a Szovjethatalom — a dolgozók hatalma, a világ első munkás-paraszt kormánya.

Köszönjük

Igen kellemes napokat töltöttünk szeptemberben a hévizi vasutas gyógyházban. Kissé megkésve, de annál nagyobb szeretettel köszönjük a gyógyház összes dolgozójának, hogy odaadóan járultak hozzá egészségünk helyreállításához, pihenésünk biztosításához.

Munkahelyünkön jó munkával igyekszünk meghálálni a gondoskodást mindannyiunk jobbléte érdekében.

Czeglédi Béla és Aranyos István
Hídépítési Főnökség

Gondoljunk a télre

Az orosházi laktanyában mindig rend és tisztaság uralkodik. A meglevő hibák kijavításának azonban nem akad gazdája.

A laktanyában annyira elhasználták a papucsok, hogy mosakodás után az olajos padlótól piszkosabb lesz az ember lába, mint volt. Sok az olyan pokróc, amelyben az egeret sem lehetne megfogni. Beszéltem Pataki elvtárssal, az állomás anyagosával, aki úgy nyilatkozott, hogy nem áll módjában a selejtezésre váró tárgyakat kicserélni. Véleményem szerint nem szabad így fogadni a rohamosan közeledő zord időjárást.

Lengyel Imre,
Mezőtúr állomás ÜB-elnöke

Büszkék vagyunk rá

Hegyi Ferenc Szeged állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló gyakran vonja magára az utazóközönség figyelmét, nagyszerű szakmai felkészültségével, szolgálatkész, kötelességtudó magatartásával. Az elmúlt napokban egy utas jött be a forgalmi irodába és kérte, hogy nyilvánosan dicsérjék meg Hegyi elvtársat. Egy másik alkalommal néhány sorban írtak köszönetet jól végzett munkájáért.

Büszkék vagyunk Hegyi Ferencre, aki nemcsak saját hivatását értékeli nagyra, hanem megbecsüli mások munkáját is.

Sok ilyen vasutasra van szükség. Azon leszünk, hogy tanuljunk példájából.

Tótka Károly
Szeged állomás

Az októberi forradalom visszhangja a magyar vasutasság körében

SZEMELVÉNYEK A KORABELI LAPOKBÓL

Negyven éve — 1917. november 7-én — győzött a Nagy Októberi Szocialista Forradalom. Forgassuk a korabeli vasutas újságok lapjait. Nézzük a levéltárak és vasúti irattárak sárguló okmányait, amelyek a szemtanú hitelességével vallanak. Mit mondanak nekünk? A magyar vasutasság „lélekzetvisszafojtva és tiszteletteljes ámulattal" leste az oroszországi forradalmi eseményekről érkező híreket. Kitörő lelkesedéssel üdvözölte az „orosz békeforradalom" győzelmét.

A magyar nép már az első hírek vétele után megértette, hogy az orosz forradalom — amelynek élén a lenini párt vezette munkásosztály menetel — a békéért folyik. A vasutasok többsége a béke első ígéretének tekintettel már az 1917-es februári forradalmat is. Jellemző, hogy a háborút korábban lelkesen támogató „Vonatkísérő" c. szaklap, számolva olvasóinak hangulatával, a februári orosz forradalomról vezércikkében a következőket írta. „Nem tudjuk még, mit olvashatunk le Oroszországnak, a nagy Szphinxnek hosszas arcáról... De akár kivirul az orosz forradalom révén vértől öntözgetve, tavaszi naptól melengetve a béke gyenge virágpalántája, akár pedig újabb erőre kap a háborús őrület, soká már a világveszedelem mégsem tarthat. A cárnak voltak céljai a háborúval... De mi célja volna az orosz népnek a háborúval? Az orosz népnek nincsenek féltékenységi bogarai, nincsenek hódító vágyai. Ott túlnyomó a béke vágya és az igyekezet, megtartani azt, ami van és begyógyítani a sajgó sebeket. Akárhogy galvanizálja tehát az angol a háborút, ez ma már csak időre kötött üzlet, nagyon közel a lejárathoz..." (Vonatkísérő, 1917. március 20.)

Oroszországban a nép már elkergette a cárt, kezdetét vette a forradalmi átalakulás. Magyarországon a háború még emésztette a társadalmi javakat, rombolta az anyagi és szellemi alkotásokat, s ami a legfájóbb, tizedelte a férfilakosság javát. A háború különösen sújtotta a vasutasokat. A szolgálati órák száma megkétszereződött. A reálbér a nagy drágaság következtében jóval a háború előtti színvonal alá süllyedt. A vasutas sajtó már 1916 tavaszán terjedelmes cikkben számolt be a vasutasok nehéz, gondterhes életéről. „Ennyi nyomorúság még nem tanyázott a vasutasok között. Ennyit nem nélkülöztek, ennyit nem éheztek. Ilyen rongyosak még sohasem voltak, így még nem sírt nyakukon asszony, meg gyerek. Nem is volt soraikban soha ilyen nagy az elkeseredés, a kétségbeesés." (Magyar Vasutas, 1916. ápr. 1.)

Az orosz forradalom eseményeiről szóló hírek hatására felcsillant a béke reménye. Megnövekedett a szociáldemokrata párt befolyása a vasutasok között. Szaporodtak a mindennapi kenyér kiharcolásáért és a béke kikényszerítéséért indított tömegmozgalmak. Különös jelentősége volt 1917-ben május elseje megünneplésének és a májusvégi nagy vasutas sztrájknak. A háború óta ez volt az első május elseje, amelyet munkaszünettel ünnepeltek hazánkban a munkások. A kinevezett vasúti dolgozók minden nagyobb gócponton a műhelymunkásokkal együtt tüntettek a békéért. A Magyar Vasutas Országos Lapbizottsága által vezetett májusvégi sztrájk bérkövetelések teljesítésével ért véget.

Az eredmények növelték a Magyar Vasutas köré csoportosulók önbizalmát és új harcra buzdították. A szociáldemokrata Magyar Vasutas c. hetilap előfizetőinek száma néhány hónap alatt az 1916 decemberi 5500-ról, 1917 júliusában már 120 000-re gyarapodott. A politikai és szervezkedési szabadság kiharcolásáért, a legális vasutas szövetség megteremtéséért folyó küzdelem már a februári orosz forradalom hatására új lendületet, s egyben új színt is kapott. Amikor a kormány a vasutasok osztályharcos szervezkedésének megakadályozása érdekében a munkások több mint harminc bizalmi férfiját bevonultatta és a frontra küldte, 40 000 vasúti munkás — a szociáldemokrata párt vezéreinek akarata ellenére — sztrájkba lépett. A sztrájk második hetében a kereskedelmi miniszter kényszerűségből elismerte a bizalmi rendszert a vasúton és kötelező ígéretet tett a bevonultatott bizalmiak leszerelésére.

A vasutasok ebben az időben a magyarországi munkásmozgalom élvonalában meneteltek. Éppen ezért nem tekinthető véletlennek, hogy hazánkban elsőként az 1917. nov. 9-i vasutas nagygyűlés ünnepelte a bolsevikok vezette pétervári munkásság november 7-i győzelmét. A Népszava tudósítása szerint ez a gyűlés „a háborús évek leghatalmasabb gyűlése volt. Ember-ember hátán szorongott..." Az izzó hangulatú gyűlésen dr. Landler Jenő „nagyszerű szavakkal emlékezett meg az orosz forradalmi proletariátus titáni küzdelméről". (Népszava, 1917. november 11.)

A Magyar Vasutas 1917. nov. 10-i számában ezt olvassuk: „Oroszországban újra dübörög a föld, és a márciusi forradalom úgy látszik, most kezd megérni... Kerenszkijt... Oroszország ismert nevű diktátorát éppen úgy elsöpörte a milliók békeakarata, mint koronázott elődjét. Ma még nem tudjuk, hogy alakul ki Oroszország újabb forradalma, de az biztos, hogy ugyanazok csinálták, akik az elsőt, és ugyanazért: a békéért. Az orosz proletariátus harca minden ország proletárságának a vágyáért folyik, és ezért minden hadviselő állam munkássága szívszorongva lesi ennek a lefolyását.

Még nem tudjuk mennyi vért kíván az új átalakulás, de bizonyos, hogy az osztályok hatalomért való versengése sem lehet végtelen. A burzsoá kormányt elsöpörte a bolsevikok nagy megmozdulása és ez új lendületet, reményt és erőt ad minden ország békét akaró munkásságának. Vajha ez a remény teljesedésbe menne és az orosz békeforradalom meghozná az egész fuldokló világnak az olyan régen sóvárgott békét."

A Vonatkísérő c. szaklap vezércikkben üdvözölte Oroszország győztes forradalmi népét és annak a világ valamennyi népéhez intézett békefelhívását. A lelkes hangú cikk szövege a következő:

„Kelet felől jön az ige. Kelet felől kél a nap, onnan árad a világosság, Nyugaton — az úgynevezett művelt Nyugaton — még mindig nem akarják megúnni a negyedik éve duló rettenetes világháborúnak borzalmait...

Oroszországban azonban a nép kerekedett felül. A munkás, aki megúnta, hogy fia és testvére ismeretlen célokért vigye továbbra is bőrét a vásárra. A paraszt, aki végtelen véráldozatáért többet kér annak a hazának földjéből, amelyet eddig vérével öntözött és végül a katona, és benne és általa az egész nemzet, aki túlontúl tele van a hároméves vakondok-élet borzalmaival.

És meg kellett buknia a cári uralomnak, hogy helyébe jöjjön a forradalom és midőn a forradalmi kormány az angol és francia kormány szolgálatába szegődött és tovább akarta folytatni a vérontást, el kellett ezeknek is bukniuk, hogy olyan férfiaknak és olyan iránynak adjanak helyet, amely nem akar mást, mint békét és vele a forradalom vívmányainak megszilárdítását.

Lélegzetvisszafojtva és tiszteletteljes ámulattal szemléljük már kilenc hónapja azokat az eseményeket, melyek Oroszországban előttünk lepergenek...

És láttuk, hogy e forradalom kezdettől fogva a békét írta zászlajára. De kegyetlen polgárháborúnak kellett hónapokig dúlnia, míg a hivatalos békeüzenet hozzánk eljuthatott.

Végül azonban mégis eljutott és lelkünkben megrezzen a remény és szívünkben halk zsolozsmák zsonganak.

Mert hiába acsarkodnak még ma is nyugati ellenségeink felénk, ha a hatalmas, végtelen orosz birodalommal, az első és igazi népbirodalommal megkötjük a méltányos békét, akkor a nyugati „kultúr"-államok vezérei, királyai, diplomatái, akarhatják ugyan még továbbra is a harcot velünk, de nem akarja a nép, melynek szemét kinyitja majd az orosz béke és amely észbekap majd, hogy három éven keresztül csúfosan és galádul félrevezették.

Az orosz nép félrelökte azokat a vezető férfiakat, akik a béke gondolatának útjában állottak. Veszedelmes példa a nyugati uisztókra nézve.

Örömrepesve üdvözöljük tehát az orosz békeajánlatot. Mert az orosz béke nyomán el kell következnie a világmegváltó általános békének." (Vonatkísérő, 1917. december 5.)

Az októberi forradalom hatására meggyorsult a vasutasok szocialista szervezkedése. Jelentős szerepe volt ebben a Magyar Vasutas lelkes cikkiének. Beszámolt, hogy „... mikor a bolsevikiek forradalma a proletárság kezébe juttatta a hatalmat, ugyancsak a vasutasok voltak azok, akik először jelentették be támogatásukat a proletárkormánynak és megtagadta Kerenszkij és Kornyllov csapatainak Pétervárra való szállítását..." (Magyar Vasutas, 1917. dec. 20.) „Az orosz forradalom nagyszerű eseményei... az orosz proletárság hősies küzdelme, máris tanulságul szolgál minden ország munkásosztálya részére, mindenkit arra ösztönöz, hogy erőteljesen követelje a mielőbbi békekötést..." (Magyar Vasutas, 1917. dec. 20.)

Az oroszországi forradalom győzelméről szóló első hírek megérkezésekor megfogant a jelszó: „Kövessük orosz testvéreink példáját!" A vasutasok komolyan vették ezt a jelszót. Bizonyíték erre a vasutasok 1917. december 14-i budapesti tömegfelvonulása és az 1918 januári — a breszti békeszerződés kikényszerítése érdekében rendezett — többnapos országos sztrájkban való részvétele. E tömegmozgalmak vezetője dr. Landler Jenő volt.

Az 1918 júniusi nagy háborúellenes tömegsztrájk szervezése miatt dr. Landler Jenőt és a vasutasok több vezetőjét letartóztatták. A Magyar Vasutast betiltották. De ez az intézkedés már nem akadályozhatta meg, hogy a magyar munkástömegek, köztük a vasutasok — 1918 októberében az orosz példa nyomán lássanak a történelem formálásához. Amikor a tömegek hozzáláttak a magyar fejlődés évtizedek óta megoldatlan problémái rendezéséhez, lelepleződött a szociáldemokrácia lényege, forradalomellenessége. Az emberi haladás éppúgy, mint a magyar nemzeti fejlődés megkövetelte a lenini típusú forradalmi munkáspárt megszervezését. A kenyérért, a békéért, nemzeti függetlenségért, a társadalmi haladásért oly hősiesen harcoló magyar munkásosztály, létrehozta azt a pártot, amely élére állt a tömegmozgalmaknak és néhány hónappal megalakulása után — 1919. március 21-én — győzelemre vezette a magyar dolgozókat. A magyar vasutasok legjobbjai, követve az orosz vasutasok példáját, az elsők között csatlakoztak a kommunista párthoz.

•

Az oroszországi „békeforradalom" győzelme óta négy évtized telt el. E négy évtized alatt október győzelmének eredményeként megváltozott a világ arculata.

Azelőtt elkerülhetetlen volt a háború, a kis és nagy háborúk sorozata; az imperialista monopoltőke még osztatlanul és látszólag szilárdan uralkodott az egész földkerekségen. Ma, 40 év után pedig — mint az SZKP XX. kongresszusa megállapította — a háború igenis elkerülhető, a béket igenis meg lehet védelmezni.

Gadanecz Béla

November 7 tiszteletére

Rákosrendező pályaudvar KISZ-brigádjai a *Kommunista Ifjúsági Szövetség* első országos értekezletének és a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* 40. évfordulójának tiszteletére túlsúlyos irányvonatot továbbítottak Szob állomásra. Az első vonatot *Bakos Béla* mozdonyvezető brigádja, valamint Tóth András KISZ-ifjúsági vonatvezető brigádja továbbította 1100 tonna helyett 1600 tonna terheléssel. A fiatalok visszútban is túlsúlyos vonatok továbbítását vállalták és sikeresen tettek eleget vállalásuknak.

Szeged állomás dolgozói október 28-tól november 7-ig ünnepi műszakot tartanak. Vállalták a szocialista munkaverseny kiterjesztését az „élüzem" cím elnyeréséért vívott munka elősegítésére.

A munkában élenjárókat a szegedi igazgatóság valamenynyi pályaudvarán népszerűsítik. Ezzel is harcolnak a szakmai sovinizmus ellen. Így kerültek a megbecsülés fényszórójába például *Kéri* mozdonyvezető, *Bujdosó* fűtő, *Kovács Pál* vonatvezető és brigádja, akik 25 perces késést hoztak be. Az igazgatóság vezetője pénzjutalomban részesítette őket.

Szeged személypályaudvaron *Dobó Antalné* brigádja és *Lengyel Imre* tolatásvezető értek el kiváló eredményt 20-án éjjel; Szeged rendezőn pedig *Gera József* rendelkező forgalmi szolgálattevő és brigádja dolgozott kiválóan, az október 18-i éjjeli szolgálatban.

A *MÁV Budapesti Építési Főnökség* azzal is segíti a dolgozók versenyvállalásainak sikerét, hogy munkavédelmi hónapot szervezett, amikor is a télre való felkészülés mellett az eddiginél sokkal eredményesebben küzdenek a balesetek megelőzéséért.

Pécs állomás dolgozói nemcsak az utasításokból tudják, hogy az őszi forgalom legkritikusabb időszakát éljük. És nemcsak érzik a súlyát, de mindent elkövetnek azért, hogy a csúcsforgalom zavartalanul folyjon.

Azt hisszük, még a szolgálati felsőbbség sem szerzett tudomást egy gyönyörű példáról, amely az elmúlt napokban igazolta: mennyire magukénak érzik a dolgozók a nagy évfordulónak a lehető legjobb munkával történő megünneplését. Íme a rövid történet: a 2461/d. sz. nagykanizsai gyorstehervonat gyűjtőkocsijait a vonat induláséig nyolc dolgozó igazolt távolmaradása miatt időben nem tudták volna megkezelni. Amikor az irodai dolgozók tudomására jutott, szó nélkül felálltak asztaluktól és egy emberként hozzáfogtak a szokatlan munkához. Egy óra alatt 4 gyűjtőkocsit kiraktak és 5 kocsit beraktak. Amikor a raktárhoz értek, nagy örömükre már ott találták *Gerecs István* állomásfőnököt és *Sólyomvári János* kereskedelmi állomásfőnökhelyettest, akik a tisztekkel s irodai segédtisztekkel vállvetve dolgoztak.

A gyorstehervonat menetrendszerint indulhatott. A pécsiek megmutatták: magukénak érzik a vasutat.

A keskenynyomközű vasút *Pusztamérges* állomásának dolgozói párosverseny felhívással fordultak *Ásotthalom* állomás dolgozóihoz. A versenypontok között szerepel az önkezelési szállítmányok különös gondossággal történő kezelése és gyors továbbítása is.

Becsüljük meg egymást

Baján a fűtőház víztornyát építi a pályafenntartási főnökség. Rossz hallani azokat a trágár szavakat, amelyeket egyik-másik kőműves használ a beosztott segédmunkásokkal.

Szeptember 20-án egy Mándity nevű kőműves a legdurvább szavakkal illetett egy fiatal, alig 20 esztendős segédmunkást. Mikor a fűtőházi munkások figyelmeztették, hogy használjon emberséges hangot, kijelentette, hogy „*ezzel*" nem lehet másképpen beszélni. Az igazsághoz tartozik, hogy ez a fiatal segédmunkás egyedül hordta az állványzathoz az anyagot, szinte futva. A többiek csak álltak és nézték.

A felszabadulás előtt gyakran hallottam ilyen hangokat. Akkor divat volt, hogy a kőműves durván ordítozott a malterhordókkal, de öntudatos dolgozó akkor sem használt emberhez méltatlan hangot.

Vegye tudomásul Mándity elvtárs, hogy elmúlt az a világ, amikor így lehetett beszélni a dolgozókkal. Szokjon le erről a megalázó beszédstílusról. Higgye el, hogy jó szóval többre megy.

Fenyves Antal, Baja

Hírek a Szovjetunióból a Nagy Október 40. évfordulója előtt

Az oknyicai fűtőház mozdonyvezetői feleleventettek egy régi jó gyakorlatot: a körfolyamatos futást. Ezzel máris jobb a mozdonyaik kihasználtsági foka. A kotovszki vasutasok 937 kocsit raktak ki és be anélkül, hogy ezeket kisorozták volna a vonatból. Az év eleje óta Szárátov rakodómunkásai az áruk tömörítésével, kitűnő módszerekkel harminczer kocsit szabadítottak fel más áruk berakásához.

★

Észak és Kelet vonalain már érezhető a tél közeledte. A kezdődő havazások arra figyelmeztetnek, hogy nincsenek messze a fagyok, a hóviharok. A vasutasok a kerületek bányászaival és fémkohászaival munkaversenyfelhívást bocsátottak közre, hogy elősegítsék elegendő fűtő- és nyersanyagtartalékok felhalmozását a keményebb télre.

★

A nyizsnyijdnyeprovszkiak a teljesítményük fokozására a gurítódombokról lebocsátott kocsik sebességét 10 kilométerre emelték. Így a gépesített gurítódombon napi 2100 kocsival többet dolgoznak fel.

★

A jersovi vonalfőnökség területén a tehervonatok továbbításánál áttértek a rendszeres motoros vontatásra. Az első vonat súlya 2870 tonna volt.

★

A murmanszki Imandrában első izben vontattak olyan vonatokat, amelyeknek súlya több mint kétszeresen túlhaladta a nyugaton eddig ismert legmagasabb vontatott súlyt.

A Moszkva — Kurszk — Donyec medence vonalán fekvő ljublinói pályaudvaron televíziós készülékek irányítják a forgalmat. A pályaudvar egyik pontján, egy 28 méter magas torony tetején helyezték el a felvevőgépet, amely 3—400 méteres körzetben „figyeli" az állomás munkáját. A forgalmi szolgálattevő szobájában van a televíziós készülék, amelynek ernyőjén elhelyezett felvevőgép a szükséges irányba fordul. A Szovjetunióban ez a harmadik pályaudvar, ahol bevezették a forgalomnak televíziós irányítását.

★

A taskenti pályaudvar három motorosmozdonyán mozifelvevőkészüléket szereltek fel. A felvételeket készítő felvevőcsoport a nagy évfordulóra készíti az új filmet.

Szakszervezetünk központi vezetősége november 15-én ülést tart

A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének Központi Vezetősége november 15-én ülést tart. Napirend:

1. A hároméves népgazdasági terv vasútra vonatkozó része és az abból adódó feladatok.

Előadó: Rödönyi Károly vezérigazgatóhelyettes.

2. Tájékoztató a félszázalékos önkéntes támogatási alap felhasználásáról. A módosított alapszabálytervezet ismertetése.

Előadó: Rácz Kálmán, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője.

Nem ezt ígérték

Sátoraljaújhely fűtőház termelési értekezletén a dolgozók jogosan kifogásolták, hogy háztartási célokra olyan délnógrádi szenet kapnak, amelyet nem lehet eltüzelni. A TÜZÉP-telep ugyanakkor kitűnő minőségű berentei szenet kap. A vasutasok rossz szénhez is drágán, és nehezen jutnak.

Ez a probléma azonban nemcsak Sátoraljaújhelyen jelentkezik, hanem szinte minden szolgálati helyen. A vasutasok ígéretet kaptak — sőt a lapban is megjelent — hogy az idén nem lesz baj a tüzelővel. Sürgős segítséget kérünk.

Uglyai Sándor, Miskolc

A szén elosztását a Belkereskedelmi Minisztérium intézi. Szakszervezetünk tárgyalásokat kezdett a minisztérium illetékeseivel, hogy sürgősen orvosolják a jogos panaszokat és a vasutasok is megfelelő minőségű és mennyiségű szénhez jussanak. Reméljük rövidesen jelentős eredményről számolhatunk be. (A szerk.)

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSE A SZOVJETUNIÓBAN A HATODIK ÖTÉVES TERV IDŐSZAKÁBAN (1956—1960)

A tervidőszakban 6 500 kilométer vasúti sínt fektetnek le. Ez körülbelül megegyezik Afrika összes vasútvonalainak hosszúságával.

A vasúti teherforgalom 1955-höz képest 42 százalékkal, azaz több mint 400 milliárd tonnakilométerrel növekszik, s 1960-ra eléri az 1374 milliárd tonnakilométert.

255 000 új teherkocsi kerül öt év alatt forgalomba. A teherforgalom körülbelül annyival növekszik, amennyi a Szovjetunió 1940. évi vasúti teherforgalma volt.

Az öt év során 15 000 kilométer hosszúságú vasútvonalat látnak el önműködő térközbiztosító berendezéssel. Ez a távolság megfelel a Budapest—Déli sark közti távolságnak.

CSERÉLJÜK KI GONDOLATAINKAT A GAZDASÁGOS TERMELÉSRŐL

Lapunk előző számában közöltük, hogy a vasúti üzemeknél, vállalatoknál önköltségcsökkentési brigádok alakulnak. A brigádokat azért hozzuk létre, hogy a gazdasági vezetés demokratizmusának fejlesztésén túl, segítsék az olcsóbb termelést, a minőségi munkát, az életszínvonal tartásának, majd továbbemelésének fontos tényezőjét.

Mit értünk gazdaságos termelésen? A termelésnek azt a módját, amelynél a társadalmi szervek, a gazdasági vezetők, a dolgozók segítségével megkeresik a termelés legolcsóbb formáját, anélkül, hogy ez a minőség rovására menne. Ha valaha fontos volt a gazdaságos, takarékos termelés, az önköltség állandó csökkentése, akkor most, az ellenforradalom okozta 22 milliárdos kár után kétszeresen fontos, hogy ezt a veszteséget pótoljuk anélkül, hogy a dolgozók életszínvonala csökkenne. Világos az út, világos a cél. Becsületes dolgozó nem nézheti tétlenül a pazarlást, nem hagyhatja szó nélkül, hogy vannak, akik felelőtlenül bánnak a nép vagyonával.

A járóműjavító, egyéb vállalatok és üzemek vezetőinek és dolgozóinak érdeke az olcsóbb termelés, a magasabb termelékenység, mert ez az emelője a nyereségrészesedésnek. De ezen túl a gazdaságosabb termelés teszi lehetővé a közszükségleti cikkek gyártásának fokozását, az ipar, a közlekedés műszaki fejlesztését, a termelőberendezések jobb karbantartását, végeredményben a dolgozók megelégedettebb életét.

A becsületes felfogáson túl érdemes-e ezzel a kérdéssel alaposan foglalkozni? Az élet, a gyakorlat igennel felel rá. Ne menjünk messzire. A különböző prémiumrendszerek, a nemrég rendeletileg szabályozott nyereségvisszatérítés a dolgozók sajátos ügyévé érleli a gazdaságos termelés felkarolását. Egyszerű megmagyarázni: minél nagyobb a vállalat nyeresége, annál többet kap belőle a dolgozó.

Milyen módszerekkel takarékoskodhatunk, miképpen csökken az általunk végzett szolgáltatás, vagy előállított termék önköltsége? Mint legfontosabb takarékossági tényezőt, három körülményt kell megemlíteni: *1. A dolgozók szakképzettségének, technikai színvonalának emelése. 2. A termelési technológia fejlesztése. 3. A termelés szervezése.*

Világos, hogy a szakképzett munkás gyorsabban, olcsóbban termel, anyagot takarít meg. Tehát a legmagasabb szakképzettség elérése egyéni és közösségi érdek. A jól képzett munkás adja át tapasztalatát a kisebb képzettségűeknek. (Jó lenne ebben is anyagi érdekeltséget teremteni.)

A termelési technika és technológia fejlesztése ugyancsak termelékenyebbé, gazdaságosabbá, könnyebbé teszi a munkát, biztosítja az anyag és energia jobb felhasználását, csökkenti az önköltséget.

A munka mikénti szervezése is befolyásolja a gazdaságos termelést. A rossz szervezés hóvégi rohammunkát eredményez, ami a selejt melegágya. Ha sok a selejt, magas az önköltség. A munka szervezéséhez tartozik a helyes szerszámgazdálkodás, a szerszámok többszöri felújítása is.

Nagyjelentőségű szervezési kérdés az anyagnorma helyes megszabása. Az anyagnormát még sok munkára nem állították meg, különösen nehéz ez a javításoknál. A takarékossági szempontok figyelembevételével pótolni kellene az elmaradást. A meglévőket felül kellene vizsgálni, vajon megfelelnek-e a takarékossági szempontoknak? Mivel az önköltség tekintélyes részét, egyes helyeken 50—60 százalékát teszi ki az anyagköltség, a technológiai osztályoknak döntő szerep jut a takarékosságért folytatott harcban. Hogy mennyire így van, egyetlen példával is világossá tehetjük: A Dunakeszi Járóműjavítónak egy évi 2,5 százalékos önköltségcsökkentésével nem kevesebb, mint 6 darab új Cakkocsit gyárthatunk, vagy még szemléltetőbben: 60 db 2 szobás, hallos, összkomfortos lakást építhetünk, vagy 20 000 méter gyapjúszövetet gyárthatunk. A példa világosan bizonyítja a takarékosság és az életkörülmények javulása közötti összefüggést.

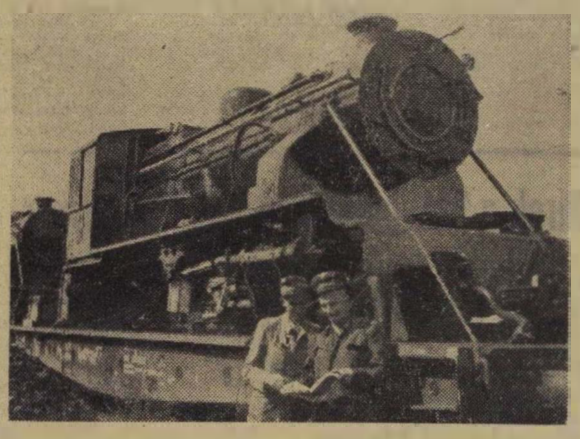
Az elmondottakon kívül számtalan módja kínálkozik a gazdaságos termelésnek. Valamennyi vezetőnek és minden dolgozónak érdeke, hogy a takarékosságért, a gazdaságosságért indított mozgalmat segítse. Annál is inkább, mert az önköltség alakulása a vállalat tevékenységének hű tükre. Kifejezésre jut benne a konstrukciók színvonala, az alkalmazott technológia korszerűségének foka, a munka termelékenységének alakulása, az anyaggal, béralappal és a rezsiköltségekkel való gazdálkodás.

Vegyünk valamennyien részt a nemes törekvésben: ki tud többet nyujtani a takarékosság ésszerű fokozásáért, a vasút önköltségének csökkentéséért? A takarékosság a jólét egyik forrása. A múltban is takarékoskodtak a tőkések, de a munkások bőrén. Ma azért takarékoskodunk, hogy a munkások élvezzék takarékosságuk gyümölcsét. Hiszen két kezünk, agyunk munkája nem másé, a miénk lesz, a mi jobb életünket hivatott szolgálni minden megtakarított fillér.

Balázs Imre

Ez a cikk korántsem lép fel a teljesség igényével, hiszen csak fő vonalakban érinti e rendkívül fontosságú témát. Az ezzel kapcsolatos problémákat helyesebb, ha közvetlenül a termelésben résztvevő dolgozók boncolják, kifejtik arról véleményüket. Szeretnénk, ha az önköltségcsökkentés, a takarékos gazdálkodás módjáról kifejtett véleményüket, elgondolásaikat hozzánk eljuttatnák. Várjuk a javaslatokat, amelyeknek helyet adunk a lap hasábjain.

Cseréljük ki véleményünket, vitázzunk mindnyájunk javára. Nem kétséges, minden hozzászólásból tanulunk. Minden tanulás haszonnal jár népgazdaságunk, vasutunk javára. És a haszon élvezői között ott leszünk mi, vasutasok is.



A MAVAG-gyártotta mozdonyok várják, hogy elindulhassanak — egyelőre még nem a saját lábukon — rendeltetési helyükre, a messzi Indiába.

(MTI Foto)

Egy vasutas birkózó arcképe

Így külsőleg nem látszik rajta semmi különös. Ha csak az nem, hogy fülei „gyűrődtek", de hát melyik birkózóé nem olyan. Máskülönben fegyelmezett, csendes, szorgalmas ember. Így ismerik birkózótársai, így nyilatkoznak róla a ceglédi fűtőház mozdonylakatosai, akikkel nap mint nap fülig szurtosan javítja a beteg mozdonyokat.

Kenéz Béla, a Ceglédi VSE másodvirágzását élő, többszörös válogatott birkózója azok közé az emberek közé tartozik, akik nem szívesen beszélnek önmagukról, de a munkában és a sportversenyeken megmutatják, hogy lehet rájuk számítani. Pedig már nem tartozik a fiatal versenyzők közé. Sötétbarna hajában itt-ott már megcsillannak az ősz szálak. De a birkózószőnyegen még ma is olyan fiatalos lendülettel dolgozik, mint nyolctíz évvel ezelőtt, 25 éves korában.

Kenéz Béla húsz éve hódol kedvenc sportjának, a birkózásnak. 1936-ban, 14 éves korában lemerkedett meg ezzel a kemény, férfias sporttal. Azóta megszakítás nélkül a Ceglédi VSE színeiben versenyez. S a húsz éves versenyzői pályafutása alatt számos sikert szerzett egyesületének és a vasutasosportnak. Lepkesúlyban hatszor nyert magyar bajnokságot. Ezenkívül számos hazai versenyen és vasutasbajnokságon indult és szerzett első helyezést. Az idei vasutas szabadfogású birkózóbajnokságon megelőzve számos erőtől duzzadó tehetséges fiatalt, légsúlyban szerezte meg a bajnoki címet. 1952-ben a magyar birkózóválogatott tagjaként részt vett a helsinki olimpián.

Sok siker van már a 35 esztendős Kenéz mögött, S hogy még nem ért véget a sikersorozat, arra talán legfőbb biztosíték, hogy az edzéseket ma is állandóan látogatja és azokon példás szorgalommal dolgozik. Nem véletlen, hogy az egyesület vezetői éppen őt bízták meg a szakosztály ősz ősek látogató 14—15 éves fiatalok nevelésével. Kenéz Bélától, a szorgalmas ceglédi birkózótól és kiváló mozdonylakatostól van mit tanulniok a Ceglédi VSE fiatal birkózóinak.

Visi Ferenc

ITT CSURRAN, OTT CSEPPEN...

Az eső sűrűn szitál. Olyan sesznő ködfátyol borít mindent. A Duna tükrén táncoló szél egy-egy fordulóra átlibben a Dunapart állomás vágányai közé. Oda se neki! Az állomásfőnökkel járjuk a pályaudvart, és az esőköpeny felhajtott gallérja mögé bújva beszélgetünk. A régi öregek intelmei szerint az eresz alatt lépkedünk.

Hej azt a... — egyszerre kiáltunk fel — mert a kocsirendező helyiség lyukas, törött csatornája pontosan a nyakunkba vezette az „ég nedűjét". Ez csurrant — állapítottuk meg mind a ketten. Aztán tovább mentünk... Ott egy formás, meleg, barna épület berzenkedik. Körös-körül horganybádog csatorna csillog rajta, mint szép lány nyakán a kaláris. Nézzük, nézegetjük... A pályamester lakása — böki oda enyhe nosztalgiával az állomásfőnök. Hmmm — ez igen — mondom és szapora lépésekkel megyünk az I. számú őrhely felé. A szolgálat menetét és a jelzőeszközöket nézegetjük. Vesztemre kigomboltam elázott köpenyemet. Egyszer csak — mint derült égből a villámcsapás — a menynyezetről jókora esőcsepp megcélozta a nyakamat — megint a nyakamat — és végigródlizott a gerincemen.

Juuujjj! — ez cseppent — állapítottam meg a megfellebbezhetetlen igazságot. Az állomásfőnök bólintott. Hát az meg mi? — teszem fel a kérdést — még mindig a hátamat kapkodva egy „kacsalábon forgó várra" mutatva. Az a pályamesteri iroda — hangzik kórusban a válasz. Ejnye — mondom —, ez aztán tető és csatorna.

Azután arról kezdtünk beszélgetni, hogy biztosan van valamilyen titokzatos hitel, valami „dárius kincstöredék" ilyen célokra. De az is lehet, hogy egy mesebeli manó testálta hatrófós szakállát és tenger kincsét némelyik emberre.

Na de ne legyünk rosszmájúak!!! — nyugtattam meg magamat és a többieket. A pályafenntartásnál mindig csurran-cseppen valami anyag az építkezéshez. Tehát!!?? Ott az, itt ez csurran-cseppen. Kvittek vagyunk?

— lyf —

Elkészült a pécsi állomás új üzemi konyhája és étkezdéje

1956 nyarán érkeztek meg az első építési anyagok a pécsi állomás új üzemi konyhájának építkezéséhez. Az ellenforradalom és következményeképpen előállott anyagi nehézségek nemegyszer állították akadályok elé az építőket, de ezeket az akadályokat sikerült legyőzni és október 1-én átadták rendeltetésének az új létesítményt.

Régóta várták erre a pécsi vasútállomás dolgozói, mert a régi üzemi konyha már nem felelt meg rendeltetésének. Az új étkezdében szinte még az étvágy is jobb és jobbízűnek tűnnek a falatok. Legalábbis erre lehet következtetni abból a tényből, hogy az új étkezde felavatása óta megnőtt az itt étkezők száma.

A konyhát minden szükséges háztartási géppel felszerelték. Megtalálható a gőzfőző, gázsütő, külön mosdó és mosogató helyiség. A tervezők a nyari rekkenő melegre is gondoltak, mert tágas teraszok is épültek az új helyiség mellé, ahol majd a kánikula idején kellemesen költhetik el ebédjüket a dolgozók.

Leiti Ferenc

A világ legmagasabb vasútvonala

A kínai közlekedésügyi minisztérium általános szervezési osztálya elkészült a Csinghaj—Tibet vasút topográfiai térképével. Ez lesz a világ legmagasabb vasútvonala.

Az ideiglenes vonal 2000 méter magasra fut fel az olajban gazdag Csajdan medence déli csúcsától a tibeti fennsíkon a Kun-lun hegységre. Az első hegyszoros amelyen átha'ad, 4800 méter magasan fekszik a tenger színe felett.

Az útvonal hat vízválasztón megy át a tibeti fennsíkon, mielőtt a lhasszai végállomásra ér. A legmagasabb vízválasztót, az 5000 méteres Tanglaszirtet alagúttal szelik át.

A napokban befejezték a terepszemlét a repülőgépről, készült első topográfiai felvételek alapján.

A vasútvonal 1250 kilométer hosszú lesz és csaknem párhuzamosan fut majd a csinghaj—tibeti országúttal.

A SZÖKEVÉNY

Furcsa eseménynek voltak tanúi az egyik októberi reggelen a rákosrendezői és rákosszentmihályi vasutasok. Egy mozdony elszökött és mentment a saját hengerfeje után. Lehet, hogy a sűrű köd csábította bűnre, de az is lehet, hogy a rákosrendezői bánásmódot elégelte meg.

Valahogy így történt: reggeli hajrá Rákosrendezőn, a mindent beborító szürke ködben. A hangszóró üvöltött, saruk nyekeregtek, ütközők csattogtak... A kis 326-os szorgalmasan tologatta a kocsikat.

Egyszercsak... suppp! — és egy rakott kocsi minden pardon nélkül oldalbavágta — de úgy, hogy majd felborult. A kocsi meghátrált és ezt kihasználva a gépecske kitért a kötekedő elől. Közben kicsit mozgott a föld és a személyzet leszállt a gépről úgy, hogy lépcsőt sem használt. A kis gép meg — mint a jó gyerek a verekedő elől — futott, amerre a sín vezet. Vissza se nézett a porban ülő gazdára és gorombáskodó rendezőire.

Már vagy 40 kilométeres sebességgel menekült, amikor Rákosszentmihályon páros féksarura futott. Mit tehetett? Kerekeit forgatta, rázta magát — semmi többet. S jött érte egy nagy, fekete, öblöshangú, morcos, mérges 411-es. Fülöncsípte és visszavitte a szökevényt.

Eddig csak arról hallottunk, hogy jól vagy rosszul mennek a mozdonyok. Esetleg fekve maradnak ezért vagy azért. De hogy személyzet nélkül is ilyen vidáman futkároznak, arra tán más példát hiába keresnénk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném nagyméretű egyszobás összkomfortos lakásomat a VI. vagy VII. kerületben hasonlóval. Cím: Várnai Gyula, IX. ker., Gyáli út 15/d. I. 18. Megtekinthető a délutáni órákban.

— Budai szoba-konyhás lakásomat elcserélném 2 szobás összkomfortos szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet Karafiáth Lászlónénál. MÁV bölcsőde. 429-341.

— Elcserélném 2 szobás, előszobás, zárt verandas régibérű lakásomat hasonlóra Pest belterületen, vagy Budán. Cím: IX., Gyáli út 15/31. fsz. 1 Megtekinthető vasárnap délelőtt.

— Hajdúszoboszlói szoba-konyhás lakásomat elcserélném budapestivel, vagy pestkörnyékivel, megegyezés szerint. Cím: Balassy Tamás Hajdúszoboszló, Puskin u. 13.

— Elcserélném dombóvári szoba-konyhás, mellékhelyiségekkel rendelkező magánlakásomat hasonló budapesti magánlakással. Cím: Keve Ferenc, Dombóvár Zrinyi u. 31.

LENGYELORSZÁGI KÉPEK

VARSÓ (2.)

Sokat időztünk a jórészt épségben maradt Ovárosban, amelynek minden háza történelmet lehel. Láttuk a híres Barbakánt. Ez az építmény a középkori várak mellett épített igen erős, többnyire kerek alaprajzú vártorony, amelynek fekvése olyan volt, hogy annak elfoglalása előtt a támadó a várat nem vívhatta meg. A Barbakánt a várral folyosó köti össze.

Megcsodáltuk a Citadellát, amely azért is említésre méltó, hogy ennek az erőditménynek forditott rendeltetése volt, mint a más helyeken épült Citadelláknak. Míg másutt ezeket a város védelmére emelték, addig a varsói Citadellát a város ellen, a város sakkbantartására építtette annak idején az orosz cár.

A második világháború alatt egyetlen szobor nem maradt felrobbantatlanul Varsóban. Ma már ezek emelése is hirdeti, hogy a lengyel nép büszkén gondol nagy hőseire. Áll már Miczkiewicz, Chopin, Dzerzsinszkij szobra többek között. De talán mind között legtöbbet mond az egykori gettó helyén álló szoborcsoportozat, amelyet abból a márványból emeltek, amelyet Hitler Svédországból hozatott azért, hogy ott emlékművet állittasson magának. Hiba csúszott a számításába.

A Visztula partján áll a hatalmas, százezer nézőt befogadó stadion, amely csaknem ugyanolyan, mint a leningrádi Kirov-stadion. Egyszerűbb kivitelezésű, mint a mi Népstadionunk, nem pillérek tartják a lelátókat, hanem földhányásra épült. Egyébként kényelmes, minden pontjáról nagyszerűen látni a sportesményeket.

A Visztulán számos híd könnyíti meg a város két része közötti forgalmat. A sekély vizű folyónak szinte a közepéig kőtorlaszok nyúlnak be, amelyet munka után meglepnek a „halvadászok". A part két oldalát parkok, ligetek kisérik, a főváros lakóinak kedvenc sétahelyei.

Jártunk a varsói Operában, amely ideiglenesen egy volt moziban kapott otthont. Megnéztük nagyszerű művészek tolmácsolásában a Carment. Ha igaz, ami Varsóban közszájon forog, hogy a háború után a volt operatársulatból csak egy gordonkás maradt, akkor azt kell mondanunk, hogy a lengyel operaművészet jövőjét nem kell félteni. Ugyancsak itt láttuk a Pán Tardowszky című népi balettet, a lengyel Faustot, amely már vegyes érzelmeket kelt az emberben. Sehogysem illik a népi muzsikához, kosztümhöz, a nagyszerű balettkarhoz az absztrakt díszlet.

Varsó idegenforgalma igen élénk. Egy-egy szálloda halljában a világ legkülönbözőbb nyelvét beszélő emberekkel találkozunk.

Lengyelországban előszeretettel isszák a vodkát és a limonádét, borral nemigen találkozunk. A vendéglői árak mellől hiányzik a százalékolás, az asztalról viszont a magyar ételemben vett kenyér. Bőven adják a feketét, persze, minőségben elmarad a mi duplánktól. Nálunk is meghonosíthatnák azonban a lengyel éttermekben mindenütt bevezetett szokást: az étlapokon feltüntetik a kiszolgáltatandó étel mennyiségét, grammokban.

Pesti ember szemének furcsa látvány a pincskalapos konflisok sora, s az a türelmesség, ahogyan a járművekre várakozók egy sorban állva várják, amíg rájuk kerül a sor. Az élet valamivel drágább, mint nálunk. A húsnemű ek megegyeznek a magyar árakkal, a zöldségfélék, gyümölcsök azonban jóval drágábbak, mint nálunk. Olcsó az ágynemű, a lenáru, a kord. Drágább a cipő, a ruhaszövet, kevesebb az üzlet, kevés a kiszolgáló, kisebb az üzleti forgalom, mint Budapesten.

Könyvet lehetne irni Varsóról. Cikkünk terjedelme azonban nem engedi meg, hogy mindenről beszámoljunk. Néhány varsói epizód azonban még papirra kivánkozik. A vasutasnapi kitüntetések a miniszterelnökségi palotában zajlottak le. A kitüntetettek négyszögben álltak. A terem közepén egy asztalra helyezve a kitüntetések. Novák elvtárs, miniszterelnökhelyettes rövid beszéd után minden egyes kitüntetettnek sajátkezűleg tűzte mellére a jelvényt.

A kitüntetettek jó része idősebb dolgozó volt. Akadt köztük 70 éves is. De valamenynyi különös jó érzéssel fogadta, hogy mellére tűzték a kormány megbecsülését jelző érmet. (Nálunk is helyes lenne ezt a szokást meghonosítani.) A kitüntetés után a kitüntetettek és a meghivottak egy nagy terembe vonultak, ahol szintén állva költötték el az uzsonnát. A miniszterelnökhelyettes és a közlekedési miniszter elvtárs mint házigazdák, sorra járták a vendégeket. A magyar küldöttség tagjainak is volt alkalmuk mindkettőjükkel beszélgetni.

(Folytatjuk.)

Gulyás János

MAGYAR VASUTAS. — A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete nek 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, 436—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

I. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. NOVEMBER 15.

Japán vendégek az éjjeli szanatóriumban.

A vasutas dolgozók minden eddigi eredményüket túlszárnyalták a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére

A vasutas dolgozók az őszi forgalom küszöbén eleven és tartalmas tanácskozásokat folytattak arról, hogy miként végezzék el az 1957. evi őszi forgalmi feladatokat. A versenyt igaz tartalommal töltötte meg a legtöbb szolgálati helyen a dolgozóknak az a felismerése, hogy a Magyar Szocialista Munkáspárt, s a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány tettekkel bebizonyította: törődik a vasutas dolgozókkal. A magyar vasutasok soha nem felejtik el, hogy az ellenforradalom okozta hallatlan károk ellenére is, az eddigiekről jóval jelentékenyebb mértékben emelték életszínvonalát.

A hála és a bizalom érzése fűtötte dolgos kezek és értelem óriási tettekre képes. Erről tanúskodik az a vasút történetében egyedülálló teljesítmény, amelyet október folyamán értek el dolgozóink. Pontosan 6 860 000 tonnát szállítottak, az 1955. év hasonló időszakában elszállított 6 299 000 tonnával szemben. Ez annyit jelent, hogy 8.9 százalékkal túlteljesítették az eddig továbbított legnagyobb tonnamennyiséget is.

A kiváló teljesítmény elérését több tényező segítette. A teherkocsik átlagos hasznos terhelését — az összehasonlításokat 1955 hasonló időszakához viszonyítva — 14.36 tonnáról 14,89 tonnára emelték; a kocsifordulóidőt 3.62 napról 3.52 napra csökkentették; emelték a túlsúlyos vonatok számát, aminek következtében az átlagos terhelést 717 tonnáról sikerült 10 százalékkal növelni. Egyidejűleg a munka minősége és gazdaságossága is emelkedett. Ezt támasztja alá, hogy a megnövekedett személyszállítás ellenére, a dolgozó mozdonyok számának 40-nel való csökkentése mellett is emelkedtek a teherszállítási teljesítmények. A sikerhez jelentősen járult hozzá a menetrendszerinti közlekedés és a menetidők fokozott betartása. Rendkívül örvendetes, hogy az idegen kocsik tartózkodási idejét 3.63-ról 3.12 napra sikerült csökkenteni, ami valutáris szempontból igen jelentős tény. Az eredményes teherszállítás nem akadályozta a személyvonatok közlekedését. Amíg például 1955. októberében a közlekedő személyvonatok 20.9 százaléka késett, addig most októberben csupán 8 százaléka.

Még hosszan lehetne sorolni azokat a forgalmi, kereskedelmi és vontatási teljesítményeket, amelyek a statisztika tükrében kézzelfoghatóan bizonyítják a vasutas dolgozók nagyszerű helytállását. Azt hogy tettekkel tanúsítják: a szocializmus építésének fegyvereivel. többtermelés eszközével is odahatnak, hogy minél előbb eltűnjenek az ellenforradalom kártevései.

A magyar vasutas dolgozók októberi teljesítménye hitvallás a Nagy Október mellett, s nyílt szembefordulás 1956. októberével. Bizalmat fejez ki a nép, a munkásosztály, a párt iránt. Erőt sugárzó cselekedet, amely törlesztés is egyben. Boldog büszkeséggel köszöntjük érte vasutas dolgozótársainkat!

A Budapesti Rakodási Főnökség dolgozóinak ragyogó teljesítménye

A Budapesti MÁV Rakodási Főnökség dolgozói olyan munkateljesítménnyel ünnepelték a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóját, amilyenre még nem volt példa. Az áprilisi 220 000 métermázsával szemben szeptemberben 444 000 métermázsa árut mozdítottak, ami annyit jelent, hogy egy dolgozójuk 1 óra alatt az áprilisi 12,8 mázsával szemben, szeptemberben 21,7 métermázsát rakott ki. Amíg áprilisban egy métermázsa áru mozdítási költsége 85 fillér volt, addig szeptemberben csak 47 fillér. 1235 kocsi helyett 2592 vagont raktak ki.

A négy hónap leforgása alatt 332 001 forintot takarítottak meg.

Áprilisban került *Kaszás Sándor* elvtárs a Rakodási Főnökség élére. A pártszervezet, az üzemi bizottság, a becsületes dolgozók segítségével, sikerült az ellenforradalom romboló szellemét leküzdeni.

A verseny igazi hősei a fizikai dolgozók, egy száliig mind ott álltak a vezetők mellett és az ő kezdeményezésükre indult meg a többtermelésért folyó munka. Október elején indították el a jubileumi versenyt. 472 000 métermázsát mozdítottak, túlhaladva a szeptemberi kitűnő eredményt, egy óra alatt kereken 28 mázsára emelkedett az egy főre eső átlag, s az önköltség 43 fillérre csökkent.

A sok érdemes dolgozó közül is kiemelkednek *Balogh János, Meidlinger Mátyás* és *Gulyás István* elvtársak. Valamennyien kiváló dolgozó kitüntetésben és pénzjutalomban részesültek.

A termelés frontjáról jelentik

Az élüzem-szintek teljesítésében legjobb eredményt elért szolgálati helyeket a Budapesti Igazgatóság vezetője a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40 éves évfordulója alkalmából több mint 140 000 forint pénzjutalomban részesítette.

★

A Miskolci Igazgatóság dolgozói a harmadik negyedévi eredmény alapján az igazgatósági versenyben első helyezést értek el és ezzel elnyerték a 30 000 forintos jutalmat.

•

Komárom határállomás dolgozói az ünnepi műszak alatt az élüzemtényezők tervszámait átlagosan 106 százalékra teljesítették. A műszak alatt 48 rendezéses irányvonatot indítottak.

•

Szeged állomás dolgozói is új munkasikerekkel köszöntötték november 7-ét. Aznap például a 762/d. sz. darabárus tehervonat 130 perc késéssel indult Ceglédről. A vonatkísérő személyzet szolgálati táviraton jelentette, hogy versenyvállalást tettek a nagymérvű késés csökkentésére. *Tóth Péter* mozdonyvezető, *Szücs Péter* és *Pakuszi Ferenc* fűtők, *Deák Sándor* vonatvezető és brigádja becsülettel eleget tett a vállalásnak és 32 perccel korábban érkeztek meg Szeged rendezőpályaudvarra. Hasonlóképpen 140 perc késést hozott be a dolgozók nagy ünnepén *Kocsis, Farkas, Benke* mozdonyszemélyzet és a hozzájuk tartozó *Daróci László* és társai, akik Szeged állomás vonatkísérő KISZ-brigádjához tartoznak.

•

Nyíregyházán a termelésben élenjáró dolgozókat ünnepi találkozó keretében megjutalmazták, majd vacsora után kultúrműsor és hajnalig tartó tánc következett. A nyíregyházi vasutasok termelési sikereinek a magyar vasutasokkal együtt örültek az ünnepségre meghívott szovjet családok és a város vasutas veteránjai.

•

Mohács állomás dolgozói november 7-i felajánlás teljesítésében kiváló eredményeket értek el. A MAHART dolgozóival karöltve csúcsidő alatt 89 kocsi szenet és 19 vagon egyéb árut raktak ki, 31 kocsit pedig beraktak.

•

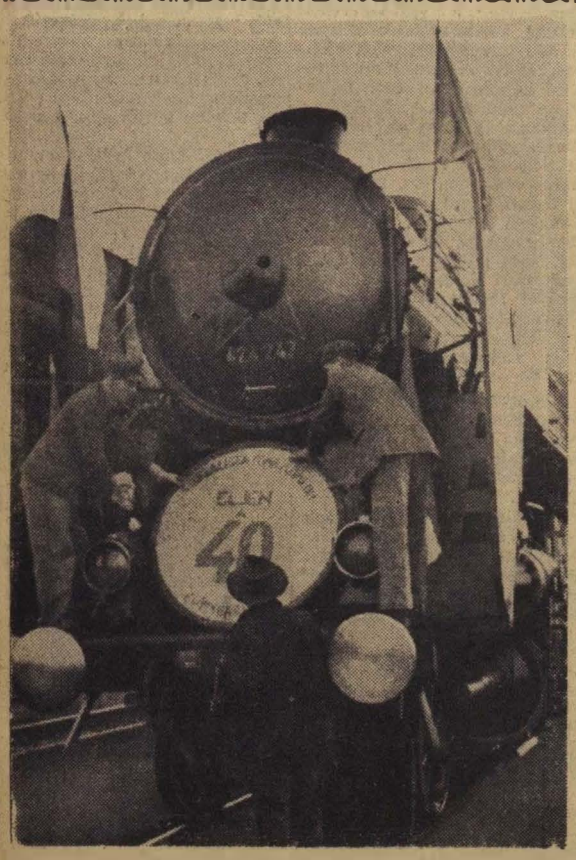
A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség az évforduló tiszteletére vállalta, hogy a II. féléves tervet úgy teljesítik túl, hogy az élüzem-szintet elérik. Az ünnepi műszak lendülete azt mutatja, hogy a célkitűzés megvalósításáért nagy lépéssel jutottak előre.

Rákosrendezőiek Pozsonyig, a bratislavaiak Pestig továbbítottak nemzetközi irányvonatokat

A budapesti igazgató ág kezdeményezésére két szocialista országon robogott keresztül egy magyar békevonat, hogy hirdesse a szocializmust építő országok vasutas dolgozóinak proletárszolidaritását, hirdesse a tettekben, amellyel ezeknek az országoknak a fiai építik hazájukat. Hirdetve azt, hogy szocialista munkagyőzelmekkel akarnak hitet tenni a Nagy Október eszméi mellett, méltóan ünnepelve a forradalom 40. évfordulóját.

A rákosrendezői vasutasok vállvetve a Hámán Kató Fűtőház vontatási személyzetével, már napokkal előbb készültek útjára indítani a nemzetközi irányvonatot. Mindenki a helyén volt, a vonatkísérők, a mozdonyszemélyzet, a vonatvezető. Mindenki a szerelvényt ellenőrizte, hiszen a magyar vasutasok hírét vitte a testvéri Csehszlovákiába. A kocsivizsgáló lakatosok még utoljára átvizsgálták a szerelvényt, a féktuskókat, gondosan megnézték a légfék-berendezéseket. És ünnepélyesen, a feldíszített 424 247-estől vontatva november 6-án, fél ötkor kigördült a tehervonat a pályaudvarról.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére indított szerelvény 72 kocsiból állt és 1812 tonnát továbbított. Az elegy Csehszlovákiába, a Német Demokratikus Köztársaságba és Nyugat-Németországba ment. A magyar vonatkísérő- és mozdonyszemélyzet egészen Pozsonyig vitte a vonatot, ahonnan másnap szlovák vasutasok hoztak Budapestre nemzetközi irányvonatot. A pozsonyi vasutas vendégeket a szakszervezet és szakszolgálat képviselői ünnepélyesen fogadták.



Feldíszítik a Csehszlovákiába induló békevonatot.
(Kovács Géza felv.)

A szakszervezet elnökségének felhívása a vasutas dolgozókhoz

Vasutas Dolgozók!

Az elmúlt hetekben több súlyos baleset származott a munka- és technológiai fegyelem durva megsértéséből, az ellenőrzés elmulasztásából. A balesetek emberéleteket, közöttük vasutas dolgozótársaink életet is követelték. Az ország népe megdöbbenéssel értesül néhány, magáról megfeledkezett vasutas cselekményéről. Szükségünk van-e arra, hogy az apa, a kereső nélkül maradt családok, az özvegyek és árvák könnye, bánata és fájdalma a mi lelkiismeretünket terhelje? Nem! Mindent el kell követnünk a balesetek megelőzésére, mindent el kell követnünk, hogy a vasuti munka- és technológiai fegyelem megszilárduljon, valamint az utasítások előírásait — amely a forgalom biztonságát hivatott megvédeni — mindenki betartsa.

Vannak vasutasok, akik — sajnálatosan — nemtörődnek sem saját, sem munkatársaik testi épségének védelmével, nem végeznek utasításszerinti munkát. Ebből mérhetetlen kár, anyagi és erkölcsi veszteség származik a balesetet szenvedettre éppúgy, mint a balesetet előidéző alkalmazottakra.

Valamennyiünknek nagy a felelőssége, hogy utazó embertársainkat megvédjük a balesetektől és azok következményeitől. A vezetők, különösen a dolgozókkal közvetlen kapcsolatban lévő alsó parancsnoki kar; a pályamesterek, előmunkások, forgalmi szolgálattevők, térfőnökök, mozdonyfelvigyázók, kocsimesterek, stb. ellenőrizzék, hogy minden vasutas betartja-e a vasuti utasítás szabályait, technológiai fegyelem teendőit, mert a tények arról tanuskodnak, hogy az ellenőrzés, az utasításszerinti munka megkövetelése nem elég következetesen és nem minden frontszakaszon folyik. A legutóbbi balesetek pedig azt bizonyítják, hogy erre mulhatatlanul szükség van. Külszolgálati helyek vezetői ne várjátok a „felsőbb szempontokat", az állandó útbaigazítást, a balesetelhárítással kapcsolatban sem. Ti ismeritek a legjobban a helyi viszonyokat, a munka sajátosságánál fogva legjellemzőbb baleseti veszélyeket. Naponta ismétlődik meg előttetek a forgalom munkájának folyamata. Ti látjátok a legjobban; hogy milyen veszélyektől kell óvni a forgalom biztonságát, beosztottjaitokat, az utasokat és a nép vagyonát.

Vasutas Dolgozók! A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóját eddig még el nem ért munkaeredményekkel ünnepeltük. A vasuti szállítási feladatok végrehajtásánál olyan eredmények születtek, mint még a vasút történelme folyamán soha. Például: az októberi szállítás mennyisége kb. havi 150 000 tonnával haladta meg az eddigi legmagasabb szállítási csúcsot, a napi kocsirakodás sokszor megközelítette a 16 000-es számot. Az elért eredmény a dolgozók érdeme, mely az ellenforradalom ellen vívott harc egyik komoly ütközetének győzelme is. Népünk büszke a vasutas becsülettel végzett munkánkra, de néhány magáról megfeledkezett vasutas fegyelmezetlensége miatt bekövetkezett — több millió forint kárt okozó — baleseteknek csak az ellenség örül. Kövessetek el mindent, hogy biztonságos, gyors és gazdaságos munka folyjék ismét a magyar vasuton! Harcoljatok soraitokban a munkafegyelem, a technológiai fegyelem megsértői ellen. Ellenőrizzétek egymást, vajon úgy dolgoznak-e, ahogyan a balesetmentes munka törvénye előírja? Vessétek ki soraltokból azokat, akik az ellenség szekerét tolják a sorozatos balesetekkel! Meglátjátok; az eredmény nem marad el, az emberileg elérhető legalacsonyabb baleseti szinten fogunk dolgozni és jóleső érzéssel látjuk fáradozásunk gyümölcsét: a baleseti veszélytől megóvott embert, az eredményesebb munkát, a népvagyon védelmét.

Szakszervezetünk fő figyelmét és erejét most a balesetek elleni küzdelemre fordítja. Erre szólít minden szakszervezeti aktivistát: Tárgyaljátok meg a tennivalókat! Nevelőmunkánkat a dolgozók és a vezetők azzal tudják segíteni, ha megszilárdítják a munkafegyelmet, megkövetelik az utasításszerinti munkát és ha a felső és alsó parancsnoki kar tagjai belátják, hogy a segíteniakarással párosuló nevelő ellenőrzés hatékony fegyver a balesetek elhárítására, az utasok testi épségének megvédésére, a szállított áruk sérülésmentes átadásáért folytatott közös munkánkban.

A MAGYAR VASUTASOK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKSÉGE

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK ÜDVÖZLETE A SZOVJETUNIÓ VASUTAS SZAKSZERVEZETÉNEK

Szakszervezetünk elnöksége a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulója alkalmából táviratilag üdvözölte a Szovjetunió vasutas szakszervezetének központi bizottságát. A távirat így szól:

„Kedves Elvtársak! A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulója alkalmából a magyar szervezett vasutas dolgozók nevében szívből jövő elvtársi üdvözletünket küldjük.

A magyar dolgozó népnek, a magyar vasutasoknak is Október hozta meg a várva-várt felszabadulást. Hazánknak a szocializmus építése terén elért sikerei, és eredményei — a Nagy Októberi Szocialista Forradalomnak köszönhetők. Ezzel tisztában vannak a magyar vasutasok is és ennek jegyében ünneplik meg a nagy évfordulót.

Kívánjuk az Elvtársaknak, hogy a 40. évforduló legyen hazájuk felvirágoztatásának, a kommunizmus győzelmes felépítésének új kiindulópontja, mely az egész emberiségnek, a magyar dolgozóknak is erőt ad a további munkához."

Hasznos útmutatásokkal megjelent a szakszervezeti bizalmiak kézikönyve

A Szakszervezetek Országos Tanácsa szerkesztésében az elmúlt napokban igen hasznos könyvecske hagyta el a sajtót. A könyv mindazoknak szól, akik dolgozótársaik bizalmából és megbecsüléséből szakszervezeti csoportjuk választott vezetői lettek.

Társaik bizalmából...

A könyv előszava utal arra, hogy egy évszázaddal ezelőtt a magyar szakszervezeti mozgalom kialakulásával egyidejűleg a munkások, alkalmazottak soraiból kiváltak, kiemelkedtek férfiak és nők, akik társaik bizalmából — innen a nevük: bizalmi — képviselték a műhely, a csoport dolgozóinak érdekeit a tőkével, a nagymesterrel szemben. A bizalmiak száz- és százezrei minden áldozatot, küzdést, üldöztetést, ha kellett börtönt vállalva harcoltak a tőkések, a kapitalista államhatalom ellen, a dolgozók érdekeiért.

Nálunk, illetve a mi viszonyaink között, ahol megszünt az embernek ember által való kizsákmányolása, a bizalmiak egész más körülmények között munkálkodnak. Ennek ellenére munkájuk, feladatuk, felelősségük semmivel sem kisebb, mint régen. A szovjet hadsereg győzelmének eredményeképpen hazánk felszabadult a gyűlölt kapitalista, földesúri iga alól és a munkások, parasztok, a dolgozó nép javára építik az országot.

Sokrétű feladatok

A bizalminak elsősorban ezt az alapvető változást kell megértetnie társaival.

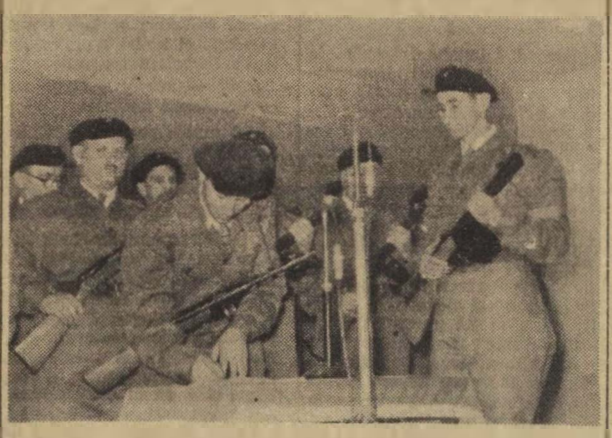
A könyv anyagának áttekintésekor világosan látni, hogy a bizalminak nem könnyű a feladata és hogy ez a tennivaló igen sokrétű. Önzetlenül intézi munkatársainak ügyes-bajos dolgait, eljár bér- és munkaügyi panaszaik miatt, síkraszáll a maradiság, a közönyösség, a lógás, a lazaságok ellen. Harcol az erkölcsi és jellembeli fogyatékosságok — a lopás, részegeskedés stb. — leküzdéséért. Segíti munkatársait a jó munkafogások elsajátításában. Buzdítja társait a műhelyek, vállalatok önköltségének csökkentésére, a fegyelmezett vasutas magatartásra. Tanácsokat ad, útbaigazítást nyújt nemcsak szakszervezeti, hanem politikai, gazdasági kérdésekben is.

A dolgozókkal együtt küzdeni a felemelkedésért

Amikor ez a fontos útmutatás a bizalmiakhoz kerül, helyénvaló beszélni arról is, hogy az elmúlt néhány évben a bizalmiak szerepe, tekintélye megfogyatkozott. Bizony, formálisabbá, sablonossá vált munkájuk és így dolgozótársaik bizalma is csökkent irántuk. Ezt a hibát — ami persze nem elsősorban a bizalmiakon múlott — meg kell szüntetni. Erre ma nagyobb lehetőség van, mint eddig bármikor. Az ellenforradalom fegyveres szétzúzása után a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány egy sor olyan intézkedést hozott, ami emeli a nép, a vasutas dolgozók életszínvonalát, bizakodóvá teszi az embereket. A bizalmi akkor tesz nagy szolgálatot, ha magyarázza a kormány, a szakszervezet helyes intézkedéseit, megérteti társaival, hogy csak abban az esetben folytatható az életszínvonal emelésének, a jólét megteremtésének politikája, ha mindenki becsületesen, szorgalmasan, tudása legjavát adva dolgozik saját maga és az ország érdekében. A bizalmit akkor fogják megbecsülni társai, ha elintézi ügyes-bajos dolgaikat, eljár ügyükben az üzemi bizottságnál, a művezetőnél, a csoportvezetőnél, megbeszéli velük az élet kis és nagy problémáit, s maga is jó példát mutatva — méltóan a bizalmi tisztség nagy hagyományához —, velük egy sorban küzd a felemelkedésért.

Ehhez a sokoldalú feladat elvégzéséhez nyújt nagy segítséget a bizalmikönyvecske, amely a munkával összefüggő legfontosabb tennivalókra, kérdésekre ad választ. Annak ellenére, hogy a különböző területeken dolgozó bizalmiak részére egyetemlegesen készült a kézikönyv, s emiatt sajátos vasúti vonatkozás nem található benne, mégis ha e könyv útmutatását magukévá teszik a vasutas szakszervezeti bizalmiak — még jobban kiérdemlik dolgozótársaik megbecsülését. A bizalommal, a megbecsüléssel pedig növekedik a szervezett munkások és a szakszervezet tekintélye is.

MUNKÁSŐRÖK ESKÜTÉTELE



November 6-án Budapest-Nyugati tömb vasutas dolgozói kettős ünnepségen tettek hitet a szocializmus erőinek összefogásáról, erejéről.

A felvételi épület hatalmas csarnokát nemzetiszínű és vörös zászlók, drapériák és örökzöld növények díszítették. Ami még ezeknél is szebb volt: az ünneplők szeretetétől és meleg érdeklődésétől kísérve ott állt 32 munkásőr, a tömb kipróbált, az ellenforradalomban helytállt vasutasa, várva az eskütételre.

Az eskütételt azon a napon tartották, amikor a tömb dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulóját ünnepelték. Az ünnepségen megjelentek a Magyar Szocialista Munkáspárt, és a vasutas szakszervezet képviselői. A felemelő ünnepséget gazdag kultúrműsor zárta.

Köszönjük Dr. Teremi Gábor!

Állomásunk egyik dolgozójának két és féléves kisfia, aki már régen szenved asthmában az egyik éjszaka rosszul lett. A szülők kétségbeesve rohantak az orvosért és szinte tehetetlenül nézték drága gyermekük vergődését. A kezelőorvos igyekezett enyhítést nyújtani a csöpp kis betegnek. Az apa könyörgő kérdésére, hogy van-e olyan gyógyszer ami végképp meggyógyítaná a gyermeket azt válaszolta, van, de csak külföldön kapható. Készséggel fel is írta. Az édesapa kétségbeesve indult a gyógyszertár felé és útközben összetalálkozott *Teremi* Gáborral, a MÁV igazgatóhelyettes főorvosával. Elpanaszolta nagy bánatát az orvosnak, aki kis gondolkozás után kijelentette, ha egy mód van rá megszerzi. És másnap korán reggel meg volt a gyógyszer.

Dr. *Teremi* Gábor! Mi, Pécs állomás dolgozói is külön köszönjük lelkiismeretes, fáradságos, odaadó gondoskodását. Köszönjük, hogy enyhített egy beteg fájdalmán és köszönjük, hogy ismét mosolyt tudott varázsolni egy fájdalomtól agyongyötört édesapa arcára.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

Nemzetközi HÍREK

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom gyásza

A nemzetközi szakszervezeti mozgalmat súlyos veszteség érte. Az olaszországi Leccóban 65 éves korában meghalt Giuseppe di Vittorio, az olasz munkásosztály kiváló fia.

Halálával olyan ember távozott el közülünk, aki nemcsak egész életét áldozta a dolgozók ügyének, de szilárd jellemével, vasakaratával, tehetségével és a dolgozó emberekbe vetett végtelen bizalmával olyan munkásvezető volt, aki példa mindannyiunk, minden szakszervezeti munkás számára.

A magyar vasutas dolgozók még emlékeznek 1949-re, arra a nehéz esztendőre, amikor a munkásosztály nemzetközi egységének ellenségei csapást akartak mérni az egységes szakszervezeti világmozgalomra. Ebben az esztendőben foglalta el Di Vittorio elvtárs a dolgozók bizalmából a Szakszervezeti Világszövetség elnökének felelősségteljes posztját.

Giuseppe di Vittorio elvtársat, a munkásegység kimagasló forradalmi harcosát megőrzik szívükben a magyar vasutasok és a nagy gyászban még szorosabbra zárják soraikat, még következetesebben harcolnak a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységéért, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, a békéért és a szocializmusért.

A magyar vasutas dolgozók nevében a vasutas szakszervezet elnöksége táviratban fejezte ki mély együttérzését a Szakszervezeti Világszövetségnek és az Olasz Általános Munkás Szövetségnek.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójára eredményesen készültek a szovjet vasutasok. A sok munkagyőzelem között ott találjuk az osznovai vonalfőnökséghez tartozó vasutaskollektíva kitűnő munkáját is! Az év harmadik negyedében a kocsiforduló-időt több mint három órával csökkentették! A leningrádi vasutasok a guritási műveleteknél minden kocsinál 12 perccel rövidítették meg a regi grafikon normáit! A harkovi igazgatóság területén 81 ezer túlsúlyos vonatot továbbítottak és közel 30 millió tonna mezőgazdasági terményt szállítottak terven felül.

★

Ismét leszállították az Osztrák Államvasutak személyzetének létszámát, mintegy 550 fővel.

★

A világhírű doncasteri brit mozdonygyár október 16-án készült el utolsó gőzmozdonyának építésével. Ez a gyár készítette a világhírű Greslay Pacific 60 022. sz. úgynevezett „Mallard"-gőzmozdonyt, amely gép mindezideig tartja a gőzvontatás sebességi világrekordját, közel 220 kilométeres óránkénti sebességével. Az angol gyár 104 év óta készít mozdonyokat, s eddig összesen 2228 hagyta el a gyár kapuját. Az üzem ezentúl csak dieselmozdonyokat gyárt.

★

Nem vasutas hír, de rendkívül figyelemreméltó. Az angol vasutasok lapja, a The Railway Review írja: Nemcsak mesterséges holdjuk van az oroszoknak. (Most már kettő! A szerk.) A Volga folyón úi személyhajót állítottak szolgálatba. Hatalmas, nagysebességű gyorshajóról van szó, amely 100 utast óránként 80 kilométeres sebességgel szállít! Ugyanakkor a TU 104-es lökhajtásos repülőgép már három sebességrekordot döntött meg. Két tonna rakománnyal 1245 mérföld távolságot repül, 557 mérföld óránkénti sebességgel, szemben egy amerikai géppel, amely terhelés nélkül is csak 440 mérföldes sebességet tudott elérni.

November 15: megkezdődött a szakszervezeti oktatás

Minden ősszel kezdetét veszi az oktatás. Száz és száz iskola, egyetem tárja szét kapuit az ismeretek sokaságával, várva az emberi értelmet, hogy gazdagodjon a dolgozó ember javára.

Szakszervezetünk is erőfeszítéseket tesz az aktívák képzésére. A szocializmus építése, a proletárdiktatúra megszilárdítása, a tömegkapcsolatok kiszélesítése, a dolgozók fokozottabb érdekvédelme megköveteli a szakszervezeti munka színvonalának állandó emelését, a szakszervezeti aktívák rendszeres oktatását és tovább képzését. Az esti tanfolyamok elindítását különösen szükségessé teszi az, hogy az ellenforradalom következtében az 1956—57. évi oktatások elmaradtak, valamint hogy sok új üzemi bizottsági tag és aktíva nem részesült megfelelő útmutatásban. Az aktíva anélkül, hogy politikai, elméleti és gyakorlati mozgalmi tevékenységének módszerbeli tennivalóit meg ne ismerje, a dolgozók érdekében jó és eredményes szakszervezeti munkát nem végezhet.

A most induló szakszervezeti esti tanfolyamok alapot, segítséget és kellő felkészülést nyújtanak, ennek a szép és felelősségteljes munkának jó ellátására.

A hallgatók választ kapnak a szakszervezeti munka elvi és gyakorlati kérdéseire. Megismerkednek az egyes reszortok sajátos feladataival, a mozgalmi munka bevált, jó tapasztalataival, módszereivel és azok helyes alkalmazásával. Ösztönzést kapnak arra, hogy személyes példamutatásukkal neveljék dolgozótársaikat. Segítsék őket a vasúti szállítási feladatoknak gazdaságos, fegyelmezett ellátásában.

Az oktatási terv egyik fő célkitűzése, hogy az üzemi bizottságok elsőrendű feladatuknak tartsák — a termelékenység emelésével párhuzamosan — a dolgozókról való szociális gondoskodást, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek a lehetőségekhez képest a jelenleginél kedvezőbb kialakítását.

És mindezeken felül az esti tanfolyamokon el kell érnie, hogy a hallgatók érezzék át: a dolgozók bizalmából végzik munkájukat, tehát ezzel a bizalommal nem szabad visszaélni. Aktíváink nevelésével, mozgalmi tevékenységük fejlesztésével el kell érni, hogy a szakszervezeti aktívák harcosak legyenek, hogy következetes, osztályharcos álláspontot foglaljanak el az ellenséges elemekkel szemben, mindezt a szocializmus zavartalan építése, a béke megőrzése érdekében.

A tanfolyam célja nemes, megvalósításával sokat nyer a vasúton folyó szakszervezeti és gazdasági munka. Minden területen oktatási ütemtervet készítettek. Négy előadást tartanak. Megalakultak az oktatási bizottságok, melyeknek feladata, hogy segítsék, ellenőrizzék az esti tanfolyamok munkáját, teljes odaadással törődjenek azzal, hogy a tanfolyamok hallgatói tele tarsollyal végezzék el a tanfolyamot.

Említést érdemelnek a reszortosok számára tartandó tanfolyamok is. Mindkettő segítséget nyújt a szakszervezeti aktíváknak ahhoz, hogy az ellenforradalom eszmei kártevésének végleges felszámolására, mindjobban megértsék a szakszervezetek szerepét a termelés fokozásában, a munkaverseny szervezésében és fellendítésében, a dolgozók mindennapi érdekeinek védelmében. Nagy segítség lesz a szakszervezeti munkában még jelentkező bürokratizmus leküzdéséhez, a tömegekkel való kapcsolat elmélyítéséhez, a párt vezető szerepének megszilárdításához, egyszóval: a szakszervezetnek, mint népi demokráciánk egyik fontos hajtószíjának eredményes fejlődéséhez.

A Szovjetunió az én szememmel

Nagyon sok szépet, érdekeset hallottam már a nagy szocialista államról. Nem egy dokumentumfilmet láttam. Mégis azt kell mondanom, hogy az én „optikámon" keresztül ezerszer különbnek tűnt minden. Örökre feleíthetetlen marad számomra a közelmúltban tett látogatásom, a Szovjetunióban. Teljesült a már vöröskatona korombban bennem élt vágy, hogy láthassam ezt a csodálatos országot, annak hős népét.

Köteteket lehetne írnom erről az útról. A feleíthetetlen élmények töltenék meg minden lapját, de kényszerülök az utiságadta szűk lehetőség határain belül maradni és csak mozaikokat elmondani.

MOSZKVÁBAN

Az első benyomás, ami megfogott, az a határtalan tisztaság, amely már Csap határállomáson meglepi az utast és ez a kedves „meglepetés" végigkísér bennünket Lembergen, Kieven keresztül egészen Moszkváig, Leningrádig.

Végtelen barátságosan fogadtak bennünket a szovjet fővárosban. Mit mondjak erről a festően szép világvárosról? Mint egy óriási szív lüktet, él. Moszkva és csaknem 8 millió lakosa az eleven, pirosló vér benne. És még milyen szép lesz! A darutornyok serege az ezer és ezer építkezés helyén mind erről tanuskodik.

☆

Szeptember 1-én kirándultunk a Lenin hegyre. Megtekintettük a Lomonoszov-egyetemet és a Leninről elnevezett stadiont. Az egyetem épületkolosszusa 36 emelet magas és 40.000 helyiség van benne. Saját áramfelesztője van. 12.000 egyetemi hallgató tanul itt és ennek a fele bennlakó diák. Az épület négy toronyórája elüt a szokványos típusú óráktól. Többek között az időjárást, és a tengerszinti légnyomást is mutatja.

A Lenin stadion százezer néző befogadására alkalmas és minden sportágnak külön helyisége és edzőtere van.

☆

Sokat hallottunk már a Mezőgazdasági és Ipari Kiállításról. A szövetségi köztársaságok pavilonjai művészi, állandó kiállítási épületek. Itt láttuk a 40.000 tonnás jégtörő haló modelljét. Ez a atomenergiával működik majd, s két esztendeig tartózkodhat a messzi északon üzemanyagpótlás nélkül.

A kiállítást hatalmas területen, meseszép parkban, szobrok és szökőkutak, látványos és művészi szoborcsoportok között találja meg a kíváncsi szemlélő. Este rendkívül vonzóak a kiállított szökőkutak.

Ami a kiállításon látottakat illeti, meggyőződhettünk a szovjet nép mezőgazdasági, ipari és technikai kulturáltságáról. Nagy örömmel tanulmányoztuk itt a korszerű diesel- és villamosmozdonyokat.

☆

Mély megilletődéssel indultunk el a Vörös téren lévő mauzóleum látogatására. Hosszú, végeláthatatlan sorban, fegyelmezetten mennek a téren az emberek.

Sohsem feleitem el azt az érzést, amikor megálltam a halhatatlan Lenin előtt. Üreg szívemben úgy éreztem, hogy érdemes volt élnem, erősebb vagyok, mint valaha. Sokan vannak, akik megértenek engem, nagyon sokan vagyunk, akiknek az erre való emlékezés számunkat ad.

Kegyelettel adóztunk Sztálin elvtársnál, s megállítunk emlékezésre Landler Jenő elvtárs hamvánál is.

A Kreml, ez a gyönyörű impozáns épület, jelenleg múzeum. Elragadóan szép és felbecsülhetetlen értékeket láttunk. Csak egyet említek: a világhírű festőművészek díszítette egyik mennyezet képét, a jobbágyművészek — mintegy tükörképeként — intarziában a terem parkettájában rakták össze olyan mesteri színekkel, amely vetekedett a mennyezeten lévő eredeti freskóval.

A palota előtt sokáig időztünk az egyik templom szabadtéren elhelyezett nagyharangja előtt, amely közel 7 méter magas, s átmérője is meghaladja a 6 métert! Ott van mellette egy kitört darabja, csupán ez a kis darab 11 tonnát nyom! Itt láttunk egy hatalmas ágyút is, amely 6 méter hosszával, 89 centiméter kaliberű bronz csövével, a maga 40 tonnájával méltán keltette fel érdeklődésünket. Aárok csináltatták, de lövésre senki nem mert vállalkozni ezzel a bronztömeggel.

Moszkvai tartózkodásunk utolsó, egyben legfelemelőbb látogatása volt az, amelyet a Lenin múzeumban tettünk. Méltó keretek között mutatja be a nagyszerű intézmény a világproletariátus lángelkű vezérének, Lenin elvtársnak egész életművét.

SZOCSIBAN

Moszkvából, az élmények egész sokaságával gazdagodva mentünk Szocsiba, a feketetengeri üdülőhelyre. Már sokat olvashattunk idehaza is erről a szépséges tájról, a minden igényt kielégítő szanatóriumokról, az emberrel való gondos, szinte az aggódásig vitt lelkiismeretes törődésről, a rendkívül meleg, s baráti érintkezésről. Mégis azt kell mondanom erre is, hogy nem lehet érzékeltetni azokat a tapasztalatokat, amelyeknek részesei voltunk. Szállásunk a Novi-Szocsi nevű, 380 dolgozót befogadó gyönyörű üdülő volt, a legkényesebb ízlést kielégítő szobákkal, ellátással. Két hetet töltöttek itt a magyar munkásmozgalom veteránjai. Több kirándulást tettünk a környező vidékre. Az Ahun-hegyen, a gruziai Rica-tónál tett látogatásunkat sohasem fogjuk elfeleiteni. Hogyan is tudnánk elfeleiteni a hegykatlanban Sztálin elvtárs fából épült, egyszerű stílusban alkotott és mégis remekművű pihenőjét, festői park közepette. 1500—2500 méter magas, fenséges hegyoriások szomszédságában. A hegyi patakot, amely 1000 méter magasban dalolva siklik bele egy mélykék tó vizébe

LENINGRÁDBAN

Szeptember 21-én már a 2800 kilométerre fekvő Leningrádban voltunk. Mit is írjak erről a városról? Lassan kifogy az ember a jelzőkből. Próbáljunk fogalmat alkotni róla: 104 szigeten épült, 400 híd köti össze az egyes városrészeket. A Néva itt szakad 40 ágra a tenger felé való hömpölygésében. Csodálatos látvány!

A városnak négy és félmillió lakosa van. Klímája párás, egész esztendőben 30 nap van, amikor állandóan süt a nap.

Szinte minden épülete történelmi nevezetességű. Hosszú órákat töltöttünk el a város szemlélésével. Megilletődve jártunk az Auróra cirkálón, a haló múzeumában. Megtekintettük Péterhof városát, ahol a második világháború legszörnyűségesebb ütközetei zajlottak le. A hős város 22 napig volt a nácik kezén. Leningrádot majd három évig, 900 napig ostromolták Hitler vandáliai. 20.000 ember halt hősi halált. 632.000-en pusztultak ehen a bekerített városban. A védők hem adták meg magukat.

Mélyen megrendülve szemléltük a múlt beszédes jeleit a 250 éves városban. Megnéztük a Péter parkot a Finn-öböl mellett. Világhírű szökőkutjait, száznyolcvan remekművet elraboltak a németek. Ma már 129 ismét működik belőlük. Jó ideig elnézegettük a híres Péter-Pál erődöt. Tornya 122 méter magas, a csúcsa 30 méter, s a rajta lévő angyal magassága három, a kereszt pedig 12 méter magas. A torony órája valamikor a cári himnuszt játszotta ma minden hatodik órában a szovjet himnusz fenséges dallamát intonálja. Az erőd fokán levő ágyúkból minden délben 12 órakor díszlövést adnak le.

Jártuk az óriási forgalmú széles utcákat, megcsodáltuk a tisztaságot, a fegyelmezett szovjet embereket.

Hosszú oldalakat lehetne írni például a moszkvai és leningrádi Metróról, amelyek valósággal behálózzák 40—80 méter mélységben a két város alatt a földet. A szemet és szívet gyönyörködtető földalatti állomásokról, amelyekben ott pompáznak szobrok, festmények, rézmetszetek, a vakító fényt ontó csillárok szivárvány színeiről, mely váltakozik a modern neonvilágítással. És milyen hosszan és színesen lehetne írni a szovjet ember életéről, a mindinkább felfelé ívelő csodálatos jövőjükről, a szocialista vasutról, ahol a dolgozók fele nő és ahol már rádió és televízió segíti a pályaudvari munkát! És leszürni mindenki számára a tanulságot a szovjet ember magatartásáról, tanulni attól az embertípustól, aki a szocialista társadalom felépítéséért bármilyen nagy áldozatra is képes, mert forrón szereti hazáját, népét.

Hatévtizedes életem koronája lett ez az út, mert ott-tartózkodásom alatt töltöttem be 60. életévemet. Boldogan és büszkén mondhatom, hogy ennek a hat évtizednek legszebb élménye marad e látogatás, a legnagyobbszerűbb születésnapi ajándék, amelyet valaha is elképzeltem magamnak.

Rétfalvi Ferenc
ÜB-elnök, Komárom

Amiről napok óta beszélnek

Reggel 7 óra. Az eső szitál. A Landler Jenő Járóműjavító központi épületének tornyán ott fénylik az ötágú vörös csillag, a kis parkban csillagalakú szökőkút ontja vizét. Az előbb még népes bevezető út teljesen kihalt, megkezdődött a munka.

Az egész üzem — bárkivel beszél az ember — még mindig annak az ünnepi gyűlésnek hatása alatt áll, amelyet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójára rendeztek, s amelyen megjelent *Marosán György* elvtárs, hogy elbeszélgessen a vasúti munkásokkal. Miért adott az MSZMP budapesti pártbizottságának első titkárával való találkozás olyan sokat a dolgozóknak? Erről beszélgetnek az emberek.

Szalai Győző elvtárs, alvázlakatos éppen belép a pártbizottság ajtaján. A nevére kiállított *„Kiváló dolgozó"* oklevelet tartja a kezében, papírba csomagolva. És amikor félt ő gonddal kiveszi belőle, egy aláírást kér csupán. Úgy gondolja, hogy mindjárt többet ér, ha a pártbizottság részéről *Simon* elvtárs is aláírja. *Szalai* elvtárs még nem tagja az MSZMP-nek, pedig az MDP úgy tartotta nyilván, mint olyan elvtársat, akire a párt bizton számíthat. Az ellenforradalom alatt öntudatos munkáshoz méltóan viselkedett, de mégis távol maradt, mert egyket dologban aggályai voltak.

Még közelebb érzem magam a párthoz

— *Marosán* elvtárs jövetele valamennyiünket érdekelt — mondja *Szalai* elvtárs. — Én is ott voltam, és tetszett a beszéd Elvtársaink és vezetőink úgy beszélnek velünk, mint ember az emberrel, és ez jólesik. Amikor *Marosán* — így mondja — az 1936—38-as évekről szólt, nekem is eszembe jutott, hogy Horthyék alatt ketten dolgoztunk a feleségemmel, és mégis nélküloztünk. Ma a feleségem a kisfiammal odahaza van, hárman vagyunk, és rendesen élünk. Megaztán a bámásmód! 1942-ben — azóta dolgozom itt —, mikor bementünk az osztályfőnökhöz, úgy kellett állnunk, mint a feszület, és ha kijött az irodából, mindannyian bújtunk előle, nehogy találkozni kelljen vele. Ma nem bújkálunk a vezetők elől, és ők is jól érzik magukat közöttünk.

Megáll *Szalai* elvtárs a beszédében, és tekintete hosszan időzik az oklevél címerén. Majd ezt mondja lassan, tagoltan: — *Marosán* elvtárs beszéde után még közelebb érzem magam a párthoz, és megkere sem az utat a párt felé, hiszen ott a helyem és várnak is engem.

— Nagyon tetszett, amilyen őszintén a Szovjetunióról beszélt. Bizony elmondta, hogy 1949-ben, mikor Moszkvában járt, még sokan katonaruhában jártak az utcán, mert nem volt más a nagy háború után. És most is járt Moszkvában. A különbség határtalan. Igen tetszett nekem a helyi példákkal alátámasztott, s az ellenforradalom alatti magatartásunkkal kapcsolatos beszéde. Tanultunk belőle, mert egyetértettünk vele.

Szalai elvtárs elment, és sokan jöttek mások, akiknek szavaiból kicsendül a megelégedettség, és az, hogy a pártbizottság sokat várhat, a termelés fellendül majd Marosán elvtárs látogatása után. Jellemző az érdeklődésre, hogy a pártonkívüliek is rendkívül nagy számban eljöttek a gyűlésre. Nemcsak a kultúrterem volt zsúfolásig telve, de még a kinti téren a hangszórók alatt is feketéllett a dolgozók tömege. Kedves színként emlegetik a dolgozók, hogy egy vonat tiz percre megállt a szembelevő vonalon, és az utasok leszállva, nagy érdeklődéssel hallgatták a beszédet.

Egyetlen agitációs szó nélkül...

Mészáros István elvtárs, az üzem munkásőr-századának helyettes parancsnoka éppen a pártiroda felé tart, hogy bemutassa a munkásőrség országos parancsnokától, *Halas* elvtárstól kapott gyönyörű kitüntető oklevelét. *Simon László* elvtársnak, a párttitkárnak. Szinte felvillan a tekintete, mikor a látogatást említjük. Nagyon jólesett valamennyiünknek látni, hogy a dolgozók tömegesen, szinte egyetlen agitációs szó nélkül, kíváncsian és látható várakozással siettek a budapesti pártbizottság első titkára beszédének meghallgatására. *Marosán* elvtárs, akárcsak *Kádár* elvtárs, minden erőltetés nélkül, közeljut az emberek szívéhez, és ami igen fontos a megértésükhöz is. Engem különösen megfogott, ahogyan arról beszélt, hogy a családon belül neveljük asszonyunkat és gyermekeinket. Hogy ne elégedjünk meg azzal, amit az iskola nyújt. És mégegy: a fiatalokkal foglalkozva, mennyire igaza volt, amikor a 400—500 forintos zsebpénzről beszélt. Bizony hol volt a mi időnkben zsebpénz? Az utolsó fillért le kellett adnom nekem, mert szüleimet kellett segítenem, és öcsémet abban, hogy szakmát tanulhasson.

Nagysietve tart a mozdonyműhely felé *Marsi Béla* elvtárs ifi kazánkovács, a Kommunista Ifjúsági Szövetség tagja. Sok ember elé oda kellene tartani ifjú, lelkes arcát, szerény mosolyát és a lelkesedéstől ragyogó szemeit. Nagy-nagy megelégedéssel beszél a kétszeres ünnepről, mert annak tartja. A Nagy Október évfordulója ünnepének és annak, hogy pártunk egyik vezetője megtisztelte az „istvántelkieket", az 1919-es felvidéki dicső harcosok utódait, éppen a proletáriátus feledhetetlen jubileumán. Erről beszél és hozzáteszi, hogy valamennyi fiatal örömmel hallgatta a párt küldöttjének lebilincselő mondanivalóját. Jó volt *Marosán* elvtárs szájából hallani annak magyarázatát, hogy múlt év októberében forradalom vagy ellenforradalom volt-e? — mondja *Marsi* elvtárs. — Mi már tudjuk, hogy mi volt, de ennyire egyszerűen megértetni a dolgok lényegét — csodálatos volt.

Tudjuk, hova tartozunk

Havasköri Antal elvtárs, a VI. osztály csoportvezetője nevetve mondja: hiába beszélt *Marosán* elvtárs az ő négy elemijéről, olyan remek volt a beszéde, olyan nagyszerű, mintha nem tudom mennyi iskolát járt volna végig. Hát igen, az osztályhűség ilyenre képes, a munkások szeretete, féltése nagy erőt és biztonságot ad!

— Az üzem életében ilyenre még nem volt példa; mindenki kérés nélkül jött el, nem lógott el senki, végighallgatták, nem siettek hazafelé. Ez mindenre magyarázatot ad. Jellemző, hogy bár a mikrofon sokszor rossz volt, senki sem türelmetlenkedett, hanem feszülten figyelte és meg is értette *Marosán* elvtárs beszédét. Sűrűn csattant fel a tetszést kifejező taps. Kitisztul a fej, világosan lát a szem, tudjuk, hogy hová tartozunk, hová akarunk eljutni.

Kiderül az idő. A felhők elvonulnak. Az üzem épületén napsugártól szikrázik a rubinpiros csillag.

Tanácskoztak az asszonyok

A közelmúltban érdekes tanácskozás színhelye volt a vasutasok szakszervezetének székháza. A Budapesti Területi Bizottság összehívta a szakszervezeti nőmozgalomban tevékenykedő asszonyokat és lányokat. A gyülekezők között megállt egy-egy szíves szóra Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet elnöke, Császár László elvtárs, a budapesti igazgatóság pártszervezője. A vidáman vitatkozók között egyszerre csak feltűnt egy komoly, szomorú gyászruhás asszony, az ellenforradalomban mártirhalált halt Sziklai Sándor özvegye. És amikor halkan, egyszerű szavakkal, a megrázó élményektől még ma is el-elcsukló hangon elmondta, hogy az ellenforradalmárok hogyan gyilkolták meg férjét és édesapját, hogyan jutott árvaságra két kis gyermeke, szem nem maradt szárazon. De ezek a könnyek nem a gyengeség könnyei. Ezeket a könnyeket az elszántság, a tettrekészség fényesíti át. Soha többé, nem engedjük feldúlni otthonaink békéjét — olvastuk le az asszonyok arcáról. És megkezdődött a tanácskozás a nőmozgalomról.

Nem becsülik meg eléggé a nők munkáját

A megjelentek elmondották, hogy az ellenforradalom támadást inditott a nők egyenjogúsága ellen, szétzilálta a nőmozgalmat, nagyon sok családba gyászt és pusztulást hozott. Az ellenforradalom óta eltelt egy év alatt nagyon sok asszony felismerte: hogyha nem sikerült volna megállítani a szennyes áradatot, elsodorta volna mindazokat a demokratikus és szociális vívmányokat, amelyeket a magyar nép, a magyar asszonyok, a kommunisták vezetésével tizenhárom esztendő alatt elértek. De arról is beszámoltak az asszonyok, hogy nagyon sokszor még ma is kemény harcot kell folytatniuk a nőket védő törvények betartásáért, a nők egyenjogúságának elismeréséért. Igaz az, hogy általánosságban érvényesül az elv, hogy „egyenlő munkáért egyenlő bért", de a gyakorlati végrehajtásnál hibák fordulnak elő. A Nyugatiban megtörtént, hogy egy kilencedik hónapban levő terhes asszonyt a fennálló rendelkezések ellenére 24/48-as szolgálatba osztottak be. Törvény írja elő, hogy a nők 20 kilónál nagyobb terhet nem emelhetnek. De egyik-másik raktárnál ezt is megszegik.

Keserűséggel emlékeztek meg arról, hogy nem becsülik meg eléggé a nők munkáját és sokszor indokolatlanul hátrányos helyzetbe kerülnek. Weisz Arpádné elvtársnő, a Keleti Muszak dolgozója 1926 óta szervezett munkás, 1951 óta dolgozik a vasútnál és szinte szünet nélkül munkálkodik a nőmozgalom érdekében. Munkahelyén is becsülettel helytáll, de még nem ismeri, hogy mi is az a soronkívüli előléptetés, vagy jutalom. Ezt az asszonyt az ellenforradalom után racionalizálták csak azért, mert — nő. Csak a későbbiek során sikerült ezt a hibát korrigálni.

A legtöbb szó a gyermeknevelésről esett. Sokan panaszolták, hogy nincs idejük a gyermekekkel foglalkozni és a nevelésből eredő hibákért szinte kizárólag a pedagógusokat, az óvodát okolták. Dr. Gusztos Erzsébet, a MÁV Kórház adjunktusának nyugodt szavai mindenkit meggyőztek arról, hogy a családban folytatott nevelés rendkívül jelentős még akkor is, ha az édesanyának naponta csak egy-egy rövid óra áll erre rendelkezésre. Elmondotta, hogy a gyermeköngyilkosságok 90 százalékát a rossz családi környezet okozza. Abban is egyhangúlag egyetértettek az asszonyok, hogy a gyermeknevelés nem lehet csak az édesanyák „reszortja", hanem az édesapáknak is többet kell törődniük gyermekeikkel.

A szakszervezet segítsége

A részvevők nagy megelégedéssel hallgatták Gróf József elvtársnak, a területi bizottság elnökének szavait, aki ismertette a szakszervezet elnökségének határozatát a nőmozgalommal kapcsolatban. Különösen az tetszett, hogy a szakszervezet az eddigieknél sokkal jobban fog foglalkozni a nők sajátos problémáival, a nők részére a Munka Törvénykönyvében, s a különböző rendeletekben lefektetett jogaik védelmével.

Szóbakerült a második műszak problémája is. Bár minden kérdést nem tudunk megoldani, de a szakszervezeti nőbizottságok sokat tehetnek a háztartási munka megkönnyítésére. A forgalombakerülő mosógépek 30 százalékát — mint ahogy már korábban megírtuk — a szakszervezetek osztják szét. Az utalványok elosztását a munkásellátási bizottság elnöke és a nőbizottság elnöke végzi.

Szó került a tanácskozáson az öltözködésről, egészségvédelemről, a nőket érintő szinte minden munkaterületről. Most az a fontos, hogy az asszonyok az itt szerzett tapasztalatokat hasznosítva, a munkahelyeken megerősítsék, kiszélesítsék a nőmozgalmat, ahol pedig nincs, létrehozzák a szakszervezeti nőbizottságokat.

Számüzzük munkánkból a hivatali jelleget

Szakszervezetünk munkáját különösen a szakszervezet IV. kongresszusát előkészítő időtől a leghelyesebb munkamódszerek kialakításának keresése és bevezetése, a jó módszerek továbbfejlesztése, az elavultak elvetése jellemzi. Nem lebecsülendők azok az eredmények, amelyeket ennek jegyében az utóbbi években elértünk. A jobb munkára törekvésben azonban még nem jutottunk annyira előre, mint erre szükség lenne.

A dolgozók véleményének, problémáinak ismerete a szakszervezeti munka alapja. Ez természetesen azt követeli, hogy a vezetők — kisebb és nagyobb megbízatásban egyaránt — idejük túlnyomó részét a dolgozók között töltsék. Az íróasztalhoz ragadt, az eseményeket ablakon keresztül néző szakszervezeti vezető, nem szakszervezeti funkcionárius többé, hanem a dolgozóktól elszakadt tollnok. Persze nem egy közép- vagy alapszervi funkcionárius érvel azzal — nemegyszer jogosan —, hogy a felsőbb szervek kárhoztatják idejének nagyrészében irodai munkára.

A helytelen munkamódszer kiindulója tehát a felsőbb szerveknél keresendő. Kézenfekvő tehát, hogy itt kell elsősorban felszámolni a helytelen gyakorlatot, mert az irányítószervek mikénti ténykedése, mint a hullám, úgy gyűrűzik a szakszervezeti munka egyéb őrhelyein.

Szóljunk először az értekezletekről, mint a mozgalmi munka elengedhetetlen, de alaposan megrostálandó megnyilvánulási formájáról. Kell értekezlet, de kevesebb, mint amennyi jelenleg van. Mielőbb elkerülendő, hogy az okozzon örömet a funkcionáriusoknak, hogy egy időben két-három értekezleten kellene jelen lenniük, ami természetesen lehetetlen, s így legalább egy-kettőtől megmenekülnek. Merjenek az arra illetékesek olyan álláspontot is képviselni, hogy némelyik értekezlet helyett hasznosabb munkával is eltölthetjük az időt. S ha mégis szükséges, ne váljon a megbeszélés szócsépléssé, ismételgetéssé.

A közvetlen beszélgetésen túl gyakran levélben mondják el panaszukat a dolgozók. Mi sem könnyebb, mint kísérő irattal „illetékes helyre továbbítani véleményezés végett". De mennyivel emberibb és a szakszervezeti munka stílusába vágó módszer, a panasz helyszíni vizsgálata, az érdekeltek meghallgatása. Milyen másként fogadják még a kérés elutasítása esetén is a szóbeli tájékoztatást, érvelést, mint a száraz, sablonos írásos értesítést.

Beszélnünk kell arról is, hogy a vasút éjjel-nappal dolgozó üzem. De hány funkcionáriust — természetesen függetlenítettekre gondolunk — talál a szürkület a dolgozók között, a munkahelyeken, ahol pedig ilyenkor még több a probléma, mint nappal?

A munka rossz értelemben vett hivatali jellegének felszámolását jelenti — annak ellenére, hogy fonák fejtegetésnek hat —, ha az üzemi bizottság, a területi bizottság, a központ munkatársainak ajtaja mindenkor nyitva áll a dolgozók előtt. Hogy hányan keresnek fel egy szakszervezeti funkcionáriust, az tükörképe a szakszervezeti munkának. De csak olyan dolgozók teszik ezt meg, akik bizalommal viseltetnek a vezetők iránt. Ezt a bizalmat azonban csak köztük járva lehet megszerezni.

Persze a valódi szakszervezeti munkától távolálló hivatali jelleg nemcsak az agyonülésezést, nyakló nélküli jelentésgyártást jelenti. Lehet a dolgozók között járva is hivatalnokosdit játszani. Szív és ügyszeretet kell, a dolgozók problémáinak intézéséhez. És ez kell, hogy jellemzőjévé váljon a szakszervezeti munkának. A rendeletek, paragrafusok, akták mögött is az érző embert kell látni a maga bajaival, problémáival együtt.

Ehhez a gondolathoz tartozik, hogy az irányításuk alatt álló szervek dolgozóinál a vezető szervek képviselői menjenek tovább a munkával kapcsolatos problémáknál. A munkamegbeszélés után következzen a mindennapos gondokról, a családi és életkörülményekről szóló beszélgetés, s ha kell, segítségadás. Mert a funkcionárius is ember.

Sarkalatos pontja a munkánknak, a határozatok mikénti végrehajtásának ellenőrzése. Az ellenőrzés párosuljon a segítségadással, mert ha az elmarad, akkor a legszabatosabban szerkesztett határozat is csak papírosmalaszt marad.

Szakszervezeti funkcionárius ideje nagyrészét töltse a dolgozók között. Munkájának eredményessége, dolgozótársainak szeretete és megbecsülése, a szakszervezet tekintélye látja hasznát ennek a helyes munkastílusnak.

Lesz-e a Szolnoki Járóműjavítóban 13. havi fizetés?

Nézzük meg először, hogy az üzem vezetősége, hogyan biztosítja a munkafeltételeket. *Kókai* elvtársat kértük meg, hogy beszéljen az üzem hajtóerőinek biztosításáról. Kókai elvtárs elmondotta, hogy a szén biztosítva lesz. A kazánok állapota kielégítő, a szükséges avításokat idejében elvégezték. Szükség van azonban 12 vizsgázott fűtőre. Jó lenne, ha a munkaügyi osztály vezetője minél előbb gondoskodna a kijelölt emberek vizsgáztatásáról.

A légszerszámok működtetéséhez van elegendő levegő, de a dolgozóknak jobban kell figyelni arra, hogy gépeiket üzemeltetésen kívül ne hagyják levegőnyomás alatt. Egyrészt balesetveszélyes, másrészt az elszökött levegő m^3-ként 60 fillérbe kerül.

A hegesztőknek vigyázniuk kell, hogy a gázvezetékek, vízárak ne fagyjanak el. Egy-egy vízár eldugulása halálos balesetet idézhet elő. A villamosenergia biztosítva van. Azonban sokan nem törődnek saját és dolgozótársuk testi épségével, nem vigyáznak a népvagyonra. Összetörik a kapcsolókat, a biztosítékokat — anélkül, hogy szakembernek szólnának — maguk javítják. Különösen a VI. osztályon gyakori ez.

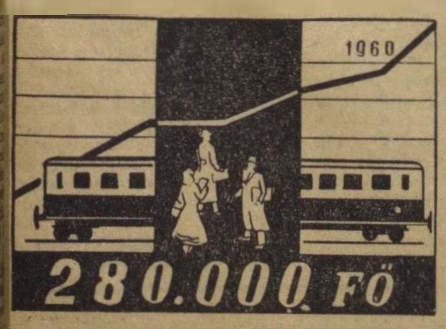
Mindent megteszünk, hogy az egészséget védő rendelkezéseket kellő időben végrehajtsák. A téli melegruhák kiosztása már megkezdődött. A tetőjavítási munkálatokat meg kellene gyorsítani.

A 13. havi fizetés azonban nemcsak a vezetőkön, hanem a dolgozókon is múlik. Igaz, a termelékenység emelkedett. Szeptember hónapban több üzemrész teljesítette a darabszámos tervét, de nincs meg a vállalat Eti terve, ami annyit jelent, hogy a kész kocsikért, mozdonyokért járó összeg nem arányos a kifizetett bér összegével. Olcsóbban kell dolgoznunk. Több OH-anyagot kell felhasználnunk különösen fából. Takarékoskodni kell az anyaggal, energiával.

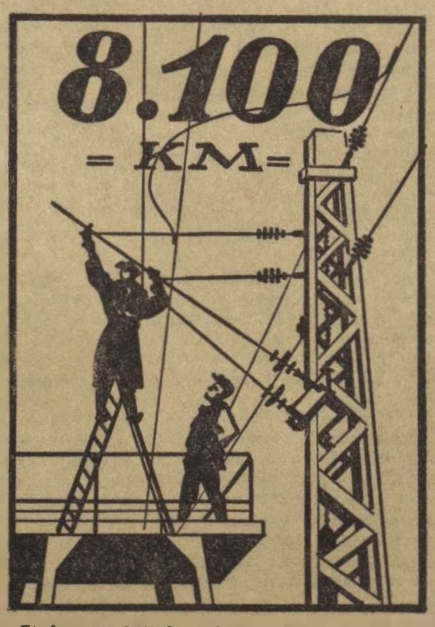
Csomor János,
Szolnoki Jj. ÜV.

A vasúti közlekedés fejlődése a Szovjetunióban a hatodik ötéves terv időszakában

(1956—1960)



1960-ban legyártásra kerülő vasúti személykocsik befogadóképessége 280 000 fő.



Öt év alatt 8 100 kilométer, vagyis kétszer annyi vasútvonal villamosítására kerül sor, mint amennyi az Egyesült Államokban a villamosított vasútvonalak hosszúsága.

Úttörővasutasok ünnepi csapatgyűlésén

Köd szitált a Kőbányai úton, a trolibuszok sugárvetőinek fénycsóvája birkózott az őtórai sötétséggel. Csupán egy fényesen kivilágított épület látszik, az Északi Járóműjavító kultúrterme.

Az utca mindennapos zaját vidám gyermeknevetés töri meg. Úgy látszik, most mindenki efelé a fényforrás felé igyekszik.

A kapuban úttörő díszőrség fogadja a vendégeket. A nagy kultúrterem felét az érdeklődő közönség, másik felét a gyermekek, úttörővasutasok és postások foglalják el. Azért jöttek össze ünnepi csapatgyűlésre a 24. Hámán Kató úttörővasutas- és postáscsapat tagjai, hogy fiatal szívük melegével részt kérjenek a dolgozók nagy ünnepéből. Meghallgassák az őket is szebb jövő elé állító nagy évforduló érdekes, tanulságos, lebilincselő történetét.

A pajtások felnőtt barátai között ott láttuk Rödönyi Károlyt, a MÁV vezérigazgatóhelyettesét, Máté Sándor és Pásztor Pál szakosztályvezetőket, Tóth János budapesti igazgatóhelyettest, a szakszervezet kultúrnevelési osztályának vezetőjét, Kaszás Istvánt, és az úttörők „nevelőapját" Kun Dezsőt.

Bevezetőül a Sándor János vezette kitűnő ifi fúvószenekar remekelt. Egymást követik a bájosabbnál bájosabb jelenetek. Markáns vonású férfiak megenyhült arckifejezése, a szeretettől csillogó és szinte simogató tekintetek, mosoly és nevetés öleli körül a vasutas és postás egyenruhában „feszítő" fegyelmezett magatartású pajtásokat, amikor engedélyt kérnek a csapatgyűlés megnyitására, amikor dobpergés között bevonulnak a csapatzászlóval, amikor a magyar és a szovjet himnusz elhangzása alatt ráesik a tekintet a mi jövőnkre, a gyermekre. S amikor elhangzik a csapatvezető ajkáról: „A dolgozó népért, a hazáért előre!" rázendít egyetlen kiáltásban a sok gyermek: „Rendületlenül!"

Elekes Károly üzemfőnök bevezetőjében a fiaihoz szól, majd Rödönyi Károly mondja el, mit jelent a mi számunkra, mit jelent a világ ifjúsága számára a Nagy Október, miért áldozták pirosló vérüket az ellenforradalom idején egy dicső nép drága fiai. És lehet-e csodálkozni, hogy ezek az apróságok mikor ezt hallják, kis szívükkel átérzik és a vendégként meghívott szovjet komszomolista katonákra néznek hosszan szeretettel.

Az ünnepséget kultúrműsor zárja be. Hegedüs János dr.-nak, az ismert műsorközlő művésznek az úttörővasutasok életéből vett tréfái, szatírái őszinte elismerést váltanak ki a hallgatóságból. Ugyancsak vastapsot kap a kis Sirály Erzsike művészi harmonika-szólójáért. Mint ahogy nagy melegséggel fogadják a Landler Járóműjavító úttörő balettjének táncait, matróztáncos jelenetét.

Akármilyen bájos volt ez az este, akármennyire tanulságos és gyönyörködtető, egyszer mégis csak végetért. A kipirult arcú, boldog pajtások sietnek hazafelé, hiszen sokan közülük reggel szolgálatba mennek.

És nem sokkal az ünnepség után kihúnyták a fényesszemű lámpák a kultúrotthon termeiben.

Az autogramgyűjtők csapata fogja körül a kedves szovjet vendéget.

(Kovács Géza felv.)

MIRE FORDÍTJÁK A FÉLSZÁZALÉKOS ÖNKÉNTES TÁMOGATÁSI ALAP PÉNZÉT?

Sokan kérdezik és joggal, hogy a vasutasok által félszázalékos Önkéntes Támogatási Alapra befizetett díjakat mire fordítják. Erre adunk választ olvasóinknak az alábbiakban:

Az alap által nyújtandó segélyek:

1. A vasutas társadalombiztosítás segélyein túlmenő segélyezések;

2. A vasutas társadalombiztosításból járó segélyek kiterjesztése a tagnak olyan családtagjai részére, akik betegbiztosítást csak a félszázalékos alap terhére kaphatnak.

A rendes segélyen túlmenő segélyezés

A vasutas társadalombiztosítástól járó segélyeken túlmenő segélyezések a következők:

1. A biztosított részére, ha kórházi (gyógyintézeti) ápolás alatt táppénzének csak 50 százaléka jár, a táppénznek 100 százalékra való kiegészítése;

2. Ha a biztosítottnak a kórházi (gyógyintézeti) ápolás alatt 80 százaléka jár, a táppénznek 100 százalékra való kiegészítése;

3. A tüdőbeteg és elmebeteg dolgozók részére folyamatos munkaviszonyuk tartamára való tekintet nélkül az őket megillettet táppénz összegének 50 százalékával (felével) egyenlő mértékű segély nyújtása a táppénzsegélyezés kimerítését követő kereseti képtelenséggel járó gümőkor, elmebetegség tartamára, legfeljebb azonban további egy évig, feltéve, hogy ellátást (nyugdíjat) nem állapíthatnak meg részére;

4. A biztosított tag kórházi (gyógyintézeti) ápolásának meghosszabbítása az egészségügyi ellátás terhére járó kórházi ápolási időn túl az alap terhére további 90 napig;

5. A családtagok kórházi ápolásának meghosszabbítása, az egészségügyi ellátás terhére járó kórházi ápolási időn túl az alap terhére további 90 napig, legfeljebb azonban a naptári év végéig;

6. A családtagoknak gyermekparalízis és littke kór esetében az egészségügyi ellátás terhére járó kórházi, szanatóriumi ápolási idő meghosszabbítása, az egészségügyi ellátás terhére járó kórházi ápolási időn túl további 90 napra, legfeljebb azonban a naptári év végéig;

6. A családtagoknak gyermekparalízis és littke kór esetében az egészségügyi ellátás terhére járó kórházi, szanatóriumi ápolási idő meghosszabbítása, az egészségügyi ellátás terhére járó kórházi ápolási időn túl az alap terhére további 90 napra;

7. A vasutas társadalombiztosítástól járó temetkezési segélyeknek az igényjogosult tag, továbbá valamennyi igényjogosult eltartott elhalálozása esetén 400—400 forinttal való kiegészítése;

8. A költségesebb gyógyászati segédeszközök térítési összegének az alap terhére való viselése;

9. Az érvényben levő vasutas társadalombiztosítási szabályok szerint, nem nyújtható egyéb segélyeknek, vagy megtérítésének méltánylást érdemlő esetekben való megadása.

Nagyobb részben az alap hozzájárulásával épült gyógyintézetekben való felvételeknél a tagoknak és igényjogosult családtagjaiknak elsőbbségi joguk van.

Mire használták fel eddig az alapot

A félszázalékos alap javára befolyt összegből 1957. január hó 1-től napjainkig segélyezésre 3 327 300 forintot használtunk fel. Ezen összegből táppénzkiegészítés címén mintegy 11 360 dolgozó 2 032 400 forintot, s temetési segélykiegészítés címén mintegy 2450 igényjogosult 999 400 forintot kapott. 251 személy kórházi ápolását, túlápolását vállalta el az alap. 8681 nap ápolásra adtunk eddig engedélyt, melynek alapján ápolási költség címén 107 825 forintot utaltunk át az illetékes gyógyintézeteknek. Mindezeken túlmenően, a költségesebb gyógyászati segédeszközök hozzájárulási összegének átvállalására, gümőkoros és elmebeteg dolgozóknak a táppénz 50 százalékával (felével) egyenlő segélyezésére, fogászati segélyek átvállalására, stb. 187 675 forintot fordítottunk.

A félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap szabályzatának tervezete elkészült. Az alapszabály-tervezetet szakszervezetünk központi vezetősége november hó 15-én tárgyalja, amelyet jóváhagyás után a dolgozók rendelkezésére bocsátunk azzal, hogy minden tag megismerhesse az alap által nyújtott, illetve igénybevehető segélyeket, valamint a tagsággal járó eljárási szabályokat.

A Győr-Alsóőrs között húzódó vadregényes vonal egyik leghosszabb alagútjának bejárata a Bakony hegységben.

(Mező László felv.)

HÍREK

Nagyszerű példája a baráti segítségnek

Az ellenforradalmi zavargások idején jelentős számban semmisültek meg vagy vesztek el a magyar vasúti vonalakon olyan áruküldemények, melyek a nemzetközi vasúti forgalom során kerültek magyar területre.

Minthogy a magyar vasutaknak nem állott módjában ezeket az árukat rendeltetési helyükre elfuvarozni és az ellenforradalom miatt bekövetkezett károkat elhárítani, a magyar kormány a baráti országok kormányaitól kérte az ilyen természetű károk megtérítésének elengedését. A Bolgár Népköztársaság most értesítette kormányunkat, hogy elengedte a bolgár népgazdaság részére esedékes kártalanítást.

— 377 tonna szenet takarítottak meg a székesfehérvári fűtőház dolgozói egy hónap leforgása alatt.

— Komplexbrigád-értekezletet tartottak Tapolcán a szállító felek tevékeny közreműködésével, majd szocialista szerződést kötöttek.

— 1100—1200 vagon cukorrépát szállít naponként a vasút a cukorgyárakba.

— Olaszországban 12 vasutasszakszervezet működik. „Mégis csak sok egy országban ennyi vasutasszakszervezet — panaszkodik az olasz vasutasok lapja a La Tribuna Dei Ferrovieri.

— A II. Országos Műszaki Modell Kiállítás november 1-én nyílt meg és 14-én zárta kapuit. Az Építők Rózsa Ferenc Kultúrházában (Budapest, VI. Dózsa György út 84/a sz.) levő kiállításon bemutatásra kerültek többek között a vasút, vasúti műtárgyak és egyéb közlekedési eszközök modelljei is.

— A Simplon-express nyílt pályán összeütközött a törökországi Isztambul és Edirne között egy motorvonattal. A súlyos összeütközésnek 25 halálos és 150 súlyosan sebesült áldozata van.

— 40 éve van a vasút szolgálatában Iszak Lajos, a Szombathelyi Járműjavító Kocsiosztályának dolgozója. Jövőre ünnepli négy évtizedes vasutasszolgálatát Gahó Béla vezető főellenőr, dombóvári utánfizetési pénztáros.

— A kenyai őslakos vasutas dolgozók tiltakozással fordultak a vasutasszakszervezethez a faji megkülönböztetés ellen amellyel az ottani hatóságok sújtják őket.

— Püspökladány vasutas nőbizottsága, a KISZ-fiatalok részvételével, jólsikerült szüreti mulatságot rendezett.

— Magyar—jugoszláv közlekedésügyi tárgyalások folytak Belgrádban a közelmúltban az új határállomások megnyitásával kapcsolatos szervezési kérdésekről.

— A néphadsereg indulóra kiírt pályadíját nyerte el „Honvédelet" című indulójával Profant István karnagy, a MÁV miskolci igazgatóságának dolgozója.

— 30 villamosmozdonyt vásárolunk külföldön. A felszabadulás után most elsőízben történik meg, hogy a NIKEX Külkereskedelmi Vállalat nemzetközi versenypályázatot hirdetett elektromos-mozdony szállítására.

— Összekötik a gazdasági vasúttal Ásványrárót Dunaszeggel. Így Öttevényig lehet terméket szállítani kisvasúttal mert Dunaszeg és Öttevény között már régebben van kisvasút.

— Kétmillió forintos beruházással vasúti aluljárót építettek Debrecenben.

— Köszönetnyilvánítás. Azoknak a vasutas dolgozóknak, akik Ruzsányi István temetésén megjelenésükkel fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek, ezúton mondunk köszönetet. A Ruzsányi család.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném X., MÁV telep 46/4. sz. épületben lévő 1 szoba, konyhás, kamrás lakásomat hasonlóra Budapest területén bárhol. Érdeklődni lehet: Orosz Józsefnél a fenti címen.

— Elcserélném nagyméretű egyszobás összkomfortos lakásomat a VI. vagy VII. kerületben hasonlóval. Cím: Várnai Gyula. IX. ker., Gyáll-út 15/d. I. 18. Megtekinthető a délutáni órákban.

— Hajduszoboszlói szoba-konyhás lakásomat elcserélném budapestivel, vagy pestkörnyékivel, megegyezés szerint. Cím: Balassy Tamás, Hajduszoboszló, Puskin u. 13.

— Elcserélném dombóvári szobakonyhás mellékhelyiségekkel rendelkező magánlakásomat hasonló budapesti magánlakással. Cím: Keve Ferenc, Dombóvár, Zrínyi-u. 31. szám.

Lengyelországi képek

GDANSK

Ellátogattunk a keleti tenger partjára, a Visztula torkolatánál épül Gdansk városába is. A város írott történetét 997-ig tudják visszavezetni. Valamikor a középkori jellegű város falakkal körülvett, a kikötője körül is nagyon megerősített szláv település volt. 1309-ben a német lovagrend foglalta el. 1358-ban belépett a Hanza Szövetségbe és akkor a keleti tenger egyik legkiválóbb kereskedő városa lett. 1354-ben elszakadt a lovagrendtől és névleg köztársaság lett, ténylegesen azonban Kázmér lengyel király oltalmába adta magát, akitől a város nagy kiváltságokat kapott. II. Rákóczi Ferenc hívei és követői itt szállottak tengerre nyugat felé utaztukban.

Legszebb épületeit holland mesterek építették. A második világháború idején a városnak négyötöde rommá lett. Ma itt is ugyanolyan lázas építkezés folyik, mint Varsóban. Az épületek jórészét eredeti stílusban építik újjá. Nagyon gyakoriak a kis alapterületű, egy-egy emeleten az utcára két-három ablakkal néző, szinte összenyomottnak vélt épületek, amelyek külső falait a régi gazdag kereskedőcsaládok bőkezűen díszítették.

A 150 éves német megszállás alatt igyekeztek mindent kiirtani, ami a város szláv eredetére vall, ez azonban nem sikerült. A lengyel címerek az épületek falán, kőbevésve, ha átfestették is azokat, azt mutatják, hogy Gdansk Lengyelország szerves része.

A várost átszelő folyók partjain még ott állnak a régi idők gabonaraktárai, amelyekből a lengyel föld termékei kerültek tengerre. Már újjáépítették a régi városházát 45 méter magas tornyával. Mellette egy gyönyörű díszkút ékíti az utcát.

Kikötőjében a világ minden részéből jövő hajók megtalálhatók. Hajógyárában egymásután készülnek a hatalmas tengerjárók. Tornyos vasútállomása 1900-ban épült renaissance stílusban. Egy 1350-ből való vízimalom falai még ma is úgy állnak, mint egy erőd.

A középkor levegőjét leheli a még ma is épségben megmaradt négyszeres városkapu. Valamikor csak ezeken keresztül lehetett bejutni a vízesárokkal körülvett városba. A cilinderes kéményseprők, a fergeteges rock and roll, a füstölt angolna a piacokon, a több kilométer hosszú kikötő mozgalmas élete, mind-mind új szín a magyar szemnek.

Egy kedves képpel búcsúzunk Gdansktól, a rohamosan épülő, több mint kétszázezer lakosú várostól. A vasutasnap helyi ünnepsége után nagy szeretettel invitáltak bennünket a vasútas kultúrházban tartott táncestélyre. Lengyel barátaink idegenes éljenzése után valakinek kedve kerekedett egy magyar táncra. Pár pillanat múlva már az egész táncterem követelte a „csardast". A zenekar nem jött zavarba, mindjárt rázenditett egy bús magyar nótára: Csak egy kislány van a világon... És a lengyel vasutasok lengyel módra járták a magyar csárdást.

GDYNIA

Gdansktól mintegy tíz kilométerre szintén a tenger partján fekszik Gdynia, a modern kikötőváros. 1923-ban kezdték építeni. Szerencsére a második világháború megkímélte. Jól kiépített kikötője, a mellette fekvő Sopot fürdőhely világhírre emeli. Kikötőjéből indultunk el egy hajóval, hogy az öblöt átszelve, kétórás hajóút után megérkezzünk Hela keskeny, hosszú félszigetére.

A félsziget 33 kilométer hosszú, többnyire 100—300 méter széles. Partjaihoz közel még ott állnak a németek építette torpedókilövők. A tengeren lengyel tengeralattjárók cirkálnak. A félszigeten Hela, Jurata, Jastarnia, Kuznica, Wladiszlowowo, Chalupy nevű halászfalucskák. A falvak lakói önkéntes biztosítási intézetet alapítottak. Minden család az apa esetleges elvesztése után is részesül a halászzsákmányból. Jastarnia temploma egy kis remekmű. Csónakon álló oltár, csónak alakú szószék és különböző halászjelvények mutatják, hogy a lakosság foglalkozása évszázadok óta a tengerjárás.

A jastarniai állomásfőnök olyan mellékfoglalkozást üz, amelyhez hasonlót nem sokan. A falucska mellett levő telkén ezüstróka- és nerctenyésztéssel foglalkozik. A nemesprémű állatok árából már házat épített. A jelenlegi állatállománya is többet ér félmillió zlotynál.

A félszigeten hasonlóan több lengyel üdülőhelyhez, százával állnak a kiselejtezett vasúti kocsik, a vasutasok nyári üdülőhelyei. Minden vagonban egy család lakik. Itt tölti kéthetes pihenőjét. Az országban 22 helyen rendeztek be ilyen vagonlakásos vasutas üdülőt. A hozzájárulás személyenként két hétre 20—160 zloty között változik a fizetéshez mérten. A gdanski igazgatósághoz tartozó 48 ezer szakszervezeti tag közül évente mintegy 12 000 fő üdül. Ebből 2500 vagonlakásban. Az étkezés a mi üdülőinkhez hasonlóan, központosan történik a fentemlített térítési díj fejében.

Gulyás János

(Folytatjuk)

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

I. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. DECEMBER 1.

Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetőségének november 15-i ülését *Soproni József* elvtárs, a szakszervezet titkára nyitotta meg. Bevezetőjében megemlékezett *Di Vittorio* elvtársnak, a Szakszervezeti Világszövetség elnökének és *Antonin Zapotoczky* elvtársnak, a Csehszlovák Köztársaság elnökének, a nemzetközi munkásmozgalom két kimagasló harcosának elhunytáról. Az értekezlet részvevői egyperces néma felállással adóztak emlékükneк.

A továbbiakban a Központi Vezetőség júliusi ülése óta végzett munkáról, a határozatok végrehajtásáról tájékoztatta a jelenlevőket. Dicsérettel emlékezett meg azokról a sikerekről, amelyet a vasutasok a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójának tiszteletére indított munkaverseny során elértek.

Beszámolt azokról az intézkedésekről, amelyet a szakszervezet az őszi forgalom zavartalansága és a téli forgalomra való felkészülés érdekében tett. Különös hangsúllyal hívta fel a figyelmet az elszaporodott balesetek elleni küzdelemre, az ellenforradalom után eluralkodott fegyelmezetlenségek megszüntetésére és a társadalmi tulajdon ellen vétők megfékezésére.

A népgazdasági terv vasútra vonatkozó része és az abból adódó feladatok

A központi vezetőségi ülés első napirendi pontjaként a vitaindító előadást *Rödönyi Károly* elvtárs, vezérigazgató-helyettes *„A népgazdasági terv vasútra vonatkozó része és az abból adódó feladatok"* címmel tartotta.

Ha figyelembe vesszük, hogy a vasúti közlekedésnek 1958-ban a népgazdaság árutonnakilométerben kifejezett szállítási igényének 84 százalékát ki kell elégítenie — kezdte beszédét —, akkor határozottan állíthatjuk, hogy a vasúti közlekedésnek, mint népgazdasági ágnak igen nagy jelentősége van. De a vasút mint fogyasztó is tekintélyes helyet foglal el a népgazdaság egészében. A legfontosabb anyagféleségekből nagy mennyiséget használ fel. Jelentős a vasútnak a jármű-, egyéb gép- és műszerszükséglete is. Mindezek mellett a munkaerő igénye is számottevő.

A szállítási terv ismertetésére rátérve elmondotta, hogy 1957 első háromnegyedévében a tervvel szemben 7,5 százalékkal magasabban jelentkező szállítási igényt is maradéktalanul kielégítettük. 1958-ban az idei várható teljesítéshez képest az árutonna mennyisége 4,9 százalékkal, az árutonna-kilométer teljesítménye pedig 4 százalékkal lesz magasabb.

A szállításnövekedés híven tükrözi az ipari termelés felfutását, a belterjes mezőgazdaság fokozását és az egyre intenzívebb külkereskedelmi kapcsolatokat.

A megnövekedett szállítási igények nagy feladatokat rónak az elavult járműparkkal és felépítménnyel rendelkező MÁV-ra. Feladatainkat csak úgy lehetséges teljesíteni, ha mindazon gazdasági-műszaki mutatókat, amelyek a teherkocsik jobb kihasználását biztosítják, a lehetőséghez képest tovább javítjuk.

Az áru- és személyszállítás

A teherkocsik átlagos hasznos terhelését az 1957. évi várható 14,7 tonnáról 14,81 tonnára emeljük. Az átlagos hasznos kocsiterhelés növelése mellett a kocsimegrakások számának emelését is tervbevettük. Az idei átlagos napi 12 907 kocsi helyett 1958-ban napi 13 438 kocsimegrakást tervezünk.

Az áruszállítás átlagos távolságát 135,2 kilométerrol 134,1 kilométerre mérsékeljük. Ez a csökkentés a népgazdaság számára 23 millió forint szállítási költségmegtakarítást eredményez. Ezeknek a mutatóknak az elérése természetesen nemcsak a vasutasok, hanem a fuvaroztató felek dolgozóinak jó munkáját is megköveteli, megkívánja a szoros együttműködést.

Az áruszállítási tervnél tapasztalt felfutáshoz hasonlóan, emelkednek a személyszállítási feladatok is. Az utaskilométer emelkedését az indokolja, hogy 1958-ban nem tervezünk olyan személyforgalmi korlátozásokat, mint amilyenre 1957 első negyedében szükség volt. Igyekszünk a körülményekhez képest jobb utazási feltételeket biztosítani. A nyári idényben például a motorvonatok teljesítménye naponta kétezer kilométerrel lesz több, mint 1957 hasonló időszakában.

Az üzemi teljesítmények alakulását a műszaki, gazdasági mutatók is nagyban befolyásolják. Egyik legdöntőbb gazdasági mutató a tehervonatok átlagos terhelése, melyet a jövő évben az idei 727 tonnával szemben 728 tonnára tervezünk. A tehervonatok nagy számát figyelembe véve, ez is nagy jelentőségű. Fontos gazdasági mutató a kocsifordulóidő tervszáma, amelynek csökkentése lehetővé teszi, hogy a jelenleg meglevő járműparkkal is kielégíthessük a szállítási igényeket. A csúcshavi kocsifordulót az idei 3,6 napról 3,5 napra csökkentjük.

A vasúti közlekedés 1958. évi házilagos építőipari termelésének tervszáma 614 millió forint, az 1957. évi várható 510 millió forint termelési értékkel szemben. A termelés felfutása az építőiparban kereken 20 százalék, amelynek természetesen jelentős anyag- és létszámkihatása is van. Az építőipari termelés legnagyobb részét, kb. 80 százalékát, a pályafenntartási szakszolgálat építőipari részlegei és fenntartási főnökségei végzik. Jelentős értéket képviselnek ezenkívül a biztosító berendezési és hírközlő-szolgálat, valamint a hídszolgálat építőipari termelése.

A vasút anyagszükségletéről

Lehetséges, hogy a vasút tervjavaslatának elbírálásánál a népgazdaság nehéz helyzete miatt azok csökkentésével kell számolnunk. Szükségesnek tartottuk azonban a vasút helyzetére az Országos Tervhivatal figyelmét ismételten felhívni.

Bár a vasút anyagfelhasználásának részleges taglalására ennek az előadásnak a keretében nincs lehetőség, mégis megemlítem — mondotta —, hogy miután a tervezett szénmennyiség a Tervhivatal keretszámával megegyezik, a vasút szénellátása előreláthatólag 1958-ban is zavartalan lesz. A tervezett szénmennyiség húsznapos átlagos szénkészlet biztosítását teszi lehetővé.

A következőkben *Rödönyi* elvtárs a vasút vas-, fa- és egyéb anyagszükségletének tervezéséről és felhasználásáról beszélt.

A munkaügyi tervről szólva elmondotta, hogy 1958-ban, az ideihez viszonyítva, 7,6 százalékos létszámfelfutást terveznek a forgalmi állománycsoportban. A teljesítmények emelkedésén kívül meg kívánjuk szüntetni a jelenleg fennálló 320 órás havi foglalkoztatottsági fokot, amely a dolgozók szociális érdekeivel semmiképpen sem egyeztethető össze. A havi 240 órás szolgálat megvalósítása e etén 4000 fő, havi 280 óra esetén pedig 1800 fő új felvétele és beállítása szükséges. Jelentős a pályafenntartási munkások létszámemelkedése, amire a pályák közismerten leromlott állapota és a szakszerű fenntartást biztosító vágánykilométerenkint 1,9 főt előíró fenntartási norma bevezetése miatt van szükség.

Az áru- és személyszállítás bevétele a teljesítmények emelkedésének megfelelően, 1957-hez képest 104,99, illetve 104,44 százalékra emelkedik. A szociális jellegű intézkedések következtében számottevő létszámemelkedés tervezése, továbbá a fenntartás, a szállítás kultúráltabbá tétele, és a jobb ruhaellátás tervezése következtében a vasút önköltsége annak ellenére, hogy a szállítási teljesítmények felfutnak, nem javul, hanem 1,5 százalékkal romlik — mondotta.

A beruházásokról

A beruházási hitelből elvégzendő nagyobb építkezések között is kiemelkedő tétel a hatvan—miskolci vonal villamosítása. Erre az építkezésre a jövő évben 28,8 milliót fordítunk. A legégetőbb villamosmozdony-problémák megoldására sikerült hitelkereten felül Franciaországból 42 millió forintért öt darab egyenáramú villamosmozdonyt importálni. Nagyobb összeget fordítunk Záhony állomás bővítésére, a Dunakeszi Járműjavitóban, a kocsiszerelő-csarnok átépítésére és az Északi Járműjavítóban a motorjavító műhely bővítésére.

Tovább folytatjuk a győri, a debreceni, a szolnoki felvételi épületek építését. Járműbeszerzésre 180 millió forintot vettünk tervbe. Kulturális, egészségügyi, sportlétesítményekre és lakásépítésre az ideinél nagyobb összeget fordítunk. Tervbe vettük Budapest-Déli-pályaudvar és Kelenföld között egy új vágány létesítését. Jelentős összeggel javítjuk a távközlő- és biztosító-berendezések, valamint a hidak állapotát. Meg kell azonban mondanunk, hogy a felújításra nagyobb összeget kellene felhasználni, mint amilyenre korlátolt anyagi lehetőségeink módot adnak.

Növelni fogjuk a gőzmozdony-nagyjavítások, a személykocsi-főjavítások és fővizsgák, a teherkocsi-fővizsgák számát. A vasúti iparral szemben támasztott magasabb követelmények a vasút állóeszközeinek leromlott állapotából adódnak. A megnövekedett feladatok teljesítésének előfeltétele, hogy a termeléshez szükséges anyagmennyiségek kellő időben, minőségben és választékban rendelkezésre álljanak. Nem szabad olyan állapotnak előfordulni, hogy egyébként teljesen kijavított teherkocsikat egy anyagféleség hiánya miatt ne lehessen a forgalomnak átadni.

A vasúti ipar 1958. évi tervjavaslatában nemcsak a termelés mennyiségének növekedését terveztük, hanem törekedtünk a minőségi munka fokozására is. A minőségi munka mellett emeltük a termelékenység mutatóit és kedvezően alakítottuk az önköltségcsökkentés tervszámát.

A termelékenységi mutató 7,6 százalékos, az önköltségi mutató pedig 2,2 százalékos javulást tartalmaz az 1957. évihez képest. Meg kell azonban jegyezni, hogy 1957 első negyedében a termelékenység és a termelés szintje is alacsony volt és részben ennek tudható be a jövő évi mutatószámok kedvező alakulása.

Befejezésként a következőket mondotta: ismételten meg kell említenem, hogy a Vasúti Főosztály tervjavaslata ez idő szerint még nem terv, hanem javaslat, mert az a kormányzat részéről még jóváhagyásra szorul. Nem kétséges azonban, hogy a Vasúti Főosztály reális és megalapozott szállítási és termelési javaslatát a kormányzat elfogadja, és csak a kivitelezés feltételeinek módosításával lehet számolni. Éppen ezért a tervjavaslat ismertetését a szakszervezet központi vezetőségének ülésén időszerűnek és szükségesnek tartom. A tervfeladatok sikeres teljesítése érdekében teendő intézkedések között nagyon fontos helyet foglal el a szakszervezet mozgósító munkája.

A vasút 1958. évi tervének végrehajtása érdekében az előkészületeket már most meg kell tennünk. Mindent el kell követnünk, hogy a vasút a támasztott követelményeknek maradéktalanul megfeleljen. Biztosítani kell emellett, hogy a gazdaságosság és a takarékosság a gyakorlatban is érvényesüljön. Ezekhez nem elégséges rendeletek kiadása. Többről van szó. Az elkövetkező időben tájékoztatni kell a vasutas dolgozókat a terv célkitűzéseiről, a feladatokról, mozgósítani kell őket a terv végrehajtására. Kérem a központi vezetőséget, hogy ehhez a munkához a szakszervezet nyújtson hathatós segítséget — fejezte be előadását *Rödönyi* elvtárs.

A nagyszámú hozzászóló részben taglalta az előadói beszédben elmondottakat, másrészt részleteiben ismertette azokat a hiányosságokat, amelyek mielőbbi megszüntetése feltétlenül szükséges ahhoz, hogy az egyre növekvő szállítási feladatokat közmegelégedésre teljesíteni tudjuk. Különösen élénk vita alakult ki a munkát lépten-nyomon gátló anyaghiányról. A legtöbb hozzászóló kevésnek találta a lakásépítkezésre tervezett összeget.

A központi vezetőségi ülés napirendjén szerepelt még a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap alapszabály-tervezete. A központi vezetőség egyöntetű álláspontja ezzel kapcsolatban az, hogy továbbra is fenn kell tartani, hiszen a vasutasok ezrei már eddig is számtalan esetben látták hasznát a megajánlásnak.

Az üzemi tanácsok választásáról és működéséről

A forradalmi munkás-paraszt kormány és a Magyar Szabad Szakszervezetek Országos Szövetségének Elnöksége az üzemi dolgozóknak a vállalatok gazdasági irányításába, a termelés társadalmi ellenőrzésébe való fokozottabb bevonása céljából szükségesnek tartja, hogy a termelő vállalatoknál a szakszervezetek irányítása alatt üzemi tanácsok alakuljanak, és segítsék a tervgazdálkodás érvényesítését, az állami vállalatok társadalmi tulajdonának megszilárdítását, valamint az állami vállalatok egyszemélyi felelős vezetését.

Az Elnöki Tanács 1957. évi 63. sz. törvényerejű rendeletével hatályon kívül helyezte a munkástanácsok létesítéséről szóló jogszabályt, ezzel a munkástanácsok megszűntek. Ezért a népi demokrácia érdekeinek hathatósabb védelmére és a dolgozók demokratikus jogainak bővítésére a szakszervezetek irányítása alatt működő üzemi tanácsot kell alakítani.

Hol választanak üzemi tanácsot?

A MÁV területén 1958. január 31-ig a következő üzemekben kell üzemi tanácsot alakítani: Landler, Szolnoki, Dunakeszi, Északi, Debreceni, Miskolci, Szombathelyi, Székesfehérvári Járműjavító ÜV-nél, a Fatelítő ÜV-nél, Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyárnál és a Vasanyagjavító ÜV-nél.

Nem kell üzemi tanácsot létrehozni a termelőtevékenységet nem végző vállalatoknál, hivataloknál, intézményeknél, szervezeteknél, középfokú irányító szerveknél, a vasúti forgalomnál, valamint a kereskedelemnél. (Beleértve a raktározó és készletező vállalatokat is.)

Az üzemi tanácsoknak ellenőrző, véleményező és döntési jogkörük van. Ellenőrzik a vállalat gazdaságos működését, többek között a termelőberendezések, a nyersanyag, a pénzügyi eszközök és a munkaerők tervszerű felhasználását, a társadalmi tulajdon védelmére hozott rendelkezések végrehajtását. A tanács dönt például a vállalati nyereségrészesedés felosztásának irányelveiről, a szociális beruházásra szánt összegek felosztásáról. A hatásköre keretei között hozott döntéseit az igazgató köteles végrehajtani.

A szakszervezet irányítása alatt

Az üzemi tanács a vállalat létszámától függően 15—121 tagból áll. Elnöke az üzemi bizottság elnöke. A tanács tagságának kétharmadát az üzemi bizottság által behívott, választott szakszervezeti funkcionáriusok alkotják. Egyharmadát a dolgozók választják termelési tanácskozásokon. Állásuk, tisztségük folytán tagjai a tanácsnak a vállalat igazgatója, főmérnöke, főkönyvelője, a vállalat MSZMP- és KISZ-titkára.

Az üzemi tanács a szakszervezet irányítása alatt működik. A tanácsot szükség szerint, de legalább negyedévenként őszsze kell hívni. Üléseit munkaidőn kívül tartja. A tanácsülésre az üzemi bizottság az üzem bármely dolgozóját meghívhatja szakvéleményezőnek vagy részvevőnek tanácskozási joggal. Két ülés között az üzemi tanács számára biztosított hatáskörben az üzemi bizottság jár el, és a tett intézkedésekről a következő tanácsülésen tájékoztatást ad.

Az üzemi tanács működéséről a dolgozókat rendszeresen tájékoztatni kell. Tagjait az üzem többi dolgozójával szemben semmiféle anyagi előny nem illeti meg, de e tisztség miatt hátrányt sem szenvedhetnek.

Az üzemi tanácsok megalakításáról szóló határozat rendelkezései nem érintik az üzemi bizottságok egyéb jogszabályokban előírt jogait és kötelességeit.

A GYSEV TERVEIBŐL

Hatalmas összegeket fordított a GYSEV az elmúlt esztendők alatt az utazás korszerűsítésére. Az erősen elhasználódott pályarészeket felújította, négytengelyes személyszállító kocsikat vásárolt, régi személyszállító kocsikat alakíttatott át. Ebben az évben 11 személykocsi felújítását végeztette el, köztük egy motorkocsiét, amelyben a Győri Vagongyár az utasfülkéket teljesen átalakította, minden igényt kielégítően modernizálta.

A hároméves terv során is folytatja a vasút a kényelmes utazás biztosítását. Az első évben, tehát jövőre, *nyolcmillió forintos beruházást hajtanak végre.* Ennek az összegnek jelentős részét a kocsipark feljavítására fordítják. A terv szerint ez évben *újabb nyolc személyszállító kocsit korszerűsítenek,* azonkívül poggyászkocsik felújítását is elvégzik.

1958. év legjelentősebb beruházása a két öttengelyes, teljesen modern dieselmotorvonat beállítása lesz, amelyeknek szállítását júliusra ígérte a Ganz Vagongyár. Ez a két dieselmotorvonat lehetővé teszi, hogy a GYSEV a nyári idény alatt az igényeknek megfelelően, többször is indíthasson a Balatonhoz közvetlen különvonatot. Sőt, megvalósíthatja a GYSEV azt a tervét is, hogy a nemzetközi helyzet normalizálódása esetén és a nagyobbszabású idegenforgalom megindulásával közvetlen vonaton egyenest Bécsből szállíthassa az osztrák kirándulókat a magyar tenger partjára.

Az 1958. évi beruházások keretében kerül sor az elmondottakon kívül a soproni fűtőház tetőzetének, több állomás raktárának felújítására és vonaljavításokra is.

A magyar vasutasok tapasztalatcseréje Romániában

A román és a magyar vasutasok tapasztalatcsere-akciója keretében MÁV-szakemberek tartózkodnak Romániában, hogy a magukkal vitt munkavonattal bemutassák az előregyártott pályaelemekkel történő vonaljavítási módszert. A magyar vasutasok a *Ciulnita* és *Cosimbesti* közötti vonalrész egyik háromkilométeres szakaszán mutatják be az új, korszerű eljárást.

Oláh Sándor szerelőlakatos 40 éve dolgozik az Északiban. Előszeretettel tanítja a fiatalokat. A képen Csch Istvánnak magyarázza a szakma fogásait.

(Kovács Géza felv.)

Látogatás N. Szabó Barna műhelybizottsági elnöknél

A miskolci körfűtőházban kapott szerény helyet a mozdonyfiókműhely. Kalapácsütések hangja, lemezek bongása hallatszik ki a kitárt óriásszárnyú kapun. Itt dolgozik szorgalmasan, védi munkatársai ügyét *N. Szabó Barna* művezető. Már közel 16 esztendeje vizsgálja, „operálja" a mozdonyokat, s 1945. óta mint szakszervezeti bizalmi, nemcsak a gépek állapotával, hanem a dolgozó ember munka- és családi körülményeivel, életével, egészségével is törődik.

1941-ben került ide. Szerénysége, példás magatartása, szakmájának kitűnő ismerete révén 1952-ben művezető lett. Az ellenforradalom után a műhely főbizalmijává választották meg, augusztustól pedig mint műhelybizottsági elnök végzi szakszervezeti teendőit. Munkájának méltó elismeréseként az országos bizalmi tanácskozáson a Népköztársasági Érdemérem Ezüst Fokozatával tüntették ki.

N. Szabó Barna műhelybizottsági elnök. Jávor Gyula termelési felelőssel beszélget.

Mivel kell indulni

Most itt állunk szemtől szembe *Szabó Barna* elvtárssal. Azt szeretnénk tudni, milyen módon dolgozik, talán bizalmitársai fel tudják használni tapasztalatait. Erre ad választ, mikor munkájáról tájékoztat bennünket.

— A bizalmi munka pillére a dolgozókkal való szoros kapcsolat. Lehet, hogy ez már elkoptatott frázisnak hat, de ezzel kell elindulni, ha jó bizalmi munkát akarunk végezni. Ehhez tartozik, hogy pontosan tartsuk meg a bizalmi-értekezletet. Itt foglalkozzunk a termelés kérdésével, az üzemi problémákkal és nem utolsósorban a dolgozókat érdeklő ügyekkel.

— Jómagam az időszaki javításoknál dolgozom. Tizenegy bizalmi tartozik hozzám. Velük mindig megbeszélem a termelés ügyét. Megmondom, mennyi időszaki javítás van, s ehhez kérem a bizalmiak támogatását. Ezután a bizalmiak elbeszélgetnek a hozzájuk beosztott dolgozókkal. Jellemző, hogy a fiókműhely valamennyi dolgozója, 213 ember, szakszervezeti tag, s a tagdíjfizetésnél is jelentős javulás állott be a második negyedévhez viszonyítva.

— Ugy intézem, hogy a dolgozók három havonkint mutassák be a tagsági könyvüket, nehogy emberi feledékenységből vagy éppen hanyagság miatt kár érje őket, vagy ami még rosszabb, a dolgozók családtagjait.

— Elengedhetetlen a nevelőmunka — folytatja *N. Szabó Barna.* — Ha a dolgozó látja, hogy nem felületesen, de őszinte emberséggel igyekeznek orvosolni panaszait, kérését, ha észreveszi azt, hogy nem mindegy nekem, hogy vele mi van, akkor támaszát látja bennem, s támogat is. Igy értük el, hogy mint valami család dolgozunk itt. Ez persze meglátszik a termelés fejlődésén is. Munkaversenyünk igazi önkéntességen alapul, s misem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy október közepén már a novemberi javításokat végeztük. Ezért elismerés jár a fiókműhely dolgozóinak.

— Persze, ez nem minden. Vigyáznunk kell, hogy a munkát gazdaságosan végezzük. Ezért küzdök például a sasszegek, csavarházak, csavarok pazarlása ellen. Ebben sok bizalmitársam segít nekem. *Hercegfalvi József, Fügedi István* 500—500 forint jutalomban részesültek. Nagy gondot fordítunk az ellenőrzésre, a szerszámok karbantartására, ami a jó munka alapja. De még nagyobb gonddal vigyázok munkatársaim testi épségére. Baleset egyáltalán nem fordul elő.

— Ezeknek jegyében dolgoztunk és vittük sikeresen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójára végzett ünnepi műszakunkat is.

Nemzetközi HÍREK

Harcolni fogunk a végső győzelemig

A Szaktanács meghívására hazánkba érkezett *Oudjina Driss* elvtárs, az Algériai Szakszervezetek Szövetségének titkára november 22-én a szakszervezeti sajtó képviselőit tájékoztatta az algériai nép felszabadulási harcáról.

Driss elvtárs többek között elmondotta, hogy hazája népe négy éve harcol fegyverrel a világ egyik legjobban felfegyvezett hadserege, a 600 ezres francia haderő ellen. *A gazdasági blokád, a szervezett éheztetés, a vietnamihoz hasonló kegyetlen eszközök, megtorlás és bebörtönzés sem tudja megfélemlíteni a szabadságért harcoló algériai népet.* Kommunisták, nacionalisták, haladópártiak felretéve minden pártviszályt, a Nemzeti Felszabadító Frontba tömörülve egy közös célért harcolnak most, hazájuk függetlenségéért, a gyarmati iga lerázásáért.

Az algériai nép békeszerető, becsüli a francia népet — mondotta. *De nem tűri, hogy hazája kincseit imperialista hóditók rabolják el, hogy néhány ezer kiváltságos kiskirályként uralkodjék 12 millió algériai felett.*

Mi szeretnénk együttműködni a franciákkal — hangsúlyozta, de nem úgy, mint a rabszolga a gazdájával, hanem a kölcsönös egyenlőség alapján. Tárgyalni akarunk Franciaországgal, de ha ezt nem teszik lehetővé, *készek vagyunk folytatni a háborút, mert biztosak vagyunk a végső győzelemben.*

Megrázóan ecsetelte azokat a borzalmakat, amelyeket a francia imperialisták Algériában véghezvisznek. Az elfogott hazafiak megkínzása, kivégzése, békés polgárok házainak felperzselése, tömegmészárlások, napirenden vannak. Philippeville városában például tavaly 15 000 hazafit gyilkoltak le, nőket és gyermekeket is beleértve. A sebesülteket szállító ápolónőket repülőgépről géppuskázták le. Több ezer asszony és leány sínylődik koncentrációs táborokban, börtönökben.

Minden népnek tudomásul kell vennie — folytatta —, hogy ez a háború a gyarmatosító milliomosok összecsapása, az algériai néppel. A harc nem a francia nép érdekeiért folyik. Franciaországnak eddig 700 milliárdba került ez a háború, ami nagyban hozzájárul a francia néptömegek életkörülményeinek romlásához.

Harcunk igazságos és biztos támaszkodik a nemzetközi munkásszolidaritásra. A proletárinternacionalizmus és az algériai nép elszántsága biztos sikerre viszi függetlenségünkért, szabadságunkért folyó harcunkat — fejezte be beszédét Driss elvtárs.

A TERVEZÉS HIÁNYOSSÁGAIRÓL

Nemrégen foglalkozom a beruházási és felújítási munkák lebonyolításával. Ennek ellenére mégis szeretném elmondani véleményemet a „tervszerűségről". Hogy fordulnak elő a tervezésnél hiányosságok, ez természetes. De míg más szolgálati ágnál történt mulasztásokat szinte napról napra feltárják, a műhasztókat felelősségre vonják, sajnos nem így van ez a beruházás és felújítás vonalán. Beruházásaink és felújításaink tervszerűsége még sok kívánnivalót hagy maga után.

Állításom alátámasztására lássunk néhány példát. *Tolnanémedi* állomás bővítésénél, a hídmérleg átvételekor nagy megütközést keltett a 5. szakosztály részéről, hogy a villamosenergia szolgáltatást — amellyel a korszerű hídmérleg működne — nem tervezték meg. Annál is érthetőbb a felháborodás, mert az még a jövő évi programunkban sem szerepel. A *pécsi* üzemi konyha már elkészült, de bútorzatát a 3. szakosztály nem rendelte meg. Szerencse dolga lesz, ha sikerül még ebben az évben beszerezni.

De menjünk kissé vissza. *Barcson* már régóta vajúdó ívóvíz-probléma megoldására elkészült egy mélyfuratú kút. De hasztalan, mert a hasznosításhoz szükséges hitelkeretet az idén visszavonták és jövőre sem tervezték be.

Siklóson egy nagyobb forgalmi laktanyát akarnak építeni. Véleményem és tudomásom szerint nincs ilyen nagy laktanyára szükség, viszont másutt, például Pécsett, célszerű lenne ilyennek az építése.

A példák talán csak vázlatosan érzékeltetik a kirívó tervszerűtlenséget, melyeket teljesen megszüntetni nem lehet ugyan, de csökkenteni igen.

Véleményem szerint az igazgatóságnak nagyobb részt kell biztosítani a programok összeállításánál. A létesítményeket két kategóriába kellene sorolni. Az egyikbe tartoznának az országos jelentőségű, minisztériumi irányítást és vállalati tervezést igénylő munkák, a másikba a többi.

Ha megnézzük a jövő évi beruházási programot, mindössze 4 db millión felüli munkát találunk benne. (Azok közül is az egyik felépítményi, ami még így is csekélynek mondható.) Ezeknek tervezésére, műszaki és pénzügyi lebonyolítására a legegyszerűbb formákat kell előírni és teljesen igazgatósági hatáskörbe kell utalni. Persze, ehhez az szükséges, hogy az igazgatóságok vezetői a vasút egyetemes érdekeinek szem előtt tartásával irányítsák a programot, s ez a program legyen stabil.

A vállalatfejlesztési programok állandó változtatása nagyon káros. Persze helytelen azért, ha a változó körülményeket figyelmen kívül hagyjuk. Ujra és újra vissza kell térnünk a termelési érték és a prémium káros kihatásaira. A dolgozók tevékenységének irányítását sok esetben eltorzítja, az építés eredeti nemes célját elhomályosítja az anyagi előnyök minden áron való biztosítására való törekvés.

Végül szeretném elmondani, hogyha a vasútfejlesztési programot összehasonlítjuk más vállalatok programjával, a miénk a lehetőségek taglalása mellett is nagyon szegényesnek mondható.

Várnal László

Pécs

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A szovjet vasutasok versenykedve további hatalmas munkasikerek forrása. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 40. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett versenyek a nagy évforduló után sem vesztettek lendületükből. A szovjet vasutasok — hasonlóan a többi dolgozóhoz — lelkesedéssel és eredményesen folytatják munkájukat, mert tetteiket a kommunizmus megvalósításának célja vezérli.

Igy lehet megérteni például a *zaporozsjei* területhez tartozó mozdonyvezetőket, akik az ünnepig 15 000 túlsúlyos vonat továbbítását vállalták, de november 2-án már a 17 000-nél tartottak, és ugyanilyen ütemben folytatják november 7-e után is messze kimagasló munkájukat. A *kanasi* járóműjavító munkásai — a munkatermelékenység emeléséért folytatott sikeres harcukban — tízmillió rubellel csökkentették az üzem önköltségét. A *krasznojarszkiak* 210 ezer tonna szenet továbbítottak az évforduló óta, s nem kevesebb, mint 4700 túlsúlyos vonatot vittek rendeltetési helyére.

★

November 6-án, ünnepélyes keretek között indították útnak a dél-urali fővonal villamosítását végző kollektívák a Kurgán—Sumicha—Cseljabinszk között közlekedő első villamosvonatot. Az építő és szerelő kollektívák tíz hónap alatt 295 kilométer hosszúságú vonalat villamosítottak. Ez többek között azt is jelenti, hogy megépítettek és felszereltek 11 alállomást, felállítottak nyolcezer tartóoszlopot, felfüggesztettek több mint kétezer kilométer hosszúságú vezetéket.

★

Az osztrák vasutasok mellének szegezett késnek nevezi egy svájci lap azt a megállapodást, amelyet az elmúlt napokban kötöttek az osztrák vasutak svájci érdekeltségekkel. Eszerint svájci tőkések 35 millió svájci frankot folyósítanának Ausztriának az Arlberg-vonal kiépítésére Buchs és Salzburg között.

★

1957 első felében 3392 osztrák vasutast ért baleset, ebből 21 halálos kimenetelű volt.

★

A japán vasutasok szakszervezete elítélő nyilatkozatot tett közzé azzal kapcsolatban, hogy a japán kormány vasutasszakszervezeti vezetőket bocsátott el állásukból.

★

A közelmúltban Frankfurtban két fontos közlekedésügyi konferencia zajlott le, a Nemzetközi Közlekedésügyi Szövetség (ITF) rendezésében. A napirend legfontosabb pontja az európai közlekedés koordinálása és összefogása volt.

BÍZNAK A PESTIEK...

— Halló Háros!... Halló Háros...! A 2152-est keresem! — hallatszik a párnázott ajtón át *Kocsis* Sándor főintézőnek a Duna-jobbparti menetirányítónak érces, kemény hangja.

— Fékpróbázik... — 120 tengely, 950 tonna lesz, visz 28 bort és 32 gyűjtőt a „d"-vonatok részére! — recseg a hangszóróban a forgalmi szolgálattevő válasza.

De a többi menetirányítói helyiség is hangos. Sürűn forognak a szelektoros telefonok kilincsei és egyenletes tempóval csengetik az állomásokat.

— Menetirány...! Menetirány...! — hallatszik itt is, ott is.

A budapesti igazgatóság forgalmistái az első helyen

Egyik-másik ajtó sarkig tárva, üres a helyiség, mert még tart a megbeszélés a „főirány"-ban. *Horváth* Ede főmenetirányítót körülállják a vonalak — a forgalom — „atyamesterei", *Nagy* a szobi, *Boda* a hatvani és *Sándor* a cegléd—szolnoki menetirányító. Beszélgetnek... Tárgyalják az igazgatói „raporton" elhangzottakat. Hol mennyi az elegy? Mi vár továbbításra? Az állomások és vonalak helyzetét a gépszükségletet, a fordákat és az átállítógépeket, az üreskocsi szükségletet. Kevés a villanygép — mondja *Horváth* főirányító. Lendület, bizakodás látszik az arcokon. Talán kicsit büszke is a társaság arra, hogy a forgalmi szolgálat az igazgatóságok egymásközti versenyében az első helyre került.

Rég volt ilyen — mondja — *Kocsis* Sándor és kilép az aprócska helyiségből a neonfényben villogó nagy versenytábla elé, ahol már ketten-hárman ácsorognak. Olvasgatja, magyarázza a katonásan sorakozó terv- és tényszámokat. A tehervonatok átlagos terhelésében és a vonatkísérők foglalkoztatásában valamennyi igazgatóság elmaradt mögöttünk — mondja. De jók az eredmények a teherkocsi gazdálkodásban is — teszi hozzá. Közben *Horváth* Ede is odaérkezik, de ő már igényesebb és a hibákról is beszél. Arról, hogy a személyszállítóvonatok és a 12 órás vonatforgalmi tervben közlekedő vonatok nagyrésze még nem menetrendszerint közlekedik. Aztán mit gondoltok? — fordul a társaság felé. — Nem mi menetirányítók vagyunk felelősek azért, hogy a vontatási szolgálat az egy mozdonyra eső haszonkilométert csak 95 százalékban teljesítette? Ha ügyesebben, jobban szabályozzuk a vonalak forgalmát, akkor emelkedik az utazási sebesség, csökken a menettartam és magyorsul a mozdonyforduló. Természetesen így növekszik az egy gépre eső haszonkilométer is. Ugyám barátaim, van még tennivaló, hogy a többi versenytényezőben is első helyre kerüljön az igazgatóság.

Össze kell fogni

A kis *Vilonya*, a balparti menetirányító, aki eddig hallgatott, nagy levegőt vesz és lassan, vontatottan, megszólal: — Könnyű a vidékieknek versenyezni. Az összes többi igazgatóság forgalma együtt alig több mint a miénk. Hol van vidéken egy körvasut?

— Ne erről beszéljünk, — szólal meg *Boda* János — hanem arról, hogy mit teszünk a személyszállító vonatok és általában a menetrendszerűség érdekében?

— Igen — mondják többen — össze kell fogni a vontatási és kereskedelmi szolgálattal, hogy a negyedik negyedév végén a többi versenytényezőkben is első helyre kerüljön az igazgatóság.

Egyre több helyről hallatszik: menetirány... menetirány... a kis *Vilonya* elsomfordál, aztán zeng, száll a hangja, dörög a parancs. Sürgeti a 2181 sz. vonat mozdonyát, mely Budapest—Angyalföldön szerel és néhány pillanat múlva már Rákosrendezőt vonja felelősségre egy szenesvonat késett összeállításáért.

— *ly f* —

Egy kiváló vasutas eszperantista szakkör

Az ország egyik legjobb vasutas eszperantista szakköre a miskolci Erkel Ferenc művelődési otthonban dolgozik. A szakkörnek már olyan 50 tagja van, akik önállóan leveleznek külföldi országok eszperantistáival. *Temesi István* részére például tíz esztendő alatt csaknem 10 ezer képes levelezőlap érkezett a világ különböző országaiból.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára faliújságot készítettek és azt a moszkvai eszperantistáktól kapott színes levelezőlapokkal díszítették. A szakkör havonta sokszorosított újságot ad ki *Verda Vojo* cimmel. Az újságot hatvan országba küldik el, ahonnan cserepéldányokat kapnak. A novemberi számban többek között kéréssel fordultak a nyugati országok eszperantistáihoz, hogy segítsék haza azokat a magyar gyermekeket, akik az elmúlt évben kalandvágyból hagyták el hazájukat.

Szakszervezeti könyvek 1958-ban

Nemrégiben hagyta jóvá a SZOT Elnöksége a Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó 1958. évi tervét. A szakszervezeti kiadványok fő célja, hogy az aktivisták a szakszervezetek megnövekedett jogkörének és feladatainak megvalósításához segítséget kapjanak.

Milyen könyveket várhatnak a szakszervezetek funkcionáriusai és társadalmi munkásai a jövő évben? Elsőnek említjük a SZOT határozatok gyűjteményét, amely magában foglalja a szakszervezeti munka valamennyi területére vonatkozó érvényes határozatokat. Folytatja a könyvkiadó az elmúlt években népszerűvé vált szakszervezeti kézikönyvek kiadását az új körülményeknek megfelelően. Kiadja például az üzemi bizottságok, a bérbizottságok, a kultúrnevelési munka, a munkásellátási bizottságok, valamint a sportaktivisták kézikönyvét. A munkavédelmi felügyelők tevékenységének összefoglalója lesz a munkavédelmi zsebkönyv amely a legfontosabb tudnivalók mellett munkavédelmi berendezések ábrát is közli, valamint táblázatokat, számításokat tartalmaz. A társadalombiztosítás területén dolgozó aktivisták segítségére készül a betegbiztosítási, a családi-pótlék, és a nyugdíj útmutató.

Foglalkozik a könyvkiadó a szakszervezeti munka legjobb tapasztalatainak összegyűjtésével és kiadásával, ilyen jellegű anyag kerül majd az aktivákhoz a vezetésről, a nők és az ifjak körében végzett munkáról, a szakszervezeti propagandáról és agitációról, a bérezésről, a termelési tömegmunka tapasztalatairól, az újítási feladatok megoldásáról a társadalombiztosításról, a kulturális munka gyakorlati módszereiről, stb.

A magyar szakszervezeti mozgalom munkájában kimeríthetetlen forrást jelentenek a nemzetközi munkásmozgalom, elsősorban a Szovjetunió szakszervezetelnek tapasztalatai. Emlatt is külön kiemelésre méltó az a könyv, amely a Szovjetunió Kommunista Pártjának a szakszervezetekről szóló 1903. és 1957. közötti határozatait gyűjti össze és bocsátja a magyar szakszervezeti funkcionáriusok rendelkezésére.

A fent felsorolt könyvek csak részletei a Táncsics Kiadó tervének. Kiegészíti ezt számos egyéb kiadvány, köztük az egyes szakszervezetek által kiadandó munkák, amelyek mind segítői lesznek a dolgozók érdekeiért, a munkáshatalom erősítéséért folyó szakszervezeti munkának.

A KPM I. Vasúti Főosztálya megvételre keres vasúttörténeti jellegű 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.

FEGYELMEZETT, UTASÍTÁS SZERINTI MUNKÁT

A MSZMP Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottságának meghívására november 22-én az Északi Járműjavító kultúrtermében összegyűltek Nagy-Budapest vasutas párttitkárai, üzemi bizottsági elnökei és szakvonali vezetői, hogy megbeszéljék a munkafegyelem megszilárdításának feladatait, a balesetek elleni küzdelem tennivalóit.

Lékai Elek elvtárs, a pártbizottság titkára előadásában sokoldalúan bizonyította, hogy a vasút az ellenforradalom leverése óta jelentős gazdasági eredményeket ért el, amelyek bizonyítják, hogy a vasutasok nagy többsége a proletárhatalom szilárd híve. Ugyanakkor arra is rámutatott, hogy még nem sikerült minden területen a kívánt mértékben előrehaladni. Sok még a visszahúzó erő, amely nagymértékben akadályozza a jó minőségű munkát, ami a vasúton elsősorban a balesetmentes közlekedésben jelentkezik.

A munkafegyelem romlása következtében az elmúlt évhez viszonyítva, növekedett a balesetek száma. A budapesti igazgatóság területén szeptember hónapban 12 vonat közlekedtetését veszélyeztető szabálysértés fordult elő. Öt közlekedő vonattal történt baleset. 1957. év első kilenc hónapjának baleseti károsszege meghaladja az öt millió forintot a vasúton. Az esetek súlyosságát fokozza, hogy több baleset emberáldozatot követelt.

Ennek ellenére az tapasztalható, hogy szolgálati és politikai vezetők nem lépnek fel kellő erővel a vétkesek ellen, sőt próbálják azokat mentegetni, különböző álelméletek gyártásával hibáikat kisebbíteni. Ilyen *„elmélet"*, hogy *„míg a vasút, vasút, addig balesetek is lesznek"* vagy hogy *„a teljesítmények növekedésével párhuzamosan növekszik a baleset."* Ezek a nézetek csak arra jók, hogy tompítsák az éberséget és újabb balesetek kiinduló pontjává váljanak. Számtalan szolgálati helyen, ahol ugrásszerűen növekedett a forgalom, nem fordul elő baleset, mert a munkát az utasítás szerint végzik, és mert a vezetők nem tűrik a lazaságokat.

Az utasítás törvény

A balesetek okainak vizsgálatánál bebizonyosodott, hogy nem a műszaki okok az elsődlegesek —, amire oly gyakran hivatkoznak. A legtöbb baleset feledékenységből, közömbösségből, ébertelen szolgálatból, az utasítás nem ismeréséből vagy felrúgásából adódik.

Előfordul — különösen a forgalmi dolgozóknál —, hogy nem rendelkeznek kellő szakismerettel. A legutóbbi ferencvárosi balesetet is az idézte elő, hogy elromlott a biztosítóberendezés és a dolgozók nem tudták mit tegyenek.

A baleseti okoknál figyelembe kell venni a létszámhiányt és az utazószemélyzet nagyfokú leterheltségét. Budapest területén az utazószemélyzet távolléti ideje átlag 300—320 óra. De akad olyan is, aki alig utazik 210 órát, mások viszont 400 órán felül teljesítenek szolgálatot. Feltétlenül szükséges a vezénylést jobbá tenni. Javasolta Lékai elvtárs, hogy a szolgálati felsőbbség határozza meg azt a legmagasabb óraszámot, amelyen túl ne lehessen vezényelni.

Törődjünk az újfelvételesekkel!

A szolgálati vezetők és pártszervezetek keveset törődnek az újfelvételesekkel. Ezt bizonyítja, hogy Rákosrendezőn egyetlen hónap alatt az újfelvételesek 90 százaléka otthagyta a vasutat. Hosszú évek kellenek ahhoz, hogy az új emberekbe beleidegződjön a vasúti fegyelem, hozzászokjanak az utasítás szerinti munkához. Ezért sokkal alaposabban, emberibb módon kell foglalkozni velük. Oktatni, nevelni, tanítani kell őket és segíteni problémáik megoldását. A mozgalmi szerveknek is a kötelességük figyelemmel kísérni, támogatni, nevelni az új vasutasokat.

Nyilvánvaló, hogy tapasztalatlan embereknél könnyebben fordul elő baleset. Mégis megtörténik, hogy olyan csapatokat állítanak össze, amelyben csupa újfelvételes van. Gondoskodni kell arról — hangsúlyozta az előadó — hogy egy-egy új dolgozó régi, kipróbált, tapasztalt vasutas mellé kerüljön.

Lékai elvtárs kiemelte, hogy a kommunisták mutassanak példát az utasítás szerinti munkában, vegyék fel a harcot mindenfajta lazaság ellen, ne menjenek el szó nélkül a legkisebb hiba mellett sem. Segítsék a szolgálati vezetőket, középvezetőket is. Ne forduljon elő, hogy a pártszervezet vagy az üzemi bizottság védelmébe vegyen fegyelmezetlenkedőket.

Éljenek a vezetők a szolgálati szabályzatban lefektetett jogaikkal!

Káros jelenség, hogy egyes vezetők, középvezetők saját és a közösség érdekében nem gyakorolják a szolgálati szabályzatban lefektetett jogaikat és kisebb-nagyobb hibákért nem vonják felelősségre a mulasztókat. Ennek következménye a munkafegyelem romlása.

Felszökött az igazolatlanul hiányzók száma. Gyakori az elalvás szolgálat közben. A kocsivizsgálók igen gyakran — különösen éjszaka —, elmulasztják a vonatok megvizsgálását. Előfordult, hogy Kelenföldtől Hegyeshalomig egyetlen állomáson sem tartózkodtak a téren és nem vizsgálták meg a vonatokat. Ferencvárosban megtörténik, hogy a forgalmi és vontatási dolgozók közös megegyezéssel nem a helyszínen váltanak, úgy ahogy az állomás végrehajtási utasítása szabályozza.

Hol vannak ilyenkor a vezetők? Természetesen csak az a vezető követelhet fegyelmezett munkát, aki maga is példát mutat. A ferencvárosi vonatkíséretnél már szinte rendszerré vált, hogy a vonatvezető az érkező tehervonatról Kelenföldön leszáll és a zárfékezővel viteti be a vonatot Ferencvárosba. Nyilván az ilyen vonatvezető nem tud határozottan fellépni a zárfékezővel szemben esetleges fegyelmezetlenség esetén.

A fegyelem lazaságát mutatja a nagyszámú hiányzás az oktatásokról. Nem egy olyan dolgozó van, aki 2—3 hónapig sem vesz részt oktatáson. A Soroksári úti állomáson az oktatótiszt gyakran csak aláíratja a naplót, de a tematika szerinti oktatást nem tartja meg.

A fegyelem megszilárdítása megköveteli, hogy a legrátermettebb emberek legyenek vezetők, illetve középvezetők. Érvényt kell szerezni pártunk álláspontjának, hogy gazdasági funkciót pártonkívüli is betölthet, ha megvan a rátermettsége, ha hűséges a proletárhatalomhoz. Azért hangsúlyozom ezt — mondotta Lékai elvtárs —, mert helyenként azt tapasztaljuk, hogy nem veszik figyelembe a szakképzettséget és csak azért, mert valaki párttag, beállítják vezetőnek.

A pártszervezetek a leghatározottabban segítsék a szolgálati vezetőt fegyelmező munkájában. Segítsék kialakítani a szocialista munkafegyelmet és a fegyelmezetlenkedő párttagokat pártvonalon is vonják felelősségre. A példamutató, fegyelmezett dolgozóknak viszont szerezzenek nagyobb megbecsülést a mozgalmi szervek.

Vissza kell állítani a fegyelmi határozatok nevelő hatását. Tűrhetetlen, hogy egyes fegyelmi határozatok a vétség elkövetése után két-három hónapra lássanak napvilágot.

A szocialista tulajdon védelméről

A munkás-paraszt forradalmi kormány mindent elkövet, hogy javítsa a vasutasok életés munkakörülményeit. A szocialista tulajdon védelmére mégsem fordítunk kellő gondot. Ebben az esztendőben például Ferencvárosban 35, a Nyugati-pályaudvaron 42, Rákosrendezőn 10 főt tartóztattak le lopásért. Van olyan hónap, hogy a vasút csupán súlyhiány címén 120—130 000 forintot fizet ki.

Napjainkban is előfordulnak kocsifeltörések. Ezeket jelenteni kellene a felsőbbségnek és a vasúti rendőrségnek. Ezt azonban nem egyszer elmulasztják. A pártszervezeteknek, a tömegszervezeteknek, a szolgálati vezetőkkel együtt a legkövetkezetesebb harcot kell folytatniuk a szocialista tulajdon védelméért és a legkényelmesebb rendszabályoktól sem kell visszariadniok azokkal szemben, akik arra vetemedtek, hogy a nép vagyonát önző céljaikra használják fel.

Nem feledkezhetünk meg arról — hangsúlyozta az előadó —, hogy az ellenforradalomban vereséget szenvedett ellenség jól tudja, hogy most nem törhet nyiltan a munkáshatalomra. Éppen ezért gazdasági kártevéssel igyekszik a proletáriátus hatalmát gyengíteni.

A hozzászólások azt bizonyították, hogy a pártbizottság megállapításai helyesek, s ugyanakkor rámutattak a felsőbb vezetés hibáira is. Sok a bürokratikus intézkedés, sokszor nem veszik figyelembe a dolgozók helyes javaslatait. Többen kitértek arra, hogy a vasutasok igen nehéz körülmények között dolgoznak. A túlzott leterhelés következtében tompul az éberség, ami nemegyszer balesethez vezet. Követelték, hogy szűnjenek meg a felelőtlen ígérgetések. Biztosítsák a munka-, védő- és egyenruhát, a pihenőidőt és helyet, valamint a fizetett szabadságokat.

A hozzászólásokból az is kitűnik, hogy a mozgalmi szervek vezetői helyesen látják; ahhoz, hogy a jogos igényeket kielégíthessük, hogy tovább javuljon a dolgozók munka- és szociális körülménye, jobb, pontosabb, gazdaságosabb munka szükséges. Az értekezlet részvevői végül határozatot fogadtak el és megfogadták, hogy azok végrehajtásáért munkahelyükön minden erejükkel dolgozni fognak.

Lehoczki József esztergályos, KISZ-vezetőségi tag az Északi Járműjavítóban. Munkáját lelkiismeretesen ellátva dolgozik, példát mutat a többi fiatal munkatársának.

(Kovács Géza felv.)

Mi akadályozza a jobb szakszervezeti munkát?

A Szolnoki Járműjavító üzemi bizottságának munkáját az ellenforradalom óta fejlődés jellemzi. Az eddigi eredmény azonban nem elegendő ahhoz, hogy elégedettek lennénk. Az üzemben 470 dolgozó még nem tagja a szakszervezetnek. A szervezett dolgozók közül is 120 nem fizeti rendszeresen a tagsági díját.

Az alacsony szervezettségnek elsősorban a széleskörű felvilágosító munka hiánya az oka. Sokan vannak még, akik nem ismerik a szakszervezethez tartozás fontosságát, nem ismerik a műhelybizottságok tagjait sem. Ebből aztán az is következik, hogy mindenféle apró-cseprő dolgokkal az üzemi bizottságot keresik fel. Ezen sürgősen változtatni kell. A műhelybizottságok tagjai a bizalmiak nagyon sok problémát a munkahelyen orvosolni tudnak kellő irányítással és vezetéssel.

Feltétlenül szólni kell a taggyűlések, a termelési tanácskozások hibáiról. Nemegyszer a dolgozók problémáit tárgyalni készülő értekezletet el kell halasztani a passzivitás miatt. Ha csak suttogunk arról, hogy mit ad a szakszervezet, azzal nem megyünk előbbre. Az ellenforradalom óta legalább 300-an részesültek segélyben, kaptak orvoslást egyéni sérelmükre. De a segélyben részesítetteken kívül jóformán erről másoknak nincs tudomása.

Mennyi hibát, hiányosságot mondunk el egymás között? Miért nem mondjuk el azt is, hogy milyen munkát végez a szakszervezet. Ha ezt nem tesszük, saját munkánknak saját magunk válunk kerékkötővé.

Nem tud kialakulni egy széleskörű munkaverseny azért, mert dolgozóink nem ismerik a jelenlegi verseny célkitűzéseket, s félnek a régi módszerektől. Nem a szakszervezetnek lenne-e feladata a célkitűzések ismertetése, a vállalati nyereségrészesedést nagyban elősegítő egészséges versengés szélesítése?

Csomor János

Szolnok

KOMMUNISTA PÉLDAMUTATÁSSAL

Állomásunknak mindig fájó pontja volt a kocsimozgatási egységidő teljesítése. Nem egy esetben csupán 50—60 százalékos volt. Valamit tenni kell — mondották a dolgozók az egyik termelési értekezlet után.

A beszédet tett követte. A három párttag vonatvezető megbeszélésre hívta az ÜB-elnököt, az állomásfőnököt és a két pártonkívüli vonatvezetőt. Megvitatták azokat a versenyfeltételeket, amelyekkel javítanak a hiányosságon.

Az eredmény nem maradt el. Októberben már túlteljesítettük a tervet. A legjobb eredményt *Varga Ferenc* párttitkár brigádja érte el. A második *Horváth Ferenc* pártbizalmi brigádja, a harmadik *Füst Gábor* brigádja lett. Az első helyezett 200, a második 100 forint jutalmat kapott.

Ugy érezzük, hogy a kommunista példamutatás meghozta az eredményét.

Szalay József

állomásfőnök, Körmend

Az első vasutas SZABAD AKADÉMIA

A közelmúltban megnyílt a vasutasok első Szabad Akadémiája Szegeden. Az első alkalommal 28 dolgozó jelent meg, hogy meghallgassa *Makai Lajos* egyetemi adjunktus nagy érdeklődéssel várt előadását az űrhajózásról. A jelenlevők véleménye az volt, hogy az Akadémia előadásai sok olyan kérdéssel ismertetik meg a dolgozókat, ami mindennapi életük során foglalkoztatja őket.

Ezekkel az előadásokkal párhuzamosan folynak a szegedi vasutas szolgálati helyeken az ismeretterjesztő előadások. Egy-egy előadáson 45—70 hallgató vesz részt.

Szládi Sándor

AZ IGAZGATÓSÁGOK EGYMÁS KÖZÖTTI VERSENYE

Az igazgatóságok egymás közötti versenyének *október havi eredményei* alapján a helyezési sorrend a következő:

1.	Miskolc	67 pont
2.	Pécs	61 pont
3.	Szombathely	59 pont
4.	Szeged	50 pont
5.	Budapest	43 pont
6.	Debrecen	35 pont

Győztes: Bánréve-állomás

A csehszlovák vasutasok meghívására Bánrévéről 12 tagú küldöttség utazott a csehszlovákiai Csizfürdőre, hogy értékeljék a Bánréve—Lenartovce állomások közötti verseny III. negyedévi eredményeit.

Az 1951. évben alapított díszes vándorzászlót ez alkalommal Bánréve-állomás dolgozói nyerték. Vállalásukat 140 százalékra teljesítették, míg csehszlovák barátaik 146 százalékos eredményt értek el.

A baráti találkozón megvitatták a kapcsolatok és a közös munka további javításának módszereit.

A megbeszélés után a csehszlovák vasutasok vendégül látták a magyarokat. Mindkét küldöttség vezetője pohárköszöntőjében hangsúlyozta, hogy a munka megkönnyítését és eredményességét szolgáló módszereket a jövőben még fokozottabban alkalmazzák, nem elégszenek meg az elért sikerekkel.

Haraszin Károly

ÜB-elnök, Bánréve-állomás

Jól működő KST Szombathelyen

Több mint három éve működik a Kölcsönös Segítő Takarékpénztár a Szombathelyi Járműjavítóban. A KST 1954-ben alakult 85 taggal, és alig 1300 forint megtakarítással. A tagok száma ma már meghaladja a 300 főt, és a havi befizetés is közel jár 12 000 forinthoz. Augusztusban mintegy 80 000 forintot fizettek vissza a tagoknak. Egy év alatt 215-en részesültek kölcsönben, 82 ezer forint összegben. Az új évadban már több mint 30 000 forint betétjük van a tagoknak. A KST eredményes fejlődése elsősorban *Gadányi Ignác* és *Vas László* érdeme.

Közbenjárásunkra elintézték

Lapunk szeptember 15-i számában *„Laktanyagondok a komáromi fűtőháznál"* című cikkel kapcsolatban a budapesti igazgatóság vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy *Molnár István* állomásfőnök a kereskedelmi dolgozók volt laktanyahelyiségét átadta a vontatási szolgálatnak. Igy 6 darab ágy elhelyezésével a probléma megoldódott.

Pataki József írja Orosházáról: Lapunk november hó 1-i számában *„Gondoljunk a télre"* című levéllel kapcsolatban a következőket közlöm.

„Levelünk nyomán rendeződött a hiányosság. A kecskeméti rakodási főnökség igazgatóságunk utasítására 15 db pokrócot küldött. Kicseréltük a rossz papucsokat, sőt a jövő évi szükségletet is megkaptuk. Bizakodással várjuk a hidegebb idő beálltát a kellően fűtött laktanyai szobákkal."

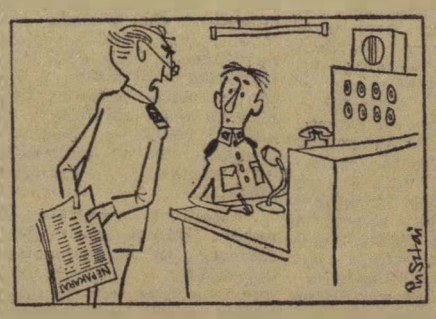
Bognár József Tapolcáról közli: *Simon József*, aki mindkét lábát elvesztette, október 28-án ismét megkezdte a szolgálatot. Ezúton üzeni a szerkesztőségnek, hogy köszöni azt a fáradozást, amit érdekében másfél év alatt tett. Megkapta a műlábat, s így az általa annyira szeretett vasúti életpálya nem tört ketté.

A szakszervezet kezdeményezésére a Gépészeti Szakosztály intézkedett, hogy a baleseti veszélyek elhárítása érdekében minden olyan 424-es sorozatú mozdonyra, amelyen központi szerelvényfej van, bármilyen javítás esetén — amennyiben ez még nem lenne felszerelve — kapaszkodó fogantyút szereljenek fel a mozdony hoszkazánjának jobboldalára.

Ugyancsak a szakszervezet közbenjárására a Kisújszállás tolatási műveleteket rendszeresen végző és kocsirendezők helyett foglalkoztatott jegyvizsgálók esőköpenyüket szakfelszerelési tárgyként megkapták.

A Vasúti Főosztály illetékesei értesítették a szakszervezetet, hogy felhívásukra Miskolc személypályaudvar ólmozó, bárcázó dolgozóinak bőrcsizma ellátása iránt intézkedtek.

A MENETIRÁNYÍTÓBAN ▼ JÖN A MIKULÁS



— Azt már tudom, hogy mi történik a világűrben, viszont képtelen vagyok megtudni, mi történik a vonalamon a gyorstehervonatokkal.

— Neked virgácsot hoztam, legalább lesz mivel tisztogatnod a váltókat.

AZ ESTI TANFOLYAMOKRÓL

Alig múlt el két hét a szakszervezeti oktatás megindulása óta, de máris látható: az esti tanfolyamokkal sokat nyer a szakszervezeti munka.

Az üzemi bizottsági elnökök csaknem valamennyien átérzik az oktatás jelentőségét. Örülnek a kezdeményezésnek. A területi bizottságok igyekeznek a legmesszebbmenő támogatást nyújtani.

A debreceni területi bizottság

munkatársai az oktatási ütemterv alapján elkészítették saját reszortjukra az esti tanfolyam ütemezését. Megszervezték a tanfolyamok ellenőrzését és segítését. Létrehozták társadalmi aktívákból az oktatási bizottságot. A tanfolyamok ellenőrzésébe bevonták a Központi Vezetőség és a választmány tagjait.

A tanfolyam vezetőivel megbeszélték az oktatás jelentőségét, vonalvezetését és módszerbeli támogatását adtak nekik. Az üzemi bizottság tagjai Debrecen állomáson és a fűtőháznál elbeszélgettek a hallgatókkal, s ismertették velük az oktatás célját, időpontját és helyét.

Debrecenben, Mátészalkán és Záhonyban már folynak az előadások, méghozzá sok érdeklődővel. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy az itteni üzemi bizottságok vezetői kérték a helybeli pártszervek támogatását, a szakszolgálat segítségét. Debrecenben például a pártvezetőség egyik tagja a tanfolyam megnyitásakor nyújtott nagy segítséget azzal, hogy a hallgatók előtt hangsúlyozta a szakszervezeti esti tanfolyamok indításának szükségességét.

A szegedi területi bizottság

is sokat foglalkozik a tanfolyamokkal. Az előadókat központilag képezik ki, az üzem sajátosságait figyelembevéve. Létrehozták az oktatási bizottságot. A reszortosnk külön oktatási csoportot is alakítottak. Az előadókkal megbeszélték az előadások anyagát. A legeredményesebb megbeszélést a társadalombiztosítási és a bizalmi tanfolyami előadókkal tartottak.

Szeged területén először a társadalombiztosítási aktívák esti tanfolyama nyílt meg. Az első megállapítás az, hogy a góctól távolabbeső helyekről kijelölt tanfolyamhallgatók többsége nem jelent meg az előadáson. Egyfelől a vonatközlekedés, másrészt a hiányos propagandamunka miatt.

A tanfolyamokon nem minden előadó kapcsolja össze az előadást helyi példákkal. Ennek ellentéte volt tapasztalható Mezőtúron. Itt valamennyi hallgató közölte észrevételét az előadóval, kikérték véleményét, hozzászóltak az anyaghoz.

Megfigyelhető, hogy a mozgalmi munkában jártas előadó, a mozgalmi résznél időz tovább, szakvonali előadó pedig a szakvonali kérdésekkel foglalkozik többet. Erre vigyázni kell, s lehetőleg kiegyensúlyozottan kell tárgyalni az anyagot.

A tanfolyamok hallgatói érdeklődéssel kísérik az előadásokat. Kérik azonban, hogy egy-egy fontosabb országos problémáról bővebben tájékoztassák őket.

Hiányosság, hogy az előadók nem mindig beszélgetnek el a hallgatókkal, nem kérdezik meg, hogy mi érdekli őket a témakörön belül. A tanfolyamok anyagát nem propagálják előre megfelelően. A faliújságokon nem látni a tanfolyamokról szinte semmit.

A hiányosságok ellenére többségében eredményesek a tanfolyamok. Ha a hibákat menetközben kijavítják, akkor minden reményünk megvan arra, hogy a tanfolyamok befejeztével — de még előbb is — újabb egészséges lendületet kap a szakszervezeti munka.

Megjegyzések a Miskolci VSC elnökségének munkájáról

A sportkörök élére azért választanak vezetőséget, illetve elnökséget, hogy ne egy ember, a függetlenített elnök, vagy a főtitkár irányítsa a szakosztályokat, hanem a vezetőség kollektívája. A vasutas sportkörök többségénél ez így történik. Akadnak azonban kivételek is. Ezek közé tartozik a többi között a Miskolci VSC tizenkét tagú elnöksége, amely csak papíron létezik, de a valóságban nem dolgozik. Hogy ez így van, abban nagyrésze van az augusztusban leváltott sportköri elnöknek — Nagy Lászlónak, — aki bizony nem sokat törődött azzal, hogy az elnökség tagjaival legalább havonként egyszer megbeszélje a legfontosabb feladatokat. Könnyelmű, fölényes, később hanyag munkája folytán zavarok keletkeztek az MVSC életében. Ezért Nagy László még augusztusban leváltották. Helyébe a Területi Bizottság az elnökséggel karöltve Farkas Lászlót bízta meg az elnöki teendők ellátásával.

A sportkör új elnöke határtalan lelkesedéssel látott munkához. Bízott abban, hogy az elnökséggel együtt rövid idő alatt sikerül előrevinni a Miskolci VSC kátyuba rekedt szekerét. Nem így történt. Farkas László munkáját nem segítette és sainos napjainkban sem segíti az elnökség. Egyedül Dombóvári József a Területi Bizottság sportfelelőse az, aki úgyszólván mindennap felkeresi, hogy megbeszélje vele az esetleges problémákat és tanácsot adjon munkájához. Pedig az elnökség összetétele nem rossz.

Mi az oka annak, hogy az elnökség tagjai nem dolgoznak? A sportosztály legutóbbi ellenőrzése során fény derült erre.

Egyesek csak akkor jelennek meg a sportirodában, ha „megy" a játék a labdarúgó csapatnak, mások pedig miután megkapták az ingyenes pályabelépőiket, nem nagyon érdeklődnek a szakosztályok iránt. Vannak olyan vezetőségi tagok is, akik ha részt is vesznek egy-egy megbeszélésen, nem hallatják hangjukat, afféle bólogató Jánosok módjára szép csendesen meghuzódnak.

Ezekután nem lehet azon csodálkozni, hogy a munkatervükben szeptember 1-e és november 4-e között szereplő két elnökségi ülés közül egyiket sem tartották meg, mert az elnökségi tagok távolmaradtak.

Sokkal több segítséget várunk az elnökség tagjaitól. A több között azt, hogy az elnökségi üléseken mindenki megjelenjen, a bólogatás helyett vitassanak meg minden olyan problémát, amely a szakosztályok életében felmerül. Csakis így lehet elérni, hogy a Miskolci VSC szakosztályai a jövőben még nagyobb sikereket érjenek el a különböző országos bajnokságokban.

V. F.

AZ NDK ÚJ VILLAMOS MOTORVONATA

Négyrészes villamos motorvonatokat exportál az NDK. A forgó alvázakban nyolc darab, egyenként 185 KW teljesítményű, 3000 V-os egyenáramú villanymotor van beépítve. A két-két kocsirészből álló félvonat villamos berendezése azonos. Teljes hossza 89,1 méter, a középső vagonokban a 188 ülőhelyen kívül konyha, csomagtér és postaszakasz is van. Minden üléshez telefon vezet, melegvíz-fűtés, illetve szellőző-hűtés gondoskodik az utas teljes kényelméről. Utazósebessége 135 km/óra, nagytávolsági gyorsforgalomra szánták. A villamos gyorsmotorvonat egy egy városi forgalomra készült, 110 km/óra sebességgel közlekedő háromrészes motorvonatból fejlesztették, amelyet nagy sorozatban szállítottak külföldre.

A szerkesztőség üzeni

Mészáros Gyula Zalaegerszeg, **Beró József** Budapest-Keleti Műszak, **Pálmai István** Budapesti Magasépítési Főnökség, **Sziládi Sándor** Szeged, **Dancs József** Tapolca, **Totka Károly** Szeged, **Török József** Szeged, **Leiti Ferenc** Pécs. A november 7 tiszteletére indított verseny eredményéről szóló tudósítások későn érkeztek. Így azokat lapunkban közölni nem tudtuk.

Csomor János Szolnok, **Várnai László** Pécs, dr. **Horváth Károly** Gazdasági Vasutak, **Szalay József** Körmend, **Sziládi Sándor** Szeged, **Pataki József** Orosháza, **Temesi István** Miskolc, **Leiti Ferenc** Pécs, **Szücs Ferenc** Hatvan, **Haraszin Károly** Bánréve. Tudósításukat lapunk anyagához felhasználtuk.

Totka Károly Szeged, **Molnár István** Szeged, **Szobonya László** Vác, dr. **Horváth Károly** Gazdasági Vasutak. Levelüket lapunk következő számában közölni fogjuk.

Németh Pál Szerencs, **Szabó Gyula** Sztálinváros, **Együd István** Rákosrendező, **Siebert Emil** Kiskunhalas, **Héjjas Ferenc** Sárosd, **Tandi Lajos** Gyoma, **Aranyos István** MÁV Hídépítési Főnökség, **Bognár Károly** Tapolca, özv. **Dékány Ferencné** Gödöllő, **Antal József** Miskolc, **Bencsik Kálmán** Soltvadkert, **Mészáros Sándor** Veszprém-külső, **Leiti Ferenc** Pécs, **Totka Károly** Szeged, **Szelényi Ferenc** Székesfehérvár, özv. **Kiss Dezsőné** Rácalmás, **Varga János** Budapest. Levelüket illetékes helyre továbbítottuk.

Galambos Ferenc, Magyar Ferenc és **Kovács István** Baja. Az érvényes szabályzat szerint az elvtársaknak illetményszerűen védőruha ellátás nem jár. Munkakörük ellátásához leltárkezelésű védőruha kiadására a Vasúti Főosztály utasította a szegedi igazgatóság IV. osztályát.

Doma Tibor Fonyód. Levelére a pécsi igazgatóság vezetője közölte, hogy besorolás elleni panaszát, amely közvetlen szolgálati főnökének mulasztása volt, már elintézték és a jogos bérét visszamenőleg megkapta. Feleségének visszavétele is folyamatban van Fonyód állomásra távírászi munkakörbe.

LAKÁSCSERE

— Elcseréléném debreceni központban levő kétszoba hallos összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni lehet: Bp., VIII., Baross utca 32. I. 21. Olasz.

— Váci 3 szobás, hallos, összkomfortos, nagyméretű lakásomat elcseréléném budapesti 2 szoba összkomfortosra, lehetőleg Budán. Címem: Ladányi Béla műsz. tanácsos, Vác, Mártírok u. 16.

— Elcseréléném X., MAV-telep 46/4. sz. épületben levő 1 szoba, konyhás, kamrás lakásomat hasonlóra Budapest területén bárhol. Érdeklődni lehet: Orosz Józsefnél a fenti címen.

— Hajdúszoboszlói szoba-konyhás lakásomat elcserélném budapestivel, vagy pestkörnyékivel, megegyezés szerint. Cím: Balassy Tamás, Hajdúszoboszló, Puskin utca 13. szám.

— Dombóvári szoba-konyhás mellékhelyiségekkel rendelkező magánlakásomat elcserélném hasonló budapesti magánlakással. Cím: Keve Ferenc, Dombóvár, Zrínyi utca 31. sz.

HÍREK

ELŐFIZETŐINKHEZ

A „Magyar Vasutas" megindítása idején közöltük, hogy azok az előfizetők akik 1958. negyedik negyedévére a „Szocialista vasútért" című lapra előfizettek, 1957. november 15-ig a „Magyar Vasutas" példányait a befizetett összeg fejében megkapják. Tekintettel, hogy szerkesztőségünk a tartozások kielégítésének eleget tett, felhívjuk előfizetőink figyelmét, hogy december 1-től (11. sz.) abban az esetben kaphatják lapunkat, ha előfizetésüket megújítják.

— **Katona Ervin** a Magyar Honvédelmi Sportszövetség hatvani MÁV üzemszervezetének repülőmodellezője, a Szabolcs-Szatmár megyei modellezőversenyen 13 induló között a második helyen végzett. Gépe 89.1 km óránkénti sebességet ért el.

— **Hámán Kató szobrát**, amelyet az ellenforradalom alatt lerombolták, a szakszervezet rövidesen újra felállítttatja a Nyugati-pályaudvar indulási oldalán. Az új emlékművet Kirchmayer Károly szobrászművész készíti. A szobor leleplezési ünnepségéről megemlékezünk.

— **A Vasúti Főosztály középfokú anyagszerkezetési tanfolyamot szervezett.** Ezzel az érdekelt dolgozók régi kívánsága teljesül, eddig ugyanis a II. szakcsoportba csak más szakszolgálatnál rendszeresített vizsga letételével juthattak.

— **A MÁV Tisztképző Intézet** november 23-án rendezte hagyományos zártkörű tanfolyambálját az Északi Járóműjavító kultúrházában.

Szakmai értekezletet tartottak november 21-én és 22-én a MÁV éjjeli szanatóriumában. A kétnapos értekezleten több beszámoló hangzott el az orvosok munkájáról és a jövő terveiről.

— **Jászapáti állomáson** határidő előtt befejezték egy víztorony építését. A vizet eddig Vámosgyörkről tartálykocsikban szállították Jászapátira.

— **A svájci szövetséget vasút** egy turbógenerátor 205 tonnás állórészének szállítására, konstrukcióját tekintve egyedülálló szállítókocsit készített. A vagon 18 tengelyes, üres súlya 98 tonna, teherbíróképessége 270 tonna, hossza 43 méter.

ARATÓ FERENC

többszörös sztahanovista pécsi mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse 37 éves korában hosszas szenvedés után elhunyt. Akik személyesen, vagy példamutató munkájának alapján ismerték, megrendülten fogadták a tragikus hírt.

Míg élt, mintaképe volt a hazáját, népét és a vasutasok nagy családját érző szívvel szerető embernek. Mindig szolgálatkész segítője, tanítója volt munkatársainak, akik fájó szívvel kísérték utolsó útjára a felejthetetlen barátot, elvtársat.

Emlékét a vasutasok nagy családja híven őrizni fogja.

— **A dán vasutak** tánctermemel felszerelt személykocsikat helyeznek üzembe. A kétrészes kocsi egyik részében bár van, míg a másik fele tánctermeül szolgál.

— **Az ország első egészségügyi vasúti kocsija** készül Dunakeszin. A 24 méter hosszú, egészségügyi kocsi decemberben megy futópróbára, s a jövő év első negyedében építik be az orvosi berendezéseket.

— **A jugoszláviai Splitben**, a közelmúltban megtartott európai országok vasúti konferenciáján, a MÁV képviselői is részt vettek.

— **Karl Zeiser, a Vasutas Nemzetközi Sport Szövetség (USIC) főtitkára**, a közelmúltban három napig Magyarországon tartózkodott. Ittléte alatt a vasutas sportvezetőkkel megbeszélést tartott az USIC technikai bizottsága ülésének előkészítéséről és a jövő évi vasutas vívó Európa-bajnokság rendezéséről. Megtekintett több vasutas sportlétesítményt is. A látottak felett elismerését fejezte ki.

A MÁV kórházban bőven jut játék is a kis betegeknek.

LENGYELORSZÁGI KÉPEK

IV.

OLIWA

Oliwa kicsiny falucska, Gdansk és Gdynia között. Hogy mégis szinte a világ minden részéről felkeresik, ezt a templomában álló világhírű orgonájának köszönheti. Építője, Wolf János hosszas tanulmány után 25 év alatt szinte egyedülálló remekművet készített. Az orgonának 7000 sípja van. A legvékonyabb gyufaszálnyi, a legvastagabb sípban egy ember is elfér. A sípok hosszúsága 4 milliméretű 10 méterig váltakozik. Korábban hét férfi tudta fújtatni, 1939-től gép mozgatja. A sípok a legkülönbözőbb hangokat adják. Kakukk, medve, szél süvöltése, férfi és női hang stb. De ezt olyan tökéletességgel, hogy megtévesztésig hasonló. A harsona hangjára az orgonán levő angyalszobrok feje mozog, s a kezükben tartott harsonából halljuk a hangokat. A csengő hangjára a megelevenedett szobrok valódi csengőket ráznak, járnak a kereplők, mozog a napóra, forognak a csillagok. Állítólag amikor a mester először hallotta remekművének hangját, a gyönyörűségtől megszakadt a szíve. Másik állítás szerint az első hangversenyen egy halálos beteg meggyógyult.

A templom mögött elterülő Miczkyewicz-park francia és angol kertjében a világ legkülönbözőbb fái megtalálhatók. Ugyancsak nem mindennapi látvány a parkban egymással szemben levő két barlang, amelynek az az érdekessége, hogy a halk suttogás a szemközti barlangban szinte felerősítve hallható.

KRAKKÓ

Legenda szerint a város helyén levő települést állandó rettegésben tartotta egy sárkány. (Állítólagos barlangja ma is látható a Visztula partján.) A település lakóitól mindennap egy fiatal lányt kívánt áldozatul. Végül is akadt egy Krak nevű cipészinas, aki vállalkozott arra, hogy megszabadítja a várost a sárkánytól. Kénnel és salétrommal kitömött birkabőrt helyezett el a barlangjának bejáratához, amelyet a sárkány jóéttvággyal fellakmározott. De hamarosan olyan égető szomjúság gyötörte, hogy annyi vizet ivott a Visztulából, hogy felpuffadt tőle és a folyóba zuhant. A város lakossága hálából polgármesterévé választotta a kis inast és nevéről Krakkóra változtatta a város nevét. Hogy mennyi igaz a legendából, nem tudni, annyi azonban biztos, hogy a Wawel (volt királyi vár) bejáratánál felakasztott hatalmas csontokról azt vallják a krakkóiak, hogy az az állítólagos sárkány csontjainak maradványa.

A város nemrégiben ünnepelte fennállásának 700. évfordulóját. Krakkó valóban őrzi 700 év történelmét. Ebben az is közrejátszik, hogy a város nem szenvedett kárt szinte a legviharosabb időkben sem.

Minden idegen által megcsodált látványossága a városnak a krakkói kürtös. A Rynek Glownyn, a főtéren álló Mária templom tornyából óránként felhangzik a kürtszó négyszer egymásután, a négy égtáj felé.

Az eltűnt messzi századokban kezdte és még ma is fújja muzsikáját. Akkor is fújta, amikor a hirtelen betörő tatárok rárohantak. Benne az élet, kürtjében a hang egyszerre halt meg. Annál az akkordnál, ahol a régen porladó kürtös utolsót lehelt, megszakad a hang, de a megszámlálhatatlan műemlék között ott rezeg tovább a levegőben a következő óráig, a következő kürtölésig. Egyébként a varsói rádióban minden délben szintén felharsan ez a kürtszó.

Az említett templom műremek. Háromrészes oltára ezereves faszobrainak szinte egyedülálló a világon. Nem messze, a szinte sértetlen Barbakán mellett lassú villamosok és nyüzsgő élet. A főtéren ezernyi galamb. Macskaköves utcáin hatalmas az autóforgalom.

A Visztula partján csaknem teljes épségben áll a királyi vár, a Wawel. 1609-ig ugyanis Krakko volt a főváros. Ekkor tette át III. Zsigmond Varsóba a székhelyét, hogy közelebb legyen Svédországhoz, mivel svéd király is volt.

A várat I. Zsigmond kezdte építtetni mostani állapotában a XVI. században. A falba karcolva még ma is látható: AVGUSTIN BELAWSKI A. D. 1527. Erre az időre teszik a vár építését az előző, XIV. századból származó gót stílusú építmény fölé.

Zsigmond sokáig élt Mátyás udvarában, itt találkozott az olasz kultúrával. Elhatározta, hogy egy olasz várhoz hasonlót építtet, ezért kérte fel az építésre Francisci Florentini és Baltimo Betecci olasz építészeket. Az épületre jellegzetesek a könnyű oszlopok. A XVIII. században katonai kórháznak, a XIX. században osztrák császári katonai laktanyának használták. Konyhája alatt megtalálták a legrégibb lengyel templomot. Korábban fapadozata volt, ma márványnyal van burkolva és minden látogató csak a cipőjére húzott papucsban járhatja a szebbnél szebb termeket. Még láthatók a palotában gerendák a XVI. századból, mennyezetének nagy része azonban az eredeti stílusban helyreállított.

Valamikor 300 gobelin díszítette a falakat, ma is sok van belőlük. A második világháború idején Kanadába kerülteket azonban még nem sikerült visszaszerezni. A legtöbb gobelin a XVI—XVII. századból való. Flamand mesterek munkája. Egy kép árából annak idején egy ezred katonaságot lehetett volna felszerelni. Ez el is képzelhető, hiszen először megfestették a képet, s erről csomózták a gobelint. Egy évben egy ember körülbelül egy négyzetméter nagyságot tudott elkészíteni.

Az egész Wawel egy múzeum. Valamikor valami kezdetleges központi fűtésféle is volt benne. Az ajtók felett gyönyörű portálok díszelegtek. A százból azonban ma már csak 30 van meg. A falakon alabárdok a XV. századból. Tízkilogrammos, kétméter hosszú kardok, fél-, egész- és török páncélok emlékeztetnek a múlt időkre.

Reprezentatív termek egész sora. Az aranyozott mennyezetű követek várójának falán lovagi torna jelenetek, egy Antoni nevű lengyel művész munkája. XVI. századbeli ollós székek, korcsolyán bőrrel bevont székek, falak idézik a múltat.

A királyi fogadóterem mennyezetén két lengyel szobrász krakkói polgárokról készített maszkjai 1535-ből. 400 év alatt 190-ből csak 30 maradt épségben. A fogadóterem falán az emberi élet képekben végigvezetve a bölcsőtől a koporsóig. Ott látható Báthori Istvánnak és feleségének, az építtető Zsigmondnak, Julius Cézárnak, Sobieszky János lengyel királynak a képe.

Az egyik teremben hatalmas festmény a lepantói ütközetről, (1571) Thomas Dolibelli festménye. A képen fahajót is láthatunk gályarabokkal. Egyébként primitív kép, de hatalmas történelmi érték. Barokk bútorok, kincsesládák sorakoznak egymás mellett. A falakon korabeli fényvisszavetők.

A trónterem fala török sátorponyvával fedett. A terem bál céljaira is szolgált. A német megszállás alatt mozinak használták.

A gót stílusú XIII—XIV. századból származó épületrész nincs nyitva a nagyközönség előtt. (Előttünk ez is megnyílt.) A középkori ólmos ablakok régi idők történetét tárják, de az ablakon kinézve az egyre iparosodó Krakkó és környéke már más színt mutat. Ide látszik Nowa Huta, a lengyel Sztálinváros kőmű-erdeje. Úgy tervezték, hogy 1965-re százezer lakosa lesz a városnak. De a lélekszám már ma eléri a 90 000-et. A gyáróriás nagyságára jellemző, hogy területén 300 kilométer hosszú vasúti iparvágány húzódik.

Gulyás János

(folytatjuk)

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

I. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1957. DECEMBER 15.

Nem lephet meg bennünket a hideg, a havazás

Nem tévesztheti meg bennünket a csalóka időjárás. Ha ma még eső csepereg, vagy a bágyadt nap pislog is, holnap esetleg már zuzmarás télben, hófedte vasúti pályákon kell ellátnunk nem kis felelősséget jelentő tennivalónkat. Hogy ez így van, erre már az idén is kaptunk figyelmeztetést. A Szeged környéki 20 fok alatti hideg, a Debrecen táji hótakaró — hogy csak a legkirívóbbakat említsük — figyelmeztetnek, hogy minden évben a legkeményebb hidegre, hófúvásra készüljünk, ha nem akarjuk, hogy kellemetlen meglepetés érjen bennünket.

A régi tapasztalatokat hamar elfelejtjük, könnyen hiszünk az enyhe időnek, s az eredmény: az első hidegebb napon megszaporodtak a vonatkésések, az utasok elégedetlenkedtek a fűtetlen kocsik miatt.

A közeljövőben sem számíthatunk kisebb forgalomra. Még tart a cukorrépa szállítási kampány. Az üzemek, bányák az év végéig még nagy mennyiségű árut, nyersanyagot akarnak elszállíttatni. Egyrészük az adósságot pótolja, mások a terven felül akarnak minél többet termelni. Az ünnepek előtti és utáni időben megszaporodik az utasok száma. Több tízezer diákot kell hazaszállítani a téli szünidőre. Igaz, hogy a legtöbb vonalon mentesítő vonatokat közlekedtetünk, mégpedig úgy akarjuk, hogy ne legyen késés, ne akadályozzák ezek a menetrendszerinti forgalmat.

Az előkészületekből úgy tűnik, hogy nem lesz fennakadás. Kijavítva állnak a hókotrók, hóekék, a legtöbb helyen már felállították a hóvédműveket, rendelkezésre áll az ipari só, rendbehozták a kocsik fűtőberendezését.

De a hótakarító eszközök mozgatásához emberek kellenek, akiknek dacolniuk kell hóval, hideggel. Megtettünk-e mindent, hogy télen is a lehető legjobb munkakörülményeket biztosíthassuk dolgozóinknak? Egyértelmű igennel sajnos nem felelhetünk. Még nem kapta meg minden igényjogosult a téli meleg ruháját. Akadnak olyan helyek, ahol a rossz fűtés miatt panaszkodnak, vagy éppenséggel dideregnek a széljárta műhelyekben. Nem egy szolgálati, vagy utasellátó vezető újabb rendeletre vár a védőétel és ital kiszolgáltatását illetően, ahelyett hogy az 1955-ben kiadott rendelet alapján járna el.

Az üzemi bizottságok, a munkavédelmi felügyelők és megbízottak legfőbb teendője legyen most, hogy az ajtókopogtató hidegben a lehető legmegnyugtatóbb munkakörülményeket, meleg laktanyaszobákat, fűtött melegedőhelyiségeket biztosítsanak a dolgozóknak. Ellenőrizzék, hogy megtörtént-e minden a védőételek és italok kiszolgáltatására az adott időben. Ezen túlmenően legyen gondjuk az utazóközönségre is. Nem egy helyen dívik még, hogy a várótermek fűtésére kiadott szenet „megtakarítják", vagy hideg kocsikkal futnak a szerelvények.

Másik sarkalatos teendő, hogy az új telesek mellett legyenek tapasztalt, leletjárt régebbi vasutasok, akik megtanítják a fiatalokat télen is helytállni. A propaganda minden eszközével küzdjünk a téli hűléses megbetegedések ellen. Az amúgyis nagyszámú balesetet félő hogy a hideg tél, a fagyos, jeges, havas föld még csak tetézi. A gyakori figyelmeztetésen túl az utak felszórásának ellenőrzésével igyekezzünk gátat vetni az újabb baleseteknek.

Reméljük, hogy túlságosan nem tesz próbára bennünket az idei tél, de ha a legzordabb időjárás fogadására készülünk fel, akkor nem érhet bennünket meglepetés,

Egy hős vasutas asszonyra emlékezünk

— Felavatták Hámán Kató újjáépített emlékművét —

Meghitt, felemelő ünnepség tanúja volt a Lenin körúton huillámzó tömeg, a Nyugati pályaudvarra érkező utasok, az indulási oldalon felsorakozott ünneplő közönség december 4-én. Ezen a napon, születésének 73. évfordulóján került sor *Hámán Kató* emlékművének leleplezésére, amelyet az ellenforradalom idején lerombolt szobor helyére emeltetett a vasutasszakszervezet.

Az ünnepségen megjelent *Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter

első helyettese, *Szabó Antal*, a szakszervezet elnöke, *Rödönyi Károly* vezérigazgató-helyettes, a párt- és a tömegszervezetek, a kerületi tanácsok, a különböző vasúti szolgálati helyek számos képviselője.

Eljöttek emlékezni egy olyan asszonyra, akinek munkássága, harcos élete, példadató, követésre ösztönző. Akinek egész élete nélkülözés, szenvedés, megalázatás, de mégis dicsőséges harc volt. Harc az igazságért, a munkásosztályért, a dolgozókért. Az eszméért, amely ma is él és egyre győzedelmeskedik.

Az emlékműnél a Nyugati pályaudvar munkásőrsége, a vasutas asszonyok és a KISZ-fiatalok állták díszőrséget. A Himnusz elhangzása után *Szabó Antal* elvtárs mondott ünnepi beszédet. Felelevenítette Hámán Kató küzdelmes életét. A jelenlevők szinte maguk előtt látták lepereg az áldozatos évtizedeket.

Tanítónő szeretett volna lenni. Fiatal gyermeklány létére ezért kézimunkázott éjjel-nappal, ezért tanított más gyermekeket, ezért nem reggelizett, nem vacsorázott, csak a tanításért kapott ebéden és uzsonnán élt.

Szülei korán elvesztette és árván maradt három testvéréről is neki kellett gondoskodnia. Előbb a hatvani, majd a Nyugati pályaudvar pénztárába került. Itt érte a forradalom hulláma. Ennek hatására lépett be a pártba, a Vasutas Szövetségbe. A vasutas sztrájk idején 1918-ban már közismert szónok és nevét együtt emlegetik Landler Jenővel és többi harcostársával. A Tanácsköztársaság idején a Munkás- és Katonatanács tagja.

A Tanácsköztársaság bukása után letartóztatják és hónapokig gyötrik az ellenforradalom börtönelben. A vasúttól 16 évi szolgálat után elbocsátják. Takarítani, mosni jár. Később egy vegyigyárba került, de a tőkés nem fűrte, hogy munkatársait öntudatra ébressze. Munkakönyvét hamarosan kiadták. Ekkor jut kapcsolatba a Vegyipari Munkások Szakszervezetével, amelyben 1924-től mint titkár dolgozik. A párt hívó szavára a föld feletti és föld alatti munka összekapcsolásával dolgozott mindaddig, amíg az árulás statárium elé nem juttatta.

A főtárgyaláson bátran a bírák szemébe vágta: *Tudják önök, bíró urak, mit érez a munkásanya, ha gyermekei kenyeret kérnek és nem tud nekik adni?! Megmondom önöknek: a tíz körmével is képes harcba menni, hogy ez a helyzet megváltozzék! Értsék meg végre, harcunk a kommunista párt soraiban, az anyák elkeseredett harca gyermekeik életéért, boldogságáért!*

A vészbírák 32 hónapi börtönnel igyekeztek elhallgattatni. Mikor két év múlva a betegsége miatt ideiglenesen szabadlábra helyezték, többször átszökött a határon a párt Bécsben székelő bizottságához. 1929-ben, mint a Vörös Segély vezetője, megszervezte a börtönben meggyilkolt *Löwy Sándor* temetését.

Hét évvel később újra markába kerítette a kémelhárító osztag. Annyira megkínozták, hogy szabadulása után két hónapra, iszonyú szenvedések közepette meghalt. Szeptember 3-án temették. Temetésére elmentek az elvtársak, az ismerősök, a rokonok. De elment az államrendőrség politikai osztálya is. Nem volt lehetőség a búcsúztatásra. Komor csend, szinte ijesztő demonstratív csend kísérte utolsó útján.

Néhány évvel ezelőtt emlékművet emeltünk, hogy hirdesse harcos munkásságát, erőt adjon a békés építőmunkához, de ha kell, akkor a harcunkhoz, hogy megvédjük az eszmét, amelyért ő harcolt, s megvédjük az eszme dicsőséges utáni vívmányainkat. De ugyanazoknak az erőknek sugallatára, akik annakidején a Tanácsköztársaság megbuktatására összefogtak, 1956 októberében elpusztították Hámán Kató emlékművét. Az ellenforradalmat levertük, s megkezdtük a vandál pusztítás áldozatául esett emlékműveink helyreállítását is. Felállítottuk újra Hámán Kató emlékművét, amely ma szebb, monumentálisabb, mint az ellenforradalom előtti volt.

Ez az emlékmű is emlékeztet bennünket, hogy sokkal éberebben őrköljünk. Vigyázzunk pártunkra, a munkáshatalomra, ápoljuk és mélyítsük a proletárinternacionalizmus szellemét — fejezte be beszédét *Szabó* elvtárs.

Ezután lehullt a lepel *Kirchmayer Károly* szobrászművész alkotásáról, az erőt, bizakodást, elszántságot kifejező portréról. A Lenin gyászinduló méltóságteljes akkordjai mellett helyezték el az emlékműre a megjelent szervezetek képviselői a kegyelet koszorúit. A megemlékezés piros virágai elborították az emlékmű talapzatát.

Otthont a magatehetetlen nyugdíjasoknak!

A vasút szolgálatában becsülettel megöregedett nyugdíjasok közül életük utolsó szakaszában sokan olyan körülmények közé kerülnek, hogy szeretteiket elvesztve, egyedül, vagy az ugyancsak magatehetetlen élettárssal éldegélnek. Ezek az emberek csupán a szomszédok, jóbarátok segítőkészségére bízva sorsukat, az életből klábrándultan, nem kis nehézségek közepette tengetik életüket. Nem egyszer még az is mások jóindulatától függ, hogy a mindennapi betevőfalat az asztalukra kerüljön. Mert bizony nehezükre esik, vagy egyáltalán lehetetlen számukra elbotorkálni az üzletekig, nem is beszélve például a mosás, a tüzelőbeszerzés nehézségeiről.

Valamikor ezek az emberek is a vasutasok nagy családjának tevékeny tagjai voltak. Ma már csak a csekélykke nyugdíj a kapocs közöttük és szeretett munkahelyük, a vasút között.

A szerencsésebbje államilag fenntartott szeretetházban lelt otthonra. Sok közülük azonban — az otthonok korlátozott száma miatt— teljesen magára van hagyatva.

Kötelességünk, hogy életük hátralevő részét a lehetőségekhez mérten tegyük megelégedetté:

rendezzünk be egy otthont, ahol a magatehetetlen öreg nyugdíjas vasutasok, vagy özvegyeik gondozásban részesülnének.

Ezzel az intézménnyel az állam gondjából egy részt magunkra vállalnánk.

Véleményünk szerint az anyagi alapot egyrészt a fél százalékos önkéntes támogatási alapra befolyt összegből lehetne biztosítani, melynek hosszú ideig tagjai voltak a szóbanforgó öregek is. Másrészt a nyugdíjuk egy részének felajánlásával bizonyára hozzájárulnának a fenntartáshoz az otthonok leendő lakói is. Az anyaglak biztosításán túl megoldható lenne az állandó orvosi felügyelet is, különösen, ha valamilyen MÁV egészségügyi intézmény közelében tudnánk az otthont berendezni.

A szakszervezet és a szakvezetés illetékeseinek figyelmébe ajánljuk ezt az elképzelést, s reméljük, hogy rövidesen a kezdeményezés felkarolásáról és valóraváltásáról számolhatunk be.

Az önköltségcsökkentési brigádok és az üzemi bizottság

A közelmúltban alakított önköltségcsökkentési brigádok helyes és célravezető működése jórészt az üzemi bizottságoktól függ. A brigádok megalakultával mielőbb meg kell szűntetni az üzemeknél folyó esetleges pazarlást, fel kell lépni a nép vagyonának tékozlói ellen. Biztosítani kell a termelés gazdaságosságát, mint a népjóléti további emelésének alapját.

Fenti célok érdekében indította el a szakszervezet bérés termelési osztálya azt a mozgalmat, amelynek célja a vállalat termelésének gazdaságossá tétele, az önköltség csökkentése, a rejtett tartalékok felkutatása. Az üzemi bizottság elnöke tekintse ezeket fontos feladatának, mindennapi teendőjének. Az üzemfőnök, a főmérnök és a főkönyvelő véleményére támaszkodva legyen élharcosa ennek a mozgalomnak. A gazdasági vezetőkkel való együttműködés révén igyekezzék elsajátítani a mozgalom viteléhez feltétlenül szükséges ismereteket.

Mivel az önköltség legnagyobb hányada az anyagfelhasználás, kísérje figyelemmel:

Van-e mindenre kiterjedő anyagnorma, betartják-e azt, nem túl laza-e?

Milyen az önköltségi terv? A laza terv nem ösztönöz takarékosságra.

Milyen az anyagtárolás? Nem pocsékolódik-e el sok anyag a rossz tárolás miatt?

Milyen az anyagbizonylatolás? Vissza adják-e a raktárnak a fel nem használt anyagokat?

Az elfekvő készletek visszaadásával, értékesítésével hogyan foglalkoznak?

Helyes módszer üzemegységenkint anyagfelhasználási beszámolót tartani a gazdasági vezetővel. Tetemes anyagmegtakarítással jár, ha jól alkalmazott újítási kezdeményezéssel például a lemezkiszabásnál a hulladékot a lehető legkisebb mértékűre szorítják. Az üzemi bizottság kísérje figyelemmel, hogy a technológiai oktatás hogyan gosdoskodik, a használható hulladékok felhasználásáról?

A közvetlenül felhasználható anyagokon túl érdemes foglalkozni a rezsianyagokkal is, mert ezek képezik a termelési költségnek csaknem 10 százalékát (víz, gáz, villamos áram, fűtőolaj, szerszám, nyomtatvány, írószer, fűtőanyag, stb.).

Az üzemen belüli szállítás, anyagmozgatás helyes szervezése is sok haszonnal jár. Nem engedhető meg a bizonylati fegyelem hiánya miatti esetleges bérlazulás. Természetesen a felsoroltakon kívül számos mód és lehetőség van arra, hogy az üzemi bizottság a gazdasági vezetőkkel együttműködve megkeresse azokat a tényezőket, melyek előreviszik a vállalati önköltség helyes alakulását, az üzemi gazdaságosságát.

Egy kis műhely dolgozói a gyorsabb szállításért

Csupán 19 dolgozója van a pécsi rakodógép-karbantartó műhelynek. A kis kollektíva a legnagyobb lelkiismeretességgel és odaadással végzi több mint 200 állomás rakodógépeinek és eszközeinek javítását. A javításokhoz legtöbbször hulladékanyagot használnak. Havi anyagmegtakarításuk eléri a 2000 forintot. *Keszthelyi József* csoportvezető, *Kosaras Gellér* mérnök és a beosztott dolgozók segítségével a legnehezebbnek látszó feladatokat is megoldják. Nem sokat beszélnek munkájukról, de annál többet mondanak a kezük alól kikerülő gépek, amelyek a rakodás munkáját egyre több állomáson könnyítik és gyorsítják.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

Határidő előtt elkészült a mádi új állomás

November 15-én adták át rendeltetésének a mádi új állomást. A három vágány egyenként 120 tengelyes vágány befogadására alkalmas. A 12,5 tonna tengelynyomást 20 tonnára emelték. A bővítésre a tállyai kőbánya és a mádi kaolinőrlő üzem egyre emelkedő termelése miatt is nagy szükség volt.

Az 1954. április 24-én indult építkezés ideje alatt 120 000 köbméter földet mozgattak meg a 7,5 kilométer hosszú vágány lefektetéséhez. A kitermelt föld nagyrészét hóvédművé képezték ki. Sok bajt okozott az építőknek a feltörő talajvíz.

Már most is szinte újjáváratlan szolódott a környék, hátha még az újonnan te epitett 10 holdnyi erdő is zöldbe borulva új színnel gazdagítja majd a tájat.

Uglyai Sándor

Újabb üdülővel gazdagodnak a vasutasok

A Budapesti Magasépítési Főnökség dolgozói nagy szorgalommal hozzáfogtak üdülőjük megépítéséhez Parádon. A kőművesek november 7-re tett versenyvállalásukat november 4-re teljesítették és újabb jelentős felajánlást tettek a verseny továbbvitelére. A nemes vetélkedés *Borsos József* és *Zvara János* kőműmesbrigádjai között folyik. A győzelem gyümölcsét a vállalat dolgozói fogják élvezni, ha mihamarább elkészül kényelmes üdülőjük.

Simon Géza

Negyvenéves a Gudok, a szovjet vasutasok lapja

Írta: B. Krasznyikov, a Gudok főszerkesztője

1917. decemberében jelent meg a Gudok első száma, a petrográdi és moszkvai csomópontok vasutasai forradalmi szövetségének sajtóorgánumaként. A szerkesztőség a következőképpen vázolta feladatait: *„Előmozditani a vasutas proletariátus cselekvési és akarategységének kidolgozását, kimutatni forradalmi osztályöntudatát, mélyíteni és bővíteni a forradalom vívmányait ...” „A mi Gudokunk,* — írta a szerkesztőség — *fel fogja ébreszteni és fel fogja hívni a kizsákmányolt vasutas néprétegeket erőik összekovácsolására és szoros egyesülésre a harcoló proletariátussal a forradalom és a nemzetközi munkásmozgalom diadaláért.”*

1920. Az ország elkeseredett harcot folytat számos arcvonalon. Az összeomlás különösen a vasútnál volt szembetűnő. Ebben a nehéz időben a Gudokot durva csomagolópapírosra nyomtatták. Az újság mindössze 60 ezer példányban jelent meg, de oldalai tele voltak szenvedélyes felhívásokkal Október vívmányainak védelmezésére, a vasutak önfeláldozó helyreállítására. Abban az időszakban az újság első hasábjai tarkállottak az ilyen cimektől: *„Fegyverbe, fáradhatatlan munkára, elvtársak!”, „Fokozzuk a munkát a védelemre!”*

A kemény, hihetetlenül nehéz harc akkor nemcsak az arcvonalon folyt, hanem a hátországban is. Úgy állott a dolog, hogy az első imperialista háború kezdetekor vesztegetés és megvásárlás révén, jó sok kupec, kereskedő és egyéb csőcselék férkőzött a vasúthoz, elrejtőzve a mozgósítás elől.

A Gudok kíméletlenül leleplezte a haszonlesőket és rendbontókat. *„Derék, összekovácsolt sorokban indul a Vörös Hadsereg új győzelemre,* — írta az újság. — *mi pedig, vörös vasutasok, ugyanolyan szoros sorokban megyünk segitségükre.”*

Az egyik számában nagybetus cím adta hírül: *„Június 1-én megnyilt az átszállás nélküli vasúti forgalom Thyumen és Petrográd között.”* Az első hírnöke volt ez a vasutak közelgő felemelkedésének. Az akkori időben a Gudok cikkei világosan tükrözték pártunk titáni harcát a bomlás ellen, propagálták a kommunista vasutasok önkéntes munkafelajánlásait, amelyeket V. I. Lenin *„Nagy kezdeményezés”*-nek nevezett.

F. E. Dzserzsinszkij, aki annakidején közlekedési népbiztos volt, 1922-ben a következőket írta: *„A Gudok a munkásforradalom nagy vívmánya és annak nagy fegyvere. Erős és értékes, mert kapcsolatban van a vasúti munkások tömegeivel. Ezért a Gudok-nak óriási érdemei vannak a vasutak bomlása ellen és a vasutak helyreállítása mellett vivott harcban.”*

A következő években az újság, körülvétette magát a munkástudósítók sokezres seregével, bátran kezdte felvetni a termelés, a létfenntartás, valamint a vezetők és munkások politikai nevelésének kérdéseit. A XIII. pártértekezlet is nagyra értékelte a Gudok munkásságát.

Annakidején igen kedvelt volt a lap negyedik oldala. A tárcák és a tudósítók jegyzetei élesen ostorozták a kapitalizmus és kisburzsoázia léleknának csökevényeit, a bürokratákat, a naplopókat. A tárcák írói később ismertnevű írók lettek: *Ju. Olyesa (Zubilo) I. Ilyf, Petrov, Katajev* és mások. Elméleti cikksorozatot közölt a Gudok a *„Kommunizmus ABC-je”* címen. Megkezdte a *„Tudomány szikrája”*-nak és más folyóiratoknak a kiadását.

Az újság tekintélyének növeléséhez hozzájárult az a körülmény is, hogy szoros kapcsolatot tartott nemcsak az olvasóival és tudósítóival, hanem a külföldi kommunista pártokhoz és szakszervezetekhez tartozó személyiségekkel, haladó írókkal is, akik közül sokan levőlegesen együttműködtek a Gudokkal. Ilyenek voltak: *Cachin, Barbusse, Dimitrov, Foster, Pollit, Lange* és mások.

Dimitrov elvtárs az újsághoz címzett 1924. július 23-i levelében ezt írta: *„Örömmel fogadom a Gudok szerkesztőségének azt az ajánlatát, hogy legyek levelezője olyan kérdésekben, amelyek a bulgáriai és a balkáni munkásmozgalmakat érintik. Készséggel dolgozom együtt Önökkel a dicső orosz proletariátus sajtójáért.”*

Az újság tevékenységének igen jellemző eredménye, hogy a szerkesztőségbe érkező levelek száma például 1929-ben már 140 213 volt, melyből 40 000-et közzétettek. 1930-ban a példányszám az 1920. évinek tízszeresére emelkedett.

A 20-as években a Gudoknak nem voltak levelezői az igazgatóságoknál, viszont *Leningrádban, Harkovban, Novoszibirszkben, Habarovszkban* és mas nagy városban már véglegesített instruktorai voltak. Ezeken felül kb. 400 önkéntes instruktora is volt az újságnak. A szerkesztőségben működött egy társadalmi szerkesztőbizottság, 44 élvonalbeli munkás részvételével. Az újság kiadta a *„Munkástudósító vasutas”* című folyóiratot.

A tárgyhoz tartozik, hogy a levelezési osztályon most létesítünk egy aktivista munkástudósító bizottságot. Az aktivistákat bevonjuk a dolgozók panaszainak kivizsgálásába. Kísérletképpen társadalmi szerkesztői tanácsokat szervezünk egyelőre két üzemi osztályon konzultációs teendőkkel.

•

Az ötéves tervek éveiben új feladatok jelentkeztek. Ekkor kezd az újság behatóbban foglalkozni a vasút műszaki és gazdasági kérdéseivel, ágazatbeli üzemi újsággá válik és nemcsak mint a szakszervezet központi bizottságának, hanem a közlekedésügyi minisztériumnak is orgánuma lesz. (*Akkor még népbizottság.*)

Túlzás nélkül mondható, hogy az újság segitett felnevelni az újitók egész gárdáját, akiknek a munkamódszerei hozzájárultak a vasúti szállítások emeléséhez, a vasutasok sikeres tevékenységéhez, mind a Nagy Honvédő Háború évei alatt, mind pedig a háború utáni újjáépítés és a gazdasági továbbfejlesztés időszakában.

A vasúti szállítások tartalékainak feltárásáért és kihasználásáért folytatott harcban óriási szerepet játszanak ma az élvonalbeli tapasztalat iskolái, amelyeket az újság tart fenn a minisztérium gazdasági főbizottságával, az intézetekkel, a párt- és szakszervezeti szervekkel együtt.

Az utóbbi időben sokat és termékenyen dolgozott a szerkesztőség az *osznovai* és *orsai* forgalomirányítók és mozdonyvezetők vívmányainak propagálásáért. A dolog lényege abban áll, hogy ezek a kollektívák a műveletek tömörítése és összeegyeztetése révén kevesebb mozdonnyal és kocsival többet tudnak elszállítani. A kezdeményezés aktív követőkre talált. Az eredmény: az egész hálózaton kezdték túlteljesíteni a mozdonyok napi átlagos futását, s ez lehetővé tette néhányszáz mozdony tartalékba helyezését.

A Gudok szerkesztősége nagyszámú aktívára és tudósítóra támaszkodva arra törekszik, hogy az újságot olyanná tegye, hogy felkeltse az olvasók érdeklődését, aktívan befolyásolja a termelés emelését. Az, aki olvassa újságunkat, nyilvánvalóan észrevette, hogy a vezércikk helyén gyakran jelennek meg szerkesztői cikkek ilyen címek alatt: *„Vitassuk meg”, „Tanuljatok a verseny élmunkásaitól, vegyétek át tapasztalataikat”, „Elbeszélések a munkatársakról”.* Az ilyen és hasonló anyagok, például a vázlatok és elbeszélések versenyei, a *„Szerkesztői postából”* mindennapos rovatai, a *„Defektoszkóp”* szatirikus rovat az újítók és feltalálók oldalai, az orvos tanácsai, a jogi konzultáció, kétségtelenül élénkítik az újságot. Úgy gondoljuk, hogy a szerkesztőségbe érkező leveleknek csaknem megkétszereződése 1950-hez viszonyítva egyenes következménye a még ma is folyó útkeresésnek. A leveleknek körülbelül 20%-át közöljük az újságban.

Végül nemzetközi kapcsolatainkról, amelyek évről évre növekednek. A Gudoknak jelenleg csaknem az összes népi demokratikus ország vasutas újságírói közül van levelezője, de van néhány a tőke szerint kapitalista országban is. Ezek főleg a szakszervezetek haladó személyiségei közé tartoznak.

Áttekintve a megtett utat, mi, *„gudokisták”* örülünk annak, hogy az újság dicséretes szerepet játszott a szovjet vasutasok kommunista nevelésében, politikai és termelési aktivitásának fejlesztésében, a szállítások felemelésében.

Ugyanakkor kritikailag elemezve tevékenységünket, világosan látjuk fogyatékosságainkat is. A szerkesztőség kollektívája nem nyugszik bele ebbe. Ismeri a lehetőségeket és mindent igyekszik megtenni, hogy a Gudok igazi harcos újság legyen.

Mi továbbra is erősítjük kapcsolatainkat a népi demokratikus országok vasutasaival, azok újságjaival. Egyre szélesebb körben fogjuk ismertetni olvasóinkkal Magyarország vasutas dolgozóinak élet- és munkakörülményeit is.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ГУДОК

Орган Министерства путей сообщения СССР и Центрального Комитета профессионального союза рабочих железнодорожного транспорта

Könnyítsünk az élet mindennapos terhén

— Az országos vasutas nőaktíváról —

December 4-én első ízben gyűltek össze a szakszervezet központjában a vasutas nőbizottságok képviselői, hogy országos viszonylatban megvitassák azokat a teendőket, amelyek a dolgozó nők problémáját siettetik megoldani, a háztartási terhek egy részét hivatottak levenni a vasutas nők válláról.

Tóth Ferencné, a szakszervezeti központ nőfelelőse beszámolójának bevezető részében emlékeztetett az ellenforradalom okozta eszmei zürzavarra, majd a vasutas nőbizottságok jelenlegi helyzetéről adott tájékoztatót. Örömmel állapította meg, hogy a 152 nőbizottság tagjai szívesen vállalnak minden olyan munkát, ami anyai szeretetet, anyagi gondoskodást kíván, a segítőkészség vezérli őket tetteikben

Ne szűkítsük le a mozgalmat

Hiányossága ma még a nőbizottságok munkájának, hogy nem mindig találják meg a problémák megoldásának útját. A nagyotakarás sokszor elfeledteti az élet mindennapos terhének könnyítését célzó kisebb teendőket.

Tény, hogy ma már nem egy helyen mosógép beszerzésével szabás-varrás tanfolyam indításával, divatbemutatók rendezésével, egészségügyi előadások tartásával egyre közelebb kerülnek a valóságos teendőkhöz.

Egyre többen kapcsolódnak be a szülői munkaközösségek tevékenységébe, de még nem megfelelő az iskolában és a szülőházban kapott nevelés összehangolása. Az üzemi bizottságok sok helyen szükölködnek a támogatásban. A nőbizottságok nincsenek tisztában hatáskörükkel és teendőikkel.

A novemberi országos nőtanácskozásról szólva elmondotta, hogy mi a jelentősége annak, hogy ma a nőbizottságok a szakszervezet irányítása alatt működnek. Idézte *Marosán* elvtárs szavait, hogy ne szűkítsék le a nőmozgalmat. Azokat is vonják soraikba, akik nem mindenben értenek velük egyet.

A feladatok megszabásánál elsőnek említette a dolgozó nők védelmében, az egyenjogúság elve alapján hozott jogszabályok, rendeletek betartása ellenőrzésének szükségességét. Példákat sorolt fel arról, hogy nem mindenütt szereznek érvényt a Munka Törvénykönyve vonatkozó rendelkezéseinek, s a kitüntetéseknél is tapasztalható a női munkaerő lebecsülése. Vázolta azt a helyzetet, ami a racionalizálás során sérelemként érte a dolgozó nőket.

Vannak nehézségek még a munkában, de ez nem jelenti, hogy meghátráljunk — mondotta. A legfontosabb, a női egyenjogúság, alkotmányosan biztosítva van hazánkban. Ennek birtokában sokkal könnyebb a munkánk, mint olyan országokban, ahol elsősorban a legelemibb jogokért folyik a harc.

A nőmozgalom aktivitásának bővítésére felhozott sok olyan aprónak tűnő munkát, amellyel közelebb juthatunk a még szervezeten kívüli nőkhöz

A jövőben nagyobb támogatást

Különös hangsúllyal hívta fel a figyelmet a politikai nevelés fontosságára, s az ellenforradalom tetszetős jelszavainak megtévesztő hatására. Beszélt a dolgozó nők kétszeres helytállásáról, a női munkaerő jelentőségéről a szocializmus építésében.

A legközelebbi teendők ismertetése után *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet elnöke szólt a jelenlevőkhöz. Egyrészt a tanácskozás célját, másrészt a szakszervezet munkájának jelentőségét, a jövőbeni támogatást fejtegette. Nagy tetszéssel fogadta az értekezlet azt a rövid ismertetőjét, amelyet a közel-keleti nők helyzetéről, munkájáról adott.

A hozzászólók egyrészt sajátos problémáikra kértek felvilágosítást, másrészt munkájuk eddigi tapasztalatait ismertették. Felszólalt az értekezleten *Bán István* elvtárs, a szervezési osztály vezetője is, aki a szakszervezet jövőbeni hathatósabb támogatásáról biztosította a nőbizottságokat. Élénk érdeklődés kísérte a szovjet nők helyzetéről, munkájáról szóló beszámolóját is.

Az értekezlet végén *Tóth* elvtársnő adott választ a hozzászólóknak.

FELHÍVÁS

A KPM I. Vasúti Főosztálya megvételre keres vasúttörténeti jellegű 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.

A IV. Szakszervezeti Világkongresszus határozataiból

A Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusát 1957. október 4—15 között tartotta Lipcsében. A kongresszus több fontos határozatot hozott, amelyekből kivonatosan közlünk néhányat.

Felhívás az ifjúmunkásokhoz és a világ összes szakszervezeteihez

A felhívás hangoztatja, hogy az ifjúmunkások a munkásosztály fiai, céljaik azonosak a munkásokéval. Egyidejűleg azonban megvannak sajátos problémáik, amelyek egyesítik őket a jobb életért és a békéért folytatott harcban. Megvannak közös érdekeik és törekvéseik, amelyeket védelmezniök kell.

A kongresszus ezért felszólítja az ifjúmunkásokat, hogy készítsék elő mindenütt az ifjúmunkások szakszervezeti világkonferenciáját, amelyet 1958. július 14—20. között tartanak Prágában.

A felhívásnak a tőkés országok ifjúmunkásaihoz szóló része kifejti, hogy a fiataloknak az idősebbek oldalán egységes harcot kell folytatniuk a kizsákmányolás és mindenféle megkülönböztetés ellen.

A felhívás felsorolja az ifjúmunkások első világkonferenciáján megvitatásra kerülő kérdéseket, amelyek a következők:

— a munka javadalmazása, a szakmai oktatás, az ifjúmunkásság szociális jogai, harcművelések valóraváltásáért és a hátrányos megkülönböztetések ellen,

— a világ ifjúmunkásainak jövője és egységes fellépése a béke megvédéséért, s az atom- és hidrogénháború veszélye ellen,

— a szakszervezetek szerepe az ifjúmunkásság megszervezésében, összefogásában és az ifjúság szerepe a szakszervezetek tevékenységében, megerősítésében.

Határozat a dolgozó nők követeléseiről

A határozat megállapítja, hogy a dolgozó nők száma állandóan növekszik. Ennek megfelelően mind tevékenyebben vesznek részt a munkásosztály harcában.

A szocialista országokban a nők teljes jogegyenlőséget élveznek. Ezzel szemben a tőkés és gyarmati országokban a nőkkel szemben hátrányos megkülönböztetéseket tesznek. Egyenlő munkáért alacsonyabb bért kapnak, mint a férfiak, nem alkalmazzák őket szakmunkára, nincsenek munkájukat megkönnyítő szociális intézmények.

A kongresszus felszólítja a szakszervezeteket, a dolgozókat — nőket és férfiakat egyaránt —, hogy a legszélesebb egység alapján fejlesszék ki és folytassák közös akcióikat a dolgozó nők legfontosabb követeléseinek kivívásáért. A legfontosabb követelések: az egyenlő munkáért, egyenlő bért, a munkaidő leszállítását, a munka- és egészségügyi helyzet javítását, a társadalombiztosítás kiterjesztését és minden hátrányos megkülönböztetés megszüntetését.

Határozat Algériáról

A kongresszus határozatában elítéli a francia gyarmatosítók algériai erőszakpolitikáját, azokat a barbár kínzásokat és elnyomó módszereket, amelyeket az alapvető szabadságjogai védelmében felkelt néppel szemben alkalmaznak. A kongresszus meggyőződése, hogy csak az algériai nép függetlenségének az elismerése nyithatja meg az utat olyan eredményes tárgyalások számára, amelyek megteremthetik a két ország között a megegyezés légkörét.

A kongresszus elhatározta egy nemzetközi szakszervezeti bizottság megalakítását, melyben eljárni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnél, az ENSZ főtitkáránál és a francia kormánynál.

A bizottság vizsgálatot indít a szakszervezeti és az egyéni szabadságjogok megsértése ügyében Algériában és az algériai dolgozók szakszervezeteivel együttműködve, függetlenségük tiszteletben tartásával tanulmányozza a számukra nyújtandó segítség formáit.

A kongresszus meg van győződve arról, hogy valamennyi dolgozó és szakszervezet egysége és szolidaritása eredményesen járul hozzá az algériai népet sújtó elnyomás megszüntetéséhez és segítségére lesz az algériai népnek függetlensége kivívásában — fejeződik be a határozat.

Az algériai nép négy éve harcol fegyverrel a kezében hazája szabadságáért. Szinte mindennapos látvány az algériai városok utcáin a szabadságharcosok meggyilkolása. De a hős algériai hazafiakat semmiféle terror nem tudja megakadályozni abban, hogy végső győzelemre vigyék igaz ügyüket.

Nyilatkozat a koreai helyzetről

A IV. Szakszervezeti Világkongresszus felhívja a dolgozók figyelmét arra, hogy az amerikai vezetőkörök politikájának eredményeképpen fokozódik a feszültség Koreában. Az USA röveli a Dél-Koreában állomásozó csapatainak számát és megszegi a koreai fegyverszünet alapelveit. A Szakszervezeti Világkongresszus követeli a fegyverszüneti egyezmény betartását, a koreai lakosság elleni erőszakoskodások megszüntetését, az idegen csapatok kivonását.

Legfontosabb a baleset megelőzése

A közelmúltban zajlott le a szakszervezet központjában az országos munkavédelmi értekezlet, amelynek célja az üzemi személyi balesetek csökkentésére irányuló tennivalók megbeszélése volt. Az értekezlet fontosságát különösen kiemeli, hogy az ellenforradalom óta megszaporodtak a balesetek, ami nem kis mértékben a fegyelem lazulásával és a kötelező ellenőrzés elmulasztásával függ össze.

Az értekezlet előadója, **Horváth Géza** a 3. szakosztály munkavédelmi főelőadója volt. Főszavában elemezte azt a hatást, amely az ellenforradalom után a közlekedés biztonságának romlásában és ennek folyományaként az erkölcsi és anyagi károkban jelentkezik. A munkavédelmi szervezet feloszlatása, a racionalizálás során az e munkakörben foglalkoztatottak jórészének elbocsátása és az azóta is fennálló fluktuáció egyik eredője, hogy ezidáig sem sikerült a balesetek számát csökkenteni.

Hacsak az idei baleseti statisztikát nézzük is, figyelmeztető számadatokkal találkozunk. 1957 első tíz hónapjában 4932 baleset történt a vasúton, ebből 36 halálos kimenetelű volt és 24 dolgozó szenvedett csonkulásos balesetet.

Egy balesetre eső munkanap kiesés 17 nap. 1957 első tíz hónapjában 8840 munkanap esett ki a termelésből, ez megfelel 325 dolgozó munkájának. De azt is jelenti, hogy 4 millió forint táppénz kifizetése mellett a munkakiesés miatt a dolgozók családja másfél millió forinttal károsodott.

A balesetek okát taglalva az előadó elmondotta, hogy még ma is lebecsülik a balesetmegelőzést. Legtöbbször a kárt szenvedett dolgozót hibáztatják. A fegyelmi büntetések nincsenek arányban az esetek súlyosságával. Az elméleti és gyakorlati oktatás gyakran elmarad. De nem kis mértékben járul hozzá a baleseti statisztika emelkedéséhez a rendeletek nem ismerése, az óvórendszabályok be nem tartása.

A biztonsági üzemmérnököket ugyan megtartják, de a tapasztaltak rögzítésénél két végletbe esnek. Vagy túlnagy beruházást igénylő berendezéseket kérnek vagy nem számottevő hiányosságokról készítenek feljegyzést.

Beszélt arról, hogy a már meglevő munkavédelmi berendezéseket, például szellőzőberendezést sok helyen nem használják, vagy rövid idő után használhatatlan állapotba kerülnek. A védőruhaellátást meg nem egyszer hátráltatja a jogtalan juttatás. A feladatokról szólva hangoztatta, hogy az időszakos orvosi vizsgálatot a rendeletben előírtaknak megfelelően meg kell tartani. A védőételek és italok kiszolgáltatására ne várjanak újabb rendelkezésre, hanem járjanak el a korábbi vonatkozó rendelet szerint. A balesetvizsgálatba vonják be az üzemorvosokat is.

A munkavédelmi szervezet egyedül nem képes eredményesen harcolni a balesetek megelőzéséért. Az is a megelőzéshez tartozik, hogy a dolgozo pihenőidejét biztosítsák, mindenütt tartsák be a szociális normákat. Végezetül a téren fokozottabban fennálló baleseti veszélyek elhárításának fontosságáról és a munkavédelmi szervezet stabilizálásáról beszélt.

A hozzászólók szóvátették, hogy a szolgálati főnököknek még ma sem áll rendelkezésükre a legminimálisabb keret sem a helyben elvégezhető munkavédelmi hiányosságok megszüntetésére. Kifogásolták, hogy a bíróságok, ügyészségek nem ismerik kellően a vasutat, ezért ítéletük sem veszi mindig figyelembe a vétkesség súlyát.

Egyesek szóvátették, hogy a dolgozók a leminősítéssel járó munkabér-elvesztés miatt félnek az időszakos orvosi vizsgálattól. Mások arról beszéltek, hogy a szociális intézmények állapota sok helyen tarthatatlan. Nem egy helyen a laktanyákat, mosdóhelyiségeket nem rendeltetésének megfelelően használják.

Az összevont értekezletet követni fogja a szakágankénti munkavédelmi megbeszélés. A vélemények kicserélése, a balesetet előidéző okok taglalása, s az egyre erősödő munkavédelmi hálózat reményt nyújt arra, hogy a jelenleg tapasztalható baleseti százalék a közeljövőben minden vasutas dolgozó megelégedésére csökkenni fog.

Az országos műszaki konferencia sikerét segíti a műszaki szakosztály ülése

November 29-én kibővített ülést tartott a szakszervezet elnöksége mellett működő mérnök-technikus szakosztály.

Az ülésnek kettős célja volt. Egyfelől megválasztotta a december 28—29-ére, a SZOT által összehívott országos műszaki konferencia nyolc vasutas delegáltját. Másfelől ennek az értekezletnek volt a feladata, hogy előkészítse az üzemek, szolgálati helyek műszaki bizottságainak alakítását.

Az ülésen *Temesi Béla*, a szakosztály elnöke tartott beszámolót. Bevezetőben hangsúlyozta, hogy *a műszaki értelmiség nagy része a szocializmus építésének híve és többségük az ellenforradalom leverését követő konszolidálásban megállta a helyét.* A munkásosztály és a műszaki értelmiség érdekei között a fő kérdésekben nincs és nem is lehet ellentét — mondotta.

Helyes volt létrehozni a szakosztályt

A szakosztály életéről szólva elmondotta, hogy eddigi munkáját főként a műszakiak bérezése, a szakosztály működési irányelveinek kidolgozása, a külföldi tapasztalatcsere megszervezése, az egyenruha vseléssel kapcsolatos kérdések, a munkaversennyel összefüggő problémák stb. megoldása képezte. Hiba, hogy a szakosztály munkáját és e munka eredményeit nem publikálták. Ennek ellenére a műszaki dolgozók bizalma a szakszervezet iránt erősödött. Sokan keresik fel szakszervezetünket újítási, találmányi ügyeikkel, panaszaikkal és nem egyszer javaslataikkal.

Ezután arról beszélt, hogyan látja a szakosztály jelenleg a műszaki dolgozók problémáit, majd ismertette a szakosztály jövő évi munkatervének főbb célkitűzéseit.

Elmondotta, hogy *még mindig vannak olyan műszaki dolgozók, akik visszavonulnak a véleménynyilvánítástól.* Igen sok javaslatuk, elképzelésük van pedig, amelyek jórésze abból a törekvésből fakad, hogy segítsék a gazdaságosabb termelést, a műszaki fejlesztést fékező akadályok eltávolítását, mégis — a revizionizmus vádjától való félelem ezek valóraváltását akadályozza. Ugyancsak széles körben tapasztalható aggodalom körükben a gépi berendezések elhanyagolása, s az anyaghiány okozta nehézségek láttán. Ezen segíteni, kell.

Az év eleji bérrendezésről szólva, megemlítette, hogy a műszakiak ezt komoly eredménynek könyvelik el, mégis a népgazdaság erősödésével arányoknak a magasabb szakképzettségű műszakiak javára történő javítását. A jelenlegi premizálási rendszer — bár kielégítő — nem tekinthető végleges megoldásnak. A kezdő mérnökök és technikusok fizetését is alacsonynak tartják.

A problémákat figyelembevéve alakította ki a szakosztály a jövő évi munkatervét. Ebben két országos jellegű vasutas műszaki konferencia tartása, a műszaki bizottságok patronálása, továbbfejlesztése szerepel többek között.

A tetszéssel találkozó beszámoló után rátértek a munkahelyeken megalakítandó műszaki bizottságok szervezésével kapcsolatos feladatokra. A műszaki bizottságok az üzemi bizottságnak éppen olyan társadalmi szervei, mint a termelési, munkavédelmi, bérbizottsági szervek. Megállapította az értekezlet, hogy a Dunakeszi Járóműjavító műszaki bizottságának — mint első ilyen bizottságnak — munkája és eredményei arról győzték meg a szakosztályt, hogy a műszaki bizottságok megalakítása a vasút üzemében helyes és szükséges.

A műszaki szakosztály ülésén többen felszóltak. Valamennyi hozzászóló szavaiból kicsendült: a műszaki értelmiség aktivizálása a szakszervezeti mozgalomban politikai, társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt fontos. A műszaki szakosztály és a most megalakításra kerülő műszaki bizottságok munkája elő fogja segíteni a vasút műszaki színvonalának emelését, a termelékenység fokozását.

Sajószentpéter állomás nőbizottsága jólsikerült Mikulás-estet rendezett. A műsort a sajószentpéteri 1. számú általános iskola utörő zenekara és kultúrcsoportja szolgáltatta. Fövenyesi Pál tanár vezetésével. A műsor után 40 gyermek kapott ajándékcsomagot és 45 utörőt látott vendégül a párszervezet, az üzemi bizottság és az állomásfőnökség.

Hozzászólás a gazdaságosság kérdéséhez

A Szolnoki Járóműjavító nem tartozik azok közé a vállalatok közé, ameiyek zökkenőmentesen tudják évi tervüket teljesíteni. Dolgozóink legjobb tudása, akaratereje és áldozatkészsége szükséges, hogy az anyaghiány ellenére végrehajtsák feladatukat.

Az anyagellátásról *Gajzágó* Lászlónak, az üzem anyagbeszerzőjének a következő a véleménye: Sokféle anyag egyáltalán nem, vagy csak nehezen szerezhető be. Helyette más méretű anyagot kapnak, amit felhasználás előtt szabványosítani kell. Például a MÁV szabványában nem szerepel a 13 mm-es kazánszegecs, ami nélkülözhetetlen a mozdonyjavításoknál. Nagyobb méretűből kell leesztergálni a szükséges méretre. Ez többletmunkát és az önköltség romlását jelenti. A gyártó üzemek is késedelmesen szállítják az anyagot az osztószertárakba, ahonnét 1—5 napi vasúti kocsiigénylés után további 3—5 napot vesz igénybe a szállítás, míg végülis a megrendelt áru a járóműjavító szakszertárába kerül. Hogy valamennyire csökkenjen ez az idő, a szakszertár főnöksége tehergépkocsit állított be. Persze, ez sem végleges megoldás, s amellett költséges is.

Hozzájárul az üzem anyaghiányához, hogy a nehézipar csak a tárgynegyedév utolsó napjára igazolja vissza a rendelésünket. Sürgetésre sem kapunk kielégítő választ.

Ez év harmadik és negyedik negyedévében jóval kisebb felhasználási keretszámot kaptunk fekete finom-, közép- és durvalemezekből, hengerelt vasanyagból, mint az előző években. Ebből adódik aztán, hogy más vállalatoktól kell hasonló anyagokat beszerezni. Olyanokat, amelyek csak részben felelnek meg a követelményeknek. Nyilván, hogy az ilyesmi a több és gazdaságosabb termelés gátlója lesz.

Üzemünk karbantartó osztályának anyagügyei a legnehezebbek, mert a beruházási hitelek kimerítése miatt különböző határidős munkákkal vannak terhelve. Munkája sokrétű: előre nem látható gépjavítások és egyéb munkálatok miatt nem is tud a kiszabott éves terv szerint dolgozni. Így adódik aztán, hogy egyik napról a másikra rendeli meg a szükséges anyagot — de már sürgősséggel. A beszerzés — éppen az említett nehézségek miatt — igen sokat késik.

Anyaghelyzetünk — előreláthatólag — csak a jövő év második negyedévétől fog javulni.

Nem volna helyes, ha csak az anyaghiányról írnánk, és megfeledkeznénk az anyaggal való takarékoskodásról. Illetve arról, hogy itt is van tennivaló. A havi 10—12 tonnás karbidfogyasztást a vasúti főosztály 12 százalékkal csökkentette. Mégis a legutóbbi hónapban 18 tonnát vételeztek. A szinesfémeknél sem jobb a helyzet. A keretszám alacsony, legtöbb esetben túllépjük. Oka: nem takarékoskodunk kellően. A mérlegosztály például a 60 tonnás villamos emelőhöz öntöttvas-hüvelyt használt, mostani munkájukhoz bronzhüvelyt akartak felhasználni.

Ilyen eseteknek nem szabad többé előfordulni. Szigorúan ellenőrizni és ellenőriztetni kell az anyagfelhasználást. Hiába tesz meg minden tőle telhetőt a szertárfőnökség, s a vállalat anyag- és áruforgalmi osztálya az anyagbeszerzésért, ha mi nem törekszünk a takarékosságra.

Összegezve az elmondottakat, láthatjuk, hogy nemcsak a szertárfőnökség, valamint a beszerzők munkáján múlik az anyaggal való ellátottságunk. Legyen mindnyájunk legfőbb kötelessége, hogy minden olyan OH-anyagot, amelyek egyébként megfelelnek a követelményeknek, használjunk fel. Ezzel az üzem önköltségét eredményesen csökkenthetjük.

Csomor János

Karácsonyfaünnepély előtt

A kultúrotthonok, a kultúrházak vezetői, aktivái nagy gonddal készülnek a fenyőünnepségekre. A szakszervezet minden lehetőt elkövet, hogy a dolgozók gyermekei már az üzemi ünnepségeken megízlelhessék a karácsonyfa alá helyezett édességeket, játszhassanak a fényben kore rakott játékokkal, kacaghassanak a bábszínház mókáin.

Így lesz ez a Landler Járóműjavítóban is. December 24-én délután kedves bábműsor szórakoztatja majd a gyermekeket. Utána a karácsonyfához vonulnak, ahol ki-ki megkóstolhatja a neki legjobban ízlő édességet, gyümölcsöt. A nőbizottság a fehérnemű készítéséből származó bevételből minden gyermeknek ajándékcsomagot ad. *Gallaschek Ferenc*, a művelődési otthon igazgatója ötszáz apróság megjelenésére számít.

De nemcsak a gyermekek kapnak ajándékot. A nőbizottság tagjai a váci textilüzemben vásárolt maradékból jószabású férfiingeket varrtak. Most 20—40 forinttal olcsóbban adják el, mint a kinti üzletek. Ez is ajándék, persze nem a gyerekeknek, hanem az édesapáknak, de ez is meghittebbé, melegebbé varázsolja az ünnepet.

A budapesti igazgatóság nőbizottsága is hosszabb ideje készül már a karácsonyfaünnepélyre. Száz asszony készíti a játékbabákat munkaidő után. Egy nem mindennapi kezdeményezésről is hírt kaptunk. A nőbizottság ajándékkészítő munkájában részt vesznek az igazgatóságon dolgozó férfiak feleségei is. Biztosra vesszük, hogy ugyanolyan örömet fognak szerezni ajándékukkal, mint amilyen lelkesen dolgoznak azok elkészítésén.

Közbenjárásunkra elintézték

Szakszervezetünk munkavédelmi osztálya *Klein* Károly szobi lakos panaszára az igazgatóság illetékes osztálya közölte, hogy megfelelő állomásmálházói munkakörben való foglalkoztatására megtették az intézkedést. Átlagkeresetnek az előzőleg megállapított hat hónap helyett 12 havi keresetét vették figyelembe. Munkakönyvéből törölték a helytelen bejegyzést is.

Sárosdi Károly (Gárdony) bakancsellátásával kapcsolatos panaszát a szakszervezet közbenjárására, mivel panasza jogos volt, kedvezően elintézték. Az állomás vezetője a leltári lábbeli kiutalására vonatkozó rendeletet nem ismerte, ezért húzódott sokáig a bakancsellátása.

Elismerés és köszönet

Csak a legnagyobb elismerés hangján szólhatunk az Éjjeli Szanatóriumban töltött kellemes napokról. Nemcsak az első benyomások, hanem minden ott töltött idő feledhetetlen, kedves emlék marad számunkra. A főorvos elvtárs gyógyító segítése, az ápolók kedvessége, a jó étkezés szellemi és testi felfrissülést jelent.

Külön dicséret a kultúrprogramokért, a zenetörténeti előadásokért. Köszönet a Landler Járóműjavító üzemi kultúrcsoportjának a háromfelvonásos „Tacskó" című színjáték bemutatásáért.

A gondtalanul eltöltött 28 napért köszönet a pártnak és a szakszervezetnek, s mindazoknak, akik ezt számunkra lehetővé tették.

A IV. női csoport beutaltjai.

„CSENG A CSENGŐ..."

A Szolnoki Járóműjavító óvodájában a terem zsúfolásig telve. A Mikulást várják a kis lakók. „Jöjj el hozzánk Télapó", „Cseng a csengő, küszöb dobban" — száll az ének. Tapsolnak is hozzá, hátha jobban meghallja a várva várt vendég. Végül is megjelenik az ajtóban piros bundában, fehér kucsmában, földig érő szakállal.

No, de mi történt? A nagyon várt találkozás pityergéssel kezdődik? Egy kislány mégis megembereli magát és vékony hangon üdvözli a Télapót. Az meg megsimogatja, megcirógatja őket, leül közéjük és számonkéri az óvodában tanultakat.

Lett azután erre versmondás, ének, tánc, s igy hamarosan elkövetkezett a várva várt pillanat, az ajándékosztás. De még ezelőtt is néhány percet elvesz a vállalat vezetőinek bírálata, hogy több segítséget adjanak az óvodának. Kevesebb ígéretet és több cselekvést vár a Télapó. Utána a krónika szerint felolvassa az aranykönyvből a jó és rossz tulajdonságokat, s közben már osztja is a csomagokat. Van abban minden jó. Cukor, dió, mogyoró, hajasbaba, hintaló.

Végül is elkövetkezik a búcsúzás. Most már nincs csak nevető gyerekarc. Csak én illanok el, szinte fájó szívvel az ablaktól, ahol eddig leskelődtem

(— —)

TELJESÍTETTÜK TERVÜNKET

A miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálata november hó 28-án befejezte évi szállítási tervét és közel 13 000 tonna szenet takarított meg.

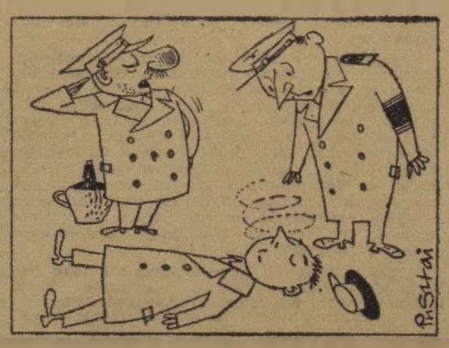
A siker különösen a *miskolci, egri, szerencsi, bánrévei* és a *sárospataki* fűtőházak eredményes munkájának köszönhető.

A nagyszerű egyéni teljesítményeket bizonyítja, hogy november 7-én 39 dolgozót tüntettek ki *„Kiváló dolgozó"* oklevéllel és egy heti keresetnek megfelelő pénzjutalommal. Ezenkívül 46 000 forint jutalmat osztottak ki fűtőházi dolgozók között.

A sok kitűnő egyéni teljesítmények közül is ki kell emelni a miskolci fűtőház létszámába tartozó *Varsányi János* mozdonyvezetőt és fűtőt, *N. Bökk Jánost* és *Nánási Lajost*, akik 100 etkm. tervük túlteljesítése mellett november végéig 155 tonna szenet is megtakarítottak.

Fekete László

Leheletpróba



— Jelentem alássan, a szolgálattevő elvtárs rendelte el, hogy leheljek rá...

Angyali eset

— Mit keres maga ott fenn?!
— Kéremszépen, én a kocsikiséró vagyok.

Röviden az 1957. évi tömegsport-versenyekről

A ellenforradalom a sportban is nagy anyagi- és erkölcsi károkat okozott. A minőségi sport ennek ellenére aránylag rövid idő alatt talpraállt. A tavasz beköszöntével ugyszolván valamennyi sportegyesületben megindult az élet. Más volt a helyzet a tömegsportnál. Az év elején kevesen gondoltak a dolgozók sportolására. Mint általában, a vasútas szakszervezet sport osztályán is új módszerek kidolgozásával foglalkoztak, mivel a tömegsport eddigi formája, az MHK-rendszer nem bizonyult megfelelőnek.

Elsőnek a labdarugást kedvelő dolgozók körében hozott örömet, amikor a tél végén a budapesti szolgálati helyek dolgozói részére kiírták a kétfordulós szakszervezeti labdarugó bajnokságot. 14 csapat nevezett Közben három az anyagi nehézségekre hivatkozva visszalépett. S bár a 11 csapat közül is sok szükös anyagi körülmények között volt, mégis becsülettel helytállt.

A bajnokságot a Főosztály csapata nyerte a BVKH előtt. A harmadik helyen az Anyagellátási Igazgatóság végzett.

Az őszi hónapokban a Szakszervezeti Világszövetség. IV. Kongresszusa tiszteletére a SZOT három sportágban — röplabda, sakk, asztalitenisz — írt ki alapfokú versenyeket. A szervezési hiányosságok ellenére eredményesnek mondható ez a versenykiírás is. A röplabdabajnokságban, amelyet Rákosrendező csapata nyert az Északi Járóműjavító ifi csapata előtt, 18 férficsapat vett részt.

Nagy érdeklődés előzte meg a sakkbajnokságot, amelyben jobbára idősebb dolgozók indultak. A megnyitón 120 dolgozó ülte körül az asztalokat, hogy összemérje tudását. A küzdelmeket négyes csapatban bonyolították le. A bajnokságot a Landler Járóműjavító csapata — Kállik István, Sas József, Pintér Ödön, Balla Gyula —nyerte. Lelkes szervezőmunkájáért dícséret illeti a szakbizottság két tagját, Czigoly Gyulát és Barta Bélát, akik fáradságot nem ismerve dolgoztak a bajnokság lebonyolításáért.

December közepére az asztalitenisz bajnokság is befejeződik. A 21 csapat közül a döntőbe az Északi Járóműjavító és a Landler Járóműjavító csapata került.

Ezek a példák is igazolják, hogy a dolgozók munkaidő után igénylik a sportot. De belgazolódott az is, hogy MHK nélkül is lehet tömegsportot szervezni.

Az újszerű versenyeknek egyéb tanulsága is van. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ott születtek elsőrendű jó eredmények, ahol a sportvezetők az üzemi bizottsággal és a KISZ-szervezettel karöltve dolgoztak. Jó példa erre az Északi és a Landler Járóműjavító. A versenyeken ugyanis ebből a két üzemből indultak a legtöbben. Az Északi például a központilag kiírt versenyeken túl november 7-e tiszteletére is rendezett versenyeket, amelyeken mintegy 100 dolgozó állt rajthoz.

1958-ban még fokozottabban gondolunk a dolgozók sportolására. Ahhoz azonban, hogy a versenyeken minél többen álljanak rajthoz, az eddiginél nagyobb szükség lesz az üzemi bizottságok, a sportfelelősök, a KISZ-szervezetek segítségére. Reméljük ez a segítség nem marad el.

Visi Ferenc.

HALADÁSUNK KERÉKKÖTŐI

A vasutas dolgozók túlnyomó része becsülettel helytáll, gondosan kezeli a szállításra feladott árut. Van egy kis hányad azonban, akik önzésből, becstelenségből megvámolják a vasúti küldeményeket. A vasutasok családjának szégyenei ezek a magukról megfeledkezett, családjukat társadalmi megvetésre kárhoztató egyének.

Ha a dézsmálásokért letartóztatottak tárgyalását figyeljük, láthatjuk, hogy csaknem kivétel nélkül szervezett bandákról van szó. És ami még tanulságként levonható, ha valaki egyszer megindult a lejtőn, akkor nincs megállás.

A közelmúltban folyt le a Püspökladány állomáson több éve garázdálkodó bűnszövetkezet bírósági tárgyalása a vasutas kultúrotthonban.

A püspökladányban több hete folyó tárgyalás után, december 11-én hoztak ítéletet a 31 tagú fosztogató banda ügyében.

A bíróság valamennyi vádlottat bűnösnek mondotta ki. Közülük Egri Balázst 6 évi, Özse Jánost 5 évi, Özse Józsefet 4 évi, Kárai Ferencet 2 évi, Sándor Istvánt 2 és félévi és Kiszter Imrét 1 évi és 8 hónapi börtönre ítélte.

Az újságok már hírt adtak arról, hogy Hegyi Ede kelebiai állomásfőnök tavaly az ellenforradalom idején 29 tagú bandát alakított beosztottjaiból, akik az ő irányításával 1957 márciusában rendszeresen fosztogatták a vasúti küldeményeket. Főleg a kis helyet elfoglaló, de nagy értéket képviselő cikkekre specializálták magukat. A fosztogatásban Hegyi járt az élen, aki 72 000 Ft kárt okozott a társadalomnak. Nem sokkal maradt el tőle Sziráki István 69 000, Farkas István 65 000, Márton Dezső 62 000 forint értékű árucikk elrablásával. A többi tagjai is jelentős menynyiségű árut tulajdonítottak el, vagy működtek közre a lopásban, az eladásban.

A fosztogató banda ügyét a kecskeméti megyei bíróság november 26-án kezdte tárgyalni a kiskunhalasi vasutas szakszervezeti székházban.

Minden becsületes vasutasnak, vezetőnek és beosztottnak egyaránt kötelessége a korrupció megszüntetése, a dézsmálók leleplezése, a népvagyon védelme. A saját munkaterületén mindenki legyen őre, védője a szocialista tulajdonnak.

A legkeményebb rendszabályok foganatosítását követeli minden becsületes dolgozó azokkal szemben, akik nem riadnak vissza a közösség megkárosításától. A tolvaj előrehaladásunk kerékkötője, élősködő az ország testén, önmaga, családja és embertársai ellensége. Fogjuk le a bűnös kezeket, ne engedjük, hogy tovább csorbítsák a vasutas becsületet, garázdálkodásukkal akadályozzák előrehaladásunkat.

A szerkesztőség üzeni

„Sokan vagyunk". Sajnáljuk, hogy az elvtársak nem írták meg nevüket, így a felvetett problémára nem tudunk konkrét választ adni. A vezérigazgató elvtárs indokolt esetben engedélyezheti az átminősítést, ezt szolgálati úton kell felterjeszteni. Ha úgy vélik, hogy az esetleges elintézés sérelmes, akkor forduljanak hozzánk a panaszukkal és ha indokolt, igyekszünk segítséget nyújtani. **Tótka Károly Szeged** állomás, a vonatkísérők problémájával szakszervezetünk és a minisztérium is foglalkozik. Reméljük, hogy sikerül olyan megoldást találni, amelyet a nagy többség megelégedéssel fogad. A rendfokozatok megváltoztatására nincs mód. **Rácz Balázsné Szolnok** állomás. Minden dolgozónak törvényadta joga felsőbb szervekhez vagy vezetőkhöz közvetlenül is fordulni. Természetesen helyes, ha az illető először a közvetlen feletteseinél igyekszik elintézni kérelmét. Az elvtársnő leveléből úgy látjuk, hogy jogosan fordult Borsodi elvtárshoz, ami abból is kitűnik, hogy panaszát gyorsan orvosolta. Semmi esetre sincs igaza annak az előadónak, aki ezért rossz szemmel néz az elvtársnőre. A levélben felvetett egyéb problémákra felhívjuk az illetékesek figyelmét. **Cserháti József Szeged** Igazgatóság. A vagyonállag felvételével kapcsolatos cikke érdekes, azonban egy október 22. eseményről november végén értesíti a szerkesztőséget. Ha most közölnénk, nem érné el a kellő nevelő hatást. Az orosházi felvételi épület problémájával már sokat foglalkoztunk lapunkban. Az újabb problémára felhívjuk az illetékesek figyelmét. **Jakovics Ilona Polyvece.** Művégtagját díjtalanul megjavították és elküldték címére.

Uglyai Sándor Miskolc, Gersi György Békéscsaba, ifj. Balázs István, Ortutay Sándor, Csonka József, Gulyás József Taktaharkány, Szilágyi Sándor BVKH. Levelüket illetékes helyre továbbítottuk.

Tótka Károly Szeged állomás, **Fekete László Miskolc** Igazgatóság, **Simon Géza Bp.** Magasépítési főnökség, **Baly János Bp.** Rakodási Főnökség, **Pászti József BVKH, dr. Horváth Károly** Gazdasági Vasútak Ig., **Csomor János** Szolnoki Jv. Levelüket lapunk anyagához felhasználtuk.

Keiser Imre Szeged. Levelét lapunkhoz felhasználjuk.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szoba-konyha, kamrás (komfortos) 1 szoba-konyha, kamrás lakásra Nagybudapest területén. Cím: Bp. VIII. Festetich-utca 2. VIII. épület fsz. 10 a. Második számú házfelügyelőség.

HÍREK

Lopják az orgafoszfátot!

Talán többen vagyunk olyanok, akik szégyenkezünk, amikor egy-egy vasutastársunk megfeledkezik magáról és enyhén szólva, hozzányúl az állam, a közösség vagyonához.

A napokban — kivételesen — jól beletemetkeztem az adminisztratív munka sok irodalapos, dagadtra duzzadt világába. Az egyik ügyirat rojtos lapjai közt furcsa, panaszra akadtam: A Fővárosi Szervestrágyagyűjtő Vállalat vizsgálatot kér, mert a kocsirakományban feladott „orgafoszfát bioszupert" küldeményeit —, melyet a pestkörnyéki házak udvarszögletében megbújó építményeiből keserves éjjeli munkával gyűjtenek — ismeretlen tettesek megdézsmálják.

Na még ilyet! — mondom — és a szokott pirtól égett az arcom. Később a csodálkozástól elszintelenedett. Magamban motyogtam. Próbáltam elképzelni a tettest, amint puttonnyal a hátán belopakodik a tágányok közé, fején a gázálarc, mint egy vivósisak: feltolva és vadászkutya módjára szimatol a légben, aztán testi épségének veszélyeztetésével feltornássza magát a kocsi peremére és csordultig merít a mázsánként ára 0,30 forint értékű orgafoszfátból. Ugy kell neki!

★

A vádból és az elmélkedésből a következő konkluzió vonható le: Minden kár haszonnal jár! Kár, hogy már ilyet is feltételeznek a vasutasokról. Haszon: javasoljuk jövőben a magukról megfeledkezett egyéb dézsmálókat arra is itélni, hogy az elkövetett bűn nagyságához mérten egy-két, vagy több puttony orgafoszfát bioszupertet is tartoznak ellopni. Ugy véljük, hatásos büntetés lesz.

— lyf —

— Fűzfa-estet rendezett a BVKH műkedvelő gárdája december 14-én. Az est teljes bevételét a Vakok Nevelő és Tanintézete gyermekeinek karácsonyi ajándékozására fordítják.

— Húsz másodperc alatt tömöríti a kavicsot a talpfa alatt egy most vásárolt nagyteljesítményű automata aláverőgép. A gép kezelője egy kapcsoló mozgatásával irányítja a hidraulikus vezérlésű gépet.

— Rövidesen elkészül az aluljáró Kőbánya-Felső pályaudvaron.

— Naponta 3—4 irányvonatot indítanak az uzsai kőbánya és a vasút dolgozói. Előfordult már, hogy egy nap alatt 5 irányvonat hagyta el az uzsai állomást.

— Sok nemzetközi szállítmány megsemmisült vagy elveszett az ellenforradalom idején a magyar vasútokon. A magyar kormány kérte a baráti országokat, hogy tekintsenek el a károk megtérítésétől. A Bolgár Népköztársaság kormánya értesítést küldött, hogy lemond a kártérítésről.

— Horgoló szakkör alakult a celldömölki fűtőházban. A lányok és asszonyok elhatározták, hogy terítőket horgolnak a párt- és a KISZ-szervezet helyiségében.

— Uj, korszerű helyiségben öltik a mozdonycsapágyakat a dombóvári fűtőházban. Az uj helyiség nemcsak a műszaki, hanem az egészségügyi követelményeknek is megfelel.

— Feltörte munkatársal szekrényét Gecse András többszörösen büntetett előéletű mozdonyfűtő. A miskolci járásbíróság háromévi börtönre büntette.

— Uttörővasút épül Sztálinvárosban társadalmi munkával. A vasút a Vidám Parktól az erdősáv mentén a strandfürdőig vezet majd.

— Sineken gördülő szállodát helyeztek üzembe a svéd vasútak, amelyben a Sarkkörre szállítják a kirándulókat. A szerelvény hálóétkező- fürdő- és szalonkocsikból áll.

— A győri állomás elkészítésének végleges határideje a legutóbbi megállapodás szerint a jövő év első felének vége.

— 400 gyermek vett részt a miskolci vasútas kultúrotthon jól sikerült Télapó-estjén.

— 136 ismeretterjesztő előadást tartottak ebben az esztendőben a Szombathelyi Igazgatóság területén közel 22.000 részvevővel.

— 100 000 forintos költséggel uj üzemi fürdő épül a miskolci fűtőház dolgozói részére. A tervek szerint még ebben a hónapban átadják rendeltetésének.

— Automatikus vasúti fűtés-kapcsoló berendezést készítettek hazai szakemberek. Az uj magyar gyártmány feleslegessé teszi külföldi szabadalom megvásárlását.

— 10 millió forint nyereséggel zárja az évet a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemi Vállalat.

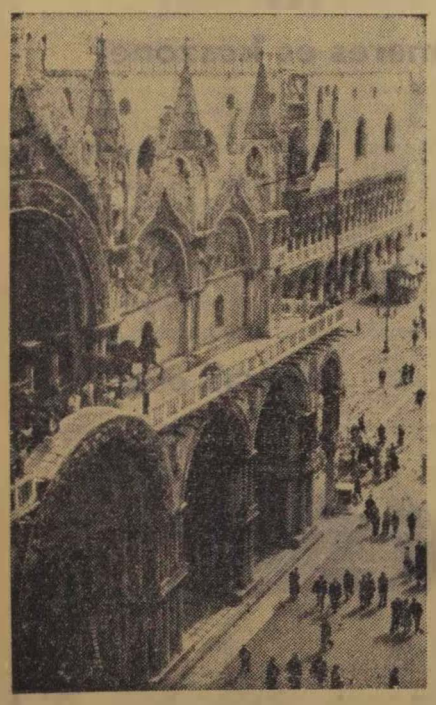
ITÁLIA FÖLDJÉN

Mielőtt olaszországi élményeimről számot adnék, elnézést kérek a művészettörténészektől és azoktól, akik jól ismerik a régi római birodalom történetét. Nemcsak azért, mert ahány utikalauz, annyifféleképpen mondja el ugyanazt, hanem azért is, mert az ott töltött rövid idő alatt csak csekély töredéket ismerhettünk meg a régi birodalom és Itália történetéből.

Ugylátszik „Itália kék ege" mégsem mindig kék, mert amikor Triesztben az egész éjjeli fagyoskodás után ránk virradt, hiába vártuk, hogy előbújjon a felhők mögül a Nap. A trieszti 40 perces tartózkodás után villamosmozdonyunk vígan száguldott velünk Venezia (Velence) felé.

VELENCE

A vonat Mestre városában állt meg, amely lényegében Velence szárazföldi része. Innen 8 kilométeres út vezet a 118 szigetből álló Velencébe. A múlt század közepéig a város nem volt összekötve a szárazföldel. A vasúti hidat 1846-ban építették, s 1933-ban került mellé a 20 méter széles, 223 boltháitásos gépkocsiút.



A velencei Bazilika.

Velencét az V. században alapították az Aquilea városából menekülő kereskedők. Aquilea a gazdag kereskedő város, annyira erősnek érezte magát, hogy ellent mert állni Attilának. Vesztére, mert 452-ben földig lerombolták a hunok. A menekülő kereskedők a Brenta egyik holt ága melletti parton a „Rio-Alto"-n kezdtek új várost építeni. A város születési helyének emlékét őrzi ma a Rialtó-híd.

Velence cölöpökre épült, hiszen a szigetek legnagyobb részét víz borítja. Vannak ugyan száraz lábbal járható utcák, de a fő közlekedési utak a lagunák. A szárazföldi utcák alig 2—4 méter szélesek, sőt vannak olyanok, ahol csak egyesével lehet közlekedni. Dagály idején meg éppenséggel alig marad utca szárazon. Természetesen semmiféle járművel közlekedni nem lehet ezeken. A velenceieknek szokatlan lehet más városban gyalogosan járni, mert itt az utas- és teherszállítás a lagunákban közlekedő motoros járműveken, gondolákon, csónakokon bonyolódik le. Láttunk költözködést, esküvőt, halottasmenetet, mindezt természetesen vízen.

A cölöpökre épült házak, paloták, templomok mintha a vízből nőtek volna ki. Kisérőnk elmagyarázta, hogy a facölöpök évszázadok során a korálltól szinte megkövesednek. Ezért érthető, hogy mintegy másfél évezrede tartják Velencét.

A VII. században a Santa Maria della Saluta templomot 50 évig építették és 1 156 000 cölöpöt vertek le. Láttunk olyan házat, amely már évszázadok óta ferdén áll. Először megsüllyedt, azután megállapodott. Nem egy helyen a facölöpöket már vasbetonnal kellett pótolni.

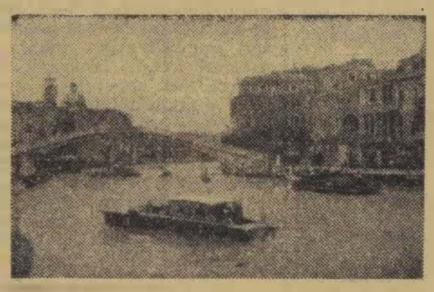
A sok szigetet 160 keskeny csatorna választja el egymástól. A legszélesebb a Canale Grande, amely a 60 métert is eléri, de a többi alig szélesebb 4—6 méternél. A csatornák felett 400 híd ível át. A csatornák, lagunák adják Velence meseszerű jellegzetességét.

A város az ittlakó venete néptől kapta a nevét. A német—római császárság idején és ezt követően Itália földje apró város-államokra tagozódott. Velence aránylag kevés megpróbáltatáson ment keresztül az ebben az időben dívó pápaság és császárság küzdelmében. Hosszú ideig függetlenítették magukat a pápától és az inkvizícónak sem engedtek teret. Velence hatalmas kereskedő-köztársaság volt, ahol a mindenkori doge kormányzott. Különösen a keresztesháború idején virágzott a város. A velencei hajósok és kereskedők hazahordták az ismert földrészek kincseit, persze nem mindig igazságos úton.

Megnéztük azt a házat, ahol Marco Polo született. Innen indult 26 évig tartó utazására. Különösen becses a kínai útjáról közölt leírása. Előtte az európaiak nem ismerték a keresztény országoknál műveltebb, hatalmasabb, gazdagabb Kínát. A középkori térképeken még, mint torz alakoktól hemzsegő ismeretlen világ szerepel. Marco Polo világosságot derített az addig ismeretlen keleti világra. Irt a drága fűszerekről, felhívta a figyelmet Kína és Japán aranykupolás templomaira, a nagy birodalom belső rendjére, szervezettségére, kultúrájára. Ez a tevékenysége azt lehet mondani, hogy jelentőségében felér Amerika felfedezésével.

Columbus Kristófot Marco Polónak a gazdag Keletről szóló útleírása késztette kalandos útjára, melynek eredménye Amerika felfedezése lett.

Az újkorban a város hanyatlásnak indult. A mélyebb járatú hajók már nem tudnak bejutni a lagunák közé. Velence elvesztette jelentőségét és politikai befolyását is. Jellemző a gazdagságára, hogy lakói még a XVIII. században is a felhalmozott gazdagságból éltek. A fényűzés központja, a művészet, a színházak, az intrikák és a karneválok hazája azonban már a múlté. A város egyre rozzantabb lesz. Történelmi múltja, építészete több tiszteletet érdemelne.



A Canale Grande, a város legszélesebb csatornája.

A megöregedett város ma olyan, mint egy óriási múzeum. Mintha a középkorból varázsolták volna elő. Közel 300 000 lakosa, 90 százalékban az idegenforgalomból él. A szűk utcákat, tereket ellepik az utcai árusok, akik velencei emlékeket kínálnak az idegeneknek. Az ősrégi házak földszintjein picike neonfényes üzletek húzódnak meg. Esti kivilágításban úgy érzi magát az idegen, mintha egy liliputi varosban járna. Ipara alig van, talán csak a néhányszáz munkást foglalkoztató világhírű „Murano"-i üveggyár említésre méltó.

Hamarosan megszokja az idegen is, hogy a kiszemelt árut félárért is megkaphatjuk. Ugylátszik, a kereskedővér még nem halt ki a velencelekből. A bútorok abnormálisan kicsik. De picinyek a lakások is, mert Velence építésénél nagyon kellett takarékoskodni a hellyel.

A város központja az ősi Szent Márk tér, ahol állítólag a nászutasok etetik a galambokat. De minden ellenkező híresztelésel szemben meg kellett állapítani, hogy több az idősebb korosztálybeli, mint a fiatal. Lehet, hogy ezeknek több pénzük van mint a fiataloknak, vagy talán az elmúlasztott velencei nászutat pótolják. A téren körülnézve a szem szinte nem tudja felfogni a fenséges képet. Az első, ami szembetűnik, a 91 méter magas, karcsú Campanilla. Ez a torony már messziről mutatta az utat a hazatérő hajósoknak. Mögötte a gyönyörű Bazilika számtalan kupolával, csúcsos tetőkkel, szobrokkal ékesítve elragadó látvány. A bizánci stílusban épült templom belseje talán még szebb, mint a külseje. Gazdagabb még a római Szent Péter székesegyháznál is. A színarany főoltár 80 líráért egész közelről meg lehet nézni. Ujabb 60 líráért bárki lenézhet a templom teraszáról.

A Bazilikától balra van a híres óratorony. Felmentünk a toronyba és megvártuk, amíg a két kalapácsos bronz alak elütötte a 12 órát.

Jobbra van a Doge-palota. A földszint román, az emelet gót, egyes részletei renaissance és barokk stílusúak. A kőcsipkés oszlopcsarnok elragadó. A varázslatos szépségű palota semmivel sem marad el a Bazilikától. A palota belül üres, szinte kihaltnak tűnik. A bútorok eltűntek, a falakat viszont rengeteg kép borítja, amelynek nagy része a velenceiek tengeri csataját örökíti meg. A díszterem mennyezetén és oldalfalain Tician, Veronese, Tintoretto, Bellini és más renaissance korabeli festők képei ejtik ámulatba a nézőt.

A palotából a „Ponte dei Sospiri"-n, a Sóhajok-hídján keresztül jutottunk a börtönépületbe, amelynek alsó cellái dagály idején megtelnek vízzel. Azért nevezik Sóhajok-hidjának, mert ezen a zárt hídon keresztül vezették a halálraítélteket a vesztőhelyre. Valószínű, hogy sok ártatlan ember sóhaját és megrögzött bűnös átkozódását hallották a falak.

A tér két oldalán, az árkádos oszlopcsarnokok előtt székek és asztalok várják az elfáradtakat, akik 300 líráért Coca-Colával felfrissíthetik magukat. Három zenekar felváltva gondoskodik a megfelelő hangulatról. Elmaradhatatlan a koldusok hada, éppúgy, mint a szentképet áruló apácáké.

A régi időkben a karneválok idején a Szent Márk téren tüneményes ünnepségek játszódtak le. A teret szőnyegekkel borították, zászlókkal díszítették. Kiállították a híres festők képeit, az ellenségtől zsákmányolt zászlókat. Fáklyákkal, ezernyi lampionnal világították ki a teret.

Megnéztük a „Palazzo Ca d'Oro"-t (Aranyházat), amelyet 1421-től 1440-ig építettek, a több részét bearanyozták. Ma kívülről szürke falak, belülről gobelinek, festmények és fegyverzet-múzeum tanúskodik a letűnt pompáról, fényről.

Szent Márk téri vendéglő a déli órákban. A szinte megfizethetetlen árak miatt nagyon kevesen látogatják.

Vízibusszal bejártuk a szűk lagunákat, ahol a csatornába öntött szennytől, piszoktól büzlik a víz, a házak között kifeszített kötélen szárad a fehérnemű. A gondolákat lassan kiszorítja a vízibusz, a vízitaxi és a motorcsónak.

Velence már nem képes fejlődni, múzeuális város marad, ha fenntartásáról gondoskodnak. Mikor este búcsút mondtunk és a Rómába induló vonatra szálltunk, úgy éreztük, hogy nemcsak élményekben, de a középkori történelem megismerésében is gazdagabbak lettünk.

(Folytatjuk.)

— de —

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, 226—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.