

SN  
May 18  
I-15865  
XV-60/b

HUNGARY

COMMUNICATIONS  
Railways

/500/  
/505/

THE SZENTES RAILROAD CONSTRUCTION DEPARTMENT

SOURCE MUNICH: FRANKFURT - Confidential "B"

DATE OF OBSERVATION: November 1955

ENGLISH SUMMARY: The local construction enterprises of the Hungarian railways were centralized as of January 1 1955. Provincial Railroad Administrations were set up conducting all types of construction, repairs and maintenance included, through the respective sub-departments.

The main office of railroad construction for the SZEGED administration is located at SZENTES and the report describes in detail the organization and activities of this department. Owing to the lack of manpower the enterprise fulfilled only 70 per cent of the annual plan in 1955.

Construction work on the railroads is made very difficult because of the poor salaries paid, and very few of the experienced construction engineers in Hungary accept positions with the railway management.

EVALUATION COMMENT: This is an interesting report on the organization of railroad construction and repair enterprises. As content is in full accordance with the state of the railway tracks in Hungary.

The names and reference are UNCONFIRMED.

X X X

Igy kerültem a vasuthoz...

/more/

How I Became a Railroad Technician....

Tanulmányaimat a SZEGEDI építőipari technikumban 1954 nyarán fejeztem be. Velem egyidejűleg 120 évfolyamtársam szerzett képesítést. Legtöbbünk szeretett volna tovább tanulni, de ebből nem lett semmi. A szigorú felvételi korlátozások következtében csak öt társammak sikerült a műegyetemre vagy valamelyik műszaki főiskolára bejutnia. Ezek sem a legjobbak közül kerültek ki. Minden propaganda ellenére, még mindig nem a tanulmányi eredmény, hanem a származás és a DISZ protekció dönti el a felvételt.

A tanév befejezése előtt nemcsak továbbtanulási, hanem szabad pályaválasztási reményeink is semmivé váltak, jóllehet NAGY Imre óta ezzel is hitegettek bennünket. Igazgatónk az évváró előtt kijelentette, hogy a nép állama ingyen taníttatott bennünket, tehát joga van hozzá, hogy ott és olyan munkakörben vegye igénybe tudomásunkat, ahol és amilyenbe leginkább vissza tudjuk fizetni az előlegezett költségeket. Együnk se helyezkedjék tehát el addig, míg a munkabehívót meg nem kapja. Kérdésünkre, hogy a kijelölt munkahelyen mennyi ideig leszünk kötelesek dolgozni, míg "az előlegezett költséget" kiegyenlítjük, igazgatónk nem adott választ. A munkavállalási kényszer mindnyájunkat nagyon elkedvetlenített, mert korábban végzett társaink példájából tudtuk, hogy a fiatal technikuskokat rendszerint távoli, eldugott helyekre, rosszul fizetett, főleg adminisztratív állásokba irányítják, amelyekben semmi lehetőségük nincs arra, hogy szakmai tudásukat gyakorlati ismeretekkel bővítsék.

A vizsgák után gyorsan teltek a hetek, de a behívó csak nem érkezett meg. Mire eljött az ősz, néhány volt osztálytársammal arra a meggyőződésre jutottunk, hogy a kényszerű munkavállalásból, úgy látszik, még sem lesz semmi. Szüleimnek is ez volt a véleménye, hiszen a további években szinte még meg sem száradt a fiatal technikuskok képesítőjén a tinta, már is el kellett foglalniuk kijelölt munkahelyüket. Elhatároztam, hogy nem várok tovább, magamtól próbálok elhelyezkedni. Így kerültem KAZINCBARCIKára.

Munkahelyemen jól éreztem magamat. Különösen annak örültem, hogy nem adminisztratív, hanem gyakorlati munkát bízta rám, ami lehetővé tette, hogy az építőipar gyakorlati oldalát is megismerjem. Fizetésemmel is meg voltam elégedve: októberben 2,000, novemberben pedig 2,200 forinttra rugott. A "nép állama" iránti adósságomról már lassan meg is feledkeztem, azt hittem, hogy a munkabehívó veszélye végleg elmúlt, de tévedtem.

/more/

1954 december elején a BUDAPESTI MÁV igazgatóságtól ajánlott levélben felszólítást kaptam, hogy az ilyen meg ilyen számú munkaerőgazdálkodási rendelet értelmében a BUDAPESTI MÁV magasépítő vállalatnál kijelölt műszaki tiszti állásomat nyolc napon belül foglaljam el. Fájó szívvel bucsut mondtam KAZINC-BARCIKÁNAK és felutaztam a fővárosba. Első utam azonban nem a vállalatához, hanem a Sztalin uti vezérigazgatósághoz vezetett. Ott azzal a kéréssel álltam elő, hogy - amennyiben lehet - helyezzenek SZEGEDRE, hogy továbbra is szüleimmél lakhassak. Azt, hogy már két hónapja KAZINCBARCIKÁN dolgoztam természetesen elhallgattam. Próbálkozásom sikerrel is járt, a vezérigazgatóság felvézeletemet a SZEGEDI MÁV igazgatóság II., pályaeépítési pályafenntartási osztályához módosította.

SZEGEDEN jelentkezésem után, több napos felvételi vizsgálaton estem át. Az orvosi vizsga meglehetősen felületes volt. Annál jobban megforgattak a politikai osztályon és a káderbizottság részéről. Előbbi helyen ideológiai képzettségem fokát és politikai beállítottságomat, a káderesek pedig személyi és családi viszonyaimat firtatták.

A felvétel után az igazgatóság II. osztályában jelentkeztem szolgálatra, de ott nem akadt számomra munka. Napnap után hiába jártam be a hivatalba, még íróasztalt sem tudtak adni, annyira tulzsufoltak voltak az irodahelyiségek. Egy hónapig tartott ez az állapot, míg végre úgy oldották meg az ügyemet, hogy kihelyeztek az 1955 január elején újonnan felállított SZENTESI MÁV építési főnökségéhez. De itt nem volt maradásom, egyenesen tovább irányítottak BEKÉSCSABARA, az ottani MÁV építésvezetőségéhez, ahol mint technikus végre elfoglaltságot találtam.

A szakképzettséggel rendelkező, frissen végzett fiatal műszaki értelmiségiek irányított, kötött munkavállalásai kötelezettsége csak 1955 nyarán szűnt meg. Az utóbbi évek során annyi új technikus került ki a szakiskolákból, hogy a kormányzat ma már nem tud mit kezdeni velük. Rájuk bizza, hogy hogyan helyezkedjenek el. A munkavállalási szabadság helyreállítása azonban túl későn jött, és inkább hátrányos, mint előnyös az iskolapadból kikerülő utánpotlás számára, nagyobb üzemeknél csak igen kevesen. főleg csak pártprotekciónak, tudnak elhelyezkedni. A gyakorlati tapasztalattal nem rendelkező fiatal technikus vagy beéri a rosszabb munkahellyel, vagy sutba vágja "diplomáját" és inkább elmeig "gyakorlati munkára", ácsnak, pallérnak

A SZENTESI MÁV építési főnöksége

/more/



The Railroad Construction Head-Office in SZENTES

Az 1949-es decentralizálás során létesített különböző önálló MÁV magasépítő, stb., vállalatokat 1955 január elsejével MÁV építésvezetőségekké szervezték át. Egy-egy igazgatóság területén az építésvezetőségeket az ujonnan létesített építési főnökségnek, ezt pedig közvetlenül az igazgatóság II. - pályaeépítési és pályafenntartási - osztályának rendelték alá. Az építési főnökség, bár hatásköre az igazgatóság egész területére kiterjed, nem mindig annak székhelyén található. Így pl. a SZEGEDI igazgatóság építési főnöksége SZENTES-en működik. A vasuti pályaeépítési szolgálat újabb átszervezése központosító jellegű volt és továbbra is biztosítja az építési ág tulsúlyát a fenntartási ággal szemben. 1949 óta az osztálymérnökségek és a pályamesteri hivatalok mind létszám mind pedig munkakör szempontjából sokat vesztek korábbi jelentőségükből.

A SZENTESI MÁV építési főnökség közel a pályaudvarhoz, a Baross utca 2 szám alatti volt vasuti lakóépületben van elhelyezve. Vezetője egy pályamunkásból lett, 38 év körüli műszaki főintéző. /NU/ Kommunista munkáskáder, szakmai tudása még ma sem több mint "krampácsoló" korában lehetett. Minden tudománya az ellenőrzésben és a hajcsárkodásban merül ki.

A tulajdonképpeni szakmunkát HANGOS László vezető főmérnök irányítja. 50 év körüli régi szakember, a vasutépítés minden csinját-binját jól ismeri. Semmiféle párttevékenységet nem folytat. Két fiatal mérnök van melléje beosztva, de ezeknek nem sok hasznát veszi, mert alig egy két éve kerültek ki az egyetemről. Mivel gyakorlati tudásuk csekély, leginkább csak adminisztratív munkát végeznek.

Az építési főnökség szervezetileg több osztályra tagozódik. A személyzeti osztályon négy, az anyagosztályon kilenc, a kalkulációs csoportban három, a norma és bérosztályon 15, a tervosztályon kb. haz-hét, a pénzügyi osztályon két, a jogi osztályon pedig két tisztviselő teljesít szolgálatot. Az anyagosztály feladata a beszerzés, anyagszámadások vezetése és a szolgálati ruhák kezelése. A kalkulációs csoportok tagjai anyag-, munka- és tervkalkulációt végeznek. A pénzügyi osztály kezeli a főnökség kézi pénztárát is, melynek ellátmánya a 3,000 forintot nem haladhatja meg. A fizetések általában bankátutalások révén történnek.

Az adminisztratív személyzet mellett öt "függetlenített" funkcionárius terheli az építési főnökség létszámát: a párttitkár, a DISZ-titkár, a szakszervezeti elnök és két

/more/

politikai tiszt. Utóbbiak 20-22 éves fiatal munkáskáderek, akik hat hónapos politikai tiszti tanfolyamot végeztek. Egyiküket ESZES Tamásnak hívják. Az építési főnökség területén a politikai oktatás és ellenőrzést látják el.

A SZEGEDI igazgatóság SZENTESI építési főnöksége alá a SZEGEDI, SZENTESI, BÉKÉSCSABAI, MEZŐTURI, MAGYARBÁNHEGYESI, OROSHÁZAI, CEGLÉDI és KELEBIAI építésvezetőségek tartoznak. 1955 őszén kezdték meg a KISKUNFÉLEGYHÁZI építésvezetőség megszervezését. Legnépesebbek a MAGYARBÁNHEGYESI /300 munkás/ és a SZENTESI /220 munkás/ építésvezetőségek. 1955 őszén az építési főnökség területén az előírt 1,500 munkás helyett csak 920 dolgozott. Ez azt eredményezte, hogy az építésvezetőségek a munkáshiány miatt, /a SZENTESI és a MAGYARBÁNHEGYESI kivételével /tervüket csak 60-70 %-ra tudták teljesíteni.

#### A MÁV építésvezetőségek

#### The Railroad Construction Sub-Departments.

Az egyes építésvezetőségek adminisztratív szerkezete nagyjából megfelel az építési főnökségnek. Az irodai személyzet létszáma a munkáslétszámtól függ. Az építésvezető rendszerint tapasztaltabb pályamesterből lett műszaki vagy intéző. A szakmunkát két-három fiatal mérnök vagy technikus vezeti, de ezek végzik a műszaki adminisztrációt is. A személyzeti ügyeket egy-két adminisztrátor látja el, a normások és bérelszámolók száma változó. Általában minden 15-20 munkásra esik belőlük egy egy. Az anyagkezelést ugyancsak a normások végzik.

Az építésvezetőségnek ugyancsak papíron három különböző részlegre: a magasépítő, mélyépítő és a pályaeépítő csoportra tagozódnak. A gyakorlatban nincsen meg minden építésvezetőségénél mind a három csoport. Viszont előfordul az is, mint pl. MAGYARBÁNHEGYESen, hogy az építésvezetőség több pályaeépítőcsoportja is van.

A pályaeépítési szolgálati ág feladata nemcsak új vonalak építése, /ez a legritkébb/ hanem a pályatest felújítása, vágányfektetés, váltócsere, állomások vágányhálózatának bővítése/ új állomási és egyéb vasuti épületek építése, meglévők bővítése, tatarozása, pályaszintbeli közuti átjárók kövezése, jelzőberendezések húzalvezetéseinek körülfalazása, stb. is. A pályafenntartás ezzel szemben csak helyi javításokat végez, talpfacsere/ és inkább csak a pályatest berendezéseinek karbantartásával törődik. Mindennemű új munkálat vagy felújítás hatáskörébe tartozik.

End