

Az orosz lányi vasutasok vállalták a többletmunkát

Az idén lesz harminc éve, hogy Oroszlányt városi rangra emelték. Ezt megelőzően egy évvel előbb készült el a bányásztelepülés hét vágányból álló vasútállomása. A város annak idején úgy épült ki, hogy a Tatabánya felől jövő sínpár és az állomás kis rendezőpályaudvara ketté osztotta. A felvételi épület, a raktár és a kocsjavító műhely az új város felőli részen helyezkedik el. A másik oldalon található a kertesházakból álló Borbála-telep.

Foglalt vágányok

— Tavaly szeptember óta mi is csak akkor látjuk a telep házait, ha a vonatokat megkerülve átmegyünk a túlsó oldalra — mondja Barasovich Jenő állomásfőnök. — Azóta bizony egy óra sem telt el itt úgy, hogy ne lettek volna foglaltak a vágányok.

— Mi történt végül is?

— A borsodi bányákban a múlt évben több helyen geológiai nehézségekből adódóan lényegesen csökken a termelés. A kormány úgy határozott, hogy a hiányzó mennyiséget Oroszlányban kell kitermelni. Itt ugyanis még bőségesen található szénvagyon és a bánya technikai felszereltsége is a legmodernebbek közé tartozik. Így történt meg, hogy a múlt év őszén a vasútnak is bejelentették: *Oroszlányban több mint a duplájára emelik a termelést, vagyis a napi 5-6 ezer tonna helyett 11-12 ezret hoznak a felszínre.* E mennyiségből nekünk 24 óránként — a korábbi háromezeröttszázzal szemben — 6-8 ezer tonnát kell továbbítanunk.

— *Túl sok gondolkodási időnk nem volt* — folytatta az állomásfőnök. — *Az adott létszámmal és a nem éppen jó technikai felszereltségünkkel fogtunk hozzá a többletmunkához.* Előtte természetesen tanácskozáson és brigádgyűlésen ismertem meg a megváltozott helyzetet. Örömmel mondtam, hogy munkatársaim többsége, annak dacára, hogy tisztában voltak a feladat súlyával, *vállalták a többletmunkát.* Állomásunk létszáma a vontatásiakkal együtt nyolcvanhárom. Mondanom sem kell: *az úgynevezett frekventált munkakörökben létszámihiánnyal küzdünk.* Emiatt az első időben nem bírtunk lépést tartani a bánya termelésével: óriási depókban állt a szén. Emlékszem, hogy a kocsi rendezők lábszárig érő latyakban dolgoztak. *Kovács József, Tám István és Sági*

Mihály tolatásvezetők tartották bennük a lelket. De néha már ők is azt mondták: „*főnök elvtárs ezt már nem lehet sokáig bírni.*”

A bánya is segített

— Segítséget nem kértek?

— De igen. Elsősorban az igazgatósághoz fordultunk. A helyzet ismeretében *Tongori Imre* vasútigazgató egy M 44 tolatómozdonyt irányított hozzánk. Az Oroszlányi Szénbányák Vállalat vezetősége pedig *hét dolgozóját bocsátotta rendelkezésünkre kocsi rendezőnek.* Ezek az emberek régebben a vasútnál dolgoztak. Nem kis meglepetésünkre azonban az orvosi vizsgán mindössze ketten feleltek meg. Ezenkívül bővítettük a kocsjavító műhely létszámát és speciális szerszámokat, villany- és lánghegesztő apparátokat is kaptunk. Szükség is van rá, mert előfordult már, hogy az ide irányított 400 kocsiból száz megrakás előtt javításra szorult. *Sok bajunk van például az EAS négytengelyes nyitott kocsikkal.* Miért, miért nem, nagyon gyengék az oldalmerevítő oszlopaik. Már új korában is kipúposodnak, ha megrakják szénnel.

Oroszlány teherforgalmának 93 százaléka szén, a többit export papírfá, az őcskavas és kis mennyiségben különböző áruféleség teszi ki.

Az állomáson mindössze egy 150 méternyi szabad vágányt látni. A többin hosszan sorakoznak az üres vagy a rakott vagonok. A felvételi épület felőli iparvágányon papírfát rakodnak. Az idő tavaszias. Amott az egyik kocsi rendező nem kék, hanem zöld munkaruhában integet zászlójával.

— *Kaszás Mihály* vagyok — mutatkozik be. — *Engem a bánya küldött ide az állomásra. Ez a munka számomra nem új, korábban ugyanis itt szolgáltam.*

Talpraesett fiatal

Az állomás végében egy szőke fiatalember birkózik a váltókkal. Olyan sűrűn kapja az utasításokat, hogy még bemutatkozásra sincs idő. Végül Barasovich Jenő mondja meg helyette:

— *Járás János* újfelveleles, de már teljes értékű munkatárs.

— Hentes a szakmám — mondja a fiatalember. — A vágóhídon dolgoztam, de ott nem éreztem jól magam, no

meg itt többet is keresek. Nős vagyok, van egy kislányom. A fő ok mégsem ez: *meg akarom valósítani régi vágyam, mozdonyvezető szeretnék lenni...*

— *Ezzel a fiúval jól járunk* — folytatja a beszélgetés a főnök. — *Kötelességtudó, határozott egyéniség, biztosan jó vasutas válik belőle.* Ebben nagy érdeme van Baráth Dezső és Horváth József váltókezelőknek, akik jól felkészítették erre a munkára. Pedig nálunk váltóörnek lenni cseppet sem lányálalom. 150-200 méterre vannak egymástól a váltók. Az állandó mozgás miatt a sorompót is gyakran kell kezelni.

— Mindig ilyen mozgalmasak a napok?

— Így megy ez mindig — válaszol a főnök. — Novemberben és decemberben volt olyan napunk, hogy 350 kocsival kellett bajlódni, de pedig csak háromszáz férő.

— Ez hogy lehet?

— Engedélyt kértünk, hogy a bérelt vágányokat is elfoglalhassuk, és ami már ott sem fért el, azokat elvittük Környére. Csak így sikerült decemberben 162 ezer tonna szénét továbbítani. Ez majdnem duplája az 1981. december havi teljesítményünknek.

Jól jönne még egy kis támogatás

— Az idén milyen feladatok várnak Oroszlány állomásra?

— A múlt évihez hasonló lesz. Éppen ezért ránk férne a segítség. Az állomás már kicsi ehhez a teljesítményhez, tehát megérett a bővítésre. A frekventált munkakörökben dolgozók is megérdemelnék a nagyobb gondoskodást. *Nagyon megkönnyítené munkájukat, ha adóvevő-rádióval szerelnék fel a tolatómozdonyokat és a tolatásvezetőket.* Ezzel nemcsak az embereket kímélnénk meg a sok gyaloglástól, de gépi energiát is megtakaríthatnánk vele.

Az orosz lányi vasutasok eddigi erőfeszítését, helytállását nemcsak a MÁV, de a termelővállalat vezetői is elismerték. Ezt bizonyítja *Varga Albertnak*, az Oroszlányi Szénbányák Vállalat vezérigazgatójának *Tongori Imre* vasútigazgatóhoz január 14-én írt levele is, amelyben a vezérigazgató megköszöni azt az erőfeszítést, amit a vasutasok tettek annak érdekében, hogy a bányákból felszínre hozott szén időben a rendeltetési helyére kerüljön.

Séra Sándor