

MV  
June 11  
XV-60/c  
I-15865 a/

HUNGARY

COMMUNICATIONS     /500/  
Railways             /505/

LABOR CONDITIONS IN THE SZENTES RAILROAD CONSTRUCTION  
DEPARTMENT.

SOURCE MUNICH: The same as - FRANKFURT ; Confidential "B."

DATE OF OBSERVATION: November 1955.

ENGLISH SUMMARY: Despite various privileges, such as special premiums, additional leave, free railway trips etc, the Hungarian railroad construction enterprises suffer from a critical labor shortage. An ever increasing number of women and gypsies are, therefore, hired for seasonal and part-time work.

Plan figures are never achieved owing to careless planning and extremely poor working discipline. The salaries of the construction workers are very low and the norm calculation procedure is very complicated. Severe disciplinary punishments for negligence failed to impress the workers. During the summer months the workers frequently deserted the construction sites and engaged in farm work in order to provide food for the winter season.

EVALUATION COMMENT: This report deals with the interesting problem of the deficient labor conditions in a railroad construction enterprise. The chronic shortage of manpower in such enterprises is the cause of the slowing down of the maintenance work on the railroads. The neglect of maintenance work causes the bad condition of the tracks and this finally results in the slowness of railway communications frequently criticized in the press.

The report correctly describes the conditions prevailing at the enterprise under reference, and also gives the reasons for the difficulties experienced by these enterprises in recruiting the necessary manpower.

+ + +

/more/

ÁLTALÁNOS MUNKÁSHELYZET A SZENTESI MÁV ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGNÉL.  
General Conditions.

A bányászat után a rosszul fizetett és az időjárás viszontagságainak kitett vasuti építőmunka ma a legnépszerűtlenebb foglalkozási ág otthon. Így nem csoda, ha a MÁV állandó munkahiánnyal küzd. Országos viszonylatban különösen a SZEGED-i vasutigazgatóság területén érezhető leginkább a munkaerő-hiány. Itt nincsenek olyan közösségek, mint például Északmagyarországon, a BUDAPEST-MISKOLC-i fővonal mentén, melyek hagyományosan biztosítanak a vasut munkaerő utánpótlását. A SZENTES-i MÁV építési főnökség ezért kénytelen olyan munkavállalókat is foglalkoztatni, /nőket, fiatalkorúakat, cigányokat/ akiknek teljesítőképessége az átlagnál alacsonyabb.

Az építési főnökség munkástoborzói állandóan a vidéket járják, hogy "rejtett" munkaerőtartalékokat tárjanak fel. Bár nem szűkmarkuak az ígéretek terén, eredményt - különösen a nyári hónapokban - alig tudnak felmutatni. A jelentkezőknek, ha egy éves szerződést írnak alá, 200.-, ha két éves szerződést kötnek 400.- forint "fejpénzt", ezen kívül nyári és téli munkaruhát, szabadjegyet, jó elhelyezést és ellátást, a fizetésses szabadságon kívül hat hetes biztosított aratási szabadságot, stb. helyeznek kilátásba. Kora tavasszal és késő ősszel, amikor a mezőgazdaságban már nem akad munka, aránylag elég sokan jelentkeznek vasuti munkára. A munkásoknak eszük ágában sincsen a szerződésben vállalat egy vagy két éves kötelezettséget betartani. A "fejpénz", a munkaruha meg a pár száz forintos kereseti lehetőség csábítja csupán őket a munkavállalásra. Amint beáll a tél, vagy megkezdődik a tavaszi gazdasági munka, szó nélkül faképnél hagyják a vasutat.

Az építési főnökség területén a munkáslétszám még a legkedvezőbb kora tavaszi vagy késő őszi időszakban sem éri el a megszabott keretet. /1955 őszén például, a megszabott 1500 fő helyett mindössze 920 fő volt az állomány./ A nyári hónapokban a létszámcsökkenés az önkényes távozások következtében egyenesen katasztrofálissá válik. /A legnagyobb létszámu MAGYARBÁNHEGYES-i építésvezetőségénél 1955 nyarán a 300 munkásból 220 hagyta el önkényesen munkahelyét./ Az építőmunkára legalkalmasabb nyári időny elégendő munkaerő hiányában kihasználatlanul telik el a MÁV-nál és nagy tervlemeradást okoz, amit a tavaszi vagy őszi pár hetes hajrával nem lehet behozni.

A vasut az önkényesen távozó, szerződésszegő munkásokkal szemben gyakorlatilag teljesen tehetetlen. Legtöbbjük a biztosított hat hetes aratási szabadságot használja fel, hogy megszabaduljon a terhes vasuti munkától. Az aratási szabadság leteltével egyszerűen nem térnek vissza munkahelyükre és minden bejelentés nélkül megszüntetik a MÁV-val fennálló munkaviszonyukat. Az önkényesen távozók hollétét kinyomozni körülményes és reménytelen feladat, mert a mezőgazdasági munka természeténél fogva állandóan vándorolnak. Így a vasut a visszajáró szerződéspénzt, /"fejpénzt"/ munkaruhát,



stb. is csak hosszadalmas és költséges bírósági eljárás után tudja legtöbbször visszaperelni, ha egyáltalán sikerül valamit megvennie a rendszerint nincstelen munkásokon.

A MÁV fegyelmi rendszabályai csupán az állandó alkalmazottakkal szemben /szakmunkások, kinevezett munkások/ érvényesíthetők kielégítő eredménnyel, a szerződéses ideiglenes munkásokra jóformán semmi hatást nem gyakorolnak. Szolgálati főnökségük ezeknek még azt is kénytelen elnézni, ha rendszeresen három-négy napra is távol maradnak munkahelyükről. Korábban az volt a gyakorlat, hogy már egy igazolatlan munkanapért is fegyelmi eljárást indítottak ellenük, de ezzel csak azt érték el, hogy az ilyen "lógósok" végleg otthagyták a vasutat.

A szerződéses vasuti építőmunkásokat az sem riasztja vissza a munkaviszony egyoldalú megszüntetésétől, ha munkakönyvükbe bevezetik, hogy a MÁVot hozzájárulás nélkül hagyta ott. Ilyen bejegyzéssel az illető ugyanis csak úgy nevezett A./ kategóriájú munkahelyen /bányákban, sürgős tervépítkezéseknél/ vállalhatna ismét munkát. Az önkényesen távozók azonban nem az iparban vagy a bányászatban, hanem a mezőgazdaságban helyezkednek el, ahol nem törődnek azzal, hogy mi van a munkakönyvébe beírva. Büntetni tehát a vasutnak nem áll módjában. Az egyetlen intézkedés, amivel megakadályozza, nehogy a "szökevény" még egyszer rászedje, abból áll, hogy az engedély nélkül, önkényesen távozott munkások nevét "fekete listára" teszi. Az építésvezetőségnek szigorú utasításuk van arra, hogy olyan jelentkezőket, akiknek neve ezen a listán szerepel, újból ne alkalmazzanak.

A munkateljesítményt különösen hátráltatják a cigányok és a nők. A cigányok munkájában amúgy sincsen semmi köszönet, a tetejébe meg minden héten két-három napra engedély nélkül távol maradnak. A női munkaerők kivétel nélkül az olyan rossz erkölcsű fiatal lányok közül kerülnek ki, akiknek a faluban már nincs maradásuk. Városban ma nehéz elhelyezkedni, azért a vasutnál keresik a megélhetést.

#### MUNKASZERVEZÉS, VASUTI NORMÁK, MŰSZAKI ADMINISZTRÁCIÓ. Technical and Work Norms.

Az állandó munkáshiány mellett a rossz munkaszervezés hátráltatja leginkább a vasuti építkezéseket. Ennek főleg az az oka, hogy az építésvezetőségek intézkedési hatásköre túlságosan szűkraszabott. Hiába próbálják az építésvezetők a munkát az előírt tervek szerint végrehajtani, ha felettes szerveik / az építési főnökség, az igazgatóság II. osztálya, a vezérigazgatóság, minisztérium/ állandóan egymásnak ellentmondó utasításokat adnak és a rendelkezésre álló amúgy is kevés munkaerőt állandóan más-más munkahelyre irányítottatják át. A tervleamaradásoknál nem kis szerepet játszik továbbá az anyagutánpótlás rendszertelensége. Mindig abból az anyagból van elég, amire éppen nincsen szükség, viszont ami kellene az hiányzik.

/more/

A BÉKÉSCSABA-i vasuti laktanya és raktárépítkezéseket a helybeli építésvezetőség 1954 májusában azzal az utasítással kezdte meg, hogy az épületeknek 1955 május 1-re átadásra készen kell állniuk. Anyag volt bőven, szerszámban sem volt hiány, mégis mindig az hiányzott, amire éppen szükség lett volna. /Például mire a falakat kellett volna felhuzni, nem voltak állványok./ Ilyen okok miatt gyakran állt a munka és a munkásokat az építési főnökség meg az igazgatóság szanaszét irányította. Mire megjöttek az állványok, jó időbe telt, míg a munkások megint visszakerültek BÉKÉSCSABARA. Az épületek természetesen csak 1955 novemberére készültek el, de a belső szerelési munkálatok miatt legjobb esetben csak 1956 elejére váltak átadhatóvá. A lemaradásért az építésvezetőt tették felelőssé, akit el is mozdítottak állásából.

A vasuti építkezéseknél nem az országos, hanem a vasuti építőnormák érvényesek. A MÁV normarendszere sokkal elaprózottabb és változékonyabb, mint az építőiparé. A vasuti építőnormák 12 vastkos füzetet töltenek meg. Ezekhez szinte hétről-hétre újabb módosításokat és kiegészítéseket bocsátanak ki. A bonyolult normarendszer miatt a MÁV építésvezetőségek minden 15 munkás mellett külön bérelszámolót kénytelenek foglalkoztatni.

Az építésvezetőség normásai naponta, munkakezdet előtt minden munkás számára külön munkalapon írják elő az elvégzendő munkát. Az előírás az elaprózott normák miatt rendszerint 10-15 rovatot tölt ki. A bérelszámolást még körlményesebbé teszi, ha nap közben a munkást más munkahelyre irányítják és ezért újabb munkalapot kell kiállítani számára.

A vasuti építőnormák elaprózottságára jellemző a felépítményi csoportok munkájára megállapított alábbi példa:

- a./ pályakocsi tolás, első 100 m, rakva á 1'20'', á 40 fillér
- b./ pályakocsi tolás első 100 m, üresen á 50'', á 25 fillér
- c./ pályakocsi tolás második 100 m, rakva á 1'40'', á 45 fillér
- d./ pályakocsi tolás második 100 m, üresen á 1'05'', á 30 fillér
- e./ pályakocsi tolás további 100 m, rakva á 2'03'', á 50 fillér
- f./ pályakocsi tolás további 100 m, üresen á 1'18'', á 35 fillér

Hasonló résztételekben írják elő a magasépítő csoportoknál is az elvégzendő munkát. /Például, kavicslapátolás, malterkeverés,  $\frac{1}{2}$  m<sup>3</sup> mészt öt méter távolságra való hordása, stb./

A normásoknak az egyes munkalapokon a napi részmunkákat úgy kell előírni, hogy a résznormákra megállapított időegységek szorzatának összege a napi munkaidővel legyen egyenlő. /Rendszerint 480 perccel./ A rossz munkaszervezés következtében a ténylegesen

/more/



elvégzett munka sohasem egyezik a munkalap előírásaival, ami a bérelszámoláskor állandó és mindig a munkás kárára történő tévedésekre vezet.

Az építésvezetőségeknél a napi munka adminisztratív felülvizsgálása és elismerése ugyancsak hasonló körülményességgel történik. A munkanap befejeztével a normás a technikusok által elismert munkalapokat az építési méretnapló adataival hasonlítja össze. A méretnaplót a technikusok vezetik és abban a naponta elvégzett munkálatokat és a felhasznált anyagmennyiséget tüntetik fel. A munkalapon feltüntetett és elismert részmunkák összegének egyezniük kell a méretnaplóban bejegyzett összteljesítménnyel. A technikusok, hogy "papíron" minden rendben legyen a napi összteljesítményre vonatkozó adatokat a leadott munkalapok összegezése alapján vezetik be a méretnaplóba, ahelyett, hogy a helyszínen állapítanak meg az elvégzett munkát.

A technikusok feladatát képezi a műszaki adminisztráció legfontosabb okmányának, az építési naplónak vezetése is. A napló "bizalmas" jellegű okmány, állandóan elzárva kell tartani. Betekintési joga csak az építésvezetőnek és a felettes szervek ellenőrző közegeinek van. Utóbbiak látogatásaik alkalmával ide jegyzik be utasításait és észrevételeiket.

Az építési napló elején az építkezés részletes műszaki leírása, a műszaki rajzok és az ütemterv található, majd az állandó rovatok következnek: munkáslétszám, az engedéllyel és engedély nélkül távollévők, időjárás, munkagép- és szerszámyilvántartás, a rendelkezésre álló, érkező és felhasznált anyagmennyiség, változások az eredeti munkaterven és munkaütemen, a változtatások oka, a munkanap folyamán felmerült "objektív" nehézségek.

#### KERESETI LEHETŐSÉGEK. Salaries.

A MÁV mérnökök és műszaki tisztviselők keresete alacsonyabb, mint az egyéb állami vállalatoknál, üzemeknél dolgozó műszaki értelmiségieké. Így forrás a KAZINCBARCIKA-i építkezéseknél mint kezdő technikus havi 2-2200 forintot keresett. Ezzel szemben mint a II. munkaköri csoport 14/3 fizetési fokozatába besorolt MÁV műszaki tiszt mindössze havi 1128 forint bruttót kapott. A vasuti műszaki tisztviselők kereseti lehetőségei annyival mégis jobbak, mint a hasonló besorolásban lévő forgalmi és egyéb tisztviselőké, hogy lakbérüket a MÁV megfizeti, munkateljesítményük után prémiumot kapnak és több alkalmuk nyílik a kiküldetésre, amiért 31 forint napidíjat számíthatnak fel.

A MÁV építő szakmunkások és segédmunkások zömét, függetlenül attól, hogy kinevezett vagy csak szerződéses munkavállalók, teljesítménybérben fizetik. Munkaidejüket bizonyos esetben /ebédidő, időjárás okozta munkakiesés, fagyszabadság, stb./ idő-

bérben számolják el. Időbér tekintetében a szakmunkások I-VII, a segédmunkások pedig I-III kategóriába vannak besorolva. Éjszakai munkáért 100, vasárnapi vagy ünnepi nappali munkáért 50, éjszakai munkáért pedig 150 százalékkal felemelt teljesítménybért kapnak. Bizonyos munkakörökben /vizhordók, takarítók, te-reprendezők, stb/, függetlenül a munkaidőtől és a teljesítménytől, két forintos órabérrel mindössze havi 200 munkaórát számolnak el.

A MÁV építőmunkások keresete a fillérekre elaprózott teljesítménybér tételek következtében alacsonyabb, mint az egyéb építőipari munkásoké. Alig egy-két olyan munka akad, mint például a váltóbekötés, amit 120 perc alatt kell elvégezni és 70 forintot számolnak el érte, amivel a munkás több keresetet tudna elérni. Ilyen váltóbekötésre is havonta legfeljebb egyszer vagy kétszer kerül csak sor.

A családos munkás abban az esetben, ha a munkahely távolsága miatt családjával nem tud együtt élni, munkanaponként 10 forint különélési pótlékban részesül. A 12 forintos napidíjra csak akkor van igénye, ha állandó munkahelyétől távol legalább nyolc órát dolgozott egy huzamban és az oda és vissza való utazás legalább négy órát vett igénybe. Prémiumot csak a mérnökök és műszaki tisztviselők kapnak, a munkások nem.

A SZENTES-i építési főnökség területén a munkások a heti 48 munkaórát májustól-szeptemberig öt, októbertől-ápriliséig pedig hat munkanapon dolgozták le. A munkakezdet és befejezés, tekintettel a sok vidékről bejáró munkásra, a vonatközlekedéstől függött. A munkaidőbeosztást az egyes építészeti szervezetek önállóan szabályozták. A munkásoknak rossz időjárás esetén is meg kell jelenniük munkahelyükön és délután két óráig ott kell tartózkodniuk, ha nem is dolgozhattak. Ha addig sem javult meg az időjárás, hazamehettek. Az ilyen "esőszünetet" az időbér 50 százalékával számolta el a vasút. Télen, ha a hőmérséklet munisz 15 fok alá száll, a vasuti építőmunkásoknak fagyszabadság jár. Erre az időre utolsó háromhavi kereseti átlaguk felét kapják.

#### SZOCIÁLIS JUTTATÁSOK, MUNKAVÉDELEM. Social Insurance and Work Safety.

A SZENTES-i MÁV építési főnökség csak kevés szolgálati lakás felett rendelkezik. A mérnökök, műszaki tisztviselők zöme ezért bérlakásban, leginkább albérletben lakik. Ezek lakbérét a vasút fizeti. A forgalmi és egyéb tisztviselők nemcsak, hogy lakbért nem kapnak, de néhány év óta szolgálati lakásaikért bért is kell fizetniük. Az egyenlőtlen elbánás érthető elkeseredettséget vált ki az amúgy is rosszul fizetett nem műszaki MÁV tisztviselők körében.



Különálló lakást az alföldi kisvárosokban is majdnem lehetetlen bérelni. Albérleti szoba aránylag könnyen kapható. Ennek ellenére ezek bére is aránytalanul magas. BÉKÉSCSABAN például átlag havi 150 forintot kell fizetni egy szerényen bebutorozott szobáért. Az árban csak a butor és ágyneműhasználat foglaltatik bent, a villanyért, fűtésért, stb. külön kell fizetni. Fürdőszoba az Alföldön ritkaságszámba megy. SZENTESEN például talán öt olyan lakás van, ahol fürdőszoba is található.

Az építési főnökség műszaki tisztviselőinek nem a vasut utalja ki az albérleti szobát, hanem maguknak kell szállás után nézniük. Amint megfelelő szobát találtak, erről jelentést tesznek a szolgálati főnökségnek. Az építési vezetőség ügyésze erre átiratot intéz az illetékes tanácshoz és igazolást kér, hogy a szállásadó által megjelölt bér megfelel-e az ottani szobaáraknak. A tanács rendszerint helyben hagyja a szállásadó által kért lakbért. Ezután az építési főnökség a szállásadóval bérleti szerződést köt és a bérösszeget közvetlenül folyósítja.

Az előírások értelmében az építőmunkások szállásáról a vasut tartozik gondoskodni. E célból a MÁV rendszerint üres kocsmákat, üzlethelyiségeket, raktáépületeket igényeltet ki a tanács útján. A bérleti díjat a tanácsok szabják meg. Különösen faluhelyen nehéz olyan épületet találni, amelyben nagyobb számú munkást el lehetne helyezni. Azoknak a munkásoknak, akiknek nem jut hely a munkásszállóban, az építési főnökség megengedi a kintlakást és a munkahelyre való bejárást. Egy-egy munkásszálló berendezése a bürokratikus nehézségek miatt gyakran hetekbe, hónapokba kerül. Ezért a tervmunkákat gyakran csak nagy késéssel lehet "beindítani."

A vasuti munkásszállók berendezése rendkívül primitív és egészségtelen. A butorzat emeletes vaságyakból és néhány székből áll. Asztal, szekrény nincsen, a ruhák szegeken lógnak. A lopások napirenden vannak. A "szállókban" fürdésre egyáltalán nincsen, mosásra pedig alig van lehetőség. Egy-egy helyiségbe annyi embert zsúfolnak össze, ahányszor 8 m<sup>2</sup> a szoba térfogata. A vasuti munkásszállók legtöbbszörben nincsen kulturterem, olvasásra, szórakozásra, sportra semmi lehetőség nem nyílik.

A SZENTES-i MÁV építési főnökség mindössze két mozgó munkásszállóvá átalakított vasuti teherkocsival rendelkezik. Ezeket csak sürgős vonali munka esetén veszik igénybe, ha a szállást már másként nem lehet biztosítani.

A vasuti építőmunkásoknak évente egy rend nyári és három évenként egy rend téli munkaruhára van igényük. A kiosztás lassan és bürokratikusan történik. Hat-nyolc hét is eltelik, míg a munkás a munkaruhát megkapja, addig a sajátját kell koptatnia. A nyári munkaruha minősége silány, két-három hónap alatt leszakad a munkásról. A vatta ruhát, sapkát, keztyűt tavasszal a vasut beszedi és csak a tél beálltával osztja ismét ki. A munkások rendszerint nem azt a ruhát kapják vissza, mit előző télen hordtak, amiből állandó elége-

detlenség származik. Gumicsizmát csak azok kapnak, akik állandóan vizes helyen dolgoznak, lábbeli a vasuti munkásoknak különben nem jár.

A tisztviselők egyenruhával való ellátása is rendszeresen történik. Forrás egy év alatt mindössze egy vasutas sapkát, egy nadrágot és egy pár vállapot kapott. A tisztviselőktől ruhakoptatás címén havonta tíz forintot vonnak le a fizetésből. Három évi használat után az egyenruha viselője tulajdonába megy át. Az egyenruhák minősége jobb, mint az üzletekben kapható polgári öltönyöké. A használt vasuti ruhák a lakosság körében ezért nagy keresletnek örvendenek és feketén jó áron el lehet adni azokat.

A vasuti alkalmazottak, tisztviselők és munkások egyaránt évi hat, oda-vissza való utazásra jogosító, szabadjegyet és három önköltségi jegy váltására jogosító utalványt kapnak. Családtagjaik utazási kedvezményét évente néhány 66 százalékos menetjegyre csökkentették. Az újonnan felvett MÁV alkalmazott a korábbi gyakorlattól eltérően, nem egy év után, hanem azonnal megkapja díjmentes illetve kedvezményes áron való utazásra jogosító arcképes igazolványát. A munkásokat már egy évi szolgálat után kinevezik, de ez csak annyi előnnyel jár, hogy a vasuttól egyenruhát kapnak, keresetük nem változik.

A SZENTES-I MÁV építési főnökségnél szolgálati utazási célokra három féle időleges szabadjegyet adtak ki. A négyes mintájú szabadjegy a SZEGED-I igazgatóság teljes vonalhálózatára, a huszas mintájú pedig csak két fővonalára érvényes. A tízes mintájú időleges szabadjeggyel két csatlakozó vonalon, de csak személyvonattal lehet utazni. A vasutasok az utazáson kívül évente háromszor 50 kg. élelmiszer és gyümölcs díjmentes szállítására kapnak utalványt.

A vasut alkalmazottainak tüzelővel való ellátást is biztosítja. A tüzelőanyag semmivel sem olcsóbb vagy jobb minőségű, mint a TÜKER által szállított tüzelő. A megrendelésnél a mennyiség nincsen korlátozva. Az egyetlen megszorítás az, hogy csak minden öt mázsa szén után lehet egy mázsa tüzfát igényelni.

A vasut az építőmunkások ebédjéről gondoskodni tartozik. A munkás egy-egy ebédért 3,50 forintot fizet. Ahol a helyi körülmények miatt az ebédet nem lehet biztosítani, a munkások ebédmegterítés címén naponta 6,90 forintot kapnak a MÁV-tól.

A munkásoknak védőruha, felszerelés vagy védőétel nem jár. Télen, ha a hőmérséklet a fagypont alá száll, védőitalként rumos tea járna a munkásoknak, még pedig - 5 fokig egy, - 10 fokig két, - 15 fokig három csészével naponta. A gyakorlatban azonban jó ha egyszer kapnak teát a munkások, még pedig cukor és rum nélkül.

A tisztálkodás biztosítására minden munkás havonta és fejenként egy darab negyed kilós mosószappant és egy csomag mosó-

/more/



port kap a vasuttól. Ez a mennyiség azonban távolról sem elég ahhoz, hogy a piszkos vasuti építőmunka mellett az emberek tisztán tudják tartani magukat. A vasuti építőmunkások ruházat és tisztálkodás tekintetében nagyon elhanyagolt benyomást keltenek.

**POLITIKAI ÉS SZAKMAI OKTATÁS:**  
Political and Technical Training.

A SZENTES-i MÁV építési főnökség alá tartozó építésvezetőségeknél a párttagok száma elenyésző. Így például MEZŐTUR-on a párttagok száma mindössze három volt. Az egyetlen kivételt a MAGYARBÁNHEGYES-i építésvezetőség képezte, ahol a 300 munkás között mintegy 30-40 párttagot és tagjelöltet lehetett találni. Egyedül itt működött külön pártszervezet, függetlenített párttitkárral az élen. Pártélet ezt az egyetlen szolgálati helyet leszámítva egyetlen építésvezetőségnél sem volt.

Ennek ellenére a vasuti építőmunkások politikai oktatására nagy súlyt helyeznek. Ezekben az oktatásokon, melyeket az építési főnökség vagy az igazgatóság politikai tisztjei tartanak, a tisztviselők és munkások egyaránt kötelesek megjelenni. Az oktatás anyagát vagy a Szabad Nép valamelyek vezércikke vagy valami broszúra képezi. Az oktatást mindig munkaidő alatt tartják, mert előtt vagy utána nem lehetne a munkásokat együtt tartani. A munkásokat a politikai oktatás tartamára időbérben fizetik. Ennek ellenére állandóan zugolódnak, hogy inkább dolgoznak három fárért mint hallgatják 1,92-ért azt a sok sületlenséget."

A szakmai oktatást az építésvezető vagy a technikusok látják el. Anyaga az F.1-es vasuti jelzési és F.2-es vasuti forgalmi utasításokból kerül ki. Az építési főnökség területén szolgálatot teljesítő mérnököknek és műszaki tiszteknek havonta egyszer egész napos szakmai oktatásra SZENTESre kell utazniuk. Az oktatási napra teljes napidíjat számíthatnak fel azok, akik vidékről érkeznek. A műszaki tisztviselők SZENTES-en a vasutépítési anyagon kívül a pályafenntartási forgalmi szabályzatból kaptak oktatást.

End