

# 244 Sok türelmet, fáradságot igényel — de megéri

## 160 ezer bejáró munkás mindennapja

Egy vidéki nagyváros teljes lakossága nap-nap után felkerekedik, vonatra ül és Budapestre utazik, este pedig, dolga végzetével ismét felszáll a vonatra és hazatér... Népvándorlásnak is beillik... Elég néhány pillantást vetni a pályaudvarok hajnali forgalmára, a műszakváltás utáni emberfolyamra vagy az esti forgatagra, hogy az ember érzékelje, mit jelent 160 000 ember naponkénti fővárosba áramlása és hazautazása.

### Napi 2—4 óra vonaton

A főváros ipari dolgozóinak 19,5 százaléka vidéken lakik. Többségük 176 községből, átlagosan 27,7 kilométer távolságból utazik munkahelyére. A vidékiek aránya néhány üzemben különösen magas: a kőbányai gyárakban a dolgozók 31,77 százaléka, a MÁV Északi Járműjavítójában és a Budapesti Konzervgyárban pedig több mint a fele utazik naponta Budapestre, s átlag 2—4 órát ül a vonaton. Igen sok köztük a nő. A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa által megvizsgált öt legnagyobb textilüzem dolgozóinak negyedrésze bejáró, s 80 százalékuik leány, vagy asszony.

A vidéki lakosok budapesti foglalkoztatását egyszerűen a munkaerő-ellátás, a népgazdaság érdeke, másrészt az egyének szempontjai, jobb megélhetése indokolja. Nem számíthatunk tehát arra, hogy ez az áramlás a közeljövőben csökken.

A vidékről bejáró 160 000 ember jónéhány sajátos szociális, kulturális, politikai gondot sűrít a számok mögé. Helyzetükkel, az abból adódó szakszervezeti feladatokkal foglalkozott a közelmúltban a Szaktanács titkársága, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának előterjesztése alapján.

A MÁV legutóbbi statisztikai felmérése szerint vasúton naponta mintegy 150 000-en utaznak, »ingáznak« fővárosi munkahelyükre. Az utazás és a munkaidő elveszi a nap 24 órájának java részét. A hátralevő időben kevés alkalom és energia marad szórakozásra, tanulásra, de a legtöbb esetben elegendő pihenésre, alvásra sem futja belőle.

A menetrend szerkesztésénél az utóbbi években már figyelembe vették a budapesti üzemek, intézmények munkaidőkezdését, a különböző vonalak utasáramlását. Ennek eredményeként a fővárosi pályaudvarokon és a peremkerületi állomásokon kevesebbet kell a vonatra várni, de a várakozási idő átlaga még így is 20—40 perc. Az utazás körülményei is sok kívánnivalót hagynak maguk után. A vonatok kocsihiány miatt túlszűfoltak, gyakran fűtetlenek, piszkosak. A késések állandó vitákat váltanak ki a munkahelyeken, ami a kiesett időn túl is csökkent a termelést.

Mindez kétszeresen sújtja a vidékről bejáró dolgozó nőket. A munkaidő befejezése és a vonatindulás közötti időben kénytelenek bevásárolni. (Még a húst is Pestről viszik haza, ami hátrányosan befolyásolja a főváros közellátását.) A falvakban kevés a bölcsőde, az óvoda. A bejáró dolgozó nők kisgyermekük gondozását, felügyeletét olykor az értetlenség is akadályozza. A Lőrinci Fonó ceglédi munkásnői például naponta a zsúfolt vonaton hordják az üzemi gyermekintézménybe kicsinyeiket, mert Cegléden nem fogadják be őket.

A beáramló tömeg, amely lassan eléri a fővárosi utazóközönség 25 százalékat, befolyásolja a főváros lakosságának helyzetét is. A hatalmas megterhelés nehézségeket támaszt a közlekedési hálózatban. Része van a zsúfoltságban, a balesetek szaporodásában, a villamoson, autóbusszon tapasztalható feszült, vibráló légkörben, amely kihat az emberek egész napi hangulatára, munkájára is.

Az utazással, várakozással eltöltött idő csökkenti a tanulás, a szórakozás, a művelődés lehetőségét. Az otthontól távol töltött napi 10—15 óra miatt ezek az emberek elszakadnak a falusi közösségtől, de nem képesek beleolvadni az üzemi közösségbe sem. Kevés lehetőségük jut társadalmi tevékenységre, politikai és szakmai oktatásra, s természetesen politikai, szakmai és általános műveltségüket, világnézetüket is hátrányosan befolyásolja.

Különös ellentmondás jön létre: azok az emberek, akik az üzemben fővárosi munkatársaikhoz képest elmaradottak, ott hon nagyüzemi tapasztalataik, technikai ismereteik alapján paraszti környezetük körében bizonyos tekintélyre tesznek szert. Eppen ezért nagy szükség lenne arra, hogy a város pozitív befolyását minél hathatósabban érvényesíthessék. Ehhez azonban többet kellene tanulniuk. Ez viszont legtöbbször túl nagy áldozatot kíván, amire csak egy részük hajlandó vagy képes. Sokukból azonban még az érdeklődés is hiányzik.

Ezeknek a körülményeknek tulajdonítható, hogy a vidékről bejáró munkások jelentős része segédmunkás vagy kevésbé kvalifikált szakmunkás, és általában iskolai végzettség tekintetében is elmaradnak a fővárosiak-

tól. A III. kerületbe járó 4000 vidéki 50 százaléknak például nincs általános iskolai végzettsége és csaknem 60 százalékuk segédmunkás. Kevesebbet is olvasnak, mint a budapestiek. A Csepel Vas- és Fémművekben például az összdolgozóknak 25 százaléka, a bejáróknak viszont mindössze 13 százaléka rendszeres olvasója az üzemi könyvtárnak. (Az utazási körülmények megjavítása azért is igen fontos lenne, hogy leg-

alább ezt az időt tölthetnék olvasással, művelődéssel.)

Hasonló a helyzet a kulturális rendezvényeken való részvételnél és a színházlátogatásnál is, ami csak a közelebb lakók számára lehetséges. A Pest környéki falvak mostoha kulturális ellátottsága miatt, művelődési otthon hiányában sok helyütt a vasárnap délutáni időtöltés is kocsmásban merül ki.

### Közös erőfeszítéssel

A tapasztalatok szerint a bejárók kulturális igényeinek élesítése és kielégítése legnagyobb részt a lakóhelyeken oldható meg. Természetesen az üzemek közreműködésével, ahogyan néhány üzem és község már felismerte ezt. De ugyanez az együttműködés szükséges a többi probléma megoldásához is. Ehhez — amint a Szaktanács titkársága megállapította — következetes munka, az erők összefogása, összehangolt együttműködés szükséges az illetékes ta-

nácsi és szakszervezeti vezetőszervek között, és ugyanígy az üzemi, gazdasági vezetés, a társadalmi szervek, az szb-k és a szakmaközi bizottságok között. Az utóbbira különösen olyan esetben nyílik kitűnő alkalom, amikor a vidékiek egy-két faluból járnak az üzembe. A Magyar Pamutipar bejáróinak többsége például Fóton és Dunakeszin lakik, ami szinte tálcán kínálja az üzemi szb-nek és a két község szakmaközi bizottságának az együttműködés lehetőségét.

### A tekintélyhez tudás is kell

Igen fontos, hogy az utazás, a közlekedés körülményei számottevően javuljanak — az őszi menetrendnél már érvényesíti ezt a MÁV és a fővárosi közlekedés távlati fejlesztési tervében is figyelembe veszik a bejárók okozta problémát —, de a 160 000 munkás életének, sorsának jobbrafordulása nem elsősorban ezen múlik. Sokkal inkább attól függ, hogy az

üzemi szakszervezeti bizottságok ne mondjanak le róluk, gondolkodás-módjuk formálásáról, művelődésük támogatásáról. A lakóhelyek társadalmi szervezeteivel összefogva következetes munkával sikerre vihető ez a cél. Nem megy máról holnapra. Nem is könnyű feladat. Sok türelmet, fáradságot igényel —, de megéri...

Lukács Mária