

Teljesítményberezést vezetnek be az AKÖV-nél

A 10. sz. Autóközlekedési Vállalatra háruló szállítási feladatok az idén 39,3 százalékkal több áru elfuvarozását követelik, mint az elmúlt évben. Az első fél évben 352 ezer tonnával több árut szállított a vállalat. Az év hátralevő részében még további súlynövekedés várható.

Nagyobb feladatok hárulnak a 10. sz. AKÖV-re, ezért új lehetőségeket kell keresnünk.

Hogy a feladatokat időben, s jól teljesítse a vállalat, a jövőben szükséges a termelékenység fokozása, a tehergépjárművezetők egyéni érdekeinek összehangolása az eddiginél ösztönzőbb bérézés, a teljesítményberezési rendszer alkalmazása, elsősorban a háromtonnás és ennél nagyobb teherbírási gépkocsiknál.

Az új teljesítményberezési rendszer — melyet 1964. szeptember 1-től vezetünk be —

gépkecsivezetőink részéről az úgynevezett fajlagos fuvaridő csökkentését eredményezi majd,

ugyanakkor figyelmüket a fuvarozás szervezésében való aktív részvételre irányítja. A felszabaduló fuvaridő többet

szabad gépkocsikapacitást jelent, amely egyrészt a fuvarozó vállalatnál, másrészt a fuvaroztatónál jelentkezik majd előnyösen. Tehát a fuvarozó is érdekeltté válik az új bérézési rendszerből adódó lehetőségek minél jobb kihasználásában.

Az új bérézési forma növeli a termelékenységet azáltal, hogy a megtakarított fuvaridő alatt a gépkocsi újabb fordulókat teljesíthet, vagy másik szállítató részére másodfuvarban indítható. Ugyanakkor

az autóközlekedési vállalat több időt tud fordítani gépjárműveink karbantartására, javítására is.

Ezzel a bérézési formával gépkocsivezetőink is megtalálják számításukat. Ugyanis a teljesítményberezésben a termelékenység emelkedése révén az egyéni keresetek nőnek.

A gépkocsivezetők többet kereshetnek, mint eddig, ugyanazon időre elszámolt időbérrel.

Természetesen a kereset emelkedése, a munka termelékenységének fokozásából, a tehergépkocsi kapacitásának jobb kihasználásából, a ko-

csiállások idejének csökkenéséből, a gépkocsival azonos idő alatt megmozgatott súlytöbbletből származik majd, és nem a foglalkoztatási idő növeléséből.

Az új bérrendszer tehát a végzett munka szerinti elosztást teremt meg a tehergépkocsi-fuvarozásban. Előnyös lesz a közlekedési és szállítató vállalatoknak, s a gépkocsivezetőknek is.

Pataki Sándor,
a 10. sz. AKÖV áruforgalmi osztályvezetője

Csak a külföldi jó?

Múltkoriban kellemetlen meglepetés ért egy televízió-tulajdonost. A készüléke csütörtököt mondott. Nem volt mit tennie: megfelelő fohászok el-mormolása után szervizbe juttatta a masinát. Amikor azután átvette a megjavított gépet így morfondírozott: „Az biztos, hogy ha külföldi gép lenne, nem kellene ennyit javíthatni”. A szervizvezető „megnyugtatta”: — „Kedves uram, az ön készülékében éppen egy nyugati importalkatrész volt hibás”. Lehet, hogy a tv-gazdája ezek után a meg-

győződéssel tért haza: már az import-holmikban se lehet bízni. De mi lett volna, ha arra gondol, hogy ezentúl a magyar gépben, készülékben, alkatrészben, iparcikkben bízzék jobban?

És itt érdemes megállni néhány percre. Mert ez a bizalom újabbban határozottan gyengül. Jogosan-e? Mindenekelőtt leszögezhetjük: a külföldi iparcikk becsülete és a magyar gyártmány megbecsülése között „olló” nagyobb, mint a két-féle áru közti tényleges különbség. Van ilyen különbség? Példánk azt bizonyítja, hogy nem is mindig van; de

időnként valóban találkozunk vele; ami nem öröm és nem is olyan állapot jele, amelyen ne kellene változtatni. Mentegetni sok gyártási gyengeséget, egyetlen kézigyintéssel természetesen minősíteni bosszantó hibákat persze nem lehet. Sőt: mindent meg kell tenni a selejtgártás, a felelőtlenség, az iparunk hírnevét rontó felelőtlenségek ellen.

Most azonban nem erről van szó, hanem egy olyan nézetéről, amelyet talán legkifejezettebben az „ellen-szovinizmus”, a kifordított elfogultság elnevezés illet.

Mit mond ez az elfogultság? Mindenekelőtt általánosít. A következő gondolatmenetet követi: „Láttam egy vagy néhány magyar gépet, ruhát, cipőt, akármit — ami kivételben gyengébb volt

holland, angol, osztrák, német, amerikai társánál: tehát minden, amit mi gyártunk, használhatatlan, gyenge, hibás, silány”. Ha megfigyelik a felsorolt külföldi országok jelzőjét: tőkés országokról van szó. Mert ez az ellen-szovinizmus, ez a magunk-lebecsülése általában szélesebb körben érinti nemcsak azt ami magyar, hanem azt is, ami más szocialista országokból kerül ki. Ekként teszük nem is mindig rosszszándékú emberek egy kalapba a letört kilinccsel a szovjet rakétákat vagy úrhajókat egy felpúposodó parkettakockával esetleg a csehszlovák üvegipar remekét. Mindent, amit „mi” csinálunk.

De hát maradjunk mi csak itthon és söpörjünk a saját ajtónk előtt: ami — bárhol a világon — jó gyártmány, úgysem szorul védelemre. Nem szorul védelemre mindaz a jó sem, amit mi gyártunk. Szeretném megkérdezni hazai munkánk lelkes ócsárlóit, miért vesznek nagy tengerész-nemzetek — közöttük nemcsak a Szovjetunió, de hogy a nyugati is helyet kapjon a névsorban, Norvégia (!) is magyar hajókat? Miért fordulhat elő, hogy mániakus külföldi gyógyszerhívkőknek valaki Svájcban... kőbányai eredetű gyógyszert küld, mert ott is azt ajánlják (esetleg teljesen függetlenül attól, tudják-e vagy sem, milyen eredetű a gyógyszer). És miért „cikk” odakint a magyar uszódaru? Sőt — a teodolíták és az atomfizikai műszerek, és jó néhány fajta szerszámgep is?

— No jó — mondják a külföldi áruk kizárólagos hívei —, de az exportminőség... Nekünk, belföldieknek, persze „fapadosat” gyártanak. Hiszen tudnának jól is! Csak hát hazai használatra ez is jó és ezért vagyunk bizalmatlanok...

Hát ez az a pont, ahol kis fáradsággal valamennyien utolérhetjük ennek a furcsa „ellen-szovinizmusnak”, ennek a nemzeti öncsárlásnak történelmi eredetét. Mert érdemes nyomon követni! Szülte mindenekelőtt az 1950-es évek mennyiségi szemlélete, amikor az ipar tonnára gyártott és a kereskedelem nem annyira kereskedett, mint „kiosztott”, ami jött, „esz” — nem eszi, nem kap mást” alapon. Később ezek az alaposan beidegzett módszerek megszűntek ugyan, de hatásuk nem múlt el könnyen. Tetejébe kereskedelmünk is elkövetett néhány, valljuk be, lélektanilag hibát. Igaz az, hogy azon a címen, „exportból visszamaradt”, jobban el lehet adni valamit? Kétségtelenül igaz. De az is igaz, hogy ez nem növelte a belföldi eladásra készülő holmik becsületét. Mert ha az átlagvevő azt hallja: ni csak, azzal reklámozzák, hogy ezt külföldnek gyártották eredetileg, tehát jó, ebből az következik, hogy ami belföldre készült, olyan jó már nem lehet. Amennyit megnyertünk a révén az eladás pillanatnyilag — vagy negyedévi — tervteljesítésével, annyit eladtunk a vámon, hosszú távra, bizalomvesztésben.

Igen ám, de közben javultak a termékek, sokat fejlődött a köz-szükségletre gyártó iparágak munkája is, csak az ellen-szovinizmus, e kialakult furcsa elfogultság ezt nem vette észre. Ez már az elfogultság lélektanához tartozik, hogy nem érzékeli a fejlődést, a változást, nem is akarja, hiszen akkor saját maga veszítené el témáit és „alapanyagát”.

Mit tegyünk hát velük? Ráolvasásokkal ezt a szemléletet gyógyítani nem lehet. Véglegesen csak az ipar söpörheti ki: ha mindenben jól, szépet, izlésest nyújt, ha semmiből sem lesz különbség belföldi és export-áru között.

Addig pedig „ellenszurok-lóinkat” arra kérjük: csak annyi figyelmet a hazai jó jelenségekre, amennyit a rosszakra fordítanak. Figyegyk el: megéri.

K. A.

BAKTAI FERENC

Kétszázhatvanöt községben nyílik társasutazási iroda

Az utazási láz elérte a falvakat is. Az országot-világot látni vágyó fiatalok mellett olyan idős parasztemberek is meglehetősen nagy számban „estek bele” ebbe a közismert „betegségbe”, akik felnőttek és megöregedtek anélkül, hogy átlépték volna

a falujuk határát. A falu újszerű igényeinek kielégítésére megtörtént a megegyezés a Szövetkezetek Országos Szövetsége és az IBUSZ között. A megállapodás szerint 1965. január elején megkezdik a falusi utazási irodák országos hálózatának kiépítését. Az első lépésben — a jövő év elején — 265 községben nyit az IBUSZ társasutazási kirendeltséget. A falusi IBUSZ-ok ügyvitelét földműves-szövetkezeti alkalmazottak látják el fél állásban. Az ehhez szükséges ismereteket az IBUSZ ez év őszén induló szaktanfolyamain sajátítják el.

Savaria ünnepel

C. C. S. = e három betű már a város határában szemebe tűnik az idegennek, s többfelé is láthatja Szombathely utcáin, emlémlákon, plakátokon. A betűk a városi nevét rövidítették: *Colonia Claudia Savaria*... A város népe büszke nagy múltjára, amelyben dicsőségek, bukások, hősi küzdelmek, örömeik és szenvedések egyaránt váltották egymást.

Ezt a múltat immár harmadikban idézték fel rendkívül látványos, történelmi karnevállal. Vasárnap a kíváncsiak ezrei — a szombathelyiek kivül az ország más városából, sőt több százan a szomszédos Ausztriából — lepték el az utcákat, hogy végignézhessék a város alapításának 1921. évfordulóján rendezett felvonulást.

Nagy ünnepélyességgel érkezett Seberius centurio, a város egykori katonai parancsnoka, hogy köszöntse udvartartásával Claudius császárt. A római udvar augurja a grón lábánál jövendőt mondott: megjósolta a város küzdelmekkel teli, de mégis nagyra hivatott évszázadait. Szavai nyomban megelevenedtek. Beviharzottak Attila hunjai, megjelentek az első szláv telepések, majd jöttek Árpád honfoglaló magyarjai, száguldvá lovagoltak Dzsingiszkán pusztító tatárjai. Mátyás király lovagolt fekete-serege élén és nézte a bátor lovagi tornát. Megelevenedett Dózsa kaszás hada, s jöttek a szultán kegyetlen török csapatai, hogy azután Jurisics seregétől futamodjanak meg. Rákóczi kurucai, a szombathelyi Béni Balogh Ádám csapata táborozott le ezután, s Napóleon francia seregét, az osztrák császár

labane ármádiáját idézte egy-egy újabb jelenet, amelyet az 1848-as szabadságharc nyalka huszárai, rézágúsai váltottak. Újabb dicsőséges korszak: az 1919-es forradalom vörös katonái következtek ezután, majd ismét gyászos idöket idézett a menet: az ellenforradalmat, a Horthy-korszakot, a hitlerista, nyilas banditizmust. A több mint két órán át tartó felvonulás végén mai boldog jelenünk megteremtői, fel-szabadítóink, a szovjet katonák érkeztek, s mögöttük Szombathely mai élete tükröződött: az üzemek, intézmények, termelőszövetkezetek dolgozói, sportolók, fiatalok transzparensokkal, lég-

gömbökkel, zászlókkal díszes tarka, vidám serege.

Több mint háromezer ember vonult fel ebben az igen tartalmasan rendezett történelmi menetben, amelyet a Vas megyei és a Szombathelyi Városi Tanács nagy gondnal készített elő. Külön említésre méltó az a költőien megírt narrator szöveg, amely a hangszóróból volt hallható a történelmi képek magyarázatául. Mint a szombathelyiektől megtudtuk e felvonulás szervezéséről: a város lakói már hónapokkal ezelőtt készültek rá, mégpedig úgy, hogy egy-egy történelmi kort egy-egy intézmény, üzem vállalt magára. A tervek szerint két évenként rendezik meg ezt a látványos megemlékezést, amelyért a legnagyobb elismerés illeti nagymúltú nyugat-magyarországi városunkat.

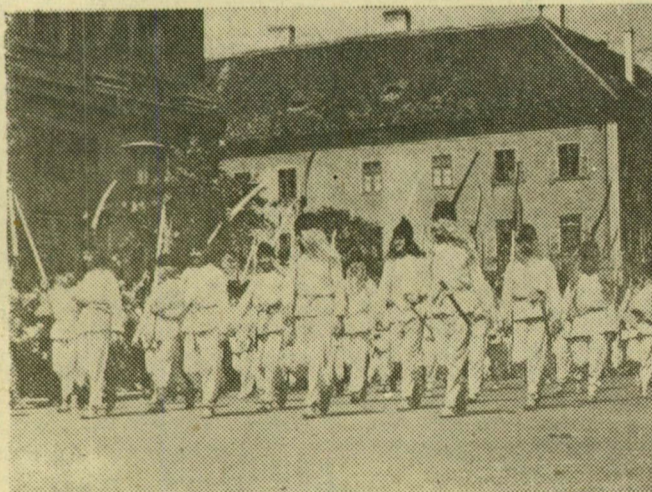
L. Z.



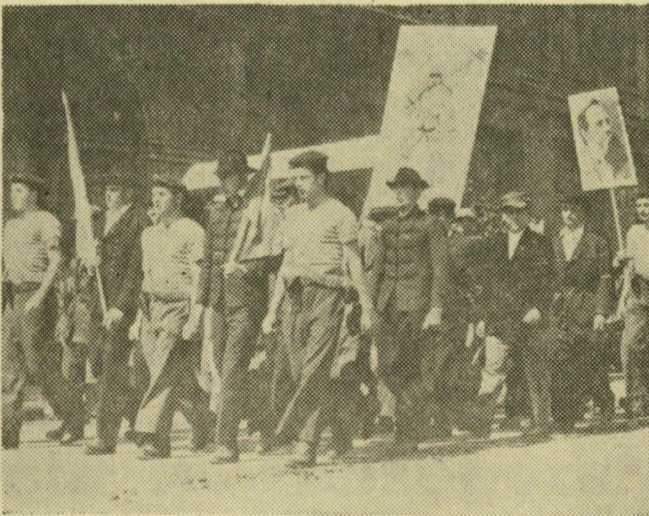
„En, Claudius...”



48-as huszárok



Dózsa népe



1919 magyar vöröskatonái