

Közéletünk hírei

SZOVJET PÁRTMUNKÁS-KÜLDÖTTSEG ÉRKEZETT HAZÁNKBA

Pavel Ivanovics Makszimov, az SZKP Központi Bizottsága könnnyű-, élelmiszeripari- és kereskedelmi osztálya vezetőjének vezetésével hétfőn hattagú szovjet pártmunkás-küldöttség érkezett hazánkba.

A FINN-MAGYAR TÁRSASÁG KÜLDÖTTSEGÉNEK FOGADÁSA

Lugossy Jenő művelődésügyi miniszterhelyettes hétfőn fogadta a finn-magyar társaság — Waino Kaukonen professzor vezetésével hazánkban tartózkodó — küldöttséget és baráti beszélgetést folytatott a vendégekkel.

Nagy beruházások Szeged környéki tsz-ekben

Új beruházási politika érvényesül a közös gazdaságokban. Most már a távlati tervek, a tájadosztások legmesszebbmenő figyelembe vételével épülnek az új létesítmények. Ezek nemcsak méreteikben múlják felül az eddigieket, hanem komplettek, mellettük szociális épületek, legtöbbször gondozói lakások, feldolgozó helyiségek és hozzájuk vezető utak is épülnek.

A szegedi járásban három helyen: Röszkén a Kossuth, Tápén a Tiszatáj és Deszken a Kossuth Termelőszövetkezetben kezdtek meg 1964-ben korszerű szarvasmarha-telepek alapjainak lerakását. Ezek között a legnagyobb a tápéi lesz, húszmillió forintos beruházással, több lépcsőben készül el, s a tervek szerint 1966-ban adják át rendeltetésének. Ez év augusztusában fejezik be két, egyenként száz-száz férőhelyes istálló, valamint százhuszonhat férőhelyes borjúnevelőház építését. Ehhez még tejház, takarmányelőkészítő és a vízellátást biztosító hidrofórház is tartozik majd. Ezzel az egész telep fele részben lesz készen, jövőre tovább épül.

Nemcsak a járás, hanem az egész Dél-Alföld legnagyobb tojásgyára kap helyet Szőregben az Egyetértés Termelőszövetkezetben. Ez is több ütemben valósul meg, csaknem hatmillió forintos ráfordítással. Tíz ezres tojóházak épülnek, s a telep teljes egészében 1967-ben fejeződik be, amikor negyvenezer baromfi tartására lesz alkalmas. Gondozói szolgálati lakás, garázs, raktárak és szociális helyiségek is tartoznak majd a telephez.

A művezetők és a vezetés

Mindenütt, minden szinten megnöttek az igények a gazdasági vezetéssel szemben. A Kenderfő- és Szővőipari Vállalat néhány hónapja tartott kibővített igazgatói tanácsülésén az egyik felszólaló arról beszélt, hogy a művezetők munkájának javítását nemcsak a vezetők, hanem a dolgozók is sürgetik. Azt kérte a munkások véleményét tolmácsolva, hogy a művezetők legyenek valóban a termelés irányítói üzemszerteiben.

A nagyobb követelményeket itt is az élet, ipari fejlődésünk körülményei tűzték parancsolóan napirendre. Az újszegedi szövőben, a jutaszövőgyárban, a kenderfőnyerőben és a többi szegedi üzemben is előbbre kell lépni a művezetőknek, hogy felelősséggel tudják irányítani a műhelyben a termelést, gondoskodni az emberek munkaeltartásáról, hogy helyesen és jól foglalkozzanak munkatársaikkal ügyes-bajos dolgokkal, ellenőrizzék a technológia betartását és általában rendet, fegyelmet tartsanak a mindennapi munkában.

Több szegedi gyárban még mindig akadnak, akik azt mondják, ha ezekről a tennivalókról beszélünk a művezetőkkel: van munkaköri meghatározás, de a mi munkánk és tevékenységünk messzire van ettől az írott szövegtől. A szó ugyanis elhangzik, s az élet megy tovább, írott vagy íratlan szabályai szerint. Milyenek tartják ők magukat a művezetők életét, amely a maga módján és útján halad? Ezt a Kenderfő- és Szővőipari Vállalat igazgatói tanácsülésének szünetében így fogalmazta meg az egyik részlegvezető: „A művezetők nem mindenütt vezetők, csak a felelősek beosztottjai, akiknek az a dolguk, hogy végrehajtsák a felsőbb utmutatásokat, vagy végrehajtsák, amit fentről kapnak”.

Vajon az írott és íratlan szabályokra hivatkozók tudják-e, ismerik-e, hogy a művezetők jogait, köteleseit kormányhatározat szabályozta tizenöt évvel ezelőtt? Ez a közel másfél évtizedes határozat néhány napja vesztette érvényét, mert a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány újabb rendeletet hozott a művezetők-ről. Ebben az utóbbiban tükröződik az a nagyobb követelmény, amit fejlődésünk mai színvonalra tűzött napirendre. A korábbi, a másfél évtizede született kormányhatározat is kimondta: „A művezetők és a mesterek, mint a szocialista termelés közvetlen irányítói, kiemelkedően fontos szerepet töltenek be az üzemekben...” Sajnos, voltak olyan művezetők, akik anélkül „vezet-

ettek”, hogy ismerték volna ezt a munkájuk alapját meghatározó rendelkezést. S ha közülük többen szerettek volna megismerkedni e határozat hiteles szövegével, vajon hány vállalatnál tudták volna kezükbe adni ezt az okmányt?

De lapozzunk tovább a rendelettárban, hagyjuk a régit, amely egyébként is érvényét veszítette, nézzük az újat. Nézzük, tanulmányozzák a vállalati vezetők és a művezetők, s ne csak tanulmányozzák, hanem szerezzenek is érvényt a rendelkezésnek, amelynek első pontja kimondja: „A művezető a rábízott termelési egység (műhely, gépcsoport, munkacsoport, műszak stb.) vezetője.” A művezetői hatáskör rögzítése ugyanis nagyon fontos dolog. De ez önmagában — ha százszor és ezerszer is elolvassák — nem biztosítja az eredményes munkát. Csak frott malaszt marad az, hogy a művezető közvetlenül irányítja a termelő tevékenységet és végrehajtja a termelési egységre vonatkozó rendelkezéseket, útmutatásokat, hiányoznak a feltételek, amellyel érvényesíthetők a jogok és kötelesek.

Mert milyen hatáskör, jog, ha úgy tesszük hatalom van a művezetők kezében a műszaki és minőségi előírások megtartására, a bérézési szabályok betartására, ha nem biztosítják a műszaki feltételeket, vagy a jó minőségi áru gyártásához szükséges megfelelő minőségű és elegendő nyersanyagot, félkész terméket? Hogyan vállaljon felelősséget az ütemes termelésért a művezető, ha nem kap elég időt a gépek rendbentartására stb? Az elmúlt hetekben sok példát találhatunk volna az évvégi hajrá idején, amikor hátrébe szorult a minőségre törekvő szándék, mert elnyomott a tizenöt évvel ezelőtti, a mindenáron való tervteljesítés, a százalékok bővítése. S e százalékok mögött rendszerint a korábbi időszaknál több selejt volt, még az olyan műhelyekben, üzemszerteiben is, ahol a művezetők nagyon jól tudták, milyen következményekkel jár a minőségi előírások be nem tartása.

Ha tudták és érezték is ezt a felelősséget, sokan nem tudtak megbirkózni egy másik gondolattal: „Ha megkövetelem a minőséget, s nem engedem az üsd, vágd, nem apad módosított, a hajrárt, miattam nem teljesíti éves tervét a vállalat”. S ugyan vállalta volna-e ezt, ha például prémiuma függött volna tőle? Inkább hagyta volna veszni a néhány száz forintot, mintsem hogy magára vállalja a fékező szerepét. De

mivel sok helyen a prémium is a mennyiségi feltételektől függ, nem volt nehéz engedni.

A művezetők, mint a rájuk bízott termelési egységekben dolgozó kollektívák vezetőire, sokrétű feladatok hárulnak. S ezek a feladatok párosulnak a jogokkal, amelyeket kormányrendelet szabályoz, s amelyek megteremtik a lehetőségét, hogy a művezetők valóban vezetők legyenek. De tegyük hozzá, attól még nem lesz vezető a művezető, hogy az állami vezetés rendelkezésével a vállalat vezetésére, az üzemi párt- és szakszervezet mindent megtesz, hogy a műhely, gépcsoport teljes jogú vezetője legyen. Nem lesz vezető, ha ő maga nem ennek megfelelően dolgozik.

Miért hangsúlyozzuk ezt? Mert még mindig vannak szép számmal olyan művezetők, akik kedvezőbbnek tartják, ha nélkülük döntenek kényesebb ügyekben, mert ez nemcsak kényelmesebb, hanem népszerűbb is számukra. Pedig amelyik művezető a rábízott termelési egységben biztosítani akarja a munkafegyelmet, vagy javaslatot tehet a dolgozók felvételére, elbocsájtására és felelőségre vonására, ott bizony tevékenysége nem mindig találkozik mindenki tetszésével. Nem jó művezető az, aki csak a különféle érdekeket harcol a hibák ellen, a határozatok végrehajtásáért, de a műhelyben félrehúzódik, amikor „népszerűtlen” feladatokat kell megoldani. Vagy ha mégsem tud ez elől kitérni, akkor azt mondja: „Nem én, a főnökség akarja így”.

Nem való művezetőnek az olyan ember, bármilyen szak-képzettséggel rendelkezik is, aki olyankor, amikor határozatlan nemet kell mondani, hamisan együttérző pillantással így beszél: „En sem értek egyet a rendelkezéssel, de nem tehetek semmit, fentről jött”. Ez a kontórfalazás olyan látszatot kelt, hogy „fent” nem talál megértésre a munkáselképzelés, de nála igen. Pedig elég lenne csak néhány értelmes mondat s a munkás is megértene, hogy a fent hozott határozatok az ő érdekében, mindannyiunk érdekében valók.

Nem új, sokat hangoztatott tanítás: bízni kell az emberekben, meggyőzni, segíteni, nevelni őket, ha kell, viatalkozni velük. Ez érvényes a művezetőkre is. Jogos és időszerű is ez az igény. Nevelni, vitatkozni mindenütt az olyanokkal, akik azt mondják, nem lehet munkafegyelmet tartani, mert kevés a munkaerő, és itt hagynak bennünket azok, akiket felelőségre vonunk. Segíteni kell a művezetőket, s határozottabb támogatást adni nekik a rend és a fegyelmet megteremtéséhez. Ha közülük valaki eltolja, vagy nem fogadja el ezt a segítő kezet, csakhogy elkerülje a népszerűtlenné vált intézkedést, vonják meg tőle a segítséget és a bizalmat is, mint vezetésre érdemtelen-től.

Jó művezető csak az lehet, aki „éri” a törvényt, aki ismeri jogait és köteleseit, de nem a paragrafusok közötti átcsúszást vagy kibúvást keresi, hanem a népgazdaság életét irányító rendelkezések és irányelvek szellemét, valódi tartalmát és mindent megtesz azok végrehajtásáért. Ha ezek a képességei nincsenek meg a művezetőnek; ha nem tud a kormányrendeletben rögzített elveknek megfelelően dolgozni, vagy nem akar ezek szerint cselekedni, nem való arra a helyre.

NAGY PÁL

Módosították a KRESZ-t

A közúti közlekedés szabályairól szóló 2/1962. (9. 29.) BM—KPM számú együttes rendelet (KRESZ) hatálybalépése óta eltelt két év gyakorlati tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a rendelet a felett közlekedés követelményeinek megfelelően határozza meg a közúti forgalom rendjét, a közlekedésben résztvevők köteleseit és jogait. A forgalom növekedése miatt azonban időközben szükségessé vált néhány rendelkezés módosítása, illetőleg kiegészítése. Erről szól a belügyminiszter és a közlekedés-és postaügyi miniszter 1/1965. (1. 9.) BM—KPM számú együttes rendelete, amely 1965. február hó 1-én lép életbe.

A módosítások, illetőleg kiegészítések közül a lakosságot leginkább érintő részek főleg a következők:

1. A gyalogosok úttesten történő áthaladásának szabályozása

A közúti forgalom gyors ütemű növekedése mind nagyobb felelősséget ró a gyalogosokra is. A járdáról való lelépésnél, a járművek előtt vagy között történő áthaladásnál fokozott figyelmet és óvatosságot kell tanúsítaniuk. Az idevonatkozó szabály egyértelműen kimondja, hogy:

„lakott területen levő főútvonalon a gyalogos csak a kijelölt gyalogátkelőhelyen, ha az útkereszteszélén kijelölt gyalogátkelőhely nincs, a járda meghosszabbított vonalában mehet át az úttesten”.

A lakott területen kívüli főútvonalakon és a mellékútvonalon lakott területen belül és kívül elsősorban ugyancsak a kijelölt gyalogátkelőhelyen szabad az úttesten áthaladni, illetőleg ha ilyen nincs, akkor az útkereszteszélén a járda meghosszabbított vonalában. Ha pedig a közelben sem kijelölt gyalogátkelőhely, sem pedig útkereszteszélén nincsen, akkor az úttesten fokozott óvatossággal a legelőre áthaladást biztosító irányban mehet át a gyalogos az úttesten.

A gyalogos az úttesten történő áthaladása során: — mielőtt lelépne az úttestre, köteles meggyőződni az áthaladás veszélytelenségéről;

— nem zavarhatja a járművek forgalmát;

— nem léphet le az úttestre akkor, ha a jármű már olyan közel van, hogy a gyalogos veszélytelen áthaladását a jármű vezetője nem képes biztosítani (a járművek megállításhoz egy meghatározott távolság szükséges, amit a sebesség és az útviszonyok befolyásolnak. Ez az ún. féktávolság. Ha a gyalogos ezen a távolságon belül lép a jármű elé, a jármű vezetője már a bal esetet nem tudja elkerülni);

— köteles késedelmeskedés nélkül áthaladni;

— köteles tartózkodni minden olyan váratlan magatartástól, amely a járművek vezetőit mezzavarhatja, vagy megfélemlítheti.

A gyalogost tehát a szabály egyértelműen kötelezi arra, hogy meg kell győződni az áthaladás veszélytelenségéről.

Egyértelműen meghatározza a módosítás a gyalogosok áthaladási elsőbbségének a szabályát is. A gyalogosoknak az úttesten történő áthaladásuk során az úttesten haladó járművekkel szemben az alábbi helyeken van áthaladási elsőbbségük:

— A kijelölt gyalogátkelőhelyen (zebrasávval vagy szaggatott vonalakkal az útburkolatra festett jelzések);

— a közhasználatú járművek megállóhelyeinél levő járdaszíj és az ahhoz közelebb eső járda közötti úttestrészen;

— a kanyarodó járművekkel szemben. Természetesen a gyalogosok ezeken a helyeken sem léphetnek le a járdáról, ha nyilvánvaló, hogy a jármű vezetője a gyalogos áthaladási elsőbbségét járművének kötelező lassításával vagy megállítással nem képes biztosítani. A gyalogos áthaladási szándékát karjának felemelésével jelezheti.

A gyalogosnak az úttesten késedelmeskedés nélkül kell áthaladnia

és az áthaladás során tartózkodnia kell minden olyan váratlan magatartástól, amely a járművek vezetőit mezzavarhatja, vagy megfélemlítheti.

2. A bukósíjak viselési kötelezettség általánosítása

A módosító rendelkezés kimondja:

„Motorkerékpárral a közúti forgalomban csak abban az esetben szabad részt venni, ha annak mind a vezetője, mind utasa becsatolt bukósíjakot visel”.

A bukósíjak-viselési kötelezettség független a sebességtől.

3. „Megállás vagy várakozás” jelzőtábla korlátozott! jelzőtábla rendszerezése

A genfi közúti egyezményhez csatlakozásunkból kifolyólag meg kellett szüntetni a „várakozni tilos” jelzőtáblát. Helyette a „megállás vagy várakozás korlátozott!” jelzőtáblával jelzik a megállási, illetőleg várakozási korlátozásokat. E tábla meg-egyezik az eddig használt „megállni tilos!” jelzőtáblával.

Ezentúl e tábla után a járművel a ki- és beszálláshoz, vagy a folyamatos fel-

és lerakódáshoz szükséges időn túl várakozni tilos.

Ha a hatóságok valahol a várakozást bizonyos időtartamra korlátozzák, azt a tábla alsó szegélyében vagy külön kiegészítő táblán feltüntetik. Ilyen esetben a jelzőtábla vagy kiegészítő táblán feltüntetett időn túl a tábla utáni úttestrészen tilos a tartózkodás.

Ha a tábla alsó szegélyén, vagy a kiegészítő táblán „megállni tilos” felirat van, akkor a tábla megállási tilalmat jelent

és a tábla utáni úttestrészen még a ki- és beszállás, illetőleg a fel- és lerakódás idejére sem szabad megállni.

A kiegészítő felirat utalhat még ezenkívül arra is, hogy a várakozás napok szerint váltakozóan hol az úttest egyik, hol a másik oldalán tilos.

4. Segédmotoros kerékpárok és kerékpárok megőrzésének szabályozása

A rendelkezés kimondja, hogy: „Segédmotoros kerékpárt és kerékpárt közterületen őrizetlenül vagy lezártlanul hagyni tilos”.

FELHÍVÁS:

Az illetékes rendőrhatóságok felkérjük a közlekedés résztvevőit — gyalogosokat és járművezetőket egyaránt —, hogy a KRESZ-módosításoknak, illetőleg kiegészítéseknek a Magyar Közönyben megjelent szövegét a hatályba lépés napjág ismerjék meg és az abban meghatározottak szerint vegyenek részt a közúti forgalomban, ezzel is segítsék a közlekedés biztonságának megteremtését. (MTI)

TELEP

A FLOTTA

A Repülőgépes Növényvédő Allomás pilótái a múlt évben kilenc hónap alatt harminc repülőgéppel 458 ezer 274 holdon permeteztek, poroztak, fejtrágyáztak és szórták el ősszel a műtrágyát. A téli pihenő alatt a budaörsi repülőtéren szereplők végzik el az évvégi ellenőrzéseket és az időszakos ápolási munkát a gépeken. A pilóták szakmai továbbképzéssel, a soronkövetkező új feladatok előkészítésével vannak elfoglalva.

Képünkön: Terveznek a pilóták.

