

KGST-tanácskozás Moszkvában

A KGST közgazdasági állandó bizottsága Moszkvában befejezte ülését, amelyen Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, Mongólia, a Német Demokratikus Köztársaság, Románia és a Szovjetunió küldöttsége vett részt. Az ülészakon megtárgyalták a KGST-országok gazdasági együttműködésének közgazdasági kérdéseit. (MTI)

Magyar-guineai árucserre

A november 29 és december 3 között Budapesten folytatott tárgyalások eredményeként pénteken a Külkereskedelmi Minisztériumban aláírták a Magyar Népköztársaság és a Guineai Köztársaság közötti, 1966. évre szóló árucserre-forgalmi jegyzőkönyvet. A jegyzőkönyv mellékletét képező áruháztár alapján a Magyar Népköztársaság a jövő évben különböző fémtömegcikkeket, textíliákat, gyógyszerket és járműalkatrészeket szállít többek között olajos magvak, déligyümölcs és bányaipari termékek ellenében. (MTI)

Kétszázötvenkét újabb szövőgép

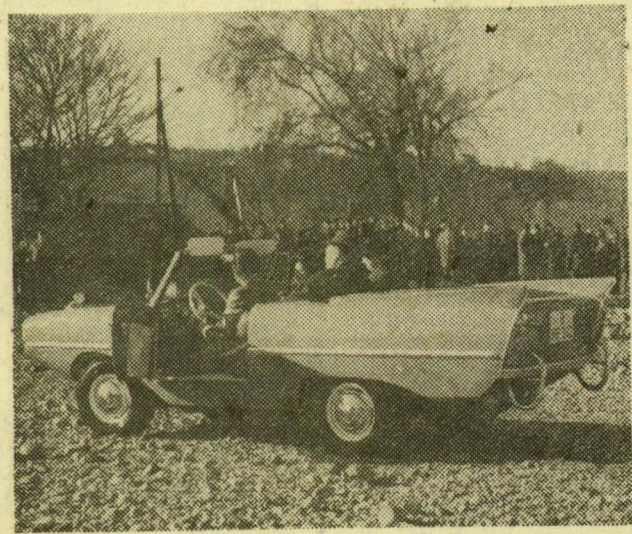
A textilművek szövődéjében eddig 1110 automata szövőgép dolgozott, most azonban számuk 212-vel gyarapodott. Az újabb gépek szerelését december 15-i határidőre vállalta az üzem, de mivel folyamatossá tudták tenni a munkát, december első napjaiban befejezték a szerelést. A gépeket fokozatosan állítják üzembe. Miután az apróbb beállításokat is elvégzik rajtuk, január 1-től már valamennyi teljes kapacitással dolgozik.

Agrárszakoktatók tanácskozása

Országos Tanácskozást rendezett pénteken a MEDOSZ és a Földművelésügyi Minisztérium az agrárszakoktatási intézmények oktatói részére. A tanácskozást Kovács István főtitkár nyitotta meg, majd dr. Dobi Ferenc, a MEDOSZ titkára tartott előadást a szakszervezet szerepéről, feladatairól az agrárszakoktatási intézményekben. Dr. Szűcs Kálmán, a Földművelésügyi Minisztérium Szakoktatási és Kísérletügyi Főigazgatóságának vezetője az oktatók világnézeti nevelésének és továbbképzésének feladatait ismertette.

Személyautó - vízen is

Kételtű személyautót mutattak be a sajtó és a szakma képviselőinek a Szentendrei Határcsárdánál. Egy NSZK-beli, wuppertali gyár által gyártott négy személyes kételtű személygépkocsiba angol gyártmányú Standard Triumph motort építettek be. A csinos kocsit szárazföldön óránként 120 kilométeres sebességgel, vízen 20 kilométeres sebességgel halad. A vízben a farba beépített két propeller hajtja az autót.



A kételtű kiskocsi

Visszapillantó tükör

Félmilliót ér az a mellékterület, félmillió kilométer. Ennyit tettek meg balesetmentesen a 10-es AKÖV gépkocsivezetői: Rakita József, Pusztai István és Szűcs I. Imre.

Ez az út, kemény munka, hosszú idő kilométerei ezek. Ahogyan Rakita bácsi megjegyzi: igen sokat kellett azórt az arany fokozatért „bicskizni”.

Azok az ónos esők...

A buszsofőrök új fellegvárában, a Marx téri modern épületben beszélgetünk a derűs kedélyű, jól megtermett férfivel. Régi kocsikról, utakról, élményekről váltunk szót.

— Most már könnyebb a buszvezetés, bezzeg régen, amikor még ponyváskocsival jártunk Bajára, egészen más volt.

Számítalanszor lenyitni a kocsit hátulját, vinni a iót, sorra lesegetni az utasokat, aztán ismét vissza mindent a helyére, be a volánhoz, hogy néhány kilométer után ugyanezen a jelenet ismétlődik meg hőböhobban, mindig egyformán. Nem tudják azt a fiatalabbak, akik már pompás Ikaruszokban indultak útra és jó nekik is, meg persze a mai utasoknak is, hogy nem tudják.

Ezeket a kocsikat aztán lehet szeretni. A harmadik, ami a keze alatt volt — pontosabban kezük alatt, mert Pusztai Istvánnal voltak váltótársak a 601-esen — meg is szolgálta a szeretőt, gondozást, 160 ezer kilométer főjavítás nélkül, szép eredmény volt ez, annyira szép, hogy az Esti Hírlap is „kiszervezte” annak idején.

A balesetnélküli félmilliót 1954-től tartják számon. S ezt megelőzően? Rakita bácsi már 19 éve dolgozik a vállalatnál, azóta jóval többet ment már a különböző buszokkal. Nem sok hiba lehet a millióknak.

— Azok a legveszélyesebbek, azok az ónos esők — mondja, amint az utak nehezére fordul a szó — még a hóviharnál is kutyábbak.

Hogy a hófúvásokat nem félté, arra példa adódik az ötvenes januárból. Járhatatlant jelentett a rádió, de ő csak megkísérelte az Ikarusszal.

— Olyan ez a gép, mint a bivaly, rettenetesen erős. És meg lehet bízni benne. Ha bőven van utas, nyomja kerekeket a súly, jó a tapadás; akkor ez átvisszi az embert mindenben — dicséri „jóságát” a gazda bizodal-mával.

Akkor is átvágták magukat a bajai út hóbuckáin, s ha eltört lapátot hoztak is, végül mégis sikerült hazajutni az utasokat.

Most a vasútpótlónál dolgozik Rakita József. Egy tiszteletreméltóan öreg, de azért jó kocsival hozza-viszi az embereket Újszeged és

Szeged között. Nincs „nagy” terve, de ami van, az mégis nagy: balesetmentesen vezetni tovább a nyugdíj nevű álmomáig.

Kell egy hetedik érzék

Utaztunk mi már együtt Pusztai Istvánnal a Szeged—Tócs vonalon. Ő mondja, mindjárt kézfogáskor és igazán van, sokat jártam arra a közelmúltban. Úgy látszik, nincs különösebb jelentése annak, hogy a buszvezető háttal az utasnak, szemben az utnák helyezkedik el. Nála legalábbis nincs; ő gondol a háta mögötti emberekkel, sokakat ismer is a gyakrabban utazók közül.

— Az utas nagy kritikus, jól megfigyeli, hogy a sofőr mit csinál, hát aszerint kell tenni a dolgunkat — véli a piros arcú, gyérülő hajú férfi, aki igen eredményesen vigyáz utasaira, mert lám, megvan mindhárom fokozat a „Balesetmentes közlekedésért” jelvényekből, s ő is jóval felül van már a félmillión. A GA-7942-es rendszámú autóbusz kerekei már a 800 ezredik kilométerkő tájékat járják.

— Pusztai bácsi bejön — így bizakodtak a forgalmiban, ha a zord időben késett a kocsija. És igazuk lett mindig. Ha jeges úton s ha „jégpáncél-autóbusszá” változna is — csak megérkezett a végállomásra.

— Gondozni kell a kocsit, becsületesen banni vele és körültekintéssel vezetni — summázza szakmai elveit. Állítja, hogy a körültekintéshez kell egy bizonyos hetedik érzék a sofőrnek, azon túl, ami van, arra is gondoljon; hogy mi történhet. Ilyen szempontból különösen „tisztelivaló” a vasúti átjáró! Jónéhány megrázó karambolhoz érkezett már a sínek mellé, mindannyiszor nehéz szívvel vezetett tovább, de a látottak figyelmeztetését jól megjegyezte.

Váltótárs a váltótársról, ő is a meleg barátság hangján beszél Rakita Józseféről. Összeszoktak a munkában az évek során. Barátsággá lett az a jóleső tudat, hogy a másik rendben hagyta a kocsit, bízni lehet abban, amit csinált, éppúgy, ahogy saját tetteiben megbízhat az ember.

Kabalám neve: szaktudás

Szűcs I. Imre, ahogy maguk közt mondják a sofőrök,

a „Nagy Szűcs” valóban szép szál ember. Különjáratos, és ez nemcsak hazai utakat jelent a számára, hanem a környező országok forgalmis útvonalainak bejárását, spirálként csavarodó szerpentinjeinek „megmászását” is. Abbázia és Konstanca, Zakopáne és Poljana, román, jugoszláv, cseh, lengyel tájak, városok, emberek. Az IBUSZ-bérelte kocsiban pedig a látványoknak örülő magyar turisták. Épségben hozza és viszi őket, az értük való felelősség gondolatát nem is annyira szorongással, mint inkább jóleső érzéssel tölti el: ennyi embert bíztak a kezére, gondosan vezess hát!

Ez a törekvés mindig sikerült. Pedig a nehéz percek olykor nehéz órákká növekedtek. Egyik jugoszláviai útja során minden szabad, azaz pihenési idejüket kocsijavításra áldozták sofőrtársai; a három busz közül az egyik „lerobbant”. Mikor aztán útrakeltek kétnapos fáradsággal szemben és tagjain, ugyancsak nehéz dolog volt a „sofőrkiéretet”, az álmot elhessegetni. A szó szoros értelmében kézzel szedte magára a hűvösséget, kinyúlt a kocsiablakon, s mikor lehűlt a tenyér, nyakát, mellét frissítgette vele.

Azt a hetedik érzéket ő is említi. Olyan ez, mint a sakkban. Mindig több lehetőséggel kell számolni, csak itt sokkal gyorsabban kell átgondolni a „lépéseket”. Jobbról jön egy jármű, ha az ezt csinálja, akkor... És ha amaz ezt teszi, akkor... És sok ilyen akkor van, fel kell készülni mindegyikre, hogy kanyarban, kereszteződésben ne kerüljön váratlan „matt-helyzetbe” a kocsi.

— Az ember úgy meg tudja szeretni ezt a szakmát! Ha újra kezdeném, biztosan ezt választanám megint. Tudom minden zörgését a motornak, törődök vele s meg is hálálja, egyszer sem hagyott még cserben, pedig hatvanhárom májusa óta 140 ezer kilométer van már benne.

Mindháromjuknál rákérdeztem: van-e, volt-e valami kabalájuk?

Nincs. Babonáság az. Minek? — volt a felelet. Valóban, minek is kellene. Van, ami minden kabalánál szerencsehozóbb: a biztos tudás, a szakma szeretete meg a híven gondozott hűséges gép.

Simai Mihály

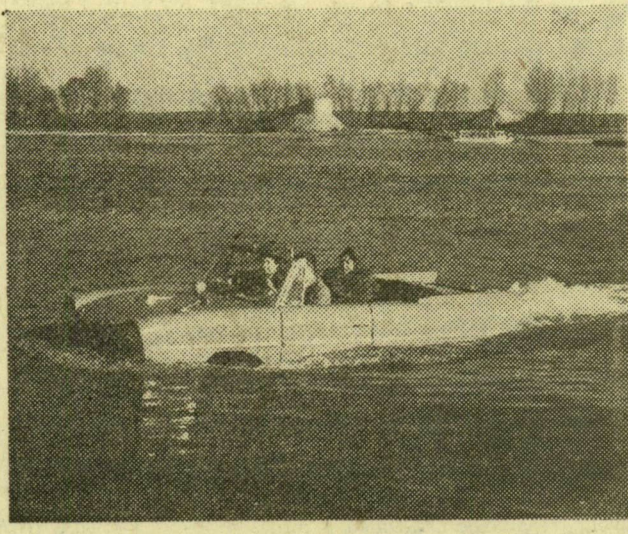
Új üzem építéséhez kezdenek a Bajai úton

A Szegedi Szerszámkövecs, Redőnykészítő és Műköszörs Ktsz részére a jövő esztendőben új üzemet építenek a Bajai úton. A beruházás programját az OT és a szövetséget fellettes szerve jóváhagyta, a terveket már készítik a Szegedi Tervező Szövetkezetnél, s a helyet is kijelölték.

Az új üzem létrehozására — építkezésekre, gépekre — keretben 10 millió forintot költenek. Az építkezést a jövő év elején kezdik el, s 1966-ban több mint másfél millió forintot értékű építkezési munkát kívánnak elvégeztet-

ni. A beruházás viszonylagosan gyors menetét jellemzi, hogy az új üzemet 1967 december végére teljesen el kell készíteni és 1968 január elsején már termelni szándékoznak benne.

A ktsz jelentős mennyiségű kéziszerszámot készít, amelynek nagy részét külföldi országokban értékesítik. Az új üzemben exportra kerülő termékeket gyártanak majd, s a beruházás révén az eddigi 6 milliós termelési érték helyett körülbelül 22—23 millió forint értékű exportárut gyártanak.



(MTI Foto — Balassa Ferenc felvétele)

A kételtű jármű a szentendrei Duna-ágban

Az ember és a gép

Az automatizálás az eddiginél jóval gyorsabb ütemben növeli az amúgy is állandó munkanélküliséget Nyugaton. Az Egyesült Államokban például — amint a New York Herald Tribune írja — „... a szabadjára engedett technológia nem teremt annyi munkaalkalmat, mint amennyit megszüntet”. Immár a kedvező gazdasági szakaszban is egyre magasabb szinten állandósul a munkanélküliek száma, s a szint növekvő tendenciájú, miközben az előbbieket többszöröse kivevő részleges munkanélküliek száma is egyre nő, s ezen belül — jórészt az automatizálás folytán — azoké, akik még annyit sem töltenek munkával évente, amennyi a munkanélküli segély megszerzéséhez szükséges.

Az automatizálás társadalmi hatásait már 1951-ben az amerikai munkaügyi miniszter így foglalta össze: „Félelem a változásoktól, félelem a technológiától, félelem az elbocsátástól, félelem a munkanélküliségtől, félelem a gépektől és félelem a tudománytól általában.”

Ehhez hozzá kell tennünk, hogy a második világháborút követően a termelés az egész tőkés világban nagymértékben nőtt, de ahogy kimerültek a különböző esetleges tényezők, a fellendülés üteme csökkenő képet mutat, Eközben azonban — természetesen — fokozódott a versengés a tőkés államok között a világpiacért. Ez pedig megkövetelte a legfejlettebb technika mind gyorsabb és átfogóbb alkalmazását. S ez a folyamat az, mely a fent említett munkaalkalom-csökkenésben számottevő szerepet játszik, s ma már nemcsak a munkásokat, hanem az elektronikus számítógépek és egyéb ügyviteli-kereskedelmi automaták elterjedése révén — az alkalmazotti rétegeket is nyomasztóan érinti. „A legújabb technika — írja a Financial Times — valóságos intellektuális forradalmat hoz, s az ügyviteli dolgozókat arra a sorsra juttathatja, mint az automata szövőgépek annak idején a kézitakácsokat.”

Az pedig a tőkés jellegéből következik, hogy a viszonylag nagy fejlődés az ipari és mezőgazdasági termelési kapacitások fokozódó kihasználtságának jegyében folyik. Jól szemlélteti ezt bármelyik tőkés ország, de főként az USA és Anglia esete: 1963-ban Angliában például közel egymillió ember el munkanélküli segélyből, s az ipari üzemek kapacitásának kihasználtsága csak 80 százalékos volt.

Mindéből az következik, hogy a foglalkoztatottság kérdésének problémája a kapitalizmusban megoldhatatlan, bár a technikai-tudományos fejlődés példátlan méretű, a munkanélküliség a tőkés fejlődés kísérő jelensége marad a jövőben is. „Az automatizálás olyan válsággal fenyeget, amelyhez képest az 1929—33-as ártatlan tréfának fog tűnni” — írja Wiener, a kibernetika atyja.

Ezek a tények azonban — melyek állandóan mélyítik a munka és a tőke közötti ellentétet — nem befolyásolják a kapitalizmus apologetáit azokban a törekvésekben, hogy a munkás és tőkés érdekezésszerűségét bizonyítgassák. „Technológiai munkanélküliségnek” nevezik, amiből — szerintük — egyenesen következik, hogy nem a gazdasági-társadalmi berendezkedés a „ludas”, hanem a technika fejlődése. Ez a „megoldás” azonban egyre kevésbé képes elleplezni a valódi okokat, annál is inkább, mivel a szocialista országokban ténylegesen felszámolták a munkanélküliséget, s az egyre gyorsuló technikai fejlődés nem váltja ki megjelenését.

Ezt a tényt The Financial Times is kénytelen elismerni: „A gépesítés és automatizálás gyors fejlődése a szovjet iparban feleslegessé tesz munkásokat, és mégsem okoz munkanélküliséget. Ez az új létesítmények munkaerő keresletének és a meglévő üzemek bővítésének következménye.” Figyelembe kell venni itt, hogy a technikai fejlődés egyre gyorsuló ütemben „fogyasztja el” az egyes szakmákat, s teremt helyükbe újakat. Az átképzés és átállítás, mint megoldás csak társadalmi méretekben és tervszerűen képzelhető el, míg a tőke „piacra dobja” a munkaerőt, nem segíti az átképzést, s főként nem segíti a területi változásai esetén, amit az amerikai hivatalosan annak nyilvánított nyomorvidékek (régii ipari, bányászati körzetek) példája tanúsít a legjobban. Ma is érvényes a marxii megállapítás, mely szerint a munkanélküliség csak a kapitalizmusban jár együtt a technikai haladással.

L. T. Roder amerikai gyáripari vezető szerint ma már „tisztán technikai szempontból elég tudásunk van ahhoz, hogy annyi élelmet termeljünk, amivel minden éhező jól lakik, édesvízzé változtassuk a tengervizet és öntözzük a sivatagokat „de” mindez ma gazdaságilag nem kivitelezhető.” Ami viszont „gazdaságilag” kivitelezhető, az az azt jelenti, hogy a földön az emberek százmilliói éheznek, holott — megfelelő felhasználás esetén — a ma meglévő eszközökkel ez már felszámolható lenne.

Az automatizálásban rejlő lehetőségek hatalmasak, eredményeit valamennyi ember javára kellene felhasználni. A történelemben most adódik olyan lehetőség, hogy minden ember gondolkodást igénylő munkát végezhesen. Megszünteti az automatizálás, mindenekelőtt a pusztán csak fizikai munkát és mindazokat a szellemi munkákat, amelyek nem igényelnek alkotó gondolkodást. Az automatizálás eredményeképpen tehát hatalmas erők szabadulnak fel fizikai és szellemi „rutinmunka” alól és használható olyan területeken, melyek produktív szellemű tevékenységet igényelnek. Epp ez egyik legfőbb célja a szocialista társadalmaknak, s nincs messze az idő, amikor ezeket a munkákat valóban kizárólag gépek végzik, felszabadítva az ember — idejét.

Csak hogy míg a tőkés társadalmakban a technikai fejlődés a monopolista érdekek szolgálatában áll, ezek hasznát növeli, s a dolgozó tömegeknek ebből töredéket juttat (a nyugati államokban az automatizált gyárakban dolgozók bérei alig különböznek a még fejletlenebb technikával dolgozó üzemek munkásainak béreitől) a szocializmusban eredményei az egész népet szolgálják. S a kapitalizmus aligha valósíthatja meg a teljes automatizálást — éppen annak társadalmi kihatásai miatt. De mind a mai helyzetet tekintve is sokan adnak hangot Nyugaton annak, hogy a munkás, az ember a gép alárendeltje lesz, hovatovább a gép alkatrészévé válik. Ez a „gépiesülési” érzés tölti el az angol, vagy amerikai munkások és alkalmazottak jórészt — s nem is alaptalanul! A munkás valóban gépe függvényévé válik (s a gép a monopólium!), csak hogy ennek nem a gép, a technikai fejlődés, a tudomány az oka, hanem a gép tőkés módon történő alkalmazása.

A. Gy.