

Az a bizonyos motor...

Azt hiszem, ha ezentúl párhol szóba kerül az a fogalom, hogy: tartalék, én mindig a csepeli példára gondolok majd. Csepelre, mégpedig a motorkerékpárgyára, ahol is így adták fel a leckét: egy óráért egy motor! Vagyis ha valaki a gyártási időből lefarag egy órányt, kap érte egy vadonhűtött Pannóniát, vagy ha úgy tetszik, a motor árát, a tizenhatezer forintot viheti haza. Szó se róla, nehéz ügy, mert nem könnyű dolog az elosztott és precízen kiszámított időből másodperceket vagy perceket lenyesni, hogy végül is egybe legyen az óra. De, hogy mégis lehet, arra bizonyíték; az első Pannónia árát már nemcsak hazavitték, el is költötték.

A tartalékok ebben az esetben percekben nyerik el megfogható alakjukat. Mert eléggé elvontan és általános-ságban szokás nálunk a gazdálkodás, a termelés kiakná-zatlan, de előbányászható kincseit emlegetni, olykor hi-vatkozni is rájuk, hogy — mennyire ismerős a mondat! — „nagy lehetőségeink vannak a tartalékok feltárásá-ban...” De hát melyek ezek a tartalékok, hol rejtőznek?

A köztudatba bevonult a tartalékok olyasforma ér-telmezésének kizárólagossága, amely a hulladékok fel-használásában kereste a termelés e fontos forrásait, s talán abban, hogy a munkás kezdjen tíz-tizenöt perccel előbb, készítse ki szerszámain. Tartaléknak mondtuk, ha sikerült növelni az időt egy-egy gép karbantartásai kö-zött, s a tartalék fogalomkörébe került az egész vagy tíz-zed százalékkal csökkentett selejt.

A csepeli példa azonban arra figyelmeztet, hogy a tartalékok legértékesebbike a fejekben, a gondolkodás-ban, a figyelemben van. Miből gyűlt össze a motort érő első óra is? Okosabban csoportosították a megmunkálás sorrendjét, kisebb újításokkal módosították az eszkö-zöket: itt három perc, ott öt, így gyarapodott a megtakarít-ás a hatvanadik percig. A tanulság, amit most, s ebből az esetből levonhatunk, világos: a tartalékok feltárásának értelme csaknem azonos az ésszerű munka értelmével és tartalmával.

Mi az ésszerű munka? Az, amelyben a munkát végző gondolkodik, s tevékenységét értelmesen megszervezi. Mert miért kell — például — a legkézenfekvőbb sorrend-től eltérő beosztásban munkálni az alkatrészeket, miért kell várakozni szerszámrá, rajzra, anyagra, amikor a jó-zan ész azt diktálja, hogy aki esztergál, annak minden hozzávalója egyben legyen, ha a géphez áll? És éppen az ésszerű munka értelmi körében mozogva válik világossá, hogyha a termelés valódi, nagy tartalékaról beszélünk, ha ezt kutatjuk, a keresést a munka szervezőttségének vizsgálatával kell kezdeni. Nem vitás: ma és holnap eb-ben rejlenek legnagyobb lehetőségeink. Nem becsüljük le az anyagtakarékosságot és más, régebben ismert módszer-t sem veszthetjük értelmüket, de a nagy lehetőség, az igazi ígéret mégsem ez, hanem a munkaszervezés.

Amíg — népszerű szóval — külterjesen gazdálkod-hattunk — s ez iparra, mezőgazdaságra egyaránt érvé-nyes — gondjainkat új munkaerők ezreinek és tízezrei-nek felvételével oldottuk meg, vagy enyhítettük. Ma már ez a lehetőség megszűnt, az addig „tartalék”-nak vélt forrás kiapadt. A figyelmet tehát más, valószínűbb lehet-ségek felé kellett fordítanunk. Így került mindjobban az érdeklődés középpontjába a szervezés. Azért is, mert a kényszerűség figyelmeztetett rá, s azért is, mert gazdál-kodásunk elérte a fejlődésnek azt a fokát, amelyen már menthetetlenül a szervezőttség magasabb szintjét feltéte-lezi a továbblépés egyetlen elfogadható lehetőségeként. A tartalékok azonban maguktól nem bújnak elő rejtekük-ből. Természetrájukhoz tartozik az a tulajdonságuk is, hogy a mobilizálás előtt kutatni kell, felderíteni a lehe-tőségeket, a módokat, az eszközöket. Ez pedig fejte-réssel, magasabb igényességgel jár, ezért meg kell mozdí-tani az állóvizet, fel kell érte cserélni a megszokottakat a szokatlannal. S mert többet kell érte adni, vállalni és kockáztatni — többet is kell kapnia annak, aki ezt cse-lekszi. Magyarán: a tartalékok feltárására ösztönözni kell. Legyen az ösztönző erkölcsi vagy anyagi, ha helyesen él-nek vele, ha jól használják, alapjában, lényegileg a tar-talékok feltárását kell szolgálnia. Úgy, mint Csepelen.

Mert a tartalék nem elvont fogalom. Megtakarított perc, okosabb munkarend, feszesebb és logikusabb szer-vezettség, megelőzött idő-, munka- és eszközpazarlás, vég-ül és összesen mindaz, amivel s aminek révén körülte-kintöbben lehet gazdálkodni, többet és főleg jobbat lehet adni a népgazdaságnak, a fogyasztóknak. A feltáratlan tartalék: elhanyagolt lehetőség, az országtól elvont érték. Ha felkutatták, besorolják a hasznos javak közé, ha szol-gálhat rendeltetése szerint: haszna a közösségnek. Ez áll egyetlenünk innesső oldalán, a másikon pedig az, hogy a közösség javára végzett ésszerűbb tevékenységet külö-nös megbecsülésnek kell elismernie. Ilyen elismerés a csepeli motor, s ilyen lehet a forint, egy fénykép a tab-lón, lehet bármi — csak legyen. Mert mi más a helye-sen használt ösztönzés, mint maga is egy fontos, értékes — tartalék.

LANTOS LÁSZLÓ

Tanácskozik az olasz pártkongresszus

Az olasz főváros egyik új lakónegyedében emelkedő modern kongresszusi palotá-ban tartja tanácskozását az Olasz Kommunista Párt XI. kongresszusa. A szerdai ülés-en beszédet mondott Mihail Szuszlov, az SZKP Központi Bizottsága Elnökségének tagja, a Központi Bizottság titkára, a szovjet pártkül-döttség vezetője is. A kong-rezsszus tegnapi üléséről la-punk 2. oldalán közlünk tñ-dósítást.

(Telefotó
— MTI Külföldi Képszolgálat)



DÉL-MAGYARORSZÁG

A MAGYAR SZOCIALISTA MUNKÁSPÁRT LAPJA

56. évfolyam, 22. szám

Ára: 50 fillér

Csütörtök, 1966. január 27.

Több szállítanivaló — ugyanannyi gépkocsival

Ha egészében véve pozitív is az autóközlekedés múlt évi mérlege — teljesítették a megye szállítási igényeit — egyes területeken keve-sebb esik a latba a szám-vetésnél, mint a tavalyi terv mutatói előírták. Ahogyan tegnap a 10. AKÖV műszaki konferenciáján megállapi-tották, nem volt könnyű a tavalyi év, már csak azért sem, mert az „árvízi” hát-rányt is fokozatosan helyre kellett hozni az év folya-mán. Lemaradásnak számít az úgynevezett gurulókölt-ség túllépése és a műszaki fejlesztési keret meghaladá-sa, bár ezek az összegek részben az idén hozzák meg eredményeiket a műszaki állapothoz és színvonalhoz.

A 10. AKÖV gépkocsijai-nak 1966-ban

még nagyobb súlyt, több személyt kell majd szállí-tani,

s nagyjából változatlan esz-közállománnyal és személyi feltételekkel. Tavaly három-millió tonnát fuvaroztak, idén

330 ezer tonnával többet fognak szállítani.

A személyforgalom is jelen-tősen emelkedik majd, 18 millió utas elszállításával számol a terv. Férőhely te-kintetében javul a helyzet: **5 új Ikarus kocsit állíta-nak üzembe,**

de ez sem lesz elegendő, hi-szen a közönség igényei messze meghaladják. Így van ez Szegeden, de a megye többi iparosodó városában is. Sajnos, a taxiállomány is elmarad az igényektől, több kocsit kell kielejtezni, s pótlásuk egyelőre kérdé-ses. Van ugyan egy lehetősé-g, az Országos Tervhivatal gondolt a szakma gondjai-val, s úgy tervezi, hogy bi-zonyos városokban teljesen kicseréli a taxiállományt, új kocsikat ad, s a régiakat el-osztja a többi szűkölködő város között. De hogy Szeg-ed „szerencsés nyertes” lesz-e, az még eldöntetlen. Mindenesetre a szabadtéri játékok rendezése,

a város nagy idegenfor-galma emellett szól.

Tavaly óta épül a 10. AKÖV és a XI-es Autójavító Vállalat közös forgalmi tele-pe. December 31-ig három-millió 200 ezer forinttal több munkát végeztek el az építkezésen a tervezettnél, **idén 40 millió forint ér-tékű munkát végeznek rajta,**

s augusztusban átadják az

ÚT ÚJ IKARUS A SZEMÉLYFORGALOMNAK — BŐVÜL-E A TAXIÁLLOMÁNY? — AUGUSZTUSRA ELKÉSZÜL AZ AKÖV ÚJ TELEPÉNEK ELSŐ ÜTEME

első ütemet. Véglegesen a 1968 nyarára készül el a telep.

A helyes vállalati gazdál-kodás megkívánja, hogy mindenki valóságosan gaz-dának érezze magát saját munkaterületén. Vonatkozik ez vezetőkre-dolgozókra egyaránt. Mostantól kezdve az úgynevezett gurulókölt-séghez tartoznak a felújítások is, tehát nem akármilyen ösz-szegekről — mint például alkatrészek cseréjéről —, ha-nem 80—100 ezer forintos tételekről is döntenek az il-letékes szakemberek. Felelő-sen kell hát végiggondolniok a merész, de nehéz felada-tokat.

Éppen a személyes felelős-ség előtérbehozását, a tár-sadalmi tulajdon megóvását szolgálja az új, nevezetesen a kötött vezénylési rendszer bevezetése a teherfuvarozás-ban. Lényege, hogy „egy ko-csi — egy ember” vagy „két kocsit — három ember” ala-pon

a dolgozókat mindig ugyanahoz a gépkocsihoz osztják be,

így sokkal inkább lesz gaz-dája az autónak, jobban tö-rődik vele, vigyáz rá, hiszen saját érdeke is ezt kívánja. Más közlekedési vállalatok-nál, különösen Szolnokon, már eddig is jól bevált ez a módszer. Csongrád me-gyeében is vannak már bi-zonyos előzményei, február 1-től pedig fokozatosan, elő-szór a szegedi, majd a többi főnökségen is végérvényesen bevezetik.

A nagy szállítási feladatok

megoldásáért nemcsak a vállalatokon belül töreksze-nek jobb kooperációra, ha-nem a rokonszakmával, a MÁV-val is. Értékes kezde-ményezés például a Tisz-pályaudvaron tegnap kezdő-dött új rendszerű, közös ok-tatás, amelyen a két szállí-tási vállalat dolgozói, szo-cialista brigádtagjai együt-tesen vesznek részt.

A lakosságért — magasabb színvonalon

A ktsz-ek évi 15 milliárd felett termelnek

A kisipari szövetkezetek számára eredményekben gaz-dag időszak zárult le a má-sodik ötéves terv utolsó évé-vel: az elmúlt öt év alatt **évente átlagosan az egymil-liórd forintot is meghaladta a kisipari szövetkezetek ter-melésének növekedése és a teljes termelési érték 1965-ben már több mint 15,3 mil-liórd forint volt — mondit-a Erdős József, az OKISZ elnöke az MTI munkatársá-nak adott nyilatkozatában.**

A kisipari szövetkezetek 1966-os terve a következő fő célokat tartalmazza: **mag-sabb színvonalon kell kielé-gíteni a lakosság igényeit,** fokozni kell a gazdaságos ex-portot, javítani kell a belföl-

di forgalomba kerülő termé-kek minőségét, választékát. Ezenkívül a szövetkezetekre csakúgy, mint a népgazda-ság valamennyi ágára, az a feladat vár, hogy a munka hatékonysága fokozódjék. A termelés szerkezetének a szükségletekkel összhangban történő rugalmas változtatá-sa abban jut kifejezésre, hogy mintegy 13—16 száza-lékkal több vegyi-, gumi-, műanyag- és fémipari ter-méket kell előállítani, mint az elmúlt évben. A terv a ruházati cikkek készítésénél nyolc, a bútorgyártásnál ped-ig hat százalékos termelés-növelést ír elő.

A szövetkezetek a tava-lyi exporttervüket 470 millió forinttal túlteljesítették. A tervek szerint 1966-ban a szövetkezetek 3,3 milliárd forint értékű terméket ad-nak át a külkereskedelmi vállalatoknak.

Tovább fejlesztik a szö-vetkezetek műhely-, illetve üzlethálózatát. Vidéken az év első felében Baranya, Zala, Nógrád, Komárom, Pest és Veszprém megyében kezdik meg működésüket a különböző tevékenységet végző szolgáltató házak.

A gazdaságosság, a беру-házásokkal való takarékos-ság, a munkafeltételek javí-tása érdekében növelni kí-vánják a szövetkezeti ipar jelenlegi hatvanezres bedol-gozó létszámát is.

Tisztább víz, jobb levegő

HÉTSZÁZMILLIÓ FORINTOT FORDÍT A VEGYIPAR SZENNYVÍZ- ÉS LEGTISZTÍTÁSRA A HARMADIK ÖTÉVES TERVBEN

A harmadik ötéves terv az első olyan tervidőszak, amelyben a Nehézipari Mi-nisztérium vegyipari ágazata külön beruházási keretet írá-nyoz elő szennyvíz- és lég-tisztításra. A következő öt évben mintegy hétszáz mil-lió forintot költenek a vegy-ipar, a gyógyszeripar, a kő-olaj- és a földgázipar, az alumínium-, valamint a gu-miipar szennyvíz- és lég-tisztító berendezéseire.

A nagy fontosságú munka előkészítése egy évvel elő-zott a Nehézipari Minisztérium vegyipari vízügyi szolgálatá-nak megalakításával kezdő-dött. A szolgálat a trüsztk, országos vállalatok segítségé-vel tavaly pontosan felmérte, hol milyen víz- és légszenny-yezés fordul elő a vegyipari üzemekben és intézkedési tervet dolgozott ki a szeny-

yezések csökkentésére, illet-ve teljes megszüntetésére az 1966—70. évi időszakban.

Magyar—szovjet akadémiai együttműködés

Szerdán délután Budapes-ten aláírták a Magyar Tu-dományos Akadémia és a Szovjet Tudományos Akadémia közötti tudományos együttműködési 1966—1967. évi munkatervét. A munka-tervet a Szovjet Akadémia részéről B. E. Bihovszkij akadémikus, a Szovjet Tudu-mányos Akadémia elnöksé-gének tagja, a biológiai oszt-ly osztrálytitkára, az állat-tani intézet igazgatója, ma-gyar részről Bognár Géza akadémikus, a műszaki tuda-mányok osztályának osztály-titkára írta alá.