

Kivételes kártalanítás az olajmező téeseinek

Százötvenkétf millió forint három gazdaság fejlesztésére

Alig fél évtized alatt gyökeresen megváltozott Szeged, Algyő, Tápé és Deszk határának arculata. A szénhidrogén-medence feltárásával a szántóföldekből mind nagyobb területet hódítottak el az olajipari létesítmények. Kutak százait fúrták, sokszor a búza-, a kukorica-táblák, a primörkertészetek kellős közepén. Amíg csak lehetett, az érintett területet nem szakították ki a termelésből. Jól megfér egymás mellett a fűrótorony és a főlásatárakkal fedett kertészeti telep. A szénhidrogénnek fokozódó kitermelésével párhuzamosan azonban egyre szűkült a növényi kultúrák tere. Irodai és felvonulási épületek sorát állították fel, gázüzemek és olajgyűjtő tankállomások, egész ipartelemek létesültek, ezenkívül utak hálózatával szabdalják darabokra a táblásított mezőt. A nagy átalakulás időszakában a mezőgazdasági üzemek és az olajipari vállalatok egymás érdekében tiszteletben tartásá-

ra, a kölcsönös megegyezésre törekedtek. Ezt bizonyítja az is, hogy a feltárások megkezdése óta Szeged és környéke mezőgazdaságának 153 millió forintot fizettek az ingatlanok kisajátításáért, a vetések, a termések letaposásával okozott zöldkár címén, valamint a távvezetékek lefektetésével előidézett közvetett károkért.

Az olajipar általános mezőgazdasági „jóvátételén” túlmenően a Gazdasági Bizottság 152 millió forint kiadással kártalanítást állapított meg a legjobban érintett három mezőgazdasági üzemnek: a szegedi Felszabadulás Tsz-ben évi tizenötezer hektár kibocsátó sertéskombinát és mellette földgázfűtési terményszárító épület. A tápéi közös gazdaságban a kivételes kártalanítás összegéből befejezik az új sertéstelep kiegészítő létesítményeinek, a vágóhidnak, a húsfeldolgozó üzemnek az építését. Ezenkívül nagyarányú zöldtakarmány-liszt készítésére is berendezkednek. A deszki szövetkezetben a kukorica és egyéb fontos gazdasági növények termelésének komplex gépésítésére, öntözőberendezések vásárlására fordítják az állami céltámogatást.

T. B.



A 71-esen, véges-végig

Mire a 71-es busszal a Széchenyi térről kiértem az Erdélyi térre, egyszer csúnyán rámkiaáltak, egyszer pedig — mert egy utcát megmutattam — jó egészséget kívántak. A lábamra milliószor rátapostak, tíz kanyarnál nekem vágódta. Egyik sem mindennapi eset számomra — szerencsére nem minden nap utazom busszal.

Aki viszont minden nap — sőt: egész nap — kapja a szidást és az áldást is, az a buszvezető.

Szegeden közel 400 buszvezető van és több mint 300 autóbusz üzemeltet a Volán. A „közel” és a „több mint” ezúttal olyasmit jelent, mint a külpolitikai hírek fogalmazásánál a „mérték-tartó körök szerint” kifejezés. Később megindokoljuk — most nézzük a buszsofőr munkáját, ahogy az utas is nézheti, mégis ritkán figyeli meg.

Feltolakszik az utas. Bérletet mutat vagy pénzt dob a perselybe. Ajtózáras. Kuplung. Indulás. Kétszáz kerület: kerékpáros, tanulóvezető, lovas kocs. Dugó a hídon, éles kanyar a híd után. Végállomás: homlok-törés. Egy-két perc akad, hogy Tódor András gépkocsivezetővel beszélgetni kezdjünk. Tíz éve dolgozik, a Volánnál, minden buszvonalon, mindenfajta busszal birkózott már. Most a GA 33-38-as farmotoros Ikarusz 66-ost „pörgeti” a 71-es járaton és először is a telet dicseri: ilyen fekete télen kibíráhatóbb minden.

„GABIKA EGYEDÜL!”

Há behavazik, nehezebb. Így se

egyszerű: a járat ideje 15

perc, de 20-at kap rá a pilóta, s mégis alig van a végállomáson szusszanásnyi idő is. Csúcsforgalomban megéppenséggel soha, hiszen ha sok az utas, a fel-leszállás tovább tart. Azt pedig sebességgel behozni nem lehet: kanyargósak az utak, rosszak és keskenyek. Ez a kocs még

hagyján, de a csuklósok legtöbb kanyarnál „csuklanak”: 12,5 méter kellene a tisztes kanyarodáshoz és mindösszesen 9 méter hely van hozzá. Ha meg „fellép” a busz a járdaszegélyre, ájuldoznak az utasok: hogyan vezet ez a pilóta?!

Az első megállónál egy nagymama száll le unokájával. A kicsi aranyos selypesen kiabál: „Gabika egyedül, Gabika egyedül!” És le is ment Gabika egyedül. A pilóta már kétszer reménytelenül visszaengedte a kuplungot, és „kicsavarodva” leste a jobb oldali tükröt, mert az olyan kicsi, hogy alig lát belőle valamit. (Azt gondolom, a gyár is felfigyelhetne erre: jobb oldalra olyan tükröt tegyenek az Ikarusz 66-osra, hogy a földet is láthassa a pilóta.) A következő megállónál az ajtóban állva kezdi a pénzváltást egy fiatalember, ezalatt „áll a malom, áll a vitorlája”, s a buszvezető tanakodik, szóljon, ne szóljon — de ha magától nem jött rá a fiatalember, hogy ne tartson fel egy regiment utast — mit használ a szó?

hezebb az emberekkel bántani. Azonnali illusztráció: az úttest szélétől úgy másfél méternyire áll meg a busz, mögötte pillanatok múlva éktelen kürtölés, nem tud elmenni egy teherautó. Közben pedig a felszálló utasok már dohognak; miért kell át-mászniuk a pocsolva felett?!

— Látja, ha beállok a szegélyhez, úgy beterítettem volna őket sárral, hogy egész nap miattuk dolgozhatott volna a Patyolat. Hát ki tud itt igazságot tenni?

A buszvezetők is tudva-tudják: az, aki betömi a megállóban levő kátyúkat. Meg aki felsőpri az úttestet, hogy amikor a busz megáll, ne lépje a felkavart porfelhő az utasokat.

AMIKOR A KOCSI „VACAKOL”

Hamarosan újabb gond: a kocs „vacakol”. Aztán a terjedő illat is árulkodik, igazolja a pilóta gyanúját: nyomósötörés. Meg bemeleg a kocs a Marx térig, szól a várakozóknak a sofőr, hogy ki kell állni a forgalomból, aztán jelenti a menetirányítónak a bajt — és félrevonul szerelni. Négy óra van, percek múlva megkezdődik a csúcsforgalom.

Visszont három és fél perc múlva indulhat is a beugró busz. Feltolomok rá magam is, de a pilótával már alig lehet szót váltani: két kocsi-ra való utas tolong minden megállóban. Az Erdélyi téren utolérjük az előző buszt: azt az is szerelik.

Hát így néz ki a „több mint 300” autóbusz: időnként némelyik makacskodik. A „közel 400” buszvezető pedig viszonylag állandó létszámmal jelent — mint Káti Ferenc osztályvezető elmondja — ma már kisebb a fluktuáció a vállalatnál. Most az a gondjuk, hogy a munkaidőt minél kevesebb órára szorítsák le. Ahogy Tódor András mondta, a kereset jó, hiszen 4 és fél ezer forintot kapott decemberben, igaz hogy 300 óra szolgáltatást. El is vállalják egyre többen a nehézségek ellenére is azt a munkát és alakul már a Volánnál is a törzsgárdamag. De amikor arról szólunk, hogy frünk, hogy milyenek a buszvezetők, gondoljuk egyszer végig azt is, hogy milyenek vagyunk mi, utasok. Mert ezen is múlik a Volán létszámgondja...

Szöke Mária

Jobbak, tartósabbak

A KSZV új cikkel

Európa egyik legnagyobb kenderfeldolgozó vállalata, a szegedi kenderfonó és szövő, az ország mintegy 2000 gyárának és sok külföldi cégnek szállít különféle vegyipari, élelmiszeripari, gumipari és egyéb műszaki szöveteket. Ezeknek az ipari termelés szempontjából fontos cikkeknek az értéke az idén már meghaladja az egymilliárd forintot.

A gyártmányok többsége minden igényt kielégítő, korszerű termék, amelynek eladása előnyös a vállalatnak, a felhasználóknak. A kisebb hányad azonban elavult, fél évszázaddal ezelőtti technológiának felel meg, gyártása gazdaságtalan, s a vállalat nyereségét terheli.

Ezeknek a cikkeknek a körét határozták meg nemrégiben a vállalatnál, nagyszámú műszaki, közgazdasági szakember közreműködésével. A gazdaságos gyártás szempontjából pontosan megállapították a cikkek „rang-sorát”. A sor végén álló, vagyis a legkevésbé gazdaságos cikkek közül az idén

mintegy tíznek a gyártását szüntetik meg. Ezzel körülbelül 5 millió forinttal növelik a vállalati nyereséget.

Ezek helyett olyan új, korszerű termékek készítésére térnek át, amelyek kölcsönösen előnyösebbek a gyártónak és a felhasználónak. Így például a Gabona Tröszttel egyetértésben folyamatosan csökkentik, majd teljesen megszüntetik az évszázad óta hagyományos juta alapanyagú lisztesszákok gyártását. Ennek egyik oka, hogy a kender-juta vilápiaci ára emelkedett, ugyanakkor a vállalat csak maximált áron hozhatja forgalomba ezt a cikket. A probléma kölcsönösen jó megoldását a hagyományosnál korszerűbb technológia bevezetése, illetve korszerűbb termék jelentette. A KSZV világszínvonalon álló műanyag-feldolgozó gépsorával a fóliából a hagyományos kenderhez hasonló rostosított szálalanyagot állított elő, s jelentős részben ezt keverik a lisztesszákanyaghoz. Ezzel a

zsákok kopásállósága 20

százalékkal növekedett, maga a szövetanyag pedig sűrűbb, tömörebb, kevesebb hullik ki belőle a liszt, mint a hagyományos zsákokból. Az új cikk árát 15 százalékkal emelték, ez azonban a vevőnek visszatérül a lisztvesztések csökkenésében és a zsákok tartósságának növekedésében. Ebben a negyedévesben már 50 000 ilyen zsákot szállítanak a Gabona Trösztnek, s a terv szerint ilyenre váltják fel az évi, hozzávetőlegesen egymillió mennyiséget.

Az egyik külföldi megrendelővel ugyancsak megállapodtak, hogy az egy könnyű kenderponyva fajta gyártását és exportját megszüntetik, mivel a vállalatnak ez nem volt gazdaságos. A külföldi cég ugyanakkor kedvezően fogadta a helyette ajánlott új, korszerűbb, jobb minőségű és színes ponyva szállításiáról szóló ajánlatot, s a régi helyett ebből rendeltek félmillió négyzetmétert.

D. B.

gam körül, hogy szombatra, vasárnapra szerveznek munkát. A szabad szombaton és az ünnepen végzett munkáért dupla bért lehet kapni. Ezeket a napokon végzett munka jó, de kérem, nézzék meg a hétfői és a keddi napot. Mindenki kimerült a szombati és a vasárnapi melóban. A munkás is, meg a műszakok irányítói, akik megszervezték az anyagot, a szállítást, és így tovább. Két nap hajrá dupla pénzért, majd két nap lazulás rendes fizetésért. Ilyen körülmények között úszik a nyereség. Igazam van? S még egy, nehogy azt gondolják a kívülállók, hogy az építőmunkások csellengenek, és szeretik a lógást. Biztosan vannak ilyenek is, de a többség, pláne az igazi építőmunkás, ha beöltözik, jobban szeretne megállás nélkül dolgozni. Inkább lássam, hogy kezem munkája nyomán gyarapodik az épület, mint sétálgassak. Morál is van a világon. Szervezzék meg a munkát, legyen minden ott az építkezésen, mi egy percet sem ácsorgunk tétlenül, minnek is tennénk, ha már eljöttünk otthonról.

Világos beszéd, mint amilyen igaz az, hogy az üzemi szervezetségnek, a munkával való ellátottságnak egyenes függvénye a keresetek alakulása, és végső soron a munkafegyelm helyzete is. Ebben pedig sokat segíthetnének a szocialista brigádok vezetői és tagjai. Az előbbi tanácskozáson

mondta egy másik felszólaló, hogy tapasztalata szerint a vállalat vezetői nem tartanak állandó kontaktust a fizikai dolgozókkal, de amikor eredménytelenségről esik szó, akkor rendszerint a termelő munkahelyekre címek a kiváltó okokat. Valahogy így fejezte ki magát: — Elmarad a közvetlen beszélgetés, gyakrabban és komolyabban ki kellene kérni a dolgozók véleményét, figyelemmel kísérni javaslataikat. Ha ez elmarad, önmagában is sértő a munkások oldaláról nézve, arról nem is beszélve, hogy a vezetőkhöz kihagynak egy olyan szöveget, amely mindenképpen segítségére lehetne a gazdasági vezetésnek.

Alighanem sok gazdasági vezető félreérti a szocialista munkaversenyt. Beszélnek a gazdálkodás hatékonyságának javításáról, a nyereség növeléséről, a technikai és technológiai fejlesztésről, de kihagyják a szocialista munkaverseny támogató erejét, a brigádok segítő szándékát. A két oldal csak együtt vezethet sikerhez, sőt, a két oldal feltételezi egymást. Az egyik szakszervezeti tisztségviselő azt mondta, hogy anyagiasság ütötte fel a fejét, és csendesebb lett a versenyt. Lehet ebben a megjegyzésben valami igazság, de úgy érzem, nem ez a jellemző. A vasutasok tanácskozásán hallottam, amikor panaszkodott a szakszervezeti titkár, hogy „keretgazdálkodás” van a munkaverseny vonalán is.

A tényeket így ecsetelte: — Például tizenhat brigád vesz részt a versenyt, s mivel van jutalmazási keret, azt mondjuk „adjunk mind a tizenhatnak, nehogy megsértődjenek”, de mi van akkor, ha nincs elegendő pénzünk, s valóban mind a tizenhat teljesítette vállalását, és joggal várja az anyagi elismerést is? Másik megjegyzésem az lenne, hogy sok a formalitás. A napló dönti el, milyen értékű a brigád munkája. Így aztán amelyik brigádnak nincs jó „íródeákja”, az eleve hátrányba kerül, hiszen nem tudja a semmit úgy kiszínezni, mint mások. Az íráskészség döntson?

Nem hinném, hogy helyes lenne a „szépirás” alapján dönteni, de viszont kár volna sanda szemmel nézni a szépen vezetett brigádnaplókra, a kis kollektívák krónikás könyvére, hiszen akik hüen és részletesen rögzítik munkájuk, életük mindennapjait, komoly értéket is hátrahagynak. Viszszatérve az eredeti mondanóra: az igaz, hogy a mostani időszak kifejezetten egyensúlyozottabb és nyugodtabb, mint mondjuk tíz-húsz évvel ezelőtt, de ennek inkább örülünk, és használjuk ki a ragyogó lehetőséget arra: a szocialista munkaversenyben résztvevőkkel úgy értsünk szót, hogy megújuljon a brigádmozgalom, és ha csendesen is, de annál nagyobb eredménnyel legyen hajtóereje a gazdasági szintű szocialista építésnek.

Gazdag István

INKÁBB HALLGATNI

— Megtanultam már, inkább hallgatom, még ha az utasok vitatkoznak is, mert ha már hajnalban megkezdődnek a perpatvarok, kész az egész nap. Úgy tapasztalom, az emberek két fontos napi beszéd-témája: mit írt fel az orvos, ezenkívül késett-e a busz és volt-e tolongás. Pedig: tolongás a buszon szinte mindig van. És sokszor épp az emberek maguk okozzák a zűrt. Tegnap felszáll egy férfi, két szatyra tele üres üvegekkel. Mondom a Marx téren; végállomás! Azt feleli: ő az odesszai ABC-be megy. Mit gondol, hol szállt fel?... A Rózsa Ferenc sugárútnál! És én meg csak izgulok, összetörnek-e az üvegei, összevágna-e valakit a tolongásban.

Több buszvezető együttes véleménye: nem könnyű a városi forgalomban a nagy-kocsikat dirigálni, de legne-