



## Új sertés-telep

Elkészült a Szegedi Állami Gazdaság új sertéstelepe Ásotthalmon, melynek építését 1970 őszén kezdte meg a DELÉP, a gazdaság építőbrigádjának segítségével. A 46 millió forintos költséggel épült létesítmény a megye egyik legkorszerűbb és legnagyobb sertéstelepe, 430 férőhelyes, 4 fiasztató és 4 hizláló épületből áll. Tízezer hizősertést nevelnek itt évente, s a gondozók munkáját automatizált öntetők és légkondicionáló berendezés könnyíti.

# Az autók egyelőre maradnak

Július 1-től érvényes az a rendelet, amely a közületi gépkocsikat hivatott „megtizedelni”. Pontosabban szólva az intézményeknél, vállalatoknál, szövetkezeteknél használt gépkocsialományt körülbelül tízezerrel csökkenteni, s ezzel az államnak milliókat megtakarítani. (A felszabaduló munkaerő nem is beszélve.) Mert a különböző rendű és rangú hivataloknál, vállalatoknál bizony nagyon elszaporodtak az autók, ráadásul valamiféle márkaverseny is megkezdődött: kinek futja rangosabb, drágább, s nevezetesebb kocsi. Aztán mindinkább úgy alakult a helyzet, hogy a sok közületi gépkocsi tulajdonképpen kevés... Valahogy így: ha a főkönyvelőnek jár egy Polski, akkor dukál a főmérnöknek, de ha annak van, akkor ildomos a kereskedelmi osztályvezetőnek, és így tovább. Gyakran szabályos gépkocsirészleges jöttek létre a hivataloknál, vállalatoknál, indokolatlanul. Az említett rendelet ezt a helyzetet hivatott megszüntetni.

S hogy mi módon? A vállalatoknál több kategóriát állapít meg, amelyek közül csak a legnagyobb, kiemelt szintű szervezetnél engedélyez négyet, az A kategóriánál hármat, a B-nél kettőt. A Nagyatöldei Köolaj és Földgáztermelő Vállalat népgazdaságilag nagyon fontos tevékenységet végez, szegedi üzeménél eddig nyolc személygépkocsi volt. A nemrég elkészült javaslat szerint ennek pontosan felét le kell adni. És másutt? A gyáregységeknél például az EMERGE, Kábel, Kéziszerszámgár) mindössze egy maradhat.

A rendeletet április végén hirdették ki, mi történt a nevezetes dátum óta. Elbűcsűztak-e a hivatalos — és fölösleges — kocsi régi gazdáiktól? Aki kilátogat a Merkur-telepekre és szemügyre veszi az árcédulával vesztelő néhány kocsi, azonnal választ kap. Az autók egyelőre maradnak, a vállalatok, intézmények használják valamennyi járművet. Mintha nem is lenne érvényben a rendelet... A szegedi Merkur-telep vezetőjétől, Csorja Gyulától azt is megtudtam, hogy a dolog öket is meglepte. Nagy munkára, forgalomra számítottak, de ebből máig sem látszik semmi. Mindössze vagy két tucat gépkocsit adtak le az utóbbi időben, pedig 1500-at várnak a környékből, Csongrád megyéből és részben Bács- és Békés megyéből is.

Újabb kérdés: talán a vállalatok „nem szeretik” az intézkedést, nem akarják tartani magukat a jogszabályhoz? Nem erről van szó, Piros László, az Állatforgalmi és Húsiipari Vállalat igazgatója elmondta, hogy ők a trösztől várják a pontos határozatot, hogy valójában mennyi kocsi kell leadni; előbb a minisztérium szabja meg a trösztnek, majd a tröszt a vállalatnak a tennivalót. Az sem tisztázódott esetükben — éppen mert nem kizárólag árutermelő tevékenységet, hanem szolgáltatást is végeznek —, hogy mennyiben érintik a kedvezmények az ÁHV-t. Mikes Sándor, a szegedi EMERGE Gumigvár igazgatója sem kapott kézhez az OGV-től — vállalati központjától — végleges utasítást. Tudják, hogy egy kocsi kell leadni, hiszen eddig kettővel rendelkeztek, de erre majd csak a harmadik negyedévben kerül sor. A kép csaknem ugyanez valamennyi vállalatnál, intézménynél, elsősorban azért, mert a kormányrendelet is október végét jelöli meg a gépkocsik leadásának határidejéül. A másik: a gépkocsi átadása egyként sem egyszerű. A KPM Autófelügyeletől kell előbb engedélyt beszerezni, csak ennek birtokában lehet kivonni a forgalomból a közületi autót.

A látszat mindenképpen azt mutatja — lényegében még semmi sem változott. Az igazság viszont az, hogy a rendeletet nagyon alaposan áttanulmányozták mindenütt, s a pontos tervek, elképzelések is megvannak már, hogy miként gazdálkodnak majd a kevesebb gépkocsival. Sőt ismerik a módját annak is, hogyan lehet az autóínséget csökkenteni. Saját gépkocsival rendelkező munkavállalókat keresnek, aki vállalati célból kizárólag fuvarozással foglalkozik majd, vagy maga a régi munkaeszközét. A számítások szerint mindkét félnek megéri. A munkaadónak azért, mert a viszonylag kis fizetéssel alkalmazott ember egy kilométert saját gépkocsijával 2 forintért tesz meg — a vállalati kocsi 4—4,50, esetleg 5 forintos kilométerenkénti árával szemben. De megéri a „maszek” autósoknak is, hiszen egy budapesti utért körülbelül 700 forintot kap, önköltsége egy Zsiguli esetében 130—150 forint.

Persze az élet sosem olyan egyszerű, hogy a mégoly bölcsen, áttekinthetően szer-

kesztett jogszabállyal egy-csapásra megoldjuk a gondokat. Így van ez most is. Hiszen néhány szolgáltató jellegű vállalatot a jelek szerint meglehetősen nehéz körülmények közé sodor. A DEMÁSZ igazgatója, Vajda György elmondta, hogy körülbelül 25 gépkocsival lesz kevesebb az áramszolgáltatónál, mint amennyi kellene. Nem a hivatali apparátusnál, hanem az üzemekben, a közbiztonságoknál. Ugyanis a szolgálatot ellátó ügyeletes villanyszerelő ma már maguk vezetik a terepjáró GAZ-gépkocsikat, a Moszkvics-Furgonokat, Warsáwkákat, amelyekkel gyorsan megközelítik a rövidzárlatnak, vagy más hibának a helyét. Ezekkel járnak az utcákat éjszaka, hogy kijavítsák a sötét világitótesteket, ezzel járnak a szövetkezetekbe, tanyákra. Most 25 ilyen szolgáltató célra használt autót kell leadni, mert személyautó-rendszámmal szerepelnek. A vállalat nélküli olyan helyzetbe jut, mint amilyenben 15 évvel ezelőtt volt; marad a kerékpar, ami viszont sokkal lassabb, és hosszabb utakra, szerszámok, műszerek szállítására szöba sem jöhet.

Szűkebb hazánkban 1500 autót érint a rendelet, s hogy ezek minél hamarabb a Merkur-telepre kerüljenek, közérdek. (Azzal együtt, hogy a DEMÁSZ-hoz hasonló esetekben valamiképpen megfelelő megoldást kell találni.) Közérdek az, hogy az államot e nagyszámú gépkocsival járó költségektől mentesítsük. De az sem lebecsülendő előny, hogy 1500 autó egyúttal megjelenik a vásárlók piacán.

Matkó István

### Holnap:

## Honvédelmi repülőnap

Holnap, vasárnap délelőtt 10 órától rendezik Szegeden, a repülőtéren a honvédelmi repülőnapot. Háromórás levegőben és földön zajló különleges műsor szórakoztatja majd a résztvevőket. Bemutatót tartanak néphadseregünk repülői, az MHSZ műrepülői és az ejtőernyősök.

A földön néphadseregünk egysége tankok, páncélozott járművek és lövések részvételével harcászati gyakorlatot hajt végre. A Zrínyi Miklós haditornaklub tagjai korhú öltözékben lovass ha-

# Elmaradt beszélgetések

Azon kapom magam, hogy a régi, kedves barátomnak ígért találkozó minduntalan elmarad. Hónapokkal ezelőtt kettős közfelkiáltással kimondtuk ezt a divatos mondatot: majd leülünk egy kis beszélgetésre. Van mit mondanunk egymásnak, bőven, hisz sok régi élmény, azonos érdeklődési kör kapcsol össze bennünket. Mikor összeszaladtunk, nagyon megörültünk egymásnak. S mégis — azóta sem sikerült összehozni a mi kis csúcstalálkozóinkat. Mindig közbejött valami. Valami sürgős, fontos, praktikus dolog, hivatali vagy családi gond. S a megbeszélte időpontokat kitöltötték az ilyen „közbejötték”. De most már — folytatja fiatal ismerősöm — ezen a héten mindképp összejövünk. Hiányzik ez az iskolapadbeli barátság...

Hogy miért? Ezt nehezebben tudta megfogalmazni beszélgető partnerem. Ahogy szavaiból kivehettem, valamiféle új szint szeretne kapni életének színehez. Pontosabban: egy kis friss színt, fényt, ragyogást a korábbi életéből, ifjúságából. S hogy ennek miért érzi szükségét? Erre még tovább kereste a választ. Körülbelül ennyi a lényege: mert túlságosan praktikusán, gyakorlatias-cél-szerűen rendezte be életét, ha úgy tesszük, be is gubózott ebbe a nagy praktikuságba. S érzi, ma még elég fiatal ahhoz, hogy érezze: ez a gubó számára szürke, színesíteni kellene valamivel.

Ne gondolják ezért valami külön alaknak a fenti fiatalembert. Olyan ember ő, akinek a szakmában máris neve van; szereti s éppen ezért becsülettel el is végzi a munkáját. Alapjában tartalmas az élete, bár a mellék munka, amit vállalt — ambíciót nem elégti ki, csupán a havi kereset növelésére jó. Szavain azonban mindenképp érdemes elgondolkoznunk. Annál inkább, mert többektől is hallottam hasonló panaszokat.

Így juthat el az ember annak megállapításához, hogy ami jó és helyénvaló a munkahelyen, nem bizonyos, hogy jó és helyénvaló lehet a szabad időben. Elsősorban a percek kihasználására gondolok itt: arra, hogy minden percét valami cél- és rendeltetésű, valami praktikus joggal várhatunk a hivatalban, a gyárban — de nem várhatjuk ugyanezt a magánéletben. Nemcsak hogy nem várhatjuk, de el is kell kerülnünk, ha mentesülni akarunk a gépiességtől, amelynek szimptomáit hol itt, hol ott, s hol így, hol úgy, de ki lehet mutatni az ember cselekedeteiben, feszült arcán, feszes mozgataiban.

Lehetne persze előelodni azon is, hogy sokan épp a munkaidő alatt keresik-találják meg „kikapcsolódásuk” módját. S hogy az ilyenek közül sokan agyonra gürölik magukat a szabad időben, szabad napokon, hogy még több pénzt keressenek, a „jelenléti díjon” felül is. Ez azonban szintén belevág a problémakörbe, ha mellékágon is. A főághoz azzal csatlakozik: az ilyenek még kevésbé tudnak a pénzeresésen kívül más foglaltságot elképzelni maguknak. „Pénzt csinálni” —

ez a rossz ízü kifejezés túlságosan is rátelepszik életükre. S úgy érzik talán, csak a legkülönfélébb anyagi javakban tudják megvalósítani önmagukat? Csak a használati tárgyak, dísz tárgyak gyűjtésében? Nem tudni. Valószínű azonban, hogy nem is érnek rá mindezen elgondolkodni, annyira gépiesítették magukat a mindennapi célszerűség oltárán.

Íme, elég messze vezet a tünődés a fiatalembert meditációjától. A probléma olyan bonyolult, hogy feleletet nem is lehet egykönnyen találni rá. Vagy egyszerűen azt kellene rá felelnünk: éljünk egyszerűbben? A nemes egyszerűsége gondolva, ez nem is rossz válasz, arra azonban nyilván senkit sem beszél rá, hogy mondjon le nagy céljairól, magas igényeiről. Sőt: tegyük csak még magasabbra a mércét! Vizsgáljuk csak: nem élünk-e néha túlságosan szimplán, szürkén? Nem csak a fel-alá utat ismerjük-e a praktikumok magunk-állította kerítése mögött? Hisz hányan és hányan választják úgy a barátokat, ápolják úgy az ismeretségeket, hogy közben csak a „biztos hasznunkra lesz” gondolat jár az eszükbe. Ismerünk olyan embereket, akiknek az élet minden adódó gondjára, technikai problémájára van baráti összeköttetés. Ezeket a kapcsolatokat buzgón, sőt precízen ápolják is; de hogy van-e egyetlen igazi baráti kötődésük is bárkihez, egyetlen olyan szál, amit nem merő érdekből fontak össze — ez vitatható.

Nagyon kívánom a töprengő fiatalembereknek, hogy találkozzon a régi jóbarátal. S hogy valami ifjú felhőtlenéget, derűt, friss színeket is kapjon ettől a barátságtól. Aminthogy minden barátságunk azt kell kívánnunk, hogy ne csak az érdekek színezzék, sokkal inkább az a felhőtlen bizalom, ami két régi iskolatárs kapcsolatára jellemző.

Jó dolog a gyakorlati érzék, nem vitás. Elelmesnek, életrevalónak, ügyesnek, jártasnak, tapasztaltnak lenni — jó dolog. S jó, ha alkotómunkánkban mindig megtalálhatjuk a használható, az alkalmas, a célszerű eszközt, ha értékesítjük tehetségünket, járható utat találunk terveinknek. De az emberi lélek ennél sokkalta színesebb, sokrétebb, mélyebb — szeret játszani és érezni, s szeret néha látszólagos hiábavalóságokkal is foglalkozni. És sohasem biztos, hogy valaki, ha este minden előre beírt tennivalót kipipálhat is a naptárában, valóban és igazán emberien, szépen, a mi korunkhoz méltón élt. Nem biztos, ha aznap is elmaradt egy józú beszélgetés, ha elmaradt egy-két feszültségoldó, derűs nevetés, ha főválgatlan maradt egy könyv, meglátatlan valami természeti szépség, megíratlan egy levél, s bizony, ha meglátogatatlan maradt egy rá váró szülő... Mert az érdekek felállította rangsort az érdeklődésnek, az érzésnek, a kikapcsolódásnak időről időre érdemes feloldozni. S egyáltalán, felülvizsgálni azt a rangsort: valóban ember-voltunkhoz méltó értékrend szerint, a mi szocialista társadalmunkhoz méltó szinten állítottuk-e össze?

Simai Mihály

## Apadnak a dunántúli folyók

A nyugat-magyarországi folyók áradása szűnőben van. A Dráva magyarországi alsó szakaszán pénteken estére a tetőzés óta 10 centiméterrel csökkent a vízszint. A tartós és magas vízállás következtében a töltések több helyen átáztak, ezért a Dráva alsó szakaszán folytatják az árvé-

dekezést, erősítik az átázott gátakat.

A Mura letenyénél a keddi tetőzés óta másfél métert apadt. A folyómentén már megkezdtek a védekezésben felhasznált anyagok és felszerelések összegyűjtését.

A Rába felső szakaszán Sárvár és Árpás között pénteken délután megszüntették az árvédelmi készültséget.

A Lajtánál és a Marcalnál, továbbá a Rába alsó szakaszánál — Árpás és Győr között — másodfokú, a Zalánál elsőfokú készültséget tartanak. (MTI)

## Korszerűsít a söripar

Az ország legkorszerűbb, angol gyártmányú palackfejítő gépsorát — a próbajárások után — üzemszerűen munkába állították a Kőbányai Sörgyár 2-es telepén. A gépet a IV. ötéves terv korszerűsítési programja keretében adták át: 1975-ben a Magyar Sörpar vállalata egymilliárd palack sört fejtenek és hoznak forgalomba. A Kőbányai Sörgyár kecskeméti kirendeltségén idén egy kisebb teljesítményű, NDK-gyártmányú palackfejítő berendezést adnak át, ez óránként 4000 üveget tölt meg.

## Több táblaüveget gyártanak

Összesítették a felévi eredményeket az ország földgázzal hevítik folyékony üveggé a szöda és a homok működő sikküveggyárában. Az idén az importált mennyiséggel együtt 14 százalékkal több üveget hoztak forgalomba, mint a múlt év első felében. A gyár két óriás-