

# Fiatalok a mezőgazdaságban

Keves a fiatal a mezőgazdaságban — halljuk, mondjuk is számtalanszor, de hogy a gond mennyire égető, nyilvánvalóan a mezőgazdasági üzemek irányítói érzékelik legerősebben. A kívülállónak persze könnyű következtetni: olyan feltételeket kell teremteni a termelészövezetekben, állami gazdaságokban, amelyek vonzzák az ifjabb korosztályt. Igaz, párt-határozat és törvény is segít, hogy a fiatalok a korábbinál előnyösebb helyzetben és jobb körülmények között dolgozzanak minden termelőhelyen — mégis tény, hogy a mezőgazdasági üzemekben folyamatosan csökken a 30 éven aluliak száma, az emlegetett jobb feltételeket kevés helyen tudják biztosítani, a határozat, a törvény végrehajtása akadozik. Hogy hol tartanak tulajdonképpen? Ennek megállapítására vállalkozott a megyei népi ellenőrzési bizottság vizsgálata, amelyet összesen huszonegy mezőgazdasági üzemben (termelészövezetekben, állami gazdaságokban, szakszövetkezetekben) végeztek el az 1973. és 1976. közötti időszakra vonatkozóan, különlegesen nagy apparátussal, igénybe véve a megyei KISZ-bizottság segítségét is.

Az általános kép, amelyet a vizsgálat összefoglaló jelentése tár elénk, nem éppen szívdörpítő. Úgy tűnik, legfőképpen az a szemléletváltás hiányzik, amely elsődleges feltétele lenne bármilyen konkrét változásnak. Hogy kizárjuk a félreértések lehetőségét, mindjárt le kell mondanunk: nem kizárólag a gazdaságok vezetőinek szemléletváltozását igényel-

nénk. Az is elengedhetetlen, hogy maguknak a fiataloknak a vezetői „felőjenek” a nagyobb, vagy inkább a korábbtól eltérő feladatokhoz. A vizsgálat tapasztalatait feltehetően jól lehet majd hasznosítani az érdekeltek további munkájában. Hiszen az volt a cél, hogy az ifjúsági törvény központi, legfontosabb passzusainak érvényesülését vegyék a nagyító-lencse alá, az alapvető előírások betartását vizsgálják. Így például: az ifjúság részvételét a termelés irányításában; a továbbképzést segítő, az erkölcsi és anyagi elismerést célzó, a szabad idő felhasználását javító intézkedéseket. Vizsgálták azt is, hogy megtervezték-e a törvény végrehajtásának menetét és megszervezték-e ennek ellenőrzését.

Figyelemre méltó, hogy bár külön MEM-rendelet írja elő az „intézkedési terv” évenkénti elkészítését a gazdaságokban, két helyen egyáltalán nem is találtak ilyen, máshol pedig nem tervezték újra minden évben a feladatokat. Hogy ellenőrzik-e a végrehajtást — erről az üzemeknek majdnem a felében nem tudtak beszámolni. Jól mutatja a vizsgálat, hogy a fiatalok aktivitásával is baj van. A huszonegy gazdaság közül egyedül a hőmező-vásárhelyi főiskolai tangazdaságnál ismerték, mit tartalmaz az intézkedési terv, máshol azt is csak néhányan tudták, hogy ilyen létezik, vagy sem. (Ide kívánkozik, hogy némelyik fiatal egyszerűen nem ismeri munkahelyének ifjúsági felelősét.) Pedig a tervek sem mindig kifogástalanok. Leg-

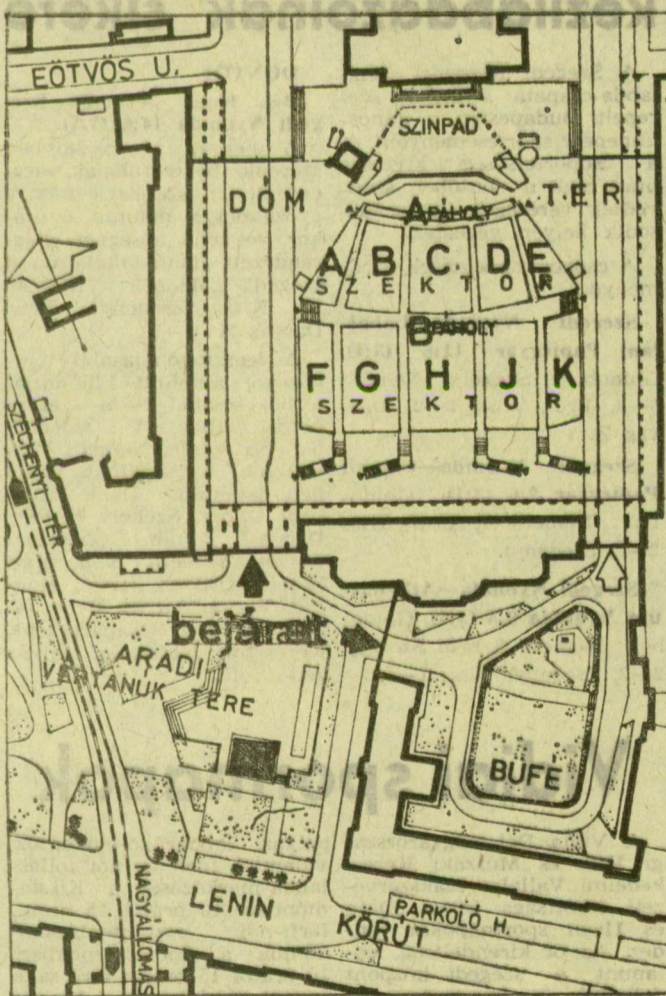
szembetűnőbb hiányosságaik közé sorolja a jelentés, hogy nem foglalkoznak kellőképpen a kezdők beilleszkedésének problémájával, a képzés és művelődés megtervezésével, valamint a munkaversenyek különböző formáinak elterjesztésével. Ennek ellenére a megkérdezett fiataloknak több mint a fele a képzettségének megfelelő helyen dolgozik (ami a kezdők közérzetének nem lényegesen meghatározója), a szak-képzetlenek többsége pedig valamilyen segítséget kap, hogy szakmát szerezzen. Mindez nyilvánvalóan alapvető gazdasági érdeke valamennyi üzemnek, azon pedig már igazán könnyű segíteni, hogy a dokumentáció se hiányozzon.

Nehezebb bevezetni olyan törvény-előírt intézkedéseket, amelyeknek nem ilyen közvetlen és termelésben kimutatható a haszna. A népi ellenőrök csupán két olyan üzemben jártak, ahol minden termelést irányító, vagy társadalmi bizottságban helye volt az ifjúság képviselőjének is. Van példájuk viszont arra, hogy a munkahely hat különféle testülete közül egyetlen egyben sincs 30 éven aluli. Így hiába írják elő a rendelkezések, milyen kérdésekben van az ifjúsági szervezetnek véleményezési joga és mikor élhetnek az egyetértés jogával. Minthogy a vizsgálat során a legtöbb gazdaságban hiányoztak a dokumentumok arról, hogy élnek-e jogaikkal a fiatalok, megkérdezték őket is, az üzemek vezetőit is. Az utóbbiak arra hivatkoztak, hogy előzetes megbeszéléseken, szóban kéri a véleményeket. A KISZ-tagok többségéről viszont kiderült, nem tudják, milyen jogok illetik őket.

A felsorakoztatott negatívumok természetesen csak kiragadott példák a vizsgálatból, az összefoglaló jelentés teljesebb, reális képet festő anyagából. Felmutatásukkal szeretnénk figyelmet kéri a jelenségre, miszerint sok munkahelyen maguk a fiatalok is felelősek, ha a törvény végrehajtásában csak madárléptű az előrehaladás. A népi ellenőrzési bizottság tegnap délutáni, megyei tanácsházán megtartott ülésén megtárgyalta a vizsgálat anyagát, és a határozati javaslatokkal elfogadta az összefoglaló jelentést.

S. E.

## Bejárat a szabadtérre



Mint korábban beszámoltunk róla, a Dóm tér környékén zajló építési munkálatok miatt új forgalmi rendet vezetnek be. Térképünk erről ad tájékoztatást. A korábbi főbejárat helyén autóparkoló lesz, a büfé sorok átkerülnek a Rerrich Béla térre. S a lényeg: csak az Aradi vértanúk tereről mehetnek be a jegytulajdonosok a szabadtéri játékok előadásaira. Innen azonban két bejárat is nyílik, az egyik azonos a tavalyi, úgynevezett hátsó bejárat, a másik pedig közvetlenül mellette nyílik, a Rerrich Béla térre azon át, melyet a most odahelyezett díszkapu is jelez.

## Új MÁV-rendelőintézet

Az idei vasutasnap első hivatalos eseményeként Urbán Lajos közlekedés- és postaiügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója csütörtökön ünnepélyesen felavatta Budapesten a MÁV-kórház új rendelőintézetét. A hatemeletes rendelőintézetben, amely a kórház mellett épült, a legkorszerűbb berendezésekkel, műszerekkel, laboratóriumokkal

szereztek fel, 200 orvos dolgozik, 115 munkahelyen valamennyi szakrendelés megtalálható. Az országos jellegű kórházi és üzemorvosi konzultáció alapján dolgozó integrált orvosi intézményben gyógyító-megelőző ellátást, gondozást nyújtanak az arra rászoruló vasutasoknak. A rendelőintézet napi háromszor beteg színvonalas ellátására képes.

## A közlekedési tárca szociálpolitikai munkaterve

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetői — a szakmai szakszervezetek főtítkáiraival egyetértésben — meghatározták a tárca munkaerő-gazdálkodási, bére- és jövedelempolitikai, valamint szociálpolitikai és munkavédelmi tevékenységének irányelveit az ötéves

terv időszakára. A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének csütörtöki ülésén a szakszervezethez tartozó közlekedési ágazatok ezzel kapcsolatos tennivalóit tárgyalták meg. Klézli Róbert közlekedés- és postaiügyi miniszterhelyettes tájékoztatója alapján.

# Pályamunkások



A sínek között fölerősödik a hőség. Forró a közüzalék, sőt a vas. Valaki megjegyzi: „Különb is a pályamunka legnehezebb és a legpiszkosabb a vasútnál, a kánikula még rátesz egy lapáttal.” Ez a társaság mégis szereti a vasutat és a pályamunkát. Összeszokottan dolgoznak, nincs senkinél fölsőleges mozdulat. A pályamester hangosan kiált: „Vigyázzatok, jön a vonat!” — Félre állnak. Rágyújtanak. Derekek lassan kiegyenesednek. Négyhúszonnegyes robog el mellettünk. Engem hátrább intenek, mondván, hogy a mozdonyok nagy a sodrása.

Amíg egy újabb szerelvény érkezésére várnak a pályamunkások, nyugodtan beszélgethetünk. A Rókus pályaudvar végén vágányt cserélnék a Béke szocialista brigád tagjai. A MÁV Szegedi Igazgatóságának egyik legjobb munkáskollektívája, a Vasút Kiváló Brigádja kintünetés birtokosai. Mindannyian régi vasutasok, nekik után zárójelbe írtam szolgálati éveiket. Korom András brigádvezető (23), Hebők István brigádvezető-helyettes (25), Lapu Sándor (32), Ördög József (16), Ördög Mihály (10), Balogh Ferenc (20), Szógi János (30), Kispéter Szilveszter (24) és Kiss Dezső (22). Nyolc éve alakították a brigádot, s minden esztendőben elismerést kaptak.

A pályamester dicséri őket. Korom András jelenleg pályamesteri tanfolya-

mon tanul, ezért Hebők István a „szóvivő”. Elmagyarázza, hogy jelenleg mit csinálnak és miért. A kopott és rövid síneket cserélik hosszabbakra és jobbakra. Nézegetem a síneket, rajtuk az öntött cégjelzés: Diósgyőr 1898, Resica 1886. „A gyártási helyet és évet jelzi a nék szívesen vették a támfölrát.” Mondják, hogy van még aninai, pankovai vasúti sín is, százevesek, s még ma is használhatóak. A szakkifejezéseket nehezen értem, vasutas nyelvről valahogyan átesszük a laikusok nyelvzetére. Az elhasznált vágányok rövidék, 12 méter hosszúságúak, s súlyuk is nagyobb, folyóméterenként negyven kilogramm fölöttek. Ez a tény határozta meg a pályán futó szerelvények súlyát és sebességét is.

Újból elporoz mellettünk egy négyhúszonnegyes, fekete füstöt ereget. Sajnálkozva nézik a pályamunkások a hajdani sztárt: „halálra ítélt masina”. Igaz, bár ne is látnánk már őket, Szeged és Budapest között száz mázasz sznetet kell a fűtőnek a fűtőterbe lapátolni, és végigfűtöli a Duna-Tisza közt. Pedig valamikor dicsekdedek vele. Egy szárnyvonalon beszélgettem a bakterral, aki úgy emlegette az arra is járt négyhúszonnegyest, mintha kintünetést kapott volna a minisztertől. Elkezdődött a korszerűsítés: Diesel- és villanymozdonyok futnak a vágányokon. A pályamunkások emelövassaj fészegetik az elhasznált vágányt. Mi változott a krampcsolók munkájában?

Sok minden és semmi. Vasúti pályát korszerű gépek segítségével építenek hazánkban is. Ellenben, ha ki kell cserélni három darab kopott vasúti sínt, akkor Kispéter Szilveszternek, Ördög Józsefnek és társainak megfeszülnek az izmaik, ahogyan mondják: „karom kell emelni az anyagot”. Némi segítséget ad a sínle- és fölrakó szerkezet. Amíg az nem volt, huszonegy ember cipekedett, most hatan legfőbb segítők helyére billenteni. S vajon mit tud a munkaversenyben tenni egy ilyen pályamunkás kollektíva? Meglepően sokat.

Hebők István mondja: „A teljesítésünk 110 százalék, a mérővonalon hibapontok száma nulla — ez utóbbi azt jelenti, hogy műszerelemmel ellenőrzik a lerakott pályákat, és ott semmiféle kifogást nem lelnek. — Ezenkívül segítünk egymásnak patronáljuk a Hunyadi János sugárúton lévő vasutasok óvodáját. Evtente kétszer kommunista műszakon veszünk részt, és kerestünkkel támogatjuk a gyermekintézményeket, adunk pénzt a vietnami szakmunkásképző intézet építéséhez is. Né-

hányan a brigádból párt- és szakszervezeti oktatásra járnak, többen tisztségviselők.”

Megtudtam még, hogy a Béke brigád tagjai mennyit segítettek és milyen jól együttműködnek a Haladás brigáddal. Szalma Kálmán brigádkitüntetés. A pályamester mondogatja, hogy még mi minden fémjelzi a Béke brigád szorgalmát, igyekezetét, közösségi érzéseiket, cselekedeteiket. Balcsent a kilenc tagú munkacsoportnál nyolc év alatt egyetlen egyszer sem fordult elő, még a nehéz téli időszakban is mindent rendben tartottak, a váltók kifogástalanul működtek, két társuknak segítettek házat fölépíteni, megjavították az óvoda játékeit, a vasutas napközi otthon alagsorát rendezték, homokozót építettek a gyerekeknek.

„A munkaidő nálunk heti 44 óra, de mi még egyetlen egyszer se hivatkoztunk erre, ha szükség volt a munkánkra szombaton, vagy vasárnap” — mondja Ördög József. A zárójelbe tett évszámokon érdemes elgondolkodni egy pillanatra. A kilenc pályamunkás közül háromnegyen hamarosan nyugdíjba mennek, a többiek sem mai gyerekek már. Hőj vannak a fiatalok, az utánpótlás? — kérdelem Hebők Istvánt. Nem tud válaszolni, csak néz rám, és társaira szótlanul.

A pályamester szólal meg: „Nehéz szolgálat a pályamunka, és mostoha a körülmény. A fiatalság nem ezt keresi, s igen könnyen találunk ennél szebbet, kellemesebbet, könnyebbet, meg jobb fizetésűeket.”

A brigád tagjai 3200—3400 forintot keresnek havonta. Úgy tűnik elégedettek a keresettel. Bár többségüknek családi háza van kertcskével, aprójószággal az udvarban. Az is segítség, de elfoglaltság is. Üdülni egyetlen társuk volt csupán az utóbbi esztendő során. Egy dologban megegyeznek, szeretik a vasutat és — bármennyire is furcsa — ezt a nehéz, mostoha körülmények között végzett munkát, mely talpig erős és egészséges férfit kíván. Azt is megelégedéssel nyugtázzák, hogy munkakörük vasútiépítő és karbantartó szakmunka.

Újból elhangzik a figyelmeztetés: „Vigyázzatok, jön a vonat!” — Ez volt az utolsó, amelyre vártak, most jó ideig nem zavaria őket átfutó szerelvény. Lehet a síneket cserélni. Pár percnyi szembe állnak egymással, és óramű pontossággal mozdulnak a karok, feszülnek az izmok. A sínek között fölerősödik a hőség, forró a közüzalék, sőt a vas.

G. L.