

Társadalmi összefogást az iskolákért

Népfrontlevél a tanintézetekhez

A tanintézetekben ezekben a napokban foglalkoznak a szülői munkaközösségek az azokkal a levéllel, amelyet a Hazafias Népfront Országos Tanácsa juttatott el valamennyi általános és középiskolába. Valamennyi nevelőtényező — az iskola, a család, az oktatási irányítószervek, a társadalmi és tömegszervezetek, az egész társadalom — együttműködésére serkent a HNF Országos Tanácsa.

Az együttes munkát — s erre hív fel a levél — természetesen össze kell han-

golni, folyamatosan meg kell teremteni a sokféle tényező elvi egységét. Erre az az összehangolásra elsősorban az iskola hivatott. Hiba volna azonban azt gondolni — mondták a népfontra —, hogy ilyen központi, rendező szerepet egyedül az iskola tölt be. A család az a közös-ség, amely érzelmi erejénél, a benne uralkodó légkörnél fogva sokáig a legerősebben befolyásolja a gyerekek minden más kapcsolatát, és azt a módot, ahogyan a gyerekek a máshonnan érkező hatásokat fogadják.

Baráti megbeszélés

Óvári Miklós, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára találkozott és baráti beszélgetést folytatott dr. Milan Klusakkal, a Cseh Szocialista Köztársaság kulturális miniszterével, aki a csehszlovák barátság és kultúra napjai alkalmából tartózkodik hazánkban.

A megbeszélésen részt vett dr. Kornidesz Mihály, a KB osztályvezetője, jelen volt dr. Vaclav Moravec, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti nagykövete. (MTI)

Törjön és szakadjon?

Köznapi, otthoni súlyokhoz szokott tudatunknak szinte fölfoghatatlan anyag-, termény-, árutömeg kering a vas- és betonpályákon, települések és országútszakaszok között. Hiszen idén, csak az év utolsó négy hónapjában, 45,5 millió tonna árut kell elszállítani a vasútnak, a közúti fuvarozásban pedig pusztán a Volán-vállalatok ez évi teljesítménye 155—157 millió tonna. A termelés korszerűsítése — s végső soron a gazdasági növekedés — elválaszthatatlanul összefonódik a szállítási igényekkel, az egyik helyről a másikra eljuttatandó áruk gyors gyarapodásával. Csak hogy eközben százmillió forintok mehetnek, s sajnos, mennek is veszendőbe!

Találomra belemarkolva a példatárba: a síkúveg-szállítványok 8—12 százaléka sérül meg a gondatlan szállítás, rakodás miatt; a vasútnál, a Volán-vállalatoknál a teljes, úgynevezett futási teljesítmény 34—35 százalékát teszik ki az üresen, rakomány nélkül közlekedő kocsik; naponta a gépi rakodásnál elkövetett mulasztások, hibák miatt 300—350 vasúti teherkocsi sérül meg, s áll ki rövidebb, hosszabb időre a forgalomból; akadnak a hétvégi, az éjszakai rakodás, a fuvaroztatók közül csak minden tizedik vállalja a folyamatos, három műszakban történő ki- és berakodást... Soroljuk? Aligha szükséges. Napi tapasztalatainkból tudjuk: a gazdaság érdekszerzőként emlegetett szállítási hálózatot sűrűn lázák — növekvő őszi forgalom — terhelik, görcsök — torlódások — szorítják. Aminek vannak objektív okai, ám elkerülhetők, megelőzhetők is, ha...

Folytassuk ezzel a ha szócskával gondolatmenetünket. A zavarok elkerülhetők, megelőzhetők okai között akadnak általános érvényűek, így például az, hogy a hazai fuvardíjak — nemzetközi összehasonlításban, s az idei, 12 százalékos áremelés ellenére is — szerények, különösebben nem ösztönöznek a minél ésszerűbb szállításszervezésre. Akadnak azután helyi, nemtörődömségből, felületességből táplálkozó tényezők is, mint bizonyította ezt egyebek mellett a 3. számú főúton megjelent vizsgálat. Nemcsak az derült ki, hogy a tehergépkocsik egyharmada üresen közlekedett, hanem például az is, hogy ugyanabból a városból négy cég négy járműve indult a fővárosba, olyan szállítványokért, amelyeket egyetlen kocsi vezetője és kísérője összegyűjthetett és hazafuvarozhatott volna.

Összesen 110 ezer áruszállító jármű dolgozik a közúti közlekedésben, s ehhez csatlakozik még 60 ezer mezőgazdasági vontató. A népgazdaság ötödik ötéves terve 42 milliárd forintot biztosított a vasút korszerűsítésére, a közúthálózatra öt esztendő alatt 35,5 milliárd forintot költhetnek.

Megjelennek a vaspályákon az ötezer lóerős, tirisztoros villamos mozdonyok, 1980-ra a közúti áruszállító járművek száma 150 ezerre emelkedik, az 1975. évi 443 ezer tonnával szemben 1980-ban kétmillió tonna árut mozgatnak konténerekben.

Tervekben, teendőkben, a népgazdaság egész szállítási rendszerét átfogó szervezési feladatokban tehát nincs hiány. Ezek gyakorlatban érvényesítése sokféle előnnyel kecsegtet — a járművek jobb kihasználása, a rakodás gépesítésének fokozódása, a gerinchálózatot alkotó utak járműterésztő képességének növelése stb. —, ám ha nem kapcsolódnak hozzájuk a helyi cselekedetek, akkor az anyagi és szellemi ráfordítások egy része kárba vész.

Főlösslegesen vándorol, török, szakad az áru, a kátyús utakon rongálódik termék és jármű, a szűk, zsúfolt raktárakban csak óhaj marad a rend, az áttekinthetőség. Ugyanakkor a vállalatoknál a legkülönbözőbb osztályok foglalkoznak a szállítással — az anyaggyártólkodástól a kereskedelmin át, a pénzügyi osztályig, főosztályig —, s legtöbbször a minimális összhangot is nélkülözi munkájuk. A fuvarozás teljes folyamatát egyik részleg sem látja, fogja át, még kevésbé törődnek tehát a költségekkel, s tetézi ezt a szakmai tapasztalat hiánya.

Azt mondják a szakemberek: jelentősebb beruházás nélkül, pusztán a gondosság, a körültekintés, a szakszerűség fokozásával hatalmas summát lehetne megtakarítani. S ez igaz, hiszen csak a fejlett tőkés országok esetében a szállítványozási költségek 10—15 százalékos mérséklése — amire mód van a fuvarszervezők, útvonalak stb. jobb kiválasztásával — egymilliárd forinttal apasztaná a népgazdasági kiadásokat. A hazai lehetőségek még nagyobbak! A lehetőségek... Az év első felében, bár több kedvezmény csábította a fuvaroztatókat, a vasúti áruszállítás kisebb volt, mint tavaly a hasonló időszakban! Most viszont már mindenki ideges, kapkod, a kért vagonok mielőbbi kiállításáért veri az asztalt.

Pazarlóan bánnak a szállítatók és a szállító áruikkal, eszközeikkel, pénzüikkel, néha már úgy tűnik, mintha azt sem bánnák, hogy az áru törjön, szakadjon, rakodás, fuvarozás közben, csak egy a fontos: eljusson valahová, akár „ömlesztve is”, csak a számlát benyújthassák érte.

A szállítás terepén sok a teendő, de elsőként a felületességet, nemtörődömséget kell visszaszorítani. Ha török, ha szakad, akkor is. Mert addig túl nagy árat fizetünk érte.

MESZÁROS OTTÓ

Fejlődő demokrácia az üzemekben

Ülést tartott az SZMT

A Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa tegnap, csütörtökön ülést tartott. A testület megvitatta és elfogadta a munkahelyi demokrácia érvényesítéséről és fejlesztéséről, valamint a kollektív szerződések és a szociálpolitikai tervek elkészítésének tapasztalatairól összeállított jelentést. Az SZMT munkájában részt vett az MSZMP Csongrád megyei bizottságának két munkatársa: *Bessenyei Zsolt* és *Oláh Miklós*, továbbá *dr. Bíró Györgyné*, a SZOT elnökségének tagja, a textilipar szakszervezet főtitkára, *dr. Jandek Géza*, a SZOT osztályvezetője, *dr. Milasin László*, a megyei főügyész helyettese és *dr. Csányi Máttyás*, a megyei tanács vb munkügyi osztályának a vezetője is.

Dr. Agoston József vezető titkár számolt be a tegnapi és az azt megelőző SZMT-ülés közötti időszakban végzett munkáról, majd szóbeli kiegészítést fűzött a munkahelyi demokráciáról készített jelentéshez. Az SZMT-nek az a véleménye, hogy a megye termelő és szolgáltatási üze- mei eredményeinek javulásához hozzájárult a mindinkább érvényesülő munkahelyi demokrácia. Ez a jelenség annál is inkább ked-

vező, mivel népgazdaságunk további fejlődése attól is nagymértékben függ, hogy miként tudják a termelés szolgálatába állítani a dolgozók kezdeményező készségét, alkotó erejét.

A munkahelyi demokrácia fórumainak hatékonyságát külön-külön is tanulmányozta az SZMT. A termelési tanácskozások általában nem egyedévenként tartják meg a dolgozók kétharmadának részvételével. Az ilyen összejöveteleken beszélnek az időszerű gazdaságpolitikai feladatokról, a megelőző időszakok tervének teljesítéséről, az elvégzendő munkáról, a szocialista munkaversenyéről, a fegyelméről és a munkavédelemről. Az elhangzott kérdésekre a vezetők rendszerint válaszolnak, mostanában olykor írásban. Néhol a következő termelési tanácskozáson térnek vissza a vitás kérdésre. E fórum hatásosságát korlátozza az a körülmény, hogy sok ember előtt nem mindenki mondja el szívesen a véleményét, másrészt a kapott válaszok némelyike nem kielégítő.

Hasznos észrevételekhez jutnak a gazdasági vezetők a szocialista brigádvezetők tanácskozásán. Az ilyen összejöveteleken a vezetők ismer-

tetik a vállalat feladatait, s kéri, hogy a szocialista brigádok tegyenek mindent meg a sikerért. Beszélnek a brigádmozgalom fejlődéséről, megválasztják a későbbi rendezvények küldötteit. Mivel e tanácskozásokon meghatározóan azonos beosztású, beszéd-készségű dolgozók vesznek részt, a beszélgetés közvetlenebb, az eszmecsere hatásosabb. A nagyobb gyárakban és vállalatokban — a ruhagyárban, a textilművekben, a KSZV-nél, a konzervgyárban, a kábelgyárban — munkásgyűléseket is rendeznek. Az ifjúsági parlamenteken a szakmunkásképzésről, a felsőfokú oktatásról, az óvodai, bölcsődei és lakáshelyzetéről és a bérezésről fejtik ki véleményeiket a fiatalok.

Kevés vállalatnál tartanak útjait értekezleteket, pedig ezeken sok tapasztalatot nyerhetnek a vezetők az útjait tervek kidolgozásához, a műszaki fejlesztésekhez. El e lehetőséggel a DÉLEP, a TBV, a kábelgyár, a KSZV, a textilművek, a ruhagyár, a MÁV-igazgatóság, a MET-RIPOND és a BMG makói gyára. Néhány vállalatnál igazgatói tanácsot hoztak létre, amelybe többek között kiváló munkásokat és brigádvezetőket választottak. Az SZMT véleménye a fórumokról: nem eléggé tudatos a döntésekben való részvétel, nem kellően következetes a munkásellenőrzés. Sokan azzal mérik a munkahelyi demokrácia eredményességét, hogy mennyire változnak az anyagi lehetőségek. A műszakiak és az alkalmazottak általában feladatmeghatározó lehetőségeknek tekintik a fórumokat, kevésbé tartják fontosnak a politikai, mozgalmi tartalmat. Néhány munkahelyen túl sokszor tanácskoznak, s ez ismétlésekhez vezet. Hiba még, hogy a vezetők beszámolója általában nem eléggé közérthető.

A munkahelyi demokrácia érvényesítéséről és fejlesztéséről készített jelentéshez tizenegyen fűzték hozzá véleményüket az SZMT-ülésen.

Leninváros Elkészült az első óriás tartály

Elkészült Leninvárosban a Tiszai Közlajfinomító első 60 000 köbméter befogadóképességű közlajtartálya. A hetvenkét méter átmérőjű és 16 méter magas „vasfazék” építéséhez mintegy 2500 tonna betont és 13 000 tonna acéllemez használtak fel.

A hatalmas nyersolajtartály — amelyben a Szovjetunióból csővezetékén érkező közlajt tárolják majd — a befogadóképességét tekintve nemcsak hazánkban, hanem Közép-Európában is egyedülálló. (MTI)

Német történészek Szegeden

Tegnap, csütörtökön a Magyar Tudományos Akadémia Sze-
geci Szekciójának vezetője, *dr. Gyimesi Sándor*, a JATE megbízott gy-
ves bizottsága Szegedre ér-
tanszékvezető docense, a bi-
keztett. A delegáció vezetője
Gustav Seiber professzor,
az NDK Tudományos Aka-
démiaja Történettudományi
Intézetének osztályvezetője,
tagjai *Walter Wimmer* pro-
fesszor, a Marxizmus—Leni-
nizmus Intézet vezetője,
Wick professzor, a Történet-
tudományi Intézet dokumen-
tációs osztályának vezetője
és *dr. Alexander Tinschmidt*,
az intézet főmunkatársa
volt. A bizottság magyar tag-
jaként *dr. Tokody Gyula*
egyetemi tanár, a vegyes bi-
zottság elnöke, az MSZMP
Párttörténeti Intézete nem-
zetközi szekciójának vezető-

A vendégeket tegnap dél-
előtt a megyei pártbizottsá-
gon konzultáción fogadták,
amelyet *dr. Koncz János*, a megyei pártbizottság titkára
vezetett. Röviden ismertette
Csongrád megye és Szeged
történetét, vázolta mai gaz-
dasági és kulturális életét,
majd válaszolt a felmerült
kérdésekre. Délután a tuda-
ományegyetem Ady téri épü-
letében került sor a vegyes
bizottság ülésére, amelynek
középponti témája a nem-
zetközi munkásmozgalom
történetének és a forradal-
mi munkáspártok kialakulá-
sának kérdései voltak.

Ma délelőtt a német és a
magyar vendégek Hódmező-
vásárhelyre látogatnak, ahol
megtekintik a majolikagyár-
rat, a Tornyai János Mú-
zeumot és a művésztelepet,
majd délután Szegedre
(MTI) innen a fővárosba utaznak!

Textiles fiatalok tanácskozása

Csütörtökön, tegnap Kő-
szegen megkezdődött a tex-
tiliparban dolgozó fiatal
szakemberek háromnapos
országos tanácskozása a mű-
emlékeiről és textiliparáról
— a Lakástextil Vállalat há-
rom gyára működik itt —
ismert kisvárosban. Jurisics

váranak falai között tized-
szer találkoznak az iparág
ifjú technikusai, mérnökei,
közgazdászai. Mint koráb-
ban, ezúttal is a textilipar
hosszabb távon is aktuális
kérdéseit vitatják meg, ellá-
togatnak a helyi korszerű-
södő textilgyárakba, talál-

koznak az ott dolgozókkal.
Az idén a korábbi községi
tanácskozások résztvevőit is
vendégül látják.

A nyitólőadás a textil-
ipar várható helyzetével és
fejlődésével foglalkozott.

(MTI)

Anyagmozgatás



Reigl Endre felvétele

A KSZV igénybe veszi az anyagmozgatási és csomagolási intézet tanácsadó szolgáltatásának segítségét, vagyis speciális képzettségű szakemberek dolgozzák ki a vállalati anyagmozgatási optimális rendszerét. A korszerű anyagmozgatás megvalósítása ennek ellenére azonban nem megy máról holnapra: a számítástechnika szerint mintegy 36 millió forintot igényel, s így csakis folyamatosan oldható meg. A 36 millió forintból a gyári anyagmozgatáshoz a már meglevők mellé további 43 elektromos targoncát vásárolnak. Többségük az üzemeken belüli anyagmozgatáshoz használt villás targonca, míg az üzemek közötti szállítást emelőlapos, platós targoncákkal oldják meg. Képünkön: Az anyagmozgató be-
rendezések egyike, a bolgár gyártmányú emelővillás targonca