

Vetélkedővel, baráti találkozóval zárult a magyar-szovjet barátsági hét

A Csongrád megyei magyar-szovjet barátsági hét eseménysorozata tegnap, szombaton befejeződött. Ebből az alkalomból baráti találkozót rendeztek délelőtti a Hazafias Népfront városi bizottságán, amelyen a hét szovjet vendégeit P. V. Jenkovszki, a Szovjet Tudomány és Kultúra Házának munkatársa és J. Sz. Vorosilova, a Puskin Orosz Nyelvi Intézet budapesti tagozatának igazgatója képviselte. Részt vettek a találkozón a program-sorozat rendezői, szervezői, a művelődési intézmények vezetői és munkatársai, társadalmi és tömegszervezetek képviselői. Ott volt Deák Béla, a városi pártbizottság titkára, Szabó Mária, a megyei pártbizottság munkatársa, Molnár Sándor, a Hazafias Népfront megyei bizottságának titkára is. A vendégeket Kulcsárné Kiss Piroška, a népfőnt városi bizottságának titkára köszöntötte.

A barátsági héten mintegy negyven politikai és kulturális rendezvényen találkozhattak a vendégek a megye és Szeged lakosságának szintén valamennyi rétegével. A Szegeden és a megye többi városában és községében

megrendezett programok közös jellemzője volt, hogy tartalmas és baráti légkörű beszélgetéseken módjuk nyílt a résztvevőknek a tapasztalatcserére, egymás életének, munkájának, a gondoknak és örömeiknek megismerésére. A vendégek segítségével a megye lakossága sok új és érdekes információt nyert a Szovjetunió kulturális életéről, a politika és a gazdaság kérdéseiről, a szovjet emberek mindennapjairól. A vállalatok, intézmények dolgozói ugyanilyen szívesen tájékoztatták a vendégeket a mi eredményeinkről. A tartalmas, hasznos programú barátsági hét részévé válhatott a két ország kapcsolatainak ápolását ilyen módon is szolgáló események sorozatának. A tegnapi baráti találkozón P. V. Jenkovszki és J. Sz. Vorosilova a vendégek nevében mondták köszönetet a szervezőknek, vendéglátóknak.

Az események záróakkordjaként délután vetélkedőt rendeztek a Juhász Gyula Művelődési Központban. Középiskolások, ifjúmunkások szocialista brigádok és szakmunkástanulók versenyeztek abban, ki tud többet a Szovjetunióról.

Közéleti napló

MAGYAR-ROMÁN
MEGBESZÉLÉSEK

Gyenes András, az MSZMP KB titkára szombaton fogadta Dumitru Turcust, a Román Kommunista Párt KB külügyi osztályának helyettes vezetőjét, valamint Constantin Oancea külügyminiszter-helyettesét, akik magyar partnereik meghívására október 13. és 17. között látogatást tettek Budapesten, és megbeszéléseket folytattak a két testvérpárt, továbbá a Magyar Népköztársaság és a Román Szocialista Köztársaság kapcsolatainak időszerű kérdéseiről. A megbeszéléseken részt vett Varga István, a KB osztályvezető-helyettese és Roska István külügyminiszter-helyettes. Jelen volt Victor Bolojan, Románia magyarországi nagykövete.

MAGYAR-OLASZ
SZAKSZERVEZETI
TÁRGYALÁSOK

Megkezdődtek az olasz és a magyar szakszervezeti vezetők tárgyalásai a SZOT székházában. Gáspár Sándor, a SZOT főtitkára, az MSZMP PB tagja szombaton fogadta Luciano Lamát, az olasz CGIL főtitkárát. A tárgyalás során felmérték a két szervezet kapcsolatainak helyzetét, majd véleményt cseréltek a nemzetközi szakszervezeti mozgalom aktuális kérdéseiről.

Senkinek és mindenkinek

A kérdésre — hogy kinek jó a túlóra? — voltaképpen akként kell válaszolni, hogy senkinek és mindenkinek. Nem jó, mert ugyan ki szeret napi 10–12 órát dolgozni, egész napját a munkahelyen töltöni, holtfáradtan hazamenni, valamicskét aludni és másnap újrakezdeni, és nem jó, mert ugyan hol nem számolnának az ilyenkor alaposan megnövekedett bérköltségekkel, a romló minőséggel és a rohammunka megannyi elkerülhetetlen következményével?

De ugyanakkor jó dolog ez a „túlóra-találmány”, mert alaposan megnövelhető a havi bér, mert segítségével — ha akárhogy is — teljesíthető a havi, a negyedévi terv, mehet a jelentés, dugig telhetnek a raktárak... Egy szóval, ha nincs más mód, megteszi ez a tűzoltó módszer is.

A munkások megszokták

Soha senki nem vizsgálta, hogy a jó és rossz következmények közül ki, mikor és miért részesít előnyben bizonyos motívumokat. Valószínűsíthető csak, hogy a vállalatok csupán kényszerből folyamodnak a túlóráztatáshoz; egyetlen tervperiódus elején sem azzal a felkiáltással látunk munkához, hogy „ha nem sikerül időre befejezni a dolgunkat, akkor majd túlóráztatunk”. Azt azonban már konkrét szociológiai vizsgálatok bizonyítják, hogy a munkások jó része előreteretettel dönt a túlórázás mellett, sőt adott esetben, bizonyos eszközökkel, módszerekkel ki is kényszeríthetik a túlórázást. Nem szabad ezen csodálkoznunk. Hosszú évek alatt megszokták, hogy — mert hol van munka, hol nincs — bizonyos időszakokban, a túlórák révén alaposan megnövelhető a kereset összege.

E két tényező — tudniillik a termelés szerveztetlensége és a munkások alkalmankénti „túlórázási kedve” — együttes hatásaként értékeljük csak a túlórahelyzet mindenkor alakulását. Melyely kapcsolatban meg kell jegyezni: a helyzet évek óta nem változik, sőt romlik.

Idézhetném most a legújabb túlóra-statisztikákat, ám hadd közelítsem a témát ezúttal más oldalról.

A szakembereknek 1968 táján az volt a feltevése, hogy a naptári időszakhoz igazodó tervszármoltatás feloldása, a termelők versenyének kialakulása, a szakszervezetek érdekvédelmi szerepének növekedése, és a nyereségérdekeltség olyan feltételeket teremt majd, amelyek eleve egyenletesebb, tehát „túlóramentesebb” termelésre ösztönzik a munkahelyeket. Nem így történt.

Árulkodnak a tények

Nézzük a legújabb tényeket. A gépipari ágazatok termelési kilengései tavaly erősödtek a korábbi — és joggal bírálható — helyzethez képest. A negyedévek elején mélyen a 100 százalékon aluli teljesítmények, a negyedévek és különösen az év végén 130–140 százalékos a meghaladó teljesítmények — túlórákkal!

Vegyipar: (ami már csak azért is érdekes, mert még a laikus ember is akként vélekedik, hogy ahol automata gépek diktálják a termelés ütemét, ott bizony a termelőmunkának folyamatosnak kell lennie). Nos, úgy látszik, az automatizálás, a termelési folyamatok magas szintű, automatikus folyamatszabályozása sem segít alapvetően a rohammunkán, mert a vegyipar termelésének egyenletessége, tavaly, még az ipari átlagnál is rosszabb volt. Lényegében hasonló volt a helyzet az egész nehéziparban és csak a könnyűiparról mondható el, hogy valamelyest javult a termelési ütemessége.

A lázgörbe háttere

A termelési ütemtelenség, a rohammunka, vagy ahogy szakmai zsargonnal fogalmaznak, az „ipari lázgörbe” mindig aránytalan munkaidő-felhasználást, vagyis túlórázást feltételez. S tegyük fel ismét a kérdést: kinek jó az ütemtelenség, a túlórában, rohammunkával teljesített havi, vagy negyedéves termelési program?

A munkásnak, aki a túlóráztatással megfejtett bért kapja? Anyagilag valóban megéri, de csak abban a néhány hétben, amikor túlórázik és ezért pótlékot kap, ám mit fizet ezért? Szabad időt, pihenőidőt, és nem is keveset. Ha ez a túlórapótlékkal megfejtett jövedelem, egyenletes terhelés esetén egyenletesen oszlana meg, fél éves vagy éves átlagban a munkás sem vesztené semmit. Vajon kiszámolta-e ezt már valaki?

A munkahely számára a túlóráztatás egyértelmű kényszerintézkedés. Olyan kényszerintézkedés, aminek csak kizárólag negatív hatásai vannak. Ezek egy részét a bevezetőben már említetttem, de hadd egészítsen ki: növekednek a készletek, emelkednek a kőberek, lassul a forgóeszközök forgási sebessége, emelkednek a bértételek, a bérköltségek, ennek megfelelően csökkennek a béremelési lehetőségek, s mert ezek csökkennek, a munkások könnyen jutnak arra az álláspontra, hogy — a jövedelemnövelés reményében — „túlórákényszerbe” hozzák magukat, tehát...

Kitörés a körből

... tehát ördögi kör ez, amire végül is mindenki ráfizet. A megoldás? Sokan és sokszor leírták, elmondták már: a termelőmunka jobb, racionálisabb megszervezése, a folyamatos munka elemi feltételeinek biztosítása. Az efféle gondok enyhülését, vagy éppen megszüntetését nem lehet valamiféle általános hatású, közgazdasági csodaszertől várni. Tudatos és koncentrált szervező munkára van — illetve lenne szükség, no és arra, hogy az üzem- és munkaszervezés világszerte alkalmazott módszereit és ezek adaptálási kísérleteit, itthon ne gyanakvással fogadják. E módszerek megismerésével, következetes alkalmazásával lehet csak lépésről lépésre megvalósítani, hogy csillapuljon az ipari lázgörbe, hogy kevesebb legyen a túlóra, s hogy ez az állapot mindenkinek — úgymond — „jó üzlet” legyen.

VÉRTES CSABA

„Sinen” van-e a troli?

A kérdés, hasonló megfogalmazásban, nem először szerepel lapunkban, s lehetőségeinkhez képest az annak idején adható válaszok sem maradtak el. Megírtuk például tavaly decemberben — Riesz Jenőnek, a Budapesti Közlekedési Vállalat vezérigazgató-helyettesének Szegeden tartott előadására nyomán —, hogy a trolibusznak, melynek korábban nem jósoltak nagy jövőt, a világ-gazdasági helyzet változása miatt mégiscsak megtartása, fejlesztése mellett szavaznak a hazai szakemberek is. Az olajárak emelkedésén és a korábban kimeríthetetlennek tartott olajforrások apadásán kívül előtérbe kerültek egyéb szempontok is. A zaj és füstártalmak ellen szót kérő városi ember, és a tömegközlekedés üzemi költségeinek mérséklésén fáradozó szakember is a troli mellett tette le a voksát. A hatvanas évek vitája tehát eldőlt: a troli nemcsak Budapestten marad meg, hanem a villamos- és autóbussz-közlekedés kiegészítőjeként zöld utat kap a nagyobb vidéki városokban is.

*

„Hogy Szegeden van-e jövője a trolinak, lesz-e, erre nyilván alapos vizsgálatokkal és sok szemponttal kiterjedő elemzésekkel kell válaszolni. E vizsgálatok már megkezdődtek” — írtuk alig egy évek, s most arról érdeklődünk a KPM tanács közlekedési főosztályának vezetője, Molnár Jánostól, milyen eredményre vezettek az elemzések.

— A KPM tavalyi állásfoglalása után — amely egyértelműen támogatja a troli hálózat kiépítését a nagyobb városokban, éppen a három legfontosabb szempont, a környezetvédelem, a gazdaságosság és az energiahordozók változása figyelembe vételével — sorra jelentkeztek a vidéki közlekedési vállalatok és tanács vezetők a trolival kapcsolatos elképzeléseikkal. Az első között tárgyaltunk a szege-

diekkel, éppen, mert pillanatnyilag ott a legkedvezőbbek a feltételek. A város tömegközlekedésének két gazdája — a Volán és az SZKV — közül természetesen az utóbbi vállalkozhatna a troli üzemeltetésére. A troli is elektromos jármű, akárcsak a villamos, a műszaki feltételeket tehát a villamosnál már összeszokott szakmunkásgárda könnyűszerrel megteremthetné. Az egyenáramú vontatási energia is adott Szegeden, a rendelkezésre álló 4 ezer amperből a villamosüzem most csak 1500 amper foglalt le. A szegedi troli ügyét támogatja az is, hogy az ötödik ötéves tervben megépülő, új forgalmi telepet előrelátóan tervezték, alkalmas lesz a trolik befogadására is. Ami ezenkívül kell: a felsővezetékek, a táp- és visszavezető hálózat, valamint a troli-park. Az SZKV előzetes számításai szerint ahhoz, hogy a tervidőszak végén vagy 1981–82-ben két vonalon, négy-négy trolival kísérletképp megindulhasson a forgalom, körülbelül 25 millió forint kellene. (Ebből 10 millió lenne a nyolc troli ára.) Debrecenben is, Miskolcon is többé kerülne a két troli vonal kiépítése. Ezért mondhatom: Szeged kedvező helyzetből indulhat.

— A Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat közreműködésével az SZKV előzetes javaslatot is készített már. A tervezet tartalmazza azokat a forgalmi adatokat, gazdaságossági számításokat és üzemi költségeket, melyekkel a troli bevezetésekor számolniuk kellene. Van-e a tervezet alapján reális lehetőség arra, hogy a vidéki városok közül Szeged némi előnyhöz jusson?

— Ez csak a szegediek akaratán múlik. A tervezet alapos és meggyőző. Hogy mennyire az, azt olvashatják az országgyűlés illetékes bizottsági üléséről szóló tudósításban is. Ott is elhangzott, Szeged máris előrébb jár egy lépéssel például Debrecennél, ahol a troli-

üzem beindítása nagyobb beruházással jár majd, ám a város vezetői ott is úgy vélik, megéri. A közelmúltban egyébként a KPM levélben kereste meg az öt megyei város elnökhelyetteseit. Azt kérdeztük, tervezik-e városukban, s mikor a troli hálózat kiépítését. Az igenlő válaszok között csak azért kell különbséget tennünk, mert a helyzeti előny, vagy az illető városi tanács elvi, anyagi támogatása tekintetében az öt város mégiscsak más-más lépéseken áll.

— A minisztériumban hogyan ítéli meg e válaszokat?

— A beküldött anyagok feldolgozása még tart, az eredmény az év végére várható. Valamit meg kell itt jegyezni: a minisztérium egyik városban sem erőlteti a troliat. Az öt város egyformán „édes gyermeke” a központi irányításnak, mi az ipari, külkereskedelmi hátter megteremtésén fáradozunk majd aszerint, honnan, milyen igények futnak be, s mennyire kellő időben. Viszátérve tehát Szegedre, nem a minisztérium elvi támogatásán, jóakarátán, segítségén múlik, hogy például Újszeged zöldövezetében vagy a már épülő északi városrészben megjelennek-e a trolik. De ugyanezt válaszolnánk a pécsi, miskolci vagy a debreceni újságíró kérdésére is. A KPM a városokra bízta a döntést, közvetlen környezetüket, lehetőségeiket és a városlakók közlekedési igényeit végül is ők ismerik legjobban.

*

Az utolsó kijelentő mondat néhány kérdést is rejt magában. A villamos, az autóbussz és a troli hogyan férne meg együtt Szegeden, miképpen javíthatná hármuk a város tömegközlekedését, s vajon mennyi idő alatt térülne meg a befektetés? A pillanatnyilag adható és remélhetőleg évtizedekre is előrelátó válaszokkal hamarosan megismertetjük olvasóinkat.

Pálffy Katalin

Bővülő választékcseré

Dr. Sághy Vilmos belkereskedelmi államtitkár szombaton hazaérkezett Prágából, ahol a KGST-országok belkereskedelmi minisztereinek tanácskozásán vett részt. A Ferihegyi repülőtérén a tárgyalások eredményéről elmondotta: az értekezleten megállapodtak abban, hogy jelentősen bővítik a választékcserét; ennek keretében a következő öt évben a KGST-országok között hozzávetőleg 80 százalékkal fokozódik a választékcseré-forgalom, amely egy-egy országban ugyan nem jelenti a belkereskedelmi árukészlet abszolút számokban mérhető növekedését, viszont lehetővé teszi a választék kiszélesítését, a lakossági igényekhez való teljesebb alkalmazkodást. A magyar belkereskedelm szűkező körűen bekapcsolódik a KGST-országok ilyen irányú belkereskedelmi együttműködésébe, 1980 végére csaknem megkettőződik a szocialista országokkal folytatott választékcseré-forgalom.

Szovjet fiatalok látogatása

A megyénkben tartózkodó Odessza testvérvárosi delegáció vezetőjét, Alekszandr Kosztecskijt, a Szputnyik utazási iroda odesszai igazgatóhelyettesét tegnap, a délelőtti órákban fogadta Deák Béla, a szegedi városi pártbizottság titkára. Röviden tájékoztatta a vendégeket a megyeszékhely gazdasági és kulturális helyzetéről, az utóbbi években elért fejlődéséről.

A delegáció tagjai ezután megtekintették a város nevezetességeit, majd ellátogattak az ópusztaszeri emlékparkba.

Az ifjúsági barátságvonattal Szegedre érkezett szovjet fiatalok Vlagyimir Pluzsenkov, a Tatár Területi Kom-

szolm munkatársa vezetésével tegnap megtekintették a megyeszékhely nevezetességeit, s a délutáni órákban ellátogattak a Móra Ferenc Múzeumba.

Tegnap a délelőtti órákban Szegedre érkezett Valentyina Ivanuskina, a Kujbisevi Területi Komszomol első titkára, Valerij Borovok, a Szputnyik utazási iroda osztályvezetője, valamint Szász Ferenc, a Szputnyik utazási iroda magyar képviselője. A delegációt Lénárt Béla, az Expressz Ifjúsági és Diák Utazási Iroda megyei kirendeltségének vezetője fogadta. A vendégek a délutáni órákban városnézést vettek részt.

Delegáció utazott Pekingbe

A magyar–kínai műszaki-tudományos együttműködési bizottság 15. ülészakára

Szili Géza nehézipari miniszterhelyettes vezetésével szombaton magyar delegáció utazott Pekingbe.