

# Visszaköszönnek a fák

1954: a KPM meghirdeti a hivatásos gépjárművezetők Vezess baleset nélkül! mozgalmát. Meghatározott kilométerenként jelvényt, oklevelet, a vállalat jutalmat ígér a versenyzőknek. Senki sem gondolja még akkor, hogy egyszer csak a bűvös egymilliót is átlépi néhányan. 1972: a miniszterhelyettes oklevéllel együtt átnyújtja a Munka Érdemrend bronz fokozatát a szegedi Volán két dolgozójának. Ezsiás Lajos és Lantos Antal egyenruhájára tűzte a kitüntetést, az 1 millió kilométer felirátú jelvény mellé. 1976: a november 7-i kitüntetettek sorában újra ott a két név. Egy szabadnapjuk délelőttjén körbeüljük a térképet, amelyre legalábbis képzeletben rárajzolhatnánk az 1 millió 250 ezer kilométert, és akkor még csak a munkaidőben megtett utakat számítanánk.

## Dorozsmáról Fehérvárra

Huszonöt évvel ezelőtt traktorvezetői engedélyt szerzett egy dorozsmai fiatalember Tolna megyében. Aztán katonáskodása idején — ha már úgyszólván hozzászóltak a tekintélyes lövegű gépekhez — keménykötésű paripát bíztak rá. Tapasztalt „pilóta” volt hát Ezsiás Lajos, amikor 1954-ben elkezdte számolni a kilométereket, és több száz menetlevelet írt már alá, mikorra visszaköltözött haza, Dorozsmára.

— Nehéz volt állást találni, akkoriban kevesebb volt a szállítanivaló meg a jármű is. A kendergyári kocsit kicselezte az alólám, így kerültem a Volánhoz segédvezetőnek. Mert a „tyúkclétrá” végig kellett ám járnom. Bódés autóbusszon kezdtem, pótkocsissal, aztán faros Ikarusszal folytattam. Most a GC 32-76-os panorámás különjáratral viszem az utazási irodák csoportjait.

— Meséljük, hét éven át vezetted a fehérvári buszt, biztos visszaköszöntek még az útszéli fák is. Nem fárasztotta az egyhangúság?

— Az nem, csak a zaj. Csöndben szeretem figyelni az utat. Aki mögött 40-60 ember ül, nem érhet rá cseverészni. Epp elég kivédeni az autóstársak könnyelműségét, ha még én is lazítok, másodpercnyi tévedés végzetes lehet. Elmondok erre egy esetet. Még a pótkocsi is tele lett utassal egyszer, Kalocsára menet. Indulok ki a megállóból, látom ám a tüdőben, a pótkocsi hol a bal oldalon, hol jobbról bukkan fel. Kovácsolt acélból van az irányítókörje, hogy is bírt eltörni. Ha nem veszem észre, egy-két perc múlva 60 kilométeres sebességnél önállóítja magát. Belegondolni is rossz... Meg az a bal első durrdefekt, amikor a véletlen segített, nem volt szembeforgalom.

Véletlen, szerencse, gyors helyzetfelismerő készség, rutin és óvatosság, mi kell még más a baleset nélküli vezetéshez? Persze, jó utak is, áttekinthető keresztvonalak, meg udvariasság, higgadság, jókarban levő járművek. És munkabérek.

— Volt olyan év, hogy csak a kötelező szabadnapokat kaptuk meg. Reggel 6-kor jelentkeztem az irányítónál és a vacsoraidő is elmúlt már,



Ezsiás Lajos



Lantos Antal

mire elköszöntem tőle. A fáradtságot akkor még nem éreztem. Csak később jelezte a bal karom meg a lábam: elég a hajtásból. Decemberben megyek újra Hévízre, majd ott ráijesztenek a zsiadásra.

## Épségben hazaért

— Igaz is, ijedtség. Sosem félt, sosem lett egy-egy veszélyhelyzet múltával olyan ideges, hogy nem tudott tovább vezetni? — kérdelem Lantos Antalt, akinek különös ismertetőjele, hogy tizenhárom év óta rója a 47-es utat, Szeged és Debrecen között.

— Derecskén a járdáról elémugrott egy kislány. Még őt kellett nyugtatnom: menj az anyukához, meséld el, hogy a kalauz bácsi ugyan repült egy kicsit a busz belsejében, de te azért épségben hazaértél. Idegesség? Van azért az is. Kötöszködik a részeg utas, legszívesebben kitenném a szűrét. De ilyenkor arra gondolok, ha tovább viszem, hazamegy, ha otthagynom, visszatér a kocsmába. A családjá jut eszembe, hát inkább én nyelem le az igazamat.

— Nekem különben is szerencsem van, az utasok nagy része „börzsgárdatag”, ismerjük egymást az egymásrautaltságban. Csak azokra haragszom, akik versenypályának nézik az országutat. Megelőznek, győztes, fölényes a mosolyuk. Mintha az

Ikarus nem tudna százal vágtatni, ha éppen akar-nám.

## Egyhangúság?

— Minden másnap megteszi a 470 kilométeres utat. Fárasztó az egyhangúság?

— Csak az első tíz év volt unalmas, különben is a 174 kanyar elég változatos teszi a vezetést. És valami újdonság mindig akad, ha más nem, az ügyeletes útépités. Meri el kellene már oszlatni a szegediek tévhitét, hogy az országban ez az egyetlen felülváltott úthálózatú város. Ezt mi első kézből cáfolhatjuk. A két fiam is gépkocsivezető, a feleségem jegykezelő, egy „volános” család négy tagjának elhihetik. Meg azt is, hogy a buszvezetők nem szántságukkal türelmetlenek az utasokkal. Előfordul persze, nem vitatom, de azért mégsem ez az általános. Havonta 6-7 ezer kilométert teszünk meg, egy személyautóban jó, ha fél év alatt pörög ennyit az óra. Ehhez kellene mérni megítélésünket.

— Vezet személyautót is? Milyen érzés a busz biztonságát után?

— A nagykocsi után kicsinek érzem magam, és védtelennek. Mégis a fordított helyzetben van nagyobb önrólomra szükség. Magamért felelek, ha a saját kocsimban nyomom a gázpedált, de működésbe lép a „jelki fék”, ha elfordítom a GC 32-83 indítókulcsát.

Pály Katalin

# Bányaberuházások

Nagyszabású bányaberuházási munkálatok kezdődtek hazánkban. Ennek első állomásaként már épül az orosz-lányi szénbányához tartozó márkushelyi bánya. Jó útemben haladnak az előkészületek a Tatabányához tartozó nagygyeházi bányánál is, ahol befejezték a szénvagyony részletes kutatását. A

szomszédos mányai térségben pedig szovjet szakemberek közreműködésével gyorsították meg a tervezett új bánya kutatását. A negyedik bányát a dorogi szénmedencében nyitják majd. A 18 milliárd forint költséggel épülő négy új bánya termelésének hasznosítására gyűjtőerőmű is épül majd.

Mindez olyan nagy beruházási feladatokat jelent Komárom megyében, amelyek megvalósítása számos országos vállalat, intézmény közreműködését igényli. Ugyanakkor össze kell hangolni a nagy beruházásokhoz kapcsolódó lakás- és más infrastrukturális fejlesztéseket.

Ezért az MSZMP Komárom megyei bizottságának javaslatára külön bizottságot hoztak létre a beruházások koordinálására. A bizottság a megyei tanács vezetésével működik.

# Munkaidőben?

Összefirkált naptár: kedden néprfront-ülés, szerda kora délután az ü. b.-n megbeszélés, pénteken — meghívottként — KISZ-vezetőségi ülésen vesz részt a gazdája. „A munkámat meg viszem haza, esti pihenés helyett dolgozom. A szakirodalmra csak lapozásnyi időm jut, újabban cédulákkal jelölöm meg, amit (majd egyszer, valamikor) mindenképpen el kell olvasnom, alaposan, gondosan.”

Az első gondolat e szavak hallatán az, hogy sok funkció, társadalmi feladat gondja nyomja némelyik ember vállát. Igen, ez is — hiszen, aki a közélet vérkeringésébe került, ismerős arcokkal találkozik más-más bizottsági üléseken, gyűléseken, értekezleteken is. Na, de a másik feltétel? Még mindig túl sok társadalmi megbízatást végzünk munkaidőben, munkánk és a munkafegyelm rovására. Akinek lehetősége van arra, hogy hazavigye dossziéit, biztosan befejezi halasztatlan dolgát otthon is, de nem lehet — természetesen — hazavinni a gépeket, szerszámokat, egy munkás vagy egy térsztag idejéből nem pótolható a kiesett perc, óra (fél nap?). S ez nemcsak az ő vesztesége, mindannyiunké.

A pártélet, a szocialista közélet politikai arculatának, jellegének erősítésével sokrétűen foglalkozott pártunk XI. kongresszusa. Másfél év után mérhető már, hogy hatása élő, de nem mondhatjuk, hogy megoldottak, sőt: nagyon is fontos áttekinteni, milyen további lépésekre van szükség.

A pártmunkának, a tömegszervezeti munkának és szinte minden társadalmi tevékenységünknek színtere a munkahely. Az ember azt gondolná, hogy éppen ezért könnyebb megszervezni, hogy a tanácskozások, ülések, gyűlések, rendezvények és oktatások munkaidőn túl kezdődjenek. A jelek szerint nem így van, nagyon is sok megy a törvényesen előírt munkaidő, következképp a munkaköri kötelezettségek, a termelés rovására. Mert igaz, hogy mindenki tudja, attól számít társadalmi munkának egy munka, ha nem a nyolc óránkat rövidítjük, lopjuk meg vele, s a párt-és tömegszervezeti gyűlések egyre több helyen magától értetődően munkaidőn kívülre kerülnek, de az „egyre több helyen” megfogalmazás is jelzi: nem mindenütt.

A kongresszus beszámoló meghatározó alapoossággal elemezte a gazdasági munkánkát, s kritikusan szólott a belső tartalékok feltárásának szükségességéről. Ha most valaki visszaidézi, ne csak az jusson eszébe, hogy mennyi idő és energia pazarlódik el a munkaszervezés hiányosságai miatt, vagy a munkafegyelm lazasága malmán, de emeljük ki újból, hogy a rossz időzített rendezvények is megzavarják munkarendünket. Nem egyszerűen csak az abszolút időről van szó, hanem annak a hatásáról, hogy valaki hiányzik a szalagról, a traktorról, az frásztala mellől — nem termel, nem szánt, hiába keresik, vagy a szorongató határidők nem engedik alaposan meggondolni döntését. Ez is épp elég gond lenne persze, hogy kapkodva látja el munkaköri kötelezettségeit az, aki munkaidőben háromfelé is szaladna, akinek malma egyszerre két-három dolgot őrl. De nem kisebb bajt okoz az, hogy miképp követeljük meg a munkafegyelmet mindenkitől és mindenütt, ha néhány ember rendszeres távollmaradása rossz példaként felröppen. Az sem használ mások közérzetének, ha helyettesíteni kell a még oly fontos ügyben távollévokeket.

Félre ne értsük egymást: a tisztelet öveze azokat, akik a társadalmi haladást szolgálva, plusz feladatokat vállalnak magukra, értük, s nem ellenük szólnak ezek a sorok. Azt bizonyára ők maguk érzik legjobban: ha a munkaidő rovására, szak-

mai feladataik ellenére nő a társadalmi megbízatás sok terhe, végül is a társadalmi munka, ez a hatalmas energiaforrás szembekerül önmaga eredeti céljaival, rendeltetésével. Amikor párt- vagy társadalmi szervezeti funkciót vállaltak, esti egyetemre, iskolára iratkoztak, azt vállalták, hogy szabad idejük, s nem munkájuk terhére végzik, azt pedig, hogy „így alakult”, legjobban ők érzik: bántja a lelkiismeret legtöbbjüket a kevesebb teljesítmény, a szakmai fejlődés lassulása miatt.

Amikor a „hogyan másként?” kérdése felvetődik, kezdjük talán azzal, hogy közel sem a pártmunka számlájára írható az említett módon elvész munkaidő többsége. Tapasztalható, példaadón előjárnak az alapszervezetek abban, hogy rendezvényeik lehetőleg ne zavarják a munkarendet. És a példaadás szükséges, továbbra is törekedni kell rá — de mintha nem volna elég „ragadós”. Az persze elkerülhetetlen, hogy ezentúl soha ne legyenek olyan fontos munkahelyi, városi vagy megyei értekezletek, amelyekre a résztvevők többsége munkaidőben jut csak el, vagy hogy több műszakos üzemekben időpontot lehessen találni, amikor mindenki ott lehet percvettség nélkül, nem, ez el se képzelhető. De hogy a legkevesebb veszteséggel o'diák meg, azt meg lehet szervezni, még folyamatos üzemekben is. Arról aztán meg külön tanulmányt lehetne írni (szükséges is lenne), hogy miképp kellene a kevesebb, de jól előkészített, tartalmas tanácskozáson többet munkálni, többet elvégezni. Egy téma hány értekezlet napirendjén szalad végig, s hányszor érzi az ember, hogy szalmát csepelnek? A kevesebb nem is egyszer több volna!

A társadalmi élet fejlődése megköveteli, hogy mind többen vegyenek részt aktívan a közéletben, olyanok is, akik eddig nem kapcsolódtak bele még a közös ügyek társadalmi szervezeteinek munkájába. De hogyan — kérdezhetné bárki, és valóban kevesen gondolnak a kézenfekvő válaszra: a növekvő szabad idő ad erre lehetőséget. Itt persze eljutottunk a kérdések másik csoportjához: nem csak a társadalom számára végzett termelőmunkát, a párt- és tömegszervezeti munkát kell megszervezni, hanem mindenkinek, akinek képessége és kedve-hajlandósága van munkahelyének, lakóhelyének sorsába aktívan beleszólni, nos, mindazoknak saját munkáját is gondosabban kell megszervezni. Meglepően sok időt lehet így megtakarítani!

Sokat követel az élet azoktól, akiket a párt és a nép bizalommal állított vezető helyre — pártmunkásoktól, állami vezetőktől, társadalmi szervek politikai munkásaitól, és minden aktív embertől. Olyanok, mint akik saját házukat építik: nem nézik, lejárt-e a nyolc óra, zokszó nélkül áldozzák pihenőnapjaikat, legtöbbjüknek elméletben van csak szabad szombatja, és szakítanak időt a hozzájuk forduló meghallgatására. A pártkongresszus határozatainak végrehajtásában, a párt- és társadalmi munka megszervezésében nekik van a legtöbb feladatuk, felelősségük. A szervezésen van most a hangsúly: többet adni ezzel lehet, hiszen enélkül hiába az elhatározás, rendelkezés, hogy a társadalom számára fontos termelőmunka és az ugyancsak nagyon fontos társadalmi munka ne egymás rovására legyenek, hanem fizikai és szellemi erőnkét mindkettő érdekében okosan osszuk el.

Az előjegyzési naptárak bizonyára „tarkák” lesznek még az elkövetkezendő időben is — hisz, van mit tennünk, jócskán — de mert egyszerre két helyen lenni fizikai képtelenség, ne is állassuk magunkat és egymást ilyesmivel, szükséges, ha nehéz is, megszervezni a munkavégzés okos sorrendjét.

Szöke Mária

# Rádiótechnika

November 23-25. között Budapesten tartja 31. ülését a KGST rádiótechnikai és elektronikai ipari állandó bizottsága. A delegációk többsége már fővárosunkba érkezett, s keddig a szakértők egyeztető tanácskozásokat tartanak. A nyitó és a záró plenáris ülés között a mun-

kacsoportok tanácskoznak majd, s a küldöttek néhány gyárba is ellátogatnak. Az ülés napirendjén szerepel a KGST hosszú távú célprogramjaiból adódó feladatok kidolgozása. Különös tekintettel a közszükségleti cikkek és az integrált áramkörök gyártására. (MTI)

# Harisnyanadrágok

## — exportra

A Budapesti Harisnyagyár nagybányai üzeme naponta negyvenötezer harisnyanadrág és nyolcvanezer pár körkötő gépet vásárolt, amelyeknek első részét az esztendő végére üzembe helyezi. A hazai ellátáson kívül a Szovjetunióba, Svédországba, a Német Szövetségi Köztársaságba, Mongóliába, Dániába, Etiópiába és

az arab országokba exportál. A vállalat most százhatvan, olasz gyártmányú harisnyanadrág és nyolcvanezer pár körkötő gépet vásárolt, amelyeknek első részét az esztendő végére üzembe helyezi. A hazai ellátáson kívül a Szovjetunióba, Svédországba, a Német Szövetségi Köztársaságba, Mongóliába, Dániába, Etiópiába és

# Útépités

A múlt év szeptemberében Tatabánya és Komárom között átadott fél autópálya a rövid szakasz ellenére is lerövidítette a távolságot Budapest és Győr között. A 15,2 kilométeres szakasz átadása után gyors útemben építik a Komárom—Győr közötti 31,2 kilométeres szakaszt is. Ennek, a tervek szerint, 1977 végére kell elkészülnie. A beruházás költsége meghaladja a 400 millió forintot. (MTI)