



Medgyasszay Béla felvétele

## Szedik a salátát

Szentesen, az Árpád Termelőszövetkezetben szedik a salátát. Három hektár, fóliával fedett, fűtött területen termeli a szövetkezet, december elejéig összesen 200 ezer fej salátát szállít a csehszlovák és NDK-beli megrendelőknek.

## Gázfelhasználási tanácsadó szolgálat

### Szegeden is létrehozzák

Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Pécsen és Győrött 1980-ig gázfelhasználási tanácsadó szolgálatot kell létrehozni — mondotta ki közel múltban hozott határozatában a gázfelhasználási tárca-közi bizottság. A munka előkészítése megkezdődött. Hasonló tanácsadó szolgálatot hoznak létre, mint amilyen Budapesten működik.

A rendkívül dinamikus

emelkedő gázfelhasználás indokolja a tanácsadó szolgálat hálózatának kiterjesztését. A múlt év végén 748 ezer háztartásban volt vezetékös gázellátás, ez 15 ezerrel több a tervezettnél. A pb-gázpalackot használók száma pedig egymillió 741 ezer volt, és 41 ezerrel haladta meg az előirányzatot. A tervek szerint 1980 végéig 2 851 000-re növekedik, tehát több mint 360

ezzerrel bővül a vezetékös és a palackos gázt használó háztartások száma. Ezenkívül közvetett módon, gázkazánok révén mintegy 50 ezer lakás távfűtését oldják meg.

A tárca-közi bizottság vezetésével a Nehézipari, a Kohó- és Gépipari és a Belkereskedelmi Minisztérium, valamint érdekelt vállalatok is részt vesznek az előkészületekben. A jövő év első felében elkészítik azt a szervezési modellt, amit ezekben a nagyvárosokban — a helyi lehetőségek egybevetésével — figyelembe vehetnek a gázfelhasználási tanácsadó szolgálat kialakításához. Széles körű információs rendszer kiépítését tervezik, hogy tanácsot adhasanak az érdekelt lakosoknak a gázellátás bevezetésével összefüggő tervezési, engedélyezési, igénybejelentési eljárásokról, az adott helyiségekben legcélszerűbben felhasználható készülékek kiválasztásához, felszereléséhez és biztonságos, gazdaságos, szakszerű kezeléséhez.

## Összehangolt fuvarozás

### Diszpécser-szolgálat ipari szövetkezeteknél

A Csongrád megyei Népi Ellenőrzési Bizottság nemrég vizsgálta, milyen mértékben használják ki tehergépkocsijaikat a vállalatok, szövetkezetek és intézmények. Ugyanakkor a KISZÖV is megszámlálta az érdeklődőkhöz tartozó ipari és építőipari szövetkezetek gépkocsijait, s felhívta a vezetők figyelmét a jobb kihasználásra, valamint a tervszerű működtetésre. Ezt követően a Szegedi Építőipari Szövetkezet szállítási csoportja kezdeményezte, hogy létesítsenek diszpécser-szolgálatot. Miután a javaslatot a KISZÖV jónak találta, a csoport vállalta a szolgálatot. Koordinálja majd az ipari szövetkezetek gépkocsi,

illetve szállítási igényeit, fölméri a szabad fuvarozóképességet, elősegíti azok észszerű kihasználását.

Erről tanácskoztak néhány napja az ipari szövetkezetek vezetői Szegeden, s megvitatták a fuvarozási együttműködési tervezetet.

# Kommunisták a vasútépítésben

Az utas nem tudja, nem látja, hogy a nap mely részében és hol van éppen vágányzár két állomás között, a nyílt pályán, ahol speciális gépláncos munka, nagygépes vágányszabályozás, vagy gépi kiterő karbantartás folyik, avagy új pályatest építése. Országosan a MÁV az V. ötéves tervben 50 kilométer iparvágánnyal együtt 1700 vágánykilométer hosszú új pályatestet és 2700 csoport kiterőt épít. (Egy vágánykilométer építésének költsége — a szükséges földmunkával és tereprendezéssel együtt — ma 5 és fél millió forint.) Az ország vasúti hálózatát át-fogó munkából kivési részét a Bács-Kiskun, Csongrád és Békés megyére kiterjedő MÁV Szegedi Igazgatóság is. Meg kell építenie 173 kilométer új pályatestet és 218 csoport kiterőt. A munkák zöme Szeged és Békéscsaba vonalakra esik. Eddig, az V. ötéves terv első két évében — a fenntartási munkák mellett — közel 60 kilométer új pályatesttel és 78 csoport kiterővel készültek el. Évi 400 millió forint a MÁV Szegedi Igazgatóság beruházásra, korszerűsítésre szánt összege.

Milyen itt az építési és pályafenntartási szakszolgálat gazdaságpolitikai tevékenysége? Hogyan látja el feladatát nagygépei és járműparkjának kihasználásával együtt? Ez az összetett téma szerepelt az MSZMP szegedi vasúti végrehajtó bizottság legutóbbi kibővített ülésén Báló Józsefnek, a II. építési és pályafenntartási osztály vezetőjének írásos és szóbeli előterjesztésében. Nagy vitára engedtek következőképpen a kérdések, amelyekre úgy kerekedett a válasz, hogy a MÁV egyéb területeire is kiható előterjesztést teljes egészébe tette. Halász Antal üzemvezető kérdezte:

Milyen a szakszolgálat dolgozóinak a gépesítéshez való viszonya? Tudják, értik-e kezelni a drága gépeket? Részesülnek-e szakképzésben, milyen lehetőség van a továbbképzésükre? Vágányzáraknál más szakszolgálati ágak hatékonyan együttműködnek, segítik-e az építési és pályafenntartási munkát? Divat vagy a szükség diktálja-e, hogy egyre nő a gépkocsipark, ugyanakkor sofőrök nélkül sok kocsi áll?

A munkásszállítás színvonalának legfontosabb kérdése, a nagygépek biztonsági állapota iránt érdeklődött Józsa Károly osztályvezető. A nehéz fizikai munkát száműző gépek, ha üzembiztosak, a velük dolgozók jobban vigyáznak, azokat karbantartják. Háttha még erre nevelik is őket. A mulasztókkal szemben azonban van-e felelősségvonnás és milyen annak mértéke? — kérdezte Zátkány István műszerész. Engi Istvánné pénztárfőnök kérdése volt: milyen a pályák állapota most? Javult-e az elmúlt két-három évben? A MÁV Szegedi Igazgatóságát is szorítják munkaerő-gondok. Az építési és pályafenntartási szakszolgálatból is mintegy 50 fővel kevesebbet vannak a kellenél. Ezért is van a nagygépek gépesítése, a szakoktatás meg-szervezése házon belül, erőfeszítés a géppark minél teljesebb kihasználására. Többben rákérdeztek ezekre a szorító gondokra, Sényer András rakodásirányító, Szalma László műszerész. Koós László, az igazgatóság KISZ-bizottságának titkára és dr. Lakatos Lajos pártalapszervezeti szervezőtitkár azt fessegette, hogy gazdaságosabb lenne beszerezni univerzális járműveket a nem kellően kihasználtság helyett.

A MÁV is régen kilépett már csigaházából, mert sokirányú feladatát nem tudná ellátni más partnerek munkája nélkül. Számos partner dolgozik az építési és pályafenntartási szakszolgálatnak is, elsősorban javítóműhelyekben. A velük végeztetett munkák átfutási idejét le kellene rövidíteni — javasolta Balogh József, az MSZMP szegedi vasúti bizottságának titkára, aki az ülést vezette, majd megkérdezte: ebben a szakszolgálatban ismerik-e alaposan az éves tervet a külszolgálati pártszervek és általában milyen a kommunisták helytállása a munkában?

Különböző típusú nehéz- és kisgépekkel dolgoznak a vasútvonalakon. A pályafenntartás nem minden területén állnak azonban a szükséges gépesítettség fokán. A törekvés megvan a teljességre, a gépesíthető munkafolyamatok, a szociális igények kielégítésére. Az építési és pályafenntartási szakszolgálat gazdaságirányító és szervező munkájában általános feladat a gazdaság intenzív fejlesztése, az ezt segítő eszközök, technológia és műszaki fejlesztés gyorsítása, új üzem- és munkaszervezési módszerek elterjesztése. A pályákon dolgozók a nagygépeket, a gépláncos munkát elfogadták, a „kisgépek”-kel szemben azonban tartózkodnak. Kisgépek számít például egy 6 mázas aggregátor, és más gépi eszköz is több ember cipekedésével állhat munkába. Ezeket száműző, tényleg egy ember által is mozgatható speciális kisgépeket szereznek be hamarosan külföldről és azok kezelésére kiképezik a pályamun-

kások legtöbbszörét. Ez a megoldás nagy előrelépés lesz. A vágányzár szükséges rossz a forgalmi szakszolgálatnak, mondván, hogy a MÁV fő feladata a személy- és teherszállítás, ami igaz is. Ahhoz azonban, hogy szállítani lehessen, jó, biztonságos pálya kell, annak építéséhez, fenntartásához pedig megértés, rugalmasság, tervszerű szervezés, együttműködés a többi szakszolgálattal és fordítva. Külföldi vasúti példákra hivatkozott Báló József, amikor azt hangoztatta a végrehajtó bizottság egyetértésével, hogy bizonyos vágányzárakat be kell dolgozni a menetrendbe, hogy ne legyen fennakadás, vita a közös munkában.

A nem helybeli lakosú dolgozók a MÁV-nál is arra tartanak igényt, hogy ne telepített szállást biztosítsanak nekik, hanem munka után vigyék őket haza. Ennél a szakszolgálatnál a munkásszállítás színvonala elég jó naponta több mint 800 dolgozót tudnak kielégítő körülmények között hazaszállítani. A rendelkezésükre bocsátott munkavédelmi felszerelések közül egyedül a védőszemüveg nem vált be a pályamunkásoknál. Ellenőrzéskor használják, azután letezik. Jobb szemüveget sehol nem gyártanak, külföldön pedig már ismeretlen a kő és zúvalék kétékezi sín alá verése.

A már meglévő géppark közlekedésbiztonsági állapotát a javító-szolgálat kapacitása határozza meg. Ez még sajnos elégtelen. Annak idején a kérdés az volt: előbb gépesíteni a pályaeépítést és fenntartást, vagy kiépíteni a javítószolgálatot? A gépesítés került előtérbe, mostantól fogva viszont és fokozatosan a javítószolgálat kap zöld utat. Csongrád megyében például építenek egy nagy gépkocsiszervizt, s még az idén megkezdik alapozását a CSOMITERV tervei alapján.

Ez a tanácskozás tulajdonképpen az MSZMP szegedi vasúti bizottsága cselekvési programja egy részének a végrehajtását is hivatva volt ellenőrizni. Jóllehet a külszolgálati pártszervek is beszámoltatták már munkájukról az építési és pályafenntartási szakszolgálatot, a mérleg így most már teljesebb. Ha a pártszervek munkája jó, akkor jónak kell lennie a kommunisták munkájának is, akik ennél a szakszolgálatnál dolgoznak. Eredményeik is ezt tükrözik.

Az utazóközönség az érdeklő a MÁV munkájában, hogy időben, a pénzért járó szolgáltatás teljességével, biztonságosan érjen úticéljához. S mit mondanak a körülményeket legjobban ismerők, a mozdonyvezetők? A MÁV Szegedi Igazgatóság területén a pályák állapota megfelelő, a szegedi vonalak jók. Ebben a véleményben benne van az építési és pályafenntartási szakszolgálat munkájának elismerése is egyben az a biztatás, hogy továbbra is éljen a rendelkezésre álló eszközökkel, törekedjen a korszerű vasút pályafenntartását biztosító komplex gépesítésre.

Lódi Ferenc

## Rakodás a kikötőben Új iskola

Ismét meg tudják közelíteni a győri kikötőt a dunai hajók. Az alacsony vízállás miatt a kikötő forgalma hetekre megbénult. A Duna osztrák szakaszáról érkezett árhullám a győri Duna-ágban is kedvezően érezte hatását. A győri kikötőben nagy ütemben kezdődött meg a rakodás. A munkák vasárnap sem szüneteltek. A következő napokon elsősorban a szigetközi Duna-ágakból kishajók érkeznek rönkfát rakják át a nagyobb dunai uszályokba.

Új általános iskola épül Szombathelyen. A korszerű 16 tantermes oktatási intézmény építésére mintegy 38 millió forintot fordítanak. A kétemeletes épületben a tantermeken kívül tornaterem, hatszáz adagos konyha és étterem is lesz.