Gyufagyári asszonyok

Somogyi Károlyné felvétele

Az Ady Endre brigád tagjai jól elsajátították az új gépek kezelését

Egy kiváló brigádról szeretnék írni. Ezzel kerestem föl *Kovács Józsefet*, a Gyufaipari Vállalat szegedi gyárának üzemvezetőjét.

— Nálunk minden brigád kiváló, amit az is bizonyít, hogy 1977-ben elnyertük a Kiváló Vállalat címet.

A nemrég átadott üzemcsarnokban *Tamaskó István* művezető kalauzol. Itt dolgoznak az Ady Endre brigád tagjai.

— Nagyszabású rekonstrukción estünk át — mondja a művezető, aki egyben a brigád patronálója. — Új munkahelyek jöttek létre, megváltozott a brigádok összetétele is. Ebbe a szép, világos csarnokba a legjobb dolgozók kerültek.

A tizenöt tagú Ady Endre szocialista brigád egy éve — az új üzem átadásakor — alakult. Tamaskó Istvánt és *Ménich Mátyás* lakatost kivéve mindannyian betanított munkások. Többségük a mártó-töltő gépeket kezeli. Tavaly napi 192 ezer doboz gyufa gyártását vállalták. Ezt a mennyiséget az idén napi 3 ezerrel akarják túlteljesíteni. Társadalmi munkát 384 órát végeztek az elmúlt évben.

— Ennek a gépnek az elődjén 32 ember dolgozott — mutatja Tamaskó István, a JUL—2 nevű svéd automataberendezést. — Naponta egymillió háromszázezer beldoboz készül rajta, és csak négyen kezelik.

A modern gépek munkába állításával, az új technológia bevezetésével csökkent a munkaerőhiány. Javult a minőség is. Kevesebb lett a törött fejű, törött szálú gyufa, csökkent a hiányos töltésű dobozok száma.

Sovány Mihályné gyufa szálakat számol egy kis asztalkánál.

— Ezt milyen műveletnek hívják?

— Száltartalom ellenőrzésnek. A szabvány 48—52 szálat ír elő dobozonként. Ezekkel a gépekkel könnyebb teljesíteni az előírást, mint a régiekkel — mondja, és az ellenőrzés eredményét beírja a füzetbe.

— Ez nem lehet nehéz munka — jegyzem meg.

— Én masszás vagyok. Egyéni vállalásom, hogy a gyermekgondozási segélyen levő kismamánk helyett — aki szintén brigádtag —, elvégzem a számolást.

A brigád tagjai több gép kezeléséhez is értenek, bármikor helyettesíteni tudják egymást. Tóth Bélánét az előbb a küldobozgyártó automatánál láttam. Most a dobozszállító és -ellenőrző pályához hívták: brigádvezetőjét váltja le. Munkájáról faggatnám, de ő nem szeret magáról beszélni. Inkább megmutatja, amit csinál.

A gyors automaták fokozott figyelmet kívánnak kezelőiktől. Az egész brigád látja kárát, ha megáll a szalag.

Lévai Gézáné tíz éve vesz részt a brigádmozgalomban. Tavaly — jó munkája elismeréseként — Moszkvában töltött hat napot. Őt választották az Ady Endre brigád élére. Egy félreeső sarokban ülünk le beszélgetni, távolabb a gépek zajától. A munkahelyi légkörről, az emberi kapcsolatokról kérdezem.

— Igazolatlan mulasztás, fegyelmezetlenség nem történt, baleset sem. Amint láthatta a naplónkban, a fő hangsúly a munkán van. Az új gépek új munkamódszereket követeltek. Ennek megtanulása, megismerése éppen elég feladatot jelentett a mi kis közösségünknek. Újak az alapanyagok is. A dobozokat például kartonból gyártjuk. Ezt is nehéz volt megszokni. A megalakulásunk óta eltelt évben jól elsajátítottuk a gépsorok kezelését, teljesítményünk 105—106 százalékos. Büszke vagyok a kollektívánkra.

— Milyenek a munkán kívüli kapcsolatok?

— Brigádunkban tizenkét nő dolgozik, mindannyian barátnők vagyunk. Érthető, hogy legelső a család. Ha valaki eljut moziba vagy színházba, itt a gyárban meséli el az élményeit.

— Mikor van erre lehetőség, hiszen a szalag nem állhat meg?

— Szakítunk rá időt a reggeli szünetekben, az öltözőben, vagy éppen hazafelé menet. Ma például az űrhajósokról beszélgettünk.

Még a faliújságon van a legutóbbi kommunista szombat értékelése. Október 8-án több mint 214 ezer doboz Béke gyufát gyártott az Ady Endre brigád.

Az idei év vállalásait hamarosan elkészítik. A tervek: további minőségjavítás, fokozottabb takarékosság a drága importalapanyagokkal.

R. I.

A rakodásgépesítés jövője

Konténerek, terminálok

Évente számtalan szakmai tudományos konferencia foglalkozik a nehéz fizikai munka gépesítésével, mert annak az egymillió körüli anyagmozgatónak —, aki a népgazdaság legkülönbözőbb területén dolgozik — már alig, vagy szinte nincs is utánpótlása. A teendő: a komplex gépesítés, a termeléstől a szállításon át a fogyasztóig.

Nem ilyen egyszerű azonban a probléma, hogy egy mondatban megfogalmazható legyen. Olyan széles körű, összehangolt munka szükséges, amely nagy anyagi ráfordítást és komoly szervezést követel. Az érdekelt ágazatok idáig is tettek már intézkedéseket, de nem eleget, hogy az élőmunka-hiányt pótolni tudták volna. A korszerű szállítások szervezésével eddig elvégzett kutatási eredmények már részben tartalmazzák a legfontosabb szervezési, fejlesztési témaköröket, de gyakorlati végrehajtásukban megfelelő hatékonyság még nem mutatkozik.

Elméletben lehetséges egy szintetizáló módszer, de hatását csak úgy tudjuk biztosítani, ha kidolgozzuk a résztvevők számára egyaránt kedvező egyesítő módszereket. Ezt az egyesítő módszert nevezzük komplex szervezésnek. A műveleti sor akkor hatékony és korszerű, ha az átfogó szervezés és gépesítés a teljes szállítási lánc hosszában megtörtént és ezáltal a legminimálisabb az élőmunkaerő-ráfordítás.

Ha a vasúti és közúti szállítás, valamint a vállalatok belső szállításainak több százmillió tonna nagyságrendű anyagmozgatását vizsgáljuk —, látjuk a következő évek feladatait. Az elmúlt 10—15 évben a tömegáruk mozgatását majdnem teljes egészében biztosítottuk, az egységrakományok képzésében is jelentős lépéseket tettünk. Gondolok itt elsősorban a kavics, zúzott kő, szén és a cukorrépa fuvarozására. Az építőipar házgyárainak több millió tonna kavics szállítását kell végezni. A berakó és kihordóállomások magas fokú gépesítése és a vasúti szállítás fordavonatokkal történő szervezése, hasonlóképpen a cukorrépaszállítás szervezése már a teljes láncolat megvalósítását jelenti.

A hagyományos építőanyagok: tégla, cserép, mozaiklap rakodólapos szállítását a feladók megoldották. A fogadó vállalatok egy része azonban nincs felkészülve az egységrakományok kirakására és továbbszállítására, a rakományokat megbontják, kézi erővel végzik az anyagmozgatást. Az üveggyárak, valamint a konzervgyárak és borpalackozó üzemek rakodólapos szállítása példaszerűen megoldott.

Nem ilyen egyértelmű a fejlődés az égetett mész, ömlesztett műtrágya, terméskő és egyéb kereskedelmi áruk fuvarozásánál. Az égetett mész még mindig nélkülözhetetlen anyaga a hagyományos és a családi házak építésének. A Cement és Mészművek géppel végzi a vasúti kocsik berakását, de a kirakodóállomásokon probléma, hogy kézi erővel kell a kocsikat kiüríteni. Különösen nyáron megy vontatottan az égetett mész kirakása, mert az egészségre is rendkívül káros, ezért felemelt munkabért, sokszor még kocsiálláspénzt is kell fizetni. A meszes és műtrágyával szennyezett kocsikat a vasúti mosótelepeken kell tisztítani, ami több nap veszteséget jelent.

A kísérlet az égetett mész szállítására könnyű gumikonténerekben megkezdődött, de a konténerek beszerzési árában — ami körülbelül 5—6000 forint — az érdekeltek nem tudtak megegyezni. A műtrágyaszállítás a zárt rendszerű mezőgazdasági termeléshez speciális vasúti kocsik beszerzését igényelné. A nátron- és a fóliazsákba csomagolt műtrágyát és cementet pedig szabvány rakodólapon lehetne fuvarozni és raktározni. A teljes rakodási láncolatot itt is biztosítani lehetne.

A kereskedelmi áruk gyors, pontos és kármentes eljuttatása a felhasználó vagy a forgalmazó vállalatokhoz jelentené a komplex gépesítés legmagasabb fokát. A MÁV tagja az Interkonténer és a KGST-konténer társaságnak. Ez lehetőséget biztosít az export- és importforgalomnak 10—40 lábas (tonnás) konténerekben való lebonyolításához. A konténerizációból nyerhető előnyöket még nem tudtuk kellően kihasználni, mert a forgalom beindításának feltételeit még nem mindenhol biztosították. Tengerentúli forgalomban pedig már majdnem teljes a konténerizáció.

Ha kiépülnek az ország különböző részein a rakodóberendezések (terminálok), akkor már semmi akadálya sem lesz esetleg a kontinensek közötti háztól-házig forgalom kialakításának. Itt megjegyzem, hogy a most tervezés alatt álló és épülő nagyraktárakat rakodóparkosan kell kiképezni, mert az iparvágányos és közúti gépi árukezelésnek ez a legfontosabb feltétele. A belföldi 5 tonnás közepes konténerforgalom jól bevált, évről évre emelkedő tendenciát mutat. Ennél a nagyságnál is bizonyos specializálást kellene végezni, mert bizonyos iparcikkek szállítását csak ezzel lehetne biztosítani.

A cukor, liszt, só, konzervek, gyümölcs, kenyér stb. szállításához hasonló bolti konténerek további bevezetése, mozgathatóságának és gépesíthetőségének fokozása sok nehéz fizikai munkától menthetné meg az egyes szakmákban dolgozókat. Szabad-e ilyen helyzetben a munkaerő jogtalan igénylését elfogadni? A lényeg az, hogy minden költség, amit a rakodás fejlesztésére fordítunk, a másik oldalon megtakarításban — főleg élő munkaerőben realizálódik. Az egész rakodásgépesítés ma már olyan szerteágazó téma, amit e cikk keretében nem lehet részletesen ismertetni. Az egyes iparágak belső és külső anyagmozgatásának magas szintű megszervezése — esetleg már számítógépes vezérlése — mind külön témát jelentene.

A cél végső soron az, hogy az érdekeltek bevonásával tovább lépjünk, mert erre az élet, a fejlődés úgyis rákényszeríti a vállalatokat.

Vajda Sándor

Újabb számítóközpont

Másodpercenként 300 ezer művelet

Másodpercenként 300 ezer műveletet végez, központi memóriaegységében 250 ezer adatot, illetve utasítást tárol, egy időben 500 millió számjegyet, illetve jelet tud „visszakérdezni" az a KGST-országok berendezéseiből álló számítógéppark, amely a Komárom megyei számítóközpontban kezdi meg működését.

A Komárom megyei Állami Építőipari Vállalat most kezdte meg Tatabányán az új központ építését. Ez lesz a KSH Számítástechnikai és Ügyvitelszervező Vállalatának a 14. megyei székhelyű üzeme. Eddig már több mint harminc — műszaki, tudományos és adatfeldolgozó munkára egyaránt alkalmas — számítógép működik.

(MTI)

Fórum az üzemi demokráciáról

A Csongrád megyei Hírlap és a Délmagyarország pártszervezeteinek rendezésében politikai fórumra került sor tegnap délután a szegedi Ünnepi Klubban. Dr Ágoston József, a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsának vezető titkára az üzemi és munkahelyi demokrácia aktuális kérdéseiről, továbbfejlesztésének soron levő feladatairól tartott vitaindító előadást, majd válaszolt a hallgatóság — a két napilap, valamint a megyében megjelenő üzemi lapok és híradók munkatársai — által feltett, több tucatnyi kérdésre.

Szovjet légibusz

Megkezdődött a Voronyezsi Repülőgépgyár sorozatban gyártott IL—86-os légibuszainak a kipróbálása. Az új óriás utasszállító repülőgép 350 utast szállíthat, leszállás nélkül 4—5 ezer kilométert képes megtenni. Utazósebessége 900—950 kilométer óránként, repülési magassága 9—10 ezer méter.

A repülőgép tervezői és kivitelezői gondoskodtak az utasok és a kiszolgáló személyzet maximális kényelméről. Ezek a repülőgépek tökéletes aerodinamikai képességekkel rendelkeznek és navigációs berendezéseik lehetővé teszik, hogy gyakorlatilag bármilyen időjárási viszonyok között repülhessenek. Képünkön: az IL—86-os légibusz.