

Betonminta az ÉMI-hez

Az Építési Minőség-ellenőrző Intézet a Szegedi Konzervgyár megbízásából betonmintát vizsgál a gyár épülő paradicsomfeldolgozó üzemének alapjából. A függőleges és vízszintes fúrásra alkalmas, gyémántfejes fúróval Maczkó Mihály, az ÉMI munkatársa készíti elő a laboratóriumi nyomószilárdság-vizsgálatra a vizsgálható betonhengereket.

Ács S. Sándor felvétele



Lehetőségek a mezőgazdaságban

Pénzt hoz a juhászat

Erdemes körüljárni, valami van a birka körül, ha évek óta csak azt hallani, fejlesztünk kell a juhászatot. Azt tudjuk, mire jó, ha van, hiszen külkereskedelmi kapunk könnyen nyílnak előtte, azt lenne jó megtudnunk, mi az akadály, hogy valóban többet termeszthessünk a gazdaságok. Elfogytak a legelők? A szegedi határ homokja járás volt régen, a most szárazos Katona József szerint Öregcsorvástól Gátsarokig házat se láttak, ha Szabadkára mentek a vásárra, csak nyájjal találkoztak: barommal és birkával. Régen föl-törték azóta a járasokat, gyümölcs, szőlő, búza, kukorica és zöldség terem ott, ahol azelőtt az állat legelt. De nem mindenütt.

A Központi Bizottság határozatában ez olvasható: „Az adottságok jobb hasznosításával gyarapítani kell a juhállományt, emelni a hozamokat. A szarvasmarhatenyésztést és a juhászatot a jó minőségű, olcsó tömegtakarmányokra, a melléktermékek felhasználására és a gyepterület hasznosítására kell alapozni.” Vannak tehát adottságaink, amelyeket lehet és kell jobban hasznosítani; lehet a jó minőségű takarmány olcsó is. Itt van például a melléktermékek tekintett kukoricaszár, amely nem is régen még igazi takarmánynak számított.

Balástyán a Móra Ferenc Termelőszövetkezet egyedül több juhot tart, mint a szegedi járás összes többi gazdasága. A vezetőikkel beszélgetve első kérdésünk ez lehet: megéri? Pontos számításra rá a felelet.

A szövetkezetben 234 hektár a rét, 701 hektár a legelő, fele a birkáké. Állattenyésztésük csupán kétágú, csak szarvasmarhát és juhot tartanak, mert ehhez van jó takarmányuk. Területük egy része dombos-buckás-semlyékes, arról füvet semmiféle mostani szerkezettel betakarítani nem tudnak, és egy-szerre megjavítani sem tudják valamennyit, ráhajtják tehát a birkát. Kombájn után a gabonaföldet azonnal fölcsántják, az elszóródott szem kikel, az úgynevezett árvaélet lelegettetik a nyájjal. Letörlik a kukoricát, szétdarabolja a szarát a gép. Be lehetne gyűjteni, de nekik egyszerű, ha oda terelik a juhot. Ami lerágható, a szartról, mind megeshi. A hodályok körül rozzsal vetik

be a földet, egész télen járják, tavasszal zöldtrágyának alászántják. Ha olcsó takarmányról beszélünk, nagyjából ilyenekre kell Balástyán gondolnunk. A vetett fü 234 hektáron terem, évről évre több lesz, de a java a marháé marad.

Szőlő- és gyümölcstermelő szövetkezetéről van szó, a beszélgetés első mondataiban győzelemmel fölérő közlés-ként mondják, hogy szerves trágyát nem kell máshonnan vásárolniuk. Húszezer másszával számolnak, ha például Várhelyről hoznak továbbra is, szállítással együtt 20 forintba jönne egy mázsa. A melléktermékeket is hasznosító juh máshol fölhasználható melléktermékként ilyen számításall egy év alatt 400 ezer forint értékűt ad. Gazdasági körforgás szerves része lett a juhállomány, már ki sem lehetne hagyni!

Decemberben 2721 anyajuh volt a gazdaságban, év végéig 3100-nak kell lennie, az öt éves terv végére pedig 4500-nak. Erőteljes fejlesztésről van tehát szó, de a legelőterületet tovább növelni nem tudják, legfőképpen javíthatják, hogy többet teremjen. Lépcsőként megvalósuló tervük van rá. Idén 600 tejesbáránynak adnak el, az úgynevezett pecsenyebárányból 2880-at értékesítenek. Ennyi nem születik náluk, hízalásra vesznek is. Egy kiló hús előállításának költsége 29,43 forint, eladásuk 43,96 forintot kapnak érte, ez tehát megéri. Egy kiló gyapjú költsége 108 forint, százat kapnak érte, ez így nem éri meg. Egy anyáról 5,17 kilót nyírnak, a gyapjú a legjobbak közé tartozik. A juhászati termékek után tavaly 587 ezer forint árkiegészítést kapott a szövetkezet, tenyésztési támogatásra 207 ezer forintot. Az ágazat tavalyi nettó nyeresége 1 millió 227 ezer forint volt, az állami támogatás nélkül kevés lenne. Most mindenesetre nyereséggel zártak, tehát értelmű látjuk a fejlesztésnek.

Megkérdeztük, miért tartózkodhatnak a többi szövetkezetek hasonló előrelépéstől. Adottságaik nagyjából hasonlóak, a kezdés azonban nehéz. Sok pénzt kíván a fejlesztés, és csak két év múlva kezdi visszafizetni a pénzt, akkor sem mindent. Ezt a hosszú nekifutást nem minden gazdaság vállalhatja, hamarabb megterülő befektetéseket keres inkább. Az új hodály költsége másutt juh-

hónként 4-5 ezer forint körül van, Balástyán mindössze 1771 forintot fordítottak rá. Saját erdőből vágják a fát hozzá, saját területéről a nádát, kéznél levő mester csinálja, ezért olcsóbb. A drágább lehet korszerűbb, de itt azt állítják, nem biztos, hogy a birkanak és gyapjának is jobb.

A számításból azt sem szabad kihagyni, hogy nehéz juhászt kapni. Jó juhász nélkül pedig a legjobb igyekezni is dugába dől. Ha föl-adnak egy hirdetést, nyolcvan év jelentkezik rá, félve válogatnak mégis. Ha véleményét kérnek, ritkán hagyatkozhatnak az előző munkahely akár írásos véleményére is, mert gyakori az úgynevezett „eldicsérés”. Csupa jó mondanak valakire, csak megszabadulhassanak tőle. Tudni kell választani. Balástyán általában sikerül. A juhász jövedelme 260 anyára számolva évi 55-70 ezer forint körül van, férj és feleség többnyire együtt dolgozik, a pénzre panasz tehát nem lehet. Mégsem szívesen vállallják, hiszen állandó lekötöttséget jelent ez a munka. Látják, sokáig nem kerüldgethetik, előbb-utóbb váltótszakra lesz szükség. Szolgálati lakás is kell a juhásznak, akkor is, ha szép háza van a faluban: ott kell élnie a hodály körül. A költségeknél ezt mind figyelembe kell venni.

A szövetkezet vezetői mindenesetre bizakodnak, hogy a mostani jövedelmezőségi szintet tartani tudják. A veszteség minden fokban túljutottak, szerintük innen már csak előre visz az út. Biztató tapasztalataikat szívesen adják közre, de régi tervük megvalósulását is várják. Juhászati társulásra lenne szükség elképzelésük szerint, így azok a gazdaságok is bekapcsolódhatnak, amelyek nem rendelkeznek annyi pénzzel, hogy rögtön teljes juhászatot szervezzenek.

Horváth Dezső

Kereskedelmi brigád-vezetők tanácskozása

A Vidia Dél-magyarországi Vas- és Műszaki Nagykereskedelmi Vállalatnál 48 brigád tevékenykedik. Eredményeiről és gondjaikról volt szó a szocialista brigádvezetők Szegeden tartott tanácskozásán. A tavalyi munkáról, illetve a szocialista munkaverseny sikereiről Bőrcsők Ferenc igazgató tájékoztatta az érkező résztvevőket. Elemezte a kereskedelmi, a békéscsabi, a szolnoki és a szegedi kirendeltségek, s a központ munkáját. A szegediek tavaly felújították azokat a szerződéseket, amelyek a Makói ÁFESZ kisáruházával, a Delta Kereskedelmi Vállalat Titán brigádjával korábban kötöttek. Ezzel főként a megrendeléseket kívánják egyszerűbbé tenni. A

Tervezés közösen

Beszámoltatták a Volán, a MÁV, az SZKV gazdasági és pártvezetőit

Más-más területen és hatáskörben alapvetően egyazon feladatot lát el a Volán 10. sz. Vállalat, a MÁV Szegedi Igazgatóság és a Szegedi Közlekedési Vállalat: elegend tesznek a tömegközlekedés igényeinek, illetve — a közlekedési vállalat kivételével — nagy mennyiségű árut rakodnak fel, szállítanak el. Közös vonásuk indokolta, hogy az MSZMP Szeged városi bizottságának gazdaságpolitikai osztálya együttes tanácskozáson számoltassa be a három közlekedési vállalat — a MÁV, a Volán, az SZKV — gazdasági és pártvezetőit az idei cselekvési program első negyedévi végrehajtásáról. Jó alkalom volt ez arra is, hogy az előre nem várt, vagy az ezután felmerülő problémákra közösen lehessen megtalálni a megoldás lehetőségeit.

Dr. Kardos János, a Volán 10. sz. Vállalat igazgatója jól előkészített és a demokratikus követelményeknek megfelelő módszerekkel összeállított éves gazdasági tervüknek tulajdonította, hogy a korábbinál nagyobb feladatoknak sikeresen tették eleget az esztendő első negyedében. Az éves terv részarányát 19-ről 22 százalékra módosították erre az időszakra, és a kitűzött célt mind gazdasági, mind pedig gazdaságpolitikai szempontból elérték. Ezért is nyílik lehetőségük 5 százalékos befeljesztésre, továbbá differenciált anyagokra július 1-től a műszakpótlékban részesülőknek. Az autóbuszvezetők esetében az anyagi ösztönzésnek ez a formája már bizonyos, elfogadott, de ki akarják terjeszteni ezt a teherforgalomban és a műhelyekben dolgozókra is.

A Volán 10. sz. Vállalat a tömegközlekedés javítására kidolgozott új menetrendhez mérten Szegeden nem ért el még jobb, nagyobb arányú megtakarítást a kocsifordulórendszerben, jóllehet néhány kocsiszám csökkentése mellett mind kilométerben, mind utasforgalomban nagyobb feladatot lát el, mint korábban. A munkásszállításban újszerű előrelépést szándékozik tenni. A szerződéses járatok megtartása mellett a munkásszállításban érdekelt vállalatoknak 30 olyan autóbust adna át — sőt vállalja azok karbantartását is — amelyek ugyan lefutottak már, de rövidebb távolságok-

hoz megfelelnek még, sem hogy szét kelljen bontani valamennyit. Tervszerű beruházások vannak előkészületben a Volánnál Szegeden, Szentesen és Csongrádon. A rókusi pályaudvar felépítésének is zöld útja van a vállalatnál, csak a beruházó városi tanácsnak kellene most már lépnie ebben a témában.

Réti István, a vállalat pártbizottságának titkára arról tájékoztatót, hogy széleskörűen elemezték — párt-, KISZ és szakszervezeti fórumon — és állították össze cselekvési programjukat a vállalat tervek ismeretében. A feladatok végrehajtását következetesen ellenőrzik valamennyi munkahelyen, illetve azok felelőseit beszámoltatják.

A MÁV Szegedi Igazgatóság múlt évi munkáját mind a szegedi, mind a megyei igények kielégítéséért elismerés illette már különböző fórumokon. Ez évi tervének összeállítását pártbizottsága kibővített ülése előzte meg, amelyen foglalkoztak személy- és áruszállítással, beruházással, szociálpolitikai célkitűzésekkel, bér- és műszaki fejlesztéssel, a társállalatokkal való együttműködéssel stb. Hogy mi valósult meg az idei terv első negyedében, arról Megyik Ferenc igazgatóhelyettes számolt be, majd Balogh József, az MSZMP MÁV Szegedi Igazgatóság bizottságának titkára tájékoztatót azokról a politikai eszközökről, amelyekkel a pártalapszervezetek és valamennyi tömegszervezet egységes cselekvést nyújtott az igazgatóság célkitűzéseinek eléréséhez. A MÁV Szegedi Igazgatóság területén a személyszállításban a menetrend betartásának összteljesítése 98 százalék az év első negyedében. A vonatok kérésé is jelentősen, 19 százalékkal csökkent. Ezt az eredményt úgy érték el, hogy naponta elemezték a vonatok indulását és érkezését.

Sok ünnepi csúcsgazdálkodás esett az esztendő első negyedére. Valamennyi lebonyolítása zavartalan volt, és nem szenvedett balesetet saját vagy a MÁV hibájából egyetlen utas sem az igazgatóság területén. Az utasok tudják legjobban — számuk csökkent a múlt év hasonló időszakához képest —, hogy tisztábbak a vonatok kívül és belül, mint korábban. Áruszállítási eredményével megelégedve a MÁV Szegedi Igazgatóság. Kapcsolata partnereivel, különösen a Volán 10. sz. Vállalattal jó, növekedő. A MÁV kielégítette minden fuvaroztatója igényét. Az év első negyedében 2 millió 300 ezer tonna árut szállított el, amely 1977 hasonló időszakához mérten 103,3 százalékkal.

Miben kell még javítani a MÁV-nál a munkát? A hé-

végi rakodásban, a kocsialásidők csökkentésében, különösen a külföldi kocsik esetében, a rakodás gyorsításában. Egyéb területein műszaki fejlesztésben, a vonalak korszerűsítésében a terveihez mérten lépést tart a MÁV Szegedi Igazgatóság. Hat más igazgatóság mellett üzem- és munkaszervezési pályázatot nyert, amelyet a békéscsabai főnökségen alkalmazznak majd próbaként.

A Szegedi Közlekedési Vállalat munkájáról és pártvezetőinek cselekvési programja végrehajtásáról Zsigai Sándor főmérnök és Várhelyi György párttitkár helyettes számolt be. Forgalmi intézkedések leginkább Tarjánt a város másik végével összekötő, részben kétvágányos 4-es villamosvonalra kellett, biztosítani a közlekedést idekötő betartását, különösen csúcsidőben. Budapest után csehszlovák gyártmányú új motorkocsikat kap Szeged, és folynak az előkészületek a kijelölt nyomvonalon a trolibusz felső vezetékekének kiépítésére, és trolibuszüzem létesítésére. A vállalat központi telepének megépítése egyelőre késik, a hozzávaló anyagi forrás lehetősége azonban megvan. Legnagyobb gondja a vállalatnak, hogy nincs elégséges kocsivezetője, ugyanakkor biztosítania kell a jövőre induló 13 trolibuszhoz a forgalmi szolgálatot is. A vállalat utas-szállítási és bevételi terve ellentmond egymásnak az év első negyedében. Az előzőt 98, az utóbbit 100 százalékra teljesítette. A téli időszakkal, a kocsik sűrű „lerobbanása”-val magyarázható az ok.

A szállítási vállalatok gazdasági és pártvezetőinek beszámolóitához kérdésekkel csatlakozott a tanácskozást vezető Csonka István, a pártbizottság osztályvezetője, valamint munkatársai közül Vincze János és dr. Veres Ferenc. A beszámolókat, mint hasznos tanácskozás is elérte célját amellett, hogy elsősorban a pártellenőrzés új módszerének tekinthető, és ezt a gyakorlatot kell folytatniuk mindhárom vállalat pártszerveinek. A szállítási vállalatok képviselői jól bizonyították: a kollektív tervezés ebben az ágazatban időben készült el, és jobb, realitásabb, mint korábban volt, ugyanakkor politikailag is széles bázisra épült. Ezért a teljesíthetőségnek is megvolt az alapja éppen a feladatok megismertetése, az oda- és visszaáramló tájékoztatás nyomán.

A kommunikációs eszközökkel jól gazdálkodtak a vállalatok. Tanulásgént azonban megjegyzendő, hogy a legjobb gazdasági tervezés és végrehajtás is szenvedhet csorbát, ha a politikai tervek nem reális tényekre épülnek, a kártyák részletekben is.

Lódi Ferenc

Megyei küldöttség Szabadkán

Tanácskozást rendeztek pénteken Csongrád megye és a jüdosztváiai vajdasági autonóm tartomány — főként a határterületek, valamint a két testvér város, Szeged és Szabadka — gazdasági együttműködése további fejlesztéséről Szabadkán, a városi képviselőtestület szervezésében.

A megbeszéléseken a magyar küldöttséget Szabó Jánosné, a Csongrád megyei tanács elnökhelyettese vezette. A Vajdaság képviselőiben részt vettek a tartományi végrehajtó tanács (kormány), a gazdasági kamara és a határ menti járásk képviselői.

Bővülő kempingek

Az idén több mint 700 ezer vendéget várnak a hazai kempingekbe — a számukra nyújtott szolgáltatásokról, s a fejlesztésekről tartottak pénteken tájékoztatót a Magyar Camping és Caravanning Club vezetői a Duna-Intercontinental Szállóban.

A 13 éve alakult kempingklubnak jelenleg mintegy 18 ezres tagja van, nekik a klub 15-30 százalékos

kedvezményt nyújt a hazai táborokban — és a nemzetközi kempingklubbal együttműködve — más országok táborjaiban. A körülbelül 80 kempingből álló hazai hálózat az idén tovább bővül, állami támogatással mintegy négy-ötezerrel gyarapszik a sátorhelyek száma. Ennek nyomán összesen mintegy 60 ezren sátorozhatnak a jól kiépített táborokban.