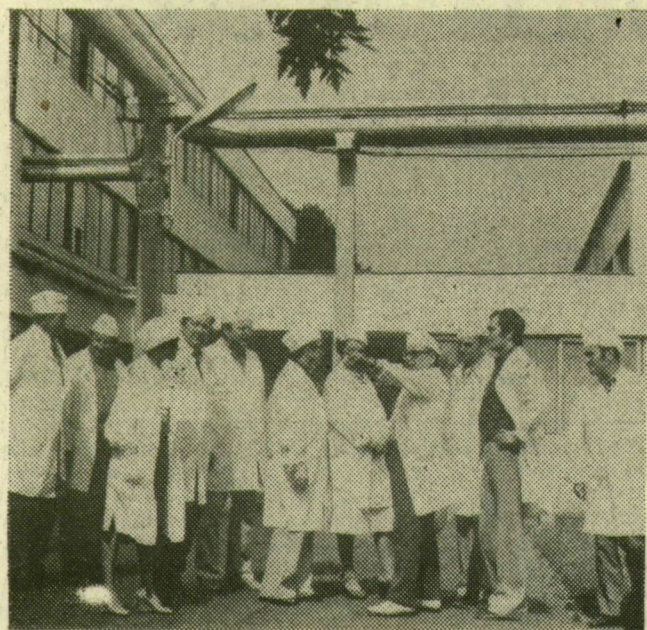


Az NDK Nemzeti Frontjának delegációja megyénkben



Somogyi Károlyné felvételei

A német vendégek a szalámigyárban

A Hazafias Népfrent Országos Tanácsa vendégeként hazánkban tartózkodó NDK Nemzeti Front delegációja tegnap megyénkbe érkezett. Szegeden, a népfrent megyei bizottságának székházában Nagy István, a megyei bizottság elnöke üdvözölte a Werner Kirchhoff alelnök vezetésével idelátogató küldöttséget, amelynek tagjai: dr. Hans Zillich, a CDU országos vezetőségének titkára, Hannelore Hintze, Ratenau járás Nemzeti Frontja titkára, dr. Norbert Podewin, a Nemzeti Front országos vezetőségének titkára, Dinnyes Ignác, a HNF Országos Tanácsa nemzetközi kapcsolatok főosztályának munkatársa is. Fogadásukon jelen volt Gyárfás Mihály, az MSZMP megyei bizottságának osztályvezetője, Rigó Szilveszter, a városi pártbizottság osztályvezetője, Szőkefalvi-Nagy Béla akadémikus, a népfrent megyei bi-

zottságának alelnöke és Kulcsárné Kiss Piroška, a városi bizottság titkára. Molnár Sándor, a népfrent megyei titkára köszöntő szavai után tájékoztatójában bemutatta a vendégeknek Csongrád megyét, megismertette őket gazdasági, társadalmi és politikai életünkkel, s beszélt az itt végzett népfrentmunkáról.

A delegáció ebéd után a szalámigyárban folytatta programját. Az üzemlátogatás során bepillantottak az ott dolgozók munkájába, a tájvezetője, akiket elkísért Dinnyes Ignác, a HNF Országos Tanácsa nemzetközi kapcsolatok főosztályának munkatársa is. Fogadásukon jelen volt Gyárfás Mihály, az MSZMP megyei bizottságának osztályvezetője, Rigó Szilveszter, a városi pártbizottság osztályvezetője, Szőkefalvi-Nagy Béla akadémikus, a népfrent megyei bi-

Ismerkedés a várossal Francia lakásügyi küldöttség Szegeden

Az Építészeti és Városfejlesztési Minisztérium vendégeként Magyarországon tartózkodó Francia-Magyar Baráti Társaság lakásügyi delegációja — melynek vezetője André Puyet, a Francia-Magyar Baráti Társaság titkára, az Országos Lakásügyi Szövetség titkára; a küldöttség tagjai: Louis Duchesne, St. Etienne városának lakásügyi főtanácsosa, Pierre Fleurence, St. Etienne főtanácsosa, Michel Prin, Sevran városának polgármester-helyettese, Igor Outchinnikoff, a Nemzetközi Tervező Iroda vezérigazgatója — Szegedre látogatott. A megyei tanácsházán a küldöttséget Kovács Imre, a megyei tanács elnökének általános helyettese fogadta, köszöntötte.

Tegnap, szerda délelőtt a francia küldöttség a Szegedi Ingatlankezelő Vállalatnál eszmecsere-t folytatott a lakóházak fenntartásáról. Kószó József, a vállalat igazgatója tájékoztatta a vendégeket a szegedi helyzetről.

A városi tanácsházán Prágai Tibor tanácselnök-helyettes délután fogadta a küldöttséget, és a városfejlesztés legfontosabb kérdéseit ismertette. A megbeszélésen jelen volt Kovács Imre, a megyei tanács elnökének általános helyettese. A francia vendégek ezt követően városnézésen vettek részt, majd az esti órákban visszautaztak Budapestre.

Nem beteg, csak gyengélkedik

Az újítómozgalomról állapították meg — ha nem is ezekkel a szavakkal — a népi ellenőrök, hogy nincs szó komolyabb betegségről, legfeljebb gyengélkedésről, amelyet egy kis „borogatással” rendbe lehet hozni. Környezetünkben 14 vállalatnál, a közlekedésnél és az építőiparnál vizsgáldták a népi ellenőrök, s megállapításukat igen alaposan, sok gyakorlati példával fűszerezve tették közzé. Jó érzékkel hangsúlyozták, hogy a műszaki fejlesztés, a termelés és a gazdálkodás hatékonyságának növelése napjainkban kiemelten fontos feladat, eredményessége nagymértékben hozzájárul az egész népgazdaság fejlődéséhez. S ebből az egészből semmiképpen sem lehet elkülöníteni az újítómozgalmat.

A népi ellenőrök az újítómozgalom helyzetét a legnagyobb nyilvánosság előtt tekintették át. A vizsgálócsoportok munkáját segítették a vállalati gazdasági vezetők, a társadalmi szervezetek tisztviselői. Több mint száz fizikai dolgozóval beszélgettek az újításokról, a gondokról és a fejlesztés lehetőségeiről, száznál is több írásban válaszoltak a témával kapcsolatos kérdésekre. A fő cél a jobbító szándék volt, a segítségadás, pezdítés e fontos mozgalomban. Az alapvető kérdésekben nem is találtak bírálnivalót. Minden vállalatnál elkészítik az újítási feladatterveket, az újítási előadók képzett emberek és szívesen támogatják, segítik az újítókat. Persze, kisebb-nagyobb hiányosságok előfordulnak mindenütt. Példás újítási pályázatokat az építőipari vállalatoknál nem írnak ki, a közlekedési ágazatban is csak egy-két munkahely él ezzel a lehetőséggel.

Az újítási feladattervek viszont körültekintőek és összhangban vannak a vállalatok műszaki fejlesztésének vonalával, s ha valamit sikeresen megoldanak, akkor jelentős megtakarítást is elérnek. Az autójavító vállalatnál például az univerzális szorítópisztolyok kialakítása különböző alvázvédő anyagok felhordására, s még több hasonló újítás, amely anyag- és energiamegtakarítást is eredményezett. Talán jobb eredmények születnének, ha az újítómozgalom, a szocialista brigádverseny és a DH-mozgalom szorosabban együttműködne. Korábban is gyakori panasz volt, hogy az újítókkal sokat packáznak, az iratokat ide-oda tologatják, hosszú az elintézés ideje. A népi ellenőrök azt tapasztalták, hogy az utóbbi években valamelyest javult a helyzet. A DÉLÉP-nél például három évvel ezelőtt még 145 nap kellett egy újítás elintézéséhez, az idén már a fele idő is elegendő, bár vannak kivételek is. Kitűnik a vizsgálati összegezésből, hogy nagyobb emberséggel, szeretettel, megértéssel foglalkoznak sok helyütt az újítókkal. Talán ezért is szembetűnő az a példa, amelyet a vásárhelyi közúti építő vállalatnál tapasztaltak egy újítás ügyintézésével kapcsolatban, amelynél mintha hiányozna a megértés, az emberség.

Csupán a tanulság kedvéért érdemes közreadni az iratok szövegéből: A kezdet: Vámos János hengerész-gépész tavaly februárban benyújtott egy újítást, hogy az üthengereknél az aszfaltutak készítése közben alkalmazzanak hidraulikus megoldású fogaskerék-szivattyút a korábbi, kézi megoldású szarnyshivattyú helyett. Az újító felsorolta az előnyöket és a várható anyagi hasznót is, valamint tapasztalatait, amelyet egy esztendőn át szerzett. A műszaki vélemény támogatta javaslatát és elrendelték a többi üthengernél az újszerű víztöltő felszerelést, az újítótól vázlatrajzot kértek, és 1000 forint díjat ajánlottak föl részére. Vámos János az ezer forintot kevésnek találta, nem fogadta el.

Indoklása a következő volt: a javasolt szivattyú minden üthengernél alkalmazható, kézi szivattyúval a vízkivétel 15 percet vett igénybe, az általa javasolttal csak 3—4 percet, a baleseti veszélyt is teljesen kizárja az új megoldás. Az egyszemélyi elbíráló válasza, tavaly júliusban: „A vállalatnál csak öt darab ilyen típusú üthengervan, naponta csak kétszer kell vízzel feltölteni, áprilistól novemberig 35 hetet dolgoznak a hengerrel, a henger műszak-órái költsége 111 forint. Ezek alapján a megtakarítás évente 46 620 forint. Az újítási rendelet értelmében az újítási díj legkisebb mértéke az első évben keletkezett hasznos eredmény 2 százaléka lehet, vagyis jelen esetben 932 forint, s a kért 2 ezer forintot nem tudom elfogadni. Munkatársunk az újítómozgalomban első ízben jelentkezett újítással. Amennyiben nem ért egyet, panaszával a vállalat szakszervezeti bizottságához fordulhat.”

Az újító válasza, ugyancsak júliusban: „A kétszeri feltöltés nem felel meg a valóságnak, mert naponta 7—10 alkalommal történik. Évente nem 35 hetet, hanem inkább 42—43 hetet dolgozunk a hengerekkel. Az újítómozgalomban korábban is részt vettem, már volt elfogadott újításom. Nem fordulok panasszal a szakszervezethez, nem akarom az időt húzni. Talán szóban jobban megértéshatott volna az egész ügyet. Az ezer forintot elfogadom.” Nem fűzünk kommentárt ehhez a levélváltáshoz. Nagy kár, hogy sokan nem hogy elutasítják, de olykor még elfogadni sem tudnak megfelelő hangnemből. Pedig Vámos János hengerész-gépész megérdemelte volna a magasabb százalékot is, különösen akkor, ha éppen most nyújtotta volna be első újítását. A biztatás, a bátorítás a kezdőknek jobban kell, mint a már edzett és járatos embernek. Végül is kiket becsülünk magasabban anyagilag és erkölcsileg is, ha nem azokat az embereket, akik kötelező munkájuk mellett török a fejüket a jobbításért, a műszaki fejlesztésért?

Tudom, hogy az említett példa szélsőséges, de még az sem vált általánossá, amit a Szegedi Magas- és Félépítő Vállalatnál tapasztaltak, hogy fizetésesemlést helyeznek kilátásba azoknak, akik jelentős hasznót hozó újítást dolgoznak ki. Pontosan meghatározták, hogy akinek az újítása 500 ezer forint feletti megtakarítást eredményez, az 100 forint, akinek pedig a javaslata 1 milliót is hoz a vállalatnak, az havi 200 forintos bérélemében részesül, természetesen az öt megillető újítási díjon felül. A DÉLÉP-nél az újítómozgalom eredményes résztvevőinek saját alapítású „Vállalat kiváló újítója” kitüntetést és 800 forint pénzjutalmat adományoznak rendszeresen. Az anyagi és az erkölcsi elismerés mögött igen jelentős vállalati, népgazdasági haszon húzódik meg. Örvenedet, hogy csupán a múlt esztendőben — a vizsgált 14 vállalatnál — a hasznosított újítások eredményeként közel 12 millió forintot takaríthattak meg.

Érdemes tehát az újítómozgalmat támogatni, serkenteni az alkotni vágyó embereket. Az érvényben levő újítási rendeletek képesek biztosítani a további fejlődést. Nem fentről kell újabb mankókat igényelni, hanem a vállalatok kollektíváknak, a műszaki szakembereknek, a gazdasági és társadalmi szervezetek vezetőinek kell nagyobb körültekintéssel, biztató szóval is elősegíteni e hasznos mozgalomnak az újabb fölpezsdülését, hogy valóban értékesen járuljanak hozzá az egész népgazdaság fejlesztéséhez, a termelés és a gazdálkodás hatékonyságának javításához.

Gazdag István

Buszok reggeli „csúcs”-ban

„Csak” arra voltam kíváncsi, hogy az oly sokat emlegetett reggeli csúcsidőben — 7 óra és 9 óra között —, a lakótelepekről — Tarjánból, Odesszából, az Északi városrészről — milyen körülmények között utazhatunk iskolába, piacra, dolgozni, orvoshoz. „Tíz percenként” — olvasom a menetrendben. Hogy ez mennyire nem „csak”, tudja, akinek emlékezetéből nem mosódott még ki a mondjuk tíz évvel ezelőtti szegedi tömegközlekedés helyzete.

Sietek leszogezni, a tíz percenkénti követési időben nem volt hiba, a tegnapi reggelen a 17-es és a 80-as járat kocsjai időben értek a végállomásra. Az egy-két perces esetleges csúszás — tanúsíthatom — nem vezetőiken múlt. Hanem kin?

A 790 513 számú menetfegy tulajdonosaként figyelem a GF 15-62-es Ikarus parancsnokát. Az utastérre irányított tükörben megnézte, elhelyezkedtek-e Víztorony téri utasai, aztán indított. Hogy a József Attila sugárútra kanyarodhasson, a 62-es járat pilótájának figyelmessége kellett, aki lemondott az elsőbbségről. Hogy 17-es buszunk baleset nélkül folytathatta útját, az nem a 62-est türelmetlenül,

rosszalló fejmozdulata sem volt. A sötétkék vizsgázó ruhájába öltözött fiú, az üres kosarait a piacra vivő nagymama, a magyar csapat VB-szereplését karikázó szemmel értékelő kis társaság mindenestre időben céljához ért.

Újszegedről a 7 óra 45-ös, nyolcvanas autóbusz miattam indult késve, bocsnátunk kérek ezért mindenkitől, aki más megállóban türelmetlenkedett. Utam volna én jegy nélkül, ha már megakadt a jegytömb továbbbírja, de a GF 15-65 vezetője kéréssem nélkül is kioldozta a papírgubancot. Aztán még megvártunk egy botjával kocogó nénit is, hát persze, hogy sokan vártak ránk a Vedres utcában...

A Marx téri sárga villógásban — mi baja vajon a zöld hullámnak? — egy szál gyalogost is át kellett engednünk a zebrán, a Párizsi körúton meg udvariasan magunk elé tessékeltünk egy sávjában rekedt pótkocsis vontatót, úgyis megállónk következett. Hát tetszenek látni, így megy a hajsza a másodpercekért. Meg a centiméterekért, az Északi városrész 320-as épülete körüli fordulóban.

Amikor a következő nyolcvanasra felszálltam a Csongrádi sugárúton, hogy egy óra alatt már harmadszor utazzam át a hídon, magam is szégyelltem, hogy a vezetőfülké üvegablakán kocogtatni kellett. Kérem szépen, pontosan tudom, hogyan kell

jegyet venni, és mégis... De már kitaláltam, mi legyen a teendő, ha a GC 37-11 vezetője visszaint: „nem tudok mit csinálni, tessék leülni”. Az a megoldás, hogy kis cédulát függesztsek az automatára: „elintézt, nem működik”, így aztán nyugodtan ülhetek tovább kukán kifelé bámulva.

Ne tartsák őrös poénnak, általános következtetések levonásától is óva intem az olvasót, de még egy ilyen utam volt, igaz, szerencsésebb kimenetelű konfliktussal. A GF 14-93-as fiatal vezetője ugyanis — némi, de tényleg gyors! — szerelés után a markomba nyomott néhány jegyet. Ennyi elég lesz? — kérdezte, látszott rajta, ilyen kicsinyiségek nem hozzák ki a sodrából.

Kezdem érteni, mit jelenthet — s idegfeszültség, koncentráltság, fizikai és szellemi erő mértékével aligha fejezhető ez ki — félnapokon át megállás nélkül együtt utazni velünk, lavírozni a város útjain, egyik útvonalról a másikra átváltani, ahogy az aznap „parancs” éppen előírja, csellengő ke-rekpárosok, udvariatlan autóstársak, önző gyalogosok között, a szolgálat utolsó órájában is biztonságban szállítani az utasokat hazafelé, dolgozni, bevásárolni, orvoshoz. Ennyit a tegnapi reggeli csúcsforgalom tapasztalataiból mindenképpen érdemes a magam számára megőriznem. Hátha ragadós a példa.

Pálty Katalin

A határidőnél két hónappal előbb

Az Adria olajvezeték magyarországi szakaszának építése

Az Adria kőolajvezeték magyarországi — a jüszoláv határtól Káraig terjedő — nyolcvanöt kilométeres szakaszán, amelyet a Sifóki Kőolajvezeték Építő Vállalat kettes számú főépítés-vezetőségének dolgozói fektettek le, befejeződött a műtárgyépítési és tereprende-zési munka. Hozzájárultak a nyomáspróbához. Harmincezer köbméter vizet szivattyúznak az óriás acélcső kigyóba az első 30 kilométeren, és nyolcvan atmoszféra nyomásnak veszik alá a vezetékét.

Ezt követően megkezdődik a második — 55 kilométeres — szakasz próbája. Ez előreláthatólag július 10-ig tart

majd, ami annyit jelent, hogy a tervezett szeptember 10-i határidőnél két hónappal korábban adhatják át a vezetékét az építők. (MTI)

Szövőgépek a Szovjetunióból

Újabb 42 SZTB-típusú szövőgép érkezett a Szovjetunióból a Pápai Textilgyárba. Összesen 334 darab SZTB-szövőgépet állítanak munkába, s ezzel 1975-höz viszonyítva 1980-ra két és félszeresére nővelik a termelést.

Gépjárművezető-képzés

A közlekedésoktatással és neveléssel foglalkozó intézmények dolgoznak ki, közösen. Mindez persze több éves munka nyomán születik majd meg. Addig is a hazai gépjárművezető-képzési és vizsgáztatást tovább korszerűsítik. Erről számoltak be a KPM illetékes osztályának vezetői szerdai sajtótájékoztatójukon.