Munkáskerületben új pártház

Az új pártszékház

Szegeden, a munkáslakta Petőfitelepen, a II-es pártalapszervezetnek — amelyhez Baktó is tartozik — soha nem volt rendezvényei megtartására önálló helyisége, épülete a felszabadulás óta. A taggyűléseket is a környékbeli intézményekben tartották meg. Tarján építésének kiterjesztésével a volt Fodortelepről is ehhez az alapszervezethez tartoznak majd az ottlakó nyugdíjas párttagok. Az alapszervezet tagságának várható növekedése ösztönzött arra, hogy társadalmi összefogással új székházat kapjon ez az alapszervezet az Acél utca elején.

Az elhatározásból valóság lett. Tegnap, szerdán délután új székházuk ünnepélyes avatására gyűltek össze a nagyteremben az alapszervezet tagjai. *Dr. Czene Mihály* pártalapszervezeti titkár üdvözlő szavai után *Török József*, az MSZMP Szeged városi bizottságának első titkára mondott avatóbeszédet. A többi között hangsúlyozta az összefogás erejét, azt, hogy a tervezéstől a kivitelezésig sok tízezer társadalmimunka-órával készült el az új létesítmény. A Szegedi Tervező Vállalat egy kollektívája készítette el a terveket. Dolgoztak az épületen a Vedres István Építőipari Szakközépiskola diákjai, a MÁVtól egy tetőfedő szocialista brigád, a szegedi Felszabadulás Tsz tereprendezői. Petőfitelepről a népfront, a nőbizottság, a Vöröskereszt tagjai. Petőfitelep lakossága 35 ezer társadalmimunka-órával járult a székház felépítéséhez.

Az avatáson kulturális műsorral szerepeltek Petőfitelepről a Balaton utcai általános iskola úttörői.

Úttörők, kisdobosok terve

A Magyar Úttörők Szövetsége Országos Tanácsa szerdán Szűcs Istvánné főtitkár elnökletével ülést tartott. A tanácskozáson — Nemes Péternek, az úttörőszövetség titkárának előterjesztésében — megvitatták a szövetség 1979—80-as programját.

Az Országos Tanács javasolja az úttörőcsapatoknak, hogy a „Tettekkel a mi világunkért" jelmondot jegyében készítsék el saját programjukat. Ennek megvalósításában folytassák a korábbi években elkezdett munkát. Mozgósítsák a kisdobosokat és az úttörőket aktív részvételre, saját közösségük, az iskola és a lakóhely életében, s erősödjék cselekvő hazaszeretetük, szolidaritásuk a világ gyermekeivel. Az úttörőévi program valóra váltása a pajtások öntevékeny úttörőéletére épüljön.

Bányászlakások

Negyven új tanácsi bérlakásba költöztek be a napokban oroszlányi bányászok. Ebben az évben egyébként a bányászlakás építési akcióban 360 új otthonnak kell elkészülnie, többnek, mint amennyit az utóbbi három évben kaptak az oroszlányiak. (MTI)

Jólétünk torzulásai

Kinek korog ma éhségtől a gyomra? Valószínű, napokig házalhatnánk Szegeden is, mire szembetalálnánk magunkat a fizikai nyomorral, a „nincs mit enni", vagy a „vacogunk a fűtetlen szobában"-fajta, valaha jól ismert helyzettel. Szó sincs róla, korántsem fenékig tejföl még az életünk, s a kisnyugdíjasoknak, a többgyermekes anyáknak, a magára hagyott öregeknek napestig jegyezgethetnénk a panaszszavát, de a lakosság zöme már kétségtelenül eljutott a szerény jómódba. Közgazdászok állították meg, hogy a ma elfogyasztott termékmennyiség, illetve a jelenlegi közszolgáltatás az 1938-as magyar társadalom zömét — a szellemi dolgozókkal együtt — kimondottan boldoggá tette volna. A mi egzisztenciális biztonságunk, művelődési lehetőségeink, egészségügyi ellátásunk, nyugdíjrendszerünk, viszonylag alacsony élelmiszeráraink még a fejlett tőkés világ fizikai dolgozóinak körében is irigylésre méltónak tűnhet, nem is szólva azokról a nemrég fölszabadult országokról, ahol az egy főre eső nemzeti jövedelem még az évi négy-, ötszáz dollárt sem éri el.

Szocialista boldogulásunk természetesen nem mondható felhőtlennek. A tényleges életmód és az elképzelt jólét közt nyilvánvaló a feszültség, s ezt korántsem csupán a „növekedés nehézségei" okozzák. Igen nagy a nyomás az úgynevezett nyugati jóléti ideál irányába, amely pedig szocialista elveinktől idegen és reális lehetőségeinket is meghaladja. Az értelmetlen rongyrázást, az esztelen pazarlást mi nem tűzhetjük nemzeti célul magunk elé, még akkor sem, ha egyesek bárhogy verik érte a „balhét", vagy máris nagypolgári módon viselkednek. A jólét fokozásának effajta torzulását már szinte lépten-nyomon tapasztaljuk, csak néha — kényelemből vagy óvatosságból — úgy teszünk, mintha nem vennénk észre. A drága autók használata (szerencsére, már korlátozták), versengés a luxusnyaralók építésében, a javak szerzésének növekvő mániája pedig szemet szúr mindazoknak, akik birtokosai ugyan a hatalomnak, de két kezük és agyuk munkája révén még távlatban sem gondolhatnak arisztokrata allűrökre.

Sokan hármas eredetűnek tartják a jóléti elképzelések torzulását; tovább él a felszabadulás előtti urakat utánzó kispolgári törekvés; a mai „nagymenők" életmódja bizonyos mértékig átsugárzik a dolgozó rétegekre; a kapitalista „fogyasztói társadalom" illúziója a szocialista életformában is kezd életmagra kapni, s ezt az illúziót mi nem tudtuk még lerombolni. Márpedig az „azért élünk, hogy fogyasszunk" fölfogásba semmiképpen sem nyugodhatunk bele, mert a közgondolkodást károsan befolyásolná. Semmittevésünkkel azt a mákonyt sugallnánk a társadalomnak, hogy az egyéni jólét megteremthető a közös érdekektől függetlenül, vagy azokkal ellentétben is; hogy a kíméletlen eszközökkel megszerzett javak a nép céljaival ellentétes módon fölhasználhatók. Ilyen kényelmesek nem lehetünk. Muszáj megértetnünk a nemzet jobbik részével, hogy a torz életszemlélet, az önös harácsolás rombolja az egyén és a társadalom kapcsolatát. Természetesen nevetséges volna az egyes árucikkeket vagy fogyasztási szokásokat kipellengérezni. Arra van szükség, hogy az emberek értelmes, hasznos, szükséges dolgokra költsék a pénzüket, tehát ésszerűen, a társadalom fejlődését támogatva igyekezzenek egyénileg is boldogulni.

Tudjuk, rengeteget beszéltünk már róla, hogy a vagyongyűjtés nem az egyének gonoszságából fakad, hanem a még megoldatlan problémákból. Amíg meg nem oldjuk a lakáskérdést, az üdültetési gondokat, a tömegközelekedés javítását, amíg hiánycikkekről és alacsony színvonalú lakossági szolgáltatásról beszélünk, addig, sajnos, a sok pénzbe kerülő maszekolással is ki kell békülnünk. Ha majd a mi szocialista társadalmunk odáig fejlődik, hogy bárki anyagi hála nélkül is megvásárolhatja a neki szükséges dolgokat, és tehetségét is teljesen kibontakoztathatja, akkor a fölfelé kapaszkodás, a státusszimbólumok hajszolása — reméljük — szánalmas és nevetséges viselkedéssé silányul.

Nézzük a lakást, életszínvonal-politikánk minden mást megelőző kulcskérdését! Akinek még nincs rendes otthona, az kénytelen alávetni magát az albérleti uzsorának, kénytelen elviselni a munkásszállásokon még gyakran uralkodó áldatlan állapotokat, vagy esetleg arra törekszik, hogy törvényellenesen is megszerezze a lakáshoz szükséges összeget. A lakáshiány főleg a fiatal házasokat sújtja, mert nagyon nehezen tudják előteremteni a fészekre valót. Káros hatása számos társadalomellenes tendenciában, a családi élet bizonytalanságában, a népszaporulat egyenetlenségében, vagy elégtelenségében, a gyermekek hiányos nevelésében stb. jelentkezik. Hiába állunk az első lakásépítő országok között Európában, a lakáshiány megszüntetése szocialista társadalmunk legfontosabb problémája. Idén 90 ezer lakás építését tervezzük, s ezt az ütemet folytatjuk tovább.

Az ingatlanszerzés és az autóvásárlás már nem ilyen egyértelműen támogatandó közérdek. Ma, amikor amúgyis kínzó gondot okoz az építőanyagok és kapacitások hiánya, jó képet vágunk a hétvégiházrondaságok, agyoncicomázott nyaralók szaporodásához. Miért? Igaz, sokan csak így tudják hétvégi pihenésüket, üdülésüket megoldani. Sokak azonban a telepeken is csak versenyeznek, anyagi tehetségüket mutogatják egymásnak. Hamis az olyan érv, hogy az effajta építkezések tiszta népgazdasági nyereségként könyvelhetők el, mert a közületi építkezéseken kívül jönnek létre. Az építőanyag ugyanis a szocialista iparból származik, nem az építtetők állítják elő szabad idejükben. Érdemes volna megvizsgálni, hogy a méregdrága négyszögöleknek, a telekárak növekedésének mekkora szerepe volt eddig a spekulációs vásárlásokban, a munka nélküli jövedelemszerzésre való törekvésben. Mert a módosabbak közül sokan nem a bankbetétben, hanem ebben látták megtakarításaik értékének megőrzését.

Na és a személyautó? Legalább olyan problematikus, mint a nyári lak, vagyis egyszerre elégíti ki reális emberi igényt és szükségletet, illetve szórakozást és státusszimbólumokat. Szervezőknek, orvosoknak, árubeszerzőknek, fölvásárlóknak, szerelőknek stb. az autó szinte nélkülözhetetlen létfenntartási eszköz. Ritkán lakott vidéken, ahol kulturálatlan és lassú a vasúti és az autóbuszközlekedés, kétségtelenül kényelmet nyújt annak, aki megveheti. A barkácsolni szerető embereknek ezenkívül hasznos elfoglaltság. Ha azonban a társadalom szempontjából is nézzük, a személyautózás, s főleg a passzióból való kocsikázgatás, komoly gondot is jelent. Közgazdász nyelven: az egy személyre jutó személyautó gyártási költsége sokszorosa nemcsak a vasúténak, hanem az autóbuszénak is. Az energiafölhasználás is sokkal kevesebb a tömegközlekedési eszközöknél. Milliárdokat emészt föl az autópályaépítés, a benzinkutak telepítése, a parkolóhelyek kiképzése. Az autóval kapcsolatos közvetett kiadások közé tartozik a levegőszennyeződés és a zajártalom elhárítása, a forgalomirányító berendezések és apparátusok fönntartása. Szó sincs arról, hogy az autó, vagy az üdülőtelek nem férne bele a szocialista életmódba. Csupán a túlzások, a torzulások nem szimpatikusak. Amíg nem tudunk ezek mellé más lehetőséget is nyújtani, mindössze annyit tehetünk, hogy az embereket szocialista életvitelre, kulturált közlekedésre, társadalomtiszteletre szoktatjuk, neveljük.

Szocialista állampolgár nem teheti magáévá a pazarlás elvét, amit „odaátról" különféle tetszetős csomagolásban kínálnak neki. Nekünk nem a mértéktelen presztízsfogyasztás, hanem az értelmes élet a célunk, ezt akarjuk megkönnyíteni, megszépíteni az anyagi javak bőségével, szocialista elvek szerinti elosztásával.

F. NAGY ISTVÁN

NEB-vizsgálat

A gépkocsik kihasználása

Gyakran lehet látni vállalati autóbuszt négy-öt utassal. Bizonyos időszakokban pedig üzemek, intézmények udvarán hetekig vesztegelnek a gépkocsik. Mert nincs mit szállítaniuk. Ilyenkor mindenkinek egy dolog juthat eszébe, milyen a szállítás hatékonysága. A NEB már két évvel ezelőtt is foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a személy- és teherszállító gépjárműveket hogyan használják ki. Az akkori vizsgálat megállapítása szerint a gépjárművezetők nem érdekeltek abban, hogy munkaidejüket jobban kihasználják. Nem törekedtek a vállalatok arra sem, hogy az üres gépkocsikat kölcsönadják más intézménynek. A gépkocsipark általában a csúcs szállítási időszak igényei alapján alakult ki. Így érthető, hogy egyes időszakokban jó néhány teherautó felesleges. A munkásszállító gépkocsivezetők a reggeli és a délutáni fuvar között nem tudtak mit kezdeni idejükkel. Így végül is nem dolgoztak meg munkabérükért. Sok helyen hiányoztak a jó szakemberek. A gépjárművek javításának elhúzódása, az alkatrészhiány, a lassú anyagbeszerzés miatt sok gépkocsit nem tudtak használni.

A népi ellenőrök most újólag tájékozódtak, hogy az elmúlt két év alatt miképp változott a helyzet. A vizsgálat során felkeresték a KSZV-t, a megyei Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalatot, a deszki Maros és a tápéi Tiszatáj Termelőszövetkezetet, a DÉLÉP-et, a DEFAG-ot, a Szegedi Építőipari Szövetkezetet. A népi ellenőrök tapasztalatait tegnap, szerdán a szegedi tanácsházán értékelte a városi és szegedi népi ellenőrzési bizottság *Kalmár József* elnökletével.

Általános megállapítás, hogy szinte mindenütt nagyobb gondot fordítottak a szállítás szervezésére, tervezésére. Jobbnak találták az adminisztrációt is, ami a nyilvántartások gondosabb vezetésében mutatkozott meg. A gépkocsivezetők munkaidejének kihasználásában is észrevehető változás, de még mindig — különösen a vállalati buszoknál — sok a felesleges idejük, amit nem munkával töltenek a „pilóták". Többen is elmondták, meg kellene találni a módját a munkásszállító gépjárművek esetében, hogy a sofőröket jobban foglalkoztassák. Elhangzott olyan javaslat is, miszerint a reggeli és délutáni ki- és beszállítás között ezeket a gépkocsivezetőket más járműre ültessék. Kisebb mértékű a javulás a gépjárművek ellenőrzésében. A legtöbb helyen bevezették az ösztönző bérezést.

Több helyen nem oldották meg jól a tervszerű ellenőrzést és hiányoznak a szakképzett ügyintézők. A népi ellenőrök például a tápéi és a deszki téeszben kifogásolták, hogy az ellenőrzéseket nem tervezik. E kérdés mellett vizsgálták, hogy a szállítás szervezete miképp korszerűsödött. Például a DEFAG-nál nem alakult ki megfelelő szállítási szervezet. A központi irányítás hiánya miatt nem megfelelő a koordinálás és az ellenőrzés. A szakember-utánpótlással sem lehetnek elégedettek.

A népi ellenőrök több helyen tapasztalták, hogy túlságosan sokféle gépkocsitípust használnak. A vállalatok elsősorban arra hivatkoznak, hogy a kereskedelemben nincsen nagy választék és nem is tesznek erőfeszítéseket, hogy egyazon típusból alakítsák ki a gépjárműparkot. A tipizálás megkönnyítené a javítást, az alkatrészbeszerzést, a pótlást. Csak a Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalatnál és a deszki téesznél volt észrevehető az a törekvés, hogy egy típusú gépkocsikat vásároljanak. Az energiatakarékosság szempontjából is vizsgálták a népi ellenőrök, hogy milyen a gépkocsik kihasználtsága. Sok helyen túl nagy a fogyasztásuk az autóknak. A gabonaforgalmi vállalatnál a túlfogyasztást a gépkocsivezetőkkel megtéríttetik, de ugyanakkor az üzemanyag-megtakarításra prémiumot nem fizetnek. Pedig néhány helyen jó gyakorlatnak bizonyult az üzemanyag-premizálás, mert ez takarékosságra ösztönöz, amit nem kell különösképp bizonyítani, hogy mennyire népgazdasági érdek. Volt olyan hely is, mint például a tápéi téesz, ahol a túlfogyasztást, illetve a megtakarítást egyáltalán nem is értékelik.

A korábbi vizsgálat hatására a szállítási forgalmi mutatók javultak, a gépkocsikat jobban kihasználják, kevesebb az üres visszafuvar.

A népi ellenőrök segítő szándékkal tárták fel a hiányosságokat, illetve ismerték el az eredményeket. A vizsgálat megállapításaival a vállalatok, gazdaságok egyetértettek. A vizsgálatot követően például a KSZV-ben gazdaságosabb szállítási formát vezetnek be és intézkednek, hogy az élő munkát jobban használják ki. A DEFAG-nál júniusig kívánják meghonosítani az ösztönző bérezést. A NEB több hasznos észrevételt, javaslatot címzett az illetékes vállalatoknak. Ami a vizsgálat egyik legfőbb tanulsága, és szinte minden vállalatra, intézményre érvényes: ahol csak lehetséges többet foglalkozzanak a javító bázis kiépítésével és a hibát megelőző karbantartással. Így jobban tudják védeni az autókat, hosszabb lesz az élettartamuk, kevesebb a javítás miatt az állásidő és természetesen ezáltal is növekszik a szállítás hatékonysága.

E. M.

Újító csapágygyáriak

Hatmillió forint megtakarítás

305 újítási javaslatot adtak be, és ezek közül 185-öt elfogadtak tavaly a debreceni Magyar Gördülőcsapágy Művekben. Ennek köszönhetően hatmillió forintot takarítottak meg az újítók a vállalatnak. Javaslataik elsősorban arra irányultak, hogy a nehéz fizikai munkát könnyítsék, új kisgépeket vezessenek be és alapanyagot takarítsanak meg.

Az újítások számának növekedése mellett az is figyelemre méltó, hogy jelentősen csökkent az átfutási idő, hiszen a javaslatok beadásától az elfogadásukig átlagosan mindössze 32 nap telt el. (MTI)

Metszik a szőlőt

A balatoni történelmi borvidékeken metszik a kordon rendszerű szőlőt. Elsősorban a nagygazdaságok láttak hozzá a munkához.

Veszprém megye két legnagyobb szőlőtermelő gazdaságában, a Badacsonyi Állami Gazdaságban és a balatonedericsi termelőszövetkezetben naponta több mint százan dolgoznak. A munka jól halad. (MTI)