

Szegeden tartotta ülését a TOT nőbizottsága

Tegnap, csütörtökön Szegeden, a Hungária-szálló különtermében ülést tartott a Termelőszövetkezetek Országos Tanácsának nőbizottsága. Részt vett a megbeszélésen Kónya Sándorné és Keresztúri Istvánné, a megyei pártbizottság munkatársa.

A megnyitót után dr. Farakas Miklós, a Csongrád megyei Mezőgazdasági Szövetkezetek Szövetsége titkárhelyettese ismertette a Csongrád megyei szövetkezetek munkáját, eredményeit, tennivalóit.

Ezután a résztvevők szóbeli íkiegészítőt fűztek a kiadott írásos anyaghoz, amelyben a megye térszervei, szakszervezeteiben dolgozó nők életéről, munkájáról számolt be dr. Bodó Istvánné főmunkatárs.

A hasznos és ésszerű javaslatok után Keresztúri

Istvánné, a megyei pártbizottság gazdaságpolitikai osztálya képviseletében szövegezte a nőpolitikai határozat végrehajtásának eddigi tapasztalatairól, majd a jövőbeni tennivalók közül ismertette néhányat.

Hangsúlyozta, hogy a munkaerő-átképzés és az átcsoportosítás sikeréért már most számításba kell venni a hatodik ötéves terv várható változásait, a hatékony, az ésszerű és egyben korszerű munkaerő-gazdálkodást.

A zárszó után a bizottság tagjai megtekintették a mi-hályteleki Új Élet Tsz-t.

Ma, pénteken Csongrádon folytatja munkáját a TOT nőbizottsága, ahol az ügyintéző szervezet két ülés közötti nőpolitikai munkáját és a TESZÖV-nőbizottságok munkamódszerét értékelik.

Vasutasok kitüntetése

A 29. vasutasnap első, hivatalos eseményeként csütörtökön megemlékezést és kitüntetési ünnepséget tartottak a Nyugati pályaudvar utasellátó éttermében. Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

A vasutasnap alkalmából 289 dolgozót tüntettek ki. Az ünnepségen Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter a kiválóak között is élen járó 50 dolgozónak adta át a Kiváló Vasutas, 75 vasutasnak pedig a Kiváló Munkáért kitüntetést. A miniszteri és a vezérigazgatói dícséreteket az igazgatóságokon, az üzemek vasutasnap megemlékezéseinek adják át, az arra érdemes dolgozóknak.

Új üzemben, régi vaskalappal

Évente az országban ezer, ezeregy száz között van azoknak az új üzemeknek, nagyobb műhelycsarnokoknak a száma, ahová kemény elhatározásokkal, friss eszköztárral, sokféle reménnyel telepednek be működtetők, használók, tulajdonosok, ám olykor visznek magukkal valamit, amit nem kellene: a régi vaskalapot. Figyelemre méltó eredményekre jutott az az üzemszociológiai vizsgálat, amelynek célja annak felderítése volt, miként változnak a műszaki-technológiai feltételek átalakulásával a vezetési, irányítási, végrehajtási kapcsolattrendszerek és módszerek. Az elemzés sajnálatosan azt állapíthatta meg, hogy az eszközök adta környezet gyors, vagy éppen alapvető átforgatódását rendkívül lassan, vontatottan követi az új környezet kívánta szervezési, irányítási módszerek bevezetése. Amit nem ment, de magyaráz, hogy az üzemi közgondolkodás sokkal nagyobb jelentőséget tulajdonít a holt eszközök milyenségének, mint az eszközöket működtető emberi csoportok szervezett-ségének, irányítottságának.

Kevésbé szakszerűen: az új eszközök varázsa elföldi, hogy minden maradt a régi-ben, ami a szemlélet- és gondolkodásmódot, a vezetési stílust, a feladatok kiadásának, végrehajtásának és ellenőrzésének rendjét illeti. A művezető ugyanúgy szaladgál anyag és szerszám után, mint korábban, a gépmunkások a hagyományoknak megfelelően vedlenek át időnként anyagmozgatókká, s az üzemvezető, mint addig, most is zsebből irányít, átnyúlva a művezetők feje felett, egy-egy feladatot hol a fontosak közé emelve, hol a lényegtelenek közé lökve. Kézenfekvő: az új környezet új gondolkodásmódot kíván, mert a környezetben rejlő többféle hatékonyság csakis így szabaddítható fel. Kézenfekvő lenne ez a fölismérés, ámde: a megszokás nagy úr. Ha elbódogultak a régi műhelyben az említett módszerekkel és stílussal, akkor miért kellene most valami mást keresni, hiszen — lám, a népi bölcsesség is ezt sugallja — járt utat a járatanért el ne hagyj...

Ami a különféle bölcsességeket illeti, azokból bármilyen esetre, helyzetre akad vékára való. S mert az új üzemben nem boldogulok — nem ilyen, a feketét fehérre mosó okoskodásra — van szükség, hanem — és alapvetően — gazdaságos termelésre. Tudomásul kellene venni: a fejlesztőmunka nem ér véget a dologi javak

elhelyezésével, próbaüzemével, átadásával és átvételével. A fejlesztőmunkának — az új üzem tényleges elkészültének — az a végpontja, amikor megteremtődött emberek és eszközök bonyolult, sok ágra bomló kapcsolattrendszere, egyrészt az emberek, másrészt az eszközök közötti munkamegosztás figyelembevételével. Annak mérlegelésével: a minőségében más környezet milyen minőségében más cselekvéseket kíván.

Helytelen lenne úgy gondolkozni, hogy a régi vaskalappal inkább csak lelki — pszichológiai — hatásai vannak, azaz a rossz beidegződések következményei csupán a gondolkodásmódban érhetők tetten. Ismét, mint bevezetőben, vizsgálati tapasztalatokra hivatkozunk. Az Országos Tervhivatal és a Pénzügyminisztérium már hosszabb ideje működő nagyberuházások hatékonysági eredményeit elemzte. Azt állapíthatták meg a két szerv munkatársai, hogy a számított és a tényleges hatékonyság a szóban forgó üzemek csupán 18—20 százalékánál áll közel egymáshoz. Másutt jelentősek az eltérések, de mindenkor a tényleges hatékonyság rovására. A főbb okok között előkelő helyen szerepel a megváltozott környezethez igazodó irányítási, szervezeti, szervezési keretek kialakításának elmulasztása, azaz annak a gyakorlatnak a makacs léte, hogy az új feltételekből elavult módszerekkel szeretnénk a sikert kipróbálni. Ez pedig nem megy.

Oly annyira nem, hogy az új technológiai berendezéseknél az úgynevezett beépített kapacitások — a lehetséges termelőképességek — felét (!), kétharmadát érik el csupán a valóságos teljesítmények, s jó néhány termelőhelyen a régi eszközök hatékonysága kedvezőbb, mint az új, korszerű — és drága —, nagy termelékenységgel berendezéseké!

Meghökentő tény ez, s talán nem is maga az ellentmondás teszi azzá, hanem gyakorisága, általános jellege. Idejét múlt megszokásaink, családi körben, nem többek mosolygatótárgyoknál, magánügynek számító maradiságnál. Megszokásaink a termelés, a gazdálkodás körében már lényeges veszélyforrások, változtatási készségünk lassúsága, új irányítási befogadóképességünk hiánya vagy szerény mértéke döntő akadállyá válhat a fejlesztési kiadások megtérülésének, a remélt haszon bevételezésének.

Lázár Gábor

Szergej és Nurmi

Mozdonyklinika

— Ez a görbe vas, ez a lapátjárás, ez a puttony.

Mozdonytörténelmet tanulok Bank Jánostól, aki — soha sem gondoltam volna, hogy öreg gépeket így lehet szeretni — olajos kezével megismogatja a százesztendő mozdonnyal alkalmatosságait, ahogyan sorra bemutatja őket.

— Múzeumba kerül — mondja.

— Hová?

— Csak képtelenem mondtam a múzeumot. Pár hét múlva, amikor végzünk a kicsinosításával, kikerül a Nagyalállomás előtti térre. Utazik még egyet, utoljára.

Nézem a vezetőállásban az eloxidálódott fémtáblát, rajta a mozdonnyal személyi száma; 326274, és egy adat is: sebessége 43 kilométer.

— A Szergej százal mehet — mondja Bank János —, de tudna többel is.

— Szergej?

— Minden mozdonytípusnak van beceneve. A gőzösök közül például a 424-es a Bivaly névre hallgat. Nálunk a dunántúli vasutasok Nurminak hívják. Az M 62-es mozdonyt hívják Szergejnek.

— Bivaly, Nurmi... Találom elnevezések. Erősek, gyorsak, kitartóak. De ők is múzeumba kerülnek nemskára.

— Becézni szeretetből szoktak.

— Persze. Maga szerint nem szeretetre méltóak ezek a gépek.

— Talán. Nem tudom. Nézzünk körül, utána megmondok.

Es megyünk, pontosabban szólva kapaszkodunk, mert mozdonnyra felmászni nem is olyan könnyű dolog. Fenn Szőke József dolgozik. A kilométerórát javítja.

— En is a Béke brigád tagja vagyok — mondja —, hetvenben kerültem ide. Egy darabig betanított munkásként dolgoztam.

— Miért lesz vasutasod lak?

— Nem tudom. En azért lettem vasutas, mert az volt az apám is. Sok dinasztia alakult ki nálunk itt a műhelyben.

— Harminc éve dolgozik itt. Így gondolta ezt mindig, minden egyes napon?

— Lett volna értelme más-ként?

Nehezen tudnék válaszolni, nem is várja, hogy mondjak valami közhelyet. Megyünk tovább.

— Na, látja ő a Szergej, aki pedig éppen azakkumulátorait ellenőrzi. Kmezz József, a legfiatalabb brigádtagunk. Csabán tanulta a szakmát.

— Hogyan lehet — kérde-

zem — kiserelni ebből a gépből az akkumulátort? Nagynak látszik, nehéznek.

— Nehéz? Mázsa darabja. Azért kikapja valamennyi-
űnk.

— Hogy?

— Szívvel, lélekkel — és hasizommal. A karunk sem marad tétlen.

— Jó itt?

— A rekonstrukció után, jobb lesz. Nemsokára megépülnek az új csarnokok, nem kell annyit a szabad ég alatt dolgoznunk; jó lesz.

Bank János a Béke szocialista brigád vezetője valaha villanyszerelőként kezdte. Ezt Kiri István műhelyfőnök árulta el róla. Nekem más-honnét is ismerős a neve.

— Fociztam. Kezdetben az SZVSE-ben, később 13 évig az Alsóvárosban, a fűtőház csapatában.

— Mondja, van alapja annak a közszájon forgó legendának, hogy itt a vonatúti főnökségen mindenkinél volt, vagy van köze a focihoz?

— Így igaz. Kiri István sportköri elnök, Szőke József az ifjúsági csapat edzője, én játszottam a csapatban, és szinte mindenki tagja az egyesület baráti körének.

— Fontos dolog ez?

— Az. A sport nemes. Közel hozza egymáshoz az embereket, küzdeni tanítja. A napi munkában is erre van szükség. Egy focicsapatból sohasem megy el, aki már őt, hat évet együtt hajtott a haverokkal. A fűtőházból sem mennek el a régi dolgozók. Ez a lényeg.

— Pedig ez nem tartozik azok közé a munkahelyek közé, amelyeken könnyen lehet keresni a pénzt...

— Nézzem körül, maga is láthatja. És azt is, hogy itt mindig tanulni kell. Jön egy

új mozdony, meg kell ismerkedni vele, mert olyan nem fordulhat elő, hogy egy gép nem indul ki innen időben. A vonatoknak menni kell!

— És mennek — ezt Lóki Béla, a vonatúti főnökség vezetője mondja —, mert ez a munkánk, mert vasutasok vagyunk.

— Mit jelent vasutasnak lenni?

— Megszállottságot.

— És azt — ezt Bank János jegyzi meg —, hogy csapatot alkotunk, ugyanolyan, mint annak idején az alsóvárosi pályán. Itt mindenki labdába rughat.

— Mielőtt elmegy, feljön a Szergejre is? — kérdi Kiri István.

— Föl. Hű, de meleg van itt!

— Több mint hatvan fokok. Ezeket a gépeket már olyan berendezés is van, amelyik előre jelzi a vezérnek, hogy milyen szint mutat a pályán az a jelző, amelyiket nem is látja még.

A berendezést láttam, működésének magyarázatára nem vállalkozom. Magyarázták, de nem értettem meg pontosan. Egy táblára viszont emlékszem. Ez állt rajta: engedélyezett sebessége 100 kilométer, s meg is kérdeztem:

— Az előbb az öreg mozdonnyban jártunk, az egyvenöttes tudott menni, ez százal. Ennyi a különbség?

Bank János elgondolkodott egy rövid ideig, aztán azt mondta:

— Nem, nem ez a különbség, vagy nincs is különbség. A vasút lényegét nézve nem változik. Szolgálták régén az apáink, ma mi szolgáljuk, holnap pedig a fiaink. Az én egyik srácom is itt dolgozik...

Petri Ferenc

KNEB-vizsgálat tükrében

A lakosság bútorrellátása

A Központi Népi Ellenőrzési Bizottság szakértői, társadalmi munkatársai a korábbi vizsgálatokat követően a közelmúltban ismét föl-

mérték a bútorrellátás helyzetét. Hat és fél esztendő változásait regisztrálták, mérlegelve-elemzve: volt-e fogantatja korábbi javaslataiknak, s az idevágó rendelkezések.

Megállapították, hogy a bútor 1975-től nem hiányzik. Nőtt is a forgalom, a belső árumozgatás során milyen rongálódásnak van kitéve a bútor. A raktárba, boltba érkezett minőséghibás bútorok értéke a bútorforgalom értékének 4,5 százaléka, s ez többnyire nem a hanyag gyári munka következménye, hiszen ott csökken a selejtes áru aránya, nő viszont a szállítás

sárlói igény is változott: a tetszetősebb, értékesebb darabokat, garnitúrákat keresi a vásárló.

Lassú javulás tapasztalható a bútorok minőségében, erről tanúskodnak a minőségellenőrző szervek, intézetek vizsgálatai.

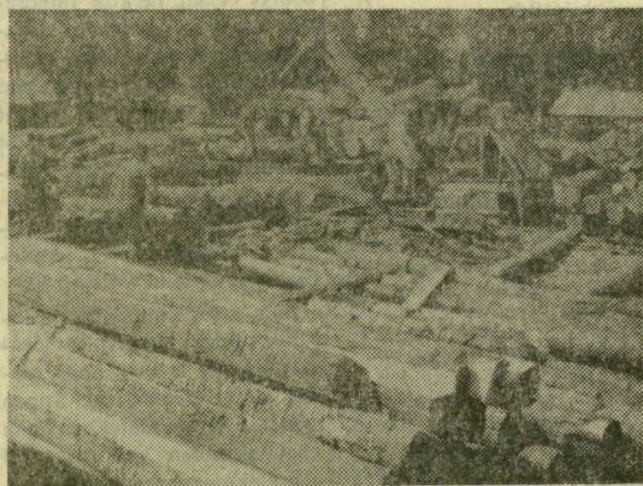
A KERMI félvényként más-más megyében ellenőrizte a bútorok minőségét, nagyító alá véve azt is, hogy a csomagolás, a szállítás és a belső árumozgatás során milyen rongálódásnak van kitéve a bútor. A raktárba, boltba érkezett minőséghibás bútorok értéke a bútorforgalom értékének 4,5 százaléka, s ez többnyire nem a hanyag gyári munka következménye, hiszen ott csökken a selejtes áru aránya, nő viszont a szállítás

alkalmával megsérült bútoroké.

Felgyorsult a bútoriparban a gyártmányfejlesztés: az új — egy-két éve gyártott — termékek részesedése a teljes termelési értékből csaknem egyharmados.

Rávilágított a vizsgálat arra is, hogy a minta utáni előigyzés vásárlás elterjedését hátráltatja, hogy az iparban és a kereskedelemben is kevés a raktár.

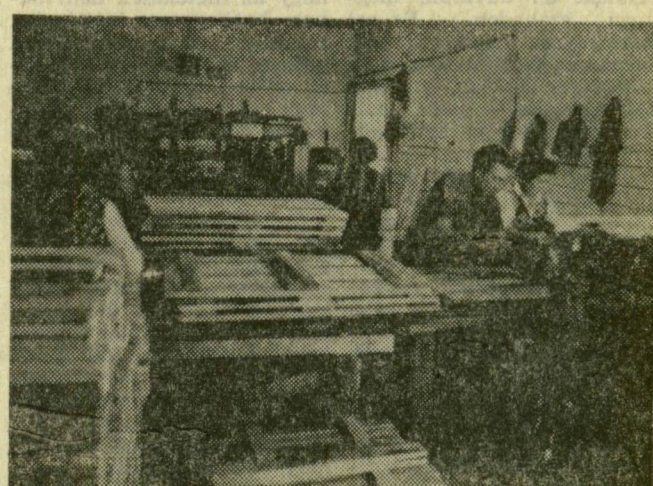
A bútorrellátás helyzetképe sokoldalúan összehangolt intézkedési tervet a feltárt hibák megszüntetésére. Az egyik legsürgősebb, legfontosabb feladat: gördülékecsökkentés, gyorsabb, „kiméletesebb” tenni a szállítást.



Jókora nyárfarönkökből való atjék a munkához szükséges faanyagot

Rakodólapok külföldre

A DEFAG szegedi fűrészüzemében gyártott, a nemzetközi szabványnak megfelelő rakodólapok igen keresettek külföldön. Évente 130—140 ezer darabot exportálnak belőle az üzemből a nyugati országokba.



Méretre vágott lécekből szerelik össze a rakodólapokat