

Szegedi Konzervgyár

Tervezés, gazdálkodás

A konzervipari tröszt megszüntével kapott önállóságot gazdálkodásában, gazdaságpolitikája kialakításában és végrehajtásában a Szegedi Konzervgyár is 1982-ben. Az önállóság első lépésénél jóval többet tettek termelésben, értékesítésben, beruházásban, jóllehet termelési értékben valamivel alatta maradtak az előző évben produkáltak. Oka volt ennek, hogy a fő szektorban a mezőgazdasági termények nagy tömegben úgy „összeszaladtak”, egymást érték a feldolgozás előtt és alatt, hogy a gyár teljes kapacitásának kihasználásával, három műszakban sem győzték meg idővel, másrészt a dobozüzemek szállítása is akadózott. A főbb mutatók mégis bizonyítanak, a többi között tőkés piacokon 75 százalékkal magasabb értékesítést értek el, mint az előző esztendőben, ugyanakkor a hazai ellátásban is kiugró a gyár eredménye, 15 százalékkal magasabb a teljesítménye, mint 1981-ben volt. Megkezdtek itt egy korszerű hűtőház és tartózkodóként egy modern hűs-feldolgozó üzem építését.

Ezek a tények meghatározóak, irányít mutatók az 1983-as gazdasági, gazdaságpolitikai tervek kialakításában, és ezekhez igazodnak majd a végrehajtásban a gyár pártvezetőségének, alapszervezeteinek, az irányításban társ tömegszervezetek tennivalói is. Erről meggyőződhetünk kibővített pártvezetőségi ülésen, amelyet Juhász Lászlóné, a pártvezetőség titkára vezetett. A tanácskozáson a pártalapszervezetek titkárai, gazdasági vezetők, a szakszervezetek KISZ-bizottság képviselői vettek részt. Az idei gazdaságpolitikai munkaterv középpontjában a népgazdasági egységű javításához való hozzájárulás, a termelési hatékonyságának növelése, a takarékosság és a tartalékok feltárása áll továbbra is azoknak az eszközöknek a segítségével, amelyek a pártszervek sajátjai. Számolni kell a külső és belső feltételek további szigorodásával.

Mit jelent mindez a Szegedi Konzervgyár esetében? Termelését nyolc százalékkal akarja növelni, 25 ezer tonnányi árut biztosítani a szocialista piacokra, a tőkés országokba menő exportját a tavalyinál 17 százalékkal növelni, a belföldi eladásban vállalt eddigi szerepét pedig csorbítatlanul megtartani. Ezek alapján pedig — a lehetőségekhez képest — javítani az eddig elért bérszínvonalon, amelynek emelését 2—2,5 százalékkal határozták meg. Számolni kell ugyancsak azzal, hogy a kereskedelmi politikai és termékkorszerűsítési célt szolgáló szubvenció összege is kevesebb lesz az idén.

Ahhoz, hogy létét és fejlődését biztosítsa a Szegedi Konzervgyár is, erejéhez és lehetőségeihez mérten hozzá kell járulnia a mezőgazdaságban elért biztonságos termelés fenntartásához, egyrészt a hagyományos partneri viszony ápolásával, a termények ütemes, zavartalan átvételével, másrészt azok átvételi árának előnyösebb módosításával. Szerződésük szerinti ezt az idén négy százalékkal emeli, különösképpen a zöldborsóra, a paradicsomra, az őszibarackra. A körzetben majd kialakuló átvételi árál és kevesebb is adható. Ez lehet változó, viszont a növényvédők szerepében állt több kiadás tényével számolni kell, amikor a mezőgazdaságban a biztonságos termelés segítéséről beszélünk. Átmenetileg várható egy morális feszültség létezője azzal, hogy termő-

re fordulnak azok a gyümölcsösök, amelyek telepítéséhez annak idején hozzájárult például, a konzervipar is.

A jelek szerint — a tavalyihoz hasonló jó mezőgazdasági esztendő esetén — az idén is várható zöldségfélékben, gyümölcsökben az érés, a szállítás, a feldolgozás „összeszaladása”, amit az eddigieknél nagyobb felkészültséggel kell fogadni. Megjelenik például az úgynevezett, új fajtaként meghonosított gumibarack, ami két hétig is ugyanazt, egyforma állapotot tükröz érettségben. Új tulajdonságaival a feldolgozásban is meg kell ismerkedni.

A piacok és a választék bővítése jó partneri kapcsolatokon is múlik. A konzervgyár partnerei hosszú sorában ott találjuk az szatymazi Finn—Magyar Barátság Tsz-t, a Dél-alföldi Pincégazdaságot, a Szikrai Állami Gazdaságot, s újabban a Szegedi Szalámigyár és Hűskombinátot, amelyek új termék gyártásában, új termékek kísérlet utáni meghonosításában érdekeltek a konzervgyár gyakorlatában.

A konzervgyár pártvezetősége gazdaságpolitikai munkatervében megfogalmazta: fej kell készülni a gazdálkodás körülményeinek változásához való alkalmazkodásra, a kezdeményező-készség jobb hasznosítására. Arra, hogy a pártalapszervezetek döntésük kialakításában és azok végrehajtásában vállalkoznak az eddiginél is nagyobb szerepet, az a feladatok sorában a többi között kiterjed az „aprópénzre” váltásban a szervezethez, a munkafegyver, az anyagnormák megerősítésére, azok előnyös változtatására, a hulladékok hasznosítására, kisvállalkozások létrejöttére a több munka arányában elérhető kereseti lehetőség jegyében.

Jellemző a Szegedi Konzervgyár dolgozóinak tett-vágyára, hogy csak egyszer

kellett nyílt fórumra vinni a kisvállalkozásokra szorító elgondolásokat, másnap és utána Rósa László igazgatónál egymás kezébe adták a kilincset az ötletekkel, javaslatokkal, kollektívák szándékával bekapogató jelentkezők.

Az előzetes becslések szerint a termelési eredményhez mintegy hárommillió forintot hozhat a kisvállalkozás pártfogásában a hulladékok hasznosítása, csak ki kell használni hozzá az adott lehetőséget. Ennek nagyobb tétel a készletekkel való bánás, gazdálkodás és az értékesítésben az ugyanilyen szigorú programozás, a minél rövidebb idejű raktározás, a kész termékek egyenes „befutása” a csomagolóba, expedícióra várva. Ezt a kiszolgálást — munka- és technológiai átszervezéssel, gépesítéssel jár — örömmel fogadja majd a kereskedelem, mert biztosra számít majd fél évre, egész esztendőre előre.

A Szegedi Konzervgyár jól megalapozott önállóságának további bizonyítéka lesz majd a gyáron belül épülő és az esztendő utolsó negyedében már dolgozó új hűtőház. Ezzel, az új hűs-feldolgozó üzemmel, a csomagolás magasabb fokú gépesítésével lehetővé válik olyan higiéniai állapot megteremtése és állandósítása, amely az élelmiszeriparban honos legmagasabb követelményeknek is megfelel.

Jóllehet, a gyár pártvezetőségének gazdaságpolitikai munkatervében a termelési vonalak erősítése, korszerűsítése mellett hangsúlyt kapott a munkakörülmények további javítása, ennek szükségességéről nyomatékosan szó esett a kibővített pártvezetőségi ülésen. Sőt, ennek velejárója az emberi kapcsolatokban és viszonylatokban a humanitás gyakorlása, amelyet ugyan nem fogalmaztak meg tetelesen a programban, de jelenléte természetes a jó munkahelyi közérzet megteremtésében.

L. F.

Bélyeggyűjtőknek

A Magyar Posta tervei szerint 1983-ban 61 bélyeg — közte 6 blokk — kibocsátása szerepel, 286 forint névértékben, amihez 26 forint felár is járul. A felár a Budapest '85 nemzetközi bélyegkiállítás költségeihez való hozzájárulást, valamint az ifjúsági bélyeggyűjtés támogatását hivatott szolgálni.

A 21. országos ifjúsági bélyegkiállítást március 31. és április 9. között Baján rendezi a Szegeden működő MABEOSZ Délmagyarországi Területi Iroda. Vezetője, dr. Berentés Béla arról tájékoztatott bennünket, hogy maga a kiállítás szervesen kapcsolódik az 1983-as diákéves eseményekhez. A kiállításra feláras ifjúsági bélyeg, alkalmi levelezőlap és emléklap jelenik meg. Többféle alkalmi és gépi bélyegzésre is sor kerül. Kiemelkedő látványos eseménynek ígérkezik a sárkányrepülés. Először fordul elő hazánkban, hogy bélyegkiállításra sárkányrepülő viszi majd a postát. Természetesen ezt a különleges eseményt díszes bélyegző örökíti meg.

A hatodik országos szakfőiskolai tanácskozás alkalmából két, igen eredményesen működő szegedi ifjúsági bélyeggyűjtő vezetőjét részesítették elismerésben. Forrai Gábor (Tarjáni III. számú általános iskola) kiváló úttörő vezetője, Moyzes Károly (Tömörkény István Gimnázium és Művészeti Szakközépiskola) aranykoszorús KISZ-jelvény kitüntetésben részesült.

Több külföldi filatéli szakkalap közvélemény-kutatásának eredménye, hogy a legnépszerűbb motívum a hajózással kapcsolatos bélyegek gyűjtése. Ezt követi az állat-, virág- és sportmotívum, míg a festménybélyegek gyűjtése az utóbbi időben visszaesett.

Bélyegaukiót (árverést) tartanak Szegeden február 20-án, vasárnap délelőtt 10 órai kezdettel az Ingatlankezelő Vállalat (Dáni János u. 14—16.) földszinti kultúrtermében.

Deák Endre

A „hormonfék” ...

Talán a modern életmód az oka, talán más, még ismeretlen okok játszanak közre: annyi bizonyos, hogy gyermekeink ma átlagosan nagyobbak, mint korábban. Az orvosok ezt a folyamatot „akcelerációnak” nevezik, ami tulajdonképpen gyorsulást jelent. Ezen nemcsak a magasabb növekedés értik, hanem azt a tényt is, hogy a fiataloknál napjainkban hamarabb bekövetkezik a nemi érettség is.

A fiatalabbnak korábban 22—23 éves korukban érték el végleges magasságukat; ez ma már 17—18 éves korukban bekövetkezik; a lányoknál 15—16 éves korukban. A lányok ma átlagosan 1,70 méter, a fiúk 1,80 méter magasak — azaz kerekén tíz cm-rel magasabbra nőnek, mint az elmúlt századbeli fiatalok.

A hosszúra nyúlt fiatalok nem tehetnek mást, mint hogy jó képet vágnak a természet tréfájához; de ha egy lány 1,85 méter magas és fennáll az a veszély, hogy még nőni fog, s mindemellett nem akar manókné lenni, akkor a szülőknek számolniuk kell a túlzott magasság okozta pszichikai megterheléssel. A magasnövés ugyan nem betegség, de később problémák támadhatnak. Az egyik, nem kis probléma a partnerválasztás,

mert a férfiak hagyományosan vagy lélektani okokból még mindig jobban kedvelik a náluk alacsonyabb nőket.

Ma két lehetőség van a magasnövés megakadályozására. Az egyik sebészeti beavatkozás, csontoperáció. A sebész több centiméteres darabokat fűrészel ki a combcsontból, majd ismét összeilleszti a csontokat. Ezáltal csökken a testmagasság, de gyakran megbomlik a test aránya, egyéb komplikációkról nem is szólva. Ezért ezt a viszonylag drasztikus eljárást lehetőleg mellőzni kell.

Ajánlatosabb az ösztrogénnel történő hormonterápia. Ezt olyan esetekben kell fontolóra venni, amikor a magasnövés családi hagyomány és nem betegség okozta. Az orvosoknak azonban időben fel kell ismernie, hogy a gyermek túlságosan magasra fog nőni. A hormonkezelést ugyanis akkor kell elkezdni, amikor a növekedés még folyamatban van, egyébként a kezelés hiábavaló. Ha már 9—11 éves korban fokozott magasnövés jelei mutatkoznak, akkor az orvos előre kiszámíthatja a végleges testmagasságot. Ennek segítségével meg tudja állapítani a csontok érettségi állapotát, melyet aztán összehasonlít a megfelelő életkor normá-

lis értékeivel. A „csontváz kora” és a normálértékek alapján számítja ki, hogy a gyermek a vizsgálat időpontjában a végleges testmagasságnak milyen százalékos arányát érte el, és hogy a gyermek végül milyen magas lesz.

Amikor magasnövés veszélye áll fenn, az ösztrogénhormon fékező hatást gyakorolhat a lányoknak 6—8 ösztrogén-tablettát kell bevenniük naponta. A kezelés akkor a legkiseb, ha a II. életév előtt elkezdődik. A hormon olyan hatást fejt ki, hogy a csontok közötti, úgynevezett növekedési fugák korábban bezáródnak, mint az egyébként történne. Ekkor a növekedés megáll, és a végleges testmagasság kb. 8 cm-rel kevesebb a normális módon elérté.

Természetesen felvetődik az esetleges későbbi következmények kérdése is. Mivel a mesterséges hormonbevitel elfojtja a testazonos hormontermelést, ezt a testnek később ismét el kell kezdenie. Az orvosok azonban megnyugtató válaszokat adnak erre a kérdésre. Mégis tanácsos, hogy a szülők csak akkor egyezzenek bele gyermekük hormonkezelésébe, ha a röntgenlelet alapján valóban rendkívüli magasnövés várható.



reflektor

Baleseti okok — tudományos elemzés

Sokat beszélünk — az újság hasábjain frünk — a közúti közlekedés biztonságáról. Az e témakörrel rendszeresen foglalkozóknak, az eseményekről tájékozódóknak mégis többnyire az az érzésük: minden hiábavaló. Olyan sok balesetről hallunk, olvasunk naponta, amiből arra következtetünk, hogy a gépek zabolázatlan ereje egyre inkább diadalmaskodik közutainkon az emberi szándék és a közlekedési szabályozási rendszer ellenére is.

A tavalyi baleseti statisztika szerencsére ismét elmentmond az ilyen érzeteknek. Kimutatja ugyanis, hogy 1982-ben 660 ember sérülésével végződött baleset történt megyénkben, 7 százalékkal kevesebb, mint 1981-ben. Ennyire „kevés” közúti karambol csak az 1960-as évek elején volt megyénkben, ám azóta a gépjárművek száma megduplázódott. A következtetés egyértelmű: a konkrét eseményeket ismertető baleseti információk ellenére is nagymértékben javult megyénkben a közlekedésbiztonság.

Ez a megállapítás hasonló mértékben igaz országos viszonylatban is. Tavaly október végéig 20 ezer 372 emberi sérüléssel végződött baleset volt az országban, 3,7 százalékkal kevesebb, mint 1981 első 10 hónapjában. A főváros és a másik 18 megye baleseti statisztikájának még teljes ismerete nélkül is az a valószínű, hogy Csongrád megyében 1982-ben még kedvezőbb helyzet alakult ki a vonatkozásban, mint az ország más területein.

A közlekedési morál javulását, a szabályismeretek átlagosnál jobb alkalmazását sejtető adatok további megállapítások és következtetések levonására adnak lehetőséget:

A halálos és súlyos sérülésekkel végződött balesetek együttes aránya például 57 százalékra növekedett megyénkben, annak ellenére, hogy végül — szám szerint 9 eseménnyel — kevesebb halálos baleset történt. Kedvezőnek ítéltető meg ugyanakkor, hogy évek óta először tavaly csökkent az ittasság miatt bekövetkező balesetek száma.

A karambolok okai között az elsőbbség nem adása szerepelt a leggyakrabban (az összes ok 24 százaléka), valamint a sebesség helytelen megválasztása. A gyalogosok viszont „dobogós” helyre kerültek tavaly okozókként, a harmadik helyre.

A napjainkban gyorsulás miatt karambolozók szinte sohasem a kilométerük maximalit sebességhatárok túllépésével sodorják magukat és másokat is bajba. Annál gyakrabban teszik ezt az út- és látási viszonyokhoz képest a biztonságosnál gyorsabb tempó tartásával, vagy pedig azzal, hogy nem tudnak alkalmazkodni a járműforgalom ritmúsához. Az ilyen okok miatt karambolozók száma ugyan egy év alatt 157-ről 118-ra csökkent, ami 25 százalékos eredményjavulásnak felel meg.

Egyes járműkategóriákat véve alapul az állapítható meg, hogy a személygépkocsi-vezetők okozták a megyében a balesetek 36,5 százalékát. Ennek ellenére arra is fel kell figyelni, hogy tavaly minden ezer személygépkocsi-vezető közül ötven, ám minden ezer tehergép-

jármű-vezető közül kilencen idéztek elő karambolt.

A megye egyes területeit nézve az állapítható meg, hogy Szegeden, Vásárhelyen, Csongrádon, valamint Szentesen és a szentesi járásban csökkent, Makon és térségében nem változott, a szegedi járás területén pedig — kismértékben — növekedett tavaly a közlekedési balesetek száma.

A baleset-megelőzési törekvés igen sokrétű világszerte, így hazánkban is. A magyar gyakorlat: országosan a közlekedésbiztonsági tanácsok és azok szakbizottságai szervezik, irányítják a megelőzési célokat szolgáló felméréseket, kutatásokat, oktató- és propagandatevékenységeket; együttműködve a legkülönbözőbb társadalmi szervekkel, intézményekkel, azok szakembereivel. A Csongrád megyei KBT értékelő, elemző, valamint tudományos kutatómunkája eddig is országosan elismerést vívott ki magának a megye közlekedési szakembereitől és az őket segítő tudományos intézmények — például a József Attila Tudományegyetem kibernetikai laboratóriumának elemzése — révén. A kiindulási alap eddig is az volt, hogy a legkülönbözőbb veszélyforrások csak a megtörtént balesetek okainak megismerésével, majd megfelelő következtetések levonásával lehet megszüntetni.

Az MKBT titkárságával az elmúlt héten történt megállapodás szerint a jövőben a Szegedi Orvostudományi Egyetem egészségügyi szervezeti, társadalom-orvostani intézete is bekapcsolódik a balesetek-kutatási, valamint a megelőzési célokat szolgáló ismeretterjesztő munkába is.

Az intézet vezetője, dr. Zalányi Sámuel professzor mondta el ezzel kapcsolatban, hogy tudományáguk, a társadalom-orvostan alapvető feladata — a névből is kiindulva — a társadalmi méretű megbetegedések megelőzése, a megelőzés tudományos előkészítése és módszereinek kidolgozása. Az egykori népbetegségek, mint például a tbc, himlő, trachoma napjainkra megszűntek, mások léptek helyükbe. A mai modern kor egyik óriási, világméretű „járványává” éppen a közlekedés okozta balesetek léptek elő. Az autó feltalálása óta több ember halálát okozta, mint a világ összes háborúja.

Az 1960-ban létesült tanácskés természetesen számos más irányú kutatás mellett vállalkozik most a közlekedés problémáinak elemző feltárására. Ismert tény például, hogy a balesetek legalább 90 százaléka emberi tényezőkre vezethető vissza, ám nemcsak a közvetlen okok tekintetében. A KRESZ legjobb ismerőit, a legértékesebb gépjárművezetőket is még számos körülmény befolyásolja, mint például a pszichikai állapot, fizikai kondíció, vérmérséklet, időjárás frontérzékenység, vagy a várakozási helyzetekhez alkalmazkodás képessége.

A társadalom-orvostani intézet elsősorban abban tudja majd segíteni a KBT balesetmegelőző munkáját, hogy igyekszik megismertetni a közlekedő emberekkel — minél több fórumon — a gépjárművezetést befolyásoló emberi-életlen tényezőket.

Zrinyi Péter