

## Hét végi szállítási műszak

1100 tonna cukrot gyártottak

A hét végén nagyüzem volt hazánk második legnagyobb feldolgozóüzemében, a Szolnoki Cukorgyárban. Szombaton és vasárnap tízezer tonnánál több nyersanyag került a feldolgozó sorra és 1100 tonna hófehér kristálycukor készült belőle. A gyárban szeptember eleje óta 430 ezer tonna nyersanyagból nyerték ki a korábbinál magasabb cukortartalmat, és eddig 54 ezer tonna készcukrot raktároztak, illetve csomagoltak. Szolnokon a hét végi szállítási is folyamatos volt: Közúton és vasúti irányvonalakon érkezett a nyersanyag. A tartós hideg idő a répa minőségén eddig nem változtatott. Gondot okoz viszont az, hogy a beérkező járművekről, vasúti kocsikról magasnyomású vízágyúval szedik le a szállítmányt, és a víz jegesedést képez a répán. Egyébként a

szolnoki gyár körzetében az aszály miatt kevesebb volt a termés, ezért a Sarkadi Cukorgyár körzetéből húsz-ezer tonna répát vesznek át. Ezzel együtt is a feldolgozási ideje a szokottnál legalább három héttel korábban, karácsony előtt befejeződik.

A győri teherpályaudvaron hét végi szállítási műszak volt: az exportra szánt élelmiszerekből, zöldségfélékből több száz tonnát raktak be és indítottak el. A győri üzemek részére nyersanyagokat továbbítottak: elsősorban öntődei homokot, de alkatrészeket is rakodtak.

Hegyeshalomnál és Sopronnál mindkét napon át élénk volt a tranzitforgalom. Vasárnap közel 10 ezer tonna tranzitáru fogadtak és továbbítottak e két nagy forgalmú határállomáson szolgálatot teljesítő vasutasok.

## Kapcsolatok

Hétfőn, tegnap Bognár József elnökletével a Magyarok Világszövetségének elnöksége — a Benczúr utcai székházban — ülést tartott. Összegezték a külországi magyarokkal való kapcsolattartás ideji eredményeit és felvázolták a munka jövő évi programját. Erről adott számot Gosztonyi János főtitkár.

Foglalkozott az MVSZ elnöksége az új Nemzeti Színház ügyével is. Hofer Miklós, a majdan új intézmény tervező csoport vezetője adott tájékoztatást az építészeti elgondolásokról, amelyet nagy tetszéssel fogadott a világszövetség vezető testülete. Elhatározták, hogy szívesen támogatják azt az akciót, amelynek révén külföldi magyarok is segíthetnek adományaikkal a színház megvalósítását. Egyelőre még eddig is érkeztek jelentősebb összegek erre a célra.

# Mi a föladatauk?

## Tapasztalatok a közlekedési felügyeletnél

A szeged-rókusai pályaudvarral szemben — a zsúfolt háromszögben — nehéz rátalálni az autófelügyeletre. A cégtáblát nemrégiben leszedték, az újat még nem rakták föl. Egy svájcisapkás férfi ügyeleget a bejáratok körül, Lada kocsija rossz helyen áll, egyik szemével azt lesi, a másikkal utbaigazítót keres. Valaki megmondja a helyes utírányt, magam is így találok rá a felügyelet helyiségre. Faragó Aurél igazgató mondja:

— Változások történtek a szervezeti felépítésben. A név is megváltozott. Az új táblánk, sajnos, még nem készült el. Különbözik minden a megszokott helyén található.

— Hallottunk a változásokról. Előbb a minisztériumban kezdték, majd a trösztöknél, és nem is olyan régen az autófelügyelet is sorra került. Mi a helyzet manapság?

— A minisztérium jogköre csak kivételes esetekre maradt meg. A jogköröket, valamint az autófelügyelet, az autótanintézet és más szervezetek feladatait részben a Közlekedési Főfelügyelőség — új országos hatáskörű államigazgatási szerv — részben a megyei tanácsoknál alakult közlekedési osztályok és intézmények vették át.

— Hogyan áll most a „fellettség”?

— Kettős alárendeltségben vagyunk. Az ágazati, szakmai irányítás a Közlekedési Főfelügyelőséghez tartozik, amely egyben másodfokú államigazgatási hatóságként is eljár. Az autótulajdonosok gyakran kérdezik, hogy milyen alapon határozzák meg kocsijaik „futtatási idejét”. Az igazgató elnézően konstatálta megjegyzésünket, és sok mindent felsorolt. Elmondta többek között, hogy a közlekedési felügyeletnek talán a legkevésbé gondot a kocsik műszaki vizsgálata okozza. Előbünk tett egy szakmai feljegyzést, hogy nézzük át. Valóban sokoldalú a feladataik. Ilyeneket olvashatunk ki munkaköri kötelezettségeikből: a lassú járművek azonosítási jelzéssel való ellátása, nyilvántartása,

a magán „üzemeltetésű” járművek vizsgálata (fuvarosok, taxisok stb.), Ezenkívül még fölolvashatjuk tennivalóik közül, hogy vizsgálniuk kell a veszélyes anyagokat szállító járműveket, ki kell adni jóváhagyási igazolásokat, engedélyezniük kell jármű-átalakításokat (motorcsere, alvázcsere stb.), sőt, még a segédmotorokkal is gondjaik vannak.

— Úgy emlékszünk, hogy a felügyelet hatáskörébe tartozott, valószínű az üzemanyag-takarékossággal is összefüggő eljárás, azaz, ha üres teherautókat látnak a közúton, akkor megkérdézik tőlük, miért nincs rakomány a kocsin, honnan hová mennek? S ha az is kiderül, hogy 100 kilométernél nagyobb távolságot tesznek meg rakomány nélkül, akkor a „tulajdonos” kilométerenként 3 forintot fizet. Ma is az önkormányzatokéba tartozik ez a dolog?

— Igen. Ebben az esztendőben, október elsején 1 millió forint büntetéspenzt fizettek be az üres járatokért. Sajnos, semmi változás nem történt az elmúlt esztendőhöz képest, tudnillik tavaly is körülbelül ugyanennyi volt a bírság összege.

— Úgy tudjuk, hogy volt valami fölmentés is, elsősorban a termelőszövetkezetek, állami gazdaságok teherautóiról, mivel e térségben aszály volt, és takarmányért az „esősebb” országokba futhattak az autók, akár üresen is.

— Így igaz. Ilyen esetekben nem is kellett fizetni.

A közlekedési felügyelet nem is azért kerestük fel, hogy a vállalati „szférában” futkosó kocsik ügyes-bajos dolgairol tájékozódjunk. Inkább azért, hogy is van az, az 1 millió 200 ezer személygépkocsi, melyeknek közlekedésére mégiscsak ők adnak engedélyt. Kimenünk a vizsgálóműhelybe, ahol négy állásban vizsgálják a járműveket. Az egyes standon éppen a Tisza-Maros-szög Tsz pótkocsis teherautóját vizsgálgták. Mindent rendben találtak, mehetett tovább. A szomszédos állásban az UC-13-52-es rendszámú személygépkocsi vizsgázott. Megnéztük a műszaki beállítást, mindenütt a legkitűnőbb eredményeket jelezték. Horváth István közlekedési technikus, műszaki vizsgabiztos elmondta, hogy sajnos, öregszik a gépkocsialomány. A szakembertől megkérdeztük, hogy akadnak-e valami érdekes kuriózumok a műszaki vizsgálatok során.

— Nincsenek különlegesek — mondta. — A legöregebb gépkocsi, amelyet átvizsgáltunk, egy Skoda Felicia volt. CA-s rendszáma

volt. Minden darabja ragyogóan működött. Átengedjük.

— S a legújabbak?

— Hoznak Toyotát, Mercedes, Fordot, Volkswagent, de egyikük sem okoz gondot.

— Mit vizsgálnak önök egyáltalán, amikor a kocsik kötelezően felülvizsgálatra kerülnek?

— A kocsik belső, motorikus, egyéb dolgait mi nem vizsgáljuk, de alaposan megnézzük a kormánykereket, a fékeket, a világítást. S ha minden rendben van, engedélyt adunk arra, hogy a személygépkocsi továbbra is részt vehessen a közúti forgalomban.

— Felöltséget is vállalnak a műszaki állapotért?

— Azt nem, minden gépkocsitulajdonos önmaga vállalja a felöltséget azért, hogy rendben van a járműve.

— Sok hibát találnak?

— Attól függ, mihez viszonyítjuk. A jelenlegi vizsgálatunk szerint száz kocsiból öt-hat nem felel meg a követelményeknek.

A szakember jegyzőkönyveket tesz elem, amelyekből könnyű kiolvasni, hogy hol találnak hibát. Általában a kocsik első futóművének tartó részei hibásak, a legtöbb esetben a fékek rosszak, ezután a futómű, majd a kormány szerkezet következik sorrendben. Olykor vitatkoznak is a tulajdonosok, bár nem jellemző. A közlekedési felügyelet szakemberei szaktechnikusok. Érdekeltségük nincs abban, hogy egy kocsit átengedjenek, vagy nem engednek át a műszaki vizsgán. Megnézik az előbb felsorolt technikai paramétereket, sőt, a gumik recemélyességét is, és kiállítják a bizonyítványt. Részletesen beszélgettünk ezekről a dolgokról, de Faragó Aurél igazgató többször is közbeszólt, hogy ez a legkevésbé és a legkisebb föladata a felügyelet tevékenységének. A műszaki felülvizsgálat jelentős részét átadták különféle autójavító szervezeteknek. Ahol átnézik a kocsikat, és a vizsgára is előkészítik.

Megtudtuk még azt is, hogy a közlekedési felügyelet az autótalonok megállít kocsikat, átnézi okmányait, felülvizsgálja a járművek műszaki állapotát, terhelését — még a határátkelő helyen a nemzetközi forgalmat, kamionokat is ellenőrizik. Közölte Faragó Aurél igazgató azt is, hogy évente 35 ezer járművet vizsgálnak át, s bizony elég sok hibát találnak.

A közlekedési felügyeletnél azt tapasztaltuk, hogy lelkiismeretesen, komolyan végzik dolgukat, a hibás jármű „ki sem teheti a lábát” udvarukból.

Gazdag István

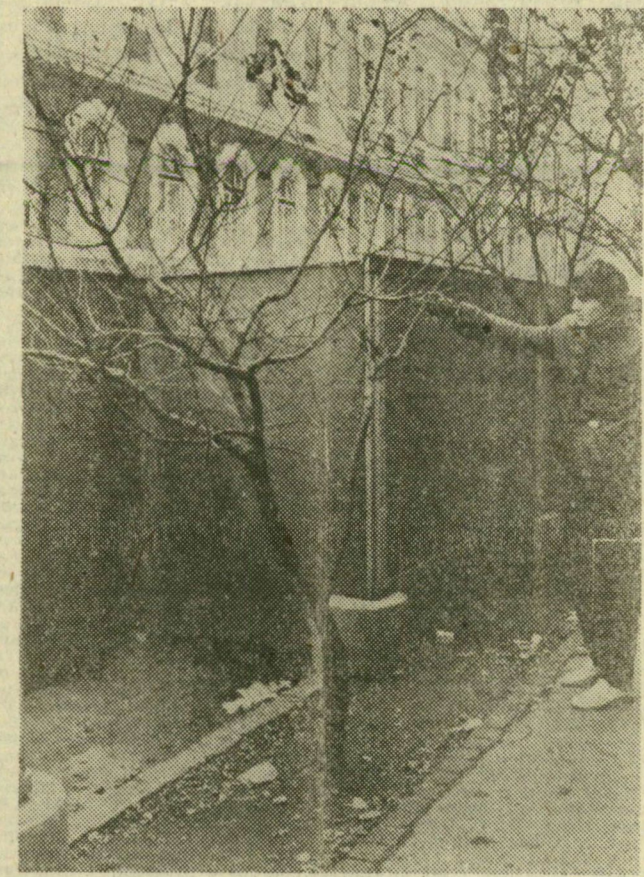
## Kulcsemberek

# A termelésirányító

— Ez?  
— Látja. Üvegtégla.  
— Sokat dühöngzik.  
— Sokat vagy nem sokat, nem tudom. Mihez képest?  
— Az átlaghoz — mondom. — Es óhatatlanul az is eszembe jut, amit olvastam valaha: azok az emberek dohányoznak sokat, akik vagy nehéz helyzetben vannak, vagy bizonytalankodnak...  
— Egyik sem vagyok — mondja Baranyi Tibor, a Szegedi Kéziszerszámgépgyár termelési osztályvezetője.  
(Ha valamit rábizunk megcsinálni — mondja a gyár főmérnöke.  
Mi kitaláljuk a stratégiát, de a taktikát a Tibinek kell kitalálnia — mondja a gyáregység igazgatója.)  
— 1953-ban, harminc éve érettségiztem. Tudja, volt akkor egy tantárgy, amely engem megragadott. Elhittem, hogy a termelésben azoknak az embereknek van fontos szerepük, akiknek az a dolga, hogy összehangolják a munkát. Amikor idejöttem, diszpécsernek vettek föl.  
— És?  
— Az első napon elsírtam magam. Odaültetek egy sor hibás alkatrész közé, hogy mérjem meg melyik a jó, melyik a rossz. Nem volt túl nehéz feladat.  
— Akkor miért sírt el magát?  
— Mert azt mondta az akkori igazgató: technikus uram, oldja meg!  
— Meg lehetett oldani?  
— Természetesen, nem.

Harminc éve dolgozik ebben a gyárban. Meósként kezdte, volt művezető, a kovácsmunkát vezette, végigjárta a lépcsőfokokat, most a termelési osztályt vezeti. (Mi kitaláljuk, pontosabban szólva lefordítjuk termékek nyelvére szólóan a tervet — mondja az igazgató, de a fogókat a Tibi csapata gyártja. Hozzám sohasem szalagál föllessegen, mondja a gyáregység főmérnöke.)  
— A második sírás?  
— 1961-ben fölmentem a gyáregységi főmérnökhöz. Semmi nem sikerült, semmi nem jött össze. Elsőt amíg...  
— Harminc év után, és vajon miért?  
— Úgy gondoltam, hogy az embernek az a dolga a világban, hogy jeleket hagyjon maga után. És ha lehet, jókat. Engem az inspirál igazából, hogy amit fölvaláitaim, az merjen is a maga útján. Rigó utca 38. Harminc éve dolgozom itt. És jól tudom, hogy sehol másutt nem fogok már dolgozni.  
— Gondjai?  
— Magamnak nincsenek. Am gondjaim mégis vannak. Attól félek, hogy a fiatalok nem fogják utánunkcsinálni, amit mi. Nyújtják a markukat, de a teljesítmény nincs arányban az akármikor megkérdőjelezhető nekibuzdulással.  
A Kéziszerszámgépgyár szegedi gyára termékeinek majdnem felét kooperáció-

ban állítja elő. Hogy minden anyag időben érkezzen meg, minden munkaművelet pontos legyen, mindez igazából Baranyi Tibor dolga.  
— Nem fárad el?  
— Dehogynem. Minden nap elfáradok, és nagyon elfáradok.  
— Mitén?  
— Délutánonként fogókat szerelek. Egy gazdasági munkaközösség tagjaként. Ki kell egészítenem a fizetésemet, mert különben nem tudnám tisztességgel eltartani a családomat. Két nagy gyerekem van. Tanultam. Néha nem tudom miért... A fizikai munka, úgy látom, felérikelődik, egyre inkább.  
A kezét nézem. A körmei töredezték a vállalatnál azt mondják: kulcsemberek. Ő felelős a termelés ütemezéséért. Vitatkozik a karbantartókkal, a beruházókkal, a feletteseivel és a beosztottjaival.  
— Amikor elbégezte a felsőfokú technikumot, erre a mai beosztására gondolt?  
— Igen — mondja. — Erre. Ehhez érték.  
Petri Ferenc



Hosszadalmas, aprólékos munkát igényel a Belváros öreg épületeinek felújítása. Például a Radnóti gimnáziummal szemközti házé is. Megszoktuk az alkalmi paravánt, amely a munkálatok idején biztosítja a zavartalan közlekedést, védi a járókelőket. De észrevettük-e, hogy ott egy kicsi fát is megmentettek? Pedig mi sem lett volna egyszerűbb, mint kivágni... A CSOMIEP dolgozó a felvételünkön látható helyen, követendő megoldást választották

## Elhunyt Kiss Károly

Mély megrendüléssel tudatjuk, hogy Kiss Károly elvtárs, a munkásmozgalom régi, érdemes harcosa, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának tagja, a Szakszervezetek Országos Tanácsának alelnöke szívroham következtében 80 éves korában elhunyt. Kiss Károly elvtárs temetése december 8-án, csütörtökön 14 órakor lesz a Mező Imre úti temetőben. Elhunyt elvtársunk barátai, harcostársai, volt munkatársai 13.30 órától róhatják le kegyeletüket a Mező Imre úti temető díszravatalozójában.

Az MSZMP Központi Bizottsága, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Magyar Ellenállók, Antifasiszták Szövetsége

Kiss Károly 1903-ban született Békén. A felszabadulás előtt bőripari munkásként dolgozott. Fiatalon, már 1918-ban bekapcsolódott a munkásmozgalomba; 1922-ben lépett a kommunista párt tagjainak sorába. Az illegális KMP vezetésében végzett tevékenységéért többször letartóztatták: kilenc évet töltött börtönben és internálótáborokban. A második világháború idején részt vett az antifasiszta ellenállásban. A felszabadulást követően aktív szerepet játszott a

hazai politikai és közéletben. 1945-től több mint tíz éven át, 1956-ig az MKP, illetve az MDP Központi Vezetőségének tagja volt. Közben — 1946-tól 1956-ig — beföltötte az MDP Központi Ellenőrző Bizottságának elnöki tisztét is. 1956-ban az MSZMP Politikai Bizottsága tagjává választották, s öt esztendőig a KB titkáráként tevékenykedett. A munkásmozgalomban, az országépítő munkában kifejtett tevékenységét számos magas kitüntetéssel ismerték el.

## Mikulás-járás

Évszázados népszokást elevenítettek fel Miklós nap előestéjén a szigetközi falvakban. A fiatalok maskarába öltözve indultak a hagyományos Mikulás-járásra. A hosszú kenderszakállú, érdekes rézcsengővel jelző Mikulásokat láncot csörgető ördögök kísérték. A kisgyerekes házakhoz kopogtattak be, kikérdezték magaviseletükről a megszeppen apróságokat, majd a töredelmes vallomástétel után a Mikulás putnyójából csokoládéval, dióval, almával ajándékozták meg őket.

A horvátok lakta sziget-

közi községben, Kimlén még ma is él az ország más vidékein már feledésbe merült Borbála-napi népszokás, a Borbála-járás. A talpig fehérbe öltözött Borbála még az arcát sem mutatja meg a kocsiknek, vonásait fehér fátyol mögé rejt. A kíséretében levő kamasz fiúk kérnek bebocsátást a családokhoz, s ők faggatják ki a gyerekeket jó és rossz tetteikről. Borbála szó nélkül haligarja végig őket, csupán titokzatos hűmmögéssel jelzi, hogy őt nem lehet becsapni. Aztán előkerül a vesszőkosarakból a sokféle meglepetés.