HÉTKÖZNAPI GYŐZELEM

3. Harc a tervekért

Nem kellett különös erőfeszítés ahhoz, hogy a tagság megértse a vezetőség elgondolását. Az érvek közül a számok értek a legtöbbet. Ha most már csak annyiból állt volna a harminc-forintos munkaegység, hogy ezzel ki ért egyet, meg ki nem,

A Petőfi „vezérkara", az elnök a brigádvezetőkkel.

akar be is fejezhetnénk az írást. Sőt, nemcsak egyetértettek ezzel, hanem akarták is. Legalábbis a túlnyomó többség. Hanem a nagyüzem élete az mégiscsak nagyon más, mint amihez az egyéni gazda szokott.

A legrosszabb indulattal sem lehetne ráfogni a vámosi parasztemberekre, hogy lusták, hanyagok voltak, hogy nem türtek semmiféle fegyelmet. Az azonban mégiscsak igaz, hogy mielőtt a termelőszövetkezet megalakult, kinek-kinek csak a maga baja fájt, ki-ki csak a maga gondját érezte. Ha hibát vétett, maga látta kárát. Itt meg? Ha a növénytermelők nem kapálják meg a kukoricát, több jut a fogatosoknak is a forintból, ha meg elhanyagolják az állatokat, mindenkinek baj, hogy kevés a borjú, alacsony a fejési átlag.

Nem könnyű dolog a nagyüzemhez szokni, ahol bizony olyanformán van a dolog: egy mindenkiért, mindenki egyért. Azelőtt? „Kaparj kurta, neked is jut!" — aztán jól van. Ki törődött azzal, hogy mikor mit csinál a másik?

Itt van például Kéri Dénes esete a lovakkal. Nem olyan egyszerű dolog az!

Az történt, hogy a közös istálló hiányában sokáig nem tudták egy helyre összehozni a szövetkezet lovait. Kénytelenek voltak otthagyni a volt tulajdonosoknál, oda hordták nekik a házhoz, ami kellett az állatok tartásához, a szénát, az abrakot. Igaz, ami igaz, jutogatott ebből a „fejadagból" a háztáji jószágnak is, mert hát miért is ne lehetne abból egy-egy félmarékravalót „az enyéimnek" is odavetni! Nem görbül bele annak a közös lónak sem a háta, ha egy csipettel kevesebb jut neki!

Adódik úgy is ilyen esetben, hogy fuvar kellene a komának, keresztapámnak, ismerősnek. Ott állnak a lovak az istállóban, igazán csak „ide ugrunk ám, a szomszédba, egy-kettőre itthon leszünk." Egyszóval — nem is rossz az a „háztáji" ló.

A múlt tavasz végén öt pár ló volt kint a fogatosok istállójában, a közben elkészült közösben meg üresen állt a helyük. Szólt is az elnök a brigádvezetőnek, hogy másnap kötttesse be a lovakat a közösbe, elég volt abból, ami volt. A fogatosok azonban „nem hallották" mit mondott a brigádvezető. „Elfelejtették."

Két nap múlva, amikor a munka befejeződött, az elnök felrendelte a fogatosokat a major udvarába.

— Emberek! — mondta. — Az istállókat nagy összegért építettük, s most itt állnak kihasználatlanul. Magukról meg beszélnek faluszerte, hordozzák a becsületüket, pletykálnak, gyanúsítgatják magukat. Mindegyikük érdeke azt követeli, hogy a lovak a közös istállóban legyenek. Mától kezdve oda kössék a lovakat!

A fogatosok nézték az elnököt is, meg egymást is. Végigviharzott bennük sok minden, dehát szólni nem mert egyik sem addig, míg nem szól a másik...

Gondoltak, amit gondoltak, néhány pillanatnyi szembenézés után négyen elindultak a közös istálló felé. Kéri Dénes azonban még állta az elnök tekintetét.

— Maga nem megy?

Csendes volt ez a kérdés, de vihar nem ingathat meg szálfát jobban. Mintha ezrek állnának az elnök hátamögött, vagy a törvény, vagy nem is tudja az ember, hogy micsoda. Nem lehetett vitatkozni, a győzelem eldöntött dolog volt abban a pillanatban, amikor a kérdés elhangzott. De azért — Kéri nem akárki! Vele nem lehet packázni!

— Akkor inkább átadom a lovakat!

— Helyes.

— Hogy, hogy helyes?... csak így, egyszerűen? Semmi kérés? Egy rábeszélő szó sem? Semmi igazolás, hogy de lássa be, vagy valami? No, de hiszen jól van! Láthatod, elnök, magad is, hogy mit csinálta! Ugye, hogy nincs, aki bekötné a lovakat! Ugye, hogy nem meri senki haragosának vállalni Kéri Dénest!

S a hallgatók közül kiválik Szabó László.

— Az anyjának a... én bekötöm őket, meg vállalom is, továbbra.

Kéri úgy ment ki a major udvarából, hogy azt sem mondta senkinek, fapapucs. Harmadnap visszaódalgott, hogy mégiscsak meggondolta, mégiscsak nézzék el még ez egyszer. Dehát ugye a szabály, az szabály, még akkor is, ha Kéri Dénesről van szó. A lovak Szabó Laci bácsinál maradtak. Kérit meg a növénytermesztéshez osztották be.

Kora tavasszal hoztak egy határozatot, hogy a munkából távolmaradni csak a vezetőség (nem a brigádvezető!) engedélyével lehet. Aki enélkül távolmarad, két munkaegység levonásával büntetik. Néhánynak ugyan ez sem használt, nemhogy a szép szó, meg az érvelés, erre aztán egyet-kettőt kidobolt a „kisbíró" alkalomadtán a faluban.

Jó módszer, nem jó módszer? Persze, hogy nem a legjobb! De ahol nem válogattak egyesek abban, hogy a közöst mivel károsítsák meg, az eszközökben sem nagyon lehetett válogatni annak idején. S ami tény, a dolgosak, a rendszeretők — pedig ezek száma egyre több volt már ebben az időben — egyetértettek vele. És lassan-lassan egyre kevesebb lett az ilyen dobolnivaló.

Ezerháromszáz hold kalászos volt tavaly a Petőfiben. Ezer holdat levágott a kombájn, háromszázat részben aratógéppel, részben kézi erővel takarították be, csepeltek el. Ilyen kevés gabonát emberemlékezet óta nem csépeltek cséplőgéppel Vámoson.

Jó két napja tartott a cséplés a gépnél, amikor egy „küldöttség" jelent meg az elnöknél. Tiblábóltak egy ideig, aztán kijelentették, hogy nem vállalják tovább a cséplést, mert:

— Porzik a gép! Átkozottul porzik.

— Aha! Porzik! Aztán melyik társadalmi rendszerben nem porzik.

A „küldöttek" nem bocsátkoztak elvi vitákba, ahelyett elmondták, hogy a porzást még csak elviselnék, hanem a norma nagyon magas.

— Mennyi a gép normája?

— Hetven mázsa!

— Tegnap mennyit csépeltek?

— Százötvenet, illetve... szóval jól meg kellett nyomni.

Nagy Sándor tudta, honnan fúj a szél. Rész kellene ezeknek, vagy legalábbis 20—30 kiló gabona a munkaegység mellé. Azzal is váltak el, hogy megkapják, amit „követelnek", vagy leállnak. Nagy elgondolkozva nézett a távozó „küldöttség" után. Szidta ugyan azokat, akiktől hozzájuk is eljutott a részes csábítása, akik a közösség vagyonát így herdálják el, ahelyett, hogy rendet teremtenének a portájukon, de azért maga indult új cséplőbrigádot szervezni. Még az ajtóig sem ért a hátsó udvarból, amikor valami ismerős hangot hallott. A szérűn szaggatott búgással megindult a cséplőgép...

Szanati Anna
Vágvölgyi László

(Folytatjuk)

Következik:
HARC A TERVEKÉRT II.

A brigádvezető példát mutat

Stadler Vilmos, az Ajkai Üveggyár szocialista címért küzdő egyik brigádjának vezetője vállalta, hogy brigádja a havi 155 százalékos teljesítményét 156 százalékra teljesíti. Legutóbb 165 százalékot értek el, selejtjüket 6,9 százalékról 4,8 százalékra csökkentették. A sikerben oroszlánrésze van a brigádvezetőnek, aki kiválóan dolgozik.

(Fotó: Szabó Ferenc)

A 3 órás rakodási idő bevezetésével a tapolcai vasútállomáson

növekedett a forgalom
csökkent a kocsiállás

Évek óta nagy feladatok elé állította a vasút dolgozóit a nyáriőszi csúcsforgalom. Ezekben az időszakokban kevésnek bizonyult a vagon, rengeteg volt a kocsiállás, ami bosszúságot okozott mind a szállítóknak, mind a vasút dolgozóinak.

Az engedélyezett 6 órás rakodási idő nem sürgette a vagonokat igénybevevő szállítókat, s amikor 1—2 óra alatt is ki- vagy berakodhatták volna a vagonokba a szállítmányukat, akkor sem sürgette őket senki, mert futotta az engedélyezett időből.

A Magyar Államvasutak Hivatalos Lapjának 1960. szeptemberi 23. számában megjelent 41-es számú rendelet előírja az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásának és a kocsirakomány küldemények rakodási idejének újabb szabályozását.

A rendelet az iparvállalatok iparvágányaira 3 órás ki-, illetve berakodási időt szab meg. A közforgalmú rakodóhelyen 4 óra a rakodási idő.

A tapolcai állomásfőnökség a rendeletből elkészítette saját végrehajtási utasítását, amely — a felekkel kötött megállapodás alapján — részben 1960. november 1-től, teljes egészében pedig ez év január 1-től lépett életbe.

Ez az utasítás biztosítja a szállítók és a vasút között a jó együttműködést, a kocsik gyors be- és kirakodását, a tervszerű továbbítás érdekében.

A 3 órás be-, illetve kirakodás mellett a vasút lehetőséget biztosít arra is, hogy amikor a vonat indulási ideje lehetővé teszi a hosszabb rakodási időt, azt igénybevehessék anélkül, hogy a szállító félnek kocsiállás-pénzt kellene fizetnie.

E kedvezmény mellett kötelezi a vasút a szállító feleket, hogy ötnapos berakási tervükbe előre jelezzék a vasútnak: melyik napon, milyen irányban, hány vagont küldenek, és mikor adják le.

A rendelet megjelenése óta ez év januárjában az előző havihoz viszonyítva 264 vagonnal nőtt a forgalom, szállítmányukat ez időszakban 11 815 tonnával növelték. Tervszerűbbé vált a munka, meggyorsult a kocsiforduló, s az azonos idő alatt többet tudnak szállítani.

A gyakorlat azt mutatja, hogy a vasúti kocsik ki- és berakodását szabályozó rendelet helyes alkalmazása megfelel a szállító feleknek, a vasútnak, s nem utolsó sorban a népgazdaságnak.

Szabó Ferenc

Három vasútállomás forgalmának irányítása összpontosul Csák Zoltán intéző kezében a tapolcai vasútállomáson. A háromórás ki- és berakodási idő bevezetése óta növekedett a vasút forgalma, s így az intéző felelőssége is.

(Fotó: Szabó Ferenc)