

Megyei építők a fővárosban

Vezényszó helyett gazdasági érdekből

Az utóbbi négy évben sajátos mozgásköröket írtak le önmaguk körül a megyei építőipari vállalatok. Az első pillantásra szeszélyesnek tűnő vándorlások azonban mély gazdasági változások rajzolatát is kiadják. Mert az se nem a véletlen műve, és nem is a vállalatvezetői létvágy, hogy négy esztendő alatt kétszer kényszerültek költözködni a vidéki vállalatok, amelyek Budapestre költöztek a lakásépítésben.

Amikor 1983 végén megszűnt a munkára kijelölés hallgatólagos, ám erőteljes vezényszava, az addig kényszerűségről a fővárosban dolgozók azonnal föl-szedték sátorfájukat, és építészeti cégeknek a megyeszékhelyeken, vagy azok közvetlen környezetében szereztek munkát.

Amikor azonban a beruházások visszafogása elérkezett ezekre a vidékekre is, és az építők hirtelen megbízatás nélkül találták magukat, ismét fölrendelték embereiket Budapestre, mert az a lakásépítés — ha szűkült is — biztos megélhetésnek ígért. Közben a költségek, a kivitelezés drágulása miatt sok építő vállalat kényszerült föltenni magának a kérdést: megéri-e, ha embereit hetenként utaztatja a megyei székhelytől 200–300 kilométerre; nem gazdaságosabb-e, ha inkább leépíti egyes tevékenységeit és szervezeti, és kisebb kapacitással próbál megélni?

Ezekre az alapvető dilemmákra sokan, sokféleképpen válaszoltak, és sokszínűségük érzékelteti azt is, mennyire nem létezik ma már egyetlen „kaptafa”, amire ráhúzhatók a megoldások. Eltérőek a helyi adottságok, a gazdasági kényszerek ereje, többféle lehet a megélhetés nehezebb körülményei között a túlélés taktikája.

Örökös a jelenség mögé pillantani, mert egész gazdasági környezetünk változását jelzi az építővállalatok mozgása. Érzékelteti azt is, miként hatnak a szabályozók a gazdálkodó szervezetekre, és hogy azok a gazdasági kényszerek parancsszavának engedelmeskedve milyen

megoldásokat találnak talponmaradásukhoz.

A legfontosabb mozgatóerő az, hogy már szabad a verseny, a vállalkozás, és a vállalatok saját érdekük szem előtt tartásával döntenek, milyen megbízás teljesítését vállalják el. Kialakult az építőiparban a piac, a működését irányító szabályozók mind arra ösztökélik a kivitelezőket, hogy ne csak építsenek, hanem gazdálkodjanak is; erőforrásait, tartalékait, ötleteit is latba kell vetni, ha meg akarják élni.

A verseny következtében lassan kezd megdőlni az a régi gyakorlat, ami a piaci mechanizmusoktól teljesen elszakította a lakásépítést, azzal, hogy a költségeket nemigen figyelembe vevő, maximált áron engedte erre a vállalkozást. Ez volt az egyik oka annak, hogy a kivitelezők csak a legvégső esetben fogadták el azt a munkát, ami maximált áras volt. A lakásépítés azonban olyan speciális tevékenység, amiben az egész gazdaság ereje, működése tükröződik az árak, a költségek révén; és az ebből megélő kivitelezők — növekvő ráfordításaik következtében — nem találják meg számításukat. Ma már egyre jobban nyilvánvaló, hogy nem lehet egy külön sziget a lakásépítés a

gazdaságban, amelyen nem a piaci törvények érvényesek. Ennek következtében lazulnak a maximált árformák, egyre több a lakásépítésre buzdító versenytárgyalás, amelyen reális költségeik alapján vállalkoznak a megyei építővállalatok.

Mint említettük, más érdekük is abba az irányba hajtja őket, hogy munkát vállaljanak a fővárosban: az, hogy vidéken is egyre kevesebb a beruházás, és ennek következtében ismét sok vállalat jutott el vállalkozásának átértékeléséhez: vagy a leépülést választja, vagy pedig kilép megyei székhelyéből, és ott vállal munkát, ahol még van pénz beruházásokra. A budapesti lakásépítés vonzását a kormányzat még azzal is igyekszik növelni, hogy átadott lakásoként 50 ezer forint adókedvezményt ad a kivitelezőnek, ami gyakorlatilag 100 ezer forint növekedést jelent érdekeltségi alapjukban.

Az építési piacon helyüket kereső megyei kivitelező vállalatok ezekre a gazdasági kényszerekre különböző módon válaszoltak. A hágyáras nagyvállalatok erősítették fővárosi pozíciójukat, mert itt biztos a kereslet a panelra. Azok a cégek, amelyek jól szervezett szakipari, szerelő kapacitással rendelkeznek, ilyen munkát vállaltak. Mások csak az irányító apparátust rendelik föl a budapesti munkára, és itt keresnek idegen alvállalkozókat a befejező lakásépítési feladatokra.

Az alapkérdésre adott válaszok nemcsak a megyei vállalatok eltérő helyzetére utalnak, hanem arra is, hogy az építési piacon megindult a „kiválasztódás” folyamata: a gyengék és bátorlások lemaradnak a versenyben, az erősek megmozdosodnak, és ez végső soron a megrendelőnek, a lakásvásárlóknak is jó, mert garanciát jelent a jobb munkára.

Sz. K.

A gólya haszna

A gólyák április eleji érkezése régen jeles napnak számított, s ahol még fészkelnek, ma is az. A tetőn keleplő madár a tavasz biztos beköszöntét jelentette. Európában, keletről nyugatra, sajnos rohamosan veszik ki a népszerű madár. Nyugat-Európa több államában már egyáltalán nem

fészkel. Több-kevesebb sikerrel próbálkoznak a helyeken a visszatelepítésével. Persze a gólyák nem országok alapjai, hanem a fészkelési alkalmasság és az elestekkel való ellátottság szerint válogatják meg fészkelőit honukra. Főleg a természetes esély a döntő, mert maga a fészkek épülhet fán,

tornyon, kéményen, kútgermen, kazlon, pajtán éppúgy, mint villanyoszlopon, vagy akár hidrolóbuszon. Sőt, a gólya szívesen elfogadja az ember készítette és kínálta lehetőségeket, például kéményre, dúcra erősített vesszőkosarat, kimustrált koscsikereket.

A gólyák — különösen az erőszakosan követelő fiókák táplálásakor — nem válogatósak, bekapnak mindent, ami eléjük kerül. Azt eszik, amit környezetük kínál. Hogy milyen tempóval gyűjtenek ilyenkor a szülők, bizonyítja két, hosszabban megfigyelt madár zsákmánylistája: az egyik egy óra leforgása alatt 44 egeret, két fiatal hörcsögöt és két békát fogott meg. A másik madár percenként 25–30 tücsköt kapott el! Egy kutató kiszámította, hogy az átlagosan 142 napot hazánk területén töltő gólyák mintegy 1000 tonna táplálékot fogyasztanak el: ezzel a mennyiséggel ötven pótkocsi kamiont lehetne megtölteni. Mivel zsákmányuk legnagyobb része mezőgazdasági kártevőkből áll, belátható, hogy komoly hasznát hoz bizonyos területeknek az oltásuk.

Képzünk: egy villanyoszlop rálkott gólyafészket láthatunk (a nagytestű madarak 30–35 százalékaiban választják el veszélyes helyet fészkelésükre). Az esőtől átmedvesedő fészkek rövidzárlatot okozhat, és a község máris áramszolgáltatás nélkül marad. De a villanydrótokon is sok szép gólyamadár lel halálát.

A nők közül elsőként

Ha fölberreg a motor...



Miskolc első autóbuszvezetője

Fotó: Mészáros István

Szép ívű kört ír le az autóbusz, majd elvágólag a másik mellé sorol, szuszsan egyet, és már hűlhet is a motor. A fiatalasszony lekasztja feje mögöl a barna váltást és a busz sok tükre közül a maga kis tenyérbeillő zsebűkret választja, hogy belepillantva igazítsa frizuráját. Szisszenve harmonikázik az ajtó, Novák Tiborné le-száll és még egy pillantást vet a sötétlők masinára. Minden rendben, vége a mai műszaknak.

— Férasztó volt? — Nem jobban, mint a többi napon — mondja az asszonyka egyenruháját igazgatva. — Az eső miatt a szokásosnál is jobban kellett figyelni, főleg a „mazsolákra”, akik ilyenkor az ablaktöréssel vannak elfoglalva, de azt elfelejtik, hogy könnyebben megcsúszik a jármű.

Beszélünk a forgalomba, ahol még néhány formálást el kell intézni. Innét is köszönnek, oda is inteni, vagy szólni kell — időbe telik, amíg egy csendesebb zugban leülhetünk szót váltani.

— Azzal a női vezetővel szerettem volna találkozni, aki elsőként ült városi buszra a Miskolci Közlekedési Vállalatnál.

— Miért? — néz rám kérdően, még itt-ott igazgatva barna haján Novákné.

— Kíváncsi voltam,

hogy miért vállalkozott erre a nehéz munkára.

— Mert imádom vezetni — mondja szélesen mosolyogva. — Sokan nem hiszik el nekem, hogy ha fölberreg a motor, akkor minden megszűnik számomra és csak a vezetésre figyelek. Anyámék azt mesélik, persze most már nem tudom, hogy csak in-cselkednek-e velem, hogy kislány koromban nem bábáztam, hanem a homokba rajzolt utakon kisautókat tologattam. Lehet, hogy így volt, mert tizenhét évi vezetés után is csak azt tudom mondani, hogy a volán mögött ülni csodálatos dolog.

— Ha tizenhét éves a jogosítványa, akkor fiatalon kezdte a vezetés.

— Alig töltöttem be a tizennyolcat, amikor megszereztem tehergépkocsira a jogosítványt. A családi hagyományt folytattam, hiszen mindkét szülőm közlekedési volt: édesapám huszonöt évig villamosvezetőként, édesanyám pedig kalauzsként dolgozott. Én 1970-ben a mostani Borsod Volánál helyezkedtem el, majd több cégnél dolgoztam gépkocsivezetőként. A hetvenes évek elején talán még nagyobb feltűnést okozott, mint most, hogy nő ül a vezetőfülkében.

Kávét kér és rágyújt.

— Nem sokat szívok, vezetés közben nincs rá idő. Ilyenkor viszont jólesik

néhány slukk. Igen — fejezi be a magyarázkodást —, furcsán néztek rám az emberek. A gyerekek néha meg is kérdezték: a néni vezeti ezt az autót? Akkoriban sokszor éreztem magam feszélyezettnek, most öröm fog el, ha elfordítom a slusszkulcsot.

— Mikor vezetett először autóbust?

— Tavaly augusztusban tettem le a vizgát és néhány nap múlva már én vittem az utasokat az Ávas kilátótól a Diósgyőri Gépgyárig. Nagy sikerélmény volt, mert ugyan néhány utas a felszálláskor szellemkedett és megjegyzéseket tett, de néhány megálló után már elismerően intettek leszállás közben.

— A kollégái hogyan fogadták?

— Egy hónapig egyke voltam, mert csak szeptember végén került a második nő buszra. Elkényeztetek egy-két napig, aztán éppen úgy kezelték, mintha én is férfi volnék. Sokat segítettek... Nagyon jó közösség a miénk. A vállalat vezetői is megértették, hogy gyermeket nevelnek és megengedték, hogy csak délelőtti műszakba járjak. Így ugyan fárasztó, mert hajnal háromkor kezdek, de délután elláthatom a családot. Most hétézer forint körül keresek, de ha a gyerekek meg-nőnek, akkor túllát és délutános, éjszakai műszakot is vállalhatok. Jól jönne az a 25 ezer forint jut-tatás is, amit csak a fővárosban fizetnek. Nem tudja, hogy mi miért nem kapjuk meg?

— Nem tudom...

— Munkánk alapján mi is megérdemelnénk... és akkor talán autóbusz-vezetőből sem lenne hiány.

A Miskolci Közlekedési Vállalatnál jelenleg nyolc nő foglalkoztatnak autóbuszvezetőként. A vállalat vezetői nem tartják elképzelhetetlennek, hogy néhány év múlva ebből a nyolcból nyolcvan lesz, vagy még ennél is több. Az út szó szerint is nyitva áll előttük, mert semmivel sem vezetnek rosszabbul, mint férfiktársaik.

Fónagy István

Anyag-mozgatás a bányában

A bányabeli szállítással foglalkozó szakemberek találkoztak a hét elején a Borsodi Szénbányák Vállalatnál. Az ország minden részéről érkezett vendégek először a Putnoki Bányászati Üzembe látogattak, ahol megtekintették az igen korszerű berendezéssel üzemelő H/2 frontfejtést, ahol éppen ezekben a napokban kezdődtek meg az átszerelési munkálatok. Ezt követően megismerkedtek azzal a korszerű anyagmozgató eszközzel, amelyet a vállalat szakembere, Balikó László talált fel. Az Európában is egyedülálló gépsorral akár 20 tonnás biztosítóegységeket is gyorsan és balesetmentesen lehet mozgatni a vágatokban. A sínen mozgó eszközzel egy darabban lehet a régi frontfejtésről az újra szállítani a monstrumokat, meggyorsítva ezzel az átszereléseket.

Kiállítás képeslapokból

MISKOLC
1987.06.26.

A Bükk Nemzeti Park Herman Ottó-ligeti kiállítótermében a napokban nyílt meg az első országos barlangos bélyeg- és képeslapbemutató. A természet e föld alatti csodái a világ minden táján arra késztetik a barlangkutatókat és idegenforgalmi szakembereket, hogy a tudományos munkák elvégzése után a nagyközönség számára is kiépíthetővé tegyék az arra érdemes járatokat. Általában a barlangok látványos, monumentális részei nyílnak meg így a látogatók előtt, a barlangkutatóknak hagyva a rejtettebb, szűkebb járatok érdekességeit. Az idegenforgalom is a látogatható barlangjáratokról bocsát ki

emlékül képeslapot, bélyegget. A bemutató anyagát kutatók gyűjtötték össze. A mintegy ezer képeslapot a Magyar Karszt- és Barlangkutató Társulat tagjai válogatták, akik 32 vándorgyűlésük alkalmából — amelyre a jövő hét végén Létraszton kerül sor — gondoltak a kiállítás megrendezésére.

A legrégebbi lapok az 1890-es évekből valók. A krinolinban, tollas kalapban korszolázó hölgyek, és cilindres urak látványa egy-egy jégbarlangban mára már komikusnak hat, ám mindenképpen kontörténeti érdekesség. A Föld minden részéről láthatók itt lapok, melyek különböző anyagokban keletkeztek (jég, mészkő, mésztufa, só), az ezekben folyt emberi tevékenységek nyomait (barlangi sziklarajzok, kegyhelyek), az ott élő állatokat (barlangi medve, barlangi góte, denevér) mutatják be. E föld alatti természet egyedülálló változatossága leginkább a cseppkőképződményeknél, valamint a mikrovilágban is izélt adó kristályokat ábrázoló lapoknál figyelhető meg.

A kiállítás látogatói emlékbélyegzős levelezőlapokat, díszborítékokat, emléklapokat vásárolhatnak. N. Zs.