

SZOVJET GAZDASÁG '76-77

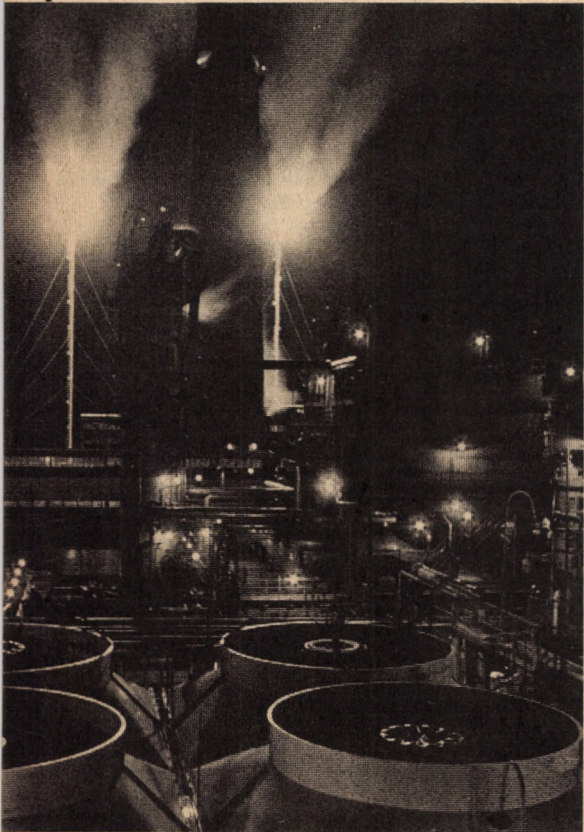
# Műholdak és számítógép-jóslatok

Az amerikai műholdak és számítógépek, illetve ezek adatainak értékelői nem éppen tévedhetetlenek. Az elmúlt év első felében egymás után láttak napvilágot a nyugati sajtóban olyan cikkek, amelyek a szovjet terméskilátásokat igen kedvezőtlennek ítélték meg. Az Egyesült Államok mesterséges holdjai által a Szovjetunió területéről készített felvételeket előbb komputerék, majd pedig „távzakértők” elemezték és értékelték az USA-ban. A „biztos tipp” mint annyiszor máskor, ezúttal sem vált be. A szovjet gazdasági élet minden rezdülését éles szemekkel figyelő amerikai „szakemberek” körében óriási volt a meglepetés, amikor a Szovjetunió mezőgazdasági minisztere ez év elején bejelentette: az ország történelmének legnagyobb gabonatermését takarították be. A 224 millió tonnás rekord mellett másik csúcseredmény is született, mégpedig a gyapotbetakarításban.

A vezető tőkés országok „szovjetszakértőinek” — ha keserű szájjal is — tudomásul kellett venniük: alaposan melléfogtak jóslataikkal. Nemcsak a mezőgazdaságot, hanem az egész szovjet népgazdaságot illetően. Nem először fordult elő, hogy amikor a tőkés világ súlyos gazdasági gondokkal küzd — infláció, nagyfokú munkanélküliség, a gazdasági növekedés ütemének csökkenése, a dolgozók életkörülményeinek romlása —, a belső bajokról való figyelemelterelés reményében a nyugati sajtó mind többet foglalkozik a Szovjetunió és a többi szocialista ország népgazdaságának állítólagos kedvezőtlen „üzletmenetével”.

Időközben azonban ismertté váltak a szovjet gazdaság tavalyi eredményei, s a nyugati „jóslatok” szinte egy csapásra elhallgattak. A tények és az eredmények, valamint az önkritikus szovjet elemzések ugyanis egyértelműen bebizonyították, hogy a legnagyobb szocialista ország gazdasága a X. ötéves terv első évében is ütemesen, válságmentesen fejlődött.

Innen indul a 3000 kilométernyi csővezeték: az orenburgi gázfeldolgozó üzem



## 121 milliárd rubel beruházásokra

1976-ban a nemzeti jövedelem 5 százalékkal növekedett az előző évihez képest. (Összehasonlításképpen: a vezető tőkés államokban a gazdasági növekedés átlagosan 3 százalék körül alakult.) Az ipar termelése 4,8 százalékkal emelkedett, ezen belül különösen az energiatermelő, valamint a vegyipar fejlődése volt kiemelkedő. A Szovjetunió ma már a világ legnagyobb kőolajtermelő országa — a „fekete arany”-ból tavaly több mint 500 millió tonnát hoztak a felszínre —, s a termelés az elkövetkező években 30 millió tonnával fog növekedni esztendőnként.

A gépipar tavaly 10 százalékkal növelte termelését, mindenekelőtt a modern, világszínvonalon álló termékekkel. Érdekes jelenség, hogy amíg a tőkés országokban szinte alig kezdenek új beruházásokat a gazdasági kilátások bizonytalansága miatt, a Szovjetunióban a megkezdett nagyszámú beruházás befejezési határidejének elhúzódnásával vannak gondok. Szovjet értékelések szerint a beruházások több mint fele az építési-szerelési munkák csúszása miatt nem kerül időben befejezésre. Szervezési intézkedéseket hoztak, amelyek hatása már az idén érezhető lesz az átadási határidők jobb betartásában.

Ugyanakkor viszont számos nagyberuházás a kitűzött határidő előtt készült el, közülük is kiemelkedik a világ legnagyobb teherautógyárának, a Kámai Autógyárnak az átadása, illetve első termelőegységének a beindítása. Az idén 121 milliárd rubelt fordítanak beruházásokra: csökkentik az új építkezések számát, s egyben szorgalmazzák a régebbiek minél előbbi befejezését. Ez a csökkentés azonban nem vonatkozik a szociális létesítményekre, hiszen a Pravda szerint 1977-ben 112 millió négyzetméter (!) területű lakást adnak át, és számtalan óvoda, bölcsőde, művelődési és egészségház épül fel.

A fogyasztási cikkek termelő iparágak a tervezettnél gyorsabb ütemben fejlődtek tavaly, sőt a piac telítettsége miatt csökkentették a termelést órából és rádióból. Tovább bővült az iparcikkek választéka, és jelentős eredményeket sikerült a könnyűipari termékek minőségjavítása terén elérni. Az ideai célkitűzések között központi helyet foglal el a fogyasztási cikkek minőségének további javítása, valamint a termelés emelése.

## Cél: a jó gabonatermés állandósítása

A rekordtermés ellenére a mezőgazdaság egészének termelése a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt valamelyest elmaradt a tervezettől. A rekordmennyiségű gabonát a dolgozók áldozatkészségével, valamint jelentős anyagi és technikai eszközök mozgósításával sikerült elérni, egyes ipari növények, valamint a zöldség és gyümölcs termése azonban nem volt kielégítő. Ennek megértéséhez elég csak egy pillantást vetni a Szovjetunió térképére: az ország területének mintegy 60 százalékán az éghajlati és domborzati viszonyok következtében nem lehet mezőgazdasági termelést folytatni, 14 százalék pedig sivatag és pusztaság. A fennmaradó 26 százalék egy része Szibériában van, ahol a nagy hőmérsékleti különbségek nehezítik az agrárszektor termelését.

A jó gabonatermés állandósítására, valamint az egyéb mezőgazdasági termékek mennyiségének növelésére további jelentős anyagi és technikai eszközöket vesznek igénybe, s hozzájárulnak az időjárási tényezők szerepének a csökkentéséhez, azaz a modern technika segítségével (pl. jégágyúk), megkísérlik fokozatosan megzabolázni az időjárást.

1976-ban a szovjet külkereskedelem 10 százalékkal növekedett, értéke elérte az 56 milliárd rubelt. Az árucserre-forgalom csaknem 60 százaléka a szocialista országokkal bonyolódik le, de fokozatosan növekszik a fejlett tőkés, valamint a fejlődő államok részesedése is. A kelet-nyugati kereskedelem dinamikus növekedésével a nyugati „kremlinológusok” is kénytelenek elismerni, hogy a Szovjetunió óriásmegrendelése sok százezer munkaal-kalmat teremtenek Nyugaton, s így csökkentik a munkanélküliséget. A tőkés országokba irányuló szovjet kivitelben pedig a nyers- és fűtőanyag-szállítások, valamint a Ladák, a jó minőségű órák és fényképezőgépek mellett növekszik a világszínvonalon álló gépek és berendezések aránya. (Ma már az sem kelt meglepetést, hogy az USA több licenct vásárol a Szovjetuniótól, mint amennyit oda elad.)

Tavaly tovább folytatódott a Szovjetunióban a komplex program megvalósítása és jelentős eredményeket hozott 1976 a szocialista gazdasági közösség, a KGST integrációs folyamatának elmélyítésében. A Szovjetunió területén a KGST-tagállamok több nagyszabású beruházás megvalósításában vesznek részt. Megkezdődött a 3000 kilométer hosszúságú Orenburg-gázvezeték építése, az uszty-ilimszki cellulóz-kombinát, a kiembajevszki asbesztbánya és több más fontos objektum kivitelezése.

## A Nagy Október 60. évfordulóján

A Szovjetunióban és szerte a világon az idén ünneplik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmének hatvanadik évfordulóját. A jubileumi esztendő egyben a tizedik ötéves terv második éve. Azé a tizedik ötéves tervé, amely célkitűzéseivel, világos és emberközpontú útmutatásaival méltán vált ki csodálatot az egész világon. (A legfontosabb mutatók alakulása 1976-80 között: a nemzeti jövedelem 24-28, az ipari termelés 35-39, az egy főre jutó reáljövedelem 20-22 százalékkal emelkedik a tervek szerint.) Az ideai év szovjet gazdaságának főbb jellemzői a már említetteken kívül az életszínvonal további emelése, valamint az eddig elért eredmények megszilárdítása és továbbfejlesztése lesznek. Azoknak az iparágaknak biztosítanak elsőbbséget — energetika, kohászat, gépgyártás, vegyészeti —, amelyek meghatározzák az egész népgazdaság tudományos-műszaki fejlődését. A kitűzött célok elérése érdekében növelik a munka termelékenységét, az automatizáltság fokát, valamint korszerűsítik a munkaszervezést a népgazdaság minden ágazatában.

A Szovjetunió és a többi KGST-ország gazdaságának tavalyi eredményei, valamint az ideai célkitűzések nemcsak a tőkés államok, hanem a fejlődő országok dolgozóinak is példát mutatnak a tervszerű fejlődés, az állandó gazdasági növekedés területén. Ami pedig a műhold- és a számítógépjóslatokat illeti, valószínű, hogy az előrebecsléseikkel óvatossággal lesznek a jövőben, hacsak nem akarják végképp elveszíteni hitelüket. Mert ugyebár a hitel a tőkés országokban sem pusztán közgazdasági fogalom...

Gonda György—Lőrincze Péter

# csirkecombon



lány, melankolikus ősz lett. Eső szitált — mindennapos bergeni vendég —, s a várost övező hegykoszorú természetellenes, lilás fényben úszott. (Újraolvasom, amit most leírtam... A látott „csodát” milyen nehéz giccses szavak nélkül lefesteni!)

Egyszóval: első látásra beleestem Bergenbe! Anynyi ideig ámuldoztam, nyakam csavargatva, szemem legeltetve, míg nem a turistairodában minden jobb szobát megkaparintottak előlem a Bergensbanen utasai. Nekem már csak az öreg Skogens Hotel ferde tetejű padlásszobája jutott, ahová már a lift sem jár fel. Sebaj! Bergen romantikájához ez még csak hozzáadott...

Bergen, az ősi Hanza-város hét hegy koszorújában épült, s ezek közül a leghíresebb a Fløyen, amely a világ legmeredekebb háromszáz méteres magaslata. A város sok híres embert adott a világnak, s ezek közül is a három legismertebb Ludvig Holberg, Ole Bull és Edvard Grieg, mindhárman a zeneművészet nagy alakjai



esőt, s talán legszívesebben már fordultak volna vissza. Itt is voltak, ezt is kipipálhatják... Csak ketten fázlódtunk a fedélzeten egy törekeny francia asszony-nyal. Néztük a messze pipáló hegyeket, integettünk a mellettünk elhaladó halászbárkáknak, s szemünket meresztgettük, hogy a szürkéségből megláthassuk a víz fölé, magas faállványokra emelt, halvonulást és hálót figyelő „magaslesekét”.

Bergen percek alatt megszire tűnt. Otthagytuk a Hanza-házakat, a Rosenkrantz-tornyot, a Haakon Hallt, a norvég királyok hajdani koronázóhelyét, az Aquariumot, a folyton nyüzsgő kikötőt... Hajónk a nyílt vizekre tért, s hirtelen olyan apró lett, olyan

## Hölgyek a halpiacról

Esőisten — vagy valamilyik nagy orrú, pikkelyes testű, rémisztően csúf skandináv troll, vagyis manó — megkegyelmezett nekem, s másnap napfényre ébredtem. Bergen esőtlen óráit ki kell használni, tehát irány a híres halpiac.

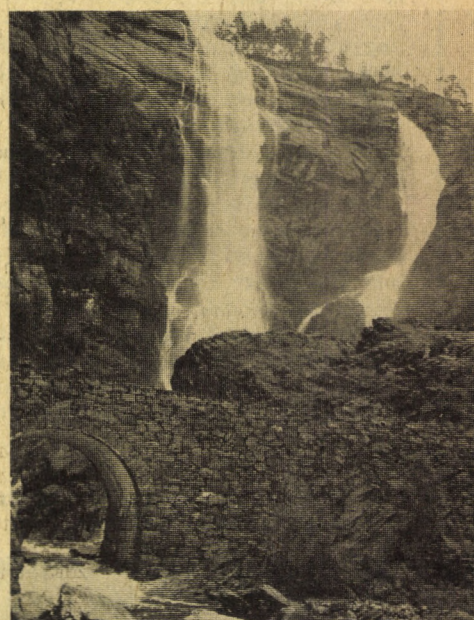
Mire mégis rátaláltam a halpiacra, az ördög már ismét verte a feleségét. A háziasszonyok bebújtak a halaskordék fölé erősített vásznak alá. A szóáradatot nem értettem, de a hanglejtés és a mimika ismerős volt: a pesti Garaypiacról. Csakhogy itt rákok, lazacok, apróbb-nagyobb — számomra ismeretlen — halak fölött folyt az élénk alkudozás.

Egy terebélyes kofa kiszemelt magának, s tévovázson látán kezdő háziasszonynak vélt. Megragadta a kezemet, s mire észbekaphattam volna, máris egy aprócska rákot tett a tenyeremre, miközben — gondolom — száporán esetelte portékája erényeit. A rákokkát rémülten messzire dobtam, s iszkoltam! Még rám szó egy kilónyit, s hová teszem a padlásszobámban?

Én most egy egészen másfajta hölgyet keresem. Egy fehéret: a White Lady nevű hajót, amelyen meglátogathatom a fjordokat, s amelyet oly buzgón ajánl a Grieg Turista Iroda. A kezembe nyomott — két éves — prospektus szerint öt és fél órácskát hajózhatok a fedélzeten, potom ötven norvég koronaért. A mostani bergeni útikalauz azonban már csak öt kerek órát ígér — hatvan korona ellenében! Hiába, a prospektusok sem tudják követni az emelkedő árat...



Hajónk, a jó öreg White Lady egészen közel merészkedett a komor sziklapartokhoz, az óriási vizeséshez



Mindegy! Lefizettem a pénzt, s délután a Bryggenen „behajóztam”. Az öreg White Lady dohogva megindult a vigasztalanul szürke esőben.

## Pusztaszirtfok alatt

A jegy árában két forró tea vagy kávé is benne foglaltatik. Megittam első teát, s kimerészkedtem az esőverte fedélzetre. Hirtelen, ki tudja miért, s agyam melyik rekeszéből, előbukkant négy komoran zengő, baljóslatú verssor:

„E furcsa madár magalakott / egy pusztaszirtfok alatt; / nem forralt sem bajt, sem haragot, / csak leste lent a halat...”

Honnan való, hol olvastam? Csak ismételtetem, s nagy sokáig tartott, míg megfejtettem: Henrik Ib-

sen sorai ezek, Hajdú Henrik fordításában. Így kezdődik a „Terje Vigen” elbeszélő költemény, amelyről — oly sok évvel ezelőtt — annyit beszélgettünk a már hófehér hajú Hajdú bácsival...

Már a folytatása is eszembe ötlött: „De olykor iszonyú dühre gyúlt — / nem bírta a vihart. / Ha Terje Vigen körül a múlt emlékeinek szélvészé dült, / szélpart rögtön kihalt.”

A sziklás, kopár partok fekete fensége, az átfáthatatlan mélységű tenger közele, a fjordok vadsága és titokzatossága bányászta elő agyamból ezt a régi verstöredéket, amit akkor csak élveztem, de átérezni csak most tudtam!

Lent, a White Lady gyomrában az ilyen-olyan nemzetiségű turisták ettek-ittak, nevetgéltek, kártyáztak, összebújtak, szidták az

védtelem, majd a sziklák közelébe merészkedett, s szinte hozzájuk csapódott! Már nem vágyódtam a napsütésre: ez az igazi, vad norvég táj vagy legalábbis csipetnyi abból...

Ibsennel átítatott hangulatomból hirtelen kikölkentett, hogy leálltak a hajó motorjai. Egy gyönyörű vizeséshez értünk! A White Lady rutinosan úgy „farolt” mellé, hogy a fedélzetre csődülő turisták a legelőnyösebb szögből fényképezhessék az alázuhogó, hatalmas víztömeget. A kapitány öt percet engedélyezett, azután már fordultunk is vissza sietve. A büféslány mosogatott, elrakta a hajót ábrázoló színes levelezőlapokat. Mindenki rakodott, csapkodott, hamarosan vége a munkának... Hatvan norvég koronaért csak ennyi varázs jár! Az előadásnak vége... Függöny!



(A szerző felvételei)



## Dr. David Owen

Dr. Ki? — kérdezték Nagy-Britanniában és a világban, azt követően, hogy Callaghan brit kormányfő kijelölte a tragikus váratlansággal elhunyt Crosland külügyminiszter utódját. Valóságos bombaként robbant a bejelentés: az új külügyminiszter, a 38 éves dr. David Owen, az eddigi helyettes. A krónikások feljegyzése szerint hozzá hasonló korban a szigetország képviselőjében külügyminiszterként csak 1935-ben Anthony Eden lépett a világpolitikai színpadra.

A brit diplomácia új vezetője gyors és látványos karriert futott be. A walesi orvos fia maga is apja életpályáját választotta hivatásul. A cambridgei egyetemen szerzett orvosi diplomát, majd a londoni St. Thomas kórházban dolgozott. A véletlen segítette a politikai karrierhez. „Úgy gondolom — nyilatkozta később —, hogy az megmenthet engem a besavanyodástól.” Először 1964-ben indult harcba a Munkáspárt színeiben parlamenti mandátumért, de vesztett és gyorsan visszatért orvosi kutató munkájához. Barátai rábeszélésére 1966-ban még egyszer kísérletet tett és győzött. Plymouth egyik képviselőjeként bevonult az alsóházba. Innen kezdve az út — némi kitéréssel — egyenesen vitt felfelé.

Huszonnyolc évesen parlamenti ügyekkel megbízott államtitkár-helyettes a haditengerészeti minisztériumban. 1970-ben a konzervatívok kerültek újra kormányra. Owen doktor pedig a munkáspárti árnyékkormányban kapott helyet, a hadügyi szóvivő lett. 1972-ben távozott az árnyékkormányból és ekkor becenevet kapott: „Roy fiú”, jelezve, hogy politikai szekerét nyilván a Munkáspárt egyik nagyágyújához, Roy Jenkinséhez kötötte. A távozás oka, Jenkinsé és természetesen Owené is az volt, hogy Wilson pártvezér elvetette — átmenetileg — a Közös Piachoz való csatlakozás gondolatát.

Ezen is túllépett persze Anglia és a Munkáspárt, s amikor 1974-ben újra a Munkáspárt került kormányra, a doktor képzettségének megfelelő beosztást kapott: egészségügyi államminiszter lett. Harcot indított a magánygyógykezelés megszüntetéséért az állami kórházakban, könyvet írt a nemzeti egészségügy fejlesztéséről, és kezdeményezésére fogadta el a brit parlament a gyermekek jogairól szóló új törvényt. Ezután sokan a Munkáspárt baloldalához sorolták. Mások Jenkinshez fűződő kapcsolata miatt a párt jobboldalához tartozónak vélik. Ő maga így fogalmazta meg politikai platformját: „walesi liberális-radikális”. Talán pontosabb meghatározás is elkélne. Ez mindenestre nem volt akadály a annak, hogy tavaly Callaghan kormányfő első külügyminiszter-helyettesé nevezte ki.

A filmsztári mosolyt mindig produkálni tudó, energikus orvosdiplomata amerikai származású feleségével és két fiával a Londonban divatosnak egyáltalán nem nevezhető East Enden él. Külpolitikai szakterületének a Közös Piacot tartják. Persze másfajta feladatai is lesznek, mint ahogy a pályafutásában történt „nagy ugrás” miatt hazai irigyei is. Amennyire nem várta senki kinevezését még Londonban sem, annyira gyorsan kaptak lábra a spekulációk: hosszú távon esélyes jelölt a Munkáspárt elnöki posztjára is. Tény: a türelemre a kül- és a „bel”-diplomáciai fronton is jócskán hiányzik. Nyilván dr. Owen ennek nincs híján: hiszen képzettsége szerint ideggyógyász.

Z. I.

# Válság a levegőben

Magyar Ifjúság

77. évf. 25.

Míg a fejlődő tőkés országok gépkocsiipara kezd kilábalni a több éves súlyos és mély nyomokat hagyó gazdasági válságból, a másik nagy „business”, a repülőgépipar és a légiközlekedés semmi jelét nem mutatja az újraéledésnek. Tavaly is rossz idők jártak a légitársaságokra, s az ideai kilátások is nagyon borúsak. A gondokat még az is tetézi, hogy a nagy légitársaságok — ahogy ez a rossz üzletmenet idején lenni szokott —, a megsokszoroztnál is ádázabb csatát vívnak egymással — a földön és a levegőben.

1973. óta a kőolaj ára csaknem ötszörösére emelkedett, s ez természetesen maga után vonta az üzemanyagköltségek jelentős emelkedését is. A viteldíjak évente többször emelkedtek, nem beszélve az infláció következtében megrágtult egyéb szolgáltatások áráról. A több mint 110 tőkés légitársaságot tömörítő Nemzetközi Légügyi Szervezet (IATA), amely korábban hatékony érdekvéviselési szerve volt a „légi iparnak”, manapság jóformán tehetetlen, szerepe mindinkább az újabb tarifaemelés bejelentésére korlátozódik.

A légiközlekedés több éve tartó krízise azonban nemcsak az üzemanyag drágulására vezethető vissza. Presztízsokból a nagy légitársaságok túlságosan felduzzasztották flottájukat, s a gépek kapacitás-kihasználása igencsak alacsony. A menetrendszerű járatokon átlagban minden harmadik hely foglalt csak. A sok Jumbo, DC-10-es óriásgep kénytelen „harmad-házzal” repülni.

### Deficites óriások

Végigtekintve a „nagyok” listáján, szinte elképesztő rekordokat lehet tapasztalni. A tőkés világ legnagyobb és legpatinásabb légitársasága, a Pan American World Airways (népszerű nevén Pan Am) nyolc éve veszteséges; az angolok büszkesége, a British Airways ugyancsak hosszú évek óta deficites, s a Concorde forgalomba állítása óta csak tovább romlott a helyzet. (Az angolok tulajdonában levő öt szuperszonikus gépmadár évente csaknem 100 millió dollár veszteséget „hoz a konyhára”). Ráfizetéssel zárta a tavalyi esztendőt a holland KLM, az olasz Alitalia, a belga Sabena, a japán JAL és még számos nagyágyú. Két év után 1976-ban először könyvelhetett el nagyon szerény nyereséget a nyugatnémet Lufthansa. Mindössze a svájci Swissair és a skandináv országok légitársasága, a SAS állja a versenyt, ugyanis ez a két légitársaság egyelőre nem ismeri a deficitet.

A nagy repülővállalatok

anyagi gondjai persze minden esetben az alkalmazottak jelentős részének elbocsátásával, a járatok számának csökkentésével és a repülőgép-beszerzések erőteljes visszafogásával jár. Ideig-óráig el lehet halasztani az új géptípusok megvásárlását és forgalomba állítását, hosszabb távon azonban végre kell hajtani a beruházást, a konkurencia ugyanis kíméletlen. Számítások szerint a következő tíz évben a légitársaságoknak mintegy 50 milliárd dollárt (!) kell beruházniuk új gépek beszerzésére és a földi berendezések tökéletesítésére. Hogy a befektetés honnan származik majd, egyelőre a légitársaságok számára ez megoldhatatlan kérdés.

Pedig az utasok száma manapság — ha lassan is — fokozatosan növekszik. A veszteségek további okait azonban mégis itt kell keresni. Annak érdekében, hogy a versenyző, menetrendszerű forgalmat lebonyolító légitársaságok maguknak nyerjék meg az utast, egymást túllícitálva különböző kedvezményes tarifákat ajánlanak. Mind-ez oda vezetett, hogy ma már csak minden negyedik utas fizet teljes menetdíjat.

### „Charter-hiának”

A 60-as években a repülőutasok nagyobb része még üzletember volt. A nemzetközi turizmus bővülésével azonban fordult a kocka; túlsúlyba kerültek a szabadságukra utazó egyéni és csoportos turisták. Ehhez a helyzethez a leggyorsabban az úgynevezett charter-társaságok alkalmazkodtak. (A charter, azaz bér-légitársaságok nem tagjai az IATA-nak, menetrendszerű forgalmat nem bonyolítanak le.) A szakma hiánáinak tartott charter-társaságokat nem köti a menetrend, tehát csak akkor indítanak járatot, ha az utazási irodák

legalább egy gépre való utast összehoztak. Sikerük titka pontosan ebben rejlik: miután az utastér összes helye kihatárolt, lényegesen alacsonyabb díjat számolnak, mint a menetrendszerű járatokat üzemeltető légitársaságok. (Az IATA-tagoknak akkor is el kell indítaniuk a gépet, ha egy utas sincs. A charterek viszont csak táblás ház esetén indulnak.) A 30—40 százalékkal olcsóbb viteldíj a mai inflációs időkben igencsak vonzó, ezért az elmúlt öt évben jócskán megnövekedett a charter-társaságok forgalma és természetesen a profitja is. Jól jellemzi a kialakult helyzetet, hogy a Nyugat-Európa—Észak-Amerika útvonalon a forgalom 68 százalékát a bértársaságok bonyolítják le. Az IATA-tagok az utasok elszípkázása ellen képtelenek hatékonyan fellépni. A repülőgépen működő egzotikus bárok, filmprogramok, titkárnő- és telefonszolgáltatással próbálják magukat vonzóbbá tenni, de mindezek ellenére a charter-társaságok forgalma évről évre tovább növekszik.

A nemzetközi légitorgalomnak mindig kényes pontja volt az úgynevezett transzatlanti járat — kontinensünk nyugati fele és Észak-Amerika között —, ugyanis a legtöbb utazás ezen a vonalon történt. A konkurenciaharc ezért a 6—7 órás úttal a leggyilkosabb. A pálmát, mint említettük, itt is a charter-vállalatok viszik el. Újabban komoly nézeteltérés támadt Nagy-Britannia és az USA között: a szigetország azzal vádolja az Egyesült Államokat, hogy megszegte a piac felosztásáról szóló úgynevezett Bermuda-egyezményt. Arról van szó, hogy az angolok nem nézik jó szemmel az amerikai légitársaságok gátlástalan terjeszkedését a transzatlanti útvonalon. Bár a két fél között megindultak az egyez-



életmód alapelveiről beszélgetünk. Kisebb-nagyobb kerülőkkel mindig ugyanoda értünk vissza: a munkához. Csak ebből áll a brigád élete? Mitől „szocialistábbak” a többiekénél, ha levetik a munkásruhát, ha kilépnek a gyár kapuján?

Innen is, onnan is közelítettek, segítségül hívták a brigádnaplót, de a megszokottnál több abból sem kerekedett ki. Mert olyan felajánlásokat, mint hogy „be-tartjuk a szocialista együttélés szabályait”, „rendszeresen brigádtalálkozókat rendezünk” vagy „meglátogatjuk a beteget”, ma már a szocialista címre még csak pályázók vállalásai között is bő-ven találhatunk.

— Számomra éppen az volt a tanácskozás nagy tanulsága, hogy tükröt tartott elénk — mondta a brigádvezető. — Ha tetszik, ha nem, szembe kellett néznünk azzal az igazsággal, hogy a leg-szigorúbb mérce szerint a mi brigádunk sem felel meg a követelményeknek...

Meghökkenett ez a kijelentés. Takácsék a gyár legjobb brigádjai közé sorolják. Már több mint egy évtizede őrzik kitűn-tető címüket, elérték az arany-koszorús fokozatot, és az idén a vállalat kiváló brigádjá címre pályáznak. Ekkorát tévednének, akik a munkájukat értékelik?

— Gyurka, ez azért túlzás — csitította a művezető, és hoz-zátette: — Nem lehet mindent leírni. A sorok között jóval több van a brigádnaplóban. Hogy most ilyenek vagyunk, amilyenek, azt a brigádnak, egymásnak köszön-hetjük.

Takács György azonban nem hagyta magát. Példák sorában villantotta fel gyengéiket, hogy jobban érzékeltesse, mire gondol. Szücs Ferencről, a kiváló újtóról beszélt, aki a társadalmi munkában is mindig az első, de sajnos nem veti meg az italt. Bár az utóbbi időben mintha megemberelte volna magát. Kovács János a közösségi élettel áll hadilábon. Csak nagy ritkán lehet elcsalni a rendezvényekre. Néha már mosolyognak a kifogásain: hol betegség, hol távoli ro-



**Németh József párttitkár:**  
„... nálunk ez a csapat valóban a termelés motorját jelenti.”

kon jön közbe, amikor együtt készülnének valahová. Otthon-ülő ember, nem is nagyon erő-szakoskodnak vele. Tudják, be-látják, hogy ő ilyen.

Varga István is nehéz ember. Mestere a szakmájának, nincs olyan gép, amellyel zavarba le-hetne hozni, szinte a vérében van minden fogás. A harminca-sok korosztályához tartozik, de ha tanulásról van szó, az isten-nek sem adja be a derekát. Nem hajlandó iskolába menni. Pedig igazán volna kitől példát vennie. A brigádból hatan járnak szak-középiskolába, és olyan is akad közöttük, aki a technikai mi-nősítő vizsgára készül.

— És a többiek? Tízennyolc tagú a brigád.

Takács György megvonta a vállát.

— Rájuk se így, se úgy nem lehet panaszs.

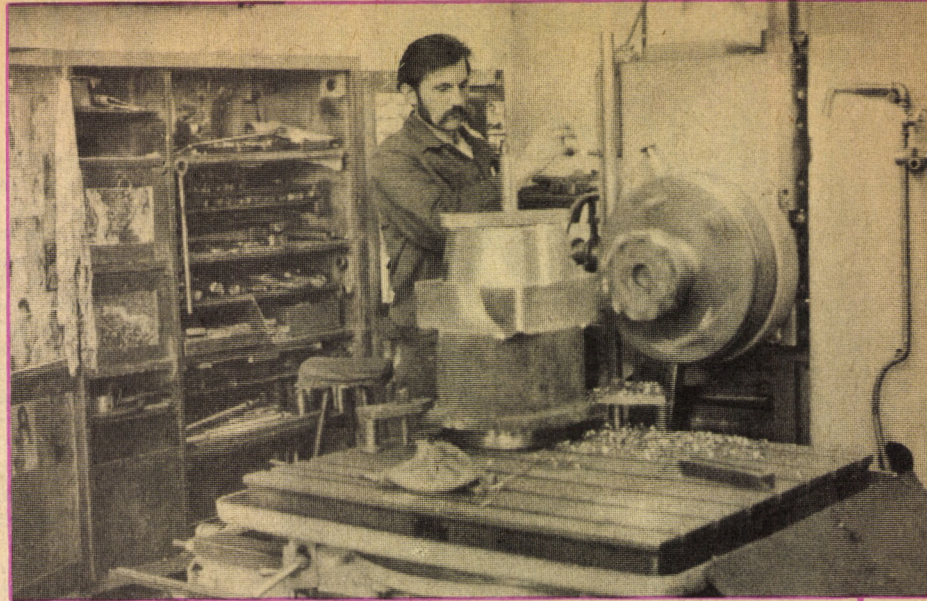
— Látod, nem is állunk olyan rosszul — tette hozzá a műve-zető, és Takács György homlo-kán is elsimultak a ráncok. Az önkritika után már sikerekről is könnyebben beszélt.

## A pénz nem minden

Tavaly leégett a gyár edzőmű-helye. Negyvenmillió forintos ki-esést okozott volna, ha arra várnak, hogy új edzőműhelyt építsenek. Hát segítettek magu-kon. A szocialista brigádok tár-sadalmi munkában hozzáálltak a műhely helyreállításához. A Munkácsy brigád is köztük volt. A kovácsok átengedték keme-ncéik egy részét az edzőknek, a karbantartók helyrehozták az egyik lebontásra ítélt kovácske-mencét, s míg jobbat nem tehet-tek, abban is edzették az anya-got. Kétszáz ember fáradt, dol-gozott, és teljesítették a tervet. Takács György erre a példára hivatkozott, amikor így folytat-ta:

— Abban a tanácskozáson is egyetértettünk, hogy valahol itt kezdődik a szocialista gondol-kodásmód, ilyen magatartást kell megkövetelni a szocialista bri-gádoktól. Persze ennek csak a jó üzemi közérzet lehet az alap-ja. A tudósok ezt úgy fogalmaz-ták meg: a szocialista embertí-pus formálásában elsődleges sze-repe van a munkahelynek. Mind-annyian ott töltjük életünk tek-intélyes részét, és a társadalom dolgai iránt is fogékonyabbak leszünk, ha a gépek mellett, az irodákban jó a légkör.

— Én azonban tovább lépnek — fejtegette a brigádvezető. —



**Kovács János kifogásain már mosolyognak**

Mi azt valljuk, hogy a közösség erkölcsi súlya, a brigád, az üzem, a vállalat, az iparág, a népgaz-daság érdeke, a szocialista mun-kaverseny szelleme az egyik leg-lényegesebb ösztönzőerő. Ez hat ránk, így vagy úgy.

— Ez nem túlságosan brosúra-izú?

— Korábban mi is így gon-doltuk. De a vitában, amit már szinte hónapok óta érleltünk, a saját gyakorlatunk győzött meg a tétel igazságáról. És tudja, mi a legérdekesebb? Eljutottunk oda, hogy megfogalmaztuk ma-gunknak, mi az újító mozgalom és a Dolgozz hibátlanul moz-galom lényege. Nem más: mint a munkásnak a munkához fű-ződő felelősségérzetében bekö-vetkezett minőségi változás. Aki szívügyének tekinti, hogy csak hibátlan, kifogástalan terméket adjon ki a kezéből, előbb-utóbb szavá teszi a technológiai hibá-kat, a szervezési ésszerűtlensége-ket is. Sőt, megpróbál változtatni rajtuk, úgy, ahogy Szücs Feri tette most legutóbb, a gömbcsa-pok megmunkálásakor. Százez-reket érő anyagot mentett ki újításával a hulladékból.

— Az ötletét bizonyára megfi-zették...

Csak legyintett.

— Persze, a pénznél vagyunk. De ne gondolja, hogy mindent meg lehet fizetni.

— Például mit nem lehet?

— Ott azt a mozaikot sem... mutatott a szemközti kétemeletes épület falára, ahol monumentális falikép idézi a magyar történelem sorsfordulóit. Ezer és ezer kockából rakta, építette alkotója.

— Bálints Kálmán munkája. Nem festő, nem szobrász, meős ott, abban az üzemben, amelyet a kép díszít. Egy évig estenként tervezte, illesztette a képet. Nem kért és nem kapott érte pénzt, mert amit adott, az neki is, a többieknek is gyönyörűséget okoz. Az ilyen dolgokat nem lehet megfizetni, ahogyan Szücs Feri ötletét sem lehet pusztán forint-ban mérni.

## Hajlam a jóra

Major Gyula bácsi, a Munká-csy brigáddal egy sorban dolgo-zó Hunyadi János szocialista bri-

gád vezetője a beszélgetés vé-gére érkezett. Éppen kapóra jött, mert ott tartottunk: hol az a határ, ahol még példát ad a tisztesség, a pontosság, s hol szül ellenkezést, rosszallást.

— Beszéltek a hétórás ak-cióról? — kérdezte a többie-ket, de mielőtt azok magyaráz-kodni kezdtek volna, maga vá-gott bele: — A konferencia he-tében Takács Gyuriék vesztül számoltak. Kiderült, hogy azt próbálják kideríteni: valójában hány óra munkából áll egy-egy műszakjuk. Valami hat óra kö-rüli eredményt kaptak. A többi elment rágyújtásra, uzsonnára, erre, arra. Nem szóltak egy szót sem, de attól kezdve kétszer is meggondolják, mikor és meddig állítják le a gépet, mikor kez-denek és blokkolnak. Most hol is tartotok?

Varga Kálmán válaszolt:

— Már megközelítettük a hét órát.

— Hogyan fogadták a többiek?

— Ma még nem mindenki di-cséri a példánkat...

— Persze — folytatta Major Gyula — mindannyiunkban van hajlam a jóra. Csak legyen, aki elkezd. Holnap talán majd azok is példát adnak, akik ma még stréberségről morognak.

— A Hunyadi brigádban mi a helyzet?

Az idős mester a szemüvegét törölgette.

— Mi voltunk a műhelyben az első szocialista brigád. Mondhat-ná, akkor nekünk könnyebb. Pedig éppen fordítva igaz. A többségünk közelebb áll a nyug-díjhoz, mint a pálya delelőjé-hez, nehezebb már az embere-ket a változásra, a harcra buz-dítani. Tudja, szívesen lennék húsz évvel fiatalabb.

— Takácsék milyen szocia-lista brigádnak tartja?

— A legjobbak egyikének.

— Mert...

— Mert érezni, látni, hogy vannak. Nem egyszerűen köz-tünk dolgoznak, hanem másokat is magukkal húznak. A munká-jukkal, az emberségükkel és mindennel úgy együtt. Nem tu-dom én ezt szebben megfogal-mazni!

Somfai Péter

Fotó: Harmati János

Varga Istvánnak tanulnia kellene, de nehezen adja be a derekát



kedő tárgyalások, a kompromisszumra nincs egyelőre sok kilátás, hiszen ma már jóformán minden utas számít a légitársaságok kasszájának.

A közlajarak legutóbbi emelése 250 millió dollárral növeli a 110 légitársaság idei üzemenyagszámláját. A repülés és az utasok biztonságát szolgáló berendezések — amelyek megvásárlása elengedhetetlen — ára csillagászati magasságokba szökött. Az áremelkedéseket természetesen azonnal tükrözik a viteldíjak is. Az IATA például nemrégiben bejelentette, hogy a transzatlanti repülőutazásoknál ezek áprilistól újabb 9 százalékkal emelkednek. S az 1977-es évről még csak az elején vagyunk.

Várhatóan jó néhány évre van szükség, hogy a tőkés menetrendszerű légiközlekedés kilábaljon jelenlegi válságából. Egyelőre még nem ismert az a csodagyógyszer, amely majd a gyógyulást eredményezi, feltalálásáig tovább folytatódik a kíméletlen harc az utasokért, a profitért.

## Csaták a repülőgépiparban

A tőkés légiforgalom súlyos gondjai természetesen éreztetik a hatásukat a repülőgépgyártás területén is. Meredeken visszaestek a megrendelések, csökkent az igény a polgári gépek iránt. Nemigen jelennek meg új típusok, pedig a hetvenes évek elején még a tervezőirodák és a repülőgépgyárak ontották az új gépeket. Az amerikai Boeing és a McDonnell Douglas — az iparág élvásarai — persze ma sem panaszkodhat, nyugat-európai vetélytársaik viszont súlyos pangással kénytelenek szembenézni. (A harmadik nagy amerikai repülőgépgyár, a Lockheed az elmúlt időben inkább botrányai-val, mintsem polgári gépeivel „jeleskedett”).

Nyugat-Európa repülőgépiparát a több közösen kifejlesztett modell (Concorde, A-300 nevű légitársaság) ellenére inkább a széthúzás, a nemzeti érdekek előtérbe helyezése jel-

lemzi, mintsem a Közös Piac által oly nagyon óhajtott közös iparpolitika. A Concorde-program óriási és belátható időn belül vissza nem térülő kiadásai is bizonyítják, hogy ma már a repülőgépipar kutatási és fejlesztési költségei olyan magasak, hogy azt a tőkés világban egyedül csak az USA képes önállóan elviselni. A szétforgácsolt nyugat-európai repülőgépipar nem lehet versenyképes az amerikaiival, s erről az elmúlt évek során leginkább a kedvezőtlen eladási statisztikák tanúskodtak.

A közös piaci tagállamok egyre inkább az USA repülőgépipara felé kacsintgatnak, sőt el is határozták, hogy kidolgozzák az együttműködés főbb irányelveit. Arról egyelőre nem tudunk, mit szólnak ehhez az amerikaiak... Mindenestre annak örülnek, hogy az egyes közös piaci államok külön-külön együttműködési javaslatot tesznek, ugyanis egy szétforgácsolt, kétoldalú kooperáció a versenyképesség szempontjából kedvezőbb az USA repülőgépgyártó iparának. Legutóbb például a francia Dassault és az Aerospatiale cég, valamint az amerikai McDonnell Douglas óriásvállalat között született megállapodás a Mercure 200 típusú utaszállító közös gyártásáról és forgalmazásáról. Ugyancsak francia vállalat, a SNECMA pedig együttműködési szerződést írt alá az amerikai General Electric repülőgépmotorok közös gyártásáról. A hírek hallatán szinte megmozdult a föld a közös piaci berkekben. No nem az együttműködés miatt, hanem inkább azért, mert a franciák megelőzték a többieket.

Egyik oldalról tehát Nyugat-Európában szorgalmazzák a többoldalú együttműködést az USA-beli cégekkel, másik oldalról viszont mindenki szeretne beosonni a kiskapun, kétoldalú kapcsolatokat kialakítani a tengerentúllal. Ha pedig valaki — jelen esetben Franciaország — kilép a sorból, azonnal elhangzik a vád: egységbon-tó!

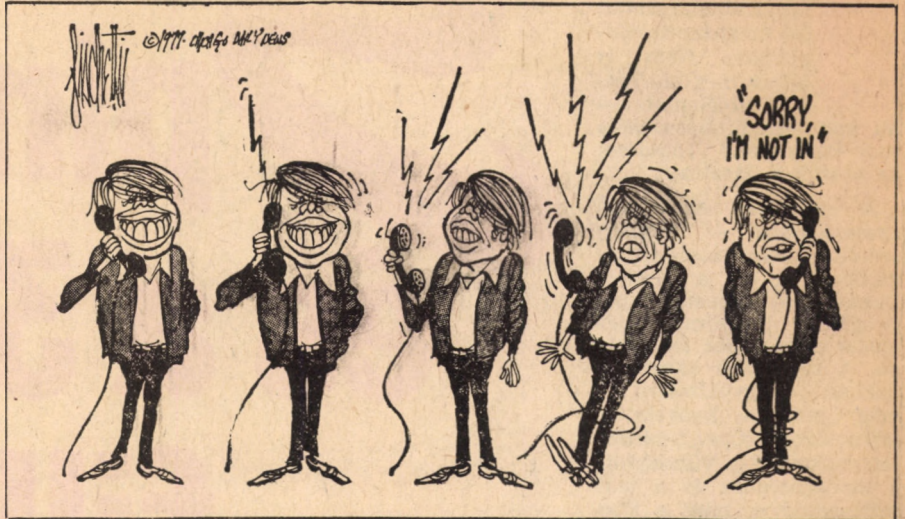
A nyugat-európai repülőgépgyártás egyelőre nem tervezi, hogy a közeljövőben új polgári géppel jelenik meg, inkább a régiók továbbfejlesztése folyik. Úgy látszik, tanulságos lecke volt a Concorde körüli anyagi vihar, amelynek hatásai még éveken át érezhetőek lesznek. A repülőgéppiac 15 százalékat uraló angol gyárak is inkább a harci repülőgépek felé fordítják a figyelmüket, mert az — legalábbis egyelőre — biztos jövődelmet jelent.

Ami a repülőgépgyártás jövőjét illeti, szakemberek véleménye szerint a szuperszónikus utaszállító közles körü elterjedésére nem lehet számítani, továbbra is a hagyományos, hangsebesség alatti típusok maradnak még hosszú ideig túlsúlyban.

Gonda György—  
Lőrincze Péter

# tallózva

Telefon a Fehér Házban ● »Ráérsz, mucuskám?«  
Eldobta a csikket...



Megtörtént a jó előre beharangozott „Kérdezze Carter elnököt” telefonjáték, amelynek során a Fehér Ház lakója két órán át válaszolt 42 amerikai polgár — olykor kellemetlenkedő — kérdéseire. Az International Herald Tribune szerint mintegy kilencmillió amerikai kísérelte meg március 5-én szombaton délután 2 és 4 óra között az elnökkel való párbeszédet, amit a CBS rádióhálózat is közvetített. A 900-as speciális kódszámra kapcsolt 242-1611-es elnöki telefonszám azonban a legtöbb hívónak foglaltat jelzett, hiszen csak 42 telefonhívás futott be a Fehér Házba — mások viszont meglepetéssel fedezték fel, hogy az elnök helyett egy wisconsini férfi, bizonyos Otto Flaig szól meg idegesen a telefonvonal másik végén... Kiderült, hogy Mr. Flaig telefonszáma tökéletesen megegyezik a 242-1611-es elnöki hívószámmal, így sok kérdés hozzá futott be... Ki adott jobb válaszokat a hívóknak?

harmadik hívás után elvesztette türelmét és beleordított a telefonba: „A lányt már eladtuk!” — de mielőtt lette volna a kagylót, megszólalt egy tétova hang: „Mi a baja, Grabert úr?” A nagykövetet ugyanis éppen Genscher külügyminiszter hívta — Bonnól... Azóta is hívják Grubert urat és keresik a mucusokat a nyugatnémet nagykövetségen.



Georg Leber nyugatnémet hadügyminiszter, aki alaposan belekeveredett a náci tisztek bajtársi találkozóit támogató Bundeswehr-tisztek botrányába, legutóbb a semleges Svájc hadügyeit intéző Rudolf Gnägi tanácsostól kapott ajándékba egy alabárdot — hogy „sikeresebben leküzdhesse ellenfeleit”. A különleges ajándékot ke-



rékpáron vitte Bonnba egy svájci kerékpáros katona, aki civilben régiségkereskedő Zürichben. Az alabárd átadásakor a svájci katona büszkén megjegyezte, hogy a vatikáni svájci gárdát is ilyen fegyverekkel szerelték fel, mire Leber egyik bizalmasa felsóhajtott: „Könnyű a pápának, az ő hadseregének” nincsenek tábornokai”. Persze Leber úrnak azért fáj a feje, mert hagyta, hogy a Wehrmachtban nevelt tábornokai a fejére nőjenek. De a svájci alabárdal aligha küzdheti le őket!

És egy „katonai eset” a távoli Ausztráliából, ahol ugyancsak a hadügyminisztert támadja a közvélemény. Az ügyet egy katona cigarettája robbantotta ki — igen, robbantotta a szó szoros értelmében. A katona ugyanis, a szabályzat nem törődve, örségben cigarettára gyújtott, majd az égő cigarettavéget nagy ivben elhajította... A csikk lángra lobbantotta a közelben levő benzines hordókat, majd a robbanás következtében lángra lobbantak a közelben sorakozó katonai repülőgépek. Tizenkét gép égett le, amire a tűzoltók és a katonák megfékeztek a lángokat. Az újságok dramatizálva számoltak be a történetről, majd az egyik újságíró — hivatalosan meglátogatott egy laktányát Senki nem igazoltatta őt a bejáratnál, s a körletben órák hosszat nézegetett, kérdezte-faggatta a műszerészeket, majd a tiszt étkedésében megebédelt, ivott hozzá egy üveg sört, azután eltávozott — és az egészet megírta újságjában. Az ausztrál lapok szerint az újságíró tehát a hadügyminiszternek kellene megfizetnie...

(Sebes)

**D**akarban, az *Air Senegal* alkalmazottai jól megnéznék maguknak. Nem is állják meg szó nélkül úticélmot: — Mi van, valami bűcsújárás van Bissauban? Tódulnak az utasok a járatra...

A repülőtéri tisztviselő ékecszlásába — enyhén szólva — némi túlzás is keveredett, mivel a Bissau-Dakar járat kimustrált, kicsi gépére „tódulni” azért mégis csak nehéz lett volna. A repülőtéri várócsarnokban — jegyváltáskor — még „modern, kényelmes, kétmotoros gépnek” hirdett masina, úgy viszonylott a modernséghez és a mai gépcsodákhoz, mint a Don Quijote-i *Rocinante* gebe a valódi lóhoz. A dakari repülőtéren éppen leszálló francia *Concorde*-dal összevetve, a szuperszonikus futómű magasságában ziháló legalább harmincéves gépünk egyenesen siralmas volt.

A fedélzetre „tódult” huzzonegynéhány utas „kényelmét” — szellőzés híján — a csomagtartóra hegesztett ventilátorok biztosították. A *Concorde* alatt áttotyogva jegyezte meg egyik afrikai útitársam félhangon: *nagyjából ez jut Afrikának a nyugati technológia fejlődéséből...* A mindenféle biztonsági és technikai előírásoknak fitytyet hányó ócskavas, a látogat ellenére meghazudtolta a szabadesés törvényeit: nemcsak fölemelkedett, de Bissauig keményen tartotta is magát a levegőben. Bár az utasok többségének ez irányú kételyei csak akkor múltak el végleg, amikor szilárd betont éreztek a talpuk alatt...

A beton mindenestre már guinea-bissau felségterület volt. Vendéglátóink hozzátették: igaz, csak jó két esztendeje. 1974-ben még innen szálltak fel a portugál katonai repülőgépek, míg a függetlenség liszaboni elismerése után, le nem vonták a portugál zászlót, s az utolsó csapat szállító gép is el nem hagyta a független Guinea-Bissaui Köztársaság légiterét. Emlékküvet azonban, akarva-akaratlan, itt hagyták. A fővárosba vezető út mentén szögesdrótba és vasbetonba öntött mementók sora: vámház ellenőrzőponttal és sorompóval, őrtornyokkal szegélyezett katonai kórház, emeletnyi rácsokkal szegélyezett lakóházak.

### „Így éltünk mi, luzitánok...”

A bissaui főutca egyik miniatúr bárjában, vagyis kocsmájában a portugál tulajdonos és felesége szolgálja fel a sört és a hozzávalót. Megbékélt az állapo-

BISSAUBÓL JELENTKEZÜNK...

# Spínola és a 38 fillér

tokkal — elemzi saját szemszögéből a helyzetet —, mert „végre vége a bizonytalanságnak”. Hogy mit ért ezen, egy sör mellett részletesebben is kifejti: — *Akár tehetünk róla, akár nem, mi portugál származású kisemberek is a gyarmatosítót testesítettük meg a helyiek szemében.* Persze kevesen voltunk: itt a „fénykorban” sem akadt több hatezer gyarmatosnál, nem úgy, mint Angolában vagy Mozambikban. De az idegenkedés is éppen ezért töményebb s koncentráltabb volt. *Gettóban éltünk.* Biztosan látta a szögesdróttal körülvett portugál épületeket, civileket és katonaiakat. *Ma már nem kell félnünk, aki portugál ittmaradt, azt befogadták.* Nincs bezártság, ma szabadban sétálhatok a bissau utcán, mint mertem volna, amikor „miénk” volt a gyarmat — a mondatban megbúvó irónia csak azért nem teljesedik ki, mert a portugál tulaj afrikai vendégét siet kiszolgálni.

Még függetlenné válásuk előtt, 1974-ben jártam Mozambikban és Angolában. Furcsa tapasztalat volt a portugál gyarmatosok változó társadalmi struktúrája, viszonya a helyi lakossággal. Luandában a fehér taxisofőr agresszíven kapja fel fejét az MPLA, vagy éppen *Agostinho Neto* nevének hallatára. — Na, azt majd meglátjuk, ha ezek idejönnek — mondta, s folytatásul hozzátette: — Azt azért ne feledjék, hogy itt több mint egymillió portugál él.

A sofőr gögjét s önbizalmát tápláló angolai portugál közösség számszerűleg valóban imponáló volt; olyannyira, hogy a szűk felső tízezen kívül jutott még belőlük nincstelennek és munkanélkülinek is. Őket vajmi kevés különböztette

meg — bőrszínükön kívül — a luandai mussequék, azaz nyomortelepek lakóitól. Mozambikban a kétszázazernyi telepes már inkább elkülönülő, magába zárkózó társadalmat alkotott: kevesebben voltak, kevésbé fogékonyak az agresszivitásra, kevesebb illúziót tápláltak a „fehér álam” iránt, mint angolai sorstársaik.

Angolában a gerillák időnként a hatalmas ország egy-egy zónáját tartották ellenőrzés alatt; a mozambiki FRELIMO az ország csaknem kétharmadán gyakorolt „majdnem” állami funkciókat; *Guinea-Bissau-ban a portugál uralom gyakorlatilag csak a fővárosra — illetve, a szögesdrótokon belül eső területekre — korlátozódott.* Egyebütt a PAIGC volt az úr. Még a fővárosi Santa Lúzia negyed nyomorúságos utcáiban is — pár méterre a „tiltott város” szélétől, ahol maga *Spínola* is élt — éjszakánként megjelentek a felszabadítási szervezet aktivistái.

### „Portugália és a jövő” — Bissauból

A monoklis extábornok, *Portugália* egykori ideiglenes köztársasági elnöke Bissauból indult el nagyívű, s dicstelenül befejeződött karrierje útján. A gyilkos klímájú, elhanyagolt gyarmaton a katonai szolgálat egyszerre számított büntetésnek, s a karrier esetleges nagy ígéréteinek a tiszték számára. Aki ebben a környezetben a rendkívül erős PAIGC ellen bármiféle kis eredményt fel tudott mutatni,

Kezdetleges technikával a rizsföldön

