Műkriolitüzemet építenek Szolnokon

Az alumíniumkohászat legfontosabb munkafolyamatához, az elektrolizáláshoz egy ritka ásványra, kriolitra van szükség. A magyarul jégkőnek nevezett ásvány nagyobb tömegben csak Grönlandban található, de az ottani készletek is fogytán vannak, ezért néhány országban már jó ideje ipari útón állítják elő a fontos anyagot. Néhány éve *Bogárdi* Endre mérnök hazai alapanyagokból a szuperfoszfát műtrágyagyártás melléktermékeként keletkező kénsavgyári nátrium-szilikofluoridból és timföldgyártási hulladék fluórsókból kidolgozta a hazai műkriolitgyártás technológiáját, s szabadalma alapján a magyaróvári timföld- és műkorundgyárban műkriolitgyártási kísérleteket kezdtek.

Az idén továbbfejlesztik az üzemet és kilnecszáz tonnára növelik a műkriolittermelést, a harmadik ötéves tervben pedig évi 1500—1800 tonna teljesítményűre nagyobbítják.

Szolnokon, a Tiszamenti Vegyiművekben, ahol a szuperfoszfát műtrágyagyártáshoz mind több kénsavat termelnek, a szaporodó nátrium-szilikofluorid felhasználására évi 2500—3000 tonna kapacitású műkriolitgyárat rendeznek be. A beruházást jövőre kezdik el, az üzemet a harmadik ötéves tervben adják át rendeltetésének.

Vasúti szerencsétlenség Türjén

A pénteken súlyos vasúti szerencsétlenség történt a Vas megyei Türjén. Sebesültjei közül ma többen elhagyták a szombathelyi kórházat. Még öt könnyebb és két súlyosabb sérültet ápolnak az orvosok. A három halálos áldozat — Sinka Ernő tekenyei, Málovics József türjei, Horváth András tekenyei lakos — hozzátartozóiról a MÁV gondoskodik. A szerencsétlenül járt családok részére a szombathelyi MÁV-igazgatóság ma rendkívüli segélyt utalt ki.

Ma délelőtt egyébként értesültünk a súlyos vasúti szerencsétlenség részleteiről. Mint később kiderült, egy szerelőmunkára épült tehersínautó huszonnégy méter hosszú, sínekkel megrakott két pótkocsit vontatott pályafelújításhoz. Miután a szállítmányt lerakták, a teher-sínautó visszaindult Türjére, és a két pótkocsit, amelyeken emberek ültek, hátulról tolta. A számítások szerint a megengedettnél nagyobb sebességgel haladhatott a szerelvény, mert az első pótkocsi kisiklott, erre ráfutott a második, s az utóbbira keresztbe fordult a teher-sínautó, miközben elgázolt két szerelőmunkást, akik a helyszínen meghaltak. Később Sinka Ernő a kórházba szállítás után halt meg.

A baleset okának megállapítására a rendőrség a MÁV szakembereivel közösen tovább folytatja a vizsgálatot.

Mérnöki gondok — helyi sajátságokkal

Igaz, csak egy nagy vállalat gyáregysége a jutaárugyár és a szegedi bútorgyár is, — de azért mégiscsak szokatlan, hogy egyikben sincs mérnök. Gyáregységek mérnök nélkül?

És a többi — szegedi kenderfonó, ecsetgyár, újszegedi kenderszövő, szalámigyár — üzemben sem sokkal rózsásabb a helyzet. Arra a kérdésre, hogy tudnának-e mérnöki végzettségű embereket foglalkoztatni, szinte egyöntetűen hangzott a válasz: mérnököt minden vállalat tudna foglalkoztatni, csak béralap, létszám, no meg mérnök kellene.

Kevesen vannak

— A mérnök helye inkább az alkotó munkában volna. Kutatóintézetekben, kísérleti telepen, tervező irodákban. S ha csak főként ezeken a helyeken foglalkoztatnák őket, megoldódna a jelenlegi mérnökhiány is. A felsőfokú technikumban végzetteket kellene elsősorban az üzemi gyakorlatban alkalmazni.

Az első, kissé általánosnak mondható vélemény ez volt az MTESZ Széchenyi téri helyiségében, ahol mérnökökkel beszélgettünk. Országos probléma — s ez Szegeden fokozottan érvényesül —, hogy kevés a mérnök. Hogy miért vonatkozik fokozott mértékben ez a tétel városunkra, annak kettős oka van:

Szegeden főként könnyűipari üzemek vannak. Köztudott dolog, hogy nagy a bérkülönbség a könnyű és nehéziparban foglalkoztatottak fizetése között. De ugyanezt a különbséget megtaláljuk a hasonló profilú budapesti és vidéki vállalatok, az ipari és a kutatóintézetek bérezésében is, az elsők javára.

— Nem volt ő sem hálam jobb képességű. Egyszerre végeztünk. Az én fizetésem 2700, az övé pedig meghaladja a négyezer forintot. Kettőnk között annyi a különbség, hogy én kutatóintézetben, ő pedig nehézipari kulcsüzemben dolgozik.

A szegedi mérnökhiány sajátossága még, hogy a városban nincs műszaki egyetem. Aki itt helyezkedik el, legtöbb esetben csupán azért teszi, mert családja fűzi ide.

Anyagi ösztönzés

A mérnökök problémáik közül elsőnek említik anyagi érdekeltségüket:

— Harsányi László, *Mérnökök és technikusok anyagi problémái és társadalmi megbecsülésük* című 1961-ben megjelent könyvében számos külföldi összehasonlító példával bizonyította be, hogy a magyar mérnökök és technikusok bérezésén volna mit korrigálni.

Örök téma; hiszen pénzből él az ember. Az igények nőnek, s ezeket növekedésük ütemében kielégíteni szinte lehetetlenség. Valóban elgondolkodtató azonban, hogy a fiatal mérnök, aki összesen 17—18 évet tanult, hogy diplomát szerezzen, csupán 1300 forint fizetést kap. Igaz, ez az összeg fél év után emelkedhet, s általában emelkedik is. S talán 1900—2000 forintig könnyen megy a dolog — de annál »keservesebben« azután.

Néhány szó a fiatalokról

Így terelődött a fiatalokra a szó. Teli tettvággyal, buzgalommal, akarással kerülnek ki az iskolappadból. Azután fogadja őket az üzem...

— Hosszú évek problémája már, hogy nem akarnak vidéken elhelyezkedni a fiatalok. Lehet, hogy egyes szakmákban ezen az állásponton már kicsit előbbre jutottunk, a mérnököknél azonban még nem. S a vidék elleni tiltakozásnak van is némi alapja. Előfordul, hogy a nagy lelkesedést már a „rideg" fogadtatással letörik, több esetben szakmai feltétkenységből. Így azután — példák sorával bizonyítható —, aki Pesten marad, többre viszi.

— Hová, milyen beosztásba, munkakörbe kerüljön a végzett új mérnök?

— A leghelyesebb talán az volna, amit a mondás tart: „Legyen fűtő, aki kapitány akar lenni!" Adott munkahelyet, munkaterületet csak úgy lehet alaposan megismerni, ha a munkafolyamatot fázisaiban ismeri meg valaki. Ez azonban bérfeszültséget idéz elő sok helyütt, mivel különböző képzettségűek hasonló beosztásuk folytán hasonló bérezésben részesülnek.

— Azért a fiatalokban is akad hiba szé[illegible] számmal! Hogy csak egy [illegible]yat említsek: többen [illegible] akarják megérteni, hogy az egyetemi padsorokból nem lehet a főmérnöki székbe ülni. Türelmetlenek önmagukkal és az üzemmel szemben is. Szinte mindannyian haragos viszonyban vannak az idegen nyelvekkel. Pedig a „szakmai önteltség", az egyoldalú érdeklődés még senkinek sem vált előnyére. Az idegen nyelvek, — de legalább egy idegen nyelv — ismerete műszaki ember számára szinte nélkülözhetetlen. Annak, aki haladni akar az újjal, okvetlenül külföldi folyóiratokat kell olvasnia.

Továbbképzést!

És éppen így nélkülözhetetlen a már több éves gyakorlattal rendelkezők részére a továbbképzés.

— Vidéki nagyvárosokban is szervezhetnének mérnöki továbbképzőket, szakmérnöki iskolákat. Ilyenek csak Budapesten működnek. Annak, aki a továbbképzés valamilyen formájában részt akar venni, a fővárosba kell utaznia. Ez pedig olyan anyagi megerőltetéssel jár — jegyzetek, útiköltség, szálloda, tandíj —, amelyet nem vállalhatnak sokan magukra.

— Az elutasító indok több ízben az, hogy a vidéki városokban nincs megfelelő képzettségű előadó gárda ilyen iskolatípusokhoz. De ezekre az iskolákra okvetlenül szükség volna, S hogyha másként nem oldható meg a probléma, pesti előadók járjanak vidékre is előadásokat tartani.

— Az MTESZ-nek vannak ilyen próbálkozásai. Az oktatási bizottság az ÉTE-vel közösen technikus továbbképzőt szervezett helyi előadókkal. A múlt év végén kéthetes, napi 8 órás izotóp-tanfolyamot tartottak, amely középfokú izotóplaboránsi képesítést adott. Ezeknek a tanfolyamoknak a látogatottsága is bizonyíték arra, hogy foglalkozni kellene a gondolattal és meg kellene indítani minél előbb a különböző fokú továbbképzőket itt Szegeden is.

Méry Éva

OLCSÓBBAN UTAZUNK * KÖNNYEBB A MUNKA * KALAUZ NÉLKÜLI VILLAMOS

Jól vizsgázott az új jegyrendszer

Idén január elsején, Szegeden a villamosvasút vonalain egységes tarifát vezetett be a közlekedési vállalat. A korábbi négyfajta jegy helyett egy, az öt bérlet helyett pedig kettő van forgalomban. Az egységes díjszabás bevezetését alapos szervező, tanulmányozó munka előzte meg, s a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kísérletként az országban először Szegeden alkalmazta. Az új villamos jegyrendszert a városi tanács építési és közlekedési osztálya, valamint a közlekedési vállalat dolgozta ki.

Az első hónap eltelte után *Magyar* Győző, a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium tanácsi közlekedési osztályának főelőadója tanulmányozta az új módszert. A gazdasági számítások bizonyítják, hogy Szegeden bevált az egységes tarifa. Az utazók száma is jelentősen növekedett: 1963 januárjához viszonyítva idén az első hónapban 4,1 százalékkal emelkedett. Ezzel szemben a bevételi díj csak 3,7 százalékkal nőtt. Tehát idén januárban olcsóbban utaztunk, mint tavaly, pontos számítások szerint 4760 forinttal.

Nemcsak az utasok jártak jól az egységes tarifa bevezetésével, hanem a közlekedési vállalat is. Leegyszerűsítette a kalauzok munkáját. A kalauzi munkában 40 százalékos megtakarítást eredményezett. Ezenkívül jelentős papírmegtakarítást értek el, s megkönnyítették az ellenőrzés munkáját is.

Az egységes díjszabás alapja a további egyszerűsítésnek. Magyar Győző elmondta, hogy a közeljövőben — a díjszabás rendezése után — kísérleteznek Szegeden kalauz nélküli villamosok közlekedtetésével is. Ezzel negyven kalauzt tudnak munkája alól felmenteni. A közlekedési vállalat már tervet készített, hogy a felszabadult munkaerőt hogyan foglalkoztatja.

Az 1-es számú főútvonalon rövidesen csak csuklós villamosok közlekednek, s ezt a vonalat is korszerűsítik, itt persely helyettesíti majd a kalauzt. A potyautasokról sem feledkeztek meg, az eddigi 3,50 forint helyett 20 forintot kell fizetnie annak, aki menetjegy nélkül utazik.

A szegedi jó példa mintájára a többi vidéki nagyvárosban is egységes viteldíjat vezetnek be. Először Szombathelyen, majd Debrecenben és Miskolcon.

Kezdeményezések a garázsgondok enyhítésére

Tanácskozás az újságíróklubban

Az autók száma Szegeden is emelkedik. Ennélfogva a személygépkocsik elhelyezése is egyre komolyabb gondot okoz a vállalatoknak, de főleg a magánosoknak. Az autótulajdonosok többsége állami házakban lakik, s nem rendelkezik telekkel, ahol valamilyen autótároló helyiséget létesíthetne, s nincs Szegeden éjjel-nappali megőrzés. Éppen ezért a Dél-Magyarország szerkesztősége az újságíróklubban tanácskozást rendezett a garázskérdés szegedi megoldásának elősegítése érdekében.

Leállított autók — tárolás vidéken

Az ankéton — amelyen autósok, tanácsi illetékesek, tervezők jelentek meg — egyöntetű volt az a megállapítás, hogy egyelőre még nem »vészes« a helyzet, de nagyon időszerű. Szegeden körülbelül 2 ezer személyautó-tulajdonos van, és ebből közel 200 kocsit állami házakban helyeztek el.

A télen igen kevés autó maradt az utcán, a hóban, többen leállították kocsijukat és különböző magánházakban, vagy a környező községekben helyezték el. Ez ideiglenesen megfelelt, de az volna a jó, ha minél több kocsitulajdonos a lakása közelében tudná parkírozni, garazsírozni autóját. Ezzel kapcsolatban több javaslat hangzott el, s megvalósításukra különböző lehetőség nyílik.

Építés → KIK házakban

Például érdemes lenne felkutatni a városban az egykor garázs célját szolgáló helyiségeket, amelyek ma esetleg kihasználatlanok, lomtárak, vagy ismét igénybe vehetők garázsnak. A körülmények tisztázásához és a kiutaláshoz segítséget nyújt az ingatlankezelő vállalat és az illetékes tanács igazgatási osztálya. Az IKV-nek nincs módja, költsége garázsok létesítésére. Esetenként azonban — amennyiben a bérlők jogait nem sérti — engedélyt ad, nem azonos házban lakóknak is garázsok építésére, természetesen megfelelő tervek alapján. A téglából épült helyiség a KIK tulajdonává válik, csupán használati joga marad az építtetőnek. Éppen ezért érdemesebb egyéb anyagokból szétszedhető garázsokat elhelyezni olyan udvarokban, ahol erre az IKV lehetőséget nyújt

Garázsszövetkezetek

Felvetődött, hogy a lakásszövetkezetek mintájára garázsszövetkezetek is alakulhatnak. Ennek megvalósításához jelentős anyagi fedezet és kapacitás szükséges. Azzal a fenntartással, hogy ebben a kérdésben elsődleges a lakásépítés, megfelelő számú jelentkező esetén a tanács építési és közlekedési osztálya lehetőséget nyújt területkijelöléssel és a fedezetek, társadalmi munka előzetes biztosításával a garázsépítő szövetkezetek megalakulásához.

A Szegedi Tervező Vállalattal karöltve ezt a kezdeményezést segítik előzetes típustervek elkészítésével is.

Éjjel-nappali megőrző

Szeged 20 éves távlati tervében valamennyi városrész rendezésénél figyelembe vették a máris megmutatkozó igényeket és — az autósok anyagi hozzájárulásával — modern, emeletes, nagyon szép garázsok építését tervezik, számítva arra, hogy hozzávetőlegesen minden tizenötödik családnak lesz autója. Addig is azonban, a jelenlegi helyzetben a legésszerűbb megoldásnak látszik a parkírozó- és megőrzőhelyek sürgős létesítése. Ilyen, a körülményekből adódóan minden szervezés nélkül kialakult például a Virág cukrászdánál a Klauzál téren, de jóval többre lenne szükség. A szegedi szolgáltató vállalat, a tanács építési és közlekedési osztályának támogatásával rövidesen létrehoz a város különböző pontjain éjjel-nappali megőrzőhelyeket, ahol olcsó díj ellenében tárolhatják kocsijukat mind a szegedi, mind pedig a városba érkező autós vendégek, turisták.

A közöltekből megállapítható, van lehetőség a szegedi garázshelyzet javításához. Várjuk a reális kezdeményezések megvalósítását.

M. T.

Ünnepség a 16. évfordulón

A Szovjet—Magyar Baráti Társaság kezdeményezésére számos szovjet gyárban és intézményben megemlékeznek az 1948. február 1[illegible]án aláírt szovjet—magyar barátsági, együttműködési és kölcsönös segélynyújtási szerződés 16. évfordulójáról.

Az első ünnepélyes megemlékezés pénteken este volt „Az 1905-ös forradalom emlékezete" nevet viselő moszkvai villamossági gépgyárban. A bensőséges ünnepségen Marija *Fortusz*, a Szovjet—Magyar Baráti Társaság vezetőségi tagja mondott beszédet. Megjelent az ünnepségen és ugyancsak beszédet mondott *Szipka* József, hazánk moszkvai nagykövete.

Befejeződött a szénankét

Szombaton befejeződött a Magyar Tudományos Akadémia kémiai osztálya kőolaj-, szén- és gáztechnológiai bizottságának a Magyar Kémikusok Egyesületével közösen rendezett szénankétja, az Akadémián. A záróülés összefoglalója megállapította, hogy a háromnapos tanácskozás igen hasznos volt, mert *rávirányította a figyelmet a szénvegyészet új irányaira*, eredményeire, továbbá a szén, valamint a széntermékek új felhasználási módjaira. A elhangzott 27 előadásból és az előadásokat követő vi[illegible] az domborodott ki, hogy a vegyészet, *a vegyipar nagy fejlődése nem csökkenti a szénnek, mint energiahordozónak jelentőségét*, mint vegyipari nyersanyagét pedig éppenséggel fokozza.

Ogyessza-hét a Radnóti Gimnáziumban

Szeged testvérvárosának és népének megismerése céljából a Radnóti Miklós Gimnáziumban február 10-től 15-ig Ogyessza-hetet rendeztek.

Az Ogyessza-hét február 10-én az iskola házi stúdiójának ünnepélyes megnyitóműsorával kezdődött. A műsorban Mari Kálmánné tanár ismertette a két város közötti kapcsolatok. történetét, s beszélt a barátság, s a kapcsolat fontosságáról és hasznosságáról. Ugyancsak ismertették az ogyesszai 58-as iskola Magyarország Ifjú Barátainak Köre munkáját, akik különben tevékeny részt vállaltak az Ogyessza-hét szervezésében, mert szép ogyesszai képeket, s az iskolájuk életét bemutató albumot küldtek a Radnóti Gimnázium tanulóinak.

Az Ogyessza-hét sikerét igen tevékenyen elősegítették az osztályfőnökök is, akik az osztályfőnöki órákon a fényképek alapján ismertették a várost és annak történetét, lakóinak életét. A tanulók pedig a szovjet és magyar újságokban gyűjtött anyag alapján tartottak kisebb beszámolókat. Az iskola KISZ-szervezete az Ismerd meg a Szovjetuniót! fali újságon egész héten ogyesszai képeket mutatott be. Csütörtökön délután pedig a Fáklya Filmszínházban az iskola ifjúsága megtekintette az Ogyesszáról készült színes filmet, amelyet az Idegenforgalmi Hivatal bocsátott a tanulók rendelkezésére.

A hét végén megalakult a Radnóti Gimnáziumban is az Ogyessza Barátainak Köre, s az új kör viszonzásul Szeged várost és a Radnóti Gimnáziumban folyó munkát ábrázoló szép fényképalbumot küldött az ogyesszai 58-as számú iskola kollektívájának.

S mivel a Radnóti Gimnáziumból több mint 100 tanuló levelez az ogyesszai 58-as iskola tanulójával, röpiratkordként a házi stúdió az ogyesszai tanulók levelei alapján riportműsorban számolt be a testvérváros ifjúságának életéről.