

Az interkontinentális atomvonat

- Háromszáz kilométeres sebesség
- 4,5 méteres nyomtáv
- Játékszobák, mozitermek a személykocsikban
- Mikor startol az atomvonat?

A vasút még hosszú ideig az emberek szolgálatában fog állni. A közlekedés egészén belül ugyanis olyan helyet foglal el, ahol semmiféle más eszköz nem pótolhatja.

A lassú, gőzüzemeltetű mozdonyok kora lassan lejár. Helyüket ma világszerte a villamos és a Diesel-mozdony veszi át, ám a szakemberek azt állítják: rövidesen ennek is út a végorája. Az atomenergia veszi át a fűtők nehéz munkáját. Az eddigi vonalakon valószínűleg nem a hatalmas erejű atommozdonyok vontatják majd a hosszú kocsisorokat, hanem atomerőművek segítségével anynyi villamos energiát állítanak elő, hogy idővel valamennyi vasútvonalat villamosítani lehet. A jövő a villamosított vasút!

Távolabbi tervek

Milyen gyökeres újdonságok várhatók a vasútnál? Rakétamozdonyok bizonyára nem lesznek, de minden valószínűség szerint megvalósulnak az atommozdonyok, melyekben a hajtóerőforrás szerepét a magreaktor tölti be. A meglévő vonalakon azonban aligha lehet szó arról, hogy atommeghajtást vezessenek be. Inkább arra kell gondolni, hogy új, nagyobb vasutakat létesítsenek, amelyek külön vonalakon fognak közlekedni.

A Szovjetunióban, ahol az atomenergia békés felhasználására vonatkozó tervek és kísérletek igen előrehaladtak, pontos elképzelések alakultak már ki azokról a jövőbeli vasútvonalakról, amelyeken atommozdonyok fognak közlekedni. A tervek igen következetesek, és megfelelően alkalmazkodnak az atomenergia különleges, elvileg új lehetőségeihez.

Természetesen egyáltalán nem biztos, és mellékes is, hogy a dolog minden részletében pontosan úgy valósul-e meg, mint ahogy a tervekben elgondolták. Elvileg mindenesetre bizonyos, hogy az atommozdonyok több ezer tonna súlyú terhet, nehéz vonatokat vontatnak majd, 200-300 kilométeres órasebességgel.

Az atommozdonyokkal lebonyolított nagy távú közlekedés kétségtelenül kontinenseket átszelő távonalakon történik majd. Valószínűleg a 4,5 méteres nyomtáv lesz erre a legkedvezőbb — tehát a mai, normális nyomtáv kereken háromszorosa. Ezek az útvonalak kötik majd össze a legfontosabb közlekedési gócpontokat, és az egész vasúthálózat igen ritkán átszött főrendszereit fogják alkotni. Saját pályaudvaraik lesznek, melyek szorosan a nagy közlekedési központok mellett helyezkednek el. Speciális rakodóberendezésekre is szükség van.

Vagonjaik befogadóképessége nyomtávuknak megfelelően húsz-harmincszorosa lesz a mai legnagyobb tehersúlyú kocsiénak. Azaz egy ilyen kocsi 20-30 hatvan tonnás kocsit helyettesít, vagy 60-80 nálunk szokásos, húsz tonna rakományú kocsit, tehát egy hosszú tehervonat.

A jövőbeli vonatok személykocsijaiban, amelyek ugyanolyan nagyok lesznek, mint a tehersúlyú, olyan kényelem lesz, amelyet a mai utazók csak a nagy tengerjáró hajókon élvezhetnek. Olyan mértékben fogják túlszárnyalni a mai, modern gyorsvonati kocsikat, mint ezek az első vasút kis nyitott kocsijait.

Ha egyszer „megtöltik” az atommozdonyt, sok száz utat tehet meg üzemanyagfelvétel nélkül.

Mivel szélesen fekszik rá különleges sínjére, rázkódás nélkül bírja majd az első vasutak sebességének húszszorosát is. Alig másfél évszázaddal ezelőtt a merész utazók, akik elsőként szálltak föl a döcögő vasúti kocsiba, előbb elkészítették végrendeletüket. Utódaik már alig fogják érezni, hogy utaznak. Tágas lakó- és alvófülkék, fűtőszobával, telefonnal, rádióval, televízióval és mozával — dolgozó- és játékszobák gondoskodnak ezekben a kondicionáló berendezésekkel szellőztetett vonatokban arról, hogy semmiben se legyen hiányuk, ami a megszokott élethez tartozik.

Fantázia-e csupán?

A képzelet szüleménye-e az atomvonat? Semmi esetre sem. Nem vitás, hogy nem annyira az ilyen vonat megépítése, hanem a sinek lefektetése okozza a legnagyobb nehézségeket. Jelenleg egy ország sem bírkóhatna meg ilyen feladattal. A legközelebbi évek rohamos technikai fejlődése azonban kétségtelenül nagymér-

tékben hozzájárul majd az ilyen nagy technikai feladatok legyőzéséhez.

A Szovjetunióban a közlekedési szakemberek már komolyan foglalkoznak nagy távú vasutak tervével.

Születőben van egy atomhajtású vonat is, amely egyelőre természetesen csak kísérleti vonalon közlekedik. Nem szabad emellett elfelejteni, hogy a Szovjetunió nemcsak általában élen jár a technika legújabb vívmányainak alkalmazásában, hanem földrajzilag is éppen az az ország, amely leginkább képes — akár más államok közreműködése nélkül is — a legkülönfélébb nagyszabású tervek megvalósítására.

Természetes azonban, hogy ezek a vonalak átlépi majd a Szovjetunió határait, összekapcsolódnak a kínai, indiai meg az Európában kiépülő megfelelő vasúti rendszerekkel. Az olyan kontinensek, mint Afrika, vagy Dél-Amerika, eszményi alkalmazási lehetőségeket jelentenek majd az atomvasutak számára, mihelyt az ottani népek megteremtették ennek a politikai és gazdasági feltételeit.

Nem telik bele negyedszázad, s az atomvasutak széles vonalai keresztül-kasul behálózzák földgömbünket...

(A brativalvai „Oj Szó” cikke nyomán)

Szénfejtés — vízzel!

A szén hidraulikus fejtése és szállítása a legkorszerűbb eljárások közé tartozik. Nincs szükség feltétlenül a dolgozók jelenlétére a fejtésnél, mivel a gépi berendezés távolról irányítható. Nagy előny az is, hogy hidraulikus fejtésnél nem keletkezik szénpor, illetve nem tölti be a bányatérsegek levegőjét, ezért a bányászok munkakörülményei sokkal jobbak.

A vízágyú — „tüzel”

A hidromechanizálás fő eszköze, a hidromonitort méltán nevezték el magyarul vízágyúnak. A belőle kilövő lövedék nagynyomású vízszögnek ugyanis oly hatalmas ereje van, hogy megbontja a szénréteget is és kisebb-nagyobb darabokban hasítja le a szén. Az elfolyó víz magával sodorja a szenet a szállítóvályúkba, amelyek gyűjtőaknába torkolnak. A szenet géppel maximálisan 60 mm-es darabokra zúzzák, ezután kotrószivattyúval a csővezetékbe juttatják. A szállításról vízszintes irányban (az aknáig) és függőleges irányban (a felszínre) egyaránt nagyteljesítményű kotrószivattyúk gondoskodnak.

A szénelőkészítés fő feladata a tiszta szénnek a hozzá keveredett kőzetektől, az ún. meddőktől való különválasztása. A vízszögrel fejtett szén esetében szükség van ezenkívül a tekintélyes mennyiségű víz eltávolítására is. Az első víztelenítés után a szenet 3-60 mm szemnagyságú, vizet nem tartalmazó részre és 0-3 mm-es szemeket tartalmazó ún. zagyra választják szét. A durva szemű szén a meddővel együtt üleptetőbe jut, ahol a különválasztást a fajsúlyukban jelentkező különöség teszi lehetővé. A zagyot ún. hidrociklonokban röptetőerők hatásának teszik ki, a kapott széniszapot ezután még flotálásnak vetik alá, amikor az alkotórészek fajsúly alapján szétválnak.

A vízágyú működéséhez szükséges nagynyomású vizet a külszíni szivattyúállomás biztosítja. Ez utóbbita érkez az előkészítőben munkát végzett víz is, úgyhogy zárt körforgás valósul meg.

Hidraulikus szén szállítás

A szénnek a bányatérsegből a külszínre való szállítá-



Természet adta föld alatti gáztárolás

Nemrégiben Beynes-ben rendezték be a franciák első természetadta földalatti gáztárolójukat. A szakemberek szerint erre a célra legalkalmasabb a földalatti vízgyűjtő medencéket berendezni a földfelszín alatt 300-500 méteres mélységben. A természetadta gáztartályokban a tárolás úgy történik, hogy a tárolandó gázt a felszínről formálisan bele injektózzák a vízgyűjtő réteg és a felső takaróréteg között elterülő porózus homokos rétegbe, ahol a gáz elterjeszkedik. A felső, vízzáró takaró réteg rendszerint agyagos talaj, amely megakadályozza a tárolt gáz felszini szivárgását. Beynes-ben mindez úgy történt a gyakorlatban, hogy először 13 lyukat létesítettek mélyfűrészes berendezések segítségével, ezek szolgálták a gáz föld alá vezetésére. A földfeletti üzem legfontosabb része a kompresszor állomás, amely naponta 1 millió m³ gázt nyom a tárolóba. A tárolt gáz elvezetése a Párizs környéki háztartásokhoz 29 km hosszú és 40 cm átmérőjű vezetéken történik.

Jelez a szigorú tél

A legkeményebb telek előhírnökeinek tartják az ornitológusok a csonttollú madár és a zseze invázióját. Az elmúlt hetekben több tízezerrel szaporodott a csonttollú madár hazánkban a csonttollú madarak száma. A közelítő zord időjárás másik hírvondója, a zseze madár, a skandináv országokból húzódik délnek, de nálunk általában négy-öt évenként mutatkozik nagyobb számban. Az idén többszázcsapatosan jeleztek a megfigyelők, eddig ötvenet gyűrték.

Ugyanakkor a szokottnál sokkal kevesebb a téli zimadár: főleg a nagy vadlúd- és réce-csapatokat hiányolják a vadászok. A Hortobágyon, ahol ilyenkor már óriási csapatokban legelgő a csonttollú vadlúd társasága, most alig lézeng néhány száz. De még a vészi varjak seregei is mint-ha megcsappantak volna: a tisztántúli tájakon — ahova az ukrán síkságról szoktak tömegesen átvonulni — fele, negyedannyi sincs mint máskor. (MTI)

Öreg halász a múzeum narrátora

A csongrádi múzeum az ismeretterjesztés érdekében új módszereket dolgozott ki. A néprajzi és helytörténeti anyagot hangszalag gyűjtéssel egészítették ki. A múzeum lelkes barátai felkeresték a környék idős, megérett embereit, s megörökítették visszaemlékezéseiket. Így került magnetofon szalagra az ország egyik legöregebb „vízi emberének”, Maszlag Jánosnak — aki az idén töltötte be a nyolcvanegyedik életévét — hangja. Az ősi halászszerszámok, a högyös kecék, a kétszárnyú, három-

karikás varsák, a csalógatóként használt többféle putyogatók és egy gyékény-sátorral fedett ladik Maszlag János jóvoltából került a múzeumba. Mindezek kicsiben, de hamisítatlan eredetiségben gazdagítják a csongrádi múzeum néprajzi anyagát. Ezekről s egykor tisztán került magnetofon szalagra az ország egyik legöregebb „vízi emberének”, Maszlag Jánosnak — aki az idén töltötte be a nyolcvanegyedik életévét — hangja. Az ősi halászszerszámok, a högyös kecék, a kétszárnyú, három-

Elítélték a garázda huligánbandát

Lapunk november 18-i számában tájékoztattuk olvasóinkat arról, hogy felnöttekből és fiatalokból álló huligán bandát vett őrizetbe tartóztatott le a Szegedi városi és járási rendőrkapitányság. „Roger” és társai, Cz. Antal, K. György fiatalok, valamint ifj. Tóth István, Szeged, Szatymaz utca 20., ifj. Szabó András, Földvár, Móríz Zsigmond utca 20., valamint ifj. Kurusa Mihály Miklós, Makó, Pajzos utca 17. szám alatti lakosok most álltak a szegedi járásbírósa előtt garázdaság, lo- bós és más bűncselekmények miatt.

A Roger becenevre hallgató Cz. Antal ez év nyarán, több alkalommal kezdeményezett verekedést Szeged belvárosában, s ezekben alkalmasint társai is közreműködtek. A nap nagy részét csavargással töltötték, s úgy jutottak pénzhez, hogy ná- juknál kisebb gyerekeket szőlővárosi és járási rendőrkapitányság. „Roger” és társai, Cz. Antal, K. György fiatalok, valamint ifj. Tóth István, Szeged, Szatymaz utca 20., ifj. Szabó András, Földvár, Móríz Zsigmond utca 20., valamint ifj. Kurusa Mihály Miklós, Makó, Pajzos utca 17. szám alatti lakosok most álltak a szegedi járásbírósa előtt garázdaság, lo- bós és más bűncselekmények miatt.

A Tisza-parton egy este megtámadtak és súlyosan bántalmaztak egy orvostan- hallgatót, egy másik embert pedig a Kálvária téren ütöttek le és csomagjait elvitték. A banda feltörte a Szabad- ság filmszínház büféjét is. A szegedi járásbírósa ifj. Tóth István 3. ifj. Szabó András és ifj. Kurusa Mihály 2-2 évi, továbbá még öt fiatalokból egyet 2 évi, hárommat 1 év és 6 hónapi, egyet pedig 3 hónapi szabad- ságvesztésre ítélte.

LEGSZEBB AJÁNDÉK

SZMIRNA és SUBA

szőnyeg
Nagy választékban kapható a
LAKÁSERENDEZÉSI ARUHAZBAN
Kálvin tér
Csongrád megyei Vegyesiparcsikk Kisker. V.
x.S. 28493

Szegedi vállalat keres

belső ellenőri munkakör

betöltésére gyakorlattal rendelkező munkaerőt, közgazdasági technikummal és mérlegképes könyvelői végzettséggel. „Számvitel jeligére” Sajtóházba.
K. 544

Villamosmű kezelői tanfolyammal rendelkező

elektrikusokat

keres 1966. I. 1. alkalmazással a Szegedi Kenderfonó- gyár. Londoni krt. 3.
Jelentkezni lehet a személyzeti osztályon.
x.S. 28456

Szemszedés,

monogramhímzést, bűtor- és autóhuzat

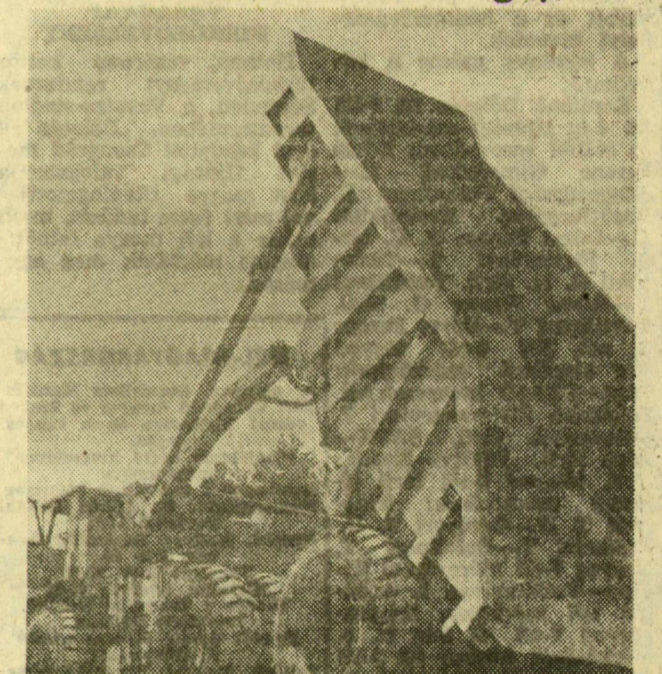
készítését vállal a Sze- gedi Házipari Szövetke- zet kézimunkareszlege. Szeged, Lenin krt. 36. Figyelmes és gyors ki- szolgáltatás!
x.K. 526.

Ertesítjük ügyfeleinket, hogy vállalatunk 1965. de- cember 15-17. 1966. január 3-14. évválal

leltárt tart

Ezen időponton belüli az Áruátvételi szűnetel.
Csongrád megyei Hűségi Vállalat, Szeged
x.S. 28464

Trolibuszrendszerű tehergépkocsi



„Belaz—E 524” kiperobálása közben

A belorusz autógyárban elkészült a Belaz—E 524 trolibuszrendszerű billenőszekrényes tehergépkocsi. Teherbírása 65 tonna, haladási sebessége 50 km/óra. Négy, villamosmotorral hajtott kereke van, ezek az energiát trolibuszról áramszedőkből kapják, de a villamosenergia előállítását saját Diesel-motor működtette generátorral is.