



Somogyi Károlyné felvétele

A szentesi Alkotmány Tsz gázvezeték-fektető brigádjá, Sipka József vezetésével, a szegedi teü-emben gázvezetékét épít. A teü-üzem kazánházának bővítésével egy időben olajtűzelésről gáztűzelésre térnek át, az egész munka 6,1 millió forintba kerül

Nemcsak múltja van

Egy vitatott közlekedési eszköz: a trolibusz

Már írtunk egyszer róla: Szegeden is felvetődött a gondolat, hogy meg kellene vizsgálni, vajon a város közlekedésének fejlesztésében érdemes-e számításba venni a trolibuszt, mint lehetőséget. Ez a gondolat azóta is él, s az új villamosremiz terveit eleve úgy készítették, hogy — ha több ilyen döntést hozna a városi tanács — az új telephelyet alkalmasra lehessen tenni trolibuszok fogadására is. Egvelőre mindez természetesen csak ötlet, amely még az átgondolás stádiumában van. De mindenképpen olyan ötlet, amelyet érdemes alaposan megfontolni. S ehhez a megfontoláshoz nyilván időre, s szakemberek türelmének közreműködésére van szükség. Ennek egyik, s bizonyára fontos állomása volt az előadás, amelyet Riesz Jenő, a Budapesti Közlekedési Vállalat vezérigazgatóhelyettese tartott a héten az MTE SZ szervezésében a szegedi szakembereknek. Mi sem jellemezhetné jobban a téma aktualitását, mint az, hogy az előadásban részt vettek például a pécsi tanács közlekedési szakemberei is, mondván: őket is nagyon komolyan foglalkoztatja, hogy a pécsi közlekedési gondjainak megoldására a trolit használják föl.

Vajon van-e jövője a vidéki nagyvárosokban, s Pesten is a trolinak. Hiszen egy időben már a fővárosban is ott tartották, hogy fölszámolják a meglévő vonalakat, s a világ jó néhány városában, ahol évtizedeken át közlekedtek trolibuszok, már sok éve nyugodalomba vonultak az öreg járművek. Csak az a kérdés, hogy e nyugalom végleges-e. Úgy tűnik, hogy nem. Hiszen az utóbbi tíz-tizenöt évben sok minden történt a világban, ami új megfontolásokra készíteti a városi közlekedés szervezésével foglalkozó szakembereket. Érdemes talán egy amerikai példát hozni, ahol sorra megszüntették egy-két évtizede a városi villamosvonalakat s ma már ott tartanak, hogy a vonalak újjáépítését fontolgatják.

Hogy miért? A válasz — bár jó néhány szempontot tartalmaz — voltaképpen egyszerű. A villamosvonalakat világszerint azért számolták fel, mert a villamos lassú, sok helyet foglal el az utakon és felsővezetéke a tartóoszlopokkal pontja a városképet. Mindez sokáig igaz is volt, s ma is az, csak hogy... Azóta rémisztően

megnőtt a városok közötti forgalma, és egyre komolyabban veszélyezteteti a városok egészségét a levegő szennyeződése. Márpedig az elektromos járművek nem szennyeznek a levegőt. A villamos lassú? Igen, de az egyre zsúfoltabbá váló városi forgalomban a buszok és személynautók lassaként fele, vagy negyed olyan gyorsan sem képesek haladni, mint a villamosok. Arról nem is beszélve, hogy az utóbbi évtizedben többszöröse emelkedett olajárak mind drágábbá teszik az autóbuzst, amely — egy időben úgy látszott — egyeduralmá válik a városi közlekedésben. Igaz, hogy a légvezetékű rontják a városképet de ez még minden bizonnyal előnyösebb, mint az egészségre veszélyes levegőszennyezés.

Szóval alaposan megvizsgálták az utóbbi években a közlekedésszervezők számára fontos szempontok. S éppen ezért ült el lassanként a trolibusz körüli vita is, amelynél nagytárból hasonló kifogások merültek fel, mint a villamosnál. Hiszen a felsővezetékek szintén nem válik hasznára a városképeknek, a trolis a kötött pályán jár, nem lehet olyan rugalmasan szervezni útvonalát, mint az autóbuzst. Sőt évekkel ezelőtt az a vád is érte, hogy fönttartása, működtetése drágább, mint az autóbuzs. Csakhogy azóta sok minden megváltozott, például az üzemanyag ára.

Erdemes néhány adatot idézni Riesz Jenő előadásából. Az ugyanarra a távolságra és utasszámra számított üzemeltetés ma Budapesten a trolinál mintegy 170 forint, villamosnál 182 forint, az autóbuzsnál

pedig 212 forint. És ehhez azt is hozzá kell tenni, hogy a BKV renetegét kísérletezett az autóbuzs hátrányainak — légszennyezés, drága üzemanyag — csökkentésére. Am a kísérletek nem váltak be. A reneteg egyéb probléma mellett a gázzal hajtott autóbuzs üzemeltetése — a trolis 170 forintjával szemben — 250 forint lett, a hibrid (Diesel- és elektromos meghajtású) autóbuzs pedig 355 forint. Úgy tűnik tehát, hogy jelenleg — bizonyos körülmények között — a trolis a leggazdaságosabb jármű a városi tömegközlekedésben.

Tehát nagyon is gazdaságos az a jármű, amelynek — úgy tűnt még néhány éve — nincs jövője és napjai meg vannak számlálva. Természetesen nem egyetlen megoldás, s a BKV sokéves kísérletezése azzal az eredménnyel zárult, hogy a nagyobb városok közlekedését úgy érdemes szervezni, hogy az autóbuzs, a villamos és a trolis kiegészítse egymást, hiszen mindegyiknek megvannak jól körülhatárolható előnyei, figyelembe véve alkalmazásuk helyét, módját és az utasszámot.

Úgy tűnik tehát, hogy az a jármű, amely először 1882-ben indult útjára Németországban, nem vonul vissza a múzeumok csöndjébe. Úgy tűnik, hogy reneszánszát éli napjainkban, s alapos megfontolásra készíti a szegedi közlekedéssel foglalkozó szakembereket is. Hogy Szegeden van-e jövője a trolinak, lesz-e, erre nyilvánvaló alapos vizsgálatokkal és sok szempontra kiterjedő elemzésekkel kell válaszolni. E vizsgálatok már megkezdődtek.

Szávay István

Helyreáll a régi közlekedési rend a Nyugati pályaudvaron

Az ígért határidőnél korábban befejeződött a Nyugati pályaudvar rekonstrukciójának első szakasza: a tetőszerkezet bontása, amivel egy időben fedett peronokat építettek a csarnok vágányaihoz. Megnyitják a körüti bejáratokat is, és ezzel ismét helyreáll a régi közlekedési rend a pályaudvaron. A MÁV Vezérigazgatóságának tájékoztatása szerint december 11-én, csütörtökön 0 órától az angyalföldi, a rákos-rendezői, a rákospalota-újpesti, a zuglói, valamint a

Kőbánya-Alsó vasútállomásokra ideiglenesen kihelyezett vonatok ismét a Nyugati pályaudvarról indulnak, illetve oda érkeznek — a június 1-től hivatalos menetrend szerint. A munkálatok folytatása miatt a péntekenként 17.25 órakor Nyíregyházára, és 18.40-kor Záhonyba induló vonat a Budapest-Józsefváros pályaudvarról indul. Oda érkezik vasárnaponként, 23.05-kor, a nyíregyházi és hétfőnként 2.50 perckor a kisvárdai vonat.

Munkások és mester szakmunkások

Kapós a szakember, a jó szakember meg alighanem minden szakmában hiánycikk. De jó szakember-e az, korszerű tudású ember-e, akit 15—20 éve a vizsgáztatók megfelelőnek tartottak? Ugyanazokra a kérdésekre ma is megfelelő választ tudna adni, bizonyára. De ismeri-e szakmájának fejlődését, s a fejlődés adta új feladatoknak meg tud-e felelni?

Aligha kell bizonygatni, hogy csakis akkor, ha tanult. Még hozzá tudatosan, tervszerűen tanult, nem pedig „odalesett” az új fortélyokra.

Ma már a munkás képzettsége a termelést meghatározó tényező. Egy ruha-gyári brigádnaplóban olvastam: „Vállaljuk, hogy a brigád minden tagja megtanul egy új reszortot.” Fiatalok, kisgyermekes anyák valahányan. Ha hiányzik egyik-másikuk a szalagról, s nincs aki „beugorjon”, romlik a termelési eredmény. Vagyis, az élet is rákényszeríti őket, hogy egymás munkáját is gyakorolják, ehhez pedig ismerni kell több reszortot.

A munkástovábbképzésről hozott kormányhatározat 5—8 évenként ismétlődő minden szakmára érvényes továbbképzést ír elő. Érthető, az új technológiák bevezetése, új, korszerű gének kezelése megkívánja a friss tudást. Különösen, ahol a gyakorlati ismeretek mellett az elméleti tudás is rendkívül fontos.

A munkások szaktudása az a tartalék, amely pótolja a legtöbb helyen hiányzó új munkaerőt, hiszen a tudás a teljesítőképesség fokozását jelenti.

Méddig tanuljak még? — kérdezik nem egyszer az emberek, s ha tréfás-komolyan doktor Agy szavaival válaszolunk is, hogy „hóttig”, a kérdés hangsúlyából kiérezni az aggodalmat. A tanulás — erőfeszítés. Különösen munka mellett az. Ezt mindenkinek tudnia. S a törekvéseket eszerint is kell megbecsülni!

Nem fog már az én eszem! — hallhatjuk ezt is eleget. Pedig a tapasztalatok szerint éppen a középkorúak a legkitartóbbak a tanfolyamokon, mintha pontosan ők éreznék — talán mert gyerekeik is már középiszkolások? —, hogy szükségük van a tanulásra.

A szakmai képzés és továbbképzés nem könnyű feladat a vállalatok számára, főként, mert elképesztően sok embernek nincs meg az alanyképzettsége. Az általános iskolát a szegedi munkaképes korú emberek 50 százaléka nem végezte el — tapasztalták egy felmérés során a városi pártbizottság munkatársai. — Főleg a VII—VIII. osztály hiányzik. Egy adat a Szegedi Kenderifonó és Szővőipari Vállalattól: dolgozók közül 2583 nem rendelkezik az általános iskolai vég bizonyítvánnyal, 1693 csupán a VII—VIII. osztályt nem végezte el. A 6300 munkásból 1434 szakmunkás.

A tavalyi tanévben közel 750 tanulója

Kisteleken kábelygyártó, Deszken gumiipari üzem lesz a gépjavitőből

Évek óta egységes vállalati szervezetet alkottak a volt gépállomások. A Hódmezővásárhelyi Mezőgazdasági Gépgyártó és Szolgáltató Vállalathoz tartozik a kisteleki és deszki telephely is.

A vidéki iparfejlesztési tervek megvalósítása során

az utóbbi hónapokban döntés született, s a HODGÉP 1976. január 1-én a kisteleki üzemét átadja a Magyar Kábelyműveknek. Lényegében az első negyedévben még mint kooperáló üzem, a HODGÉP termelését segíti, de amint érkeznek a kábelygyártó gépek, úgy adják át az egyes részlegeket.

Az itt gyártott gépek közül az úgynevezett tartálykocsikat a Nyíregyházi Mezőgazdasági Gépgyártó és Szolgáltató Vállalathoz adják át, a jövőben már ott készítik a DETK típusú szipantó pótkocsikat. A hagyománytörő, -kiszűző és rendfelfűző gépeket a BMG makói gyára, az úgynevezett Alterna lehorodszervezetes pótkocsikat pedig a HODGÉP sándorfalvi üzemé gyártja.

Az üzem dolgozóit már tájékoztatták a vállalat vezetői és megkezdték az átadási szerződést. Ennek értelmében az üzemépületeket átadja a Kábelművek, a különböző gyártógépeket pedig a HODGÉP géregységébe telepítik. Megtartották a tájékoztató gyűlést a deszki üzemben is. Ezt a telephelyet a Taurus Gumiipari Vállalat gépgyára veszi át. A jövő év március 31-ig még a HODGÉP üzemegységként tevékenykedik a deszki telep. Már azzal, hogy a HODGÉP-hez kerültek, nagyot változott a termelési munka jellege, valóban gyári munkává fejlődött. A gépgyártást most Deszken folytatják: más jellegű toari gépeket készítenek, illetve javítanak. Kisteleken azonban a kábelygyártás honosodik meg és újabb ipari munkalehetőséget biztosít a környező falvak munkavállalóinak. A jövőben több nő foglalkoztatnak majd és lényegesen nagyobb termelési értéket állít elő ez az üzem.

Sz. M.