

Védekezés a belvizek ellen

Új típusú áteresztisztító gépet próbálnak ki

Csapadékkal köszöntött be tegnap a február. Az egész megyében esett az eső, havasodó, vagy hullott a hó. A meteorológiai intézet előrejelzése szerint a mai napon is borús, szeles és csapadékos idő várható. Ha így lesz, akkor a „medveprognózis” már enyhe februárt sejtet. Az Országos Meteorológiai Szolgálat Központi Előrejelző Intézete szerint a február középhőmérséklete egy fokkal alacsonyabb és a csapadék kicsit kevesebb lesz a sok évi átlagnál. Ez azt jelentheti, hogy már kellemes és tavaszias meleg napok is várhatók ebben a hónapban, de lesznek hidegebb periódusok is.

Az utóbbi időszak csapadékos időjárása miatt a talaj vízzel telítődött. A nyári aszály után 14–20 százalékkal csökkent a talaj felső, 50 centiméteres rétegének vízkészlete, de az októberi, novemberi és a decemberi csapadék miatt az egységnyi visszaállt. A december 31-i adatok alapján országoszerint 95 százalékos fölé emelkedett a talaj vízháztartása. A szegedi meteorológiai állomás mérései alapján januárban Csongrád megyében átlagosan 33,5 milliméter csapadék hullott. Ez a tavaly (25 milliméter) és a tavalyelőtti (7,5 milliméter) januárjához hasonlóan jobb érték, de a húsz év átlagában közepes. Mégis gondokat okozott a környék mezőgazdasági üzemében az utóbbi időben hullott csapadék. Csongrád megyében az Alsóközvidéki Vízügyi Igazgatóság felmérései alapján már 1359 hektár gabonavetés, 718 hektár



Molnár József felvétele

Balástya környékén tegnap havazott

szántó, 573 hektár rét-legelő és 74 hektár egyéb földterület került víz alá.

Az ATIVIZIG arról is tájékoztatta lapunkat, hogy milyen a megye jelenlegi belvízhelyzete. A tegnapi naptól Algyő-Tápi, Baks-Sővényháza-Dóc, Csanytelek-Csongrád és Mártély-Szegvár-Mindszent-Szentes térségében első fokú, Deszk-Kübekháza térségében pedig másodfokú belvízvédelmi készültséget kellett elrendelni. Tizenhat szivattyútelep üzemel és közel 18 ezer liter vizet emelnek át másodpercenként a veszélyeztetett területekről a belvízvezető

csatornába. A védekezésben 193 fő vesz részt.

Az ATIVIZIG-hez a napokban új típusú, WOMA elnevezésű áteresztisztító gép érkezett kipróbálásra. A tápi fűcsatornán vizsgázt most az önjáró berendezés, amely 150 atmoszféra nyomással vizsugarakat lövell ki és megbontja az átereszek összetömődött iszapját, meggyorsítja a lefolyást a főcsatornában. Eddig kézi erővel szabadtították meg a csatornák átereszeit az ilyen elzáródásoktól s ezt a nehéz fizikai munkát helyettesíti a maga nemében legkorszerűbb új gép.

Rendezők a síneken

Diszlet: vagonok, égbolt alatt

A gözbe burkolózó mozdonyok, a látszólag céltalanul guruló vagonok szép látványt nyújtanak a távolról szemlélődőnek. De menjünk közelebb! Talán még mindig nem kellemetlen, de a közvetlen közelség kifejezetten barátságtalan lehet. Mondjuk a vasutasoknak, hóban, fagyban, amikor néhány másodperc elegendő ahhoz, hogy a zord vashoz ragadjon a kéz. Vagy esőben, sárban, amikor utcán elcsúszni bosszantó, a vagonok mellett életveszélyes. El kell hinnünk, így beszélnek a kocsirendezők. Azok a kevesek, akik nem rettennek vissza a nehézségek láttán, hanem vállalják a férfias munkát. Még örömet is éreznek, amikor összeálltanak egy kocsisort. Magasra tolják fejükön a kobakot, s elégedetten nézik, amint neki-lődül a szerelvény.

— Úgy van az, hogy amikor a mozdony elindul, a sor vége még áll — hangzik a szakszerű magyarzat Rác Kálmán üzemmérnök szájából, a szegedi rendező-pályaudvaron. — Tíz kocsinál egy méternyi a rugalmasság, így aztán az ütközés nem tesz nagy kárt a vagonokban, no meg a rendezők fölében. Persze még így sem kellemes hallgatni. Különösen annak, aki a kocsik között serénykedik. Az összekapcsolás a rendezők munkájának legnehezebb, legveszélyesebb művelete. Túl korán fölösleges a vagonok közé állni, késlekedni viszont nem szabad, mert ott maradhat a munkás. Ember és szerkezet összehangolt munkája szükséges: a legalkalmasabb pillanatban lép a rendező a vágányra, föl-emeli a csavarkapcsot, majd az álló kocsit horgára dobja. Amikor éppen kell. Ha mégsem úgy sikerül, lehet újra kezdeni. Így lesz ez még legalább nyolc évig, amíg megoldódik a vasutasok egyik legnagyobb gondja, s felszerelik minden vagonra az önműködően összekapcsoló készüléket. Nemcsak nálunk, egész Európában el kell végezni e munkát. Magyarországon 20 milliárd forintba kerül mindez.

Mándy István, a rendező-pályaudvar vezetője, vasutas beosztásban állomásfőnök-helyettes. Van éppen elég baja. — Hat csapatban négynégy embernek kellene dolgozni a vagonok mellett, ehelyett azonban jelenleg 17 rendezőnk van. Ha még valaki megbetegszik, jól nézünk ki. Tavaly úgy, ahogy megoldottuk a nehézséget, mivel Mezőhegyesről két embert kaptunk, további kettőt pedig az itteni fűszárműveletől vettünk át. Tíz új dolgozót vettünk föl, akik közül nyolcan a betanítási idő alatt, illetve után kitértek bennünk. Kétségtelen, nem megfelelőek a körülményeink, emelgetni kell az olajos csavarkapcsot, bujkálni a vagonok között télen-nyáron. Utóbbiban rejlik viszont a munka egyik

szépsége: állandóan szabadban, változatos munkát végeznek a rendezők. Úgy próbáljuk díjazni a nehéz munkát, hogy jutalmakból és más juttatásokból leginkább nekik adunk. Nyugodt lelkiismerettel tesszük, azért is, mert a kocsirendezők legtöbbször tisztességgel végzik munkáját. Az igazgatóság által megjelölt feladatokat rendre megoldjuk.

Lássuk, mi a kocsirendező dolga. Naponta átlagosan 13–14 nagyobb szerelvény érkezik a pályaudvarra. A vagonokat szét kell kapcsolni, s mindegyiket a rendeltetési helyére küldeni, rakodóhelyekre, iparvágányokra. A tolatásvezető a vagonok falán látja a krétával írt utasítást, ebből tudja, hol választandó szét a szerelvény. Elindul előre a vonat, majd a tolatásvezető zászlájának jelére, hátra. Újabb jelzés, a masinista fékezése, a lekapcsolt kocsik tovább gurulnak. Csak hogy nem mindegy, milyen sebességgel. Babarcsi Ferenc tolatásvezető mondja el, miért nem.

Nem éppen könnyű munka a guruló vagonok jelfékezése. Doronggal, vagy a kocsin levő kézfékekkel fogjuk le őket. Ugyanezt el lehetne végezni, vágányokra szerelt sarukkal is, amelybe beletűt a kerék és a sűrűdástól megáll. Csak hogy a mi vágányaink legtöbbje már nagyon rossz állapotban van, nem bírja a sarut. Szóval, ha jól sikerül megoltni a mozdonyok a vagonokat, keveset kell fékezni. A vezetők általában érzik is, hogyan kell csinálni, de néha akkora a göz, hogy attól nem láthatják az irányító zászláját. Így azt sem tudják pontosan, mekkorát lökjenek. A vasúthoz kerülése, 1943 óta sok emberrel dolgozott már Babarcsi Ferenc. Beszélgetésünk hárommal is egyszerűre, vagyis — ami igen ritka — teljes volt a csapat létszáma. Szabó László fiatal ember, tavaly lett kocsirendező. Egyike a tíz új dolgozónak.

— Mit gondol, miért távozt el a nyolc új ember? — A fiatalok általában az

olyan vállalatokat kedvelik, ahol kevés és nem nehéz a munka, jó a pénz, s hét végén sosem kell dolgozni. Így, hogy mindezt itt nem kapják meg, de az is igaz, hogy másutt sem. En már több helyen dolgoztam, de sehol sem tudtam kis munkával sokat keresni.

— Érez-e néha örömet, elégedettséget munkája során?

— Igen, ha jelzik, hogy hamarosan befut egy vonat, aztán mégsem érkezik meg. De viccen kívül, nekem fontos, hogy sokat mozogjak. Erre itt van lehetőség.

Szegedi kocsirendezőt alig találni, majdnem mindenki a környező falvakban, vagy a tanyavilágban él. Sokuknak nem nagy baj, hogy a szabadnapot gyakran hét közepén kapják meg, a háztájiban akkor is el lehet végezni a munkát. Nehézséget inkább a közlekedés okoz számukra. Busszal járnak, vagy személyvonattal, csak hát legtöbbjüknek túl korán kell elindulni, s haza is csak várakozás után mehetnek. Babarcsi Ferenc másik két munkatársának, akik kistelekiek, még szerencsésük van, mert nem kívánják tőlük, hogy túl korán keljenek. Reggel hétre járnak de elnézik nekik, ha rendre tíz perces késéssel érkeznek.

Az utóbbi években nem küldött sok fagyot, havat a tél a kocsirendezőkre, akiknek ilyenkor minden enyhe nap ajándék. Körülményeik gyors javulását viszont nem várhatják, mert MAV-szerre hasonló a gond, kevés a pénz az ilyen fejlesztésre. Pedig sok kellene. Éjszaka például néha sötétben maradnak néhány percre, ha a kábel fölött áthalad a mozdony. Aztán magától meggyullad a villany. Kevés az égő is, de újabbakat nem szerelhetnek föl, mert elég a vezeték. Meg kell várni tehát, amíg mindent kicserélhetnek. Látják ezt a kocsirendezők is, így mindennek örülnek, amit érdekében tesznek. Például annak, hogy nemrég új síneket fektettek az egyik rendezővágányon.

Szirák József

Kérjenek, követeljenek

A munkások művelődéséért

A közművelődési törvény egyik passzusa arra figyelmezteti a hivatásos népművelőket, a közművelődési intézményeket és a tanácsok művelődésügyi osztályait, hogy különös gondot tegyenek meg mindent a munkásság művelődéséért.

Ez a különös gond kinek-kinek belső indítatása, ötlelessége és lelkiismeretessége szerint nagyon sokféleképpen értelmezhető. De e különös gond még akkor is csak szűk, részleges eredményt produkálhat, ha a népművelő, vagy a népművelők csoportja kellő szakértelemmel, odaadással lát neki a munkának, ám megmarad a sokszor rosszul értelmezett „munkásművelődés” kifejezés bűvkörében.

Miről van szó?

Arról, hogy ez a nagyon összevont, tömör kifejezés — amely vitában, újságcikkekben, előadói beszédekben kitűnően használható — a gyakorlatban csakugyan „összevont” és „tömör”, vagy inkább „szűkkeblű”. E kifejezés ugyanis, helytelen értelmezés következtében takaróvá válik. Takaróvá, amely azt fejezi, hogy az emberi kultúra egészéből csak a munkások számára létező és közvetlenül részről van szó. Márpedig, ha így értelmezzük a „munkásművelődés”-t, akkor egyrészt tagadjuk a kultúra demokratizmusát, másrészt tagadjuk azt, hogy társadalmunkban a munkások társadalmi meghatározó szerepe van a múlt és a jelen teljes kultúrájának elsajátításában és közvetítésében. A munkásművelődés nem jelenthet valamiféle rövidített tananyagot, és semmiképpen

sem jelenthet brosúra-jellegű, nemegyszer teljesen vulgarizált tudáskivonatot (tehát olyasmit, amit Amerikában digest-nek neveznek, s ami nem egyéb, mint az irodalom nagy alkotásainak silány és gépies kivonata).

Az ímént ezt írtuk: „... meghatározó szerepe van a múlt és a jelen teljes kultúrájának elsajátításában és közvetítésében”. Álljunk meg egy pillanatra a közvetítés kifejezésnél. Ezek szerint a közvetítés nem csupán a hivatásos népművelők dolga?

Nem, egyáltalán nem. Kétségtelen, hogy nagyon fontos a népművelők szerepe, a hivatásos népművelők léte szükséges, de nem elegendő feltétel. Bőséges szerep jut ebben a szakszervezeteknek, a munkahelyek-

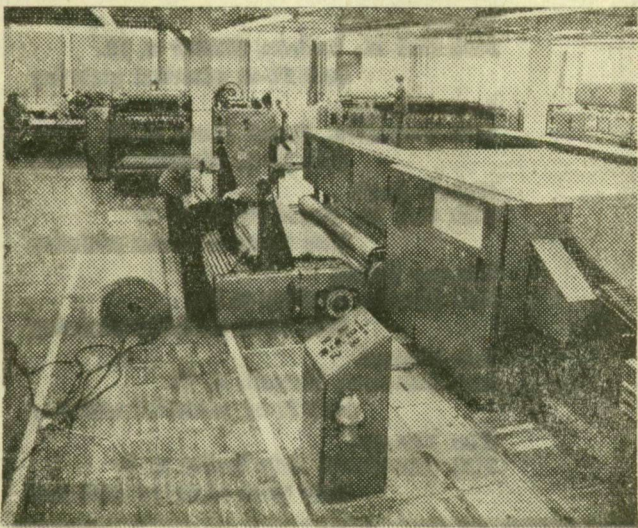
nek, az ifjúsági szervezeteknek, a családnak — s magának a munkásszótly minden egyes tagjának. Maguk a munkások kísérik figyelemmel, hogy üzemük vezetői nem formális szerződéseket kötnek-e valamely kulturális intézménnyel, hogy nem felcsúsznak ígéretek hangzanak-e el, hogy nem hamar kihunyó-e a kezdeti lelkesedés, hogy nem pusztán „jelentésbe kerülő”, „statisztikai adatot” jelentő szerződésekről, vállalásokról van-e szó. Maguk a munkások kérjenek, követeljenek lehetőségeit a művelődéshez. S ahol a lehetőségek megvannak, ott éljenek is velük. Sajátítsák el a műveltséget, és közvetítsék a műveltséget ők maguk.

Különös gondtal!

K. D.

Textíliák, szövés nélkül

A „Temafor” Textilhasznosító Vállalat kunszentmiklósi üzemében 30 millió forintos beruházással új üzem létesítettek, ahol szövés nélküli technológiával különféle textíliákat készítenek. Az új üzemcsarnokban 10 kártoló és varrva-hurkoló gépet szereltek fel. A textilipari törőlkendőket, valamint szűrőanyagokat állítanak elő. Képünkön: munka az üzemben.



Levegőtisztaság-védelmi beruházások támogatása

Pályázati feltételek

Az Építési és Városfejlesztési Minisztérium új intézkedésben szabályozta a levegőtisztaság-védelmi vállalati beruházásokhoz nyújtandó központi támogatás elnyerésének pályázati feltételeit. A korábbi sikeres pályázatok alapján az előző négy évben 270 millió forint értékű támogatást kaptak a vállalatok a területi és központi levegőtisztaság-védelmi alapból, amit saját erőforrásaikkal és bankhitelekkel egészítettek ki, és így kerék egymilliárd forintot kölcsönöztek légtisztaság-védelmi beruházásokra.

Az újabb pályázatokat június elsejéig kell benyújtaniuk a vállalatoknak a területileg illetékes megyei — fővárosi — tanács építési szakigazgatási szervezethez, amelynek véleménye alapján az EVM bírálja el a javaslatokat, s az eredményről legkésőbb szeptember végéig értesíti az érdekelteket. Ezzel is több mint 200 millió forint támogatást nyújtanak a feltételeknek legjobban megfelelő légszennyezés-csökkentő vállalati beruházásokhoz. Elsősorban a főváros és a budapesti agglomeráció, továbbá Borsod, Komárom megye, Pécs, Veszprém és a Balaton-

felvidék, valamint a villamosenergia-termelő, az építőanyag-ipari, az ütéptési, a vegyipari, a vas-és fémmolnari üzemek légszennyezés-csökkentő beruházásait támogatják. Előnyben részesítik azoknak a vállalatoknak a pályázatát, amelyeket hatósági határozat kötelez a légszennyezés megszüntetésére. Kedvezően ítélik meg azokat a javaslatokat, amelyek szerint egy-egy térségben közös beruházást irányoznak elő ipari hulladék megsemmisítésére, ártalmatlanítására. Előnyhöz juthatnak a légszennyezés-csökkentésével egyidőben anyag-és energiamegtakarítást eredményező beruházások, vagy azok a javaslatok, amelyeknek megvalósításában a vállalatok a kért támogatásnál jóval nagyobb arányban járulnak hozzá saját erőforrásaikkal. Nagyon kedvezményesen ösztönözzük olyan pályázati javaslatokra, amelyek hazai vagy KGST-or-millió forint támogatást nyújtanak a feltételeknek legjobban megfelelő légszennyezés-csökkentő vállalati beruházásokhoz. Elsősorban a főváros és a budapesti agglomeráció, továbbá Borsod, Komárom megye, Pécs, Veszprém és a Balaton-