

Esküvői ebéd, a hetvenhatodik

Látogatóban az orenburgi építőknél

A szegedi orvosegyetem marxizmus intézetének három oktatóját — Fábán Györgyöt, Karácsonyi Pétert és e sorok íróját — az a megtisztelő felkérés érte, hogy a KISZ KB megbízásából menjenek el az orenburgi gázvezeték magyar építőihez, és politikai rendezvények szervezésével segítsék a forradalmi ifjúsági napok méltó megünneplését.

Örömmel és kíváncsisággal fogtunk a vállalkozáshoz, hiszen egy turistától nem háborgatott vidék felkeresése volt célkitűzésünk és megismerkedni az ott dolgozó magyar építőmunkások életével. Külön érdekessége volt utunknak hogy autóval tettük meg a több mint háromezer kilométeres kirándulást, s mindegyik egy hét állt rendelkezésünkre. Egyszerrel többet mozgunk, afféle autós módon jöttünk-mentünk, mint pihentünk. Miskolcon gyülekeztünk s onnan egyváltomban elzúgtunk Ivano-Frankovszkig, a megyeszékhelyig, potom nyolc óra alatt.

Az Ukrajna szállóban laktunk egy hétig. Itt a magyar építők főhadiszállása, adminisztratív központja, innen irányítják a KISZ-építkezésnek nyilvánított nagyszabású munkaprogramot. A magyar építők három kompresszorállomást és lakóépületeket egészségügyi létesítményeket adnak át a szovjet félnek cserében a földgázért. Ezek a kompresszorok amolyan emeletesház nagyságú építmények, s mint elmondták, technikai berendezésük a jelenlegi világszintet túlrögzött modern konstrukció. Hadd mondjam el, mint hozzá nem értő, hogy külső megjelenésük látványos, egységeik eltérő színűek és arányosak. Láttunk félig kész kórházat is Huszon, meg több lakóházat, ezek mind az építőket dícsérték. A terület part- és állami vezetői elismeréssel tekintenek a magyar építők eredményes, s bizony az időjárás viszonyaitól miatti nemegyszer hősiessé váló munkájára. Nagy meglepetésünkre szolgálat tapasztalunk azt a gondoskodást, amiben hazai vállalatunk és intézményeink részesítik építőinket. Jól fűtött, előre gyártott elemekből épített házakban laknak, s mindhárom telepen tágas, tiszta étkezőhelyiségben fogyasztják el a reggelit, ebédet, vacsorát. Ezekhez az étkezőkhöz kulturális helyiségek is tartoznak, klubszobával, ahol rendszeresen tartanak filmvetítéseket, hazai művészeink

származó népművészeti tárgyakat, s mint megtudtuk, messzi vidékeken, Kanadában, Japánban is keresettek alkotásaik. Itt készült az a csészék és tányérok is, amivel nőnap alkalmával meglepték a miénk kinn dolgozó lányainkat, asszonyainkat.

Távollét az otthonról, családtól, persze minden gondoskodás mellett sem könnyű, s a naponkénti kemény munka sem kevés energiát kíván. Ezt a nehéz körülmények között folytatott, feszített ütemű munkát a terveknek megfelelően végezték, tartani a magas minőségi követelményeket — szocialista iparunk és gazdaságunk próbátételének mondhatjuk. A várható bizonyítványosztás, a létesítmények átadása jó jegyeket ígér. Mint magunk is láthattuk, a szocialista gazdasági integráció előnyei biztosították azokat a lehetőségeket, amelyekből azután létrejött ez a nagyszabású vállalkozás.

Trásér László

Érc a tenger mélyéről

Rége érdekli a geológusokat, hogyan lehetne érc-kincseket nyerni a tengerfenékről.

N. L. Zenkevics és N. Sz. Szornakov szovjet geológusok kutatásai eredményeként térképet készítették a Csendes-óceán mélyén előforduló ferromangán-telegek eloszlásáról. Egyes feltevések szerint a Csendes-óceán nyugati részén óriási telepek találhatók. A becslések alapján egy négyzetkilométernyi területen 19 ezer tonna ferromangánra számíthatnak. Csupán ennek az egy medencének a készletét 20 milliárd tonnára becsülik.

A KGST-országok 1972-ben Rigában koordinációs központot létesítettek INTERMORGE néven, a világ-tengerek kutatási programjának előkészítésére.

Az INTERMORGE megalapításának gondolata csehszlovák geológusoktól származik. A Prága mellett Kutna Hora geokémikusait nem hagyta nyugodni az a

tudat, hogy milyen nagy mennyiségű mangánt, vasat, nikkelt, kobaltot, rezet, cinket, titánt, cirkóniumot, platinát rejt a tenger talaja. Első kísérleteiket a Fekete-tengeren végezték. A kutatásokhoz különleges szondákat szerkesztettek, amelyekkel először 200 méter mélyen végeztek vizsgálatokat. Másik műszerük, a Mammut-típusú vákuumszonda már nagyobb teljesítményű, s van egy olyan markolószondájuk is, mely 6000 méter mélységig használható.

A következő kutatási terület a Karib-tenger volt, ahol a csehszlovák geológusok — kubai kollégáikkal együtt — homokot kerestek a szigetországi építkezésekhez. 1977-ben szovjet kutatókkal együtt vettek részt két expedícióban, a Csendes- és az Atlanti-óceánon.

A Kutna Hora-i intézetben a tudósok jelenleg a tengerfenék érckészleteinek kohászati feldolgozási lehetőségeit vizsgálják.

Bölcsődék, óvodák Mongóliában

A Mongol Népköztársaságban gyermekjóléti intézmények egész sora segíti elő, hogy az édesanyák is munkát vállalhassanak, részt vehessenek az országépítésben. Jelenleg több mint 500 bölcsőde és óvoda működik az országban, ahol 40 000 gyermeket gondoznak.

Az intézményhálózatot tovább bővítik. Az idén 4,2 százalékkal több kisgyermek kerülhet bölcsődébe, illetve óvodába, mint 1977-ben.

Világhírű akusztika

A drezdai Semper Opera világhírű jórészt akusztikai hatásainak köszönhető. A világháborúban lebombázott színház újjáépítése most folyik, s a város műszaki egyetemének szakemberei vizsgálatokat végeztek, hogyan lehet a régi hanghatásokat is visszavarázsolni. Az operáról 1:20 léptékű modellet készítettek — Gottfried Sempernek, a színház építőjének modelljét és számításait is figyelembe véve —, alapos vizsgálatokat végeztek. Dr. Walter Reichardt professzor, a kiváló építész szerint az akusztika szempontjából lényeges,

hogy az úgynevezett utánhallási idő 1,3 másodperc legyen, mint a régi, 1945-ben elpusztult operában.

A kísérletekről kiadott tanulmány hangsúlyozza, hogy a színházépület úgy tekintendő, mint egy hangszer; a belső kiképzésnél mind az alak, mind a kiválasztandó anyagok, mind a speciális szigetelés egyformán jelentős szerepet játszanak. A Semper Opera akusztikai körülményeit úgy alakítják ki, hogy a halk suttogás, a zeneszámok egészen gyengéd hangjai eljussanak a terem legtávolabbi sarkába is — felfoghatóan, megérthetően.

Megbíznak egymásban

Tizennégy éve az ország minden nagy forgalmú vasútállomásán komplexbrigádokat alakítottak a MÁV-igazgatóságok és az autóközlekedési vállalatok. Az volt a céljuk, hogy a dolgozók és az eszközök összehasonlításával minél gyorsabban és pontosabban fuvarozzanak. Szegeden, a Tisza-pályaudvaron az elsők között alakult meg a két vállalat 38 zászlóbrigádja. A jelenlegi 38 tagja közül 19 a MÁV Szegedi Igazgatóságának vasútasa, a többiek pedig a Volán 10. számú Vállalat dolgozói.

Követelmények

A brigád közös, de a vezetőnek — valamelyik munkaadóhoz kell tartoznia. Ezért — jobb megoldás híján — két vezetőt választottak. A vasutasok Balogh János kereskedelmi főnököt. Beszélgetésünkkor csupán néhány perc volt arra, hogy társainak munkájáról szólnak.

— Rakodárnokok dolgoznak a brigádban. A rakodókat nem vonhattuk be, hiszen legtöbbjük gyakran változtatja munkahelyét az igazgatóságok munkahelyein, vagy éppen a vállalatok között. Márpedig nekünk nagyon kell ismernünk egymást, azért is, mert nagy értékeket kezelünk.

Balogh János távozása után Kazy Lajos rakodásirányító főfelügyelő kísért abba az épületbe, amelyben vasutasok és volánosok egymás közelemben dolgoznak. Ő is tagja a brigádnak. A vágányok között elégedetten szemlélődik.

— Az ország egyik legkorábbi pályaudvara a miénk. Megfelelnek a vágányok, jó a világítás, az éjszakai munkához. Az a legnagyobb kifogásom, hogy nehezen folyik el a víz. Ha például elszóródik a cement és nedvességet kap, hamar kész a beton. Ha befolyik a csatornába, nem könnyű kipiszálni.

— Vigyázni kell, ne szóródjon le a cement...

— Hát igen, követelmény van elég. Ha érkezik a vonat, a kocsikat szét kell kapcsolni és a rakodóhelyre állítani. Mindig oda, ahova a Volán kéri. Ezzel nem szoktunk késlekedni; másfél óra kell hozzá. Fontos, hogy ne lépjük túl a megengedett rakodási időt. Ezt nagyon nehéz betartani, hiszen nem csupán rajtunk múlik. Sokszor nem is sikerül. Hiába igyekezzünk mi a volánosokkal, ha a vállalat nem fogadja a küldeményt. Számos más jellemzővel mérjük meg munkánk sikerét, például azaz, hogy a külföldi vagonokat milyen gyorsan tudjuk továbbküldeni. Ez azért is fontos, mert az álláspénzt szávjai frankban fizetjük.

— Bizonyára az is számít, hogy mennyire vigyáznak az árukra...

— Nagyon is sokat. Gyakran okoz bajt a kíméletlen tolatás, de vannak olyan áruk, amelyek az elkerülhetetlen erőhatást sem bírják ki. Sajnos, sok bonyodalom származik ebből, mert a fogadó vállalat azonnal jelenti a kárt. Ilyenkor át kell vizsgálni az egész rakományt, s kiválogatni az ép darabok közül a rosszakat. Legtöbbször a bútort, az üveg és a

cserép sérül. Úgy vélem, nagyobb gondot kellene fordítani a csomagolásra is.

Elég a jó szó

A MÁV és a Volán közös épületében Sebők Ferenc vezető rakárnok legalább percnként veszi fel valamelyik telefont.

— Még szerencse — sugja a kagyló mellől —, hogy elég szóban érintkezni. Amit megbeszélünk, legalább annyira eredményes, mintha másnak levelet írnánk. Inkább az a baj, hogy sokszor a fogadókál nem tudunk megegyezni. Jó néhány csak meghatározott időben áll rendelkezésre. Mások inkább lerakják a küldeményt a földre, onnan kell megint fölcsúszni. Ezt persze megfizeti. Az is igaz, hogy nem mindegyiküknek van megfelelő raktára.

— Ha már rakározásról beszélünk, a Volán hol tartja az autóit és a rakodógépeket?

— Amelyekre éjszaka nincs szükség, itt a telepünk mellett. Egyébként a Volán nem tart itt túl sok eszközt, csak annyit, amennyi az átlagos feladatok megoldásához elegendő. Ha újabbakra van szükség, beszerzi a szomszéd.

Csakis bizalommal

A szomszéd: Kiskomlósi János, a Volán szolgálati helyének vezetője, a komplexbrigád másik vezetője.

— A brigád volános részét forgalmazszervezők, vezénylők és rendelkező forgalmi szolgálattevők alkotják.

— Mennyi áru fuvarozását szervezték meg tavaly?

— Összesen 17 ezer vasúti kocsira való, 482 ezer tonna anyagát. Ebből 407 ezer tonnát géppel raktak. Természetesen nem lehet mindent géppel mozgatni; e kivételek közé tartoznak például a gyufagyárnak szállított hatalmas farönkök. A gépi rakodás arányát most azzal javítjuk, hogy fokozzuk a városok közötti konténerforgalmat. A nehéz fizikai munka száműzésének egyik hatásos módja az egységirakományok képzése.

— Miben látja a komplexbrigád jelentőségét?

— Főként abban, hogy nagy értékekkel foglalkozunk. S ahol értékes az áru, ott vizsgálódni is tartani kell. A brigád tagjai, vasutasok és volánosok, teljes egészében megbíznak egymásban. Ez a bizalom csakis ilyen szocialista közösségben jöhetett létre.

A bizalom és a megértés azért is nélkülözhetetlen, mert a fuvarozók programja sokszor módosul, jórészt mások miatt. Ilyenkor csakis a gyors összefogás segíthet. Erre tavaly is többször volt példa, ennek is köszönhető, hogy a Tisza-pályaudvar komplexbrigádja első lett a MÁV-igazgatóság területén dolgozók versenyében.

Szirák József

Gémes Eszter:

Mindig magam

2. Az is megvolt bennük, hogy arról a névről, ami a kalendáriumban volt, nemigen vették el. Az én anyám viselte a gondját az anyósának. 1899-ben meghalt, vízi betegségben.

Készült a család az osztályozásra. Háromszáz forintért adták el a házat, apáméknak. Utána pár napra azt mondta István: — En nem adom a házrészem Mártynak. En is adok érte annyit! Annyit nekem is megér. — Pál, a legöregebb: — A ház elkelt. Mártonyé!

Tovább nem beszélhetett István. Családi osztálynál, ha másképp nem egyeztek meg, a legöregebb, meg a legfiatalabb döntött.

Mikor a 28. évföld széljén ment, apámnak 3000 négyzetgölg jutott, a házat meg úgy vette meg. Az én apám legkevesebbet kapott, mert az udvar földjét tartották a legjobbnak. Az anyám kapott 4 és fél láncot, de azon annyi volt az adósság, hogy némelyiknek nem is akart kelleni. A szegedi Csongrádi Takarékból volt az adósság. De azért anyámék egynek a részéből megvették fél láncot, apám is egy testvérének a részét megvette, így lett tíz lánc föld, meg egy csomó adósság. Apránként fizetgettek ki.

Az én apám és anyám közt óriási különbség volt. Az apám irástudó, anyám analfabéta volt. Egy iskolához jártak, az apám a belsejébe, anyám meg melléje. Még a beszédjük is különbözött. Az apám csak egyel beszélt, az anyám meg csak

ő-vel, és még sok furcsa kiejtése volt az anyámnak. Ilyenek: kende (kend), teje (tej), kinyere (kenyer), kalánya (kanál), lányokó (lányok), bicakó (bicska).

Apám utánozta, hogy majd leszoktatja róla, de nem bírta. — Mindég mögcségyőnit kende — mondogatta.

Már akkor is emelte a köténye sarkát a szeméhez, ha apám Szegedre ment, és így mondta: — Elmegyek Szegedre. Ha anyám ment, azt mondta: — Hazamék a városba. Az egészben az a legérdekesebb, hogy minden gyermek apámát tartotta anyámnál rangosabbnak, különbnek, de ezért mind anyám „ő” betűs beszédét tartottuk meg.

Apámnak az volt az első dolga örökösödés után, hogy egy hold gyümölcsöst és szőlőt telepített. Elleste az uraktól minden csínját-bínját. Mert már akkor Szeged városa eladott a templom felül valami 70 hold fiatal telepítésű szőlőt. Ezeket csak jómódú, hivatalbeli urak vették meg. Úgyint: Berzy tanfelügyelő, Fajka főszámvevő, Aignerék; Vadász, Szűcs kapitányok; aradi papok, piarista pap; Fodor, Korláth vasúti főellenőrök; Lippal ügyvéd, Stiber tanár, Barcsay patikáros, Nyári kocsmáros, Raggambi Fluck királyi tanácsos, meg a többiek. Már akkor megkezdődött a vasút mentén végig a villásbirtok.

*

1901-ben születtem. negyedik voltam, sorrendben. Két esemény történt velem 1906-ban, amire világosan emlékszem, mintha tegnap történt volna.

Az egyik az volt, amikor apám mondta anyámnak: Az éjjel hozzák Rakóczi hamvait, az egész vasút ki lesz világítva, sláperek lesznek, órházaként, ölebbe rakva és ahogy közeledik a vonat, úgy lesznek meggyújtogatta. Fény közt halad a vonat. Majd kimegyünk, megnézzük. Amikor Gábornál lobog a tűz, jó lesz akkor is kimenni.

(Folytatjuk.)