

DÉLMAGYARORSZÁG

AZ MSZMP SZEGED VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

Nagyobb sebességre kapcsol a MAV

Vasúti pályarekonstrukciók

A hetvenes évek elején egyensúlyzavarba került a vasút: a járműpark — részint a villamosítás és a dízelesítés hatására — érdemben korszerűsödött, ám a megújulás a vágányhálózat rovására ment végbe. A kiszolgált sínek, és más, úgynevezett helyhez kötött berendezések cseréjére a negyedik ötvenes terv időszakában meglehetősen kevés forint jutott: akkor mindössze 1185 kilométer pályát újítottak fel és 2090 kiterőt cseréltek ki. Ez lépéshátrányba juttatta a MAV-ot, 1976-ban, a most végéhez közeledő ötödik ötvenes terv elején már 4150 kilométeres pályafelújítással voltak lemaradásban.

Megannyi hátránnyal járt ez: a nemzetközi fővonalakon — a szomszédos országokéhoz képest — igen alacsony volt az utazási sebesség, a forgalmat lépten-nyomon lassújelek fékeztek, s az óvatosság ellenére is megnőtt a balesetek száma. Hiába érkeztek nagy rakslúyú kocsik, megfelelő kihasználásuknak gátat vetett, hogy a fővonalak egy részén és a mellékvonalakon alacsony volt a tengelynyomás. Nem túlzás: az ötvenes évtized eleje, vagyis a háborús károk helyreállítása óta ez volt a mélypont.

A múlt idejű fogalmazás indokolt: az ötödik ötvenes terv — már előírásaiban is — kedvező változást hozott. A mostani az első olyan, középtávú tervidőszak, amikor nemcsak a felhasználható források határozták meg, hanem a feladatokat írták elő pontosan. Eszerint 1976. és 1980. között 1700 kilométer hosszú pályát kellett felújítani, s 2700 kiterőt cseréje vált lehetővé. Vagyis a teljes vágányhálózatnak több mint tíz százalékát lehetett a ma közlekedésének követelményeihez igazítani. Am, hogy ez megvalósulhasson, a személyi feltételeket is meg kellett teremteni.

Korábban a pályamunkákat is nagymértékben hátráltatta a létszáhiány: a sínek, betonaliak cseréje igen nehéz fizikai munkát követelt, s a kereset sem volt megfelelő. A változások első lépésként — már a negyedik ötvenes terv kezdetétől nagyarányú gépesítés indult meg — kényelmes, jól felszerelt munkásszállók épültek. Megoldották az étkeztetést is, ami pedig a jó védelmeket illeti: az építő pályamunkások — éves átlagban — az 1975-ös 34 ezer forinttal szemben, 1979-ben már 43 ezer forintot kaptak kézhez. De feltehetőleg az a leglényegesebb, hogy az esztendő végéig, öt év alatt újabb egymilliárd forintot költve a fejlesztésre, tovább gépesítették a pályafelújítást és a fenntartási munkálatakat. A törzshálózat vonalait ma már kizárólag géppel tartják karban, s így nehéz testi munkára csak kismértékben van szükség.

Az ötvenes terv előírása eddig részarányosan teljesült. A tavalyi év végéig 1390 kilométer hosszú pályát újítottak föl, a kiterőt közül pedig 2240 darabot cseréltek ki, s az idej számok is arra

utalnak, hogy a célok megvalósulnak. Négy év alatt több mint 9,1 milliárd forintot fordítottak kiterő- és pályafelújításra, s több fővonalon végeztek-folytottak nagy munkát. Így a budapest—hegyeshalmi vonalon, Budaörs és Tatabánya-Felső között (ötven kilométernyi hosszban, a korábbinál előnyösebb nyomvonalon, az eddigiéknél gyorsabban közlekedhetnek a vonatok), a Budapest—Szolnok—Záhony, a Szolnok—Biharkeresztes, a Budapest—Miskolc, és a Szerencs—Nyíregyháza közötti vonalon. E felújítások egy része a hatodik ötvenes terv időszakában is folytatódik (például Hegyeshalom felé).

Bár a terv, mint említettük, forintkeretét nem szabott meg, a gazdaságosság szempontjait nem hagyják figyelmen kívül. A pályát oly módon újították fel, hogy az 1700 kilométernyi vágányhálózatnak csupán kétharmadához használtak új anyagot, egyharmadának sínanyagát pedig a fővonalról helyezték át a mellékvonalakra. Ott, a kisebb forgalomnak még év-

tizedekig megfelelnek. A rekonstrukció hatására a tengelynyomás 11—17 tonnáról 21 tonnára emelkedik, s a 21 tonnás tengelynyomású vonalak részaránya 56 százalékról 61,5 százalékra emelkedik. (Hetvenhét iparvágányon, hozzávetőleg 70 kilométer hosszban is kicserélték a felépítményt.) A forgalom már eddig biztonságosabbá, gyorsabbá vált — ám igazi előrelépéssel a nyolcvanas évek derekán számolhatunk. A felújított pályákon óránként 140 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a vonatok, s elképzelhető, hogy — külföldi példára — Budapest és a kiemelt megyeközpontok között „intercity” vonatok indulnak, amelyek megállás nélkül, a mainál lényegesen hamarabb érnek célba.

A „hogyan tovább?”-ot véglegesen még nem fogalmazták meg, a hatodik ötvenes terv számai egyelőre nem ismereteseek. De ha 1981. és 1985. között mód lenne kétezer kilométer hosszú pályarekonstrukciójára, a MAV utolérhetné önmagát, s helyreállna a korábban felbillent egyensúly.

Japán pártküldöttség Budapesten

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága meghívására hétfőn Budapestre érkezett a Japán Kommunista Párt küldöttsége Hama Takeshinek, a párt elnöksége állandó bizottsága tagjának vezetésével.

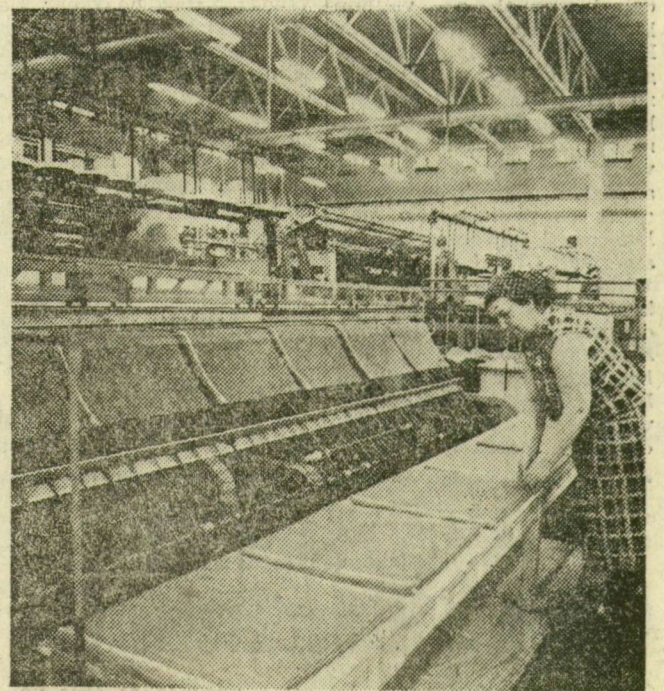
A delegációt a Ferihegyi repülőtéren Berecz János, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a KB osztályvezetője fogadta. (MTI)

Kis matematikusok

A kis matematikus baráti körök, az új matematikai gondolkodás kialakításán munkálkodnak, s így az iskolai oktatás kísérleti műhelyeinek tekinthetők — hangsúlyozták a kis matematikus baráti körök vezetőinek hétfőn Győrött kezdődött országos tanácskozásán. A négynapos összejövetelen mintegy 250-en cserélik ki tapasztalataikat. Mint az a megnyitó előadáson elhangzott, a 15 éves múltira visszatekinő mozgalomban ma már 10—12 ezer 4—8. osztályos általános iskolás tevékenykedik, s a köröket a TIT megyei szervezeti patronálják.

Harmincmillió zsák az újszegedi szövőgyárból

A Kenderfonó és Szövőipari Vállalat az elmúlt esztendőben jelentősen korszerűsítette termékszerkezetét. Bevezették — jelentős bankhitel segítségével — az úgynevezett Raschell-zsákok gyártását. E kitűnő csomagolóanyagot szívesen vásárolják a tőkés országok piacain, és idehaza is nélkülözhetetlen. A nagy mennyiségű hazai gyártásból az újszegedi szövőgyár évi 30 millió darabmal veszi ki a részét. A kiváló minőségű árut elsősorban holland és NSZK-beli kereskedők vásárolják meg. Néhány mozzanatot mutatunk be a gyártás folyamatából.



Az NSZK-beli Mayer-cégtől vásárolt zsákgyártó gépeket az újszegedi szakemberek tovább korszerűsítették, és a darabolást így egy technikai berendezés végzi

Konferencia az atomsorompó-szerződésről

Leonyid Brezsnyev üzenete a genfi tanácskozáshoz

Genfben, a Nemzetek Pálotájában hétfőn megkezdte munkáját az 1968-as atomsorompó-szerződés rendelkezéseinek érvényesülését vizsgáló II. nemzetközi konferencia.

A nagy jelentőségű megállapodás — amelyhez 114 ország csatlakozott — 1970-ben lépett életbe.

A dokumentum egyik fontos rendelkezése előírja a szerződésben foglaltak betartásának, illetve hatékonyságának ötvenévtől felülvizsgálatát. Az első ilyen nemzetközi konferencia 1975-ben, a szerződés életbelépésének 5. évfordulóján ült össze. A hétfőn megnyílt tanácskozáson 64 ország — köztük Magyarország — küldöttsége, valamint több nemzetközi szervezet képviselője vesz részt.

Leonyid Brezsnyev, az SZKP KB főtitkára, a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének elnöke üzenetet intézett a konferencia résztvevőire. Az üzenet megállapítja:

„Az atomsorompó-szerződés életbelépése óta tíz év telt el és ma már teljes joggal el lehet mondani, hogy a szerződés megkötése fontos lépés volt a nukleáris fegyverkezési hajszá megfékezésére útján a Föld békéje érdekében.

Az atomsorompó-szerződés hatékonyan szolgálja mind a nagy, mind a kis országok, mind az atomfegyverrel rendelkező, mind az atomfegyverrel nem rendel-

kező, az iparilag fejlett és a fejlődő országok érdekeit. Meg vagyok győződve arról, hogy a fontos szerződés nemzetközi tekintélye és hatékonysága a jövőben is töretlenül nőni fog és alkalmazási köre tovább bővül.

A szerződés szilárd alapot teremtett az atomenergia békés felhasználásának érdekében folyó, gyümölcsöző

nemzetközi együttműködés fejlődéséhez, és kedvező feltételeket biztosít az atomenergia építő célokra való széles körű felhasználásához is.

Sok sikert kívánok feltehetőleg munkájukhoz, amely arra irányul, hogy az atomenergia kizárólag a béke és az építés érdekeit szolgálja.”

Rövidülnek a védvonalak a Tiszán és mellékfolyóin

Szolnoknál hétfőn 870 centiméter volt a Tisza vízállása, 39 centiméterrel maradt alatta az eddig mért legmagasabb vízszintnek és a folyó lassan tovább árad. A Tisza Szolnok feletti szakasza tovább apad, de a töltéseken azonban több helyen még mindig védekeznek az átázások és a kisebb csurgások ellen. A folyó felső szakaszán és a Bodrog mentén, ahol már levonult az árhullám, megkezdtek a védelmi anyagok elszállítását és a töltések helyreállítását. Tovább apadnak a Tisza mellékfolyói is.

Tarhosnál befejezéshez közeledik a 4 kilométeres új körtöltés építése. A szivattyúzásnak és a víz visszavezetésének hatására 17 centiméter csökkent a víz szintje. A hosszúfoki csatornánál

is nagy erővel folyik az elöntött területről a víz levezetése. Kedden döntenek arról, hogy Béli- és Körös- és környező tanyavilág lakói mikor költözhetnek vissza otthonukba.

Csökken a készülségben levő védvonalak hossza a Tiszán és mellékfolyóin. Jelenleg 1563 kilométeren tartanak árvízvédelmi készülséget, ebből harmadfokú a védekezés a Tisza Leninváros és Szeged közötti szakaszán, a Kettős-Körös hosszúfoki térségében, a Hortobágy-Berettyő csatornán és a szükségtározóknál, összesen 821 kilométer hosszúságban. Az erőteljes szivattyúzás és a jó idő hatására tovább csökkent a belvízzel borított területek kiterjedése. Jelenleg 37 és fél ezer hektárt borít belvíz, ebből tízezer hektár a vetés. (MTI)



Az átvizsgált zsákokat fóliába csomagolják



Az automatizált csomagológépekhez „végtelen” zsákokat gyártanak, alaposan átvizsgálják, s aztán bálázzák, és indíthat útjára a „Raschell”-tömlő