

Csepel-autók Egyiptomba

A Csepel Autógyár 25 speciális teherautó szállítására kötött megállapodást egyiptomi partnerével. A járművekhez a Barcsi Unitech Szövetkezet készít törmelék és kommunális hulladék szállítására szolgáló konté-

nereket. Egyiptomi megrendelői rendszeresen vásárolnak a mostaniakhoz hasonló, speciális magyar járműveket a Csepel Autógyártól, az erre az évre megkötött üzlet értéke egymillió dollár.

(MTI)

Gyorsposta

A Magyar Posta Görögországgal is megállapodást kötött a gyorsposta (EMS) szolgálat bevezetéséről. Augusztus 1-jétől Görögország valamennyi helységébe lehet gyorspostai küldeményt feladni. A küldeményeket a görög posta 24–72 órán belül kézbesíti.

Csabai cserép

A múlt hét végi jégvihar Baranya megye több településén megrongálta a lakó- és a középületek tetőszerkezetét, összetörte a cserepeket. A baranyai körzetekben működő cserépgyárak és tűzépítételek cserépkészlete kevesnek bizonyult a helyreállításához, de gyors segítség érkezett az ország másik szegletéből: a Dél-alföldi Téglá- és Cserépipari Vállalat békéscsabai üzeméből. Soron kívül ezen a héten több tízezer tetőcserepet szállítottak a baranyai tűzépítételekre.

Korszerűsítik a konténeres áruszállítást

Az elkövetkező években a Magyar Államvasutak jelentős műszaki és technológiai fejlesztéssel növeli a konténeres áruszállítás arányát. A szakemberek ezzel megkezdik a szolnoki konténer-pályaudvar korszerűsítését, s folytatják a békéscsabai fejlesztést. A legfontosabb vasúti csomópontokat különleges darukkal, illetve nagy teherbírású rakodógépekkel szerelik fel.

A Magyar Államvasutak ebben a tervidőszakban 560 millió forintot költ a konténerállomások műszaki színvonalának javítására. A beruházási összegből nagy teherbírású rakodógépeket és

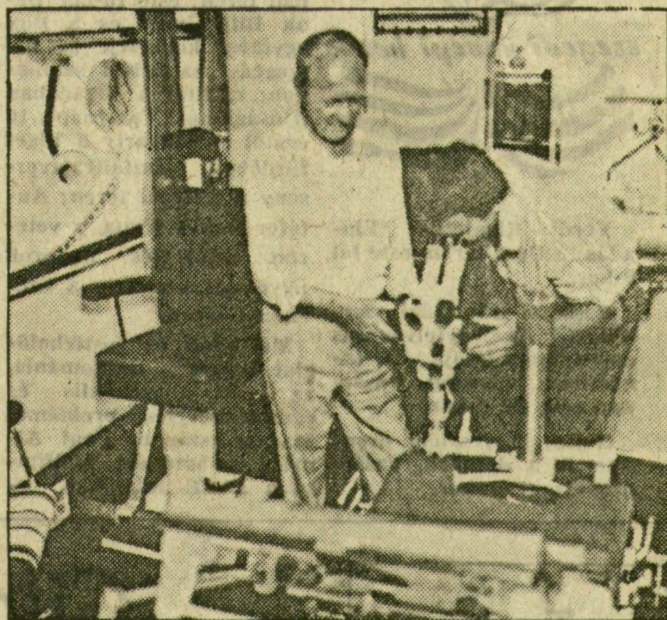
újabb konténereket vásárolnak. Bővítik továbbá a közúti járműparkot, mert az elkövetkező időszakban a MÁV növeli részvételét a közúti fuvarozásban is.

Tovább folytatják a legnagyobb forgalmat lebonyolító gépi rakodóállomások, illetve terminálok kiépítését. A naponta több mint 100 konténert fogadó, illetve továbbító csomópontokon különleges darukkal, illetve rakodógépeket helyeznek üzembe. Már korábban elkészült a józsefvárosi, a miskolci, a debreceni, a szegedi, a pécsi, a szombathelyi és a zalaegerszegi körzeti állomás.

Elkészült a rákszűrő autóbusz

A rák ellen az emberért, a hónapért alapítványhoz csatlakozva Szeged társadalmi szervezetei is együttműködési megállapodást kötöttek. A helyi alapítvány természetesen az országos mozgalom szellemében működik, önállósága abban áll, hogy az itt befolyt pénzeket itt kezelik és itt használják föl. A tavalyi ipari vásárról jól emlékszünk még: a jegyek árának egynegyedét erre a célra fizették, ebből összesen 400 ezer forint gyűlt össze. Magánszemélyek több mint 200 ezer, brigádok, üzemek közel 150 ezer forinttal járultak hozzá, két játékos célú hangverseny bevételeiből újabb 45 ezer forinttal gyarapodott az összeg.

És egy tavalyi ötlet nyomán (az ötlet egyébként a Dégáz Hága László szocialista brigádjáé) egy év alatt elkészült a rákszűrő autóbusz. A Tisza Volán egy kísérleti járművet 450 ezer forintos anyagköltséggel az Autófer dolgozói alakították át mozgó szűrőállomássá. Mintegy 250 ezer forint értékű társadalmi munkájuk eredményét tegnap vette át Oravecz Istvánnétől, az alapítvány szegedi koordinációs bizottsága titkáráról Müller Józsefné, a városi tanács elnökhelyettese. A buszt a II-es kórház fogja működtetni, az intézmény egyébként 30 ezer forintot is ka-



Schmidt Andrea felvétele

pott az alapítványtól onkológusszakorvos-képzésre.

Az ünnepségre meghívták mindazokat, akik valamilyen módon kapcsolatban állnak az alapítvánnyal. Farkas Ilona, a Budapesti Onkológiai Intézet adjunktusa, az alapítvány gondolatának első megfogalmazója elmondta: a szegediek az országban szinte az egyetlenek, akik a koordinációs bizottság életrehívása óta minden találkozáskor újabb eredményről, előrelépésről számoltak be. Juhász György, az alapítvány kura-

tóriumának tagja vázolta: a mai gazdasági helyzetben a gyógyító egészségügy az életmódminták, az egészséges élet propagálását, a tudati nevelést nem tudja fölvalóítani, a társadalmi szerveknek ezért van óriási jelentőségük. Az átadónépszerűség jelen volt Vitray Tamás is, az alapítvány kuratóriumának elnöke.

A rákszűrő autóbusz falvak és peremkerületek, valamint üzemek, gyárak dolgozóinak szervezett szűrővizsgálatát látja el.

R. É.

Négy évtized egy négyzetméteren

Tegnap, pénteken, röviddel a déli harangzó után, leállították két esztergagépet a Tisza-pályaudvar rakodógépet karbantartó műhelyében. Nem ebédszünet, hanem egy röpke, ünnepélyes aktus miatt. A MÁV nemrégiben újította föl azt a hagyományt, hogy a negyven éve, vagy annál régebben szolgáló fizikai dolgozókat — stilszerűen vasutasemlékmával, s mozdonydomborítással díszített — zseboráival ajándékozza meg a vezérigazgató. Várszegi Gyula — Lovász Lázár szegedi vasútigazgató társaságában — ennek az emlékkora-átadásnak apropóján fogott kezét Kádár Antallal és Komócsin Józseffel, majd röviddel utóbb a rókusi állomáson a Békéscsabán dolgozó Balla János és Szilágyi János műszerészekkel. Ők négyen négy évtizednél több időt töltöttek a vasút szolgálatában. Munkatársunk a két szegedi ünnepelt életútjára volt kíváncsi.

Idén tölti be a hatvanát, s úgy tervezi, még egy évvel tovább dolgozik Kádár Antal. Hét százalékot nyer vele, főtornásza kisse a nyugdíját. Rá is fér — mármint a nyugdíjra — hiszen 42 évi vasúti esztergálás után is haterkez körülülszszeg van a fizetési borítékjában. Hogy-hogy nem ment el valami jól fizető szövetkezethez? — kérdezte a vezérigazgató is, s bizonyára nem lepődött meg túlzottan a válaszon: Kádár Antal nem az fajta ember, aki váltogatja a munkahelyeit. Amely egyébként meg is becsülte őt; megbízva fiatalok nevelésével, kitüntetve négyszer a Kiváló Dolgozó címmel. Kiváló Újító lett a halasi, félegyházi fűtőházat megjárt esztergályos mester, miután visszakerült az indulás helyére, a Tisza-pályaudvarra. Keréklehúzó, különféle targoncaalkatrészek kerültek ki a keze alól az egyévtizedben 27 évi műhelymunka alatt. Amit úgy kell érteni: a vasúton belül sem vándorolt jószántából, csak ha másutt volt rá szükség. Olyannyira — szól közbe beszélgetésünkbe a másik „negyvenes”, Komócsin József —, hogy szabadságáról is visszavágyik a gépe mellé.

Kettőjük munkahelye egyazon műhelyben van már jó ideje. Úgy ismerik egymást, mint két testvér. De soha vita, hangos szó nem volt köztük — állítják egybehangzóan. A jókedélyű, a kisvasutat, mint nagy kedvencét emlegető Komócsin Józsefnek ezt el is kell hinnie, hiszen még az inasiskolában is együtt jártak — ennyit a családjával sem töltött együtt az ember, mint ők ketten. Hiszen még gémezköznek is közösen, hente 10–13 órát. Két fon-

majd hét hónap múltán, amikor 45 évi mávos múltal a háta mögött nyugdíjba megy. De hát az alsóvárosiak nem afféle leülős emberek, akik nem találnak munkát a ház körül, ha nem is olyan egy négyzetméteren, gép mellett állásra koncentráldott, mint a javítóműhelyben. Amelyért hatszoros Kiváló Dolgozó cím járt a négy évtized alatt, meg Szolgálati Emlékérem, meg jubileumi jutalom, meg most ez az emlékek szánt zseborá.

Csak azt kell megnézniük, van-e egyáltalán órázseb a nadrágjukon...

P. K.

Orrba veregető?

amelyeknek a masinisztája akkor nyomta legjobban a gázpedált, amikor a fékre kellett volna lépnie, ahogy a kökorszaki szakí teszi a filmben, de szerencsén volt, később ért csak oda a vonat. Első gondolatom most: nem azért történnék ezek a kicsi ésszel se érthető, nagyon bolond és nagyon értelmetlen balesetek, mert nagyon nagy ráteremtással dolgozik a vasút? Mindenki tudja, olyan messze van még a vonat, nem is látják, de már piros. Azt mondja erre az okos vasutas és közutas, csak biztosra szabad menni, tehát bele kell kalkulálniuk azt is, hogy valakinek éppen a sínek között romolhat el a kocsija. Legyen ideje kitolni is onnan. Én meg azt gondolom, kellene oda valamilyen előre jelző készülék is, mint a régi sorompónál a kolomp volt. Aki bajba kerül, hallja előre a kolompot, és siessen, aki viszont mindenáron rohanni akar, még hadd suhanjon át. Mondjuk, megfellezném a piros idejét, és az első felét kolomphanggal vagy dudával cserélném föl. Nem mondom persze, hogy jobb lenne így, mint a szakállas sorompó, de be kell látnom, nem tudunk mi már itt se visszalépni, akár csak az áremelésben.

A napokban, sínek felé közelítve látom, masinisztánk lassít, körülnéz, és csak akkor engedi neki a kocsiját, amikor két szemével látja, hogy se jobbról, se balról nem jön semmi. Eszembe jut, néhány utcai kijárónkat zötyögésre építették át a közelmúltban, illetve elhasaló bukkanókkal rakták tele, hogy sietni tengelytörés nélkül ne lehessen. Mondom neki, nem lenne-e jó hasonlókat telepíteni a vasúti átjárók elé is, befestve élénk sárgára, hogy látni lehessen éjjel is, de azt mondja, itt már az se segítene. Aki képes behajtani, az olyan hatalmas marha, azt már csak egy megoldással lehetne megállítani. Orrba verő gépet kellene felszerelni a fényjelző karójára. Megy az autó, látja a pirosat, de nem áll meg, durr, az orrára egy nagyot! Akkorát, hogy fölragyivta maga előtt lássa az egész Tejtutat. Jön a másik, az se áll meg, durr, oda, annak is. Lehetne az orrba veregető olyan lóbaló golyó is, amellyel gyárfalakat is le lehet döntögetni, de más szerkezet is elképzelhető. Fotocella érezné, hogy átlépte a határt, durr! Ahogy régen a metrónál is levágódott a kar, akkor is, ha valaki csak a

bőröndjét tartotta magánál.

Tagadni nem lehet, jobb megoldás lenne, mint a döcögő, és meg is valószínűsíthető, hiszen ugyanaz a jel, amelyik parancsot ad a lámpának, hogy pirosat pislogjon, az orrba veregetőt is bekapcsolhatná, de ahogy csökkenne a temető munkája, mert ennyivel is kevesebb halott teremne az utakon, úgy emelkedne a bíróságoké. Azt, hogy meghalunk, vagy azt, hogy örökre nyomorékok maradunk, könnyebben elviseljük, mint azt, hogy valaki beverje szelvédo üvegünket. Röghöz kötött gondokodásunkból még az életveszedelem se billenthet ki bennünket.

Sajnos, tudom, semmit sem használ se az én ötletem, se a masinisztánké. Leírtam mégis, mert bízom benne, lesz egyszer olyan okos ember is, aki olyan megoldást is tud találni, amit végre elfogadnak a hivatalból döntő, és eddig hivatalból rosszul döntő emberek is. Addig legalább azt vegyék észre, még mindig nem fásultunk bele annyira a hétköznapi csata értelmetlen veszteségeibe, hogy szót se ejtsünk róla. És hadd hallja meg az is, akinek a legjózanabb ész szerint is az orrba verés járna. Van, aki helyette is, érte is kinyitja a száját. Ha már a szemek csukva van.

Horváth Dezső

Autósáradat a Balatonnál

A kánikulát megszakító esős, hűvösebb időjárás nem szegte kedvét a Balaton rajongóknak. Pénteken is tömegesen érkeztek a tópartra az előre bejelentett vendégcsoportok, de nem csökken azoknak a száma sem, akik tranzitútasokként csak néhány napot időznek a Balatonnál. A nagyobb kempingekben már 20–30 ország zászlaja került fel az árbócokra. Hirtelen megszokozódott az NSZK-ból érkező vendégek száma, ami jelzi, hogy ott most kezdődtek meg a nyári nagy szabadságolások. Hasonlóan megnőtt a skandi-

náv és a Benelux-országokból érkező turisták száma is. A Balaton 800 ezerre becsült július végi átlagnépessége, a már pénteken megindult vikendforgalommal együtt, a hét végén várhatóan meghaladja az egymilliót. A szállodák és a kempingek megtelek. A kempingeknél sorbanállnak a megüresedő szabad helyekért a bejelentés nélkül érkező vendégek. A recepciókon CB-rádióval szerzett információk alapján igazítják útbá az új vendégeket, bár legtöbbjüköt már csak a kisegítő táborok fel-szabadult helyeire tudják

irányítani. Sok százan parkolnak és vernek sátorot magánházak udvarain, és erdei tisztásokon. A helyhiány miatt megnőtt az érdeklődés a háttérterület falvaiban bérbe vehető szálláshelyek iránt is.

Pénteken az esős, fürdésre kevésbé alkalmas időjárásban mozgásba lendült a több százezeres balatoni vendégsereg. Becslés szerint jóval több mint 100 ezer autó lepte el az üdülővidék és kiránduló környékének útjait. A parti utakon 10–20 kilométeres konvojokba torlódtak össze a járművek, amelyek Siófokon, az új terelőút ellenére is csak sokszori megállással, araszolva haladhattak tovább.

Targoncából tolókosci

Lépcsőjáró tolókosci húszdarabos nullszériájának előállítását kezdték meg a Hóvillánál, a Nógrád Megyei Állami Építőipari Vállalat leányvállalatánál. Ebben az üzemben amerikai licenc alapján motoros targoncákat gyártanak, s az egyik targoncatípusból fejlesztették ki a nemcsak sík terepen, hanem lépcsőn való közlekedésre is használható, kézi meghajtású tolókoscit, mozgáskorlátozottak részére. A prototípus kipróbálását a Mozgáskorlátozottak Budapesti Egyesülete vállalta, s az ennek alapján végrehajtott módosítások után kezdték meg a nullszéria gyártását.

Az országban jelenleg mintegy 400 ezer mozgáskorlátozott tartanak nyilván, s közülük a becslések szerint legalább húszezren jól tudnák hasznosítani a szerkezetet. A kézi meghajtású tolókosci ára az előzetes kalkuláció alapján nyolc és fél ezer forint körül lesz.