

A MÁSODIK NEGYEDÉVI TERV TÚLTÉLJESÍTÉSÉÉRT

Ruhagyár

1750 különféle ruha terven felül

A Ruhagyár dolgozói szívós harcot folytattak azért, hogy a második negyedéves is megtartsák a büszke élözüm címet. Az is jobb munkára sarkalja a dolgozókat, hogy a megyében elsőnek csatlakoztak a húsz budapesti üzem felhívásához és úgy érzik, nekik kell a legjobb példát mutatni a Hajdú-Bihar megyei üzemek közül a terv túlteljesítésében.

Izvekeztük a siker koronázza. Május 27-ig például már 1750 darab különféle női és gyermekruhát gyártottak terven felül: 222 000 forintos május havi felajánlásukból már 191 000 forintot teljesítettek. A hónap folyamán egyenletesen nőtt a termelés: az első dekádban 191,1, a második dekádban 103,8 százalékot értek el.

A szalagok közül eddig a 3-as

nagy szekciós szalag dolgozói érték el a legjobb teljesítményt: 231 darab különféle ruhát gyártottak terven felül, az első dekádban 99,5, a második dekádban pedig 100 százalékban elsőosztályú áru került ki a gyárból. Igen szép eredményt értek el a 18-as szalag dolgozói is, akik május 27-ig 267 ruhával gyártottak többet a tervezettnél.

A dolgozók közül egyénileg **Alföldi Erzsébet**, a szakma kiváló dolgozója érte el eddig a legjobb eredményt: kifogástalan minőségű munkával 200,3 százalékos teljesítést ért el. **Kiss Katalin** gépész 157,7, **Czegledi Jánosné** vasalós 147,7, **Czegledi Jánosné** vasalós 178,5 százalékos teljesítményével járult hozzá a terv túlteljesítéséhez. Mindhárman 100 százalékos elsőosztályú árut gyártottak.

Orvosi Műszergyár

Befejezte májusi tervét a csőhúzó üzemszék

Ez évben igen szép eredményeket ért el az Orvosi Műszergyár csőhúzó üzemszékének dolgozói. Május hónapban is igyekeztek továbbfejleszteni teljesítményüket. Megfogadták, hogy a hónapban 2000 méterrel több rozsdamentes csövet húznak, mint amennyit tervük előír.

Egyre fokozódó lendülettel látják már a hónap elején munkához. **Illés Gyula** méretre húzó elérte már a 232 százalékot. **Kretz József** savazó előhúzó is jócskán maga mögött hagyta a

100 százalékot — 237 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. **Klein Hermanné** előhúzó 220, **Diószegi József** hengerész 198 százalékos átlagteljesítménnyel tart. Az üzemszék többi dolgozója is jól „ráverték” a munkára. Ennek köszönhető, hogy május 28-án reggelre befejezték a május havi tervet. Délelőtt 11 órakor örömmel jelentették, hogy már közel 400 méter rozsdamentes csövet húztak le terven felül.

AZ ÉVSZAKOK

Az Országos Filharmónia rendezésében hangzott fel Az évszakok című klasszikus oratórium a Központi Kultúrteremben. Haydn, ki életének javarészt Kismartonban töltötte karmesterként, 1800-ban, azaz 68 éves korában jut el arra a művészi magaslatra, melynek eredménye: Az évszakok című mű alkotása. Ez az oratórium nagymértékben eltávolodik Schütz, Bach, Händel vallásos tárgyú, biblikus tartalmú oratóriumaitól. Haydn tárgyválasztása más. A természet szépségeit zeníti. A négy évszakot ábrázolja festőien. A tavasz ébredését, a nyári hajnal pirkadását, a nyári fullasztó hőségben enyhülést hozó zivartart, vidám szüreti mulatságot, a téli főmunkát intónálja jellegzetesen. Haydn művészetére jellemző: a remek hangulatfestést mindig a klasszikus zárt formákon belül oldja meg.

Az évszakok első előadása Bécsben volt 1801. április 24-én. A magyar zenekultúra kedvező fényt áraszt, hogy a bécsi ősbemutatót már egy esztendőre rányomon követi a budai előadás. Haydn derűs, népies hangvételű, optimizmustól átitott muzsikája egyszeri hallás után is bevesződik a hallgató figyelmébe. Ha korábbi művének, így a híres Üstök szimfónia lassú tételének témája felhangzik az oratóriumban, a szántó-vető áriájában, az csak üdítőleg hat.

A Debreceni Népi Együttes, a MÁV Szimfonikus Zenekar s a szólisták együttese általában névös előadásban szólaltatta meg Haydn remekét. Az énekkel teljesítménye megkapó. **Pompás** kidolgozásban intónálta a kényes kórusrészeket. A zenekar is jó. Azonban a rézfúvók domináló szerepe nem lenne oly feltűnő, ha a vonósok taglétszámát bővíteni lehetne. Lágymód, melegebb lenne akkor az orchester hangszíne. Ritmikus, mindig plasztikus zenekari előadásmód így is maradéktalanul tetszést keltett.

Simon, a bérlő szerepét **Faragó András** alakította. Hangja fejlődőképes. **Leányát**, **Hannát** **Hankiss Ilona** személyesítette meg finom hangvételű. **Lukács**, a parasztlégy tenorszerpét a kitűnő **Remsey Győző** énekelte igen jó szövegkiejtéssel, érces tónussal. **Blum Tamás** vezényelte rutinos, lendülettel.

— *Sonkoly* —

Amikor a gorkiji állomásról a városba hajtottam, a taxisoffőr a következőket mondotta el nekem:

A „Pobjeda” személyautó atomenergiával fog működni. Természetesen nem lesz motorja és benzín sem kell majd hozzá. A „Pobjeda” az atomtöltő-állomáson megtöltik épp úgy, mint most a benzinkútnál. Nyolc gramm urán elegendő lesz ahhoz, hogy 100 000 kilométert megtegyen a kocsinélkül, hogy üzemanyagra lenne gondunk.

Nincs ebben a történetben semmi rendkívüli. A szovjet nép nagy érdeklődéssel fogad minden hírt, amely az atomenergia békés felhasználásáról szól. De miért beszél a taxisoffőr csupán a „Pobjedáról”?

— Nem elavult-e már az a modell, amelynek gyártását a gorkiji autógyár még 1946-ban kezdte meg? Bizonyára új autót kell foglalkoztatni, amelyek atomerővel működnek majd!

Ezzel a kérdéssel fordultam **Ivan Ivanovics Kiszjeljovhoz**, a Molotov autógyár főmérnökéhez, miután előbb elmondtam neki azt, amit a taxisoffőrtől hallottam.

— Gyönyörű ábránd. A szovjet nép, amely az atomfegyver betiltását kezdeményezte és példát mutatott az atomenergia békés felhasználására, meg fogja teremteni a „csoda-autót” is. Nincs már messze az az idő. Ennek az ábrándnak reális alapja van.

A püspökladányi rizstelepek

Hozzászólás a Néplap cikkéhez

A Néplap 1955. május 26-án cikkét írt a püspökladányi egyéni rizstermelő szakszervezetek vízzel való ellátásának problémáiról. Megállapította, hogy hibák voltak a tervezéssel, és hibák vannak a vízellátással is. Az illetékes vállalatok elismerik ugyan a hibákat, de intézkedést nem tesznek és nem is igyekeznek megvizsgálni gyökerében, honnan erednek a hibák, ami miatt nem kapnak vizet a püspökladányi szakszervezetek.

Nézünk meg gyökerében a felmerülő hiányosságok okait. Mi nem vagyunk mérnökök, ennek ellenére is megállapíthatjuk, hogy a makskodi telep rosszul tervezték. Gravitációs öntözésre tervezték, de azt nem vették figyelembe, hogy a K 8-as, 10-es csatorna vízszintje 50–55 centiméterrel alacsonyabban fekszik, mint az öntözött terület nagyobb része. Így a víz gravitációs úton nem jut el a telep nagy részére, amit az bizonyít, hogy a szakszervezetek tagjai már kipróbálták, de nem tudták a vizet a magasabban fekvő területekre felnyomtatni.

A K 8-as, 10-es csatorna gátját rosszul építették. Körülbelül 200 méter hosszan lazán tömtek meg a gát földjét, az lesüllyedt, a víz átszivárgott. Ezért a felelősség a Nádudvari Melyépítő Vállalat kúbusait és a műszaki dolgozókat terheli, akik felelőtlen munkát végeztek. Sürgős segítség kellett az egyes vállalatok kibújni igyekeznek a felelősség alól.

A Debreceni Öntözési és Talajjavítási Vállalat püspökladányi kirendeltsége kimagyarozni próbálja magát, és azzal akarja megoldani a vízellátás problémáit, hogy kényseríti a szakszervezeteket: béreljenek szivattyút, fizessék annak a költségét és a motorkezelőket. Azonfelül külön fizessen a szakszervezet 2000 forintot annak a szakszervezetnek, amelynek a csatornájából a vizet szivattyúzza, mert a Keleti Főcsatorna és a rizsföld közötti összekötő csatornát a vállalatok nem hajlandók megépíteni. Vajon miért fizettek akkor a szakszervezetek a tervező munkáért, ha a végén részükre semmit sem jelent? A vállalatok azzal a kifogással élnek, hogy a szakszervezetek tagjai hibásak azért, hogy a kb. 35 hold rizsterület még egyáltalán nem volt elárasztva és szárazon fekszik a mag a földben közel egy hónapja, ami ha nem kel ki — 625 mázsa rizzsel károsodik az ország. Hogy a fáradságos munkáról ne is beszéljünk.

A Debreceni Vízügyi Igazgatóság részéről sem mentés az, hogy a tervezésnél elkövetett hibákat jegyzőkönyvezte. Ezzel még nem segítette elő, hogy a rizstelepek vizet kapjanak. Vizsgálja meg részletesebben a telepekkel kapcsolatos munkálatait a Debreceni Vízügyi Igazgatóság és vonja felelőségre sürgősen az illetékes személyeket. Gondoskodjék az Öntözési és Talajjavítási Vállalattal együtt, hogy a szakszervezetek rizstelepei haladéktalanul vizet kapjanak.

A Központi Vezetőség márciusi határozata a Vízügyi Igazgatóságra is vonatkozik, és igyekezzen elősegíteni a dolgozó parasztság egyéni társulását.

Fábián Jenő osztályvezető,
Szántó Vince előadó.
MESZÖV.

Az Országos Nyugdíjintézet felhívása

Az Országos Nyugdíjintézet felhívja a munkáltatók figyelmét arra, hogy 1955. június 15-ig minden olyan nyugdíjast (járadékos, nyugbérst, öregségi nyugdíjast, öregségi járadékos stb.) be kell jelenteni, aki június 1-én munkáltatótól munkaviszonyban áll.

Tekintettel arra, hogy a jogalap nélkül történő esetleges kifizetésekért anyagilag a munkáltató

is felelős, a munkáltató akkor jár el helyesen, ha a június 1-én munkaviszonyban álló dolgozóktól a gyakorlatilag legkönyebben megvalósítható formában nyilatkozatot kér arról, nyugdíjas (járulékos stb.) vagy sem és bejelentés ezen az alapon teszi meg. A bejelentést nem nyomtatványon, hanem az említtel rendelés mellékeléként közzétartásnak megfelelően kell megtenni.

A JÖVŐ AUTÓJA

— Mi a legújabb vívmánya a világ autógyártásának?
— A gázturbinás autók.

A gázturbinás autók a Szovjetunió. A gázturbinával működő motorok nagy jövője van. A szokásos motortól eltérően a gázturbinának nincs kapcsolása, sebességváltószekrényre, hűtője. Ez a motor kevesebb alkatrészből áll, mint a szokásos. Ennek súlya 90 kilogrammal könnyebb az eddigieknél. Villamossági berendezése csupán akkumulátorból, áramszaggatóból és indítógyertyából áll.

A gázturbinás autók előnyei: könnyű, kisméretű, szerkezete egyszerű, légűtéses, jóformán alig rezeg, könnyű az indítás, kevés kenőanyag kell hozzá, bármilyen fűtőanyaggal működik — nehézsúlyú a benzínig — és gazdaságos.

A gázturbinás autók nagy sebességgel, óránként 500–600 kilométerrel haladnak majd. Az új típusú motor rendkívül nagy fordulatszámmal dolgozik: üresjárat esetén 20 000, menetközben 50 000 fordulattal percenként. Ilyenek lesznek a jövő autói.

— Milyen ujdonságot készít most a gyár?
Peletet helyett Kiszjeljov elv-

társ azt ajánlotta, hogy látogassuk meg a kísérleti osztályt. Itt állnak az új autók kísérleti példányai.

Először két szép „Volga” autómobil gyönyörű külsejével vonja magára figyelmünket. Nagyon hasonlítanak a kényelmes „ZIM” kocsikra. Még a gyár emblemjára — futó szarvas a kocsinél — is rajta van. Igaz, hogy ennek a kocsinak megvan a saját jele is — a víz felett lebegő sárly.

A „Volga”-nak sok előnye van a „Pobjeda”-val szemben. Mindenekelőtt sokkal szebb a kivitelezése. Belső kiképzése és berendezése is felülmúlja a Pobjedát. Az új kocsi 5 személyes. Különböző rugók, a kerekek feljuggasztása, a rezgésállítók és a különleges gumibroncsok csökkentik a kocsi rázását. A motor nagyobb teljesítőképességű és 20 kilométerrel nagyobb sebességet lehet vele elérni, mint a „Pobjeda” motorjával, s emellett 15 százalékkal kevesebb benzint fogyaszt. A „Volga”-n alkalmazzák először az automatikus sebességváltó-szekrényt. Ez lehetővé teszi, hogy már induláskor a szükséges sebességre kapcsoljanak és zökkenés nélkül váltssanak át nagy

KÖNYVESPOLC

DERY TIBOR:

A ló meg az öregasszony

Mesék, elbeszélések és novellák sorakoznak Dery Tibor új könyvében, melynek minden egyes részlete a maga külön mondanivalójával mozaikként kapcsolódik a többihez, és így végeredményben teljes, önmagában érthető képet ad.

E kötet novelláinak szereplői természetes jóságukkal, jellemességükkel, vidámságukkal mutatják meg, hogy jól érzik magukat, s öltözetesen mozognak új hazájukban. „A ló meg az öregasszony” meséi, elbeszélései változatos anyagot tartalmaznak, mégis egységesnek érezzük az egész kötetet, mert összekovácsolja az író igazságkeresése és szemlélete. Alapötlete, hogy az igazság, szépség és jószág iránti természetes vágyaink az elmúlt és letűnt világban nem valósulhattak meg.

Válasz

a Néplap cikkére

„Nem volna jó...” címmel cikket írt a Néplap a Pálma cukrászda és a Vigadóban észlelt hibákról. A bírálatot elfogadom és a következőket közlöm:

A vizsgálat során nem sikerült megállapítani, hogy ki lehetett az a férfi és nő, akik olyan hangot használtak, amelyről a cikkíró ír. Ellenben intézkedtem: a kis létszám mellett a Pálma cukrászda vasárnaponként 10 órakor nyisson, hogy a közönség rendelkezésére állhasson.

Ami a Vigadót illeti, annyi széklet és asztal a vállalat biztosítani nem tud, hogy egy meleg szombati, vagy vasárnap napon az igényeket teljes mértékben kielégítse. Az, hogy felsőt háromnegyed órát kellett várni egy pohár sörre, ez így is volt s éppen ezért, hogy ilyen a jövőben ne forduljon elő, gondoskodunk arról, hogy vasárnapokon megfelelő számú felszolgáló álljon a fogyasztók rendelkezésére.

Oláh József igazgató

sebességről kisebbre. A „Volga” gyártását 1958-ban kezdik meg. A „Volga” mellett két „Pobjeda” áll.

— Ezek a kocsik miért vannak az újak között?

— Az egyik a „Pobjeda” új modellje, az „M-20-A”, nézze csak meg közelebbről.

Valóban, megváltoztatták a sárhányók alakját, amelyek ezáltal stabilabbak lettek. Az antennát a szélvédő felett helyezték el, az új „Pobjeda” homlokát sokkal szebb. Különösen sokat változtattak a kocsi belsőjén. A motor szerkezetét is megváltoztatták. Ez a kocsi főleg személyes használatra készült, s az idén júniusban hozták forgalomba.

A második új „Pobjeda”-modell, az „M-72” magas kiképzésű. Elöl vannak a hajtó-kerekek, épp úgy, mint a „GAZ-69” terepjárónál, ez növeli a kocsi terepjáróképességét. Az „M-72”-es „Pobjeda” falusi funkcionáriusok számára készült. A gyártást 1955 második felében kezdik meg.

A Molotov-gyár nemrég kezdte meg a „GAZ-69”-es pontváltós autók gyártását is, amelyeket a falvakban használnak. A „GAZ-69”-es kocsinak elől hajtó kerekei vannak, pótkocsi vontatására is alkalmas. Itt ugyanezt a kocsit látjuk csukott kocsiszekrényvel. Ez a változat posta- és áruszállításra szolgál.

M. Pavlov.

