

Megalakult a Csongrád megyei nőbizottság

A Hazafias Népfront Csongrád megyei bizottságának elnöksége tegnap, hétfőn ülést tartott Szegeden Nagy Istvánnak, a népfront megyei elnökének elnökletével. Az ülésen, melyen a megyei nőbizottság alakuló értekezletét készítették elő, résztvett dr. Koncz János, az MSZMP Csongrád megyei bizottságának osztályvezetője is. Molnár Sándor megbízott megyei népfronttitkár előterjesztése alapján eldöntötték a nőbizottság vezetőire és tagjaira vonatkozó személyi kérdéseket, megvitatták és elfogadták a megyei népfrontbizottság mellett alakuló nőbizottság 1970. második félévi munkatervét.

A nőbizottság elnöke Szabó Gáborné, a megyei pártbizottság oktatási igazgató-ságának helyettes vezetője, titkára dr. Hrabovszki Mihályné lett, aki augusztus 1-től a népfronttitkárság munkatársa, nöfelelőse. A most megalakult nőbizottság 52 tagot számlál. A megyei népfrontbizottság nőtagjaiból 23-an, a volt megyei nőtanácsból 22-en, a KISZ megyei bizottságának és az üzemek javaslatára heten lettek tagjai.

Az elnökségi ülés után került sor a megyei tanács székházának klubhelyiségében a nőbizottság alakuló ülésére, melyen Nagy István elnököt, Molnár Sándor is-

mertette az MSZMP Központi Bizottságának a nőmozgalom szervezeti kereteinek kiszélesítésére és a nők körében végzett politikai munka hatékonyságának növelésére hozott határozatát, majd a nők helyzetéről és az új nőbizottság feladatairól beszélt. A célról, amely szerint a nők hátrányos helyzetét az élet minden területén mihamarabb meg kell szüntetni.

Az ülésen felszólalt Szabó Gáborné, a nőbizottság elnöke, dr. Hrabovszki Mihályné, a bizottság titkára, Mádi Józsefné szövönő, a népfront elnökségének tagja és dr. Sipka Sándorné gimnáziumi tanár. Ezután dr. Koncz János az MSZMP megyei bizottsága nevében köszöntötte a nőbizottságot, és elemezte a nőmozgalom speciálisan Csongrád megyei feladatait.

Dr. Biczó György Leningrádba utazott

A Testvérvárosok Világszövetsége július 7-től 10-ig Leningrádban tartja kongresszusát. A világkongresszussal egyidőben rendezik a szövetség közgyűlését. A kongresszuson és a közgyűlésen részt vesz dr. Biczó György, a Szeged városi tanács vp-elnöke, a szövetség végrehajtó tanácsának tagja is, aki vasárnap elutazott Szegedről Leningrádba.

A látszat álszentjei

A munkahelyen, ahová fotóriporter kollégámmal riportra mentünk, kemény, nehéz munkát végeztek az emberek. Nehézségeihez hozzátartozik, hogy veszélye is több az átlagosnál, ezért külön övrendszabályai vannak. Így az, hogy — mivel az óriásdaru időről időre hatalmas terheket forgat meg a fejük fölött, — erős védősisakot kell viselniük a dolgozóknak. Nem elegáns és nem kellemes viselet, — semmi kétség. Dehát ha a munkának ez a „bukósisakja”, vállalni kell.

Azazhogy kellene. Az emberek ugyanis nem viselik. Csak akkor jutott eszükbe ez a — fontos, saját testi épségüket oltalmazó — kötelességük, mikor a fényképezőgép előkerült. „Álljon meg a menet, ezt előbb föl kell rakni a fejünkre, mert hát... ha valaki meglátja, hogy mellőzzük, akkor minket elővesznek érte”.

Tréfának is rossz, hogy egy ember csak a fényképezőgép lencséjének vágja magát a biztonság pózába. Legsajnálatosabb, hogy ez nem tréfa, hanem keserű valóság. Olyanról is hallottunk már, hogy a biztonsági övet is csak a fotografáló tiszteletére csatolták derekukra a szédítő magasan dolgozók. Elnézően legyintve a kérdésre: és máskor mi van? Illetve: mi lenne, ha...

A látszat — a Magyar Nyelv Értelmező Szótára szerint — valamely dolog érzékelhető, látható külső megjelenése, amely nem egyezik igazi, valódi lényegével. Sajnos, elég gyakran találkozhatunk olyanokkal, akik szerint éppen fordítva természetes: a látszat minden, dolgok lényege. Vagyis a külsődleges, a felszínes, a mások számára mutatott. S aki így gondolkodik, így is cselekszik.

A szemlélet eldől, bár nyilván nem mindenütt mutatkozik olyan élesen, végtelenen, mint a fenti példákban. Mégis érdemes elidőzni ezeknél az eseteknél. A tanulságot ugyanis szinte szuggeralják: aki csak a látszatra ügyel és nem a lényeggel törődik, aki csak a főlvetel pillanatának és nem minden egyes munkanapnak teszi föl azt a sisakot, az rossz utat választ, veszélyeknek teszi ki magát.

Az esetenél maradván például igazi életveszélynek. Az emberi gyarlóságot szinte felnagyítva mutatja ez a kép: az illető nem akar magának kellemetlenséget, nem szeretné, ha megfeddnék, azt a halk ejnye-ejnye is el akarja kerülni, amivel — alighanem — megúszná fegyelmetlenségét. Ez van tehát a mérleg egyik oldalán. S a másik serpenyőben? Sokkal, ezerszer több féltendő: az egészség, a testi épség, talán az egész élet. Milyen különös, hogy van, aki mégis az előző serpenyőt éri súlyosabbnak, s csak annak terhével törődik. Igyekszik mindenáron megővni a látszatot, de hogy önmagát a sokkal nagyobb bajoktól óvja, arra már nem futja energiáiból. Mert ezt — vagyis a legfontosabbat — nem éri annyira szükségesnek.

Mindezt azért tartottuk érdemesnek elmondani, mert — ahogyan a látszat-munkásvédelemnek — úgy a látszateredményeknek, látszatinézeteknek és látszattámogatóknak is számos hívével találkozhatunk manapság. A munkás hétköznapi során elő-előkerülnek a látszat álszentjei. Különös szekta, S közülük sokan, miközben cselekedeteik „külsőre” rengeteg energiát pazarolnak, az alapos, komoly, elmélyedő munkáról mondanak le. Alkalmazottak, akik folyvást az apró célszerűségekre figyelve, szem elől tévesztik magát a célt. Vezetők, akik csak a demokratizmus látszatát igyekeznek megőrizni — azt is inkább csak „kifelé” — ahelyett, hogy valóssággá tennék az üzemi demokráciát. Az igazi távlatokat így cserélik be emberek perspektívtalan külsőségekre. Ez pedig olyan, mint amikor — sajnos a hasonlat nem „köl-tött”, — a minőséget holmi csomagolásbeli változtatással próbálja helyettesíteni egy termelőüzem, s árban is többet kíván azért, ami nem lett értékesebb.

Már pedig ahhoz, hogy lényeges dolgokban előrehaladjunk, — mint az föltett és valószínű szándékunk — sokkal többre: a szó minden értelmében minőségi alkotómunkára van szükség.

SIMAI MIHÁLY

A közúti járműtermelés programja

Megkértszerezünk a buszgyártást

(Kiküldött munkatársunktól.)

A közúti járművek szerepe évről évre nagyobb lesz, a teher-, illetve a személyszállítás jelentős része a közutakon zajlik. Ebben a dinamikus fejlődésben a magyar közúti járműgyártásnak sem szabad elmaradnia. Erről a kérdéstről tartott sajtótájékoztatót dr. Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszter tegnap, hétfőn délelőtt az Országház Gobelintermében. A miniszter elmondta beszámolójában, hogy ebben az esztendőben zárul a harmadik ötéves terv és egyben a hazai közúti járműgyártás programjának első szakasza is, amely sikeresnek mondható.

Az első szakasz legjelentősebb beruházása a RÁBA-

MAN motorgyár felépítése volt Győrött. A kétmilliárdnál nagyobb összegű befektetés már kamatozik, sorozatban gyártják a 192-230 lóerős, 6 hengeres Diesel motorokat. Ezeknek a motoroknak kiváló a teljesítményük, az üzemanyag hasznosításuk jelenleg legjobb a világon. A miniszter hangsúlyozta, hogy a járműgyártásban alig lehetséges az ön-ellátásra való berendezkedés, pláne nem gazdaságos olyan országban, mint a miénk. Ezért a legszélesebb körű nemzetközi munkamegosztásra törekszünk. Az autóbuszok és a teherautók gyártásában viszont gazdaságos szériákat alakítottunk ki, sőt e téren további előrehaladásra lehet számítani a negyedik ötéves terv idő-

szakában. Ahol szükséges és érdemes, ott licenctet vásárolunk, ahogyan azt a MAN-motorok esetében is tettük. A győri gyárban az elmúlt időszakban építették fel az 1,5 milliárd forint értékű, 2800 négyzetméter alapterületű üzemot, ahol a koscsik hátsó hidjait gyártják. A 10-12 tonna teherbírású hátsó futóművekből az új üzem ellátja a hazai szükségleteket. Számtalosan fejlesztették a Hajtómű- és Felvonógyárat, ahol korszerű sebességváltókat állítanak elő.

Az IKARUS gyár ugyancsak szép sikereket ért el a járműgyártás fejlesztésnek első szakaszában. A 250-es luxuskivitelű autóbuszunk ezüst serleget nyert a legutóbbi Monte-Carló-i kiállításon. A légkondicionáló berendezéssel ellátott korszerű autóbuszunkat augusztusban bemutatjuk a moszkvai kiállításon is, ahol a magyar ipar negyedszázados fejlődését láthatják majd a szovjet emberek.

A miniszter részletesen vázolta a járműgyártással szoros kapcsolatban levő iparágak fejlődésének szükségességét; a kohászat, a gumi-, az üveg-, a műanyag- és a szerelvénygyártás feladatait. Az IKARUS gyár egyébként 1973-ban már 8000 darab autóbust gyárt, szemben az idei 6400-zal. Autóbuszaink iránt megnőtt a kereslet külföldön, különösen az NDK és a Szovjetunió vásárol nagyobb mennyiségű magyar autóbust.

G. I.

Sikeres vándorgyűlés

Négyszáz élettankutató Szegeden

Négynapos vándorgyűlést rendezett Szegeden a Magyar Élettani Társaság július 1. és 4. között. A tanácskozás résztvevői — mintegy 400 külföldi és hazai kutató — öt szekcióban hallgatták, s vitatták meg az előadásokat. A nagy érdeklődést jól jellemzi az a tény, hogy a társaság elmúlt évi ülésén 210, a mostanin viszont már 273 referátum hangzott el.

A 39 éve alakult társaság szegedi vándorgyűlésének vendégeit a nyitó ünnepség után fogadáson látták vendégül a Tisza Szállóban, majd zártkörű orgonahangverseny hangzott el számukra a Dómban. Búcsúztatásukra — ugyancsak a Tisza Szállóban — záróbankettet adott a rendezőség.

A négynapos vándorgyűlés keretében egy nemzetközi gyűlladási szimpózium is tanácskozott — cseh, kanadai, angol, jugoszláv résztvevőkkel; a Magyar Biológiai és Biokémiai Társaság tagjai pedig „A fehérje struktúra és funkció” címmel egy kerekasztal-konferencián vettek részt.

Mint dr. Karády István egyetemi tanár, a Szegedi Orvostudományi Egyetem Kórelélettani Intézetének igazgatója, a vándorgyűlés elnöke munkatársunknak elmondotta, a tanácskozás résztvevői nemcsak arról szereztek tudomást, hogy milyen intenzív és értékes kutatómunka folyik hazánkban — ami a külföldi vendégekre is mely benyomást gyakorolt —, hanem a fiatal kutatók aktív kritikai szelle-

meinek érvényesülését is lehetővé tették a szekcióülések. Az elhangzott előadások vitája, értékelése felhívta a kutatók figyelmét az esetleges módszertani hibákra és további tudományos munkára, több intézet munkatársainak együttműködésére biztatta őket.

A jelzett tények a Magyar Élettani Társaság vándorgyűléseinek fontosságát és szükségességét bizonyítják, s egyben azt is mutatják, hogy a mostani tanácskozás a követelményeknek mindenben megfelelt. A vándorgyűlést bezáró ülésen — amelyen csak a társaság tagjai vehettek részt — dr. Karády Istvánnak és dr. Gece Árpád adjunktusnak, a rendező bizottság titkárnak gyakran kellett nyugtáznok az elismerő szavakat. Többek között dr. Donhoffner Szilárd akadémikus értékelte sikerültnek a tanácskozást, aki szerint a mostani vándorgyűlés olyan magas színvonalú volt, mint az 1937-ben megtartott, amely dr. Szent-Györgyi Albert elnökletével zajlott le.

Érdekesége a négynapos vándorgyűlésnek, hogy a gyűlladási szimpózium vezetője — H. Z. Movat kanadai professzor elnökletével — nagyrészt angol nyelven folyt le, s épp így az is, hogy mind az öt helyszínen rövidhullámú rádió-összeköttetés segítségével lehetett tájékozódni a tanácskozás menetéről.

A vándorgyűlés befejezéséig megválasztották a Magyar Élettani Társaság új elnökét, Lissák Kálmán aka-

démikus személyében, aki 1971. januárjától veszi át a társaság irányítását.

Ugyancsak döntés született a jövő évi kongresszus megrendezéséről is, amelyet — 1971 májusában — Tihanyban, illetve Balatonfüreden tartanak meg. Ott, ahol negyven éve első ülését tartotta a — dr. Szent-Györgyi Albert kezdeményezésére — megalakult társaság.

A mostani 36. vándorgyűlés megrendezését több vonatkozásban támogatta az Országos Köolaj- és Gázipari Tröszt vezérigazgatója, Besse Vilmos és Vasvári János osztályvezető. Az élettani társaság ugyanis több, az olaj- és gáziparban fellépő betegségfajta kutatásáról is tárgyalt.

A Magyar Élettani Társaság döntése szerint a jövőre Münchenben megrendezésre kerülő nemzetközi kongresszusra mintegy 60-80 tagú, főképp fiatal kutatókból álló küldöttség utazik.

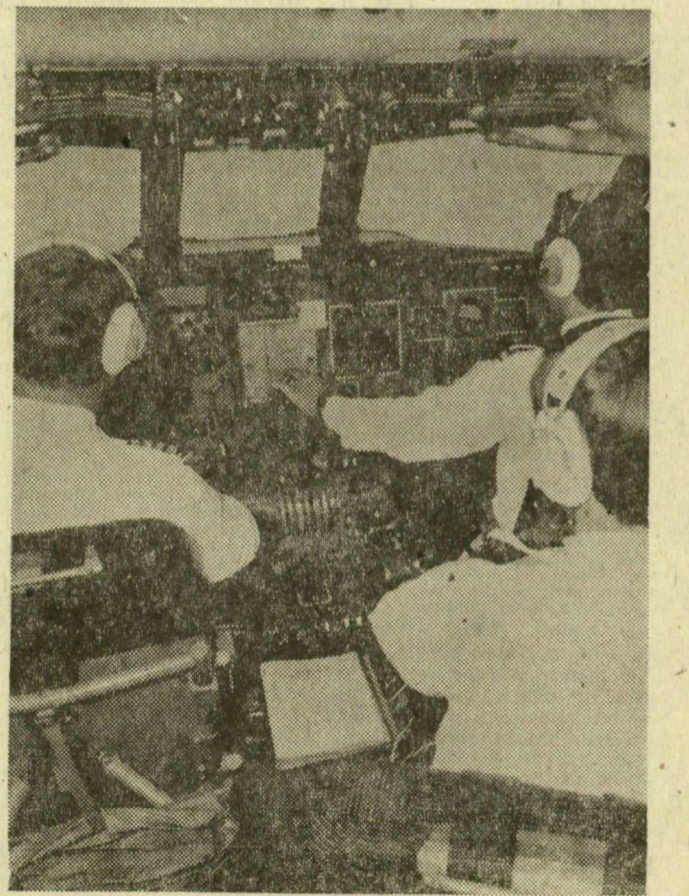
A. L.

Magyar—lengyel gazdasági együttműködés

A magyar—lengyel gazdasági együttműködési állandó bizottság közlekedési összefoglaló munkacsoportja június 27. és július 2. között Gdyniában tartotta negyedik ülését. Az egyre fejlődő gaz-

„Légi hid”

A MALÉV és a BEA Brit Légítársaság között történt megállapodás értelmében naponta közlekednek légi járatok a két főváros között. A magas színvonalon álló brit légitársaság szoros kapcsolatai elősegítik a jó közlekedést Magyarország és Anglia között. Képünkön: A Budapest—London járat pilótáifülkéjében.



KEDD, 1970. JÚLIUS 7.

DÉLMAGYARORSZÁG 3