

A közéletben is otthon érzik magukat

A városi nőbizottság munkaprogramja

Mi az, ami a mai kor asszonyait, lányait érdekli? Nem egyszerű a válasz, hiszen a tanuló, dolgozó nők éppúgy odafigyelnek a világ eseményeire, mint a férfiak, de emellett nem mondták le azért a legendás főzőkanálról sem, s amióta a világ világot, ápolat és szépek is akarnak lenni. Egyszóval: asszony legyen a talpán, aki olyan programot tud összeállítani saját nembéli társainak, amellyel hónapról hónapra el tudja csalogatni őket a rendezvényekre.

Az igazsághoz tartozik, hogy Ábrahám Illésné, a népfront városi bizottsága nőbizottságának titkára nem is egyedül látott hozzá a munkaterv elkészítéséhez. A nőbizottság tagjai saját ötleteikkel is gazdagították az elképzeléseket. S mi valósult meg eddig, a nyári, meleg hónapokig?

A népfront városi bizottságának februári ülésére hivatalosak voltak a nőbizottság tagjai is, Török József, a városi pártbizottság első titkára, a pártkongresszus időszakában a népfontra háruló feladatokról beszélt. A nőbizottság máskor a Csongrád megyei Hadkiegészítési és Területvédelmi Parancsnokságon szervezett előadást a nőpolitikai határozat végrehajtásáról. Ugyancsak beültek a népfront értekezletére a nőbizottság tagjai, amikor a XI. pártkongresszus határozatairól esett szó. A tavaszi összejövetelek sorában emlékeztetés az az értekezlet, amelynek témája a nők közéleti tevékenysége, valamint a tanács és a népfront együttműködése volt. A hoz-

zásolások sokféle véleményt tükröztek, abban azonban megegyeztek, hogy még mindig számos akadály útját állja a nők érvényesülésének. A friss diplomás fiatalasszonyok vállára például túl sok teher nehezedik egyszerre: be kell illeszkedniük a munkahely új légkörébe, az iskoláitól eltérő feladatokat kell ellátniuk, ott a családalapítás gondja, és még a közéletben is helyt kell állniuk. Márpedig a hivatás, a család és a közösségért végzett munka is egész ember követel. Meglehető nehézségek ezek mind, azonban nem kilitástalan a dolgozó nők jelenlegi gondjainak további enyhítése. A maga eszközeivel a nőbizottság is igyekszik segítséget nyújtani. Elsősorban a háztartási munka, a család élelméze rabol el sok időt és energiát még az asszonyoktól. Hasznosabban is felhasználhatják a munkaidő utáni néhány órát, ha például az élelmiszeripar jobban figyelembe venné igényeiket. Ezért is volt helyes a húspari vállalat kezdeményezése márciusban, amikor

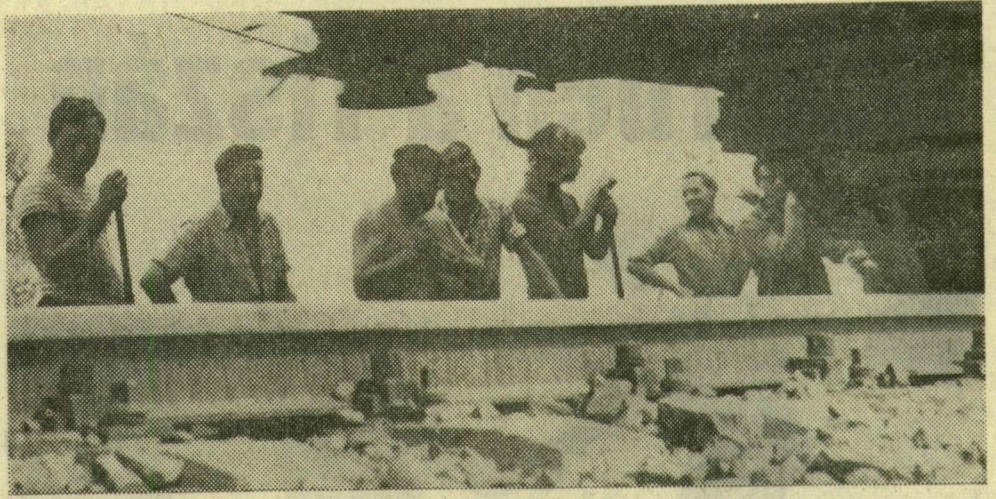
füstöltáru-bemutatójukon megkérdezték a nőbizottsági tagok véleményét is. Májusban ezt egy közös ankét követte, melyen a tanács és a kereskedelem szakemberei is meghallgatták az asszonyok tapasztalatait az áruellátásról és a húspari készítmények minőségéről. Jelen volt ezen az összejövetelen a városi pártbizottság képviselője is, aki a szakembereket megkérte, maguk is tegyék meg mindent az elhangzott hibák orvoslására.

A nőbizottsági beszélgetéseken tehát nem csupa pusztába kiáltott szó hangzik el, ezeket intézkedések, tettek is követik — az asszonyok érdekében. Ugyancsak ez volt a cél akkor is, amikor az Otthon '75 kiállítás rendezői meghívták a nőbizottság tagjait, és megkérték őket, véleményükkel, tanácsaikkal segítsék a vállalatok további munkáját.

Ha a nőbizottság eddigi tevékenységéről esik szó, nem szabad megfeledkeznünk az országgyűlési képviselőválasztások előkészítésében és lebonyolításában végzett munkáról sem. Az aktivisták mintegy 80 százaléka dicséretesen vette ki ebből is a részét.

Közös gyűlést tartottak és hangverseny, kirándulás és tárlatnézés tette még színesebbé a nőbizottság programját. Mintegy példát mutatva napjaink sokarcú asszonyának.

Ch. A.



Vasútépítők

— Hóóó-rukk — vezényel embereinek Fehér Imre brigádvezető, miközben tekintete a vasúti sín harminc méterrel távolabbi görbe ívét követi. Az izmok megfeszülnek, a fellazított csavarok engednek, s Fehér Imre elégedetten veszi tudomásul, hogy a vizsgált pályaszakasz immár nyílegyenes. A sín pár ilyen „belövése” a befejező műveletek egyike. Akik az új vágányt fektetik, messze elől járnak, a Sándorfalvi utat elhagyva, Algyő felé közelednek. A pályacserét a szegedi — rókusi és az algyői vasútállomások között az Ut- és Vasútépítő Vállalat kiskunfélegyházi építésvezetősége végzi — a MÁV megbízásából.

— Hóóó-rukk — vezényel embereinek Fehér Imre brigádvezető, miközben tekintete a vasúti sín harminc méterrel távolabbi görbe ívét követi. Az izmok megfeszülnek, a fellazított csavarok engednek, s Fehér Imre elégedetten veszi tudomásul, hogy a vizsgált pályaszakasz immár nyílegyenes. A sín pár ilyen „belövése” a befejező műveletek egyike. Akik az új vágányt fektetik, messze elől járnak, a Sándorfalvi utat elhagyva, Algyő felé közelednek. A pályacserét a szegedi — rókusi és az algyői vasútállomások között az Ut- és Vasútépítő Vállalat kiskunfélegyházi építésvezetősége végzi — a MÁV megbízásából.

BONTÁS ÉS ÉPÍTÉS

Tábitz Mihály technikus tavalay

nyáron végzett Békéscsabán, az utépítési és földmérési szakközépiskolában; a vasútépítőkhöz nem sokkal után került. Teodolitjával és szintező műszerével kitűzi az építők előtt az új pálya pontos helyét és magasságát. Ő meséli el a vágányfektetés izgalmas menetét.

— Elöl halad a bontó szerelvény, amely felszedi, és tovább viszi a régi blokkokat. Néhány ember megy utána villával, és eligazgatják a zúzott terméskövet. Mögöttük gurul a tömörítőgép, majd a fektető szerkezet, rajta az új, Városföldről hozott 24 méteres vágányszakaszokkal. Miután ezeket egyenként a régi helyére fekteti, köveket szórónak a vasbeton talpak közé. Ezután következik az a művelet, amely régebben a legnehezebb munkák közé tartozott — a köveknek a talpak alá tömörítése.

Nem sokkal később elgurul előttük egy masina, amely csápokhoz hasonló karjaival hatalmas rákra emlékeztet. Ez a tömörítőgép. Karjait olajjal mozgatja

a fent ülő gépkezelő. Amikor még gép nem volt, a csápokat kéziszerszámok, az olajat pedig az ember izma helyettesítette.

— Igaz, a gépek sokat könnyítenek a munkán, de nehézségeink azért még vannak bőven — veszi át a szót Fehér Imre. — Például, amikor a helyükre kerülnek a blokkok, még nincs ám befejezve a munka. A 24 méteres „vendégsíneket” — amelyek a talpakat addig összefogták — sokszor kézzel emeljük ki. Helyükre kerülnek azok a 360 méteresek, amelyeket itt a helyszínen hegesztünk össze három darabból. Végül minden csatlakozást összehegesztünk, így a sín állomástól állomásig egy darabból áll. Hőtágulástól nem kell tartani, hiszen ezt felveszi a különleges kötőanyag. Persze nem mindegy, mikor hegesztünk. Akkor kell, amikor a levegő és a sín melege egyforma, tehát éjszaka. Munkánkban legérdekesebb része az a fogás, amellyel a végig összehesztett vágány csavarjait felazítjuk. A felszabadult vasvezeték a különböző feszültségek hatására ficánkolni kezd, amíg helyreigazodik. Ekkor újra megszorítjuk a csavarokat, és mehetünk tovább.

Vajon mit talál nehéznék munkájában az egyik legfiatalabb vasútépítő, a 20 éves Kovács János?

— Hamar megszoktam a szerszámot, megerősödtem, így a munkám nem fáraszt. Talán hihetetlen, de legnehezebb az a két évem volt, amikor vizet hordtam a többieknek. Ez még Balatonfüzfőn, a NIKE telepházán történt. Most legfeljebb az éjszakai gyors szerelések mondhatók nehéznek, az eső meg kellemetlennek. Nemrég például elkapott benyúnkat egy hatalmas vihar, és a környéken csak egy rozoga faházat találtunk. Ahányan tudtunk bebújunk, de így is bőrig áztunk. Ennél még a meleget is szívesebben elviselem.

A VASÚT-ÉPÍTÉS: HAGYOMÁNY

Fehér Imre brigádja Kossuth Lajos nevet viseli. Huszonkilencen vannak, közülük 26-an kistelekiek, csak hárman laknak Opusztaszeren. Reggelente csoportokba verődve várják otthon a fedett teherautót, amelyet a vállalat bérelt számukra. Délben ismét felülnek a kocsira, s irány az olajosok ebédője. Esténként ugyanígy kerülnek haza.

— Akkor volt nagyon rossz, amikor a Dunántúlon dolgoztunk, és csak két-három hetente járhattunk haza — emlékezik Mezei Péter, aki 1949 óta építi a vaspályákat, és négy éve van még a megérdemelt nyugdíj. — Sőt, édesapámnak még nehezebb dolga volt. Amikor kisgyerek voltam, sokat beszélt a munkájáról. No persze, nemcsak én vagyok így, majdnem minden társamnak vasútépítő volt az apja. Nálunk, Kisteleken ez hagyomány.

Szirák József

Mégegyszer a dorozsmai villamosról

„Most már csak azt volna jó tudni, hogyan terjednek el az ilyen hírek” — írtuk tíz nappal ezelőtt a dorozsmai villamos megszűnését terjesztő mende-mondák hallatán, s ahogy az fontos közügyekben szerencsére lenni szokott, a válasz nem késett sokáig.

Július elején „a Szegedi Közlekedési Vállalat egyik mérnöke személyesen kereste fel a dorozsmai tanácsai kirendeltséget. Előadta, hogy a vállalat ráfizetésesnek tartja a dorozsmai villamos üzemeltetését, és azt tervezi, hogy ezt a vonalat megszüntetik. Ezzel kapcsolatban kérte a tanácsai kirendeltség, valamint a területi pártbizottság véleményét” — íme, a néhány soros idézet az MSZMP kiskundorozsmai területi szervezeteitől kapott válaszelemből.

Az SZKV tehát gazdasági vizsgálatot indított a 7-es villamossal kapcsolatban. E vizsgálat megállapítja, hogy az üzemeltetés a csekély forgalom miatt ráfizetéses, mint azt a városi tanács vb építési osztályának címzett levélben megfogalmazták: a dorozsmai villamos „nem szolgálja a városi közlekedéspolitikai koncepcióban előírt feltételeket”. A szakigazgatási kirendeltség, és a területi pártbizottság nem támogatja az SZKV javaslatát — s ezzel az ügyet lezárták is tekinthetnénk. Nem szűnik meg tehát a dorozsmai villamos, sem 1975. augusztus 1-től, sem jövőre. Sőt — s éppen ezért érdemes itt néhány szóra megállni.

A kormány által is jóváhagyott, 1967-ben megfogalmazott városi közlekedéspolitikai koncepció a kis forgalmú, nem gazdaságos villamosvonalak megszüntetésére, és a hosszú ideig megmaradó vonalak korszerűsítésére, kétvágányúvá alakítására ösztönözte a tömegközlekedéssel foglalkozó szakembereket. Ennek alapján döntöttek úgy Szeged általános

rendezési tervének készítői: a város igényeinek és adottságainak megfelelően maradjon meg a villamos a tömegközlekedés egyik bázisának, természetesen az utazási feltételek javításával. Kétvágányúvá építik át a villamospályát a József Attila sugárúton, a korszerűtést szolgálta az 1-es villamos vonalának teljes átépítése, és a nemrégiben befejezett Tolbuhin sugárúti rekonstrukció. Megmarad a villamos a Lenin körúton is, s éppen a dorozsmai vonalról folynak már a tárgyalások a KPM-mel, hogy ugyanis az útszélesítéssel egyidőben nem kellene-e a vasúti sorompónál különintézkedést kialakítani, hogy a villamos menetideje csökkenhessen?

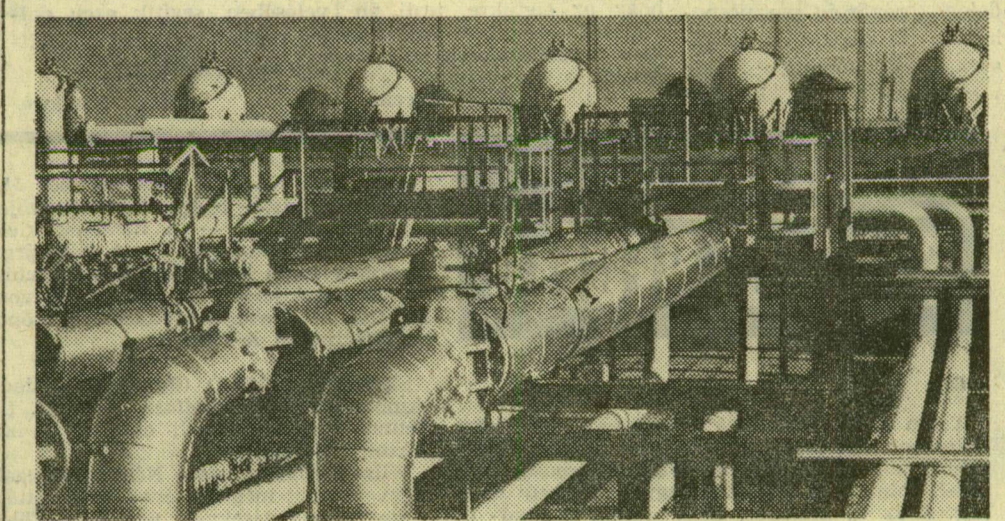
A városi közlekedéstervezés nyolc évvel ezelőtti szempontjaihoz az elmúlt években újabbak is társultak. A gépjárműforgalom vártnál nagyobb növekedése, az utak zsúfoltsága, a levegő már-már veszélyes szennyezettsége hangsúlyosabbá tette a környezetvédelmi szempontok fontosságát, s ezzel együtt megerősítette a korábban is létező érvet: az elektromos meghajtású járművek a jövő.

Ezt, a megváltozott, vagy legalábbis új szempontokkal kiegészített közlekedési szemléletet a 7-es villamosvonal esetében még a beépítési tervek is támogatják. A Kiskundorozsma és az iparkörzet közé tervezett lakótelep, valamint az iparkörzet tömegközlekedésének javítása nemcsak hogy a dorozsmai villamos megtartása, hanem még korszerűsítése mellett is szól. S az sem mellékes szempont, hogy 15—25 forintos villamosbérlettel vagy 80—100 forintos buszbérlettel utaznak-e a dorozsmaiak...

Igaz, hogy 1974-ben alig kétezer utast szállított naponta a dorozsmai villamos, igaz, hogy az átszállás kém-

szere miatt hosszadalmas az utazás. Az is igaz, hogy a közlekedési vállalat megvizsgálhatja egy-egy vonalának gazdaságosságát, csak az ki fogásolható — és „Megszűnik?” című írásunk is ezt tette voltaképp —, hogy egy belső, a vállalatra és a tanácsra tartozó vizsgálat célja, eredményként, elfogadott tényként mehet át a köztudatba — akárhonnán szivárgott is ki a kősa hír.

P. K.



Termel a gázfeldolgozó

elején megkezdődött a próbatermelés az NKfV szegedi üzemének I. számú gázfeldolgozó üzemében. A földgázprogram keretében — a kitermelés, tisztítás és továbbítás mellett — ezután a gáz feldolgozásával is foglalkoznak Szegeden. A magyar-szovjet kooperációban épült üzem a földgázból leválasztja a propánt, butánt, izopentánt, izobutánt és egyéb származékokat, amelyek fontos alapanyagok például a vegyipar számára. Szeptembertől kezdve évente 100 ezer tonna propán-butánt, 22 ezer tonna izopentánt, 115 ezer tonna stabil gázolint ad az üzem a népgazdaságnak. Jelenleg nagy sikernek számít, hogy a következő napokban átlagosan 180 ezer kilogramm propán-bután gázt termelnek az üzemben. Hét leválasztótornyának, száz műszerkörének, s egyéb berendezéseinek működését munka közben ellenőrzik. A próbatermelés még három hónapig tart, a tervezett hat hónap helyett. Erre többek között az adott lehetőséget, hogy néhány berendezést még az építkezés idején kipróbáltak. A népgazdaság számára nagyon lényeges, hogy minél előbb teljes kapacitással termeljenek, s adjanak gázt az országos hálózatba. Az automatikus berendezések kezeléséhez elegendő mindössze hat jól képzett szakember. A pb-gáz nagy részét az algyői gáztöltő telepen zárják palackba, s így kerül a háztartásokba. A többi terméket pedig vezetékén és vasúti tartálykocsikban szállítják majd a meg-

A szegedi szénhidrogén-medence új létesítményével gazdagodott: július elején megkezdődött a próbatermelés az NKfV szegedi üzemének I. számú gázfeldolgozó üzemében. A földgázprogram keretében — a kitermelés, tisztítás és továbbítás mellett — ezután a gáz feldolgozásával is foglalkoznak Szegeden. A magyar-szovjet kooperációban épült üzem a földgázból leválasztja a propánt, butánt, izopentánt, izobutánt és egyéb származékokat, amelyek fontos alapanyagok például a vegyipar számára. Szeptembertől kezdve évente 100 ezer tonna propán-butánt, 22 ezer tonna izopentánt, 115 ezer tonna stabil gázolint ad az üzem a népgazdaságnak. Jelenleg nagy sikernek számít, hogy a következő napokban átlagosan 180 ezer kilogramm propán-bután gázt termelnek az üzemben. Hét leválasztótornyának, száz műszerkörének, s egyéb berendezéseinek működését munka közben ellenőrzik. A próbatermelés még három hónapig tart, a tervezett hat hónap helyett. Erre többek között az adott lehetőséget, hogy néhány berendezést még az építkezés idején kipróbáltak. A népgazdaság számára nagyon lényeges, hogy minél előbb teljes kapacitással termeljenek, s adjanak gázt az országos hálózatba. Az automatikus berendezések kezeléséhez elegendő mindössze hat jól képzett szakember. A pb-gáz nagy részét az algyői gáztöltő telepen zárják palackba, s így kerül a háztartásokba. A többi terméket pedig vezetékén és vasúti tartálykocsikban szállítják majd a meg-