

Vöröskeresztes munka a szegedi járásban

Küldöttértekezlet — Elismerések átadása

Hatodik kongresszusára készül a Magyar Vöröskereszt. Az októberben megrendezendő országos tanácskozást megelőzően országsszerte küldöttgyűléseken értékelik az előző öt esztendőben végzett munkát, meghatározzák az elkövetkező feladatokat a megyei, a városi és a járási szervezetek. A Vöröskereszt szegedi járási szervezete tegnap, szombaton délelőtt tartotta küldöttértekezletét Szegeden, a járási hivatalban. Részt vett az összejövetelen Garainé Csanádi Mária, az MSZMP járási bizottságának osztályvezetője, Pásztiné Mészáros Éva, a KISZ járási bizottságának titkára, dr. Gál György professzor, a megyei Vöröskereszt elnöke, dr. Vetró János, a Vöröskereszt megyei vezetőségének tagja és dr. Haluska István, járási főorvos.

Karsai Árpádné dr., a járási hivatal elnökhelyettese megnyitójában szöjt a Vöröskereszt, mint tömegszervezet sajátos helyzetéről társadalmunk életében. Széles aktivahálózatával — mondta — részt vállal a társadalmi célkitűzések, a politikai feladatok megvalósításában. Alapvető szerepét az „Emberiséggel a békéért” jelmondat fejezi ki. E jelmondatához kapcsolódva tartotta meg beszámolóját a Magyar Vöröskereszt ötödik kongresszusa óta eltelt időszak munkájáról dr. Kiss Imréné, a járási Vöröskereszt titkára. Elsőként arról szöjt, mit sikerült az 5500 aktivistát tömörítő járási szervezetnek megvalósítani az egészségvédelem feladataiból. Munkájukat — mondta — az országos irányelveknek megfelelően, abban a szellemben végezték, hogy az egészséges életmódra nevelés a közműveltség kibontakoztatásának része. Nagy gondot fordítottak az ismeretterjesztésre, az egészségre káros szokások elleni küzdelemre. Segítették a gyermekek és ifjúságvédelmet, felvilágosító, egészségnevelő propagandájuk megszervezésekor külön figyelmet szenteltek a cigánylakosságra, csatlakoztak a közlekedésbiztonsági akciókhoz is. Egészségügyi témában 364 előadást tartottak, e rendezvényeknek közel 11 ezer 500 hallgatójuk volt. Tanfolyamaik egyre népszerűbbek, különösen sokan látogatják a csecsemőgondozás és az elsősegélynyújtás tudnivalóit összefoglaló kurzusokat. A környezetvédelembe is bekapcsolódtak, különösen szép eredményekkel zárultak a mezőgazdasági üzemekben és az iskolákban szervezett mozgalmak.

A Vöröskereszt ötödik kongresszusán egyik fő feladatként a családvédelmi tevékenység javítását jelölték meg. A járási szervezet sokoldalúan igyekezett e célt szolgálni, nem feledkezett meg az idős korúakról, a veszélyeztetett körülmények között élő gyermekekről sem.

Munkájukat a Hazafias Népfront községi bizottságaival és a helyi tanácsokkal együttműködésben végezték. Családvédelmi célkitűzéseik sorába illeszkedett az alkoholizmus elleni küzdelem. Számos előadást tartottak ebben a témában, különös hangsúlyt fektettek a fiatalok körében végzett felvilágosító munkára. A járás lakossága — hallottuk — aktívan részt vesz a véréradómozgalomban. Vannak községek, így például Pusztamérges, Öttömös, Pusztaszter, Üllés és Dóc, ahol az összlakosság 7—12 százaléka rendszeres véradó.

A beszámolót hozzászólások követték, majd kintüntetések, jutalmakat adtak át. A Vöröskeresztes Munkáért ezüst fokozatát dr. Bodó Istvánné, a járási vezetőség tagja, a bronz fokozatot a kisteleki Szabó Józsefné kapta. A Kiváló Véradó Szervező kitüntetését a mórhalmai vezetőség titkára, Szűcs Zoltánné vette át. Kimagasló vöröskeresztes társadalmi tevékenységük elismeréseként 20 aktivistának oklevelet nyújtottak át.

A küldöttértekezleten újraválasztották a járási vezetőséget és megválasztották a szervezetet a megyei tanácskozáson képviselő 25 küldöttet. A járási vezetőség elnöke ismét dr. Haluska István, helyettese Orlovsky Károly lett. A titkári funkciót továbbra is dr. Kiss Imréné tölti be.

L. Zs.

Több energia, új villanyhálózat

Amikor az ország gazdasági fejlődésének háttéréről beszélünk, a legfontosabbak sorában emlíjük az energiakérdést. A változó élet fejlődésével párhuzamosan az energiaigény is egyre növekszik. A jelenlegi számítások szerint átlagban évi 8—10 százalékkal, ami nem kevésbé érvényes Szeged környékén, illetve a DEMÁSZ szegedi üzemigazgatóságának ellátási területén is. Am ahhoz, hogy a növekvő igényeket megfelelő módon ki tudják elégíteni, nem csupán nagyobb mennyiségű energiát kell megtermelni, hanem azt a jelenlegi műszaki technikai feltételeknek legjobban megfelelő módon kiépített hálózattal kell a fogyasztókhoz eljuttatni.

Hörömpő József, a DEMÁSZ szegedi üzemigazgatóságának főmérnöke elmondta, az elmúlt évben hálózatfejlesztésre mintegy 73 millió forintot fordítottak. A terv az idén 65 milliós értéket írt elő, amelyben nagyobb részt új gerincvezeték, trafóállomások építése szerepel. Nagy erővel dolgoztak már az első negyedében a Mórhalom, Ásotthalom között kiépítendő gerincvezeték szerelésén, amely jelenlegi állapotában mintegy 50 százalékkal készült el. Mórhalom felől rövidesen elkezdik a dorozsmai alállomás felől egy új gerincvezeték építését, s ugyaninnen Szeged felé haladnak majd az építők egy másik nagy fontosságú távvezeték létesítésével, amely a Fonógyári úti iparkörzetet látja majd el. A dorozsmai alállomásról egy másik gerincvezeték is megépült, amely viszont a város ellátását segíti úgy, hogy valójában biztonsági tartalékot jelent, amire annál is inkább szükség van, mert az északi alállomásnál az idén kicserélik a transzformátorokat és a jelenlegi 25 MW teljesítményűről 40-esre cserélik. Ezen a nagyszabású munkán már dolgoznak többek közt a DEMÁSZ dolgozóin kívül a Villamosenergiaipari Tatarozó és Építő Vállalat és a Villamos Erőmű Tervező és Szerelő Vállalat dolgozói. A csere idején egy-két napra leáll majd itt a trafóállomás, és azonban csak a DEMÁSZ gondja, mert — a főmérnök igéri — a lakosság ezt nem érezheti meg.

A települések áramellátásának további biztosítására az üzemigazgatóság területén 31 új trafóállomást építenek az idén — vagy ahogy ők mondják, ennyi helyen szaporítják a táppontokat. Új állomás épül többek közt Szőregen, Újszentivánon, Balástyán, Szatymazon, Dorozsmán, Zákányszéken és például Petőfitelepen is lesz több, valamint az észak-új-szegedi DÉLÉP-lakótelepen és még az Északi városrészen, itt például tizenegyet építenek. Tovább fejlesztik a községek belterületének villanyhálózatát, itt különösen az új utcák villamosítására fordítanak nagy gondot. Ilyen lesz például Haty-tastelepen, Dorozsmán, a szőlmalom melletti lakótelepen, Rúzsán, Forráskúton is. Amíg a szociológusok vitatkoznak, vajon lesz-e tanyá 2000-ben, addig a DEMÁSZ az igényeknek eleget téve, folytatja a tanyavillamosítást Kisteleken, Csengetlen, Rúzsán, Zsombón, Ásotthalmon és Öttömösön is. Ezzel együtt Domaszéken a téeszeknek végeznek bekö-

tést a szarvasmarhatelep áramellátása érdekében.

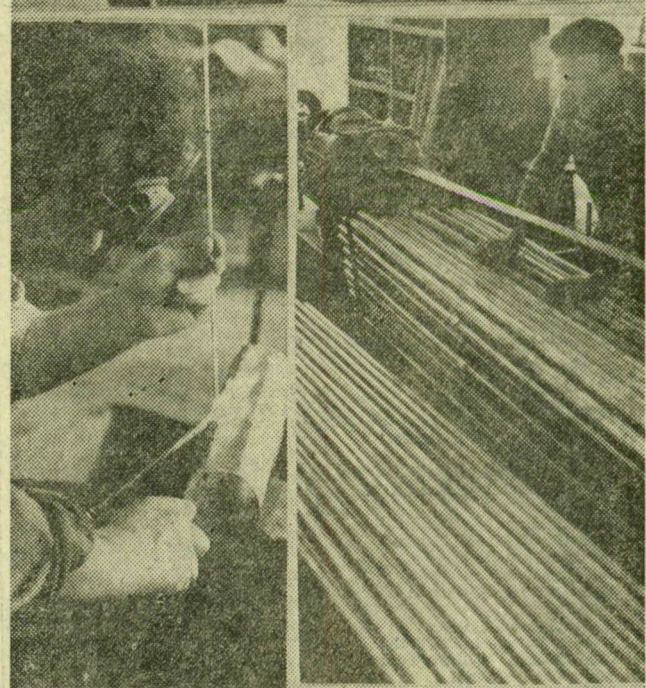
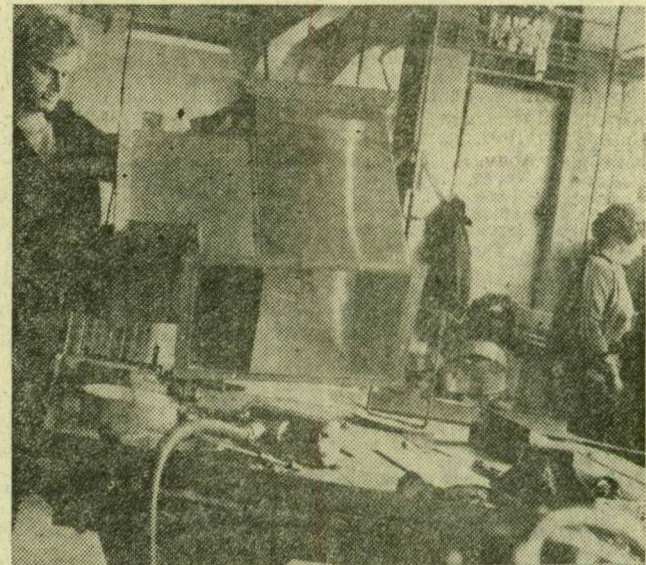
Az említett hálózatbővítéseknek nemcsak a kivitelezője, de lényegében a megrendelője is a DEMÁSZ, hiszen a hálózatfejlesztéssel annak a követelménynek tud eleget tenni, hogy a megtermelt energiát — kötelesegtének megfelelően eljuttassa a fogyasztókhoz. Emellett azonban afféle külső megrendelőként termelőszövetkezetek, tanácsok megbízásának is eleget téve különböző hálózatépítési munkákat végeznek. Így például a szivattyútelep elektromos ellátását biztosítják Szőregen, a Tisza—Maros szög, Szatymazon a Finn—Magyar Barátság Tsz-nek.

A városban folytatják a troli-felsővezeték tartására is alkalmas oszlop telepítését, ez utóbbit a Bérkert utcában, illetve az Északi körúton. Az útkeresztezésekben fontosabb csomópontokban szerelik a sárgafényű nátriumlámpákat. Már javában építik azokat a vezetékeket, amelyek a tavaly kiosztott dorozsmai kiskeretek új üdülőtulajdonosai megrendelésére létesítenek. A dolg kis szépséghibája, hogy előzetesen megállapodtak, minden tulajdonos befizeti az egyformán megállapított építési költséget, ám eddig még csak kétharmaduk tett eleget a vállalt kötelezettségnek. A befizetés fontos, a közelmúltban Baktó-nan is osztottak hasonló telkeket és a DEMÁSZ szeretné elkerülni a hasonló esetet. Felhívja a figyelmet, hogy mindenkinek — természetesen aki igényli — a munkálatok megkezdése előtt be kell fizetnie az oda is ugyancsak egységesen, a telek elhelyezkedésétől, tanácsai minőségétől függetlenül összeget.

I. Zs.

Ez is házgyár...

Ki hinné? Láthatók képeinken különféle csövek, ember hegesztőpisztollyal, s dolgoznak itt még csőszerelők, s mindenféle iparosok. A dolog érdekessége az, hogy mindez már nem akkor történik, mint mondjuk másfél évtizede, hanem most, amikor a házgyárban minden idejében és jó előre elkészül. Ugy hívják őket: komplettációs üzem. Komplet munkát is végeznek. Somoai Károlyné, aki a fotókat készítette, azt mondja, csodálkozik ezen a anáregységen, mert szakmakavalkádnak tűnik. Tény viszont, hogy néhány, igazán lényeges munkafolyamatot fényképezett le a kamerával. Amire ő csodálkozott rá, nekünk, olvasóknak is érdemes...



Új utakon a vasút

Kevesen tudják, hogy Magyarország a nemzetközi szállításból több a devizabevétele, mint az idegenforgalomból. A történelmileg sokszor kárhozott központi földrajzi fekvés kétségtelenül áldás a fuvarozásban. Kontinensünk észak—déli kereskedelmének résztvevői szinte ki sem kerülhetik hazánkat. Természetes, hogy az áthaladó külföldi szállítók vasúti pályáink, a kőútjaink használatáért, a nálunk igénybe vett szolgáltatásokért fizetnek.

Már ezek alapján is érthető, hogy a közelmúltban miért tűzte napirendjére az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága a nemzetközi áruszállítás kérdéseit. Tegyük hozzá: 1980-ban a nemzetközi fuvarozásban 57 millió tonnányi árut indítottunk, illetve fogadtunk. E „forgalomnak” több mint a felét külkereskedelmünk export-import szállítmányai tették ki. Vasúton továbbították például a hazai iparanyagok, gépek zömét, a határon túra feladott export-küldemények 90 százalékát. A nemzetközi szállítás tehát a különféle termékekben megtestesülő nemzeti jövedelem realizálásának egyik fontos eszköze. Főként nálunk, hiszen az évente megtermelt javak több mint 50 százalékát külföldön eladjuk, illetve más árura cseréljük...

Eppen a nemzetközi fuvarozás szükségessége, népgazdasági jelentősége miatt érthetőnek a szállítás és a feltételei között kialakult elmentmondások. A vasúti fuvarozás gondjai közé tartozik, hogy Magyarországon mintegy 3 ezer kilométernyi

sínpályát kell folyamatosan karbantartani, időnként felújítani. Ekkora a nemzetközi forgalom honi fő ütőere. Csak-hogy a népgazdaság állóeszköz-állományából a MÁV részese az 1968. évi 16,5 százalékról 1980-ra 14 százalékra csökkent. A szűkös beruházások hiányát a vasutasok számának növelésével próbálták ellensúlyozni. A technikát azonban a legjobb szándékú emberek serege sem pótolhatja.

Major Ivánnak, A közlekedés elhanyagolásának mechanizmusa címmel nemrégiben közzétett tanulmánya ezért is váltott ki nagy vitát. Szóba került a parlamenti bizottság ülésén is. A kutató egyebek között megállapítja: „Végeredményben a közlekedésfejlesztés mulasztásai 1950—67 között több mint 100 milliárd forintra halmozódtak (1972. évi változatlan árák alapján), ami megközelítette a hatvanas évek két-évi átlagos összes népgazdasági beruházását.” De ez csak a kérdés egyik oldala, ahogy mondani szokás, a kisebbik baj. Az országgyűlés által jóváhagyott közlekedéspolitikai koncepció ugyanis — a gazdaság egészéhez való igazodásképpen — meg akarta szüntetni a központi irányítás mindenhatóságát. Utat kívánt nyitni az alágazatok vállalati gazdálkodásának, a közlekedési vállalatok versenyének. Ebből szinte semmi sem lett. A gazdasági szabályozókat „hozzáigazították”, az egyedi sajátosságokhoz. Minden maradt a régi-ben.

A „mi, mennyit és hogyan éri meg” kérdése szinte fel sem vetődött az utóbbi évek-

ben. A figyelem jobbra „a szállítást a vasútról közútra terelő” hadműveletre nyugodott. Egészében a közlekedés továbbra is kizárólag politikai, társadalmi kérdés marad, de nem véletlenül hangoztatta a képviselők előtt Pullai Árpád, a KPM minisztere a következőket: „Helyes, hogy a politika részeként kezeljük a közlekedést. Az viszont már elfogadhatatlan, hogy sok ágazat vezetője emögött megbújva, olyan teendőket is a „kincstárral” odatott meg, amelyek rájuk vártak volna.” Hosszú ideje először hangozott el a tárca vezetőjének szájából ilyen fontos fórumon, hogy sem a vasút, sem más szervezet nem bújhat ki a kereslet-kínálat kapcsolatának hatása alól. Eppen ezért meg kell szüntetni a kötőpályás monopóliumot, érdekeltséget, kereskedelempolitikát injekciózva a szállítás vérkeringésébe.

A kemény szavak határozott tetteket sejtetnek. Persze megkérdézheti bárki, hogy ettől várható-e változás a vasúti, illetve közúti szállításban? Az országgyűlés építési és közlekedési bizottságának tagjai szerint: igen. A monopólium megszüntetése versenyt teremt, s javítja a szolgáltatás minőségét.

M. A.

Metróépítés

A tervben rögzített pontossággal épül Budapesten a Váci út metróvonal. Két év múlva — az Árpád-híd átépítésének befejezésével egyidejűleg — adják át az El-

munkás tértől tovább vezető új szakaszt. Addig: az építkezés körülményei a keletben lakóknak kisebb-nagyobb kellemetlenséget okoznak.