

Visszavarrt ujj, csavározott csont

Gyorsan túlestem a formázásokon. „Zsebemben” a szobán kapott engedély: a baleseti inspekciós idegsebészeti klinika ügyeleti munkájában részt vehetek — érthető mód megfigyelőként. Jártam már ott pár éve. Akkor mint főszerelő: hal helyett a kezem vágtam. Vért kaptam, 7-8 öltést a tenyerembe és tetanusz-injekciót a... helyére. Nagyon félttem. Most önkéntes képviselőként voltam ott. Mindenki képviselőjeként, hogy féljenek, helyesebben vigyázzanak magukra és embertársaikra. Jó lenne több megértés a villamosokra fokozott óvatosság a közutakon, körültekintőbb munka a háztartásban, és szinte refrénként: kevesebb alkohol. Jobb lenne, ha aludna az orvos, mintsem műtsön.

Az ügyeletvezetőt, Dósa Gábor doktort keresem. A műtőben van, mondja a portás.

— Halló! Igen, itt vár. Menjen a nagy lifthez? Megmondom — így a portás a telefonba. Megmondta, mentem a lifthez és mentünk együtt az orvossal a műtőbe.

Úgy nézhettem ki, mint elefánt a porcelánboltban. Teljesen ismeretlen közegbe csöppentem: minden és mindenki zöld, fehér, legföljebb galambszürke. Álmélkodtam, s észre sem vettem, milyen kitűnő kezembe kerültem. Az almazöld köntösben is csinos asszisztensnő egy pillanat alatt zöldre és ólommal szőtt mellénybe öltöztetett. Beléphet a műtőbe — csicseregte. Ott fotocellás kézmosó adagolja az orvos kezére a mosó- és fertőtlenítőszeret. Az asztalon combnyaktöréssel S. úr fekszik. Meglepődtem, mikor a Jó estét!-re Üdvözlöm-mel válaszolt.

— Nem altatjuk a beteget. Az alsó végtagokat érzéstelenítjük — magyarázzák.

Öt perc múlva nyolc. A beteg testrézre műanyagfóliát ragasztanak. Így garantáltan steril a leendő vágás környéke. Dósa doktor határozottan, nyugodt mozdulattal ejt metszést S. Jobb lábán. A törött csontokat össze kell csavározni.

— Érez fájdalmat? Nem? Rendben van — így az asszisztensnő.

Nézem a képernyőt, melyre röntgen vetíti a gyógyítandó részt. Csodálatos a technika! Kristálytisztán látszik, meddig hatoljon a fűrő, meddig érjen a rögzítő csavar.

— Nemsokára készen leszünk!

— Igen?

— Jól van?

— Jól, csak kitörök a nyakam. — A párbeszéd a beteg és a nővér között hangzott el. Ez a legnagyobb gondja a betegnek, megoldják egy plusz párnával. Szenzáció! Az ember nem érez semmit, mikor a traumatológus T-kulccsal dolgozik testében. A harmadik csavar is a helyére kerül. Még néhány öltés és az operáció befejeztetett — tizenkilenc perc alatt.

— Kész a műtét, S. úr!

— Mekkora a seb? — ezt olyan természetességgel kérdezi a beteg, mintha póke-rozna.

Egy éjszaka a traumatológián

Centi ugyan nincs kéznél, az orvos viszont rutinból tudja: hat. En négyre takarítom.

Jó kis belépő az ügyeletre, gondolom, s közben nézem az arcát. Feszültsége lassan főlenged. Átöltözik. Kikívánkozik belőlem: Ez sikerélmény? Mosolygós a válasz: Igen!

Az ambulancián sajnos, egymást érik a sérültek. Hatan töltik meg a termet, hatan kerültek ide Szőreg-ről, ahol autóbussz ütközött egy álló kamionnal. Alapos vizsgálat után csak egy utas maradt a klinikán: térdéből vízözönyt szívtak le.

Szusszanásnyi időben az ügyeletvezető bemutatja az intézetet, beszél munkájukról. Bármilyen furcsa, télen kisebb a forgalom. Nyaranta sokkal többen vannak Szegeden, a vakációzó gyerekek gyakran sérülnek. Gondoltam; az ügyelet egy orvosból és esetleg két asszisztensből áll. Tévhit. Négy orvos — köztük egy aneszteziológus —, asszisztensek és műtős. Kilencen látják el a szolgálatot, reggel 8-tól 24 óráig. Nem könnyű feladat, hiszen az ügyelet után a napi munka kezdődik, majd estétől az otthoni készenlét.

Kísérem a kórtermekbe Dósa doktort. Mindenkihez, aki még nem alszik, van egy-két kedves szava. Meglátogattuk azt a fiatal-

bert, aki favágás közben levágta a hüvelykujját. A mikroszkópikus műtétet, amikor az ujját visszavarrták Simonka János Aurél végezte.

— Egy szemvillanás volt az egész, nem éreztem, csak zsidbadást. Ránéztem a kezemre, csupán annyit láttam, hogy furcsán áll. Később gondoltam: nagy baj lehet! — mondta B. J.

Hatalmas pólyából kändikál ki a hüvelykujja. Hol azt, hol a szemét nézem. Nyugodtnak látszik.

— Próbálta mozdítani? — Picit sikerült — válaszolja a fiatalember.

— Sikerülni fog jobban is! Mielőbbi gyógyulást!

Udvariassági látogatás a klinika igazgatójánál, dr. Bodosi Mihály egyetemi tanárnál. Kávét kínál. Rövid tájékoztatást kér az ügyeletről. Kölcsönös jókívánságok után visszavarrtuk az ambulanciára.

Felkartörést gipszelnek, fagyott kezet vizsgálnak, majd a beteget a szakklínikára viszik. Kopognak. Idősebb férfit hoznak be: vérzik a feje. Ellátják és elküldik — a detoxikálóbá. „Merev részeg.” Később még néhány sérültet hoznak. Verekedtek.

Hajnalodik, mi pedig számolunk: 29 ember került orvoshoz. Sok-e vagy kevés? Átlagos. Kétnaponként ügyeletes az idegsebész, s így a tavalyi 182 szolgálat alatt közel hatezren fordultak meg az inspekción, amely napi 30-as átlag. Rengeteg!

Acz S. Sándor

A keresetszint-szabályozás útján Brigádtanácskozás a Volánnál

A szegedi Volán szocialista brigádjai is azok között vannak, akik még 1984-ben csatlakoztak a két éves időtartamra meghirdetett kongresszusi és felszabadulási munkaversenyhez. Helyi-állással, hatékony munkájukkal jelentősen elősegítették a múlt évi vállalati célok megvalósítását — hangsúlyozták a brigádvezetők szombat délelőtt megtartott 1985. évi első vállalati tanácskozásán a résztvevők.

A Volán dolgozóinak 1984. évi munkája magas színvonalú, szervezett volt. Ennek köszönhetően — emelte ki a tanácskozás elmondott beszámolójában dr. Kardos János igazgató — a személyi jövedelem növekedése meghaladta a tervezett 2,86 százalékos és megfelelően fejlődött a bérszínvonal is: meghaladta a 3,2 százalékos. Nyereségük megközelítette a tervezett 192 millió forintot, ami több az előző évi kiemelkedőnek tartott nyereség összegénél. Ugyanakkor a nemzetközi fuvarozásban is minden eddiginél jobb eredményt értek el: dollárbevételeük — az 1984. évi 1 millió 513 ezerrel szemben — elérte az 1 millió 800 ezret. A gépkocsivezetők hozzáértését, hatékony munkáját dicsé-
 hogy több mint 9 millió forint értékű üzemenyagot takarítottak meg. Ebből az összegből 7 millió forintot számukra jutalomként visszafizettek.

A tanácskozáson megvitaták az 1985. évi tervvel kapcsolatos tennivalókat is. A vállalat igazgatója rámutatott: tervüket a népgazdasági célkitűzések, a vállalati gazdálkodásra ható új szabályozók szellemében dolgozták ki. Fő céljuk: a vállalat fejlődésének biztosítása, a vagyonarányos nyereség, valamint a dolgozók egy főre eső jövedelmével. Jól felmérve lehetőségeinket, a még kihasználatlan emberi tartalékokat, arra a következtetésre jutottak, hogy a legalább a népgazdasági tervben meghirdetett bérfeljölés biztosításához minimálisan 169 millió 700 ezer forint nyereséget kell elérjenek 1985-ben. Felmérve a vállalat helyzetét, lehetőségeit és az ezzel járó kockázatot — úgy döntöttek: a Közlekedési Minisztériummal történő egyeztetés után a keresetszint-szabályozás útját választják.

A tanácskozáson a brigádküldöttek felszólalásaikban és az egyöntetűen elfogadott állásfoglalásukban támogatják a vállalatvezetés elképzeléseit. Kérték: teremtsék meg a szocialista brigádok számára az optimális feltételeket annak érdekében, hogy maradéktalanul valóra válthassák a kongresszusi és felszabadulási munkaversennyel kapcsolatos vállalásaikat, az 1985. évi vállalati célkitűzéseket.

Csak ülünk és trolizunk

Vasárnap, hetes járat, hetes turnus

Tegnap hajnali négykor nagyon hideg volt. A Csillag téren tőben is toporogtak. Voltak, akik jöttek — a lo-kákból —, s voltak, akik mentek — munkába. Befutott az első busz, a lehető legelső, szolgálati járat, a közlekedési vállalatok dolgozóit vitte a remizekbe. Bak Károlyné a trolizókra igyekezett. Átvette a hetes járat hetes turnusát Kocsija „kiitt” a többiek közül, ugyanis olyan szép és tisztavolt.

— Kezdes? — Minden éppen ugyanúgy történik, mint bármelyik munkanapon.

Ugyanúgy? Nézelődöm, toporgok, fázom. De mégis csak vasárnap van. A vezetők mintha ünnepélyesebbek lennének. A hölgyek frizurája, ruházata vasárnapiasabb. „Indulhat a verki” — mondja valaki. S elkezdődik a vasárnapi műszak a trolisoknál.

— Inculhatunk — mondja Bak Károlyné.

— Meitől, meddig tart a mai műszak?

— Órára néz és mondja: — Négy óra húsz perctől tizenhárom óra tizennyolc percreig.

Már mosolygós az arca, messze száll az álomosság. A 7-es járat az újszegedi gyermekórháztól az Északi városrészbe, a Hont Ferenc utcáig kerengőzik. A végállomásokon legfeljebb egy-két perc pauza. Megszólítom az első utast.

— Hova ilyen korán?

— Dolgozni — mondja lakonikusan, s dideregve behúzódik a hátsó sarokba. A város nagyon csöndes, egy személygépkocsi csúszkál az öreg hid följárójánál.

A trolis meg ma is újdonság Szegeden. Közlekedési mérnöktől érdeklődtem: — Hol és mikor indult útjára az első trolibusz?

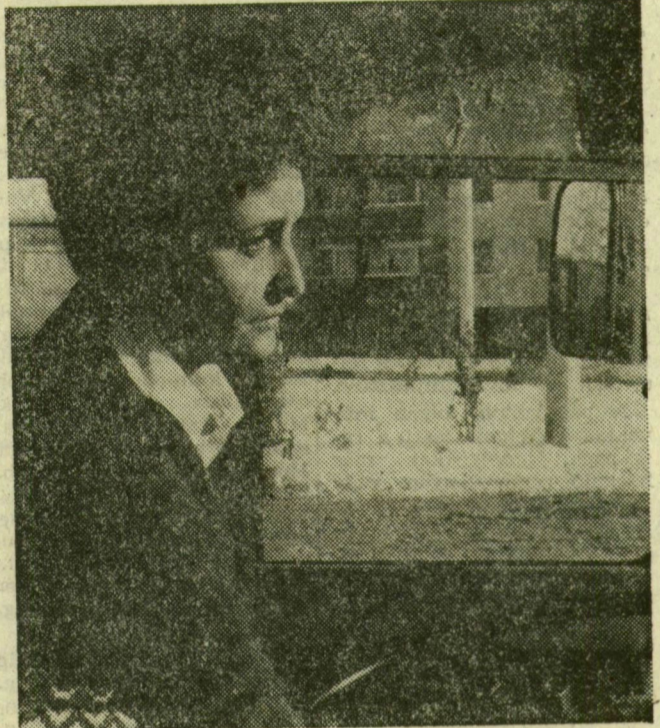
— Több mint száz esztendővel ezelőtt, pontosan 1882. április 29-én Berlinben. A Werner-Siemens gyártmányú „Electro mote”. Ez volt az első felsővezetékes tömegközlekedési eszköz. Mindössze 540 méter útszakaszon közlekedett, Berlin kertvárosában a Hallen-see tájékán.

— Előnye, hátránya?

— Száz évvel ezelőtt inkább csak hátrányokról lehetett szó. Megjelentek a fűrgébb vezetékhez nem kötött autóbusszok, Korszerebbek is voltak az „electro mote”-nél, az üzemenyag-költség akkoriban szöba se került, sőt a környezetvédelemről sem beszéltek. K. o. t. kapott a trolis öse.

Két perc szünet a végállomáson. Bak Károlynétól kérdezzetek. A mosolygós fiatalasszony négy esztendője vezet villamost és trolibuszt. Különböző egy igazi női szakmát cserél fel a kormánykerékkel, illetve a villamos vezetői pultjával. Női szöba az eredeti foglalkozása.

— Jobb ez?



Hangulatos munka a trolivezetés, de nagy figyelmet és felelősséget igényel — mondta Bak Károlyné

— Nekem jobb, nagyon megszerettem.

Három kisgyermek van, egy fiú és két lány. A kisebbik az általános első osztályba, a nagyobbik már a tizedikbe jár.

— S most ki van a gyerekekkel, ki főz ebédet vasárnap?

— A férjem tegnap megfőzött mindent kész a mai ebéd. Tudniillik fél kettőkor a férjem vált le a trolin.

Ez is ritkaság. Férj és feleség a váltótársak. Nagyjából egy időben kerültek a közlekedési vállalathoz is. A férj eredeti szakmája géplakatos, s már éppen hathónapos gyakorlattal rendelkezett a villamos- és a trolivezetésben, amikor követte őt a feleség is.

— Melyiket jobb vezetni, trolit, vagy a villamost?

— A trolit, ezt ugyanis hangulatosabb, itt manőverezni is kell.

Sokáig beszélgethetnénk, de a menetidő kötelező. Az egyik utast megkérdeztem, miért utazt a trolin utazni. Azt válaszolta, hogy a trolis, vagy a villamos az előbb, vagy utóbb megérkezik, de az autóbussz az inkább csak utóbb. Szózatéknak elfogadható. Bak Károlyné szépen vezet, finoman indít, és igen jól gyorsít, a megállás is hasonló, az utasok észre sem veszik, nem dőlöngélnek se előre, se hátra. Az újságíró nézelődik az utasok között, mivel a trolis ablakai igen tiszták, figyelheti a város utcáinak vasárnap délelőtti képét. Az Északi városrész délelőtti tizkor igen élénk válik.

Szabálysértést követünk el, igaz egy pillanatra megáll a trolis, pirosat kapott.

Folytatja válaszát az előbbi kérésre a sofőr: — A szervokormány kitűnő, fizikai megerőltetés nincs.

Jelenleg 8 kilométer hosz-

úságú trolivezeték van Szegeden Harminckét kocsi futkároz a vonalakon. Szeretnék továbbfejleszteni a hálózatot. De ebben a pénz juttassa a főszerepet! A következő tíz esztendőre elkészítették a terveket. Legalább harminc kilométer hosszú vezetékét szeretnék, és 120 trolibuszt. Az új északi hidon át, a Nagy-körű többi szakaszán, és a most alakuló harmadik körűtön.

Van rá igény. Az emberek megszerették a trolit. Mert megbízhatóan tekinthet, hiszen a vezetékek között járművek „nógatják” egymást, nem lehet félreállni. Az első kocsi Szegeden 1979. május elején startolt, a Bartók Béla tértől Újszegedre, a vezeték hossza akkor 22 kilométer volt.

A közlekedési szakember meglepő számot mond: 26 millió utazást regisztráltak tavaly. Ez pedig annyit is jelent, hogy naponta 70 ezer utas lép a szegedi trolikra. Hozzávetőlegesen a szegedi tömegközlekedésben az utasok fele a trolit és „öreg haverját”, a villamost részesíti előnyben.

Újra elcsendesedik a város. Az utcákon csak itt-ott látni valakit — ebédidő van. A hetes trolis hetes turnusának lassan lejár az első műszakja. Bak Károlyné is fáradtabbnak tűnik, mint a délelőtti órákban.

Megjött a váltás. Bak Károly átvette a volánt. Egy rövidke beszélgetés a munkáról, a délelőtti eseményekről. A feleség a troliról, az útviszonyokról, a várható forgalomról beszél, a férj pedig beszámol néhány mondatban az otthoni helyzetéről. A gyerekek megébedtek, minden rendben. Csak a hideg tartja magát magam is dideregően ültem le az írógép mellé...

Gazdag István



A vasárnap is éppen olyan, mint bármelyik hétköznap. Az emberek jönnek és mennek. De sok gyermek és szülő állítólag csupán trolizik vasárnapi szabad idejében. Ezt is egyfajta kikapcsolódásnak, szórakozásnak tekintik

Fűtésügyelet

Szegeden, az építőipari szakközépiskolában, csakúgy, mint számtalan oktatási, vagy művelődési intézményben, szénrel, illetve olajjal fűtenek. A hétvégeken is. A takarékoság kényszere ez. Logikus, hiszen ha nem hagyják kihűlni az osztályok falait, kevesebb energiával bizto-

sítható az előírt, illetve az éppen kellemes hőmérséklet. A „Vedresben” már egy hete „bentlakásos” fűtők vigyázzák éjjel-nappal a fűtést. Venczel Sándor hivatalos és Borka Dezső nyugdíjas 42 kályhára ügyel. Hajnali segítők az önként jelentkező diákok, akik naponta 70-80 kanna szénét hordanak a tantermekbe.