

A járási tanács ünnepi megemlékezése

alkotmányunkról és a tanácsok fennállásának
10. évfordulójáról

Alkotmányunk törvénybeiktatásának és a tanácsrendszer fennállásának jubileumáról együttesen, ünnepi ülésen emlékezett meg Széchenyi téri székházában a szegedi járási tanács tagcsapja és dolgozó kollektívája is. A falusi termelőszövetkezeti gazdákból, egyénileg dolgozó parasztokból, tanácsvezetők, hivatali és más értelmiségi dolgozókból álló ünnepi előtti Farkas István, a járási tanács vb-elnöke mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi tanácsülés során Hunyádkürti Lajos, a Csongrád megyei tanács

végrehajtó bizottságának tagja díszes elismerő oklevelet adott át a szegedi járás 10 éves tanácságának és a munkájukban legjobb eredményt felmutató tanácsi dolgozóknak. Elismerő oklevelet kapott többek között Gyuris József, a gyvárléti községi tanács elnöke, járási tanács tag is, kit az államigazgatásban eltöltött tízéves eredményes munkájáért a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Munkaéremmel tüntetett ki.

Az ünnepi ülés után közös ebédet vettek részt a tanács tagjai és a meghívott vendégek.

HÉTFŐN KEZDŐDIK A NEMZETKÖZI

borverseny

Budapesten augusztus 22-től szeptember 3-ig a Vajdahunyad vára román termében 22 ország 537 borával mérkőzik a megyei selejtezőkön és az országos döntőn kiválasztott legjobb 287 magyar bor; néhány nappal később, szeptember 6-8 között pedig a Magyar Tudományos Akadémián rendezik meg a Nemzetközi Szőlészeti és Borászati Hivatal 40. plenáris ülését.

A napokban befejezték a versenyző hazai és külföldi borok laboratóriumi vizsgálatát, s minden borból külön »jellemzési lapot« állítottak ki. Befejeződőben van a borok kóstolási rendjének megállapítása is.

Fejlesztetni kell az áruforgalmat a Tiszán

A Csongrád megyei Népi Ellenőrzési Bizottság fontos javaslatai

Erőteljes fejlődésnek indult hazánkban a közlekedés a felszabadulás után. Egyes közlekedési ágazatok közül elsősorban a vasútnál, a közúti közlekedésnél és utóbb a légitranszportnál tapasztalható ez az erősödés.

A víziközlekedésre azonban nem fordítottunk elég gondot.

holott adottságaink kedvezőek. A Duna mellett a Tisza is nagyon alkalmas a vízszállításra, a lehetőségeinket azonban nem aknáztuk ki teljesen e téren. A mi vidékünkön a tiszai hajózás forgalma jelenleg csupán egyötöde az 1935. évinek. Ez a hanyatlás nemzetgazdaságilag káros, mert köztudomású, hogy a vízszállítás jóval olcsóbb, mint a tengelyen való szállítás.

A népi ellenőrzés feladata nem csupán a nemzetgazdaságunkban, államigazgatásunkban meglévő hibák feltárása. Vizsgálataival igyekszik az egyes, összefüggő területek problémáit feltárni és megfelelő elemzés után javaslatot tenni a jobb, gazdaságosabb gyakorlati munkára.

Az egyes közlekedési ágazatok együttműködését és gazdaságosságát vizsgálta nemrégiben a Csongrád megyei Népi Ellenőrzési Bizottság. E vizsgálat során ugyancsak megállapította, hogy az utolsó években vidékünkön indokolatlanul hátrébe szorult a víziközlekedés és a tömeges áruszállítás mindinkább

a vasútra, azonkívül az autóközlekedési vállalatokra hárult át, még olyan áruajtók esetében is, amelyeket korábban ép-

pen a vízszállítás előnyei miatt csupán hajón szállítottak.

A tiszai áruforgalom, így a fa, a kő, a cukorrépa, a kender folyami szállításának ilyen nagymértékű csökkenése több okra vezethető vissza — állapította meg a népi ellenőrzés.

A háborúban a hajóállomások, rakodóhelyek, valamint a folyami szállítóeszközök éppúgy tönkrementek, mint a vasút hasonló felszerelése. Míg azonban az újjáépítés időszakában a vasúti károkat helyrehozták,

a folyami szállítás érdekében alig tettünk valamit. Nem intézkedtünk például a Tisza, a Maros kotrásáról, tönkrementek a korábban kiépített rakodóhelyek. Pedig Csongrád megyének felett folyami rakodótelep-hálózata volt. Szegeden a tiszai rakodó iparvágánnyal felszerelt (a Back-malomnak annak idején modern pneumatikus gabonarakodó berendezése is volt), a legtöbb, gazdaságilag fontos csomóponton, Szentesen, Csongrádon, Algyón, Mindszenten és Mártélyon mindenütt

kiépített és jó úton megközelíthető kikötőhelyek voltak és vannak. Egy másik hiányosság a szállítási tarifapolitika mutatkozik. Az egyes áruajtók szállítási tarifája olyan, hogy egyáltalán nem ösztökéli a szállítókat, a vállalatokat, intézményeket, hogy az előnyös vízszállítást vegyék igénybe. A nagytömegű árut: a gabonát, szenet, az útépitési anyagot, kavicsot, homokot stb. is a vasútra bízzák és ezzel sok vagont és más szállítóeszközt vonnak el az amúgy is túlterhelt vasúti és közúti közlekedésnél. Két időszakot — 1959 szeptemberét és 1960 áprilisát — vizsgálták meg a népi ellenőrzés és megállapították, hogy a megye azon vállalatai, amelyek nagyarányú szállítóeszközöket (útépítő, építő, terményforgalmi, faipari vállalatok) nagyon jelentős mennyiségű árut vehettek volna át, vagy szállíthattak volna el víziúton. 1959 szeptemberében például 24 ezer tonna árut, 1960 áprilisában is mintegy 19 ezer tonna árut terelhetek volna víziútra.

Ha figyelembe vesszük, hogy az egy tonnára számított szállítási költség például a homoknál a víziútnál mintegy 50 forinttal kevesebb,

könnyen kiszámítható, hogy milyen megtakarítást jelent majd a népgazdaságnak, ha az érdekelt vállalatok — ahol lehetséges — Csongrád megyében áttérnek a vízszállításra. Különösen fontos ez az építőanyag-szállításoknál, hiszen a következő években, a 15 éves lakásfejlesztési program végrehajtásával, nagyon sok követ, építőipari fát stb. kell távolabbi vidékekről Csongrádba szállítani. Jelenleg még Záhonyból is tengelyen érkezik a fa Sze-

gedre, pedig a rönkfa mártól a helytől tutaj formájában a Tiszán szállítható.

A leúsztatás sokkal olcsóbb, mint a vasúti szállítás.

Egész sor javaslatot dolgozott ki a Csongrád megyei Népi Ellenőrzési Bizottság a jelenlegi helyzet javítására, az egyes közlekedési ágazatok gazdaságosságának vizsgálatára.

A Tisza medrét és a Marost például állandóan kotortatni kell, hogy a víziközlekedés lehetséges és biztonságos legyen. Annál is inkább, mert a kotrásból kiemelt anyag helyenként az építkezésnél felhasználható. Ha a kikötött fenyőt, homokot nem a partra, hanem közvetlenül uszályba emelik, s hajóval szállítják a felhasználás helyére,

csökkennek a szállítási költségei is.

Évente mintegy 150 ezer tonna követ, 25 ezer tonna folyami kavicsot, 15 ezer tonna cukorrépat és 3 ezer tonna kender lehetne szállítani a Tiszán, ha megfelelő hajópark áll rendelkezésre. Ha a felsorolt árumennyiséget a Tiszán szállítják,

12 ezer darab, egyenként 16 tonnás vasúti teherkocsi szabadulna fel évente más célra.

Helyre kell állítani a rakodóhelyeket és azokat gépesíteni kell.

Az egyes vállalatokat ösztönözni kell, hogy a be- és kirakodás gépesítésére maguk is készítsenek, vagy szerezzenek be gépeket (szállítószalagokat, markolókat stb.).

Központi rendelkezésekkel érdeklétek kell tenni a vállalatokat a fuvar-költségeknél, ugyanakkor módosítani kell a szállítási tarifákat a vízszállítás javára. A vízszállítás csak akkor gazdaságos, ha a hajók visszafelé is rakottan közlekednek. Ezért a MAHART bevonásával

meg kell szervezni a vízszafuvarozást is.

A hibás szállítási rendelkezések miatt jelenleg indokolatlan szállítások is előfordulnak. Például a szegedi és a makói homokkitermelő vállalatok tiszai homokot szállítanak Szolnokra, pedig ott nemcsak homok, de kotrógép is akad. Az ilyen gyakorlatot meg kell szüntetni, mégpedig úgy, hogy a szállítási költségeknél mutakozó megtakarítás mutatkozzon meg a vállalatok nyereségszámításában is. Tekintettel a tiszai vízszállítás növekedésére,

bővíteni kell a tápéi hajójavitót,

mivel a Tiszán más hasonló üzem egyáltalán nem áll rendelkezésre.

A fenti javaslatokat a Csongrád megyei Népi Ellenőrzési Bizottság továbbította, az illetékesekhez és kérte, tegyék meg a szükséges intézkedéseket a nemzetgazdaságilag oly fontos tiszai áruforgalom fejlesztésére.

Száztízezer lakás építését tervezi

az Építésügyi Minisztérium

a második ötéves terv időszakában

Elkészült az EM ötéves tervjavaslata — Szegeden 2000 otthon építését tervezik

Az Építésügyi Minisztérium a vállalatok kezdeményezéseit, észrevételeit felhasználva befejezte a tárca második ötéves tervjavaslatainak kidolgozását. A minisztérium vállalta, hogy az eredetileg tervezetthez képest 1965-ben

hétsszázmillió forint értékben készíti több létesítményt.

Az is vállalta a minisztérium, hogy a tervidőszakban mintegy

ötszázmillió forint értékű anyaggal többet termel a korábban előirányoztnál.

A minisztérium ötéves tervére 110 ezer lakás felépítését javasolja állami kivitelezéssel a második ötéves tervben. Az ipari munkások helyzetének javítására az új lakásoknak ötvenhét százalékát városokban építik. Többek között Miskolcon 5200, Debrecenben 3400, Pécsen 3300 és

Szegeden 2000 otthon építését tervezik.

Nagyobb ütemben készítenek

majd szövetkezeti lakásokat is. A jelenlegi tizenhatról harmincnycora terjesztik ki a szövetkezeti lakásépítést. Mindenütt terveznek ilyen építkezést, ahol huszonny, vagy ennél több jelentkező kéri a lakásszövetkezet megalakítását. A tervidőszakban 45 600 szövetkezeti lakás létesítését irányozták elő. Az országban nyolc nagyváros lesz olyan, ahol több mint ezer szövetkezeti lakást építenek.

Az állami erőből készülő lakásoknak túlnyomó része kétszobás.

A jelenlegi hároméves terv előírásaihoz készítik majd a lakásokat. A pártkongresszus előírta, hogy

az új otthonok 65—70 százalékában fürdőakkáddal ellátott fürdőszobát kell létesíteni.

A minisztérium most a magasabb határérték, a hetven százalékos arányszám megvalósítását javasolja.

Az összes lakás 45 százalékát beépíthető szekrény-

nyel, negyven százalékát beépíthető típus konyhabútorral és ötvennyel százalékát központi fűtéssel látják el.

A nagy lakásépítési, valamint az ipari, a mezőgazdasági és a kommunális beruházások kivitelezésére az EM építőipar az ez évihez képest hatvanhét százalékkal növeli termelését a második ötéves tervben.

Szeged egyik legkorszerűbb bölcsődéje épül Mihályteleken

A mihálytelekiek igénye évről évre növekedett a bölcsőde iránt, ezért ez évben a meglévő bővíteni kellett. Jelentős társadalmi munkával a régi épülethez 20 méter hosszú mellékszárnnyat építettek, de még így is kicsinynek bizonyult a mihályteleki bölcsőde. A tanács és a tanács tagok segítettek ezen, s a bölcsődéhez modern köralakú fektető termet építettek.

Ünnepeltek tegnap a társadalmi építők. A köralakú épület tetejére felkerült a díszes kendőkkel díszített zöldág, — tető alá került az új rész. A tervezők és az építők igen érdekes megoldással készítették el ezt az új termet. A köralakú helyiségben sugár irányban helyezik majd el az ágyakat s minden gyermek egy-egy ablak elé kerül. Az ablakokat kvarc-üveggel látják el, így az apróságok a helyiségben is élvezik majd a napot.

Fehér asztalok mellett be-

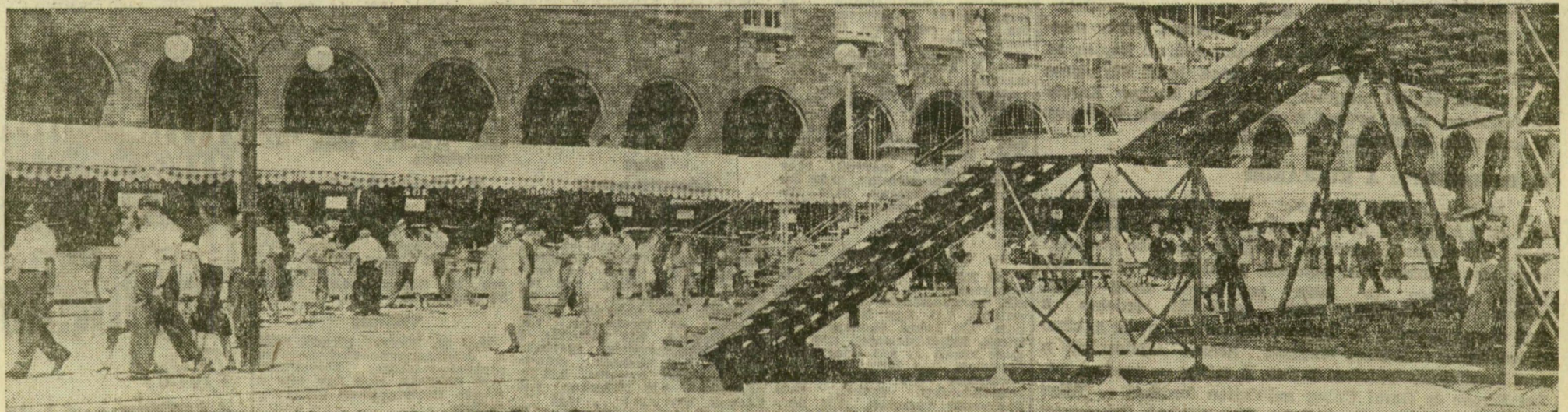
szélték meg tegnap a társadalmi munkások a további építkezést, s elhatározták, hogy néhány hónap múlva átadják rendelkezésükre Szeged egyik legkorszerűbb bölcsődéjét.

Bélyegek az olimpiáról

A postavezérigazgatóság közli, hogy a tizenhetedik nyári olimpia alkalmából augusztus 21-én 11 értékből álló bélyegsorozatot és egy tizforintos bélyegblokkot hoz forgalomba. A sorozat két forint névértékű bélyegét — az olimpiai költségekhez való hozzájárulásért — egyforintos felárral adják ki.

Az olimpiai bélyegsorozat és a blokk 1960. december 31-ig használható fel postai küldemények bérmentesítésére.

A SZEGEDI IDEGENFORGALOM NAGY VONZÓEREJE



Ma és holnap ismét vendégek ezrei érkeznek Szegedre. Az ember tragédiája előadásának megtekintésére. Képünkön: szemlélődő vidékiek csoportjai a Beloiannisz téren, a szegedi idegenforgalom leglátogatottabb helyén. (Dr. Somogyi Károlyné felv.)