

# Az Elnöki Tanács ülése

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa pénteken ülést tartott. Módszertanilag a mezőgazdasági lakosság általános jövedelemadójáról szóló törvényerejű rendeleteket; ezerről az újonnan telepített gyümölcsösök 2-10 évig mentesek a jövedelemadó alól.

Az Elnöki Tanács hozzájárult dr. Zemplén György budapesti hittudományi akadémiai tanárnak a római pápai magyar egyházi intézet igazgatójává történő kinevezéséhez és e minőségben való működéséhez.

Az Elnöki Tanács megerősítette az Egyesült Nemzetek alapokmányának az ENSZ közgyűlése 1991 (18.) számú határozatával elfogadott módosítását; megerősítette továbbá a Magyar Népköztársaság kormánya és a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya között a légiközlekedés tárgyában aláírt egyezményt.

Az Elnöki Tanács ezután egyéb ügyeket tárgyalta.

Dr. Zemplén György pénteken délelőtt Dobi István, az Elnöki Tanács elnöke előtt a Magyar Népköztársaság alkotmányára letette az esküt. Jelen volt Kiss Károly, az Elnöki Tanács titkára és Prantner József, az Állami Egyházi Hivatal elnöke. (MTI)

# Kéthetenként egy-két óra a politikai műveltségért

Egy elvtárs, akinek pozíciójánál fogva jó a „rálátása” a szegedi pártoktatás problémáira, azt javasolta: nézzük meg a kábelgyárat, ott reprezentatív anyagot találhatunk. Igen ám, de ember tervez, portás végez, amennyiben a kapualjban közölte velünk, hogy a párttitkár meg „minden illetékes” elutazott Budapestre. S mivel egyrészt ilyen jellegű cikket mégsem illik összehozni a pártszervezet első számú felelősének információja nélkül, másrészt nem kulloghatunk vissza üres kézzel, arrébb mentünk egy házzal.

## „Megy a kocsi”

A jutaárnyárban otthon volt mindenki. Nagygyörgy Imre, a párttitkár vakarta ugyan a fejét, amiből azt lehetett érteni, hogy jöhetett volna kevésbé „rázós” ügyben is. De azért készséggel állt rendelkezésünkre. Két perc múlva kiderült, hogy formailag, vagyis ami a szokványos kereteket illeti, nincs különösebb probléma. A politikai oktatásba 145-en neveztek be, ami a 78 fős párttagsághoz képest tetszetős szám. Tavaly október végén kijelölték a propagandistákat, egyenesbe állítottak négy különféle tanfolyamot, s azóta „megy a kocsi”. Eleinte sok volt a hiányzó, de most már erről sem igen beszélhetünk.

Ismerős szöveg. Valószínűleg ezt hallanánk a város valamennyi üzemében, legfeljebb az adatokban volna eltérés. A kételkedésre semmi ok, mégsem maradt más hátra, mint leülni néhányval azokkal is, akik kéthetenként a marxista-leninista világnézettel ismerkedve töltöttek el egy, vagy

másfél órát. Mit mondanak ők, hogyan látják a maguk szereplését, az előadó munkáját, és általában az oktatás helyzetét.

## Dicséret — hát mögött

Két mozgékony, csupaélet asszonyt „vallattunk” ebben az irányban. Ők a marxizmus-leninizmus tanfolyam második évfolyamának előadásaira járogatnak kitarító szorgalommal. Nemcsak hallgatókként, hanem hozzászólókként is. Dr. Császár István propagandistát a háta mögött dicsérték, aki — úgy mond — mindig lelkiismeretesen felkészül, s érdekes előadásokat szokott kerekíteni. Talán ezért veszik komolyan a tanulást a „diákjai” is. Bellányi Jánosné már szaladt volna a jegyzetiért, bizonyítani akarván állítását. Egy pillanatig sem mondják, hogy csupa elevenesség mindig a vita. Néha bizony elég szűken beszélnek a tanutalról, sőt az is megcsúszik, hogy szurkolnak, amikor Teleki Ferenc, Szigeti József vagy Szabó István, a legaktívabb hozzászólók nagyon belemelegednek a mondanivalóba. Pláne, amikor iparkodnak hazafelé. Ilyenkor az is megfordul a fejükben, hogy Teleki elvtársak könnyű pazarolni az időt, mert egy hajításvonalra lakik a gyártól, de az asszonyokat várja a család, meg a háztartás. Különböző szíven járnak a foglalkozásokra. Mint mondják, okos dolgokat lehet ott hallani. Zöldi Mihályné így beszélt erről:

— Sokdolgi asszony vagyok, lehetetlen mindig aprólékosan előlvasnom az újságot. A tanfolyamon azonban a többi között megis-

merem, hogy milyen a szocialista országok közötti munkamegosztás, a KGST és a kapitalista Közös Piac közötti különbség, tudom, hogy miért előnyös számunkra, ha a timföldet a Szovjetunióban dolgoztatjuk fel stb. És mivel nem kerüljük meg a napi politikai kérdéseket sem, úgy érzem, ebben is tájékozott vagyok.

## A tanulás — szükség

Dr. Császár István a maga nehézségeit mondogatta. Igen elfoglalt ember, s mivel az előadásokra gondosan szokott felkészülni, ez drága időt rabol el tőle. Halgatóival egyébként elégedett, csak — mivel három műszakban dolgoznak — elég nehéz összehozni őket. Emiatt megcsúszik, hogy hétfő helyett pénteken tartják meg az órát.

Huszonhárom éve szívja a jutaárnyár levegőjét Kaucs Károlyné. Ő most a gazdaságpolitikai előadásokat hallgatja. A legutóbbi összefoglaló igen színvonalasnak tartotta: a beruházásokról és a felújításokról voltak napirenden. Ezután következtek a bér, norma- és munkaerőhelyzet témája, természetesen kiegészítve a legújabb rendelkezésekkel. Pavlovics László propagandista módszer: nem szeret senkit felszólítani, azonban érti a módját, hogy „kiszedje” hallgatóiból a tanulat.

Akármerre néztük is a gyárban folyó pártoktatást, lényegében véve igazat kellett adni a párttitkárnak, aki egyébként maga is propagandista és sikeresen vezeti az Időszerű kérdések tanfolyamát. A kommunisták és a feliratkozott párttagok közül többen — ha előfordulnak is hiányzások —, szükségét érzik a tanulásnak. Kell az ellenőrzés is persze, hiszen ez növeli az oktatás értékét. Amikor a többszöri távolmaradással — a propagandista jelentése alapján — beszél a pártvezetőség valamelyik tagja, utána szemlélőmást népebb egy-egy tanfolyam. Mert a tudást igényli a munkások többsége, csupán a velejő fáradtság esik nehezebbé néhányuknak.

F. N. I.

## Közérdekű kérdés

# Miért nem kapható többféle péksütemény?

Kerületi tanácsületeken, vevőankétkokon a vásárlók többször feltették a kérdést: miért nem kapható többféle péksütemény a szegedi boltokban? Elmondták, hogy különösen a külterületen nem lehet más péksüteményt, mint zsemlet és kiflit találni. Az igények azonban egyre nőnek, s a vásárlók szívesen vennék, ha a pogácsától kezdve a perecig többfajta péksütemény közül választhatnák ki a kedvükrevalót. A Szegedi Sütőipari Vállalat képviselői a következőket válaszolták a jogos kérésre:

— A sütőipari vállalat szívesen gyárt többféle péksüteményt. Jelenleg is így van ez, azonban a belvárosi boltokban és az egyetlen kenyérszaküzleten kívül ritkán érkezik rendelés többfajta péksütemény szállítására.

A Szegedi Élelmiszerkereskedelmi Vállalat részéről Csikos János áruforgalmi osztályvezető így válaszolt:

— A szegedi vásárló közönség keresi és szereti a péksüteményeket. Ezt bizonyítja az is, hogy a múlt évben országosan egyszázalékos volt az emelkedés a péksütemény fogyasztásból, Szegeden pedig 12,8 százalékos. Vállalatunk rendszeresen figyelemmel kíséri a boltok rendelését és szorgalmazza, hogy a kifli és a

U. L.

# Helytállás fagyban, hóban

Jól tartja a mondás: „a kutya nem eszi meg a telet”. Az idén is beköszöntött. Késve jött, de nem maradt el, s most hideg napokkal és éjszakákkal, faggyal és hóval pótolja, amit elmulasztott. Minden évszakra megvannak a maga terhei. Az eső, a sár, a szél is kemény helytállást követel. Mégis: a téli fagy teszt leginkább próbára az embert. Amikor mínusz 10 fok alá süllyed a hőmérséklet, vagy térdig ér a hó, s eltorlaszol utat, bejáratot. Küzdeni kell a téli keménnyel, sokszor csak hősiesség árán lehet győzedelmeskedni felette.

Van néhány foglalkozási ág, amelynek munkásai különösen nehéz próbát kénytelenek kiállni a téli hidegben. Így a közlekedési dolgozók, különösen a vasutasok. Vállalukon az ország élelem- és tüzelő-ellátásának felelőssége. A személy- és a teherforgalom biztosítása fagyban, hóvihárban. Ki-berakodás hajnali, farkasordító hidegben. Nincs irigylésre méltó dolguk, ők mégis mindig helytállnak becsülettel.

A gépkocsivezetők csúszós, behavazott úton, néha sűrű ködben birkóznak a kilométerekkel. Vigyáznak az utas testi épségére, vagy a rakomány biztonságára, s az értékes járműre is. Legtöbbjük holtfáradtan ér haza, a néha több száz kilométeres napi út után, s hajnalban talán újra indul, újabb nehéz feladat teszi próbára figyelmét és idegét.

A bányászok helyzete sem irigylésre méltó. Téli nagyfagy kell a szén, mint a falat kenyér. Nemcsak a kohók, a kemencék, a mozdonyok várják, hanem a hivatalok, az otthonok is. Ha nincs meleg, nem megy a munka, ha nincs szén, megáll az élet. S a bányászok hűségével állnak posztjukon, pedig télen korábban kell munkába indulniuk, és később érnek haza. A csúszós úton lassabban halad a busz, sokszor kénytelenek leszállni a róla, hogy maguk tolják át az akadályokon. Vagy gyalog tesznek meg a bányáig hosszú kilométereket, a behavazott utakon.

Sokat küszködnek télen a falusi emberek is. Amikor hó alá kerül a világ, az istálló, az ólak, a kazlak és az utak is, komoly erőfeszítéseket kell tenniük. Biztosítani a jószág zavartalan ellátását. A fagyos takarmányt gondosan, jól előkészíteni, nem csekély gond. Sok helyen szellősek, hidegek az istállók, fázik a jószág. Gyakran előfordult már, hogy — meleg ól, szalma híján — a kis-malacok megfagytak a kegyetlen hidegben. Jó gazda nem tűrhet ilyet. Szükség esetén váratlan helyzetben is menti a menthetőt, leleménnyel, s ha kell, áldozatvállalással.

Szinte a végtelenségig sorolhatnánk azokat, akik nagyszerű helytállással tesznek bizonyosságot. A különféle építkezéseken a javító-szerelő csarnokokban, gépjavító állomásokon ezrek és ezrek állnak posztjukon, dacolva hóval és faggyal. A postás, a tejkihordó, az éjjeliőr, az erdei munkás. Néhol még az üzleti kiszolgálók is nagyon megszenvedik a tél fogát.

A mi világunkban fokozott megbecsülés, együttérzés, szerető gondoskodás jár mindazoknak, akik a legnagyobb terheket viselik. Fontos tehát, hogy e nehéz napokban ne csak a hozzátartozók, hanem az egész társadalom figyelme feléjük forduljon.

Érezzék a gondoskodást, a biztatást, a segítséget. He-lyes, ha a helyi vezetők a pénzjutalmak elosztásánál is figyelembe veszik nagyszerű helytállásukat, de túl ezen, az erkölcsi megbecsülés, a társadalom elismerése is legyen jutalmuk.

K. Gy.

# A közlekedés ideai tervei és távlati fejlesztése

(Folytatás az 1. oldalról)

zást. Mindennek érdekében rendszerezetté hatáskört kívánunk biztosítani a megyei szállítási bizottságoknak.

— Az elmúlt esztendő idegenforgalmunk fellendülésének éve is volt. Kaphatnánk-e némi tájékoztatást arról, hogyan igyekeznek kielégíteni az idegenforgalomban a közlekedés igényeit?

— Valamennyi közlekedési ágazatunk érdekelt az idegenforgalomban. Tudatában vagyunk annak az alapigazságnak, hogy közlekedés nélkül nincs idegenforgalom. Ezért igyekszünk az idegenforgalom közlekedési és szállítási igényeit számon tartani és minél jobb színvonalon kielégíteni.

Az idén átadjuk a forgalomnak a magyarországi autópálya 7 kilométeres szakaszát. Ez része a Balaton felé épülő új autópálynak, s az elkészült szakasz közvetlen csatlakozást létesít a Tatabánya-Bécs felé vezető 1-es úthoz is.

Még ebben az évben befejezzük a 807-es számú út Dunaalmás-Tata közötti szakaszát, hogy az Ausztriából és Csehszlovákiából Budapestre tartó járművek könnyebben elérjék a fővárost. Folytatjuk a Sopron-Balaton közötti út korszerűsítését, amely a bécsi — s általában a nyugati — autós turisták közlekedését könnyíti meg. Ugyanezt a célt — a Balaton környébe megközelíthet — szolgálja az Alföld felől, a 621-es számú út Siófok-Tolmács-Igar közötti szakaszának korszerűsítése.

A magyar légiközlekedés már tavaly is a külföldi járatok fejlesztésére fordította erejét. Megindította például a budapesti—milánói járatot, s a Budapest—Pozsony, valamint a Budapest—Kassa útvonalakon az idényjáratot.

kat. Ebben az évben újabb járatokat tervez a MALEV. Megindulnak gépeink a Budapest — Athén — Nicosia — Beirut — Damaszkusz vonalon. Az Adriai-tenger felé irányuló turistaforgalmunk elősegítésére Budapest — Zágráb — Dubrovnik és Budapest — Belgrad — Dubrovnik; a Fekete-tengerhez Budapest — Konstanca idényjárat indul. Más járatokon — így a Budapest — Brüsszel — London, illetve a Budapest — Helsinki vonalon — sűrítik a járatokat.

Mint arról már a sajtó is hírt adott, a nyáron közvetlen vasúti összeköttetést létesítenek az ausztriai Grazból a Balatonhoz, s ha nyugati szomszédunkkal a kívánt ütemben fejlődnek a baráti kapcsolatok, sor kerülhet a Bécs — Hegyeshalom közötti vasútvonal villamosítására is.

— Közvéleményünket nagyon érdekli, milyen lesz a közlekedésünk a jövőben. Hallhatnánk-e valamit a magyar közlekedés távlati fejlesztési terveiről?

— 1965 végére elkészül a közlekedés és hírközlés átfogó távlati fejlesztési koncepciója. A legfontosabb célkitűzéseket — mintegy húszéves távlatra — a közlekedéspolitikai irányelvekben már meghatároztuk; megvalósításuk útjára a népgazdasági erőforrásoktól függ majd.

A vasút területén a forgalom országlánrészt bonyolító mintegy 2500 kilométernyi vasúti törzshálózat átbocsátó képességének növelése érdekében számos állomást korszerűsítünk, s ezeket, valamint vonalainkat modern biztosító berendezésekkel kívánjuk felszerelni. Egyes vonalszakaszokon új, második vágányokat tervezünk megépíteni. A vonal-villamosi-

tást mintegy 1700 kilométernyi hálózatra kívánjuk kiterjeszteni. A vasúthálózat további részén dieselvontatásra térünk át. E korszerűsítési program előreláthatólag 20-25 évet vesz majd igénybe; a tolatás dieselítését azonban ennél hamarabb befejezzük.

A közúti közlekedésben a járműpark — óvatos becslés szerint — 20 év alatt a jelenleginek nyolc-tízszerezésére növekszik. Ezzel párhuzamosan természetesen újabb forgalmi telepek létesítése, s a szervizhálózat gyorsütemű fejlesztése is szükséges. A közúthálózat megfelelő fejlesztése mellett gondolnunk kell arra, hogy a nagy forgalmú utak és vasutak szintbeni keresztmetszeteit fokozatosan két-szintű keresztmetszetekké építsük át.

Ami a víziközlekedésünket illeti, jelenleg csak a Duna megfelelő hajózó út, a vízszabályozás hiányában azonban ennek használata is korlátozott. 20-30 éves távlatban azonban már számolhatunk mind a Dunán, mind pedig a Tiszán — a tervezett duzzasztóművek hatásaként — a hajózási lehetőségek lényeges javulásával, sőt a Duna-Tisza osztona létesítése révén a két vízrendszer hazai összekapcsolásával is.

Ezzel együtt jár folyamán hajóparkunk motoros vontatóhajókkal, tolóhajókkal, uszályokkal, önjáró hajókkal, segédmotoros uszályokkal való bővítése. Külkereskedelmi forgalmunk élénkítésével arányban fejlesztjük a folyam-tengeri hajóparkot is, és — tengeri hajók beszerzésével — tengerentúli áruszállításaink egy részét is magyar hajókkal kívánjuk majd lebonyolítani. A nemzetközi légi járatok várható nagyarányú fejlődése indokolja a Ferihegyi repülőtér további korszerűsítését, bővítését — mondotta befejezésül dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter.

U. L.

# Közéletünk hírei

## ELUTAZOTT A SZOVJET PÁRTMUNKÁSKÜLDÖTTSEG

Pénteken elutazott hazánkól az SZKP pártmunkás küldöttsége, amely P. I. Makszimovnak, az SZKP Központi Bizottsága könyvnyű-, élelmiszeripari és kereskedelmi osztálya vezetőjének vezetésével tíz napon át tanulmányozta a magyar könnyűipar különböző szakágait.

A küldöttség látogatást tett az MSZMP Központi Bizottsága ipari osztályán, felkeresett több budapesti és vidéki vállalatot. A küldöttséget fogadta Szurdi István, az MSZMP Központi Bizottságának titkára.

## SZOVJET KERESKEDELMI KÜLDÖTTSEG BUDAPESTEN

A. I. Szmirnovnak, a Kereskedelmi Állami Bizottság elnökhelyettesének vezetésével pénteken négytagú szovjet kereskedelmi küldöttség érkezett Budapestre. A delegáció tárgyalásokat folytat a Külkereskedelmi és a Belkereskedelmi Minisztérium vezetőivel a két ország közötti árucseréforgalom bővítésének lehetőségeiről, elsősorban a közfogyasztási cikkek cseréjének növeléséről.

A küldöttség fogadására a Keleti pályaudvaron megjelent Sebes Sándor, a belkereskedelmi miniszter első helyettese és Darvas László külkereskedelmi miniszter-helyettes.

H. M.