

Szovjet turisták látogatásai Szegeden és Kisteleken

A Nagy Honvédő Háború szovjet veteránjainak Szegeden tartózkodó turistacsoportja megtekintette a városban folyó építkezéseket, ismerkedett Szeged nevezetességeivel. Elismerésüket fejezték ki az Odessza-lakótelepről. Jártak a Móra Ferenc Múzeumban, hogy megismerjék a város történeti múltját is.

Tegnap délelőtt a szovjet turistacsoport **G. Ny. Zaharov** nyugdíjas légügyi vezérőrnagy vezetésével ellátogató az MSZMP Csongrád megyei bizottságára. A vendégeket a kistanácsteremben dr. Varga Dezső, a megyei pártbizottság tagja, a párt-

bizottság osztályvezetője, dr. Kovács Lajos, a megyei pártbizottság osztályvezetője és Simon Béla, a megyei pártbizottság munkatársa fogadták.

A szovjet veteránok tegnap délután Kistelekre látogattak, ahol megkoszorúzták a szovjet hősök emlékművét.

A község vezetőinek kíséretében megtekintették a Magyar—Szovjet Barátság Tsz gazdaságát, ahol a vendégeket Busa Vilmos, a tsz elnöke fogadta, s ismertette a gazdasági életét, fejlődését.

Szegedről a szovjet turistacsoport ma tovább utazik Pécsre.

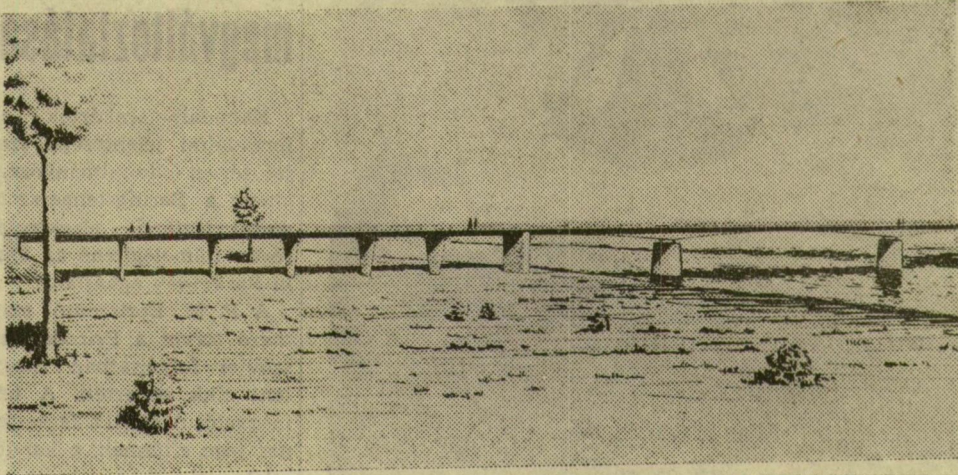
Együttműködési megállapodás

Szombaton délelőtt hazánkba érkezett Georg Ewald miniszter, az NDK Mezőgazdasági Termelési és Élelmiszergazdasági Tanácsának elnöke és helyettese, dr. Erwin Neu. A vendégeket a Férihegyi repülőtéren dr. Sághy Vilmos, a mezőgazdasági és élelmiszerügyi miniszter első helyettese, dr. Gergely István miniszterhelyettes és dr. Herbert Plaschke, az NDK budapesti nagykövete fogadta.

A látogatás első napján dr. Sághy Vilmos és Georg Ewald új megállapodást írt alá a két főhatóság együttműködéséről. A két szerv együttműködése elsősorban a szarvasmarha-, a sertés-, a juh- és a baromfitermesztés, az agrokémia, a talajjavítás, vetőmagnevelés és szaporítás, továbbá az agrártudomány területére terjed ki.

Az új algyői közúti híd

Rövidesen befejezik a tervezést



Az új híd távlati rajza

Úgy látszik, Budapesen, a Vigadó téren már sosem ér véget az építkezés. A Vigadót még mindig palánk fogja körül, az épülő új Duna-parti szállodát állványerdő borítja. Közöttük áll az Út- és Vasútervező Vállalat székháza, ahol ugyan nem építkeznek, de új építkezések terveinek sokaságán dolgoznak a mérnökök, technikusok, rajzolóik. Itt készül az új közúti Tisza-híd műszaki terve is, amely — mint erről a közelmúltban hírt adtunk — Algyónél épül majd fel.

Már a tervezés befejező stádiumában vagyunk, hiszen augusztus 31. a határidő — mondta Sigrái Tibor, a hídtervező iroda helyettes vezetője, akinek az irányításával mintegy húsztagú kollektíva dolgozik a terveken. — A résztervezést megelőző beruházási program tavaly készült el, s jövő tavasszal már az építkezés kezdődik. Az új hídnak 1972-ben készszen kell állnia.

A 47-es út, amely Szegedről Hódmezővásárhelyen át egészen Debrecenig vezet, egyre nagyobb forgalmat bonyolít le. Legyenek pontja jelenleg minden bizonnyal

az algyői híd, amely köztudomásúlag egyetlen nyomvonalon vezet át a Tiszán a vasutat és a közutat is. Mióta az olajbányászok is megjelentek ezen a környéken, a forgalom úgy megnőtt, hogy gyakran fél órákat is várakozniuk kell a gépkocsiknak az átbocsátásra. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium úgy döntött, hogy új közúti hidat épít, s a jelenlegi azután csak vasúti híd lesz.

Az új híd a mostaninál délre, körülbelül 300 méterre épül, nagyjából az algyői betonút egyenesének folytatásaként, tehát a mostaninál jobb vonalvezetést ad a 47-es útnak. Jellemző műszaki adatairól is Sigrái Tibor tájékoztatott.

A híd teljes hossza körülbelül 470 méter lesz. A Tisza fölött acélszerkezetű, ahol a feszített vasbeton pályalemez „együtt dolgozik” az acél főtartókkal. A medert 100 méteres nyílás ível át, a szélső nyílások 55—55 méter hosszúak. Az árterületen át húzódó feljáró részek közül a jobb parti, tehát az Algyő felől 100, a bal parti 150 méter hosszú. Az árteri hid-

szerkezet nyílásai 25 métersek. A hidat két pillér tartja majd a mederben, lesz két úgynevezett közös pillér, nyolc közbelső pillér, s a szerkezetet a két oldalon a hídfők zárják le.

A hídépítés, mint talán mindig, most is bővelkedik majd a látványosságokban. Kivitelezője a Hidépítő Vállalat és a Ganz-MÁVAG lesz. Mivel a Tisza altalaja igen rossz, a pillérek alapozása különleges eljárással készül, Benoto-rendszerű cölöpökkel. Ezek 90 centiméter átmérőjű cölöpök, melyek 30 méter mélyre kerülnek. A meder felett úszódaruk dolgoznak majd, az árteri híd-szerkezet parton előregyártott feszített tartóit autódaruk emelik helyükre. A 25 méteres „szeletelt” tartókat 5 méteres darabokból állítják össze.

Tulajdonképpen 1972-re csak a híd fele készül el, a kocspálya 8 és fél, a két járda 1,25—1,25 méter széles lesz. Ha a forgalom majd szükségessé teszi — mondta Sigrái Tibor —, feltételezhetően úgy 15 év múlva, a híd csaknem kétszeres szélességűvé növelhető. Termünk ezt számításba veszi, lehetőséget ad rá.

Közismert, hogy a magyar hídtervezők, szerkezetgyártók és építők munkái határainkon kívül is elismerést váltott ki. Bár Sigrái Tibor, az algyői híd tervezője még nem tartozik az idősebb korosztályhoz, hiszen 1954-ben végezte az egyetemet, máris szép szakmai múltat vallhat magáénak. Az UVATERV-nél 1951 óta dolgozik, később Sávoly Pál Kossuth-díjas mérnök volt az irodavezetője. Kormánykitüntetést kapott az Erzsébet-híd tervezésében való részvételéért, benne van munkája többek között a kairói Fontana és az iraki Diala híd terveiben is. Biztosak lehetünk tehát benne, hogy az algyői Tisza-híd minden tekintetben megfelel majd a követelményeknek.

F. K.

Meghalt egy asszony

Felelőtlenség okozta a gumigyári halálos balesetet

A hírt tegnap közölték: tizenhét nappal azután, hogy a gumigyár tömlőüzemében a forró gőz megégette Pataki Istvánnét, a szerencsétlenül járt asszony belehalt sérülésébe. Egy hete arról írt a Dél-Magyarország: elgondolkodtató az EMERGE-ben történt balesetsorozat, hogy a munkásvédelem gyengeségeért drágán fizettek a gumigyárban. Sajnos, a három gyereket maga után hagyó asszony sorsa akaratlanul is felkiáltójelet tett a tanulságok után.

A gumigyári balesetek: Pataki Istvánné halálának körülményei mulasztásokra, a gyár néhány vezetőjének felelőtlenségére derítettek fényt. Ma már az Országos Gumipari Vállalat mellett a Vegyipari Dolgozók Szakszervezete, a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsának munkavédelmi felügyelői vizsgálják az ügyet, s napról napra újabb bizonyítékok kerülnek napvilágra. Olyanok, amelyek szinte homlokegyenest ellenkeznek a korábban emlegetett „okokkal”...

Mikes Sándor, az EMERGE igazgatója úgy nyilatkozott július 31-én, hogy Pataki Istvánné balesetét „az egyik szerelő lelkiismeretlen munkája okozta”. (A kazánon állítólag egy másik balesetforrás megszüntetése érdekében átalakítást hajtottak végre.) Ezzel szemben egészen más tartalmú a Vegyipari Dolgozók Szakszervezetének — Péterfy Lajos felügyelőnek — a Dél-Magyarország szerkesztőségéhez intézett hivatalos jelentése: „1968. július 19-én, a baleset előtt négy nappal üzemvezetői szemle keretében megállapították, hogy az I. számú kazán biztonsági berendezése hibás. A szemlén Klótl János üzemvezető és Angyal János, az EMERGE vizsgáló szakértője is részt vett. Az üzemvezető és szakértője elmulasztották a berendezés leállítását, a hiba kijavíttatását — mivel tudniuk kellett a szabályokról —, tudatos

életveszélyeztetés tényét merítették ki.” Mikes Sándorral ellentétben ebben a jegyzőkönyvben már szó sincs átalakításról, valamiféle szerelési hibáról...

De jellemző, hogy Pataki né leforrázása után, július 24-én reggel mi történt. Újból a jelentésből idézek:

„Reggel 7 órakor Klótl János üzemvezető szóbeli utasítására megváltoztatták a baleset színhelyét. Kiss Jenő művezető azt az utasítást kapta, hogy a vizsgálattal kapcsolatban 8 órakor a kazánt nyomás alá helyezik, intézkedjen, hogy ehhez megfelelő állapotban legyen. Reggel, mikor a vizsgáló bizottság munkáját folytatni kívánta, a kazán biztonsági berendezését megjavították; fentiek miatt a bizottság nem tudta feltárni a baleset pontos okát.”

Vajon miért volt ilyen sürgős ez az „utójavítás”? De miért volt ezután szükség még arra, hogy a vállalati vizsgáló bizottság zárogjegyzőkönyvének eredeti példányát megváltoztassák a szakszervezet társadalmi munkavédelmi felügyelőjének tudta nélkül?! Talán azért, mert az így „előkészített okok” jobban megfeleltek volna a gumigyár vezetőinek, hogy egy szerelőre háruljon a felelősség Pataki Istvánné haláláért?

Az elmúlt héten a szakszervezet felügyelője jogánál fogva leállított néhány kazánt a gumigyárban. A jegyzőkönyv mindezt így summázza: „Az SZMT munkavédelmi felügyelőjével, a Kazánbiztosító Hivatal biztosságával közösen lefolytatott vizsgálat megállapította, hogy Pataki Istvánné balesete közvetlenül összefügg a kioktatott és vizsgázott kezelőszemélyzet hiányával.” De az EMERGE-ben mégsem álltak le a kazánok — csoportvezetőket mentettek fel tisztásgük alól és állították hírtelevíziójában a kazánok mellé — közölte Lengyel Zoltán munkavédelmi megbízott tegnap.

A gumigyári ügy nem záródott le. A felelősségre vo-

nás nyilván nem marad el. Ennek példának és szigorúnak kell lenni, hogy még egyszer ne követeljen áldozatot a felelőtlenség. S azért is, hogy a gazdasági vezetők ismét fontosságához mérten tiszteljék a munkások védelmére hivatott törvényeket. Mert a tragikus leckéért megfizethetetlenül drágán fizettek a Szegedi EMERGE Gumigyárban...

Matkó István

Mikor járnak le a békekölcsönök?

Az OTP közönségszolgálat: sorsolási tanácsadás

Mostanában több olvasónk is felvilágosítást kért a szerkesztőségétől, arról érdeklődtek, hogy a békekölcsönök sorsolásának mi a rendje, miként tudható meg a korábban kihúzott kötvények nyerevénye, mikor válik esedékessé a teljes visszafizetés? A kérdésekkel az Országos Takarékpénztár központjához fordultunk, ahol Fidokey József főfelügyelő, a leszámloló és értékosztály főcsoportvezetője adta meg a tájékoztatást.

Az első államkölcsön, a tervkölcsön, melyet 1949-ben jegyeztünk, ezek szerint 1955-ben lejárt, s rá három évre, 1958-ban elévült. Ezt tehát már visszafizették. Ha mégis előkerül — hagyatékból vagy máshonnan — egy-egy kötvénye, vezérgazgatói engedéllyel egyedi elbírálás alapján még esetleg visszafizethető.

Az első békekölcsön visszafizetésének eredeti határideje már lejárt volna, de emlékeztetünk rá, a Minisztertanács 1956-ban — amikor úgy döntött, hogy többé nem vesz igénybe a lakosságtól államkölcsönt — valamennyi békekölcsön végső visszafizetési határidejét egységesen 1974. december 31. napjában állapította meg. A hatodik békekölcsön jegyzői ezzel a határidővel tulajdonképpen jól jártak, az eredetinel hamarabb kapják vissza pénzüket.

A fennálló államtartozást 1974-ben progresszív — tehát egyre növekvő — alapon felosztották s azóta az a rend alakult ki, hogy minden év márciusában és szeptemberében az első, az ötödik és a hatodik, júniusban és decemberben pedig a második, a harmadik és a negyedik

békekölcsön kötvényeit sorsolják.

Erdemes emlékeztetbe idézni, hogy az első és a második békekölcsönnél még a nyerevénykötvények mellett kamatozó kötvényeket is lehetett jegyezni. Utóbbiakra azonban oly kevés jegyzés jutott, hogy a harmadik békekölcsönnél már csak nyerevénykötvényeket bocsátottak ki s lehetővé tették a korábban jegyzett kamatozó kötvények átváltását is nyerevénykötvényre. A nyerevényeket azonban tulajdonképpen a jegyzett kötvények értékének kamataiból sorsolják. Egy másik tudnivaló: az első és a második békekölcsön egész kötvénye 200, a továbbiaké azonban csak 100 forint névértékű. Akinek tehát az első vagy a második békekölcsön húzásakor 100 forint nyerevényt sorsolnak ki, az 300 (200+100), akinek viszont a többi kölcsön húzásakor 100 forint nyerevényt sorsolnak ki, az 200 (100+100) forintot kap. A fél kötvények tulajdonosainak a fél kötvény névértéke, vagy nyerevény esetén a fél kötvény névértéke s az ehhez hozzáadott nyerevény jár. A sorsolás után kiadott gyorslisták Nyeremény cím alatt szerepelnek a kihúzott kötvényeken feltüntetett összegek is, ez tehát senkit ne tévesztessen meg.

A tapasztalat szerint sokan nem kísérik figyelemmel a sorsolásokat, s azt hiszik nem nyernek, nincs szerencséjük, holott a listákat nem nézték meg alaposan. Kötvényük számán átfutott a szemük. Ezért már évekként ezelőtt bevezette az OTP a sorsolási tanácsadást, de kellő propaganda hiányában az embereknek nincs róla tudomá-

suk. Ha tehát valaki kötvényeinek számát levélben közli az illetékes megyei fiókkal, akkor ott az összesített sorsolási mutatókból megállapítják, hogy kisorsolták-e kötvényét, és erről értesítik. Öt éven belül, tehát 1974. december 31-ig valamennyi békekölcsön-kötvény tulajdonosa visszakapja pénzét, de természetesen nem mindenki nyer kötvényeivel. A kötvények 1977. december 31-ig lesznek beválthatók, bármikor is sorsolták őket.

A hosszú lejáratú idő miatt igen sok kötvénypapír elrongyolódik, nagyon kell tehát vigyázni rájuk, mert ha jelentős adat hiányzik róluk — sorozatuk, számuk — visszátérítésük lehetetlenné válik, vagy hosszas utánajárással, a sorsolások befejezése után, legfeljebb csak névértékben fizeti ki őket az OTP. Mivel a kötvény értékpapír, a vele való üzletkedés, például névértéken alul való felvásárlása, büntetendő cselekmény. Eppen nemrégiben leplezték le Budapesten egy kötvényüzért.

Sokak téves elképzelése, hogy majd csak a lejárat évében kapják meg kötvényük ellenértékét. Az OTP törlesztési terve szerint minden évben arányosan fizetik vissza a kölcsönöket, 1974-re sem jut majd több, mint a korábbi évekre. Az állam már a kötvények jegyzésekor szavatolta a visszafizetést, tehát mindenki, aki kötvényt fel tudja mutatni, előbb-utóbb maradéktalanul megkapja a jegyzett összeget.

VASÁRNAP,
1968. AUGUSZTUS 11.

DEL-MAGYARORSZÁG 3

Műhelykocsi Vietnammak

A szombathelyi 17-es Autóközlekedési Vállalat dolgozói az elmúlt hónapokban 37 ezer forintot fizettek be a vietnami alapra a szabadságukért harcoló hősök megsegítésére. Ezzel azonban még nem elégedtek meg. Elhatározták, hogy felújítanak és

műhelykocsivá alakítanak át egy kiselejtezésre ítélt tehergépkocsit. Munkaidő után több mint 400 órát dolgoztak az elhatározás megvalósításán. A műhelykocsi elkészült. A napokban útnak indítják, hogy mielőbb használhassák a vietnamiak.