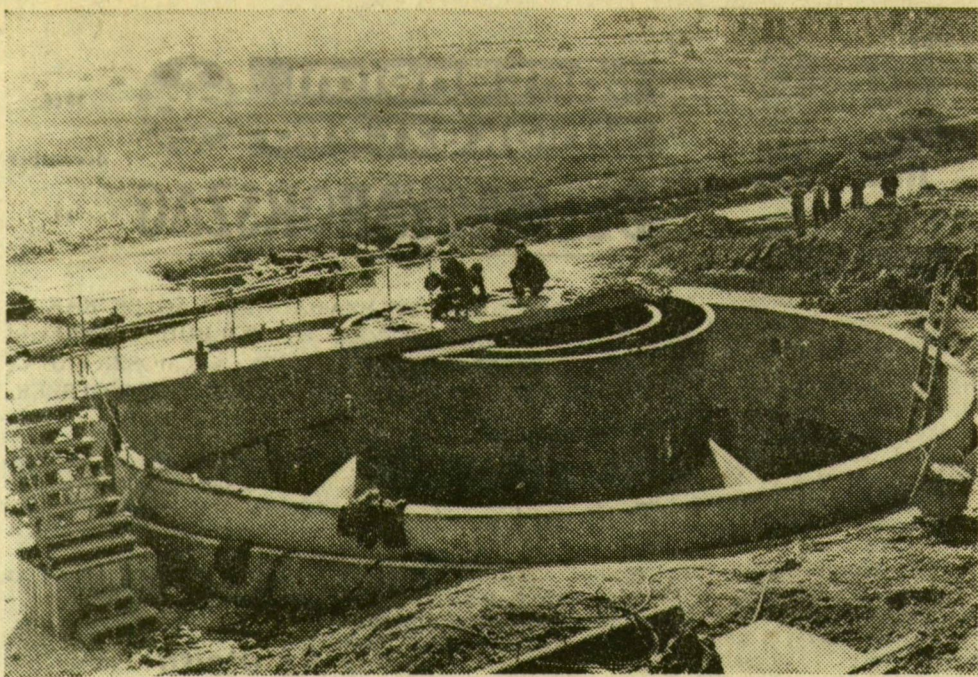




AZ IPARI SZENNYVÍZ TISZTÍTÁSA. A fűzfői ipartelepek is rendkívül fontosnak tartják a Balaton vizének tisztaságát. Ennek kapcsán érdekes kísérletsorozat kezdődött az ipari szennyvíz tisztítására. Fűzfőn már épül az első ipari-biológiai szennyvíztisztító telep. A kutatók elérték, hogy az ily módon tisztított szennyvízben az élőlények minden károsodás nélkül alkalmazkodtak az új életkörülményekhez. Képünkön: épül a szennyvíztisztító berendezés „lelke”, a biológiai derítomedence, amely naponta kétezer köbméter szennyvizet tisztít majd meg.

Szeged egyik súlyos gondja az autóbusszközlekedés

Még ma sem dönt el, hogy a városi közlekedésben a villamos, vagy az autóbussz a jövő. Sokak szerint az olyan úgynevezett közpályásokban, mint amilyen Szeged is, a villamos még évtizedekig alapvetően fontos tömegközlekedési eszköz marad. Jelenleg Szegeden a villamos inkább a régi városrészeket köti össze, az autóbussz pedig a külső területeket, a városrészi ipari üzemeket és a gyéren lakott, kertes telepeket. Az autóbussz térhódítása kétségtelen: amikor 1963. január 1-én a 10. AKÖV átvette a városi autóbusszt a közlekedési vállalat, kilenc kocsi volt mindössze erre a célra, s ezek napi 140 járatban közlekedtek. Most 33 autóbussz napi 850 járatot teljesít, s megszületett az első igazán városiasnak nevezhető vonal is, a 6-osé.

Zsúfoltság a pályaudvaron

A Marx téri autóbussz-pályaudvaron manapság 390 helyközi, 25 külön- és 850 helyi járat fordul meg. Az utasforgalom eléri a napi 65 ezer embert. Szűk a váróterem, kevés a kocsiallás, nincs elég helye a forgalmi személyzetnek. Az 1965-ben épült pályaudvar máris bővítésre szorulna.

Az AKÖV úgy véli, hogy nemcsak a távolsági, hanem a helyi autóbusszforgalom számára is itt kellene megteremteni a megfelelően kényelmes körülményeket. Ez az elképzelés azonban általában nem találkozik helyesléssel. Az amúgy is zsúfolt Marx térről inkább el kellene vinni a helyi forgalom végállomását, a centrális szervezés helyett — mivel a város útjainak körgyűrűs-sugaras kiépítése ezt szinte sugallja — különböző végállomások között ingajárat-szerűen közlekedő autóbusszokat lenne érdemes indítani, melyek vonalait, ha találkoznak, biztosítják az átszállást is.

Előre kell megtervezni

Bár az AKÖV tudatában van annak, hogy igen fontos feladata Szegeden az egyes városrészek, ipartelepek összeköttetésének biztosítása, ennek sok akadály

lya mutatkozik. Szomorú például, hogy Tarján tervezésekor a közlekedésről megfeledkeztek, most utólag kell kiépíteni például a megállóhelyeket is.

A város szélén működő ipari üzemeket szintén igen súlyosan érintik a közlekedés visszaállása, hiszen a munkaerő-ellátás ezekben a gyárakban sok tekintetben a közlekedéstől függ. Nemcsak a városból, hanem a távol- és közlekedéstől is, mivel a dolgozókat 20–25 kilométeres körzetből „gyűjtik be”. Ha Szeged fejlett iparváros akar lenni, akkor a közlekedést is előbb-utóbb fel kell zárkóztatni az egyéb szolgáltatások színvonalára.

Az ominózus 6-os busz

A legtöbb vitát, legtöbb elégedetlenséget az újszegedi 5-ös villamos helyébe lépett 6-os busz okozza. Járatai egyre-másra kimaradnak, csúcsidőben egy-egy megállóban 30–40 utas is lemarad róla. Az AKÖV a közelmúltban öt gépkocsivezetőt és három kalauzt lecsért, mert munkájukat nem megfelelően végezték. A Párizsi körúti végállomáson irányító szolgálatot vezettek be, s az ellenőrzést is rendszeresbítették. Tervezik, hogy 6/A jelzéssel Újszegedről csak a Széchenyi téri közlekedő, s ott forduló betéjjáratot indítanak csúcsforgalmi időben.

A népi ellenőrzési bizottság e betéjjárat indítása mellett azt is javasolja, hogy csúcsidőben a buszok ne öt, hanem három percenként kövessék egymást, természetesen elegendő kocsijárjon a vonalon, s tegyék lehetővé a bérletesek számára, hogy a buszok első ajtaján is felszállhassanak. Tapasztalataik szerint a 6-osról lemaradó utasokat fel tudnák venni azok a járatok, melyek ugyanazon a nyomvonalon közlekednek, de a 6-os megállóiban nem állnak meg.

Mind gyakrabban hallani, hogy az egy esztendővel ezelőtt bevezetett újszegedi körforgalom nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezt a közlekedési rendet felül kellene vizsgálni, és ha szükséges, önkritikusan vizsgálja kell állítani az eredeti állapotot. Ez most ismét szóba került. S az is, hogy más, nagyobb városokhoz hasonlóan, az ipari üzemekben a munkakezdés, illetve az iskolákban a tanítás megkezdésének idejét a most szinte egységes reggel 8 óráról lépcsőzetesen más-más időpontokra volna jó kitűzni, miáltal a közlekedés csúcsideje is szét húzódna.

Az Autóközlekedési Tröszt

véleménye szerint a városi közlekedésben az autóbussz-megállókban minden olyan járműnek meg kell állnia, amely azon az útvonalon közlekedik. Ilyen értelmű utasítást ki is adtak már. Az első ajtón való felszállás engedélyezését is megfontolás tárgyává teszik.

Nincs elég jármű

Az idén összesen 30 új autóbusszt szándékoztak üzembehelyezni Csongrád megyében, de csupán 15 érkezett meg az Ikaruszgyártól. Félő, hogy bár az AKÖV 1970-ben 70 új autóbusszt kívánt beszerezni — 60-at fejlesztésre, 10-et selejtpótlásra — a gyár jövőre sem tesz eleget a rendelkezésnek.

Mind több gondot okoz, hogy az AKÖV-nek nincs elegendő gépkocsivezetője és jegyvizsgálója sem. A kalauzok 48 százaléka jelenleg alig egy éve dolgozik az autóbusszüzemnél. Kevés a műszaki karbantartó, szerelő, segédmunkás. A munkaerőhiány természetesen rontja a munkafegyelmet. Az utazó személyzet gyakran ideges, nem megfelelő hangnemben tárgyal az utasokkal.

A munkaerőhiány csökkentésére Szegeden is előbb-utóbb pénzbedobó perselyeket szerelnék fel a kocsikban, vagy — budapesti mintára — bevezetik a jegy előreváltást. A tanácskozáson felvetődött annak a gondolata is, hogy a városi

Mezőgazdasági gépek javítása

A december eleji havazás véget vetett az idei mezőgazdasági munkáknak; a gazdaságokban megkezdődött a téli gépjavítások ideje. Amint a Mezőgazdasági Gépalaktrész Ellátó Vállalat vezetői tájékoztattak, a téli gépjavításokhoz a vállalat mintegy 2 milliárd forint értékű alkatrészt és műszaki árukat biztosított.

Az idén sajátos helyzet alakult ki az alkatrészek és műszaki áru forgalmazásánál. Az elmúlt években, amikor a nagyobb gépjavító vállalatok hozták rendbe a gazdaságok többsége önállóan javítja saját gépeit, a helyzet gyökeresen megváltozott. A gazdaságok már novemberben és december első felében is nagyobb megrendeléseket adtak fel.

Napi 65 ezer utas a Marx téren

autóbusszközlekedés jobb megszervezésére az AKÖV-nél külön kellene választani a helyi és a helyközi autóbusszközlekedés szervezetét és irányítását.

Kapcsolódó problémák

Az autóbusszközlekedés helyzetének vizsgálata során több más közlekedési kérdés is természetesen felmerül. Nyilvánvaló, hogy a 6-os busz közlekedését az is befolyásolja, hogy a közúti híd hidfőit most javítják és a rossz időjárás miatt nagy a balesetveszély. Előbb-utóbb napirendre kell tűzni a Belváros közlekedésének új szabályozását is, a forgalmi csomópontokon a villanyrendőrkék felállítását, egyes utcák egyirányúsítását, a nagy súlyú és nagy terjedelmű közúti járművek közlekedésének korlátozását. A jobb autóbusszközlekedéshez megfelelő burkolatú és karbantartott utakra van szükség, s természetesen arra is, hogy az utakat tisztán tartásuk, a havat eltakarítsák róluk.

Mint látható, igen sok hasznos, tüzetszerű vizsgálatot érdemlő javaslat, ötlet hangzott el a tanácskozáson. Nemcsak az autóbusszközlekedés helyzetéről, hanem általában egész Szeged közlekedéséről is jó tükörképet nyújtott. Az előrelépés első feltétele pedig kétségtelenül a helyzet alapos ismerete...

Fehér Kálmán

Életszínvonal és árjegyzék

Mindig vannak, akik tudják, s mindig akadnak, akik mondják... Azt hiszem, soha annyi fenyegetés nem hangzott el a „magánadásokban” az életszínvonal ellen, mint ennek az évnek az utolsó harmadában. Új hűs-árakat hallottunk, s bizonyos értesülések mottójára mindenki kiszámíthatta már új lakbérét is. És az emberek talán nagyobbik része hitt ezeknek a prognózisoknak. Hitt és gyűjtögette a keserűséget. Cáfolatásra sem igen vállalkozott senki. Hiszen az árváltozások elvé az új gazdaságirányítási rendszerben közgazdaságilag igazoltak és megmagyarázhatók. Nem is ritka jelenség az árváltozás. Adunk és — valamit keresünk is rajta: így kerekedik ki egy mérsékelt árszínvonal-emelkedés, amely minden nemzetgazdaságnak természetes velejárója, a termékek színvonalának szüntelen tökéletesedéséből ered. Nálunk 1–2 százalékra becsülik ezt, de a 3–4 százalékos bér-emelés tartja vele a lépést, sőt valami kicsit előzi is.

Ha hisz tehát a közvélemény sügdösött új áraknak, azon nem szabad csudálkoznunk.

Egy dolog azonban nagyon elgondolkodtató minden közgazdasági indoklás sűrűjében: sokszor „megeszünk” fogyasztásra még meg nem ért információkat és ezekből messzemenő következtetéseket vonunk le. Gondoljuk csak végig, miként szereztünk magunknak egész problémátömeget. Csak közgazdász-fejjelel gondolkoztunk — politikus mivoltunk valamiképp háttérbe húzódt. Ismerjük a törekvést: minden áru és szolgáltatás valódi értékrendbe sorolódjon. Ezt elkerülhetetlen és indokolt folyamat. Ehhez tényleg meg kellene emelni az élelmiszerek árát vagy a lakbérreket, s ugyanakkor lejjebb kellene igazítani más árakat. De hogy az értékrend kialakítását hol és hogyan kezdjük, illetve folytatjuk, azt már nem lehet politikai megfontoltság nélkül elhatározni. Ha árjegyzékek dolga volna ez csupán, nem terveztük volna a folyamatot 10–15 évre. Csak kicserélénk az árcédulákat.

Ez azonban így hirtelenjében teljesen fölforgatná a rászorodás többé-kevésbé igazságosan kialakult arányait, a szocializmusban megszokott igények devalválását idézné elő bizonyos osztályok, rétegek, családok életvitelében. A fogyasztási szerkezet szerint, társadalmi és politikai megfontolások nélkül, véletlenszerűen születnének anyagi előnyök vagy hátrányok, különösen ha a munkaerőfronton is szabadjára engednénk a béreket, ami ebben a folyamatban ugyancsak logikus lenne.

Aki végiggondolja a párt politikáját, s különösképpen az életszínvonalra vonatkozó elvi határozatait, ilyesfajta veszélyektől, a kialakult életnívó felborulásától vagy csorbitásától nem tarthat. Ennek a politikának az a lényege, hogy a kialakult életnívó szilárdságát meg kell őrizni a gazdaságirányítás új rendszerében, s olyan mértékben kell gyarapodásról folyamatosan gondoskodni, ahogyan termelési sikereink és jövőnk további alapozása megengedi, ahogyan előnyünkre tudjuk váltani a gazdaságok új módszereit. Általános életszínvonal-csökkenés tehát föl sem merülhet! Hogy mégis előfordult egy-két rétegnél bizonyos visszaesés — a nyugdíjasok panasza teljesen igaz és jogos — az elsősorban a nem aktív keresők kategóriáját sújtotta, másrészt nem a termelésben dolgozókat. De ennek korrigálása nem késik már sokáig.

Árváltozások ellen továbbra sem vagyunk kibiztosítva, ezek már túlről fogják mind szélesebb körben az áruviszonyokat, de tapasztalhatunk kedvező korekciókat is. Egyáltalán nem szabad úgy értelmezni a szabad vagy a mozgó árforgalmakat sem az iparnak, sem a kereskedelemnek, hogy azoknak egyetlen törvényük lehet: a fölfelé törekvés. És azt is tudnunk kell, hogy a megélhetés alapját jelentő áruk ára szigorúan vigyázz az állam. Azokhoz csak úgy és olyan mértékben szabad nyúlni a jövőben is, hogy a lakosság megfelelő és garantált kárpótlást nyerjen. Oly óvatosan és olyan intézkedésekkel együtt, hogy semmiképpen se okozzon gondot családoknak, kisebb keresetűeknek — vagyis szociális érdekeket ne romboljon.

Megerősítette ezt a párt Központi Bizottságának legutóbbi ülése is, mégpedig teljesen egyértelműen: „Fokozni kell az állami ellenőrzést a vállalati árképzés javítása érdekében, a fogyasztói árszínvonal emelkedése 1970-ben sem haladhatja meg az egy-két százalékot.” Ennek anyagi ellentétele pedig a következő: „A lakosság egy főre jutó reáljövedelme 4,5–5,5 százalékkal növekedjék.”

Az elv tehát gyakorlati lépés elő a jövőben is. És ez a mi mindennapi életünk ki-látása, nem pedig a politikai töltés nélkül magyarázkodó privát „közgazdászok” logikája. Az a garancia, az a bizonyosság ebben a kérdésben is, amit a párt mond, mert határozatait alapján fogunk dolgozni és osztzkodni.

Igaz, hogy az emlegetett értesüléseknek közgazdasági alapjuk van. Bizonyosak lehetünk abban, hogy amihez ma értékén alul jutunk, azt a reform folyamatában értékéhez kell emelni az árban — de ugyanezen fordítottan is igaz: amit ma áron felül fizetünk meg, ugyanúgy értékén kell majd megkapunk. Az értékek reális viszonyainak kell tehát majd dominálniuk a piacon is. A politikai megoldás azonban azt diktálja: minden korrekciót úgy kell előkészíteni és véghezvinni, hogy az általános életszínvonal görbéje közben megtartsa mérsékeltet ugyan, de fölfelé emelkedő ívét.

SZ. SIMON ISTVÁN

Tábla a földszinten

Több mint évtizede, 1957-ben kezdtek hozzá a gyermekideggondozó és lélek-tani intézetek országos hálózatának kiépítéséhez — a folyamat ma sem fejeződött be —, a szegedi intézet valamivel korábbi. Vidéken itt teremtettek először rendelőszobát, kezdetben elég mostoha körülményekkel, 1956. februárjában. A jelen viszonyok már rendezettebbek, a Tanácsköztársaság útján, lakóház földszintjén szerénykedik a tábla — a bejárat is félreeső, mintha a közvélemény — ahogy mondani szokás: közszej — elől volna inkognitoba. Hiába, a társadalmi előítélet nehezen szűnik, noha az intézet (s ezt országos adatok is erősítik) nagy forgalmat bonyolít le. Közvetlenül a megyei jogú

városi tanácshoz tartozik, de az ország legkülönbözőbb vidékeiről, sőt külföldről is érkeznek páciensek. 1957-ben 1166 gyereket vizsgáltak, két évre rá 5076-ot, 1962-ben már 9112-öt! Szegediek csak az utóbbi években fogadtak bizalmukba az intézetet, addig többnyire vidékiek jártak be, csupán a tavalyi 6992-es statisztikában, és persze az ideiben, találunk több szegedit: amiben benne fogalmazódik az intézmény híre, eredményei, munkájának társadalmi hatása is. Évente tehát 7 ezer gyerek jár ide.

Ezt a munkát itt kell megtanulni — mondja dr. Bácskai Józsefné, az intézet vezetője, utalva feladatuk rendkívüliségére, sokoldalúságára, specialitására. — Egyszerűsége, középiskolai

tanulmányaik befejezéséig, sőt felnőttként is visszajönnek, felső korhatár tehát nincs, miként azt is nehéz konkrétan meghatározni, mi tartozik „profilunkhoz”. Talán könnyebb arról beszélni, mivel nem foglalkozhatunk: akut betegségekkel, kizárólag orvosi beavatkozást igénylő problémákkal. Legfontosabb elvünk a megelőzés, orvosi nyelven: a prevenció. Ezért hangsúlyozni szeretnénk, aki itt megfordul, nem biztos, hogy beteg. Sokszor elég a nevelési tanács, a szakszerű útbaigazítás, amit gyakran kitűnő tanulók is igénybe vesznek nálunk.

N. I.

SZERDA.
1969. DECEMBER 10.

DE MAGYARORSZÁG 3