

Nagyszabású telefonprogram

Másfélzseresére növeljük a telefonközpontok gyártását, háromszor annyi új telefonállomást készítünk, mint a múlt tervidőszakban — jelentette be Sellő Dénes, a Beloiannisz Híradástechnikai Gyar vezető igazgatója a tegnapi déli sajtókonferencián, amelyen — egyebek között — ismertette a gyár negyedik ötéves tervét. A következő években több mint 200 ezer új előfizető kaphat telefonállomást.

Ennek eredményeként a Posta — a rendelkezésére álló anyagi eszközök figyelembevételével — minden eddiginél több telefonkérvényt teljesíthet, bár nem minden igényt elégíthet ki.

A forgalom gyors növekedése indokolja a mind nagyobb fokú automatizálást. A negyedik ötéves terv végére a főbb városokat bekapcsolják az országos távvalasztó hálózatba, s az előfizetők legnagyobb része közvetlen tárcsázással hívhatja egymást. Megkezdődik a nemzetközi automatizálás, illetve az automatikus távvalasztóhálózat kiépítése is.

A gyár jelentős mennyiségű telefonberendezést exportál, elsősorban a Szovjetunióba, a szocialista országokba, s növeli tőkés-exportját is. A hazai ellátás javítására, az export fokozására a gyár — saját fejlesztésű berendezéseinek kívül — hasznosítja a svéd LM Ericsson telefonvállalattal kötött műszaki együttműködési megállapodást. Ennek alapján ugyanis bevezetik a crossbar nagyvárosi és távvalasztó központok sorozatgyártását.

Árvizkárosultak fóruma

Országos készenlét — lassú munka

Szegeden, a parkban új pázsit nőtt a fakadó vizek helyén. Tápén eltakarodtak házak.

Napról napra szemtanúja voltam a minden rosszítói propagandát megmattoló emberföltötti emberi összefogásnak, amikor jött a víz. Maradt-e ebből, illetve átalakult-e minden bajbajutott segítségére siető lelkes szándékká ez az összefogás az újraépítés időszakában?

Nem a tanácsházán kezdem nyomozni ez után, de itt tudtam meg, hogy tart most is az országos készenlét. Sok vállalat jelentkezik: fölépítene egy házat, kettőt, ingyen, társadalmi munkában, csak mondják meg, melyiket. Ha Szegeden egyet kiáltanánk, százan jönnének segíteni.

Azért jöttem a tanácshoz, mert kint, a majdani utcák között csetlő-botló járás közben ilyen panaszokat hallottam: Amikor a víz jött, mindenki mondta, menjünk nyugodtan, nem hagynak cserben bennünket. Ha a tanácsbeliek nem mondják, traktorral sem húzhattak volna ki minket. Hittünk nekik, de nem tudom, szabad-e hinni ezután. A további dolgok nem az ő kezükben vannak.

Mi okuk lehet a panaszra? Megkezdődött az építkezés, 17–18 háznak már készen van az alapja. Az építők azt mondják, ha anyag lesz, ők csinálják sorban, megállás nélkül. Most még előfordul,

hogy egyik portáról hordják át a másikkra, ami van. Ha anyag lenne, jöhetne az országos összefogás is.

Az Építő Ktsz vállalta, hogy fölépít, és november derekáig lakhatóvá tesz 49 házat. Szekeres István, a szövetséget elnöke mondja, amennyi embert ez a munka elbírna, idehoznák.

Miért van ez a sok föltételes mód augusztus elején?

A TŰZÉP jószívű, ad, ami van. A ktsz rendkívüli munkára rendkívüli, eseti hitelt kért anyagra, bérre. Biztos, hogy intézik valahol, de a szokásos hivatali nyugalommal. Eszembe jut, milyen hamar ideérkeztek a szomszéd országokból a homokszákok. Visszatért medrébe a Tisza, vissza a hivatali bürokrácia is? Szállítóeszközökre, munkagépekre lenne szüksége ennek a ktsz-nek. Ígéretet kapott, mondja az elnök, hogy valamilyen támogatási alap pénztárcáját megnyitják ebben az ügyben. Lehet, hogy ez is eljutott már az illetékes előszobáig.

A házak többsége OTP segítségével épül. Tervet, leírást kaptak az emberek, annak alapján adtak megbízást a takarékpénztárnak, hogy bonyolítsa az építkezést. A tervben szereplő 75 centis lábazat lekopott negyvenre, hírlik, hogy ajtók kerülnek máshová, betongerendák helyett itt-ott fagerendák lesznek. Hallanak a panaszokodók ilyeneket is: Ha nem kell az

illetőnek, mondjon le róla, majd eladjuk másnak!

Ideje lenne tisztázni, hogy most nem eladni való házakat építenek itt, hanem árvizkárosultaknak új otthont. Honnan van bátorság ekkora flegmaságra? Honnan van bátorsága az építés kisebb irányítójának úgy beszélni a várakozóknak, hogy eltelhet addig két év is, mire itt mindenki beköltözhét? Reménykedhetnek az emberek, hogy akik a határidőhöz szabott ígéretet tették, azok azt be is vasalják, ha törik, ha szakad.

A tanács emberei szerint sok szép szó hangzik el most is. Minden számbajelölt vállalatot, intézményt a KÖJÁL-tól a tűzoltóságig meghívtak, járják be az új telep helyét, hogy amit csinálnak, jó legyen föltétlenül. El is jött — egyedül a posta. Mondanak ilyeneket is: elérkezett az az idő, amikor a vállalatok leginkább nyerni akarnak. Homokot a Sárgáról hordanak ide, az üdülőtársaság ajándékként. De ezt a homokot a tanácshoz érkezett panasz szerint máshová is viszik.

Fenntartás nélküli elismerést hallottam viszont a DÁV-ról, pedig gondolom, nekik is terven fölül van ez a sok munka, és a gátakon is ott voltak.

Nagy dologról van szó: ott-hont várnak az emberek téle. Segítse ezt mindenki úgy, ahogy tudja! Ha kánikula gyötri az építőket, gondoljon rájuk az afész, mint az aratókra. Ha tiltó jogszabályt kellene föloldani, hogy segéd-munkások jöhessenek este, szombaton és vasárnap, más-honnan, külön pénzért, oldjuk föl a tilalmat erre az időre. Tegyük meg mindent, mert közel van a tél. Csak a kimondott szavakkal ne játsszunk!

H. D.

Milliárdos forgalom

A termelőszövetkezetek áruértékesítését szervező budapesti iroda tegnap az Akadémia utcában tartotta igazgatótanácsi ülését, amelyen az első félévi eredményeket értékelték. Az iroda közreműködésével értékesített, illetve beszerzett áruk értéke, csaknem egymilliárd forint volt. A jó eredményt a tavalyi bőséges termésnek, a téli tárolású áruk választékának köszönhetik és annak, hogy a tsz-e bátrabban „forgatják” pénzüket.

Jó utat!

Nem búcsúzni akarunk. A címet szó szerint kell venni: az utakról, azaz precízebben és hivatalosabban a közutakról lesz szó. Tanúi vagyunk a gépjárművek nagyarányú szaporodásának, olvasói az ezzel kapcsolatos cikkeknek. Sok szó esik ezekben a közlekedő emberről, a gépjárművezetőkről és a gyalogosokról, a feyelemről és a feyelemzetlenségről, a motorokról és a műszaki fejlődésről. S természetesen szó esik az utakról is, amelyek az emberen és a gépen kívül a harmadik legfontosabb tényezőt jelentik ebben a témakörben.

Útjainkról többnyire elmarasztalólag esik szó. Teljes joggal. Túlnyomó többségük ugyanis nem felel meg a korszerű követelményeknek. Gépkocsiparkunk növekedése nemcsak számszerű fejlődést jelent, hanem *minőségi változást* is. Egyre több olyan modern, nagy teljesítményű autó fut közútjainkon, amelyeknek a mai útviszonyok egyszerűen nem felelnek meg. Egyik ismerősöm hozzájutott például egy nagy BMW-hez, egy olyan kocsihoz, amelyet 140 kilométernél lehet, illetve kell négyesbe kapcsolni, vagyis motorikusan ideális helyzetbe hozni. Képzeliük ezt a mi útjainkon.

Hogyan lehet ezt az ellentmondást feloldani, hogyan lehet harmóniát teremteni az utak állapota és a motorizáció fejlettségi fokai között? Véglegesen nyilvánvalóan korszerű úthálózat gyors kiépítésével. Erre azonban *nincs mód*. Egyszerűen nincs pénzünk rá. Bár folyik ezzel kapcsolatban is olyan nagyon jelentékeny munka, mint például a balatoni autósútráda építése, egészen biztos, hogy maga a struktúra egyelőre nem változik, vagyis viszonylag még sokáig a mai utakon futnak a gépjárművek.

Ez azonban egyáltalán *nem* jelenti azt, hogy semmi tennivalónk nincsen. Aki a tél végén, tavasz elején hosszabb túrákat tett az országban, elszörnyedve tapasztalhatta, hogy az egyébként csakugyan kemény és hosszúra nyúló tél mennyire tönkretette az utakat. Kitérő utak váltak szinte teljesen járhatatlanná, s nem is jelentéktelen szakaszon, hanem hosszú kilométereken át.

Az egyik fontos feladat ebből adódik. Bármilyen kemény és pusztító volt ugyanis a tél, az utaknak ebben a nagyfokú lerobbanásában kétségtelenül van valami abnormalis. Úgy látszik, az utakkal is úgy vagyunk, mint az épületekkel. Alig készülnek el, már ott vannak a javítók, s az utak néha hamarabb tönkre mennek, mint amennyi ideig a javításuk tart. Ismeretes a Budapest Bécs közötti út tatabányai szakaszának botránja. Nagy a gyanúm, hogy nem csak egy ilyen botrányosan épített, illetve javított út van az országban. Ez pedig már nem pénz, hanem emberi munka és szervezés kérdése. Nagyon helyes, hogy megbüntetjük az ittas járművezetőket. De miért nem büntetjük azokat is, akik rontanak? A rosszul javított utakat még egyszer javítani kell, s ez már nemcsak pénzbe, hanem esetleg emberéletbe kerül.

A rossz, elhanyagolt, gondatlan út ugyanis, mint köztudott, nemcsak a tengelyt törí, hanem *balesetveszélyes* is. A rossz úthoz persze mindig valami emberi-vezetői hiba is társul. Ezt a hibát azonban éppen gyakran a rossz út okozta elbizonytalanodás vagy megriadás *váltja ki*. Nemrég láttam egy balesetet: egy két Volga között ki többszöri megperdülés után az árokban. A balesetet az a semmiségnek látszó dolog okozta, hogy az út néhány méternyi távolságban beszűkült, s a Volga ezeken a sárfoltokon megcsúszott.

A KRESZ előírja, hogy a sáros útról műtra hajtó járművezetőknek köteleességük a kereket a sártól megtisztítani. Aki úton jár, tudja, hogy a KRESZ-nek ezt az előírását szinte senki és soha nem tartja meg. Mégis nagyon ritka az az olyan hír a lapokban, hogy ezért és az ehhez hasznló szabálysértésért valakit megbüntettek. Pedig ez is van olyan veszélyes vétés, mint rossz helyen parkolni.

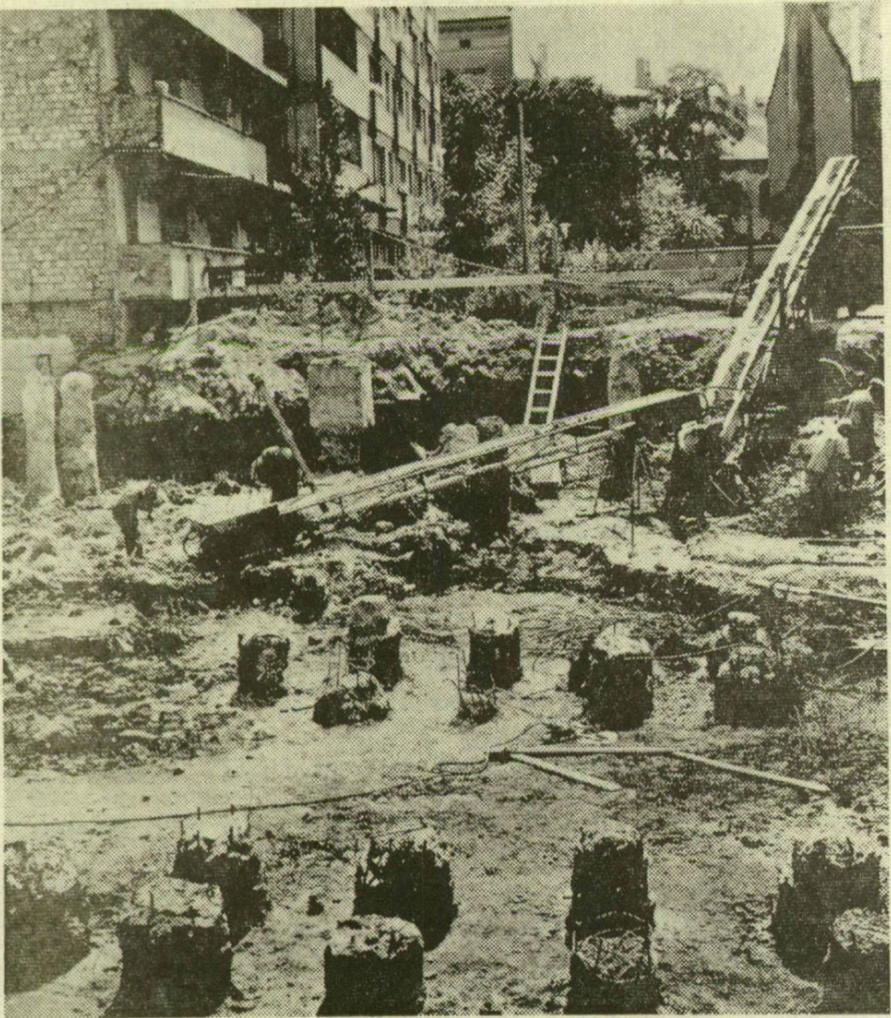
Akárcsak a jó minőségű útjavítás, illetve az utak karbantartása, gondozása, a rendszeremmel ezzel kapcsolatban sem változtathatja meg a jelenlegi struktúrát. De biztonságosabbá és gyorsabbá teszi a járművek közlekedését, s ezzel nagymértékben javítja a helyzetet. A biztonság és a gyorsaság ugyanis nem feltétlenül ellentétes fogalmak. A sebesség természetesen minden balesetnél szerepet játszik, de nagy hiba lenne egyedül a sebességet hibáztatni a balesetekért. Nem ott van nagy balesetveszély, ahol a járművek gyorsan közlekednek, hanem ott, ahol a járművek között nagyok a *sebességkülönbségek*. Ilyen értelemben sokat javítanak az utak minőségén, ha ezeket a sebességkülönbségeket csökkenteni lehetne. A lovasokocsikat, kerékpárokat persze nem lehet és magától értetődően nem is kell kifiltani útjainkról. De azt azért mégis meg lehetne talán vizsgálni, hogy az olyan nagyforgalmú utakon, mint például az E-5-ös, bizonyos szakaszokon milyen lehetősége van a lovasokocsik más utakra elterelésének.

Lehetne még sorolni a tennivalókat. Szinte a legtöbb város kapuja, bevezető útja, kriminális állapotban van, a szegedi Kossuth Lajos sugárútól kezdve a kecskeméti sorompóig, ahol állandóan tolatnak a vonatok. Lehetetlen, hogy a MÁV ne találja más helyet szerelvényei rendezésére.

Tízévrrel jönnek az országba gépjárművek, néhány év múlva minden igénylőnek lesz gépkocsija. Jóval hamarabb, mint ahogy útrendszerünk struktúráját át tudjuk alakítani. De az utak állapotának állandó javításáról, a közlekedési lehetőségek fejlesztéséről addig sem szabad megfeledkeznünk. Különben nagymértékben *csökken* azoknak az erőfeszítéseknek a hatékonysága, amelyekkel a közlekedés többi tényezőit fejleszteni akarjuk. Hiába a jó gépkocsi, hiába a képzett vezető, ha az utak rosszak. A baleseti veszély, ilyen körülmények között, még mindig igen nagy.

Ökrös László

Elkészült a cölöpözés



Somogyi Károlyné felvétele

Az Oskola utca és a Roosevelt tér sarkán folyó építkezés hamarosan új szakaszába lép. Az alapozás vasbeton cölöppel már a helyükön vannak. Most a földet emelik ki a jövőendő épület pincéjének helyén. Ha ezzel a munkával elkészülnek,

vasbeton fejlemez építenek a cölöpkökre. E fölött lesz az épület pincéje és földszintje. Az emeleteket előregyártott, keretvázas elemekből építik majd. A vasbeton fejlemez készítéséhez augusztus második felében kezdenek hozzá.

Válaszol az illetékes

Szegedi ajándéktárgyak

Július 23-án Boszorkány és társai címen bíráló cikk jelent meg lapunkban. A cikk kifogásolta az egyes árudák ajándékarú választékát, ellátottságát.

Az érintett Delta Kereskedelmi Vállalattól Fodor László osztályvezető válaszolt a cikkre. Mint többek között írja, az ajándékcik-

kek beszerzése évek óta megoldatlan probléma. Ennek igazolására bizonylatok százeit tudnák felmutatni. Csupán egyetlen cikk, a halbicska beszerzésének érdekében szinte országosnak mondható levelezést bonyolított le. Az Óra- és Ékszerkereskedelmi Vállalat február 13-án leadott rendelésüknek kétharmadát egyáltalán nem szállította. Például 1600 darab plexitűkrőt 50m képpel, fajtánként 500 darab zománczott csehszlovák gyártmányú emblémás cikket egyetlen darabot sem küldtek. A válassz szerint 1969-es évszám-mal nem emblekplakettet, hanem szegedi emlékként vásárolható kulcstartót áru-sítanak.