

Július 1-től:

Kiterjesztik a lakásépítés vállalati támogatásának módszerét

A lakásépítés vállalati támogatásának bevezetésével 1969. január 1. óta az építkezések új forrásai tárultak fel. Valamennyi vállalatnak módja van arra, hogy pénzzel, szervező-tervező munkával, szállítóeszközökkel, anyaggal vagy egyéb módokon segítse új otthonhoz az arra érdemes és rászoruló dolgozóit. Így módon 1969-ben körülbelül 900, 1970-ben pedig mintegy háromezer család jutott új lakáshoz.

A lehetőségeket azonban — mint a Pénzügyminisztériumban elmondták — még korántsem használták ki. A jogszabályok már eddig is lehetővé tették, hogy a fejlesztési alapnyereségből képzett részének tíz százalékát — évi egy-másfél milliárd forintot —, részesedési alap-

jukból pedig belátásuk szerinti összegeket fordítsanak az említett célra a vállalatok. A fejlesztési nyereségrészből azonban alig 2,5 százalékát, s a részesedési alaprészből is viszonylag keveset költötték. Mindenesetre biztató, hogy a lakásépítés támogatása fokozódik, 1970-ben háromszor akkora összeget használtak fel e célra, mint az azt megelőző esztendőben.

A legújabbban megjelent rendelkezések 1971. július 1-től kiterjesztik a lakásépítés vállalati támogatásának módszerét, s újabb kedvezményeket vezetnek be. A vállalatok a jövőben a nyereségből képzett fejlesztési alapot — ha azt egyéb kötelezettségek nem terhelik —, korlátlanul felhasználhatják a lakásépítés támogatására,

valgyis megszűnik a 10 százalékos felső határ.

A Pénzügyminisztériumban elsősorban arra hívják fel a vállalatok figyelmét, hogy fejlesztési alapjuk felhasználására hosszabb távú tervet dolgozzanak ki, így módon ugyanis a lakásépítést is tervszerűbben tudják támogatni. A minisztérium a vállalatok, a társadalmi szervezetek figyelmébe ajánlja az új típusú lakásszövetkezetek létrehozásának előnyeit, vagyis azt, hogy vállalati segítséggel minél több kollektívá válal kozzék közös munkával, közös erőfeszítésekkel új otthon építésére. A Pénzügyminisztérium azt is helyesli, ha a kisebb anyagi forrásokkal rendelkező vállalatok egymással összefogva segítik dolgozóik lakásépítését. (MTI)

A gazdasági bírság gyakorlatát tovább fejlesztik

A Központi Gazdasági Döntőbizottság az utóbbi időben számos esetben szabott ki gazdasági bírságot jogtalan áremelésekért, a vásárlóknak okozott jelentősebb károkért.

A KDB elnökségi tanácsa a napokban e gyakorlat továbbfejlesztésével foglalkozott. A rendelkezések ugyanis kimondják, hogy gazdasági bírságot a többi között akkor lehet kiszabni, ha a jogtalan árral elért előny, vagy okozott kár jelentős, illetve, ha súlyosan veszélyezteti a lakosság jogos érdekeit.

Számos javaslat érkezett azonban a KDB-hez, hogy a bírságot akkor is indíthatják ki, ha egy-egy konkrét esetben egy-egy termék jogtalan áremelése viszonylag alacsony ugyan, de ezzel valamely vállalat a lakosság rovására szerez előnyt.

Az Elnöki Tanács egyetértett a javaslatokkal, s arra az álláspontra helyezkedett, hogy e kérdést megfelelő gyakorlat bevezetésével kell megoldani. Ezért szükséges, hogy az arra illetékes szervek ilyen esetekben is indítványozzák gazdasági bírság kiszabását. (MTI)

Fejlesztés a vasműben

A negyedik ötéves terv időszakában az országos átlagot meghaladó arányban, mintegy 50 százalékkal növekszik a Dunai Vasmű termelése — jelentették be a nagyüzem hétfőn megtartott műszaki konferenciáján. A feladatok megvalósításáért az idén körülbelül 800 millió forintos beruházást terveznek.

Tanulmányi versenyek

Hétfőn megkezdődött az 1970—71-es tanévi országos középiskolai tanulmányi versenyek első (iskolai) fordulójának. A résztvevők ezen a napon matematikából írták meg versenydolgozatukat. Kedden biológiából, szerdán fizikából, csütörtökön kémiából, pénteken orosz, szombaton pedig angol nyelvből készítik el a dolgozatot.

A közgazdasági szakközépiskolák tanulói könyvviteli dolgozatukat február 22-én, hétfőn írják meg.

Az iskolai forduló legjobbjai indulhatnak majd az áprilisban sorra kerülő második (megyei) fordulóban. Az orosz és angol nyelvi versenyek országos szövegeit az idén is a tavaszi szünetben tartják. (MTI)

Előkészületek a postapalota építéséhez

Tegnap reggel az Anna-kútnál meglepetéssel vehették észre az 1-es villamosra várók, hogy a megállóhely jó néhány méterrel hátrább került a sugárúton. A Szege-d városi tanács építési és közlekedési osztályán, valamint a postaigazgatóságon kaptunk tájékoztatást a Lenin körút és a Kossuth Lajos sugárút kereszteződésében bekövetkező változásokról.

A postapalota építkezése két hét múlva, március 1-én lép új szakaszába. A kivitelező akkor lát hozzá az alapozáshoz. Mielőtt azonban ezt a munkát elkezdene, át kell helyezni a kábelhálózatot, amely közelsége miatt akadályozná az építkezést. Ezért a kerítést egészen a fák vonaláig előre kell hmozni. Vagyis a körúton és a sugárúton a járdát az építkezés céljára a posta lefoglalja. Ezért volt szükséges a villamosmegálló áthelyezése is a Kossuth Lajos sugárút 8-as számú ház elé.

A járdák megszűnésével a kereszteződésben a gyalogosforgalom is megváltozik. A Püspök utca vonalában már felfestették az új gyalogátkelő helyet. Két táblát is kitétek, amely a járművezetőket óvatosabb vezetésre figyelmezteti. A vaske-rekedés és a MÁV-igazgatóság sarkán lánckorlátot helyeznek majd el, hogy a gyalogosok ne tévedjenek „zsákutca-ba”. A Püspök utcát is lezárják a forgalom elől, csak a gyalogosok juthatnak sok helyen Szegeden. A

hatnak majd be lakásukhoz. Mivel az építkezés előreláthatóan 1973 közepéig tart, a járdák is addig lesznek lezárva. Ezért később a Püspök utca sarkán az Anna-kúti forgalomirányító lámpákkal szinkronban működő lámparendszert fog elhelyezni a tanács.

A márciusban kezdődő alapozással előreláthatóan július végére készül el a kivitelező. Akkor látnak hozzá a falak felhúzásához.

Utak, lyukak, huppanók

Másfél millió a kár

Ki tudja? Azt hiszem senki, hogyan is állunk a téllal. Vége van, vagy csak újabb erőket felvonultatni húzódott vissza valahová Északra? Ezt még talán a meteorológusok védőszentje sem tudná megmondani.

De hát, akár bevégeztetett, akár újra jön a tél, nyomát igencsak íthagytak útjainkon.

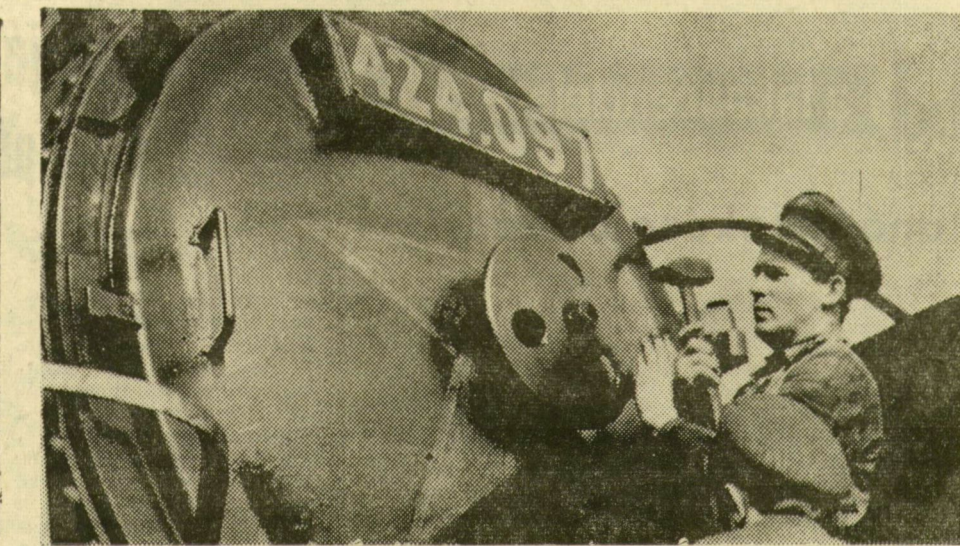
Lyukak, huppanók formájában. Óvatos vezetők kerülgetik őket, a vigyázatlanok óvatlanságát pedig jobb esetben nyelvük bánja. És a tengely-, sőt esetleg a nyaktörés sem túlságosan valószínűen egy-egy gödörben.

Lyukak, huppanók. Szép példányok ékeskednek belőlük sok helyen Szegeden. A

Lenin körút és a József Attila sugárút kereszteződése például szinte teljesen tönkrement. Csúful fest a Magyar Tanácsköztársaság útja, az Április 4. útja, a Lenin körút, Kossuth Lajos sugárút és Tisza-parti közti szakasza, csak a fontosabb városi útvonalakat sorolva. Sajnos, ez a tél sem volt kíméletes. Bár mindaddig enyhébb volt mint a tavalyi, a károk mégis jóval nagyobbak.

Csak az I. kerületben főlőzik a másfél millió forintot.

Még hozzá szűken számolva. Mert sajnos a fagy és a hóle munkáját segítette az utak egyre romló állapota is. És a helyzet valószínűleg évről évre rosszabb lesz, amíg



Megy a gőzös

Gyanítom tegnap óta, hogy a gőzmozdonyt nem egyedül találta föl Stephenson. Nem akarom én dicsőségének egyetlen babérját sem megcákozni, sejtem, milyen megátalkodott makacs hittel lapátolta a szentet a katlanba, amíg egyszer elindult. Én, a kései utód, tegnap ültem — dehogyan ültem, végig álltam — először gőzmozdonyon. Azóta keverem bele a játékba a görögöket is. Mert mit is tett végeredményben a földaláló? Gépesítette a kentaurt. A mondák világának félig lovából félig emberéből lett ez a tüzés paripa. Azt láttam én tegnap, hogy ugyanúgy hozzá van növe testétül-lekese-tül minden idegszálával, teljes életével a masiniszta a mozdonyhoz, mint a mondában a lóhoz.

— Micsoda?
— Vonzódok a gépekhez.
— De ekkorához? Alig fér be az ég alá.

— Ez a szép benne.
Szép menyasszony. Amikor a Harkai József és Nagy Mihály kormányzására bízott gépen elindulunk, akkor meg azt hallom: olyan a mozdony, mint a jó feleség. Ha gondját viselem, soha nem beszél vissza.

Hogyan lesz valakiből masiniszta?

— Nem egyformán. Első kenyeremet én borbélyollóval kerestem. Olló mellől mentem a téglagyárba, onnan jöttem ide szentet lapátolni. Aztán jött a műhely, és csak utána lettem mozdonyvezető.

Ha itt vagyok, csak megkérdezem, miről lehet első látásra utcán is megtudni, ki a mester, ki a fűtő. Mert ha kívülről nézem, ezt látom: ha egy percre állnak is meg valahol, rongyot kapnak, meg hosszú csövű olajozót, egyik szalad jobbra, a másik balra, simogatják, törülgetik, olajozzák a Bivalyt.

— Pedig igen egyszerű — adja ismét Harkai József a választ. — Akinek a jobb oldala reumás, az a mozdonyvezető, akinek a bal, az a fűtő. Ha fűtőből lesz a mester, akkor reumás annak mind a két fele.

— Ezt nem lehet kihagyni?
— Mozdonyon nem.
Egyik oldalát a poklok tüze fűti, a másikat az isten hidege vágja. Izzad az egyik, néha húzfokos hideg szel-leteti a másikat. Van egy törvény, a legördítőbb hidegben is: Szemed a pályán legyen! Nem lehet elbújni a hideg elől. Az is különbség, hogy egyik csinálja a gőzt, a másik meg elpocskolja.

A városföldi jelző fog meg éppen benünk, de még nem tudjuk, hová megyünk. Gépjáratban vagyunk, valahova kell a mozdony. A piros sapkás forgalmista sem tudja pontosan, hova. Bent az állomáson, telefonon tisztázzák, hogy Tassra. Sódert hoznak. Röpké egyezség születik a mozdony két gazdája között, hogy vállalják-e. Nem az utat, hanem azt, hogy két szerelvényből csináljanak egyet. Azért kell megbeszéliük, mert ami a

mozdonynak nehéz, nehéz az az embernek is. Most 2—3 percenként etetik szénrel az őszállatot, pedig üresen mennek. Hogy mikor mennyi fogy a szénből, nem tudom meg, mert sem a szén, sem a körülmények nem egyformák, de előfordul, hogy Pestig eltűzel a fűtő 100 méz-sát. Ha én az évenkénti húsz mázsától is fáztam, akkor most megpróbáltam melegebben megszoritani a fűtő kezét is búcsúzáskor. Azt azért még egyszer megkérdeztem, mert nehezen hiszem, hogy lehet-e igazán szeretni egy gőzmozdonyt.

— Anélkül nem megy.
— Csak jó pénz kell hozzá — okvetetlenkedem.

— Jól fizetnek, de a pénzért nem lehet szeretni. Aki ide a pénzért jön, az belepusztul. Voltam én már ötven órát is egyfolytában mozdonyon.

Nem félttem magamat, lesz miről mesélnem majd az unokáknak egyszer. Vissza-fel mindenestre motorvonnattal jöttem. Erre mondják, ha a különbséget cimbalmozni lehetne, táncolna rá az egész ország. Nem irigy-lem ezt a kényelmet se Farkas Sándortól, mert az ideg-ek azért itt is megfeszül-nek néha, és gőzösről nyer-gelt át ő is, de ez a mozdony már nem csinált külön reumát, nem eszi úgy az embert. Csak innen nézve nem lehet megérteni Harkai Józsefet. Negyvennégy éves, de abban reménykedik, hogy nyugdíjig a füstösön maradhat.

Érdekeséget azért találok itt is. Tóth László az, most tanulja a mozdonyvezetést. Legeslegeső útján van. Az érdekes, hogy ő meg a művészeti szakközépiskolában érettségizett.

A fűtőháztól hazáig bal-lagva a sötétben azon rágó-dom, hogy másnak is tud-nék én erről mesélni, nem-csak az unokáimnak majd. Tudnék más ülfoglalkozású, vezetőállású embereknek is. Mert a mozdonyvezető is ve-zető és mindig áll. Könnyeb-ben húznánk mi is néha a dupla szerelvényeket is, ha úgy tórnóde velünk egyik-másik masiniszta, mint Harkaiék a mozdonyal.

Horváth Dezső

Ülést tartott az SZMT elnöksége

A Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsának elnöksége tegnap ülést tartott. A szervezett munkások fő-ruma meghatározta tenniva-lóit. Szeged és Csongrád me-gyei pártbizottság gazda-ságpolitikai építőmunká-jában. A szakszervezeti szer-vek egyetértéssel fogadták a megyei pártbizottság gazda-ságpolitikai célkitűzéseit és meghatározták azokat a fel-adatokat, amelyek végrehaj-tásában segítséget nyújthat-nak. Az elnökség meghall-gatta Juhász József vezető-

títkár szóbeli beszámolóját, amelyet az SZMT küldött-értekezletén terjeszt majd elő, az írásbeli jelentés ki-egészítve. A tanácskozáson elfogadták azokat az intéz-kedési terveket, amelyek a X. pártkongresszus anyagá-nak feldolgozásával foglal-koznak a szakszervezeti ok-tatás keretében, illetve a szakszervezetek munkáját határozózzák meg a közelgő országgyűlési és tanácstagi választásokon.

SZ. I.