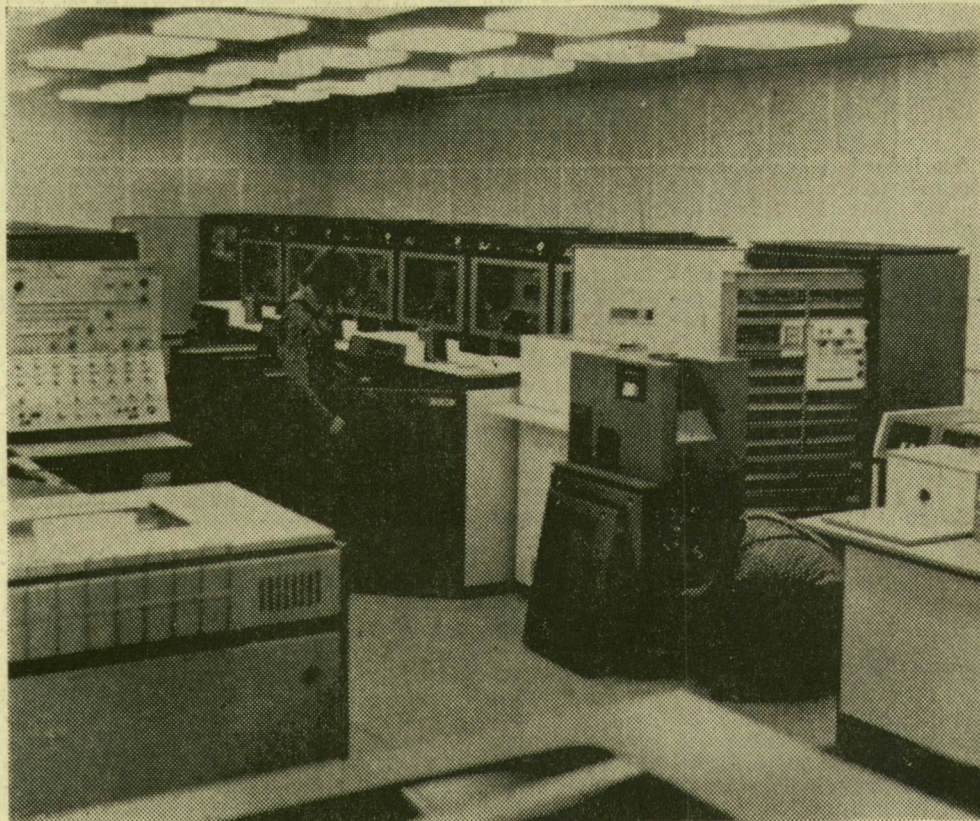


Szerelik az R-40-est



Somogyi Károlyné felvétele

A számítógépek életében tiszteletre méltó kor a hét év, amelyet a József Attila Tudományegyetem kibernetikai laboratóriumának gépe, a Minszk 22 megélt már. A szakemberek tisztelik is eddigi jó szolgálatait az öregnek számító masinát, de örömmel fogadták a napokban a friss, új erőt, az R-40-es számítógépet, amelyet KGST-kooperációban szállított az NDK Robotron-cég, a bolgár, szovjet és lengyel kiszolgálóegységekkel együtt. A 80 millió forintos beruházást igénylő gép másod-

percenként 360 ezer művelet elvégzésére alkalmas, míg a Minszk 22 hatezer feladatot old meg ennyi idő alatt. Az új számítógép elsősorban az egyetemi oktatást szolgálja, de egyben alapja is a kialakítandó dél-magyarországi számítógép-hálózatnak. Az R-40-es méltán lehet a szegedi egyetem büszkesége, hiszen Magyarországon ez a legnagyobb teljesítményű számítógép, amelyet az oktatás szolgálatába is állítanak. Képünkön: a német műszerezetek szerelik a berendezést.

Móraváros jövője

Ha van városrésze Szegednek, ahonnan évek óta a panaszkókat hallhatjuk az ember, az alighanem Móraváros. Látszólag nem sok különbözteti meg a város jó néhány, a Nagykörúton kívül fekvő területétől, s úgy tűnik, a móravárosiakkal egyazon helyzetben vannak a petőfitelepiek vagy a ságváritelepiek, netán az alsóvárosiak vagy a mihálytelekiek. Hiszen Szegedet, mint a magyar, s elsősorban az alföldi városokat, az alacsony beépítés jellemzi. Vagyis szétterül a város, viszonylag kicsiny a legtöbb helyen a lakossűrűség, s nincs az az ereszény, amelyből kitelne valamennyi utca aszfaltozása, közművesítése, rendbehozása. Pedig ez okozza a panaszkókat: a sár, a besüpedt keresztdíjak, amelyek miatt esős időben utcahosszat nem lehet átmenni a túlföldalra. S az is igaz, hogy ezekkel a gondokkal nemcsak a móravárosiak, hanem Szeged más részein lakók is küszködnek. Am Móravárosban más is gondokat okozott.

Méghozzá érthető érdeklődéssel és aktivitással vettek részt, hiszen róluk, a városrész jövőjéről volt szó.

Eredményes olajkutatás

Juratovics Aladár, az NKFV üzemvezetője tájékoztatta a résztvevőket a kutatások eredményeiről. A terület kutatása 1971 őszén kezdődött. Azóta 15 kutatás történt, s ezáltal most már terül a város, viszonylag kicsiny a legtöbb helyen a lakossűrűség, s nincs az az ereszény, amelyből kitelne valamennyi utca aszfaltozása, közművesítése, rendbehozása. Pedig ez okozza a panaszkókat: a sár, a besüpedt keresztdíjak, amelyek miatt esős időben utcahosszat nem lehet átmenni a túlföldalra. S az is igaz, hogy ezekkel a gondokkal nemcsak a móravárosiak, hanem Szeged más részein lakók is küszködnek. Am Móravárosban más is gondokat okozott.

Túl a bizonytalanságon

A városrész helyzete alighanem egyedülálló Szegeden. Immár sok-sok éve építési tilalom van, hiszen eredetileg úgy tervezte a város, hogy ott lesz a IV, és az V. ötéves terv lakásépítési területe. Csakhogy kőbejött az olajkutatás. A Móravárosba tervezett építkezések helyett Tarján nyolcadik ütemét kellett megépíteni, s Felsővárosban nézni újabb építési területek után. Móraváros tehát kimaradt a megújulásból, sőt, az építési tilalmat sem lehetett feloldani, hiszen nem lehetett tudni, milyen eredményre vezetnek az olajkutatások. Az alacsonyan fekvő, vizes területen pedig közben rongálódtak a házak — hiszen javítani, renoválni sem lehetett, a könnyen felálló talaj pedig esős időben sártengerre változtatta a környezetet.

Az olajipar a próbatermeléssel egyidőben megkezdte a végleges berendezések szerelését, készítését, amelyek miatt csak két házát kell lebontani. Ha minden elkészül, a területen csak a kutak, vezetékek s egy központi gyűjtőtelep marad, ahonnan az olajat és a gázt Algyőre szállítják csővezetékben. Megszűnik tehát a jelenlegi zaj, a munkával járó földforgulás két éven belül. Addig azonban még akad tennivaló, például utakat kell építeni a kutakhoz. S itt már áttérhetünk Móraváros fejlesztésére.

A városi tanács főépítési osztályának vezetője, Tolbuhin Béla elmondotta, hogy három évre szóló útjavítási program készül Móravárosra. A munkához már az idén hozzálatnak: az ózdi vasútból hozott salakkal terítik le a vastagon a földutakat. Először az üzletekhez, óvodákhoz, napközikhez vezető utakat kerülnek sorra, hiszen azok ellátása a legfontosabb. A vastag salakréteg a kiserlekek szerint beválik. Természetesen ez sem olcsó, s csak a legforgalmasabb utcák szerepelnek a programban. Az is könnyíti a körünyek lakóinak helyzetét, hogy a Tolbuhin sugárútra vezető utcákat a KPM 50 méteres szilárd burkolattal, sárrázóval látja el.

Harminc év lakásépítése

1930. A népszámlálással együtt végrehajtott lakásösszeírás adatai szerint a falvak és a kisebb városok házáinak több mint 70 százaléka vályogfallal épült, a lakások 75 százalékában nincs villany, 86 százalékában hiányzik a vezeték víz. 1945. A bombázások és a hadműveletek következtében 360 ezer lakóépület sérült meg az országban. 1946—1960. Főlépült 590 ezer új lakás. 1975 március, a Központi Bizottság beszámolója a párt XI. kongresszusán: „Ez az év egyben a 15 éves lakásépítési tervünknek is befejező része. Az ország nagy eredménye, hogy a kitűzött célt 1975 végére elérjük: a tervezett egymillió lakás felépült, sőt néhány tizezerrel többet építünk. Ennek eredményeként 15 év alatt hazánkban minden harmadik család új lakáshoz jutott. A IV. ötéves terv időszakában a lakásépítés ütemével az európai országok élvonalába kerülünk.”

ezek lakás 66 százaléka pedig egyszerű volt ekkor, s így a fejlesztéshez nemcsak pénz kellett, hanem különféle anyagok tömege is. Azaz az ipar, építőipar, építőanyagipar teremtette háttér támogatása.

Iparszerűvé, gyártássá kellett átszervezni az építést. Megkezdődött a házigyári hálózat kialakítása. Az idén március elején avatták a kilencediket Veszprémben, s a tízedikkel, a kecskeméti házigyárral fejeződik be a nagy munka. S míg 1965-ben — az állami lakásépítésen belül — minden száz lakásból hat készült gyári technológiával, napjainkra ez az arány nyolcvanra növekedett.

Bővítették a magánépítők hitellehetőségeit — 1975-ben nyolcmillárd forintot folyósíthat ilyen célra az Országos Takarékpénztár —, megteremtették a közművesítés gyorsításának szervezeti feltételeit. Új cementgyárak, szerelvénygyártó üzemek épültek. Mind több síkúveg-re volt szükség, villamos energiára ugyancsak, hiszen tíz év alatt egymillióval nőtt a háztartási villamosenergia-fogyasztók száma, miközben például az egy háztartásra jutó villamosenergia-felhasználás megháromszorozódott.

Ennyi minden kapcsolódik a lakásépítéshez? S mennyi más még! Hiszen egy évtized alatt a népesség tíz százalékkal gyarapodott, a családok száma ugyanakkor 25 százalékkal, mert felbomlanak a korábbi, ún. nagycsaládok, mert a fiatalok már nem a szülői háznál akarnak élni... A városokban és a kiemelt közlegekben még mindig negyedmillió lakásigénylő vár lakáskiutalásra.

Hatalmas utat kellett megtennünk, örökös küzdelemben a múlt terhével, s az igények növekedésével addig, hogy a párt most elfogadott programnyilatkozata ki mondhatta: a következő tízenöt-husz évben másfél, kétmillió lakást építsünk meg, s az állam és a lakosság együttes erőfeszítésével biztosítani kell, hogy minden

család önálló lakáshoz jusson. 1960-ban 58 ezer, 1970-ben 80 ezer lakás épült, s az idei terv 90 ezer lakás építésével számol. Gyorsabb a tempó, s nemcsak több, de kényelmesebb is az új lakás. Kényelmesebb, mert amíg 1965-ben csak 45 ezer, 1974-ben már 200 ezer otthon távfűtéses, minden száz lakásból 45-ben ott a vízvezeték, s mindez jobb feltételeket nyújt a kulturáltabb élethez.

Igaz, mint a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság tízezer lakásra kiterjedő vizsgálata bizonyította, javítani szükséges a kivitelezés minőségét, mert a korszerű technológia a korábinál jóval fegyelmezettebb munkát követel. Igaz, lehetne nagyobb lendületet adni a munkáslakás-építésnek... de az is igaz, hogy ma már a 3 millió 475 ezer lakás 48 százaléka kétszobás otthon, hogy növekedett az új lakások alapterülete, javult mégpedig nagymértékben felszereltségük. A cél, hogy minden család önálló lakáshoz jusson, még nincs karányútsányira. Am sokkal közelebb van, mint ahogy harminc esztendeje a romokban heverő ország láttán véltük, remélhettük.

Sok szempontból érthető tehát, hogy a móravárosiak keserűen reagáltak a helyzetre, amit nemcsak a sár, a por súlyosított, hanem a bizonytalanság, a fejlődés hiánya is. Am azt is hozzá kell tenni, nemcsak ők voltak bizonytalanságban, hanem a város is, sőt, még az olajipar sem tudta sokáig, hogyan váltják be a reményeket a móravárosi kutatófúrások. Végre azonban megvan az eredmény, s most már kialakultak Móraváros jövőjének körvonalai is. S ha ez a jövő évtizeden belül nem is jár majd generális átalakulással, de végre megszűnik a bizonytalanság, s a legsúlyosabb bajokat föl lehet számolni.

Nemrégiben a Hazafias Népfrent városi elnöksége kibővített ülést tartott, amelyen az olajipar és a városi tanács képviselőin kívül részt vettek Móraváros tanácsstagjai, a körzeti párt-és népfrentbizottság vezetői

Segítettek a szocialista brigádok Iskolarádió Őpusztaszeren

Háziünnepség keretében adták át rendeltetésének az Őpusztaszeri általános iskolában felszerelt iskolarádiót az elmúlt napokban. A Szegedi Postaigazgatóság Szozuz 4. és a Megyei Távközlési Üzem Puskás Tivadar szocialista brigádjai vállalták, hogy társadalmi munkában felszerelik az iskolarádiót, az oktatási intézménynek mind a nyolc termébe. A két brigád által elvégzett munka értéke mintegy 20 ezer fo-

rint. Az általános iskola és a két brigád között a kapcsolat úgy jött létre, hogy a községi pártszervezet vezetősége levélben megkereste az igazgatóság pártszervezetének vezetőjét, s kérte a segítséget. A háziünnepségen a diákok rövid műsort adtak.

Az eseményen jelen volt a Szegedi Postaigazgatóság vezetője, és a község tanácselnöke is.

Feloldott tilalom

Ezekről a tervekről már Takács Máté városi főépítész beszélt, csakúgy, mint

Szávay István

Vonatok helyett autóbuszok

A szeged-rókusi és az algyői vasútállomás közötti vágányépítés miatt tegnaptól, hétfőtől szünetel a vasúti közlekedés Szeged és Hódmezővásárhely között. A forgalmat autóbuszokkal (vasúti díjzabással) bonyolítják le, amelyek a vasút-

állomásokról a menetrendnek megfelelő időben indulnak. A rókusi és algyői állomások közötti szakasz átépítésével várhatóan április végéig készülnek el, majd Algyő és Vásárhely között folytatják a munkát,