

DÉLMAGYARORSZÁG

AZ MSZMP SZEGEDI VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

Az Elnöki Tanács ülése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa pénteken ülést tartott.

Az alkotmány 22. paragrafusának 2. bekezdése alapján március 24-én 10 órára összehívta az országgyűlést.

Ezután bírákat mentett fel és választott, majd egyéb folyamatban levő ügyekről tárgyalt. (MTI)

Tanácselnöki értekezlet

Pénteken a fővárosi, a megyei, a megyei városi tanácselnökök értekezletet tartottak a Parlamentben. Az eszmecsere — melyet Papp Lajos államtitkár, a Minisztertanács Tanács Hivatalának elnöke vezetett — ott volt Rácz Sándor, az MSZMP KB osztályvezetője.

A jelenlevők először megvitatták Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter tájékoztatóját a tárca időszerű kérdéseiről, majd a tanácsí tevékenység aktuális feladatairól tárgyaltak.

(MTI)

Több napraforgó

Nyolc év alatt megháromszorozódott az ország napraforgótermő területe, s egy tonnával nőtt a hektáronkénti hozam. Nagy része van ebben a tíz éve működő bácsalmási napraforgó-termesztési rendszernek, amely csütörtökön tartotta idei feladategyeztető megbeszélését a 41 partnergazdaság képviselőinek részvételével.

A rendszerhez tartozó gazdaságokban, amelyek a hazai vetőmagellátásról is gondoskodnak, a hektáronkénti hozam tavaly elérte a 2270 kilogrammot. Az országos átlag 1950 kilogramm. Most elhatározták, hogy a termeszési technológia korszerűsítésével, új hibridek alkalmazásával tovább növelik a hozamot.

Híd, a legszebb férfikorban

Négy hónapig „üzemszünet”

Az idén lesz száz éve, hogy közúti híd vezet át a Tisza fölött Szegednél. Az 1883-ban, Feketeházi János mérnök tervei alapján elkészült hidat — a mostani belvárosi híd elődjét — a visszavonuló német csapatok 1944 októberében, röviddel a város felszabadulása előtt felrobbantották. A folyókét partjára települt városrészek közti összeköttetést 1948-ig ideiglenes pontonhíddal tartották meg. S közben — dr. Mihailich Győző, dr. Schwertner Antal és Major Sándor tervei szerint — épült az új, vasbeton és acél szerkezetű. 1948 november 18-án avatták, a maga 35 évével tehát előregedettnek éppenséggel nem tekinthető. A most „legszebb férfikorában” levő híd történetének mindaddig két lényeges eseménye volt: kicsérülték a Móra-park felőli feljáróhid elemeit, s átfestették a teljes hídszerkezetet.

A híd életének újabb fontos fejezetét tavaly kezdték el „írni” — az UVATERV készítette el a felújítási programot, s több kivitelező — egyebek között a Ganz-MÁVAG, az Országos Szakipari Vállalat — vette gondjaiba magát a szerkezet felújítását. Gondosan átvizsgálták a hegesztési varratokat, a szegecskéket, szükség szerint javították, cserélték, a közeli hetekben pedig hozzákezdnek a hídszerkezet ivének vizsgálatahoz is. A szegecsere, a pályaszerkezet felújítása, és aztán újramozolása a biztonságtechnikai és műszaki lehetőségek miatt állványépítéssel — teszt szükségessé, s ezért március 13-tól várhatóan a szabadtéri játékok kezdetéig lezárják a gépjármű-forgalom elől a hidat. (A gyalogosok és kerékpárosok biztonságos közlekedésének feltételeit megteremtik, védőtető alatt haladhatnak át a hídon.)

A híd felújításának soros mozzanatairól, a város közlekedési rendszerének körül-

belül négy hónapig tartó átprogramozásáról szólnunk még lapunkban a híd zár előtt, ám mivel a márciusra szóló autóbusz- és trolibérletek ezekben a napokban kell megvenniük, az érdeklőknek már most figyelmükbe ajánljuk a tömegközlekedést érintő leglényegesebb változásokat.

Kezdjük a trolibuszokkal. Az 5-ös járat kocsijai Újszeged helyett csupán a szegedi oldalon a híd feléig járnak majd, a Vár utcában, Deák Ferenc utcában haladva térnek vissza útvonalukra. (Ezen a kerületszakaszon felsővezetékkel kellett építeni.) A Széchenyi tértől az Újszegedre tartó utasok az SZKV két autóbusszával mehetnek tovább — az átszállás ellenére egy utasnak tekintik a két menetet, tehát egy trolisjegy elegendő. (Ezek a két busz egyébként a Bartók Béla térről indulnak — tehát az átszállási lehetőség már ott is adott —, s az Attila utcán, Széchenyi téren, Tanácsköztársaság úján, Felső Tisza-parton, új hídon, Népkert soron, Vedres és Csanádi utcán át érik el a végállomást. (Visszaútban szintén a Széchenyi téren és a Bartók Béla téren szállhatnak át az utasok az 5-ös trolira.) Az 5/A jelzésű betéti járat a Vidvánál levő végállomása és a Bartók Béla tér között közlekedik, az 5/B jelzésű pedig megszűntetik. A 6-os vonalán, az Északi városrész és a Vidra utca között nem lesz változás. A 7-es trolipótló buszok forgalmát szüneteltetik (a kocsikra az újszegedi „átkelésnél” van szükség), a 8-asoké változatlan marad.

Az autóbuszok — a Volán közelébe tartozók — közül a 17-es járatot szüneteltetik a híd zár idején. A Belvárosba igyekvőknek a 10-est, a Marx tér felé haladóknak a 11-est, 21-est, a József Attila sugárutról indulóknak a 62-est, Tarjánból

Újszegedre a közvetlen eljutást igénylőknek a 14-es buszt ajánljuk. Valamennyi variáció felsorolására természetesen nincs lehetőségük. Még a szünetelő 17-es újszegedi ágáról hadd szóljunk: ott a 71, a 71/Y-os kocsik kínálóknak helyettesítő járatul.

A 22-es vonalon is lesz változás: a kocsik csak a Kálvin téri közlekednek. Akik Újszegedről indulnak, a 70-es buszon utazhatnak a 22-es helyett. A 60-as és 60/Y-os kocsik Szőregről — az új hídon át — a Szent György téri mennek, tehát nem a Bartók Béla téren lesz a végállomásuk.

A márciusi bérletek vásárlásakor minden bizonyos körülményeknek kell lennie annak, aki eddig megszokott járata helyett másikat választ. A mérlegelés anyagi hátterét hadd világosítsuk meg a bérletek összehasonlításával: a buszra a felnőttek egyvonalas bérlete 50, az összvonalas 80 forintba kerül; a buszra és trolira egyaránt érvényes kombinált bérlet ára pedig 100 forint. Ha valaki mégis megveszi márciusra a 17-es vagy 22-es bérletet, a hónap végéig a következő rend szerint még utazhat: a 17-est elfogadják a 62-esen és a 11-esen (a Marx tér a tarifafatár), a 10-esen a Belváros felé, az újszegedi ágon pedig a 71-esen és a 71/Y-on. A 22-es vonalbérletekkel a 70-es újszegedi ágán lehet utazni a márciusi bérletek érvényességéig.

Az érintett utasok tájékozódásának, a helyettesítő járatok és az alkalmas bérletek kiválasztásának megkönnyítésére közöljük a tömegközlekedési változások vázlatát. A megállóhelyekről az átszállási lehetőségekről az SZKV és a Volán irányító központjaiban is kaphatnak információt az érdeklődők.

Pálffy Katalin

Energiagazdálkodástól a hulladékhasznosításig

Az Ipari Minisztérium és a megye vezetőinek tanácskozása Szegeden

Energiagazdálkodás, az export lehetőségeinek bővítése, hulladékhasznosítás és más fontos hasonló kérdések szerepeltek pénteken Szegeden azon a tanácskozáson, ahol a megyei párt- és állami szervek, valamint az Ipari Minisztérium vezetői egyeztettek a feladatokat. A tárgyaláson — többek között — részt vett dr. Kapolyi László, az Ipari minisztérium államtitkára, Zsengellér István, az Országos Kőolaj- és Gázipari Trószta vezérigazgatója, dr. Komócsin Mihály, az MSZMP KB tagja, a Csongrád megyei pártbizottság első titkára, Török József, a szegedi pártbizottság első titkára, dr. Petrik István és Prágai Tibor, a megyei, illetve a Szeged megyei városi tanács elnökeinek általános helyettese, Kovács Sándor, az SZMT titkára.

Szabó Jánosné megyei tanácselnök-helyettes rövid áttekintést adott a szegedi párti iparának eredményeiről, szólt az anyagellátás gondjairól, az importalkatrészek hiányáról, egyes árú versenyképességének csökkenéséről, az ötnapos munkahétre való átállásról, az új vállalkozási formák meghonosításáról. Tájékoztató után az ipari tárca és a megyei párt- és állami szervek vezetői sorra vették azokat a megoldásra váró feladatokat, amelyekhez a minisztérium támogatása szükséges. Tudósításunkban csak a legfontosabb témák, elsősorban a lakosság legszélesebb rétegeit érintő és foglalkoztató kérdések kommentálására szorítokunk. Híradásunkat ezért az energiagazdálkodás és az energia racionalizálási program jelentős mozzanatainak felsorolásával kezdjük. Közvetlenül, milyen sok településen szeretnék, ha hozzájárulhatnának az összkömfortot biztosító földgázhoz. A helybeli lakosok ezért anyagi áldozatot is képesek hozni. Nem újdonság, számos esetben összeadták a pénzt és képviselték a vezeték. Ennek a mozgalmak sokszor egy dolog szab gátat: a növekvő igényekhez képest nem elegendő a kivitelezői kapacitás. A tegnapi tanácskozáson kiderült, az Ipari Minisztérium felügyelete alá tartozó — nem helyi —

vállalatokat sem lehet bevonni szűkebb pátriánk gázvezeték-építési programjába. Az ország minden megyéjében kisebb a kapacitás, mint amire szükség lenne. A minisztérium képviselői javasolták, hogy egy célvizsgálattal tájékozzák fel, hogy a helyi erőket miképp lehet bővíteni. Másik gond, hogy a külső gázvezeték építéséhez, a belső szereléshez nem elegendő az anyag. Hiánycikk olykor a kis átmérőjű acélső, az elzárócsap, a hőszigetelő, a kazán, a gázkonvektor. A minisztérium támogatását azért kérték, hogy a földgázprogram tervszerű megvalósítása érdekében az anyagi-műszaki bázis biztosított legyen. A kis átmérőjű acélső hiányának oka, hogy a Csepeli Csőgyár reklámkonstrukciója tavaly év közepén fejeződött be, de néhány műszaki probléma miatt a zavartalan termelés csak az idén kezdődött el. A gyár a második negyedében tud a kívánásoknak eleget tenni. Importbeszerzési korlátozások miatt kevesebb az elzárócsapok és az ÉTI kazánok száma. Hőszigetelő, valamint F-15-ös, F-19-es gázkonvektorokból a gyártó vállalat a piac követelményeinek eleget tud tenni, ugyanakkor a keresettebb F-8-as hiányzik. És még mindig maradjunk a gázos témánál. Üllés körzetében a szárnyvezetékek kiépítésének költségeit a gazdálkodó szervezetek összeadják. Hogy ez valóra váljon, annak az a feltétele: az üllési gázátadó állomás kapacitását bővítsék. Ezt megyei forrásból azonban nem tudják fedezni. A minisztérium vezetői megígérték megvizsgálják annak módját, miképp tudják a központi támogatást biztosítani.

Gyakori panasz, a települések gázvezetékbe történő bekapcsolásának engedélyezési eljárása nem zökkenőmentes, a kérések elbírálása elhúzódik. Felmerült az is, indokolt-e fenntartani a párhuzamos engedélyezést. A minisztérium vezetőinek magyarázata szerint lényegesen javult a helyzet általában, hogy tavaly két új jogszabályt adtak ki, amely a korábbiakhoz képest az eljárásokat egyszerűsíti. A

javulás megmutatkozik abban — legalábbis az elmúlt hat hónap tapasztalatai ezt igazolják —, ha a települési tanácsa vagy a megyei tanács kéri a hálózatra történő bekötést, akkor az engedélyt a jogszabályban biztosított 30 nappal szemben 5-10 nap alatt kiadják.

A tegnapi megbeszélés szó volt a geotermikus energia hasznosításáról is. Mint arról már beszámoltunk, Szegeden a Felsőváros II-es ütemében kísérleti fúrásokat végeznek, amelyeknek eredménye az év végén várható. Ezt követően a város további négy kutat szeretne létesíteni ebben a körzetben, amelyhez az OKGT közreműködését kérte, s a hozzájárulást meg is kapta. Ha a hat kúthoz fűzött remények bevalnának több ezer lakás fűtését oldhatnák meg termálvízzel.

A Szegedi Nyomda napilap-előállítás korszerűsítésére kidolgozott javaslatát is tolmácsolták a megyei vezetők, amely megvalósításához szintén a központi segítséget kérték. Szó volt a megbeszélésen az importgazdálkodás helyzetéről is. Több vállalat gondja, hogy nem ütemes az importanyag-ellátás, s ez veszélyezteti a termelést, az exportszállításokat. A népgazdaság helyzete megköveteli, hogy a jelenlegi szoros importgazdálkodást fenntartsuk. A helyzetet egyelőre nem lehet változtatni, a vállalatok úgy dolgozzák ki stratégiájukat, úgy alakítsák termelésüket, hogy az exportelvitelüket megvalósítsák.

A tanácskozáson felmerült a másodnyersanyag és a hulladék hasznosításának kérdése. A KSZV és a megyei MÉR Vállalat közös beruházásként egy agrofólia-hulladék-feldolgozó üzemet építenek tervezi, aminek az évi kapacitása 2500 tonna lenne. Ehhez szintén központi támogatást kérnek. A minisztérium az ötletet pártolja, az elképzeléseket jónak tartja, s a beruházás megvalósítását támogatja. A tanácskozás végén a megyei vezetők az iránt érdeklődtek, hogy milyen intézkedések várhatók a vállalati szervezeti élet továbbfejlesztése érdekében, miképp folytatódik a decentralizálás folyamata.

