

parlament

bkk3. /megkezdődött... 25. folyt./-szb

a szerkesztőségek figyelmébe!

az országgyűlési tudósításra a következő javításokat adjuk:

a 6. folyt. második bekezdésének hetedik sorában a helysége név helyesen: **I P O L Y S Z A K Á L O S**.

ugyancsak a 6. folyt. utolsó előtti sorától a szöveg helyesen: ... lépjenek fel az ellenforradalmi veszélyeivel a jobboldali jelenségekkel szemben is.

a 11. folyt. első bekezdésének második sorában szinatti helyett **Z S I N A T I** irandó.

a 12. folyt. első bekezdésének második sorának utolsó szava helyesen: képviselője.

a 13. folyt. első bekezdésének második sorában a képviselő funkciója helyesen: a városi pártbizottság **E L S Ő** titkára.

a 14. folyt. harmadik bekezdésének a 14. sorától számított negyedik sora első szavai helyesen: az közös alkotása...

a 16. folyt. első bekezdésének kilencedik sorától a szöveg helyesen: és az 1967. évi Karlovj-vary-i nyilatkozat az európai kommunista pártok tárgyalásairól realisan tárta fel az európai viszonyok megoldatlan problémáit és megmutatta azokat az utakat, amelyek nagy távlatban a valódi biztonságot meg lehet teremteni Európában.

ugyancsak a 16. folyt. utolsó sorában fegyverkezési zónák helyett fegyverkezeti zónák irandó.

/mti/

--

- v é g e -

19.50/ju

1976. 2. sz.

-84-

M.T.I.

Kiadja a Magyar Távirati Iroda. Budapest, I. Fém-utca 5-7. Telefon: 159-490, 359-590

A szerkesztésért és kiadásért a vezérigazgató felel.

parlament

1968. október 17.

bkk. 1. dr. csanádi györgy beszéde

sl/gg/zs/gg/bs

1968. október 17.

a szerkesztőségek rendelkezésére bocsátjuk csanádi elvtárs beszédét, amely az országgyűlés csütörtöki ülésén hangzik el. **embargó: feloldásig!**

x x x

dr. csanádi györgy közlekedés- és postaügyi miniszter a kormány nevében terjesztette az országgyűlés elé a magyar közlekedéspolitika fejlesztési koncepcióját és a vasúti törvényjavaslatot.

- e két javaslat, ha az országgyűlés elfogadja, új fejlődési szakaszt nyithat a magyar közlekedés történetében, ugyanakkor a lakosság jóléte, országunk fejlődése és a szocializmus további sikeres építése szempontjából is kiemelkedő jelentőségű, - mondta. a javaslatok napirendre tűzésének jelentőségét növeli, hogy noha a magyar törvényhozás és jogalkotás sokszor foglalkozott a közlekedés problémáival, átfogó közlekedéspolitikai koncepciót utoljára 120 évvel ezelőtt tárgyalt. az 1848-ban alkotott 30. törvénycikk közlekedésügyünk fejlődésében hosszú ideig meghatározó szerepet játszott.

- az eltelt több mint egy évszázad folyamán nemcsak a társadalmi forma, a nemzetközi erőviszonyok, az ország politikai és gazdasági környezete változott meg, hanem a közlekedés eszközei és módjai is lényegesen módosultak. mérlegre kell tehát tennünk a múlt örökségét, és olyan új közlekedéspolitikai koncepciót kell kialakítanunk, amely megfelel a mai modern követelményeknek, és viszonylag hosszabb időre megszabja a fejlődés útját.

/folyt. köv./

- 1 -

parlament

bkk. 1. /dr. csanádi.... 1. folyt./ gy

- jelenlegi közlekedési rendszerünk alapvető vonásait lényegében a múlt század közepén kialakított közlekedéspolitikánk határozza meg. széchenyi istván, oly sok közlekedési alkotás fáradhatatlan kezdeményezője, támogatója és megvalósítója 120 évvel ezelőtt olyan koncepcióval lépett a nyilvánosság elé, amelyet bátran tekinthetünk a korszak komplex távlati közlekedésfejlesztési programjának. 1848 évi híres javaslata a vasuti, közúti és vízi közlekedés fejlesztését egységes egészbe foglalta. az indítvány nagy sikerét annak köszönhetette, hogy realisan számolt az ország akkori politikai és gazdasági helyzetével, erőforrásaival, földrajzi viszonyaival és kellő előrelátással ismerte fel a múlt század forradalmi, technikai eszközeinek jelentőségét. széchenyi közlekedési programja tartalmilag ma már a múlté, de javaslata és egész életműve ma is nagyszerű példája annak, hogy miként kell a közlekedés szerepét, jelentőségét az ország életében megítélni és fejlesztését történelmi felelősséggel, tudományos alaposan és előrelátással meghatározni.

háználunkban is a múlt század második felében alakult ki az a közlekedési rendszer, amely sajátos szintézisbe foglalta az akkor modern eszközöket: a gőzüzemi vasutat és a gőzhajózást, valamint a primitív fogatos közúti közlekedést. e rendszerben a viszonylag nagy sebességű vasut és a rövid távolságokra használt lóvontatta járművek együttműködése szükségszerűvé tette a kiterjedt kisforgalmu, helyi érdekű vasuthálózat kiépítését, az állomások közötti rövid távolságokat, a megállóhelyek sűrű telepítését.

a miniszter ezután utalt arra, hogy a közúti járművek elterjedésével új lehetőségek nyíltak a közlekedés korszerűsítésére, gyorsítására. ehhez modern úthálózatot kell építeni, s új alapokra kell helyezni a vasuti és a közúti közlekedés együttműködését.

/folyt. köv./

parlament

bkk. 1. /dr. csanádi 2. folyt./ gy

a vasut helyett ma már sokmindent kifizetődőbb közúton szállítanak. az átállítás azonban sok nehézséggel jár. a fejlett tőkés országokban a közlekedésnek ez az átrendeződése jórészt spontán folyamat. gyilkos verseny és egy sor anarchikus jelenség kíséretében megy végbe. a szocialista tervezési rendszer keretén belül nekünk módunk van arra, hogy kellő előrelátással, az ország szükségleteinek és teherbíró képességeinek figyelembe vételével, a lakosság érdekeit messzemenően szem előtt tartva jussunk el az új, korszerű közlekedési rendszerhez.

- a két világháború közötti, egyébként sem korszerű közlekedési rendszerünket elpusztította a második világháború. a gyors újjáépítés során lényegében csak a háború előtti elmaradott színvonalu közlekedési létesítményeket és eszközöket lehetett újra életre kelteni, majd továbbfejleszteni. ennek ellenére a hatvanas évek elejéig sikerült lebonyolítani a gyors iparosítás miatt megnövekedett szállítási feladatokat. a közlekedés eszközeinek teljes kihasználása, a közlekedés dolgozóinak az őszi csúcsforgalmak és a téli hófúvások idején tanúsított hősie helytállása mellett sem lehetett azonban a kimerített tartalékokat teljesen pótolni emberi munkával. ezért közlekedésünkben 1961-64 között már egyre inkább állandósult a kapacitáshiány, s csak a legutóbbi esztendőben jutottunk a fejlesztésben odáig, hogy ma már általában elegend tudunk tenni feladatainknak.

a miniszter ezután több példával illusztrálta azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az ország a közlekedés fejlesztése érdekében tett. jelentősen előrehaladt a vasut-rekonstrukció, a villamosított vonalak hossza ma már meghaladja az 560 kilométert és zánonytól hegyeshalomig ma már összefüggő villamosított hálózaton bonyolódik le a forgalom.

/folyt. köv./

bkk. 1. /dr. csanádi... 3. folyt./ gy

1960 óta több mint 300 új villamos és dízel mozdonyt, csaknem 24 000 vasuti teherkocsit és majdnem 1 700 személykocsit helyeztek üzembe. ennek eredményeként a vasutnál a vontatás 60 százalékat ma már villamos- és dízel-mozdonyok végzik.

- jelentősen fejlődött a vasut vonathálózata is. az értelemben, hogy a legfontosabb vonalakon a korszerű, úgynevezett hézag nélküli felépítmény hossza már megközelíti a 3 000 kilométert. a hálózat mintegy 30 százaléka nagy teherbírásu. a forgalom 70 százaléka már ezeken a korszerű vonalakon bonyolódik le.

- az országos közúti hálózat korszerűsítésének útmutató is számottevően sikerült gyorsítani. az 1950-ben még hiányzó bekötőutaknak a fele megépült. majdnem 5 000 kilométer hosszú pormentes utat építettünk. 1960-ban az aszfaltburkolatú utak aránya még csak 20 százalék volt, ma már 12 000 kilométeres hosszával eléri a 40 százalékot. megkezdtük az ország első autópályáinak, az m 1-es és az m 7-es utaknak az építését is. ilyen módon az országos úthálózatnak több mint 80 százaléka ma már pormentes, illetve portalanított.

- az úthálózat fejlesztése azonban így sem tarthatott lépést a gépjármű állomány növekedésével, a korszerű közúti közlekedés iránti igényekkel. 1960 óta a személyautók száma hazánkban ötszörösre növekedett, s ma már eléri a 150 000-et. ezenkívül félmillió motorkerékpár közlekedik az országban. rohamosan nőtt az autóbuszok és a teherautók száma is. a rendszeres autóbuszjáratok jelenleg 2 600 települést szolgálnak ki, az autóbushálózat hossza pedig 20 000 kilométer fölé emelkedett, tehát kétszer olyan hosszú, mint vasúthálózatunk. a közelmúltban megvalósított egységes darabáru-fuvarozási rendszer eredményeként 3 400 települést kapcsolunk be a menetrendszerű darabáru szállításba.

/folyt. köv./

f

bkk. 1. /dr. csanádi... 4. folyt./ gy

- a rohamosan megnövekedett belföldi áruszállítási feladatok ellátása mellett gépjármű közlekedésünk egyre erőteljesebben vesz részt a nemzetközi forgalomban és természetesen a mi közútainkon is állandóan nő a külföldi gépjárművek száma.

- légi járataink utjának hossza 1960 óta megkétszereződött, és elérte a 28 000 kilométert, miközben légi kapcsolataink a világ minden része felé kiépültek.

- mind a teljesítmény, mind a műszaki felkészültség szempontjából jelentősen fejlődött a belvízi hajózásunk, valamint duna-tengeri hajózásunk - mutatott rá a miniszter, majd arról szólt, hogy a műszaki fejlesztés, a korszerű munkaszervezés, valamint a berendezések és eszközök jobb kihasználásának összehatásaként a munka termelékenysége a különböző közlekedési ágazatokban évi 4-8 százalékkal növekedett. tavaly a közlekedés a nemzeti jövedelem négy és félszázalékát termelte.

- ma már megállapíthatjuk - folytatta -, hogy közlekedésünk túljutott a legnehezebb éveken, s jelenleg általában ki tudja elégíteni a népgazdaság, a lakosság igényeit. a fejlesztések ellenére sem kielégítő azonban - főként a személyszállításnál - a szolgáltatások minősége, korszerűsége.

- a közlekedéspolitikai koncepció azt a célt szolgálja, hogy közlekedésünk helyzetének, állapotának, színvonalának reális és sokoldalú elemzése alapján kijelölje a távlati fejlesztés fő irányait. ennek érdekében nemcsak a múltat és a jelen, hanem sok vonatkozásban a jövőt is vizsgálni kell. dr. csanádi györgy a továbbiakban azt fejtegette, hogy a közlekedés fejlesztése nemcsak az új járművek beszerzéséből áll. a létesítmények, amelyek nélkül a modern járművek nem közlekedhetnek, hosszabb építési időt kívánnak, és hosszú időre szólnak.

/folyt. köv./

f

parlament

bkk. 1. /dr. csanádi.... 5. folyt./ gy

~~.....~~
ez azt a felelősséget rója ránk, hogy alaposan gondoljuk meg, hol és mit építünk, ez a magyarázata annak, hogy közlekedéspolitikai koncepciónk 12 évre és nem nagyobb távlatra készült. gondos mérlegelés alapján így tártuk, hogy a tudomány és a technika mai rohamos fejlődése mellett körülbelül ez az a távlat, amelyet kellő biztonsággal előre láthatunk, és ami alatt lemaradásunkat behozhatjuk, megvalósíthatjuk olyan alapvető céljainkat, mint a vasut teljes rekonstrukciója, a vasut-közut helyes arányának, vasuti és közuti hálózatok önmagukban is zárt, de egymással kooperáló rendszerének kialakítása.

- hazai viszonyaink és a mai korszerű közlekedéstechnika reális talaján maradván a koncepció a legfontosabb fejlesztési céljainkat igyekszik egységes egészbe foglalni. a koncepció kidolgozásánál természetesen figyelemmel voltunk a népgazdaság általános fejlesztéséből adódó szállítási feladatok várható alakulására, nemzetközi kapcsolataink bővítésére is.

- a közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásakor abból indultunk ki, hogy közlekedésünk korszerűsítését a leggazdaságosabban és legcélszerűbben a meglévő hálózati struktúrára való ráépítéssel, annak továbbfejlesztésével kell megvalósítani. a személy- de főleg az áruszállításban belátható ideig továbbra is a vasut viseli a legnagyobb terhelést földrajzi adottságainknál fogva és gazdasági megfontolások alapján is a belföldi utas- és áruszállítást döntően a vasutal, illetve a vasut és a közuti közlekedés kooperációjával elégítik ki. a hajózást, a repülést és a csővezetékes szállítást sajátos, illetve kiegészítő jellegű rendeltetésüknek megfelelően kívánjuk fejleszteni.

/folyt. köv./

f

-6-

parlament

bkk. 1. /dr. csanádi.... 6. folyt./ gy

- a vasut rekonstrukciója keretében folytatjuk a vonalak és a mozgatás korszerűsítését, felszámoljuk a gőzüzemű vontatást, felfrissítjük és a szükséges mértékben bővítjük a járműparkot, a vonalak átbecsátó képességének növelésének érdekében mind a pályát, mind a jármű-parkot alkalmassá tesszük a lényegesen nagyobb sebességű és terhelésű vonatok közlekedésére. a járműparkot automatikus kapcsolószerelvényekkel szereljük fel. széles körben alkalmazzuk a modern hírközlő és biztosító berendezéseket, s gépesítjük az építési, javítási munkákat.

erőteljesen fejlődik a jövőben a gépjármű közlekedés. célunk az, hogy behozzuk a két világháború között bekövetkezett lemaradásunkat. a közuti közlekedést a kapacitás fejlesztésével alkalmassá kell tenni minden olyan szállítási feladatra, amelyet gazdaságosabban, hatékonyabban tud lebonyolítani, mint a vasut. ezért bővítjük a jármű-állományt és a kiszolgáló létesítményeket, s gondot fordítunk a füst és zaj csökkentésére.

- szükséges az utahálózat megfelelő fejlesztése, karbantartása. az utahálózat egyes vonalai és szakaszai - főleg a tanácsi utahálózat - már a jelenlegi forgalom mellett is sok jogos kifogásra ad okot.

- a gépjármű-forgalom fejlesztése élenként foglalkoztatja a közvéleményt. a modern közuti közlekedés fejlesztésének két alapvető indoka van. az egyik az, hogy bizonyos szállítási feladatok ellátásában a gépkocsi népgazdasági szinten is előnyösebb, hatékonyabb, mint a vasut. e területeken a lehető leggyorsabban fell kell számolni az elmaradást. a másik indok, hogy bár sok területen nem olcsó, sőt jóval drágább a gépkocsin történő szállítás, mint egyéb közlekedési eszközökkel, de közismerten kényelmesebb, rugalmasabb, az egyéni igényeknek jobban megfelel. ezeken a területeken, elsősorban a magángépkocsik számának növelése érdekében, olyan mértékű és ütemű fejlesztés szükséges, amelyen mértékben a nagyobb kényelmet megengedhetjük magunknak, figyelemmel az ország, a népgazdaság és a lakosság teherviselő képességére.

/folyt. köv./

f

-7-

bkk. 1. / dr. csanádi... 7. folyt. / gy

- közlekedéspolitikánk nem kívánja elhanyagolni a hajózás és a légi közlekedés fejlesztését sem, noha országunk közlekedési rendszerében ez a két ágazat kisebb szerepet játszik. az öcső víziút előnyeit igyekszünk kihasználni, ahol csak lehet. nagy jelentőséget tulajdonítunk a dunán lebonyolódó nemzetközi hajóforgalomnak, továbbá a duna-tenger és a tengeri hajózásnak. ezek devizatermelő és devizakímélő lehetőségeit maximálisan ki kell használni. fejlesztésüket a fuvarpiac helyzete fogja megszabni. személyhajózásunk fejlesztését elsősorban a turisztikai jellegű utazási igények befolyásolják.

- a légi közlekedésnek - a korszerű repülőgépek gazdaságos hatósugarának megnövekedése, az országunk viszonylag kis repülési távolságai miatt - a belföldi forgalomban már nincs jelentősége. annál jobban nő azonban a szerepe a nemzetközi forgalomban. ennek megfelelően irányozzuk elő a repülőgéppark és a ferihegyi repülőtér fejlesztését, arra törekedve, hogy devizális szempontból a maximális eredményt érjük el. a távolsági közlekedés valamennyi ágát tárgyalva felvetődhet a kérdés, hogy miért nem foglalkozik részletesen a koncepció a városi közlekedés problémáival, fejlesztésével. hangsúlyozni kívánom, hogy e kérdést is rendkívül fontosnak tartjuk. a városi közlekedés azonban ma is, de a jövőben még inkább szerves részét képezi a városfejlesztésnek, ebből nem lehet kiszakítani. az érdekeltektől tanácsok ma már felkészült gazdái ennek a területnek, és igen sokat tettek a helyi közlekedés javítására. a közlekedési tárca, annakül, hogy a tanácsok hatáskörébe beavatkozna, figyelemmel kíséri a városi közlekedés helyzetét is, és segítséget nyújt a tanácsai szerveknek, amikor arra szükségük van.

- a közlekedéspolitikai koncepció külön fejezetet szentel a kisforgalmu vonalak és állomások forgalmának áttérítésére, a körzeti állomási rendszer kialakítására. e probléma jó megoldása egyik előfeltétele annak, hogy a koncepcióban körvonalazott, az egész magyar közlekedési rendszer megújulásának programját ésszerűen és hatékonyan megvalósíthassuk.

folyt. köv./

f

bkk. 1. / dr. csanádi... 8. folyt. / gy

koncepcióknak ez a része a legforradalmibb módon változtatja meg a közlekedés mai szerkezetét, befolyásolja a közlekedési ágak közt a forgalom-megosztást, és kihat az érintett területek lakosságára, gazdasági életére.

- vasúthálózatunk a régi közlekedési rendszertől teljesen télyes, körülbelül 2 000 kilométer összhosszúságú normál és keskeny nyomtávu kisforgalmu vasutvonalat örökölt. ezekre a vonalakra a vasuti áruszállításnak alig több mint egy százaléka, a személyszállításnak körülbelül 3 százaléka jut. a csekély forgalom a vonalak kapacitásának csupán töredékét használja ki, emiatt a szállítás önköltsége a többszöröse a többi vonalénak. ami pedig a közlekedés színvonalát illeti, közismert, hogy a ritka forgalmu, elavult berendezésekkel rendelkező vonalakon korszerűtlen a közlekedés. abba a helyzetbe kerültünk, hogy e vonalakat részben már most, részben az elkövetkező öt éves tervek idején fel kellene újítani, amire legalább két és félmilliárd forintot kellene költeni. ha azonban valóban korszerűekké is akarnánk tenni e vonalakat, úgy ennek az összegnek a kétszeresére lenne szükség.

a kisforgalmu vonalakhoz hasonló, az ugyancsak kisforgalmu vasutállomások problémája. normál nyomtávu vasúthálózatunkon egymástól átlagosan 7 kilométerre összesen több mint ezer állomás van. ezeknek körülbelül felén - amelyek közül 168 állomás a kisforgalmu vonalakon fekszik - az összes árusforgalom még a napi 3 tonnát sem éri el, s a forgalom további csökkenésével lehet számolni. ennek a helyzetnek a fenntartása akadályozná a villamosítást, a dieselesítést, a nagy rakuslyu kocsik előnyeinek kihasználását, végső soron az önköltség csökkentését, a szolgáltatások színvonalának emelését.

folyt. köv./

f

bkk. 1. /dr. csanádi... 9. folyt./ gy

a probléma megoldása az ugynevezett körzeti állomás-rendszer, amelynek fokozatos kiépítését a koncepció előirányozza. ennek az a lényege, hogy a sok apró vasutállomás helyett kevesebb, de korszerűbb, nagyobb körzeti állomást hozunk létre, ahol a modern üzem minden feltételét biztosíthatjuk. ha a következő 10-12 év alatt a legkisebb forgalmu 500 állomásos áruforgalmat megszüntetjük, a vasut áruforgalmának csak körülbelül 5-10 százaléka kerül át más állomásokra. ugyanakkor lehetőség van arra, hogy ahol szükséges, a mezőgazdasági igényben éventenként néhány hétre a régi kisállomások egy részén is lehetővé tegyük az árufeladást. a korszerűsítéssel az állomások átlagos távolsága körülbelül a kétszeresére növekszik és ezzel arányosan csökken a menetidő. széleskörben alkalmazhatjuk a korszerű rakodógépeket a konténeres szállítást. a körzetesítés a személyszállítást alig érinti, mert az áruforgalomtól kizárt állomásokon az utasforgalom továbbra is megmarad, ha az igények azt indokolják. a körzetesítés révén természetesen hosszabb közúton kell majd szállítani az áruk egy részét, ezzel szemben gépjárműveink kapacitását jobban ki lehet majd használni és így önköltségük is csökken. a megvalósításhoz szükséges utépitések, korszerűsítések, a teherautó- és autóbusszpark kiegészítése, a gócpontok rakodógépekkel való ellátása, a körzeti állomások kiépítése nem igényel a népgazdaságtól semmiféle külön áldozatot. a racionalizálás folytán jelentkező megtakarítások nemcsak a költségeket fedezik, hanem ezen felül is hasznot jelentenek. ugyanakkor meggyorsul a forgalom és ki lehet selejtezni az elavult, nemegyszer balesetveszélyes vasuti kocsikat. az utasforgalom egy részét az autóbussz-közlekedés veszi át, amely sürűbb járataival bizonyára igen népszerű lesz. a számítások egyébként azt mutatják, hogy a forgalom áttérése a jelenlegi ár- és tarifa-arányok mellett is az ország számos részén előnyös lesz mind az utasok, mind a fuvaroztatók számára. más esetekben azonban a közúti szállítás többlet-költséggel jár.

/folyt. köv./

bkk. 1. /dr. csanádi... 10. folyt./ gy

ennek azonban az az oka, hogy 1951 óta gyakorlatilag változatlan a vasuti tarifa, az áruszállításoknál pedig különbségek vannak a vasuti és a teherautó fuvarozási díjak között, a vasut közismerten olcsóbb. a közúti szállítás minőségi előnyei és a szolgáltatások bővülése feltétlenül indokolja a többletköltségek áthárítását az igénybevevőkre. méltányosnak tartjuk azonban az átmeneti díjkevezményt. a kedvezményt általában a társaságokra, illetve a munkába járó dolgozóknak és a tanulóknak, valamint a korábban is rendszeres árufuvaroztatóknak.

a miniszter ezután a munkaerő-problémával foglalkozott. elmondta, hogy a koncepcióban előirányzott műszaki fejlesztés és az ahhoz kapcsolódó szervezési intézkedések növelni fogják a munka termelékenységét. a vasut egyes területein munkaerő szabadul fel, amelyet részben a nyugdíjba-menők pótlására, másrészt a munkaidő csökkentésére használnak. a fejlesztésnek egyik fő célja, hogy a közlekedési dolgozók munkakörülményeit javítsa. számos nehéz fizikai munkakör szűnik meg.

a miniszter ezután így folytatta:

- a közlekedéspolitikai irányítás az új gazdasági mechanizmusban is megtartja az állami beavatkozás jogát és adminisztratív eszközeit ott, ahol a szocialista népgazdaság tervszerű fejlődése, az ország és a lakosság egyetemes érdeke megkívánja, ugyanakkor azonban jóval tágabb teret enged a közlekedési vállalatok egészséges gazdasági versenyének.

- a termelő-üzemek, a vállalatok szabadon választhatnak: vagy saját fuvareszközökkel szállítanak, vagy igénybe veszik a közforgalmi közlekedési vállalatok szolgáltatásait. a fuvarozási monopólium a közúton sem jogi, sem gazdasági értelemben nem áll fenn, éppen ezért a fuvarozási kényszer sem érvényesül az autóközlekedési vállalatoknál. némileg más a helyzet a vasutnál, amely monopol helyzetben van, éppen ezért vele szemben a fuvarozási kényszer is megmarad.

/folyt. köv./

parlament

bkk. 1. /dr. csanádi.... 11. folyt./ gy

- az új mechanizmusban jogosan reméljük, hogy a közlekedési ágak korszerű koordinációját, a kist forgalmu vasutvonalak likvidálását, a körzeti állomási rendszer kialakítását is könnyebben valósíthatjuk meg, ha a vasut is igyekszik szabadulni a számára veszteséges üzemszekektől. a rövidtávú fuvarokat sem kényszer-eszközökkel tereljük át a vasutról a közútra, hanem a díjszabás eszközeivel, a fuvaroztatók saját, gazdaságilag jól megfontolt választása alapján. ugyanez áll az ugynevezett ésszerűtlen vagy felesleges szállításokra is.

dr. csanádi györgy ezután rámutatott:

- szocialista jogalkotásunk az 1960-as évektől megkezdte a régi jogszabályok felülvizsgálatát, új jogszabályok alkotását. ennek eredményeként életbe lépett a postáról és a távközlésről szóló törvény, a polgári repüléssel és az utakkal összefüggő kérdéseket szabályozó törvényerejű rendelet. előkészületben van a gépjárműközlekedésről szóló magasabb szintű jogszabály és elkészült a vasutakról most a tisztelt országgyűlés elé terjesztett törvényjavaslat is.

- a beterveztett vasuti törvényjavaslat törvényerőre emelésével igen régi hiányt pótolunk, a vasutakra vonatkozó alapvető rendelkezéseket átfogóan tartalmazó törvény ugyanis a felszabadulás előtt sem volt. ezt a hiányt a multban csak részben ellensúlyozta, hogy az egyes vasutvonalak építésének engedélyezése törvényhozási úton történt és ennek keretében szabályozták az üzemeltetés feltételeit is.

/folyt. köv./

-12-

parlament

bkk. 1. /dr. csanádi.... 12. folyt./ gy

- más a helyzet a fuvarjog területén. a vasuti fuvarozásra - belföldi és nemzetközi vonatkozásban egyaránt - korszerű jogszabályaink vannak, az egyes közlekedési ágak fuvarozási feltételeit a polgári törvénykönyv alapján a kormány rendeletekben szabályozta.

a fuvarozási tevékenységre vonatkozó jogszabályoktól eltekintve azonban a vasútra vonatkozó jogszabályok jelentős része elavult. más részük, amely ma is korszerűnek nevezhető, csak a részlet-szabályozásokat tartalmaz. ezért vált szükségessé az egységes, a szocialista társadalmi-gazdasági rend, a technikai fejlődésigényeinek megfelelő vasuti törvény kidolgozása.

a vasutakról beterveztett törvényjavaslat foglalkozik az állampolgárok jogait érintő kérdésekkel is. a közforgalmu vasutakon kívül a saját használatu vasutak kérdéseit is rendezi. összhangban a közlekedéspolitikai koncepcióval népgazdasági érdekből lehetővé teszi egyes kist forgalmu vasutvonalak forgalmának beszüntetését, illetőleg áttérelését. intézkedik a törvényjavaslat a vasuti dolgozóinak fokozott büntetőjogi védelemről, egyenruha viseléséről, társadalmi biztosításáról, egészségügyi ellátásáról, utazási és szállítási kedvezményeiről is. ezek a rendelkezések a vasutas dolgozók nehéz, felelősségteljes munkájának elismerését kívánják szolgálni.

- amíg a vasuti törvényjavaslat - céljának megfelelően - szigoruan megfogalmazott jogszabály-szöveg, amely a stabilitást, a jogbiztonságot szolgálja, addig a közlekedéspolitikai koncepció nem merev tervezet. célja az, hogy körvonalazza a közlekedés nagyobb távra szóló gazdaságpolitikáját, amely szerves része a párt és a kormány országos gazdaságpolitikájának. a koncepcióban meghatározott élti célok, fejlesztési tendenciák, a megvalósításra váró műszaki, technológiai és szervezési elgondolások végrehajtásában, ütemezésében alkalmazkodni kell a népgazdaság általános fejlődéséhez.

/folyt. köv./

-13-

parlament

bkk. 1. / dr. csanádi... 13. folyt./ gy

a konkrét tennivalók az állami tervekben jelennek meg és a közlekedési ágak, vállalatok fejlesztő tevékenységében realizálódnak.

- felemérhetően jelentősége lesz azonban annak, ha a közlekedésfejlesztés tervezésében és megvalósításában az irányító lesz a kezünkben, olyan koncepció, amelyet a párt és a kormány magáénak vall és most az országgyűlés, általa pedig országunk népe is elfogad és támogat.

- abban a mély meggyőződésben terjesztem a közlekedéspolitikai koncepciót és a vasuti törvényjavaslatot a tisztelt országgyűlés elé, hogy a szocializmus építését, országunk fellendülését, népünk életszínvonalának emelését szolgáljuk. kérem ezért ezek elfogadását. /mti/

-14-

parlament

bkk 2. dr. dimény imre beszéde

kz/gk szb bs

1968. október 17.

a szerkesztőségek figyelmébe!

a szerkesztőségek rendelkezésére bocsátjuk dr. dimény imre mezőgazdasági és élelmiszerügyi miniszter beszédét. elhangzik a parlamenti csütörtöki ülésén. a beszéd csak a közlekedésre használható fel.

x x x

- a mezőgazdasági és élelmiszerügyi minisztérium felügyelete alá tartozó ágazatok - hangsúlyozta a miniszter - a népgazdaságban végbement szerkezeti változások után is a legnagyobb fuvaroztatók közé tartoznak, de egyben maguk is nagyon számottevő fuvarszervezőkkel rendelkeznek. a mezőgazdaságban üzemeltetett tehergépkocsik száma meghaladja a tízezeret, s a rendelkezésükre álló mintegy hetvenezer traktornak is több mint 50 százaléka részt vesz a szállításokban. hasonló a helyzet a nagy tömegű nyersanyagot feldolgozó élelmiszeriparban. az utóbbi termékeinek megközelítően 70 százalékat továbbítja saját eszközeivel a fogyasztókhoz.

- a minisztérium felügyelete alá tartozó vállalatok, üzemek szállításainak megszervezésénél több olyan speciális igényt és körülményt kell tekintetbe venni, amely ebben a vonatkozásban lényegesen megkülönbözteti őket az ipari és kereskedelmi vállalatoktól. ilyen többek között az idényszerűség és a szállított anyagok romlandósága.

- a mezőgazdaságban, az élelmiszeriparban és az erdészetnél a termés biológiai okok következtében nem folyamatos, hanem idényszerű. ezért szállítási csúcok keletkeznek, a szállító kapacitást egy meghatározott, általában rövid időszakra kell koncentrálni. a csúcokon kívüli időszakokban viszont éppen ellentétesen, a szállító eszközök egy része kihasználatlan. további problémát jelent, hogy az érési időtől és az időjárástól függően a szállító eszközöknek szinte napra, órára rendelkezésre kell állniuk. a késedelem a termékek nagy részénél minőségi romlást, károkat idéz elő.

/folyt.köv./

-15-

bkk 2. /dr. dimény... 1. folyt./-szb

- ezek a speciális körülmények érthetővé teszik az érintett vállalatoknak és üzemeknek azt a törekvését, hogy szállításukat elsősorban is saját eszközeikre alapozzák.

- a mezőgazdaság, az élelmiszeripar és az erdészet szállítási igényei szorosan összefüggnek a termelési technológiával. olyan szállító eszközökre van szükségük, amelyek természetük és közúton egyaránt megfelelő hatásokkal dolgoznak.

- a közlekedéspolitikai koncepció kialakítása során a közlekedés, valamint a mezőgazdaság, az élelmiszeripar és az erdészet szakemberei tudományos intézetek bevonásával mérték fel és egyeztetették a tervezett intézkedések hatását az egyes ágazatokra. a felmérések szerint az említett ágazatokat elsősorban is a kisforgalmú vasutvonalak leállítására és a vasúti áruszállítás körzetesítése érinti.

- a vasut az áruszállításokat 1965-ben 1141 állomáson bonyolította le. a kisforgalmú vonalak leállítása, illetve a körzetesítési program végrehajtása után már körülbelül csak 67-száz állomás áll majd a mezőgazdasági, az élelmiszeripari és az erdészeti üzemek rendelkezésére. a mezőgazdaságban és az élelmiszeriparban 4,5 kilométerről 14,7 kilométerre, az érintett erdészeti üzemekben 9,7 kilométerről 17 kilométerre növekszik az átlagos üzemi szállítási távolság. hasonlóképpen jól szemlélteti a szállítási távolság növekedését az az adat, amely szerint a körzetesítés előtt egy állomás vonzáskörzete 82 négyzetkilométerre terjedt ki, utána viszont 210 négyzetkilométerre. az egy állomásra jutó mezőgazdasági terület 8 500 hektárról 21 000 hektárra növekszik.

- az átszervezés és konzekvenciái mintegy 600 üzemet érintenek. ilyen körülmények között érthető, hogy a közlekedés- és postaügyi minisztériummal együtt megkülönböztetett figyelemmel elemeztük és kerestük - mindjárt hozzátesszem: meg is találtuk - az említett okokból adódó problémák megoldását. kormányunk úgy döntött, hogy az átszervezés eredményeként országosan létrejövő megtakarításokból, az első három évben megtérítí a fuvaroztatóknak a távolság növekedéséből adódó többletköltséget. /folyt.köv./

bkk 2. /dr. dimény... 2. folyt./-szb

ez az intézkedés lehetőséget ad a mezőgazdasági, élelmiszeripari és erdészeti üzemeknek, hogy az új helyzethez alkalmazkodva szakosítással, a termelés koncentrációjával csökkentésük a szállítási költségeket. ilyen módon - hosszabb távon - a közlekedéspolitikai koncepció megvalósítása hozzájárul majd a mezőgazdaság és az élelmiszeripar ésszerűbb területi elhelyezkedéséhez is.

- a termelés jelenlegi területi elhelyezése mellett a szállítási távolságok növekedése évente mintegy 200 millió forint költségtöbbletet jelentene a mezőgazdaságnak, az élelmiszeriparnak és az erdészetnek. ez természetesen csak az átszervezés első időszakában jelentkezik ilyen mértékben, s az állam erre az időszakra magára vállalja a költség kiegyenlítését. a távolságnövekedés ugyanakkor azonban szállítási teljesítménytöbbletet is igényel. a számítások szerint a szállítási volumen növekedését mintegy kétezer új szállító eszköz beszerzésével lehet ellensúlyozni. ez szerencsés módon egybeesik a mezőgazdaság és élelmiszeripar távlati fejlesztési elképzeléseivel, reálisan megvalósítható, és a közúti járműfejlesztési program ezt kellőképpen meg is alapozza.

- a vasúti áruszállítás körzetesítése következtében a megszűnő állomások rakodóit, stb. át kell helyezni, vagy tudomásul kell venni, hogy fenntartásuk rontja az adott üzem költségmu-tatóit. ezzel még sokat kell foglalkoznunk, megítélésünk szerint azonban ez is inkább csak az átmeneti időszak gondja. a megoldás egybevág azzal a távlati céllal, hogy a termelés észszerűen helyezkedjen el és szakosodjon. a mezőgazdasági termelés idényszerűsége ugyanakkor szükségessé teszi azt is, hogy egyes megszüntetett állomások a szállítási csúcspont idején - igény jelleggel - működjenek. a közlekedés- és postaügyi minisztérium a közlekedéspolitikai koncepció előkészítésekor megértést tanúsított az ilyen természetű igények iránt, s így mintegy 150-160 megszüntetett állomás időszakos üzemeltetésére lesz majd lehetőség. ez önmagában is számottevően csökkenti majd a már említett többletköltségeket.

- felmerül a kérdés, hogy a körzeti pályaudvarokra, illetve a körzeti pályaudvarokról az üzemek saját maguk, vagy az autóközlekedési vállalatok fuvarozzák-e az elszállítandó, illetve a megérkezett árut. /folyt.köv./

parlament

bkk 2. /dr. dimény... 3. folyt./-szb

ettől függ ugyanis, hogy a mezőgazdasági szállításokhoz szükséges közúti járműkapacitást ágazataink üzemében kell-e fejleszteni, vagy az autóközlekedési vállalatoknál, a vitában végül is az az álláspont alakult ki, hogy ezt a kérdést sem szabad mereven, egyoldalúan kezelni. Velünk egyetértésben a közlekedés- és postaügyi minisztérium is úgy foglalt állást, hogy az ilyen tevékenységet fakultatívá kell tenni. Ha az autóközlekedési vállalatok megfelelő szállítási biztonságot teremtenek és természetesen végzik a szállításaikat, mint ágazataink üzemel, az állami és szövetkezeti gazdaságok csak úgy, mint az erdőgazdaságok minden bizonnyal igénylik majd az autóközlekedés munkáját.

- tudatában vagyunk annak, hogy a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításának nagy a társadalmi, népgazdasági jelentősége. Végrehajtása népgazdaságunknak előnyös, az élelmiszer-gazdaságban időlegesen jelentkező többletköltségek népgazdasági szinten megtérülnek. Szeretnénk azonban hangsúlyozni, hogy minden egyes vasútállomás és vonal megszüntetését, felszámolását alapos, körültekintő felmérés előzze meg. Helyes, hogy ebbe a munkába a megyei párt- és tanácsszervek is bekapcsolódtak. Mint az előkészítés időszakában is kifejezésre juttattuk, a lapkövetelménynek tartjuk a körzeti pályaudvarok megfelelő kiépítését, a rakodás gépesítését, a járműkapacitás megfelelő fejlesztését, a közutak építését és felújítását, a szállítási csúcspontokban ideiglenes állomások üzemeltetését. Csak ezen követelmények megteremtése után szabad elrendelni egy-egy vonal vagy állomás leállítását. E feltételekben, s megvalósításuk módozataiban a mezőgazdasági és élelmiszerügyi, valamint a közlekedés- és postaügyi minisztérium között teljes az egyetértés.

- meggyőződésünk, hogy a közlekedés vezetői és dolgozói, valamint ágazataink vállalatai jól összehangolt munkával, egymást segítve sikeresen valósítják meg az új közlekedéspolitikai koncepciót. /mti/

parlament

bkk 3. az országgyűlés csütörtöki ülése

t z s/kz-tf-ni-pr-sl/gg gy-szb bs

1968 október 17.

csütörtök délelőtt 10 órakor folytatta tanácskozását az országgyűlés.

a plenáris ülésen részt vett Losonczi Pál, a népköztársaság elnöki tanácsának elnöke, Kádár János, az MSZMP központi bizottságának első titkára, Fock Jenő, a forradalmi munkáspárt-szert kormány elnöke, továbbá Apró Antal, Biszku Béla, Gáspár Sándor, Kállai Gyula, Komócsin Zoltán, az MSZMP politikai bizottságának tagjai, valamint a politikai bizottság póttagjai, a központi bizottság titkárai és a kormány tagjai.

a diplomáciai páholyokban a budapesti diplomáciai képviselők számos vezetője foglalt helyet.

az ülést az elnök Kállai Gyula

nyitotta meg. Bejelentette, hogy napirend szerint Fock Jenő, a minisztertanács elnöke választ a kormány beszámolóval kapcsolatban szerdán elhangzott felszólalásokra.

/folyt.köv./

10.20/11

le
10h0-Dm

bkk. 3. / az országgyűlés.... 1. folyt./ gy

a minisztertanács elnöke bevezetőben köszönetet mondott a vitában felszólt képviselőknek, akik hozzászólásukkal sok segítséget, egyben jónéhány új feladatot is adtak a kormánynak. köszönettel emlékezett meg arról a bizalomról, amely a kormány tevékenységét illetően kicsendült a képviselők szavaiból.

ezután arról beszélt, örömmel vette a szerdán este érkezett hírt, hogy aláírták a csehszlovák-szovjet egyezményt a szovjet katonai alakulatok ideiglenes csehszlovákiai tartózkodásának feltételeiről.

- a magyar népköztársaság kormánya nevében üdvözlöm az egyezményt, s kifejezem kormányunk egyetértését - mondta. nagy örömmel olvastam koszigin és cernik elvtársak beszédét. teljes mértékben azonosíthatjuk magunkat szavaikkal, azzal, hogy mindketten pozitívan értékelték az egyezményt. bizonyos, hogy az egyezmény meg fogja gyorsítani a kibontakozást, megerősíti a testvérpártok, a szocialista országok egyetértését. ezen túlmenően - meggyőződésem szerint - a béke őszinte hívei szerte a világon pozitívan fogják megítélni a megállapodást, amely tulajdonképpen egy korábban megnyitott szakasz folytatását jelenti: karlovy-vary-ban, bukarestben meghirdetett politikánk, az európai béke és biztonság megszilárdítását célzó kezdeményezésünk folytatását.

- expozémban említettem, de most, az egyezmény aláírása után sokkal határozottabban beszélhetek róla, hogy csehszlovákiában levő katonáink rövidesen hazajönnek.

/folyt. köv./
10.55/e

- 20 -

de

bkk. 3. / az országgyűlés.... 2. folyt./ gy

két szempontból is örülünk ennek. az első politikai szempont: csehszlovákiában annyira normalizálódott a helyzet, hogy lehetővé vált katonáink hazahozatala. a másik: örülünk azért is, mert a sorkatonák, a hivatásos tisztek és a tartalékosok egyaránt családok emberek, akikért családjuk - velünk együtt - aggódott.

bejelentette: a kormány - teljes összhangban a másik négy testvéri országgal - intézkedik a csapatok hazatéréséről.

ezután a gazdasági kérdésekkel foglalkozó felszólalásokra válaszolt. a képviselők különösebb ellenvetés nélkül elfogadták a kormánybeszámolóját, egyetértettek vele. helyes az a vélemény, hogy az üzemek vezetői általában jól megállják helyüket a gazdasági reform teremtette új körülmények között. igaz, az első időszakban a csaknem minden üzemben meglévő több-kevesebb tartalékot hasznosították leginkább, így viszonylag könnyen érthettek el a gazdálkodásban jó eredményeket. az is kicsendült azonban a vitából, hogy jónéhány üzemben még korántsem foglalkoznak úgy a munkaerőgazdálkodással, ahogyan azt a reform előkészítése során elgondoltuk - utalt erre a kormány beszámolója is. az üzemi vezetők értik-tudják már, mit kell tenniük a reform szellemében, sikerült is eddig országos átlagban a tervezettnél 20 százalékkal nagyobb nyereséget elérni. de a tartalékokból adódó lehetőségek előbb-utóbb kimerülnek, s a gazdasági szabályozók sem lesznek mindig olyan nagyvonalúak, mint a reform kezdetén. a kormány a szabályozókat kicsit módosítani kívánja, hogy jobban ösztönözze az üzemeket az eredményesebb gazdálkodásra, az ésszerűbb termelési tevékenységre, a jobb piaci munkára.

annakidején sokan tekintettek bizonyos aggodalommal a reform elé, viszonylag széles körben volt tapasztalható a munkanélküliségtől való félelem, s ez lényegében csak a legutóbbi hónapokban kezdett csitulni. a foglalkoztatottság alakulásával a kormány különös gondot foglalkozott. már a szabályozók kialakításánál „fékeket”, alkalmaztunk, hogy elhárítsuk a munkanélküliséget. ezek a fékek kicsit túlságosan is jól működtek, ennek is szerepe volt abban, hogy a termelési tevékenység nem egészen úgy alakult, ahogyan szerettük volna.

/folyt. köv./

11.35/e

- 21 -

de

12.00/Dme

bkk. 3. / az országgyűlés... 3. folyt./ gy

úgy gondolom, hogy mégis csak helyesen jártunk el, figyelemmel voltunk arra az alapvető követelményre, hogy a reform politikailag semmiféle bonyodalmat ne okozzon. a továbbiakban - már a jövő évi terv jóváhagyásakor - a szabályozáson úgy kívánunk módosítani, hogy munkanélküliség ezután se legyen, de kialakuljon egy erőteljesebb, okos irányú munkaerő-mozgás. el kell érni, hogy a vállalatoknak ne legyen érdemes megtartani vagy felvenni dolgozókat például gazdaságtalan gyártmányaik további termeléséhez.

több képviselő foglalkozott a vidéki ipartelepítéssel, válaszában hangsúlyozta főként: a kormány kötelességének tekinti, hogy az eddiginél is erőteljesebb intézkedéseket hozzon, további gazdasági ösztönzőket alkalmazzon, hogy érdemes legyen budapestről üzemeket kitelepíteni és vidéken ipart fogadni.

a munkaidő csökkentés néhány tapasztalatáról szólt ezután a kormány elnöke. nagy öröm, hogy már körülbelül egymillióan dolgoznak csökkentett munkaidőben. de ez gondokat is idézett elő. nagyon sok helyen a termelékenység rovására rövidítették a munkaidőt, holott alapvető szempontként jeleztük meg: a munkaidőt úgy kell csökkenteni, hogy az érdekelteknek ne legyen kevesebb a keresete, de ne csökkenjen a termelékenység sem. a keresetek valóban egyáltalán nem csökkentek, sőt a tervezetnél valamivel jobban emelkedtek ezeken a helyeken is, viszont a termelékenység nem alakult megfelelően.

folyt. köv./
11.48/11

- 22 -

de
1200 Dne

bb. 15. megnyitott az első országos csomagolási konferenciát sb/se/11 ká

1968. október 17.

a mezőgazdasági és csomagolási állandó bizottságának rendezésében csütörtökön a technika házában megnyitott az első országos csomagolási konferenciát. a háromnapos tanácskozáson több mint háromszáz hazai és külföldi szakember 34 előadás alapján vitatja meg a csomagolóanyagok, eszközök és gépek fejlesztésének eddigi eredményeit és a további feladatokat. az első országos konferenciától azt várják a szakemberek, hogy az elhangzott javaslatok, ötletek, jelentős segítséget nyújtanak majd a fejlődés meggyorsításához. az első napon többek között beszámoltak arról, hogy elkészültek a zöldség-, gyümölcs-műanyag tasakos csomagolásának első hazai gépei, amelyek a kiválogatott árut önműködően mérik és csomagolják. óránként 200 - 1 200 adag csomagolását végzik el. a hazai szakemberek a jövő évben már 11 fős zöldség-gyümölcs csomagológép prototípusát mutatják be.

a konferencia második napján szekcióüléseken folytatják a tanácskozást, majd szombaton hirdetik a hungaropact, 68 magyar csomagolási verseny eredményét. /mti/

-.-

bb. 16. konferencia az ipartelepek építéséről

t sb/se/11 ká

1968. október 17.

az építőipari tudományos egyesület elnöksége csütörtökön a technika házában sajtótájékoztatót jelentette be, hogy október 22-24 között megrendezi a 2. ipari építési konferenciát, amelyen mintegy 250 hazai és csaknem 80 külföldi szakember vesz részt. az új ipartelepek tervezésének, építésének legjobb módszereit, a 7 évvel ezelőtti 1. konferencia óta elért nemzetközi fejlődést értékelik és meghatározzák a további feladatokat. a tanácskozáson elhangzó 15 előadásnak több mint a felét külföldi szakemberek tartják. az előadások elsősorban a gyárépítés két legfontosabb feladatának, az üzemi épületszerkezetek tipizálásának és az ipartelepítés koncentrálásának problémáit ölelik fel. a konferencia alkalmából a technika házában 13 tervező vállalat kiállításán mutatja be a hazai ipari építészet legújabb alkotásait. /mti/

-.-

10.30/11

- 7 -

de
1100 Dne

bkk. 3. / az országgyűlés... 3. folyt./ gy

úgy gondolom, hogy mégis csak helyesen jártunk el, figyelemmel voltunk arra az alapvető követelményre, hogy a reform politikailag semmiféle bonyodalmat ne okozzon. a továbbiakban - már a jövő évi terv jóváhagyásakor - a szabályozáson úgy kívánunk módosítani, hogy munkanélküliség ezután se lengyen, de kialakuljon egy erőteljesebb, okos irányú munkaerő-mozgás. el kell érni, hogy a vállalatoknak ne legyen érdemes megtartani vagy felvenni dolgozókat például gazdaságtalan gyártmányaik további termeléséhez.

több képviselő foglalkozott a vidéki ipartelepítéssel, válaszában hangsúlyozta főként: a kormány kötelességének tekinti, hogy az eddiginél is erőteljesebb intézkedéseket hozzon, további gazdasági ösztönzőket alkalmazzon, hogy érdemes legyen budapestről üzemeket kitelepíteni és vidéken ipart fogadni.

a munkaidő csökkentés néhány tapasztalatáról szólt ezután a kormány elnöke. nagy öröm, hogy már körülbelül egymillióan dolgoznak csökkentett munkaidőben. de ez gondokat is idézett elő. nagyon sok helyen a termelékenység rovására rövidítették a munkaidőt, holott alapvető szempontként jeleztük meg: a munkaidőt úgy kell csökkenteni, hogy az érdekelteknek ne legyen kevesebb a keresete, de ne csökkenjen a termelékenység sem. a keresetek valóban egyáltalán nem csökkentek, sőt a tervezettnél valamivel jobban emelkedtek ezeken a helyeken is, viszont a termelékenység nem alakult megfelelően.

/folyt. köv./
11.48/11

- 22 -

Dme

bkk. 3. / az országgyűlés... 4. folyt./ gy

kedvezőtlen tapasztalat az is, hogy a hétvégi és a hételeji vasuti áruszállításoknál az utóbbi hónapokban fennakadások voltak. a csökkentett munkaidővel dolgozó üzemeknek is feltétlenül biztosítaniuk kell a pénteki, szombati, vasárnapi és hétfői ki- és berakodásokat. vagonparkunk ugyanis éppen akkora amennyi szükséges, s ha az üzemek mulasztásai miatt külföldi vagonokat kell igénybe vennünk, azért naponta tetemes összegeket kell fizetnünk. az ilyen tapasztalatokat figyelembe kell venni a munkaidő-csökkentés további kiterjesztésénél.

a szociális ellátással kapcsolatban is, nagy népi féltélem, mutatkozott a reform bevezetésekor: mi lesz szociális vívmányainkkal, eddig megszerzett jogainkkal, a gyermekvédelemmel, az óvodákkal, a napköziotthonokkal, az üzemi étkezéssel, a munkásszállásokkal. kilenc hónap tényei bizonyítják, hogy e tekintetben nem történt kedvezőtlen irányú változás; legfeljebb az mondható, hogy nem következett be olyan további kedvező változás, amire szükség lenne, amit az emberek várnak és örömmel üdvözölnének. a kormánynak az a véleménye, hogy a szociális ellátást tovább kell fejleszteni. példaként megemlítette: több óvodai helyre lesz szükség, mert a gyermekgondozási segítyt jelenleg igénybevevő és nem sok idő múlva újra munkába lépő anyák el akarják ott helyezni gyermeküket.

több képviselő beszélt arról, hogy a lakosság örül a reformnak, az emberek szívesen dolgoznak sikeréért. ma már mindenki tudja - a tapasztalatok bizonyítják - hogy a reform az életszínvonalat nem veszélyezteti. a jövőben is minden cselekedetünkkel azon leszünk, hogy erősítsük a lakosoknak ezt a biztonságát és nyugalalmát, s a reform segítségével is még jobb eredményeket tudjunk elérni.

/folyt. köv./
12.10/e

- 23 -

Dme

bkk. 3. / az országgyűlés... 3. folyt. / gy

úgy gondolom, hogy mégis csak helyesen jártunk el, figyelemmel voltunk arra az alapvető követelményre, hogy a reform politikailag semmiféle bonyodalmat ne okozzon. a továbbiakban - már a jövő évi terv jóváhagyásakor - a szabályozáson úgy kívánunk módosítani, hogy munkanélküliség ezután se legyen, de kialakuljon egy erőteljesebb, okos irányú munkaerő-mozgás. el kell érni, hogy a vállalatoknak ne legyen érdemes megtartani vagy felvenni dolgozókat például gazdaságtalan gyártmányaik további termeléséhez.

több képviselő foglalkozott a vidéki iparfejlesztéssel, válaszában hangsúlyozta főként: a kormány kötelességének tekinti, hogy az eddiginél is erőteljesebb intézkedéseket hozzon, további gazdasági ösztönzőket alkalmazzon, hogy érdemes legyen budapestről üzemeket kitelepíteni és vidéken ipart fogadni.

a munkaidő csökkentés néhány tapasztalatáról szólt ezután a kormány elnöke. nagy öröm, hogy már körülbelül egymillióan dolgoznak csökkentett munkaidőben. de ez gondokat is idézett elő. nagyon sok helyen a termelékenység rovására rövidítették a munkaidőt, holott alapvető szempontként jelöltük meg: a munkaidőt úgy kell csökkenteni, hogy az érdekelteknek ne legyen kevesebb a keresete, de ne csökkenjen a termelékenység sem. a keresetek valóban egyáltalán nem csökkentek, sőt a tervezettnél valamivel jobban emelkedtek ezeken a helyeken is, viszont a termelékenység nem alakult megfelelően.

/folyt. köv./
11.48/11

- 22 -

el
12.00 Dme

bkk. 3. / az országgyűlés... 4. folyt. / gy

kedvezőtlen tapasztalat az is, hogy a hétvégi és a hételeji vasúti áruszállításoknál az utóbbi hónapokban fennakadások voltak. a csökkentett munkaidővel dolgozó üzemeknek is feltétlenül biztosítaniuk kell a pénteki, szombati, vasárnapi és hétfői ki- és berakodásokat. vagonparkunk ugyanis éppen akkora amennyi szükséges, s ha az üzemek mulasztásai miatt külföldi vagonokat kell igénybe vennünk, azért naponta tetemes összegeket kell fizetnünk. az ilyen tapasztalatokat figyelembe kell venni a munkaidő-csökkentés további kiterjesztésénél.

a szociális ellátással kapcsolatban is „nagy népi féltélem”, mutatkozott a reform bevezetésekor: mi lesz szociális vívmányainkkal, eddig megszerzett jogainkkal, a gyermekvédelemmel, az óvodákkal, a napköziotthonokkal, az üzemi étkezéssel, a munkásszállásokkal. kilenc hónap tényei bizonyítják, hogy e tekintetben nem történt kedvezőtlen irányú változás; legfeljebb az mondható, hogy nem következett be olyan további kedvező változás, amire szükség lenne, amit az emberek várnak és örömmel üdvözölnének. a kormánynak az a véleménye, hogy a szociális ellátást tovább kell fejleszteni. példaként megemlítette: több óvodai helyre lesz szükség, mert a gyermekgondozási segélyt jelenleg igénybevevő és nem sok idő múlva újra munkába lépő anyák el akarják ott helyezni gyermeküket.

több képviselő beszélt arról, hogy a lakosság örül a reformnak, az emberek szívesen dolgoznak sikeréért. ma már mindenki tudja - a tapasztalatok bizonyítják -, hogy a reform az életszínvonalat nem veszélyezteti. a jövőben is minden cselekedetünkkel azon leszünk, hogy erősítsük a lakosságnak ezt a biztonságát és nyugalomát, s a reform segítségével is még jobb eredményeket tudjunk elérni.

/folyt. köv./
12.10/e

- 23 -

el
12.15 Dme

parlament

bkk 3. /az országgyűlés ... 5. folyt./ -szb

a mezőgazdasággal kapcsolatos észrevételekre válaszolva a miniszterelnök kiemelte: a reform előkészítése és megvalósítása során mindig gondot fordítottak arra, hogy tovább erősödjék rendszerünk alapja, a munkás-paraszt szövetség. ezt sikerült is elérni.

a továbbiakban az állattenyésztés érdekében hozott intézkedésekről szólt. ezek kedvezően hatottak. nagy erkőfeszítéssel tettünk a szükséges takarmánymennyiség előteremtésére, takarmányakciót hirdettünk meg, most ügyeljünk nehogy lemeszáruljék az állatállományt, különösen a szarvasmarhát. igaz, így többet lehet exportálni és ez javítja a fizetési mérleget. az utóbinak örülünk, de a javulás nem történhet olyan áron, hogy több évre tönkretesszük szarvasmarha-tenyésztésünket.

szólt a miniszterelnök a termelőszövetkezetek melléküzemági tevékenységéről is. rámutatott arra, hogy a közös gazdaságoknak erre még sok lehetőségük van, de vigyázniuk kell, nehogy elhamarkodottan rendezkedjenek be olyan termékek előállítására, amelyek fél évig talán jól jövedelmeznek, de azután ott marad a kapacitás és nem tudnak vele mit kezdeni. körültekintően, meggondoltan fejlesszék tovább a melléküzemági tevékenységet, igyekezzenek ténylegesen meglévő szükségleteket kielégíteni, hogy lehetőleg egész évre szóló munkaalkalmat teremtsenek a tagságnak.

a gazdasági kérdések sorában említést tett a miniszterelnök a nyereségről, illetve a nyereségrészesedésről is. mivel a vállalatok nyeresége körülbelül 20 százalékkal nagyobb lesz a tervezettnél, a tavalyihoz képest kéreken 1 milliárddal több lesz a kifizetésre kerülő nyereségrészesedés is.

a népi nemzeti egységgel kapcsolatban elhangzott felszólalásokra válaszolva a miniszterelnök hangsúlyozta: igazunk van, amikor a jogos nemzeti büszkeség hangján szólnak azokról az eredményekről, amelyeket a szocializmus talaján a népi nemzeti egység megteremtésében 12 év alatt elértünk.

/folyt. köv./

12.46/11

14.18

- 24 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 6. folyt./ gy

jogosan lehetünk büszkéek arra, hogy a hazafias népfrontban tömörülve a népünk legkülönbözőbb rétegeihez tartozó erők munkálkodnak egyazon cél megvalósításán, a szocialista társadalom teljes felépítésén.

a vitában elhangzott arra a megjegyzésre, hogy a kormánybeszámoló lényegében a párt 12 éve folytatott politikáját tükrözte, a miniszterelnök kijelentette: megismerjük tartja az összehasonlítást. a párt- és a kormányvezetés munkája minden tekintetben a néppel való kölcsönös bizalomra épül, a pártunk kongresszusán kidolgozott politikai vonalat képviselni az élet minden területén - azt hiszem - senkinek sem esik nehezére - tette hozzá.

a vitában megemlítették a nép körében felvetődött azt az aggodalmat, hogy nem fog-e megváltozni ez a politika, hogy nem következik-e a „kemény kéz”, politikája. másféle vélemények is lehetnek, de elmondhatjuk, hogy ezek abszolút kisebbségben vannak. egyesek így fogalmaznak: csak így maradjon, ne változzék meg a politikai vonal, ne változzanak a módszerek. pártunk politikája a lapelveiben változatlan marad a következő években is.

politikánk változatlansága természetesen nem a tényleg nyugalmat jelenti, hiszen tele vagyunk újabb és újabb elgondolásokkal. egész közéletünk demokratizmusát tovább akarjuk erősíteni. meggyőződésünk: az a kívánság, hogy maradjon meg ez a politika, egyben további reformok, a további szabadgondolkodás, a bátor és ugyanakkor higgadt, nyugodt, a szocializmus talaján maradó cselekedetek igénylését jelenti a népünk részéről - mondta a miniszterelnök, majd befejezésül ismételten kérte az országgyűlést, hogy fogadja el a kormány beszámolóját.

/folyt. köv./

13.16/11

14.18

- 25 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés... 7. folyt./ gy

ezután az elnököl kállai gyula javasolta: az országgyűlés vegye tudomásul, erősítse meg a kormány beszámolóját, valamint a minisztertanács elnökének a felszólalásokra adott választ. hagyja jóvá a kormánynak a gazdasági reform megvalósítása során tett intézkedéseit, a népgazdaság fejlesztése további tervének elkészítésével, az államigazgatás korszerűsítésével kapcsolatban kifejtett elgondolásait; hagyja jóvá a kormány külpolitikai tevékenységét, azokat az intézkedéseket, amelyekkel internacionalista kötelezettségünket teljesítve, a szovjetunióval és a többi szocialista országgal együtt segítséget nyújtunk a baráti csehszlovák szocialista köztársaság népeinek szocialista vívmányainak védelméhez. az országgyűlés bizza meg a kormányt, hogy folytasson tárgyalásokat és tegyen intézkedéseket a var-sói szerződés megerősítéséről, a kóst-ben tömörült szocialista országok gazdasági együttműködésének további fejlesztéséről.

az országgyűlés egyhangúlag elfogadta az elnök javaslatát.

ezután kállai gyula bejelentette, hogy napirend szerint következik a vasutakról szóló törvényjavaslat és a magyar közlekedéspolitikai fejlesztési koncepciójának vitája. indítványára az országgyűlés úgy határozott, hogy mivel a két téma szorosan összefügg, azokat együtt tárgyalja.

dr. csanádi györgy

----- közlekedés- és postaügyi miniszter emelkedett szólásra, aki expozéjában betérjesztette a törvényjavaslatot és a közlekedéspolitikai fejlesztési koncepcióját.

/csanádi györgy beszédét mai bkk. 1-es kiadásainkon közöltük, és a beszédre a következő javításokat adjuk/:

./folyt.köv./

13.25/1 L

- 26 -

de
1412

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 8. folyt.-szb

a 2. folytatás 7. sorának utolsó szava helyesen: képességének figyelembe vételével...

az 5. folytatás első mondatát kérjük törölni, az 5. folytatás tehát így kezdődik:

ez azt a felelősséget rója...

a 6. folytatás 4. bekezdésének alulról számított 4. sorában a szöveg helyesen: ... szükséges a m i l y e n mértékben....

a 7. folytatás második bekezdésének 3. sorában a szöveg helyesen: ... - a belföldi forgalomban már n i n c s jelentősége.

a 8. folytatás utolsó sorában a szöveg helyesen: ... a szolgáltatások színvonalának emelését.

csanádi györgy beszéd-szövegének embargóját feloldjuk.

csanádi györgy nagy tapssal fogadott beszéde után az elnök szünetet rendelt el. a szünet után az országgyűlés dr. beresztóczy miklós

----- elnökletével folytatta munkáját.

nemeslaki tivadar, a törvényjavaslat előadója emelkedett szólásra.

/folyt.köv./

13.30/e

- 27 -

de
1412

parlament

bkk 3. /megkezdődött... 9. folyt./-szb

nemeslaki tivadar,

----- /győr-sopron megye 2. választókerület/, a törvényjavaslat előadója, a vasas szakszervezet főtitkára rámutatott:

- az országgyűlés ipari bizottsága, valamint jogi, igazgatási és igazságügyi bizottsága a közlekedéspolitikai koncepcióról szóló előterjesztést, és a vasutakról szóló törvényjavaslatot egyaránt megtárgyalta. a két bizottság mindkét dokumentumot nagy jelentőségűnek és időszerűnek tartja. nagy jelentőségűnek azért, mert a vasutakra vonatkozó jogszabályalkotásunk sok tekintetben elmaradt szocialista jogrendszerünk fejlődésétől. az idevágó jogszabályok jelentős részét még a múlt század második felében, illetve nem sokkal a századforduló után alkották, így azok túlnyomó része a kapitalista rendszer sajátosságait tükrözi. a felszabadulás után készültek ugyan új jogszabályok, de ezek csak egyes részletekre terjedtek ki és nem érintették a vasut egészére vonatkozó legáltalánosabb jogszabályokat.

- a szocialista termelési viszonyok, valamint a technika rohamos fejlődése miatt a vasutra egyre nagyobb feladatok hárulnak. meg kell teremtenünk azokat a jogi és szervezeti kereteket, amelyek között a vasut, mint a legjelentősebb közlekedési ágazat, a népgazdaság többi ágazatával összehangban és arányosan fejlődjen. garanciát kell nyújtania az új törvénynek a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításához, meg kell teremtenie a vasut fejlődésének összhangját a gazdaságirányítási rendszer reformjával, s végül összhangra törekszik a szocialista országok hasonló jogszabályaival.

- új vonása a vasutakról szóló törvényjavaslatnak, hogy nem csupán a vasuti közlekedés alapvető műszaki és adminisztratív szabályait tartalmazza, hanem garantálja a vasuti dolgozók speciális jogait és intézményeit is.

az országgyűlés ipari bizottsága, valamint jog, igazgatási és igazságügyi bizottsága nevében az előadó több módosító javaslatot terjesztett elő.

/folyt.köv./

13.35/11

- 28 -

de
11.12

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 10. folyt./-szb

a törvényjavaslat 10. paragrafusának 3. pontja kimondja: „a közforgalmu vasut üzemen tartójának mindent el kell követnie, hogy a személyszállító vonatok menetrend szerint közlekedjenek,,.

- a két bizottság együttes ülésén elhangzott az az észrevétel, hogy törvényben nem fogadható el a feltételes módon történő fogalmazás. ugyanakkor sok problémát okozna az is, ha a menetrend pontos betartását törvény tenné kötelezővé, már csak azért is, mivel a menetrend pontos betartásának sok, esetenként előre nem látható objektív akadálya is van. a feltételes fogalmazás, s ugyanakkor az ez esetben valóban indokolatlan és betarthatatlankötelező érvényű előírás elkerülésére a két bizottság a 10. paragrafus 3. pontjának elhagyását javasolja.

- a másik módosító javaslat azzal függ össze, hogy jelenleg különböző utazási kedvezmények vannak érvényben, amelyeket a legkülönbözőbb társadalmi rétegekhez tartozók - közalkalmazottak, diákok, munkások, stb. - vehetnek igénybe. a törvényjavaslat nem szól ezekről a kedvezményekről, s ez esetleg nyugtalaníthatja az érintetteket. javasoljuk a 11. paragrafus 1. pontjának módosítását a következő szövegezésben: „a közforgalmu vasut személy- és árufuvarozási feltételeit, továbbá a fuvarozásért, valamint az ezzel kapcsolatos szolgáltatásért fizetendő díjak és díjkedvezmények megállapításának elveit és rendjét a minisztertanács szabályozza,, ez a módosítás egyezik a jelenleg is hatályban levő rendelkezésekkel, amelyeket célszerű továbbra is fenntartani.

- a két állandó bizottság együttes ülésén elhangzottak módosító javaslatok a 12. paragrafussal kapcsolatban is, amely szerint az egyes közforgalmu vasutvonalak megszüntetésénél a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak ne csak meghallgatási, hanem egyetértési joga legyen.

- az ezzel kapcsolatos javaslatokat a két állandó bizottság nem fogadta el. ezek érvényesítése csökkentené a közlekedés- és postaügyi miniszter felelősségét a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak pedig ettől függetlenül is módjuk és lehetőségük van arra, hogy javaslataikkal, eltérő észrevételeikkel az illetékes szervekhez forduljanak.

/folyt.köv./

13.40/11

- 29 -

de
14.12

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 11. folyt./-szb

- az előbbieket melletti több más észrevétel és javaslat hangzott el a két bizottság együttes ülésén, mind a törvényjavaslatot, mind pedig a közlekedéspolitikai koncepció gyakorlati végrehajtását illetően. a legfontosabbak a következők:

- a vasutakról szóló törvény és a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának elő kell segítenie a különböző érdekek, tehát a szállítók, a szállítatók és az utazóközönség érdekeinek összehangolását. a tárca vezetői ezért minden gyakorlati intézkedést, változtatást előzetesen tárgyaljanak meg az érdekeltektől és az érintett gazdasági egységek vezetőivel.

- a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása során nagy gondot kell fordítani a közlekedés szolgáltatójainak erősítésére, hangsúlyozására. ügyelni kell arra, hogy a különböző intézkedések ne érintsék hátrányosan az utazóközönséget, éppen ellenkezőleg: a népgazdasági érdekek szem előtt tartásával megszemélyesítsék figyelmük a szállítók és az utazóközönség érdekeit is.

- minden közlekedési változtatást úgy szervezzenek meg és hajtsanak végre, hogy a változtatásokkal párhuzamosan megtörténjenek a megfelelő intézkedések az utazóközönség igényeinek kielégítésére. az egyes vasútvonalak megszüntetésével egyidőben gondoskodni kell a közúti közlekedés megszervezéséről.

- a közlekedéspolitikai koncepció és a vasutakról szóló törvény eredményes végrehajtása megköveteli a rendelkezésre álló anyagi eszközök koncentrált felhasználását. ügyelni kell azonban arra, hogy ez ne jelentse a meglévő súlyos helyi közlekedési problémák megoldásának elodázását, például a még hiányzó bekötőutak megépítését.

- a jogi, igazgatási és igazságügyi, valamint az ipari bizottság - az ismertetett módosításokkal és a végrehajtással kapcsolatos észrevételekkel - egyetért a magyar közlekedéspolitika koncepciójával, valamint a vasutakról szóló törvényjavaslattal, s az országgyűlésnek is elfogadásra ajánlja.

/folyt.köv./

13.50/11

Al. J. 11.11.11

- 30 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 12. folyt./-sz gy

csáki István,

szolnok megye 8. számú választókerületének képviselője, a megyei pártbizottság első titkára a közlekedéspolitikai koncepciót jellemezve rámutatott: a népgazdaság továbbfejlesztéséhez elengedhetetlen, hogy a termelő ágazatok - az ipar és mezőgazdaság - átszervezésével és korszerűsítésével egyidőben a kapcsolódó ágazatok, köztük a közlekedés és szállítás szervezését és technikai ellátását is javítsuk, tökéletesítsük.

elismeréssel szólt arról a nagyarányú közlekedésfejlesztésről, aminek az ország minden részében tanulni lehetünk. gyors ütemben korszerűsítik a vasutat, több vonalon megvalósították a diesel vontatást, és bővült a villamosított vasúthálózat. nem mondható el ugyanez a közúti szállításról és különösen a közút-hálózatról. példának említtette a képviselő, hogy megyéjében a mintegy 1300 kilométer hosszúságú közút-hálózatnak alig a fele elfogadható minőségű, a többi része keskeny, alap nélkül lerakott makadám. őszi és tavaszi esőzésekor a nehezebb járművek valóságos felcsúszást okoznak ezek az utvonalakat.

szóváltotta a közúti járműállomány nem kielégítő műszaki állapotát is. elmondta, hogy a szállító vállalatok személyes és áruszállító járművei a rossz utviszonyok miatt idő előtt tönkremennek, a vállalatoknak nincs elegendő alkatrészük, gumibroncsuk, tartalékjarműük. ahhoz, hogy a koncepcióban megjelölt célokat elérjék, itt is előbbre kell jutnunk - mondta.

végezetül a szolnoki nagyarányú vasúti rekonstrukció helyzetét ismertette. a beruházás, amelyet 1964-ben kezdtek el, mintegy tíz esztendőre van igénybe. az első ütem létesítményeit a tervezett december végi határidő helyett már november 7-re átadják.

a beterjesztett javaslatot elfogadta.

/folyt.köv./

13.55/e

Al. J. 11.11.11

- 31 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 13. folyt./-szó

balogh lászló

----- tsz -elnök, békés megye 14-es választókerületének képviselője a mezőgazdász szemével vizsgálta a közlekedéspolitikai irányelveket és a vasutakról szóló törvényjavaslatot. rámutatott, a közlekedéspolitikai irányelvek fő célja a magyar vasuti és közúti közlekedés európai színvonalra emelése, technikai ellátottságának fejlesztése, a két fő közlekedési ág közötti ésszerű munkamegosztás megvalósítása. az irányelvek végrehajtásának legfontosabb eszköze a közutak és a közúti forgalmi eszközök, valamint a vasuti hálózat korszerűsítése, a gördülő felszerelés fejlesztése, továbbá a nem kifizetődő, kis forgalmu vasutvonalak megszüntetése, a körzeti vasútállomások kialakítása.

a várható nehézségekről szólva, a képviselő kifejezte azt az aggályát, hogy a korszerűtlen, kis forgalmu vasutvonalak megszüntetése nehezíti majd a mezőgazdasági üzemek munkáját. a közelmúltban például a cukorgyárak bizonyos átvedőhelyeit megszüntették, másutt a gazdasági vasutak sínjeit felszedték, s emelt nagy tömegű cukorrépat kétszer olyan távolságra kell szállítani, mint korábban. ez költségtöbbletet okoz. ezért a különbözetért azonban az illető mezőgazdasági üzem semmiféle kárpótlást nem kap. ez arra készítette az egyébként megfelelő adottságú termelőüzemeket, hogy - szállítási kapacitás hiányában - cukorrépa-termelésüket korlátozzák, illetve teljesen megszüntessék.

- a jövőben el kell kerülni az ilyen egyoldalú intézkedéseket - hangoztatta a képviselő. különösen fontos, hogy a nagy tömegű árut forgalmazó mezőgazdasági üzemek részére a körzeti-ítés során megfelelő teherbírású bekötő vagy összekötő utahálózatot biztosítsanak. a közúti közlekedésnek pedig olyan járműparkkal kell rendelkeznie, hogy a szállítási csúcsidőben segítségére tudjon lenni a mezőgazdasági üzemeknek.

- a vasuti felvedőhelyek egy részének megszüntetése a termelőszövetkezeteket arra kényszeríti, hogy a szállításra és rakodásra használt gépparkjukat bővítsék, azonban az ilyen beruházásokat sok mezőgazdasági üzem nem tudja a saját erejéből megvalósítani. emellett az új létesítmények fenntartása és üzemeltetése számottevően növeli a termelési költségeket. ezért a képviselő indítványozta: az illetékes szakminisztérium tegye lehetővé, hogy a mezőgazdaság nagy teljesítményű szállítóeszközöket szerezhessen kedvező feltételekkel. ugyanakkor a megmaradó és kialakítandó körzeti pályaudvarok felvedőképességét is biztosítani kell.

/folyt.köv./

14.05/e

ll

- 32 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 14. folyt./-szó

végezetül felhívta a figyelmet: az illetékesek gondoskodjanak arról, hogy a munkahelyükre naponta bejáró dolgozók ne károsodjanak amiatt, hogy egyes helyeken a személyszállítást fokozottan a közutakra terelik át. javasolta, hogy a gyér forgalmu vasutvonalak megszüntetésével elérhető megtakarításokból létesítsenek közlekedési alapot az említett célra.

a képviselő a vasutról szóló törvényjavaslatot és a közlekedéspolitikai koncepciót elfogadta.

tóth géza,

----- állomásfőnök, szabolicszatzmár megye 17. számú választókerületének országgyűlési képviselője hangsúlyozta: régi, sürgető igényt kívánott kielégíteni az előterjesztett új vasuti törvénytervezet és közlekedéspolitikai koncepció. az ország közlekedési hálózata az elmúlt időszakban ugyan általában megfelelt a szállítási követelményeknek, s korszerűsítésében is igyekeztek az illetékesek lépést tartani az ország általános fejlődési ütemével - a század elején kialakult struktúra miatt azonban ma már nem tudják megoldani a népgazdaság diktálta szállítási feladatokat. a vasuthálózat elavult volta a korszerű technika felhasználását is akadályozza, mert a rövid állomástávolságú, kis teherbírású pályákon nem lehet közlekedtetni a nagy teljesítőképességű villamos- és diesel-mozdonyokat, a nagy raksúlyu tehervagonokat. nem is szólva arról, hogy a kisforgalmu vonalak és állomások üzemeltetési, fenntartási költsége évről-évre jelentős teher-tétele az államkasszának. szabolicszatzmár megyében például 55 kilométer olyan elavult vasutvonal van, amelynek évi üzemeltetési költsége mintegy 25 millió forint, felújítási költsége pedig ennek tízszeresét is meghaladja. napjainkban tehát, amikor minden vállalat, üzem és intézmény a gazdasági reform szellemében fokozza teljesítményét, az olyan vasuti törvény, amelynek alapja még századbeli paragrafusokon nyugszik, nem segíthetik kellőképpen a népgazdaság megnövekedett szállítási feladatainak megoldását.

a képviselő a közlekedéspolitikai irányelveit és a vasut törvényt elfogadta.

/folyt.köv./

14.10/11

ll 14.10/11

- 33 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 15. folyt./-szb

varga gáborné,

----- borsod megye 8. számú választókerületének országgyűlés képviselője, a megyei tanács végrehajtó bizottságának elnökhelyettese rámutatott: kedvező fejlődés távlatát nyitja meg az a tudományos alapossággal, gondossággal előkészített, sokoldalúan egyeztetett közlekedéspolitikai koncepció, amely a ház asztalán fekszik. megvalósítása nagy horderejű, mind a jelenre, mind a jövőre kiható feladat, amely a rendelkezésre álló erőforrások nagyon meggondolt, összehangolt, körültekintő felhasználását igényli.

a képviselő hangsúlyozta, hogy a borsod megyeiek nagy várakozással tekintenek a vasút korszerűsítését célzó intézkedések elé. a tervezet megvalósulása minden igényt kielégítő közlekedési viszonyokat teremt majd a megyében. mindemellett szükség lenne, hogy az illetékesek megvizsgálják a hidasnémeti - tállya vonalszakasz delta-vágánnyal való korszerűsítésének lehetőségét. ez a megoldás 38 kilométerrel rövidítené a hidasnémeti - nyíregyháza - záhony közötti távolságot. varga gáborné azt is javasolta, hogy a gazdaságosabb szállítás érdekében az illetékesek fontolják meg az ózd - borsodnádass - kisterenye közti vasúti szakasz megépítésének lehetőségét. a szállítás ugyanis a jelenlegi útvonalon csak 240 kilométeres távolságon bonyolítható le. az ózd - kisterenye vasútvonal megépítése esetén ez a távolság 160 kilométerre csökkenne. a vasútvonal megépítését nemcsak a késztermék szállítások indokolják, hanem a diósgyőr - ózd - borsodnádass - salgótarján között lebonyolított kooperációs szállítások is.

a képviselő szólt arról is, hogy a népgazdaság teherbíró képességéhez mért céltudatos fejlesztési politikával ugyan számottevő eredményeket értek el borsod megye közúti viszonyainak javításában, mégsem tudták maradéktalanul kielégíteni a forgalom diktálta követelményeket. helyes és célszerű lenne, ha az utjavításra fordítható hiteleket a közúti forgalom arányának megfelelően használnák fel az utfenntartó szervek területi egységei. a képviselő végzetül kérte: tegyék vizsgálat tárgyává ózd város komplex közlekedési fejlesztésének lehetőségét.

az előterjesztéssel egyetértett, azt elfogadásra ajánlotta.

/folyt.köv./

14.18/11

el 1402

- 34 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 16. folyt./-szb

zámbó józsef,

----- győr-sopron megye 9-es választókerületének képviselője, a megyei pártbizottság titkára felszólalásában kifejtette: a közlekedéspolitikai koncepció nem cél, hanem sokkal inkább eszköz ahhoz, hogy a személy- és áruszállítást korszerűbben, gazdaságosabban oldjuk meg. közlekedésfejlesztési feladataink az előterjesztésben foglaltaknál lényegesen szélesebb körűek, - mutatott rá - hiszen a törvényjavaslat nem öleli fel például a városi tömegközlekedés javításával, fejlesztésével összefüggő feladatokat, amelyeket szintén ki kell dolgozni.

- figyelembe kell venni azt is, - hangsúlyozta -, hogy a körzetesítésből eredően a mezőgazdasági szállítások egy része többfeladatot jelent majd a városi közlekedésben. ha a városi uthalózat és közlekedés fejlesztésére nem fordítunk kellő gondot, a városokon áthaladó forgalomban keletkeznek torlódások, közlekedési dugók. ezt nagyobb városokban, így győrben már most tapasztalhatjuk. fejlesztésre szorul a tanácsi uthalózat is, mert a jelenleg használatos közlekedési eszközökhöz mérten a meglévő utak, hidak, átereszek eléggé elavultak. sok új termelőszövetkezeti bekötőutat is kell építeni.

nyomatékosan hangsúlyozta, hogy a közlekedéspolitikai irányelvek középpontjában az emberek, a dolgozók állnak, ezért - a munkaerő-utánpótlás érdekében is - javítani kell a közlekedésben dolgozók munkakörülményeit, szociális és kulturális ellátottságát.

az irányelveknek azzal az elképzeléssel kapcsolatban, hogy a megszűnő vonalakon a pályatestet felbontják, a képviselő javasolta: a felszabaduló területeket adják át hasznosításra a mezőgazdasági termelőüzemeknek. ez az intézkedés összhangban állna a termőföldek fokozott védelméről szóló törvénnyel is, s így hozzávetőlegesen 10 000 katasztrális holdat lehetne ismét művelés alá venni.

a törvényjavaslatot elfogadta, s a közlekedéspolitikai irányelvekkel egyetértett.

/folyt.köv./

14.25/11

el 1402

- 35 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 17. folyt./-szb

korponai Lajos

----- kazánkovács, debrecen 5. számú választókerületének országgyűlési képviselője a többi között városi gondjait tárta az országgyűlés elé. elmondotta, hogy a máv debreceni járműjavító üzeme alapos rekonstrukcióra szorul. az üzem dolgozóinak száma az elmúlt 19-20 évben megduplázódott, s alaposan megnőtt a termelésük is. műhelyeik annyira zsúfoltak, hogy olykor télen is a szabadban kell dolgozniuk, a zsúfoltság miatt nagy a balesetveszély; nagy a munkaerővándorlás.

szólt arról is, hogy a vasuti közlekedés műszaki fejlesztésén kívül is akad még tennivalója a máv-nak. így például ideje lenne meggyorsítani az adminisztrációs munka gépesítését és magának az adminisztrációnak az egyszerűsítését. egy-egy szervény indítását például 7-8 helyen heten-nyolcan adminisztrálják, bár erre a gyakorlatban aligha van szükség. ugyancsak egyszerűsítésre szorul már a ma még bonyolult, sok embert foglalkoztató bizonylati utalványozási rendszer.

sürgette a képviselő a debreceni vasutállomás rekonstrukcióját. elmondotta, hogy a tervezés ugyan 1964-ben megkezdődött, de az építés még ma is csak az előkészítés stádiumában tart, s a kivitelezési tervdokumentációt is legjobb esetben csak 1970 vé-

gére ígérik. a debreceni máv állomáson napi 40 000 utas fordul meg, s a korszerűtlen berendezés miatt előfordul, hogy a befutott szerelvényekről leszállóknak 8-9 vonaton kell áttornászniuk magukat mire a kijáráshoz érnek. a szűk, korszerűtlen pályaudvaron nehézkes a forgalom irányítása, s egy felmérés szerint az átfutó személyvonatok 10, a tehervonatok 30 százaléka emiatt késik. a képviselő kérte a közlekedés- és postaügyi minisztériumot, hogy sürgesse meg a debreceni állomás rekonstrukcióját. az előterjesztett javaslatot elfogadta.

ezután ebédszünet következett.

/folyt.köv.-

14.35/it

le

14.02

- 36 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 18. folyt./ gy

a szerkesztőségek figyelmébe!

a parlamenti tudósítás eddigi részére a következő javításokat adjuk:

a 4. folytatás 2. bekezdésének 4. sorának közepén a szöveg helyesen:

.... az óvodákkal, a bölcsődékkel, a napközi otthonokkal....

a 9. folytatás 2. bekezdésének 7 sorában végződő mondat utolsó szava helyesen nem fejlődéséről, hanem

f e j l ő d é s é t ő l.

a 13. folytatás 1. bekezdésének 7. sorának első szavai helyesen:

... ág közötti é s s z e r ű munkamegosztás....

a 15. folytatás 1. bekezdése utolsó előtti sorának végén a megszakított szó helyesen: k ö r ű l t e k i n t ő.

a 17. folytatás 1. bekezdésének utolsó előtti sorában az olyankor szó helyett o l y k o r irandó

/folyt. köv./

15.55/e

16.01.24.1

- 37 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 19. folyt./ gy

az ebédszünet után az országgyűlés
káliai gyula

----- elnökletével folytatta munkáját.

dr. dimény imre

----- mezőgazdasági- és élelmiszerügyi miniszter
emelkedett szólásra.

dimény imre beszédét mai bkk. 2. számú kiadásunkon közöl-
tük, s a beszéd szövegére a következő javításokat adjuk:

a dimény-beszéd 2. folytatása 1. bekezdésének 2. sorában
a szöveg helyesen a következő:

... növekedése évente t ö b b m i l l i ó s költségtöb-
b-letet jelentene...

a 2. folytatás 2. bekezdésének 1. mondata helyesen a
következő:

- a vasuti áruszállítás körzetesítése következtében a
megszűnt állomások mellett levő mezőgazdasági üzemek ra-

kodóit, stb. át kell helyezni....

a dimény-beszéd szövegének embargóját feloldjuk.

/folyt. köv./

16.03/e

1609 2. sz.

- 38 -

bb 33. budapestre érkezett a brit gyáriparosok szövetségének
vezérigazgatója

sz/fné/-s ká

1968. október 17.

a magyar kereskedelmi kamara elnökének meghívására
csütörtökön budapestre érkezett john davies, a brit gyár-
iparosok szövetségének vezérigazgatója és felelőse, vala-
mint e.s. taylor, a szövetség kelet-európai szakértője. a
vendégeket a ferihegyi repülőtéren kallós ödön, a magyar
kereskedelmi kamara elnöke és dr. ujházi lászló, a magyar
népköztársaság londoni kereskedelmi tanácsosa fogadta. ott
volt g.e. millard, nagy-britannia budapesti nagykövete.

érkezésekor az mti munkatársának adott nyilatkozatában
john davies elmondotta : - látogatásom célja, hogy kap-
csolatot építsek ki a magyar partnerek, ipari körök és szö-
vetségünk között. rövid itt tartózkodásom során megbeszéléseket
folytatok majd a két ország közötti gazdasági, kereskedelmi
együttműködés lehetőségeiről. az angol és a magyar ipar
összefogásának módjait keressük - mind a magyar, mind a brit
érdekek figyelembe vételével. - nem kereskedelmi delegációként
látogatunk el budapestre, de olyan ipari, műszaki kapcsolatokat
kivánunk kiépíteni, amelyek a világkereskedelm irányzatának
megfelelően elősegítik az árucseré növelését is.

- szövetségünk, amelynek 14 ezer brit vállalat tagja,
képviseli a brit ipar teljes egészét, s valamennyi szektorát.
szövetségünk széleskörű tevékenységet fejt ki a nemzetközi gaz-
dasági kapcsolatok elmélyítéséért és szerepet játszik anglia
nemzetközi kereskedelmi politikájának kialakításában is. ennek
megfelelően kívánok budapesten tárgyalásokat folytatni a magyar
gazdasági élet képviselőivel./mti/
--

bb 34. magyar-román kereskedelmi tárgyalások kezdődtek budapesten

sz/fné/-s ká

1968. október 17.

csütörtökön román kormányküldöttség érkezett budapestre
dumitru usturoi külkereskedelmi miniszterhelyettes vezetésével,
hogy előkészítse az 1969. évre szóló magyar-román árucseré-
forgalmi megállapodás megkötését. a tárgyalásokat csütörtökön
a külkereskedelmi minisztériumban megkezdte a két ország
kormánydelegációja./mti/
--

15.10/-s

15.10. sz.
1968. Okt.

- 15 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 19. folyt./ gy

az ebédszünet után az országgyűlés
kállai gyula
----- elnökletével folytatta munkáját.

dr. dimény imre
----- mezőgazdasági- és élelmezésügyi miniszter
emelkedett szólásra.

dimény imre beszédét mai bkk. 2. számú kiadásunkon közöl-
tük, s a beszéd szövegére a következő javításokat adjuk:

a dimény-beszéd 2. folytatása 1. bekezdésének 2. sorában
a szöveg helyesen a következő:

... növekedése évente t ö b b m i l l i ó s költségtöb-
b-letet jelentene...

a 2. folytatás 2. bekezdésének 1. mondata helyesen a
következő:

- a vasuti áruszállítás körzetesítése következtében a
megszűnő állomások mellett levő mezőgazdasági üzemek ra-

kodóit, stb. át kell helyezni....

a dimény-beszéd szövegének embargóját feloldjuk.

/folyt. köv./

16.03/e

1609 2nd.

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 20. folyt./-szb

péti jános

----- tolna megye 6. számú választókerü-
letének képviselője a többi között szóváltotta: érzékenyen
érintené megyéjét, ha megszüntetnék tamási község vasutálló-
mását. központi fekvésű, járási székhelyről van szó, ahol -
a statisztikák tanúsága szerint - a forgalom folyamatosan nö-
vekszik, az utóbbi három évben például 75 százalékkal emel-
kedett. kétségtelenül az egyik legfontosabb állomása tamási a
dombóvár-lepsény vasutvonalnak. tehát nemhogy a megszünteté-
sére kellene gondolni, hanem éppen inkább azt venni fontolóra,
miképpen lehetne fejleszteni. márcsak azért is, mert a tolna
megyei vasúthálózatnak nem egy részén a tamásinál jóval kisebb
a forgalom, s ott fel sem merült a megszüntetés gondolata.

hiba lenne elfeledkezni arról, hogy a kormány határoza-
ta értelmében a gazdasági bizottság tamást „fogadó”, község-
ként jelölte ki vidékre települő, ugynevezett harmas kategóriá-
jú ipari üzemek részére. például az orion rádió- és televízió-
gyár már javában építkezik a községben és tárgyálnak más ipari
üzemek odatelepüléséről is. ez az ipari jellegű jótékony moz-
golódás igéretes helyzetet teremthet nemcsak a község, hanem
körzete és az egész járás munkaerőfoglalkoztatása tekintetében,
különösen a mezőgazdaságból felszabaduló erők munkábaállításá-
szempontjából. ha viszont megszüntetnék a tamási vasutállomást,
az bizonyos, hogy a közlekedési leg hátrányosabbá váló helyzetet
egyetlen üzem sem igyekezne „kihasználni”,.

javasolta a képviselő, hogy a törvény szövegében is rögzí-
títsék: ha vasutvonalaknak bármiféle megszüntetésére, átszer-
vezésére kerül sor, az feltétlenül csak a területi legilleté-
kes tanácsi szerveknek, illetőleg a területen működő ipari és
mezőgazdasági üzemek vezetőinek egyetértésével történhessék.
javaslatának figyelembevételét kérve péti jános a törvényterve-
zetet támogatta és az országgyűlésnek is elfogadásra ajánlot-
ta.

/folyt. köv./

16.10/e

1610 2nd.

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 21. folyt./ gy

káli ferenc

----- iskolaigazgató, a fejér megyei 13. számú választókerület képviselője elmondta, hogy a megyei képviselőcsoport sokoldalúan megvitatta a vasuti törvénytervezetet, és időszereknek, előremutatónak tartja, tehát javasolja annak elfogadását. a képviselő néhány észrevételt is tett. kifogásolta például, hogy különösen a törvénytervezet első részében túlzottan sok a felszólító és parancsoló hangon megfogalmazott pragrafus. általában úgy véli, hogy a tervezet a vasut jogait erősebben hangsúlyozza, mint a kötelelességeit, jóllehet tény: a vasut jellege miatt szükséges, hogy az előírásokat a közlekedésben résztvevők a legszigorúbban betartsák. szövegében azt is, hogy a tervezet nem egyenlő arányban foglalkozik a személyszállítással és az áru fuvarozással - az utóbbi rovására.

módosító javaslatként terjesztette elő, hogy a törvényben tegyék kötelezővé a vasut számára az utasok megfelelő tájékoztatását.

ezután a megye és bicske község néhány közlekedési problémájáról szólt. elmondta, hogy most már égetően szükség volna bicske-atsó megállónál egy gyalogos felüljáró építésére. mivel ezen a vonalon naponta átlag 150 vonat halad át, a sorompót 14-15 órán át is zárva kell tartani, és ez rendkívüli módon nehezíti a forgalmat. mint mondta a kérdést azért teszi szóvá az országgyűlés előtt, mert a községi tanács a felüljáró megépítésének költségeit nem tudja fedezni.

a képviselő a törvényjavaslatot elfogadta és az országgyűlésnek is elfogadásra ajánlotta.

/folyt. köv./
16.40/e

- 40 -

16.52

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 22. folyt./-szb

varga károly,

----- somogy megye 10. számú választókerületének képviselője, a megyei népfrentbizottság titkára felszólalásában kifejtette: a közlekedéspolitikai koncepció főleg a lakosságot és a mezőgazdasági termelést érinti. helyi tapasztalatként elmondta, hogy az országban elsőnek somogy megye székelyhelyén valósult meg a körzeti pályaudvar. az elteelt egy év tapasztalatai általában jók, az átszervezés beváltotta a hozzáfűzött reményeket. természetesen nem várhatjuk azt, hogy ez a módszer egy csapásra megoldja az összes problémákat, viszont az is helytelen, ha mindenfajta szállítási hiányosságot, amely egyébként is felmerülne, most a körzeti pályaudvar rendszerének rovására írunk. a képviselő külön kiemelte, hogy a körzetesítéssel kapcsolatos nehézségek megoldásában a minisztérium igen gyorsan és hatékonyan intézkedett.

a körzetesítéssel, valamint a kiserőművi vasútvonalak megszüntetésével kapcsolatban említést tett a személyszállítást és az áru fuvarozást egyaránt érintő többletköltségről. rámutatott, hogy a koncepció meghatározott ideig tartó tarifakedvezményre utal, időtartamot azonban nem jelöl meg. javasolta, hogy a tarifakedvezményt az érintett területek utas- és áru fuvarozásában résztvevők legalább öt évig kapják meg; az átlagosnál nagyobb fuvarozási távolság-növekedés esetén hosszabb időtartam legyen a tarifakedvezmény.

/folyt. köv./

16.45/e

- 41 -

16.52

16.57

parlament

bkk. 3. /az országgyűlés... 23. folyt./-szb

ezután schumeth jános,

----- a xiv. kerületi pártbizottság első titkára, a budapesti 46. számú választókerület képviselője a főváros vasuti gócpontjainak helyzetével foglalkozott. elmondta, hogy a fejlesztés eredményei meglehetősen szerények, jelentősebb előrelépésre van szükség. utalt arra, hogy a vidéki ipartelepítés ellenére mind többen járnak dolgozni vidékről budapestre; számuk az idén már elérte a 160 ezret. elengedhetetlen, hogy utazásukat könnyítsék, kulturáltabbá tegyék. a pályaudvarok korszerűsítését szükségessé teszi a növekvő idegenforgalom is. a rendezőpályaudvarok, fűtőházak fejlesztése is időszerű. a ferencvárosin kívül a többi fővárosi rendezőpályaudvar meglehetősen elavult, az igényeket egyre kevésbé tudják kielégíteni.

a képviselő kifejtette, hogy egyetért a törvényjavaslattal és a közlekedéspolitikai koncepcióval, mert gyakorlati alkalmazása, megvalósítása az ország egészének, az utasoknak épp úgy érdeke, mint a közlekedési dolgozóknak. hangsúlyozta, hogy a tervezett korszerűsítés a dolgozóktól is egyre nagyobb szakértelmet kíván, ezért véleménye szerint indokolt a jelenlegi szakoktatási rendszer felülvizsgálata, korszerűsítése. végül a vasut dolgozóinak munkakörülményeit taglalta, s üdvözölte azt a tervet, hogy újabb gépek beüzemelésével, fokozott villamosítással és dieselestítéssel mentesítik a dolgozókat a nehéz fizikai munkáktól.

a képviselő a törvényjavaslatot elfogadta és az országgyűlésnek is elfogadásra ajánlotta.

/folyt. köv./

16.55/e

17.05/e

17.05

- 42 -

- parlament -

bkk. 3. /az országgyűlés... 24. folyt./ gy

riba miklós,

----- Főművezető győr-sopron megye 12-es választókerületének képviselője hangsúlyozta, hogy a körzetesítés és a kisforgalmu vasutak felszámolása csak a helyi érdekek messzemenő figyelembevételével válsítható meg - megnyugtatóan. fontos, hogy ott, ahol megszüntetik a korszerűtlen közlekedési formákat és a modern személy-, illetőleg teherszállításra térnek át, senki ne kerüljön a mostaninál hátrányosabb helyzetben.

nem értett egyet a képviselő azzal az elgondolással, hogy a harsányi vasutat 1980-ig meg akarják szüntetni. ez gazdasági vasut, amelynek kapuvártól fertőszentmiklósig terjedő vonalai a környék legkisebb településeihez is kapcsolódnak. ötvenhárom kilométer hosszú itt a sínpálya, a vonalak állapota kifogástalan, hisz az elmúlt 10 év folyamán az egészet felújították, 29 kilométer fővonalat már e leve korszerű módon építettek. a kiskisalföldi erdőgazdaság hétmillió forintos beruházással éppen most fejleszti a gazdasági vasutat, 7 kilométeres szakasz építésével.

foglalkozott a továbbiakban riba miklós a fuvaroztatók érdekeivel kapcsolatos más intézkedésekkel /vasuti kocsik megrendelése, lemondása, kiállítás, stb./ dicsőítőleg szólt az irányvonatokkal bonyolított szállítások gazdaságosságáról és egyéb, már érvényben levő intézkedésekről. a törvényjavaslat szövegéhez néhány módosító indítványt, szövegpontosító kérést fűzött.

a törvénytervezetet elfogadta, a közlekedéspolitikai koncepcióval egyetértett.

/folyt. köv./

17.05/-s

17.05/e

17.05

- 43 -

bkk. 3. / az országgyűlés.... 25. folyt./ gy

szünet következett, majd Vass Istvánné elnökletével folytatódott a tanácskozás.

pap János,

----- veszprém megye 1. számú választókerületének képviselője, a megyei pártbizottság első titkára volt a következő fel-szólaló. a közlekedéspolitikai koncepciót úgy értékelte, hogy az nagy segítője lesz a népgazdaságunknak, építő munkánknak, és helyesen kidolgozott elveivel voltaképpen a világszerte tapasztalható tudományos, műszaki forradalom hazai vetületét jelenti. helyesen tüzi ki a célokat, ugyanakkor számol a lehetőségek között. reális az az elgondolás, hogy a koncepcióban rögzített célokat 12 esztendő alatt elérjük, nincs kizárva, hogy a megvalósítás egyes fázisaiban különböző területein lesznek eltolódások mind pozitív, mind negatív irányban - a népgazdaság adottságaival egyenes arányban.

- sokat változtak nézeteink a közlekedést illetően az elmúlt 20 év alatt - folytatta pap János. mi például veszprém megyében úgy 15 évvel ezelőtt elsősorban új vasútvonalak kiépítését szorgalmaztuk, s azóta rájöttünk, milyen nagy lehetőségeink vannak a közúti közlekedés fejlesztése terén. élünk is ezekkel a lehetőségekkel. valamikor a nyirádi bauxit nagy kerülővel, drótkötélpálya közbeiktatásával mintegy 80 kilométeres utat tett meg, amíg eljutott az ajkai timföldgyárba, ma pedig 10-12 tonnás tengergépkocsikkal tudjuk rendkívül gyorsan szállítani a feldolgozó üzembe. vagy egy másik példa: pápa és veszprém a közúti közlekedéssel voltaképpen közelebb kerül egymáshoz, könnyebben érintkezhetnek egymással a két város lakói, az iparvidékek kapcsolata sem olyan nehézkes már, mint régen volt.

/folyt. köv./

19.30/ju

1944.2.21.

bkk. 3. / az országgyűlés.... 26. folyt./ gy

- a legelső teendőnk, hogy ismertessük széles körben az emberekkel, az elképzeléseket, mert ha elfogadják a koncepciót, akkor támogatják is a benne foglaltak megvalósítását. gyakorlatilag a koncepcióból fakadó feladatok a különféle területeken, vállalatoknál, munkahelyeken más-ként jelentkeznek. kell, hogy ezekkel az elképzelésekkel tisztában legyenek az érintett vidékek lakói, ellenkező esetben ugyanis, mint sok más új dolgot, kétkedéssel, esetleg bizalmatlansággal fogadják a koncepciót. a veszprém megyeieknek azt kell megmagyaráznunk, hogy a balatonhoz irányuló vasúti közlekedést azért akarjuk megszüntetni, mert a korszerű közúti forgalom jóval gyorsabb lesz, mint most a vonaton utazás.

beszéde további részében pap János felhívta a közlekedési és postaügyi minisztérium vezetőinek figyelmét: fontos, hogy miként történik majd a gyakorlatban a közlekedésnek köz-utakra áttérése, tudunk-e kellő ütemben építeni megfelelő utakat a sűrűsödő gépkocsi-forgalomhoz. a vasút tulajdonosa és kezelője a sínpályáknak, ott tehát az építés, a fenntartás és a használat egy kézben van, a közutak esetében viszont más a tulajdonos és más a használó. az autóközlekedési vállalatok elvárják azt, hogy gépkocsijaik „alá” megfelelő utakat építsenek, gondoskodjanak a meglévők jó karbantartásáról, s az ő szempontjukból más lapra tartozik, hogy ki gondoskodik az utakról.

megyei tennivalókat sorolt ezután a felszólaló. kitért arra, hogy a forgalom tervezett átirányítását alapos felvilágosításnak kell megelőznie. természetesen biztosítani kell az áttérés tárgyi feltételeit is. a bakonyban például hófúvások idején jegesek az utak, rosszak a látási viszonyok, s ez sok problémát okoz a közúti közlekedésben. ide például kellő számú ut-takarító gépet, hómarót kell beszerezni. itt is, másutt is szükség van új váróhelyiségekre.

befejezésül, a helyi propagandán túl az országos felvilágosítás fontosságát hangsúlyozta a közlekedéspolitikai koncepcióval kapcsolatban. a közlekedésről szóló törvény tervezetét elfogadta, a koncepciót támogatta mind a maga, mind veszprém megyei képviselő csoportjában.

/folyt. köv./

19.40/m

1944.2.21.

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 27. folyt./-szb

Baranyai Ferencné,

Baranya megye 7. számú választókerületének országgyűlési képviselője, a magyar nőtanács titkára, az előterjesztett közlekedéspolitikai koncepciót korszerűnek, megvalósítását pedig fontosnak és időszerűnek mondta. hangsúlyozta azonban, hogy véleménye szerint az utépités és korszerűsítés jelenlegi üteme és a ráfordított összegek nem biztosítják az előterjesztett koncepció, illetve az ezzel kapcsolatos konkrét tervek időbeni megvalósítását. a bekötőutá-nálzat kiépítése például - a jelenlegi ütemmel számolva - körülbelül 15 évet igényelne.

nem megfelelő az újonnan épített, illetve a jelenleg épülő utak minősége, teherbírása és élettartama. úgy tűnik - hangsúlyozta -, hogy a tervezők nem mindig veszik kellőképpen figyelembe a mezőgazdaság rohamos gépesítését, a nagy és nehéz gépek számának növekedését. erőteljesebb intézkedéseket kellene tenni az utépitési kapacitás fejlesztésére is.

elmondta, hogy választói meglegedéssel fogadták a pécs-budapesti vasútvonal tervezett villamosítását. a képviselő tolmácsolta kérésüket, hogy ezzel egyidőben korszerűsítsék a pécsi vasúti pályaudvart is. ez, mint mondotta, még 40 ezer lakosú városra épült, pécsnek pedig ez idő szerint már csaknem 140 ezer lakosa van.

az autóközlekedés az elmúlt husz év alatt nagy változáson ment át. az autóbusszvonalak ma már behálózják baranyát is, de sajnos a pályaudvarokkal ebben a vonatkozásban is baj van. egész baranyában egyetlen járási székhelyen sincs pályaudvar. a megye gondjai közé tartozik továbbá a pécs-siklós közötti vasúti keresztezést áthidaló felüljáró építése. e tekintetben vannak ugyan ígéretek, a gyakorlati előkészítés azonban egyáltalán nem megnyugtató.

a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításával számottevően növekszik majd a közúti forgalomban részt vevő személy- és tehergépkocsik száma. kérdés, hogy lesz-e ehhez elegendő munkaerő. a gépkocsivezetés, e szellemileg és fizikailag megterhelő munka ugyanis nem tartozik az „elismert”, szakmák közé. érdemes lenne közelebbről megvizsgálni a 25-30 szolgálati évet letöltött gépkocsivezetők egészségi állapotát és azt, milyen problémákkal küszködnek nyugdíjazás előtt. az így kapott adatok nagyon hasznosak lennének munkájuk általános megítélés szempontjából.

/folyt.köv./

19.45/m

19.02.22.

- 46 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 28. folyt./-szb

az új törvény lehetőséget ad a közlekedés- és postaügyi miniszternek arra, hogy egyes gazdaságtalanul üzemeltetett mellékvonalakat megszüntessen. - az a kérés - mondotta befejezésül a képviselő -, hogy minden ilyen esetben a megszüntetés legfontosabb előfeltételei között szerepeljen az érintett vasúti dolgozók elhelyezése és általában minden, ezzel összefüggő emberi problémájuk megoldása.

a képviselő a vasutakról szóló törvényjavaslatot és a közlekedéspolitikai koncepciót mind saját maga, mind pedig a baranya megyei képviselőcsoport nevében elfogadta.

nagy daniel,

Csongrád megye 8. számú választókerületének képviselője javasolta, hogy az eredeti tervekkel eltérően az ország egyik fontos zöldség-gyümölcs termő vidékének központjában elhelyezkedő szenteset nyilvánítsák körzeti állomássá. hasonlóképpen az eredeti elképzelésekkel ellentétben javaslatot tett arra is, hogy ne szüntessék meg a szeged átrakó - pusztamérges - kunhalom - halastelek közötti vasútvonalat. szeged város kiemelkedően nagy idegenforgalmára és gyors ütemű fejlődésére hivatkozva azt kérte a közlekedés- és postaügyi minisztérium vezetőitől, hogy naponta legalább egy, a borsod-szeged vonalon. végezetül javasolta, hogy illetékesek vizsgálják meg megfelelő-e a balatoni autópálya minősége.

a képviselő egyetértését fejezte ki az új közlekedéspolitikai koncepcióval, s a vasutáról szóló törvényjavaslatot is elfogadta.

/folyt.köv./

19.50/m

19.02.22.

- 47 -

parlament

bkk 3. /az országgyűlés... 29. folyt./-szb

dr. udvardi károlyné,

a budapesti 24. számú választókerület képviselője felszólalásában megállapította: a közlekedéspolitikai koncepcióban világosan tükröződik az a törekvés, hogy korszerű, gyors, gazdaságos, kényelmes közlekedést teremtsen a fuvaroztatónak és a lakosságnak egyaránt. a törvényjavaslat pedig korszerűbb alapokra helyezi a vasutfejlesztést, felszámolja a régen elavult rendelkezéseket, az iparvállalatok részére biztosítékot nyújt, hogy tovább javuljon kapcsolatuk a közlekedéssel. a fuvarozási szerződések megkötésénél és az egyéb adminisztratív eljárásoknál meglévő felesleges formaiságok, amelyek ma még hátráltatják a lebonyolítást, fokozatosan megszűnnek. a kölcsönös együttműködés kialakításánál azonban kívánatos, hogy a vasut a fuvarozást ne tekintse kizárólagos feladatának, hanem nyújtson segítséget az áru- és anyagszállítással kapcsolatos tevékenységhez is.

a képviselő ezután vázolta a vasuti áruszállítás helyzetét és a fejlesztés további feladatait. rámutatott, a vasuti rekonstrukcióval el kell érni, hogy korszerűbb szállítási mód-szerek alkalmazásával az árutovábbítás lényegesen gyorsuljon. jelelve ugyanis mind a kocsirakomány, mind a darabárus fuvarozásnál a szállítási idő gyakran hosszabb az előírtnál. a növekvő áruszállítási feladatok végrehajtását nagyban elősegíti a darabárus fuvarozás körzetesítése, amelynek bevezetésével az elmul-t időszakban többszáz állomáson - az akkori fuvarozási rendszerre való áttéréssel - megszűnt a forgalom.

a képviselő helyeselte a vasuti személyszállítás megjavítására irányuló törekvéseket, s hangsúlyozta, hogy a bejárdó dolgozók utazási körülményeit is javítani kell. gyakori a panasza a vonatkésések miatt, továbbá, hogy rosszul fűtöttek, piszkosak, kényelmetlenek a vasuti kocsik. ez azonban csak egyik része a problémának, az utazóközönség egy részének változtatnia kell magatartásán.

a közlekedési koncepcióval egyetértett, a törvényjavaslatot elfogadta.

/folyt. köv./

19.55/m

19.57.22

10.2

- 48 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 30. folyt./ gy

kalnár jános

vállalati mérnök, a pest megyei 25. számú választókerület képviselője az utasforgalom helyzetével foglalkozott. hangsúlyozta, hogy sürgős feladat a személyvonatok zsúfoltságának enyhítése, a kulturált utazás feltételeinek megteremtése. különösen vonatkozik ez azokra a vonatokra, amelyek munkába járó utasokat szállítanak. pest megyébe mintegy 220 000 ember jár dolgozni más megyékből, közülük mintegy száz-ezren naponta teszik meg a hosszú utat lakásuk és munkahelyük között. országosan az utasok 60-70 százaléka munkába vagy iskolába járáshoz veszi igénybe a vasutat. helyes tehát a koncepciónak az az irányzata, hogy a munkás- és tanulóvonatok sebességét növeljék és zsúfoltságát csökkentésék.

szóváltette, hogy viszonylag lassan növekszik a máv kocsi-parkja. 1966-67-ben a favázaskocsik 28 százalékat kicserélték és további elavult kocsikat is üzemén kívül kell helyezni. ugyanakkor a máv nem kapta meg a magyar vagon- és gépgyártótól a megrendelt kocsi-mennyiséget. felhívta a figyelmet, hogy erőfeszítéseket kell tenni a helyzet megváltoztatására, s a többi között a meglévő kocsi-park karbantartására, javítására is nagyobb gondot kell fordítani. meglelégedéssel vette tudomásul, hogy a dunakeszi járműjavító jelentős beruházási összegeket kapott, amelynek segítségével kialakítják a vasuti személy-kocsi modern javítóbázisát.

a képviselő a koncepcióval egyetértett, a törvényjavaslatot elfogadta és elfogadásra ajánlotta.

/folyt. köv./

20.03/m

20.14.22

20.2

- 49 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 31. folyt./ gy

kerkay andorné

vegyészmérnök, fejér megye 1. számú választókerületének képviselője elmondta, hogy fejérben különösen sok a ki nem használt vasutvonal: a meglévő vonalak felén bonyolítják le a forgalom 92 százalékát. elkerülhetetlen tehát a racionalizálás, azaz az olyan vonalak megszüntetése, mint például a székesfehérvár-bicskei, ahol több a kiszolgáló vasutas, mint az utas. a megyében kialakult álláspontok azonban abban is egységesek, hogy a racionalizálást fokozatosan kell végrehajtani, s biztosítani kell, hogy az áttértelt forgalmat a közutakon biztonságosan le lehessen bonyolítani. egyöntetű az a kívánság is, hogy az utasok és a fuvaroztatók ne kerüljenek hátrányos helyzetbe. fejér megye a koncepció megvalósítását az elsők között kívánja programjába iktatni, vállalva a korszerűsítés esetleges nehézségeit is.

a képviselő ezután felhívta a figyelmet: számolni kell az-
zat, hogy a közutak megnövekvő forgalma szükségessé teszi, hogy a jövőben nagyobb anyagi erőket mozgósítsunk utjaink karbantartására. a népgazdasági beruházási összegeknek eddig minden 8. forintját fordították a közlekedés javítására; keresni kell annak lehetőségét, hogy a jövőben minden 7. forintot használhassák fel ilyen célra. a fejlett országokban ugyanis még ennél is magasabb az arány a közlekedési beruházások javára. mivel most már az utak korszerűsítése egyben a hozzájuk kapcsolódó árkok, műtárgyak, hidak építését és karbantartását is jelenti, a költségek lényegesen megnövekedtek.

a képviselő a törvényjavaslatot elfogadta és elfogadásra ajánlotta.

/folyt. köv./

20.07/m

2011/2012

2027

- 50 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 32. folyt./ gy

fülöp jános,

szabolcs-szatmár megyei /6.vk./ képviselő szorgalmazta a 4-es számú főközlekedési utvonal folyamatos korszerűsítését, nemcsak azért, mert ez a közut megyéjén halad keresztül, hanem, mert országunkat a szovjetunióval köti össze, nemzetközi érdek is tehát az itteni közlekedés korszerű lebonyolítása.

elmondta a képviselő, hogy a szovjetunió 1975-ben 40 000 vagon a kőmát kíván vásárolni hazánktól, a nagy tételben tekintélyes hányaddal érdekeltek a szabolcsiak. az a kőmát záhonyon keresztül kell elszállítani, ezért kérte a fel-szóla-ló, hogy a kormány foglalkozzék a záhonyi állomás fejlesztésével biztosítson kellő felszerelést.

a törvényjavaslatot elfogadta fülöp jános, a koncepcióval egyetértően.

ezután a korábban felszóla-lásra jeleltkezett kelemen sándor bács megyei képviselő bejelentette, hogy eláll a szótól.

az elnöklő vass istvánné berekesztette a csütörtöki tanácskozást.

az országgyűlés pénteken 10 órakor folytatja munkáját, először a vasutról szóló törvényjavaslat és a közlekedés-politikai koncepció vitáját fejezik be, utána megtárgyalják a népi ellenőrzésről szóló törvényjavaslatot, majd interpellációkra kerül sor.

/folyt. köv./

20.10/m

2011/2012

2027

- 51 -

parlament

bkk. 3. / az országgyűlés.... 33. folyt./ gy

a szerkesztőségek figyelmébe!

a bkk. 3. / az országgyűlés.... / első oldal 2. bekezdésének
alulról számított 3. sora helyesen:

gáspár sándor, kállai gyula, komócsin zoltán, nyers
rezső az mszmp politikai bizottságának tagjai, valamint....

a 25. folytatás 2. bekezdésének alulról számított 6. sorá-
tól a szöveg helyesen:

.... ugyanakkor számol a lehetőségekkel is, összhangot biztosít
a szükségletek és a lehetőségek között.

a 27. folytatás 1. bekezdésének 2. sora helyesen:

.... képviselője, a megyei nőtanács titkára....

/mti/

..

- v e g e -

1968. 10. 17.
1968. 10. 17.

-52-

MTI.

Kiadja a Magyar Távirati Iroda. Budapest, I. Fém-utca 5-7. Telefon: 159-490, 359-590

A szerkesztésért és kiadásért a vezérigazgató felel.

mti belső hírek

1968. október 17.

bb.1. magyar vállalatok külföldi árubemutatói
1 sz/fné/le 1968. október 17.

a magyar külkereskedelmi és exportjoggal felruházott
ipari vállalatok a közeljövőben több külföldi kiállításon
mutatják be exportcikkeiket. a transelektromilánóban, a
leonardo da vinci technikai muzeumban rendez önálló
kiállítást a hónap második felében. mintegy 400 négyzetmé-
ternyi területen erősáramu berendezéseket, kisfeszültségű
kapcsolókat és félvezetős ivhegesztőket sorakoztat fel.
mint ipartörténeti érdekesség, különös érdeklődésre tart
számot a bláthy-féle eredeti őstranzformátor, amelyet
muzeumi tárgyként bocsátottak a transelektro rendelkezésére.

az artex külkereskedelmi vállalat október 21 és 31-e
között rendez kiállítást moszkvában, a szovjet belkereskedelmi
minisztérium bemutató termében. az érdeklődők itt megismer-
kedhetnek a vállalat számos export cikkével, köztük fémbuto-
rokkal, markazit ékszerekkel, iparművészeti tárgyakkal, sport-
szerekkel.

a ganz műszerei november első tíz napján bukarestben
tart kiállítást. több műszercsaládot köztük áramfogyasztás-
mérőket, jármű-műszereket mutatnak be. /mti/

..

- 1 -

bb. 2. nemzetközi térképkiállítás budapesten

1 jf/tr/m ie 1968. október 17.

az állami földmérési és térképészeti hivatal, és a geodéziai és kartográfiai egyesület nemzetközi térképkiállítást és tanácskozást rendez budapesten a technika házában. a kiállítást október 29-én nyitják meg.

a kiállításra - amelyen a tao és a nemzetközi földrajzi unió is képviselteti magát - 30 országból, mintegy 400-500 térkép érkezik. a rendezők ezuttal a földhasznosítással kapcsolatos térképeket gyűjtik össze: ezekből lehet megállapítani, hogy az adott területeken milyen lehetőségek vannak a mezőgazdasági hasznosításra. az ilyen irányú tanulmányok és felmérések az egész világon napirendre kerültek, s az ide vonatkozó új ismeretekről és módszerekről tájékoztatja majd a bemutató a szakembereket. a kiállítás alkalmával rendezendő tudományos szimpóziumra 20 országból érkeznek szakemberek. /mti/

bb. 3. harminc családi ház társadalmi segítséggel

1 sb/se/m is 1968. október 17.

a 21. -es építőipari vállalatnál a szocialista cím elnyerésért versenyző brigádok 30 brigádtársuk családi házának építését segítik társadalmi munkában. a műszaki terveket a vállalat mérnökei készítették, s irányításukkal szabadszombatokon, vasárnaponként és egyéb munkaszüneti napokon vesznek részt a brigádtagok a családi házak építésében. a vállalat esetenként nehezen beszerezhető építő anyaggal is segíti dolgozóit. a jelentős társadalmi támogatás eredményeként a harminc érdekelt építőipari dolgozó közül 25 még az ősszel beköltözhet családjával új otthonába. /mti/

bb. 4. az irodalmi presszó évadnyitó előadását

k ol/m ie 1968. október 17.

vasárnap este rendezik az építők műszaki klubjában. a „kedvencek kedvencei”, című zenés irodalmi riportban voltin ági, kovács istván, huszti péter nyilatkozik művész pályájáról és elmondja kedves költőinek, íróinak verseit, monológjait; elénekli legkedvesebb dalait. a műsorban közreműködik kecskés andrás gitár-művész, rendező: horváth árpád. /mti/

bb. 5. előkészítő tanfolyamok a budapesti műszaki egyetemen

1 fe/hné/m ie 1968. október 17.

a budapesti műszaki egyetemen felvételi vizsgákra előkészítő tanfolyamokat szerveznek, matematikából és fizikából, az építészmérnöki karon rajzból is. az előkészítő tanfolyamok november második felében kezdődnek, időtartamuk 234 óra. a részvételi díj 450 forint, ezt a beiratkozás alkalmával kell befizetni.

a tanfolyamokra jelentkezhetnek mindazok, akik középiskolai végzettséggel rendelkeznek és megfelelnek a nappali, esti vagy levelező tagozatra felvételi feltételeinek.

az érdeklődők a szükséges nyomtatványt a választott kar dékánai hivatalában szerezhetik be. a kitöltött jelentkezési lapot november 10-ig kell eljuttatni az illetékes dékáni hivatalhoz. /mti/

--

bb. 6. angalit és a remeték - bemutató az irodalmi színpadon

1 fe/hné/sr/m ie 1968. október 17.

új bemutatóra készül az irodalmi színpad: jékelly zoltán „angalit és a remeték”, című verses játék kerül színre, pártos géza rendezésében. angalit szerepét béres ilona alakítja, további szerepekben zenthe ferenc, konc gábor, linka györgy, árva jános és fillár istván lép fel. az öt képből áll verses-játékot, amelynek zenéjét farkas ferenc kossuth díjas zeneszerző komponálta, október 21-én, hétfőn mutatják be. /mti/

--

bb. 7. érik a füge a balaton partján

vid-cs/mné/ká/m

1968. október 17.

a balaton északi partján balatonfüred, alsóórs és csopak szőlősdombjainak szélétől védett déli fekvésű lankáin beérett a mediterrán tájak jellegzetes gyümölcse, a füge. néhány balatoni villa kertjében 8-10 fügebokor is zöldell. a ritka csemegének számít a füge őszi beérése is bizonyítja a balatonfelvidék kiváló időjárási adottságait. /mti/

--

bb. 8. hatszáz mázsa csipkebogyó a bakonyból

vid-cs/mné/m le

1968. október 17.

befejeződött a csipkebogyó szüret a bakonyban. az erdőszéli tisztásokon a vadrózsa-cserjék mintegy 600 mázsányi gazdag c-vitamin tartalmu bogyót érleltek. a szövetkezeti felvásárlók az értékes gyümölcsöt a nagykanizsai feldolgozó üzembe szállították, ahol teát és szörpöt készítenek belőle. /mti/

--

Leh!

- 4 -

bb. 9. hármas ikerborjak sorozatban

a vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

a baranyai tehenészetekben - a jelek szerint - most már sorozatban születnek a hármas-ikerborjak. rövid idő alatt három különböző gazdaságban látott napvilágot hármas ikerborjú. a felszentszentmártoni zrinyi tisz csókos nevű tehene egy üsző- és két bikaborjut /összsúlyuk 83 kilo/ a lipppói békeőre tisz jól tehene ugyancsak egy üsző- és két bikaborjut /összsúlyuk 59 kilo/, a szentlőrinci tangazdaság lotti tehene pedig két üsző- és egy bikaborjut ellett /összsúlyuk 87 kilo/. mindhárom gazdaságban szépen fejlődnek a hármasikrek. /mti/

--

bb. 10. automatizált hőkezelő kemencék

vid cs/mné/ká/1 l

1968. október 17.

a tüzeléstechnikai kutató intézettel kötött szerződés alapján két automatizált hőkezelő kemencét építenek a salgótarjáni kohászati üzemekben. az egyik kemencét az úgynevezett kugel lágyítóüzem, a másikat a rudvas üzem kapja. a korszerű hőkezelő kemencéket előregyártott panelekből állítják össze, s gépesítik a kemencék adagolását is. az automatizált kemencéket a jövő év elején helyezik üzembe. /mti/

--

bb. 11. épül a huszadik tolóhajó balatonfüreden

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

a magyar hajó- és darugár balatonfüredi gyáregységében megkezdtek a 20. tolóhajó építését. a gyár korábban az egyesült arab köztársaság részére szállított ilyen hajókat. most az eddigieknél nagyobb, módosított kivitelű hajók sorozatán dolgoznak. az üzem szakemberei az elmúlt napokban az egyesült arab köztársaságban, a niluson teherszállítás közben tekintették meg a korábban készült hajókat. a tapasztalatok kedvezők: a niluson jól beváltak a magyar tolóhajók. /mti/

--

- 5 -

8.10/-1 l

Leh!
9.0. Dne

bb. 12. károlyi mihály emlékünnepséget rendeznek vaján

vid cs/mné/ká/1 l

1968. október 17.

az őszirózsás forradalom 50. évfordulója alkalmából október 21-én nagyszabású emlékünnepséget rendeznek a vajai művelődési házban. az ünnepségen részt vesz károlyi mihályné is, aki a hallgatóság előtt feleleveníti az 1918-as polgári demokratikus forradalom eseményeit és férje tevékenységét./mti/

bb. 14. próbaüzem a miskolci ház-kombinátban

vid cs/fné/1 l ie

1968. október 17.

a miskolci ház-kombinátban megkezdődtek a három hónaposra tervezett termelési próbák. az első termékekből a jövő évben miskolcon, kazincbarcikán és tiszaszerdahelyen kétezer lakás építését kezdik meg. a későbbiek során a paneleket előre lefestett és beüvegezett ablakokkal, ajtókkal szállítják majd az építkezésekhez és bevezetik a fürdőszoba-térelmek előregyártását is. a termelés-fejlesztés érdekében 22 millió forintos költséggel bővítik a gyárat, két új üzemet építését kezdik meg még az idén, s a jövő év második felében már ezek is termelnek./mti/

bb. 13. rába parti „svájci órák,,

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

helytörténeti szakkör alakult szentgotthárdon, s megkezdte a helyi munkásmozgalmak történetének felkutatását. a selyemiparáról és kaszagyártásáról híres határmenti járási székhelyen már a századfordulón tíz gyár dolgozott, köztük az első hazai - egyébként svájci érdekeltségű - óragyár. a kmp megalakulásának 50. évfordulójára a helytörténeti szakkör által összegyűjtött anyagból - egyebek között a magyar rábamenti „svájci órák,, történetéről - kiállítás rendeznek./mti/

8.15/e

de
900 Dny

bb. 15. megnyitott az első országos csomagolási konferencia

t sb/se/1 l ká

1968. október 17.

a mtesz anyagmozgatási és csomagolási állandó bizottságának rendezésében csütörtökön a technika házában megnyitott az első országos csomagolási konferencia. a háromnapos tanácskozáson több mint háromszáz hazai és külföldi szakember 34 előadás alapján vitatja meg a csomagolóanyagok, eszközök és gépek fejlesztésének eddigi eredményeit és a további feladatokat. az első országos konferenciától azt várják a szakemberek, hogy az elhangzott javaslatok, ötletek, jelentős segítséget nyújtanak majd a fejlődés meggyorsításához. az első napon többek között beszámoltak arról, hogy elkészültek a zöldség-, gyümölcs-műanyag tasakos csomagolásának első hazai gépei, amelyek a kiváló minőségű árut önműködően mérlik és csomagolják. óránként 200 - 1200 adag csomagolását végzik el. a hazai szakemberek a jövő évben már 11 féle zöldség-gyümölcs csomagológép prototípusát mutatják be.

a konferencia második napján szekcióüléseken folytatják a tanácskozást, majd szombaton hirdetik a hungaropact, 68 magyar csomagolási verseny eredményét./mti/

bb. 16. konferencia az ipartelepek építéséről

t sb/se/1 l ká

1968. október 17.

az építőipari tudományos egyesület elnöksége csütörtökön a technika házában sajtótájékoztatón jelentette be, hogy október 22-24 között megrendezi a 2. ipari építési konferenciát, amelyen mintegy 250 hazai és csaknem 80 külföldi szakember vesz részt. az új ipartelepek tervezésének, építésének legjobb módszereit, a 7 évvel ezelőtti 1. konferencia óta elért nemzetközi fejlődést értékelik és meghatározzák a további feladatokat. a tanácskozáson elhangzó 15 előadásnak több mint a felét külföldi szakemberek tartják. az előadások elsősorban a gyárépítés két legfontosabb feladatának, az üzemi épületszerkezetek tipizálásának és az ipartelepítés koncentrálásának problémáit ölelik fel. a konferencia alkalmából a technika házában 13 tervező vállalat kiállításán mutatja be a hazai ipari építészet legújabb alkotásait./mti/

10.30Y1 l

de
1100 Dny



bb. 17. a meleg, napsütéses idő kedvez az őszi munkáknak

1 jf/fné/1 l le

1968. október 17.

a két hete tartó meleg napsütéses időjárásról, a mezőgazdászok azt tartják: az esős nyárvége után nem is kívánhattak volna jobbat. az enyhe, napsütéses idő egyaránt kedvez a betakarításnak, a termények szállításának és a vetéseknek. a korábban összetorlódtott őszi munkák során az időjárás jóvoltából most kedvezőbb körülmények között takaríthatják be a cukorrépát és kényszerzűnetek nélkül törhetik a kukoricát. a silózási munkák befejező szakaszát is meggyorsította a várva várt vélasszonyok nyara.

a kedvező időjárás nyomán október közepén renkdívvül jó a piaci ellátás. a paprika, a paradicsom és az uborka folyamatosan érkezik és szezonja addig tart, amíg nem jön az első, őszi talajmenti fagy. meghálálják a jó időt a zöltségfélék és jelentősen meggyorsult az almászedés. a szőlőszüret befejezéséhez érkezett, de néhány borszőlő fajta fűjleit majd csak ezután szedik le, ezeknek a fajtáknak még nőhet a cukorfoka. jó útemben halad a kenyér- és a takarmánygabona őszi vetése. /mti/

bb. 18. ismét hárman veszítették életüket közlekedési balesetnél

1 fe/fné/1 l ká

1968. október 17.

sajószentpéter község határában szabó lászló 19 éves nyomdász-tanuló, miskolci lakos, jogtalanul igénybe vette motorkerékpárral belerohant egy előtte szabályosan haladó lovaskocsiba. a motoros és utasa - vanczák barnabás 26 éves nyomdász miskolci lakos, - a helyszínen meghalt.

budapesten, a 18. kerületben a vörös hadsereg útján lengyel lászló 36 éves sofőr, a fővárosi szállítási vállalat tehérgépkocsijával szabálytalanul tolatott és a járművel elütötte márkus istván 58 éves csoportvezetőt, aki sérüléseibe a helyszínen belehalt. a rendőrség lengyel lászlót őrizetbe vette.

kresz lászló 29 éves gépkocsivezető a csavaripari vállalat tehérgépkocsijával szabálytalanul kanyarodott a 11. kerületben a szabadság úton, és összeütközött egy 47-es jelzésű villamossal. a gépkocsival ezután felhajtott a járdára, ahol elütötte papp valéria 15 éves és kecskés éva 13 éves iskolai tanulókat. mindkét fiatal lány könnyebben megsérült. a tehérgépkocsi utasai közül hárman súlyos sérülést szenvedtek. a gépkocsivezető ellen, aki maga is könnyebben megsérült, eljárás indult. /mti/

11.04/1 l ká #10
12.00 Dni

- 8 -

bb. 19. jubileumi dokumentációs kiállítás nagykanizsán

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

a magyar munkásmozgalmi múzeum vándorkiállítását - amely a kmp megalakulásának eseményeivel, történelmi körülményeivel ismerteti meg a látogatókat elindították országos körutjára. első állomása nagykanizsa, ahol a párt történetének első fejezetét bemutató vándorkiállítást zalai dokumentumokkal egészítették ki. a november elsejéig nyitvatartó kiállítást csütörtökön nyitották meg a nagykanizsai thury györgy múzeumban. /mti/

bb. 20. új közuti felüljáró épül a balaton-parton

vid cs/mné/ká/1 l

1968. október 17.

a balaton északi partján alsóörs és csopak között új közuti felüljárót építenek. a hid feszítőpróbáit és terhelési vizsgáit a napokban tartják meg. különös érdeklődés kíséri a vizsgálatokat, mert ilyen feszített betonszerkezetet most először készítettek. a 75 méter hosszú hid, amely a 71-es számú közut szélességében ível át a tóparti vasutvonal fölött, mintegy 7 millió forintos beruházást igényelt. az új felüljáró és a csatlakozó töltéssel emelt új utszakasz feleslegessé teszi a forgalmat lassító vasuti sorompót és egyúttal megszünteti az alsóörsi „halálkanyar”. -t. /mti/

bb. 21. uttörő-parlament dunaujvárosban

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

a dunaujvárosi járás 23 uttörőcsapatának küldöttei csütörtökön ünnepi uttörő-parlamentet rendeztek dunaujvárosban. a „forradalom lángjai”, mozgalom keretében megemlékeztek a kmp megalakulásának 50. évfordulójáról. az uttörőküldöttek beszámoltak tevékenységükről: hogyan keresik fel az őrsök és rajok az élő veteránokat, miként gyűjtik a munkásmozgalmi emlékeket, gondozzák a mozgalmi hősök sírját. az ünnepi ülésen résztvett németi béla, lenin és kun béla egykori harcostársa, aki a forradalmi korszak emlékeit elevenítette fel. az uttörőcsapatok képviselői ajánlékokkal köszöntötték a nagy forradalmi korszak élő tanuját. /mti/

11.20/1 l ká #10
12.00 Dni

- 9 -

bb. 22. új gyár építése kezdődött Zalaegerszegen

vid cs/mné/11 ká

1968. október 17.

Zalaegerszeg keleti városrészén megkezdődött a fővárosi kozmetika és háztartásvegyipari vállalat új telephelyének építése. nagyteljesítményű földgyalukkal egyengetik a terepet, s néhány nap múlva átadják a területet az építőmunkásoknak. a kerekén 100 millió forintos költséggel épülő új gyárban a tervek szerint már a jövő évben megkezdik a termelést. kezdetben különféle mosószereket állítanak elő, majd kozmetikai cikkekkel is bővítik a választékot. a gyártelep üzembe helyezése további 400 állandó munkahelyet jelent, főleg a zalaegerszegi nők számára./mti/

--

bb. 23. nyolcvan kilós óriásharcsát fogtak szegednél

a vid cs/mné/11 ká

1968. október 17.

a szokotlanul magas vízállású tiszai ritka zsákmánnyal ajándékozta meg Rózsa Józsefet, a szegedi Kossuth-társ tagját. csütörtökön a folyó jugoszláv határmenti szakaszán 80 kilós óriásharcsa tévedt a tapasztalt ügyes halász varsájába. hosszú ideig birkózott a 2 és fél méter hosszú óriás ragadozóval, míg varsával együtt a ladikjába emelte. a tiszai déli szakaszán ez az ideig legnagyobb fogás és Rózsa József, csupán előlegként, 1 300 forintot kapott. a hatalmas zsákmányt a szövetkezet csárdája előtt mutatták be az érdeklődőknek./mti/

--

bb. 24. nyomáspróbák az új kardoskúti gázüzemben

vid cs/mné/11 ká

1968. október 17.

a nagyalföldi kőolaj- és földgáztermelő vállalat új kardoskúti gázüzemében megkezdődtek a nyomáspróbák. a korszerű üzem építésével közvetlenül a befejezés előtt tartanak. az alföldi gazdag földgázincsét hasznosító új létesítmény naponta 1 millió köbméter gázt ad majd az országos távvezeték-hálózatba./mti/

--

- 10 -

12.15/11

12.30 Dne

bb. 25. emlékmű a 80. nemzetközi dandár kommunista mártírjainak

vid cs/mné/11 ká

1968. október 17.

a tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulója tiszteletére két emlékmű felállításáról határozott a szolnok megyei pártbizottság és a megyei tanács. tiszafüreden a magyar vörös hadsereg 80. nemzetközi dandárja kommunista mártírjainak emlékére állítanak 10 méter magas, modern kompozíciójú diadalívvel, fegyverneken pedig a volt angol kertben meggyilkolt kommunista mártíroknak emlének egy emlékművet. az 1919-es emlékműveket a jövő tavasszal, a tanácsköztársaság félésvezéres évfordulóján avatják fel./mti/

--

bb. 26. időjárásjelentés

11

1968. október 17.

a meteorológiai intézet jelelenti csütörtökön délelőtt:

reggel sokfelé köd

európa időjárásában az elmúlt 24 óra folyamán lényeges változás nem történt. az ibériai félszigeten franciaországban és közép-európában általában kevés a felhő, hajnalban és reggel sokfelé párák, ködös, helyenként ködszítalásos az idő. észak-európában hűvös és vannak helyek, ahol napközben sem emelkedik 0 foknál magasabbra a hőmérséklet. európa délkeleti részén erősen felhős, csapadékos időjárás uralkodik, de a hőmérséklet általában eléri az évszaknak megfelelő értéket.

hazánkban szerdán változóan felhős idő volt. eső sehol sem hullott. napközben a hőmérséklet a nyugati megyékben 13-16, máshol 16-20 fokig emelkedett. ma hajnalra az északi hegyvidéken 2-5, az ország többi részén 6-11, fokig hűlt le a levegő. több helyről jelentettek párákat, ködöt. a kora reggeli órákban nagykanizsán jelentéktelen mennyiségű eső is hullott. délelőtt országszerte derült idő volt, helyenként élénk északi szél fújt. 11 órára 13-16 fokig emelkedett a hőmérséklet. budapesten szerdán a hőmérséklet napi középértéke 14,7 fok volt, a sok évi átlagnál 3,7 fokkal magasabb. ma 12 órakor budapesten a hőmérséklet 14 fok, a tengerszintre átszámított légnyomás 767 mm, változatlan.

várható időjárás péntek estig: kevés felhő, eső nélkül. éjszaka gyenge, napközben mérsékelt szél. hajnalban és reggel sokfelé párásság, köd. várható legalacsonyabb éjszakai hőmérséklet 3-8 fok között, egy-két helyen gyenge talajmenti fagy. legmagasabb nappali hőmérséklet 15 fok körül. a duna víz-állása 315 centiméter./mti/

12.45/11

- 11 -

12.55 Dne

bb. 27. országos dalostalálkozó szombathegyen

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

október 19-én és 20-án országos dalostalálkozót rendeznek szombathegyen, az 1938-as országos munkás-dalostalálkozó 30. évfordulóján. a jubileumi emlékhangverseny egybeesik a kmp megalakulásának, illetve az őszirózsás forradalomnak 50. évfordulójával. a nagyszabású rendezvényre 50 kórus jelentette be érkezését. a vendéglátók meghívták azokat a veterán énekeseket is, akik 1938-ban résztvettek az énekkarok szervezésében és alapító tagjai voltak a munkás-kórusoknak. részvesz a találkozón tallin város tanítónőinek 100 tagu énekkra is. október 20-án a város öt pontján rendeznek bemutató hangversenyeket. /mti/

bb. 28. átadták tolna megye első otthon-áruházát

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

szekszárdon csütörtökön átadták rendeltetésének tolna megye első lakberendezési otthon-áruházát. az ünnepélyes átadáson résztvett borsos lászló belkereskedelmi miniszter-helyettes is. az emeletes áruházat több mint 6 millió forint költséggel, egy régi épület átalakításával építették meg a megyeszékhely központjában, s annak különböző osztályain már is csaknem 6 millió forint értékű árukészletből vásárolhatnak a vevők. /mti/

bb. 29. orvosnapok győrött

vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

csütörtökön győrött a megyei kórház új épületében megkezdődött a 2. győri orvosnapok háromnapos rendezvény-sorozata. dr. mike zoltán megyei főorvos megnyitó beszéde után szaló tajos a megyei tanács vb. elnök-helyettese köszöntötte a győr-sopron megyei, valamint a szomszédos megyékből és budapestről érkezett több mint 100 orvost. farkas károly professzor, az országos reuma és fürdőügyi intézet igazgatója a reumás megbetegedések gyógykezelésében elért eredményeket ismertette. az orvosnapok csütörtöki programjában még husz előadás hangzott el. /mti/

13.38/1 l

- 12 -

15⁰⁰ - Duj

bb. 30. újabb 4 700 hold szőlőt telepítenek tokaj-hegyalján tanácskozás a rekonstrukcióról

b vid cs/mné/1 l ká

1968. október 17.

a tokaj-hegyaljai borvidék rekonstrukciós munkájának eddigi eredményeiről csütörtökön szerencsen tanácskozást rendeztek az országos irányító szervek képviselői, a kutatók és a gyakorlati szakemberek részvételével. megjelent és felszólalt a tanácskozáson dr. bodnár ferenc, a borsod megyei pártbizottság első titkára is. dr. ladányi józsef, a borsod megyei tanács vb. elnöke megnyitójában elmondotta, hogy a filoxera vész óta most legnagyobb a világhírű borvidék termőterülete, amely jelenleg 10 800 holdra terjed ki. a következő években a tervek szerint még 4 700 holdon telepítenek új szőlőt, ugyanakkor a kiöregedett tőkeállományt többhelyütt felújítják.

dr. katona józsef, az országos szőlészeti és borászati kutató intézet igazgatója vitaindító előadásában sürgette a meglévő ültetvények korszerűsítését, az eddiginél szakszerűbb művelését, s így a terméshozamok fokozását. megállapította, hogy elsősorban a legjobb fekvésű helyeken, így többek között mád, tallya, tolcsva, tarcal, olaszliszka és sáropatak körzetében kell majd új szőlőket telepíteni. ugyanakkor szükségesnek látszik, hogy a telepítésekkel párhuzamosan végezzék el a legfontosabb járulékos beruházásokat is. azokat a területeket, amelyeket nagyzemileg nem tudnak gazdaságosan művelni, adját át kertszövetkezeti művelésre. hangsúlyozta, hogy a tokaj-hegyaljai borok minőségének megővására és a külföldön gyakran előforduló hamisítások megszüntetésére az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani.

kívánatos, hogy még nagyobb mennyiségben készítsenek a vidéken szamorodni és aszu jellegű borokat.

az előadás után a tanácskozás vitával folytatódott. a felszólalók állást foglaltak társulások borpalackozó létesítése mellett, hogy a tokaj-hegyaljai borokat helyben palackozhassák. indítványozták, hogy a hegyaljai szőlő-rekonstrukció befejezését sorolják a kiemelt beruházások közé. /mti/

14.00/1 l

- 13 -

15⁰⁰ - Duj

bb. 31. felavatták dékány andrás siremlékét

t o l/mné/i l k á

1968. október 17.

dékány andrás a népszerű ifjúsági író siremlékét csütörtökön ünnepélyesen felavatták a farkasréti temetőben. az avatáson dékány andrás családtagjain kívül számos pályatárs, barát és tisztelő volt jelen, köztük a magyar írók szövetségét képviselő tatay sándor, kőszegi imre, és földes péter, valamint kovács miklós, a móra ferenc könyvkiadó igazgatója. emlékbeszédet rónaszegi miklós mondott.

a siremléket elborították a kegyelet virágai./mti/

--

bb. 32. negyven esztendő a nemzeti és szabadkikötő

t kf/kf/i l k á

1968. október 17.

negyven évvel ezelőtt, 1928. október 20-án nyitotta meg kapuit a hazai és a külföldi forgalom előtt a budapesti kereskedelmi kikötő, a mai csepeli nemzeti és szabadkikötő elődje. a jubileum alkalmából fekete károly a mahart kikötői üzemág igazgatója sajtótájékoztatón ismertette „tengeri kikötőnk, történetét, fejlődését, forgalmát.

a főváros központjában fekvő kikötő 117 holdnyi területen szabadkikötői, - kereskedelmi- és külön petroleum-menedcébe állhatnak be a hazai és a külföldi hajók. évente másfél ezer hajó és uszály fordul meg, rendszeres „vendégei, a közel keleten is közlekedő magyar duna-tengerjáróhajók. a kikötő indulásakor mindössze 210 000 tonnás forgalmat bonyolított le, az idén várhatóan 1.8-2 millió tonnányi árut raknak ki és be. kezdetben közép-európa legnagyobb legkorszerűbb kikötője volt, ma azonban már nem felel meg a megnövekedett igényeknek a nagy forgalomnak. ezért a mahart arra törekszik, hogy a következő években ismét élvonalbeli szintre fejlessze, korszerűsítse egyetlen tengeri kikötőket.

a jubileum alkalmából a kikötő dolgozói pénteken ünnepséget tartanak, s ugyancsak pénteken nyílik meg a kikötő 40 esztendő történetét, fejlődését szemléltető kiállítás.

/mti/

--

14.42/i l

- 14 -

14.16.22.
15.20.24.
Duy

bb 33. budapestre érkezett a brit gyáriparosok szövetségének vezérigazgatója

sz/fné/-s k á

1968. október 17.

a magyar kereskedelmi kamara elnökének meghívására csütörtökön budapestre érkezett john davies, a brit gyáriparosok szövetségének vezérigazgatója és felesége, valamint e.s. taylor, a szövetség kelet-európai szakértője. a vendégeket a ferihegyi repülőtéren kallós ödön, a magyar kereskedelmi kamara elnöke és dr. ujházi lászló, a magyar népköztársaság londoni kereskedelmi tanácsosa fogadta. ott volt g.e. millard, nagy-britannia budapesti nagykövete.

érkezésekor az mti munkatársának adott nyilatkozatában john davies elmondotta : - látogatásom célja, hogy kapcsolatot építsek ki a magyar partnerek, ipari körök és szövetségünk között. rövid itt tartózkodásom során megbeszéléseket folytatok majd a két ország közötti gazdasági, kereskedelmi együttműködés lehetőségeiről. az angol és a magyar ipar összefogásának módjait keressük - mind a magyar, mind a brit érdekek figyelembe vételével. - nem kereskedelmi delegációként látogatunk el budapestre, de olyan ipari, műszaki kapcsolatokat kívánunk kiépíteni, amelyek a világkereskedelmi irányzatának megfelelően elősegítik az árucseré növelését is.

- szövetségünk, amelynek 14 ezer brit vállalat tagja, képviseli a brit ipar teljes egészét, s valamennyi szektorát. szövetségünk széleskörű tevékenységet fejt ki a nemzetközi gazdasági kapcsolatok elmélyítéséért és szerepet játszik anglia nemzetközi kereskedelmi politikájának kialakításában is. ennek megfelelően kívánok budapesti tárgyalásokat folytatni a magyar gazdasági élet képviselőivel./mti/

--

bb 34. magyar-román kereskedelmi tárgyalások kezdődtek budapesten

sz/fné/-s k á

1968. október 17.

csütörtökön román kormányküldöttség érkezett budapestre dumitru usturoi külkereskedelmi miniszterhelyettes vezetésével, hogy előkészítse az 1969. évre szóló magyar-román árucseréforalmi megállapodás megkötését. a tárgyalásokat csütörtökön a külkereskedelmi minisztériumban megkezdte a két ország kormánydelegációja./mti/

--

15.10/-s

- 15 -

15.14.22.
15.20.24.
Duy

bb 35. ezerjő-szüret mórott

a vid-cs/mné/-s ká

1968. október 17.

mórott az ezerjő hazájában a vidék legnagyobb „ szőlős-gazdája, a helybeli állami gazdaság befejezte a szüretet: több mint 500 holdról takarították be a bőven rakodott ezerjő-tőkék termését. a holdankénti átlagos termés hozam 38 mázsa. a frissen szűrt mustok 21-22 cukorfokosak. a több mint 20.000 mázsányi ezerjőből a gazdaság körülbelül 14.000 hektoliter bort készít. a korona-hegyen az idén először nemcsak ezerjőt szüreteltek, hanem - az új telepítésekről - puttányokba került az első tramini, muskotály és rizlingszilváni termés is. a vidéken újaknak számító fajták jól fizettek, s a jelek szerint a következő esztendőben már méltó versenytársai lesznek az ezerjőnek./mti/

..-

bb 36. kitüntették somogy megye legjobb társadalmi munkásait

vid-cs/mné/-s ká

1968. október 17.

a „ tegyünk többet somogyért, mozgalom keretében a somogy megyei tanács jelvényt alapított a megye fejlesztésében kiemelkedő munkát végző személyek, vállalatok, intézmények kitüntetésére. két év alatt a mozgalomban kiemelkedő eredmények születtek: az egy főre jutó társadalmi munka értéke tavaly már meghaladta a 64 forintot. a csütörtöki meg tartott megyei tanácsülésen összegezték a mozgalom eddigi eredményeit és átadták a kitüntető jelvényeket. ötvenhatan kapták meg a megtisztelő címet és kitüntetést./mti/

..-

bb 37. nők klubja szombathelyen

vid-cs/mné/-s ká

1968. október 17.

a vas megyei építőipari vállalat vöröskereszt szervezete szombathelyen megalakította a nők klubját. a megyében ez az első klub, ahol rendszeresen foglalkoznak majd a gyermeknevelési problémákkal és a dolgozó nőket leginkább érdeklő kérdésekkel. a klub első ülését csütörtöki rendezték, amelyen sebészek, továbbá gyermek- és nőgyógyász szakorvosok tartottak előadást. a klubtagok a legközelebbi alkalommal pedagógusokkal és pszichológusokkal találkoznak./mti/

..-

15.30/e

- 16 -

15.30 Zeh
17.40 Ene

bb. 38. és mégis mozog a föld - 175. előadása

vid-cs/mné/e ká

1968. október 17.

az állami déryné színház csütörtöki ünnepélyes külsőségek között rendezte meg komáromban a mégis mozog a föld című színmű 175. előadását. a jubileumi előadás alkalmából a színtársulat tagjai megkoszorúzták jókai mór szobrát. a két színházi évadban rendezett 175 előadást több mint 50 000-re tekintették meg. /mti/

..-

bb. 39. holttestet fogtak ki a körös-csatornából

vid-cs/mné/e ká

1968. október 17.

csütörtöki békéscsabán a várost átszelő körös-csatornából flataj férfi holttestét fogták ki. a rendőrség megállapította, hogy a holttest azonos ujjvári jánossal, aki október 10-én tűnt el békéscsabai lakásáról. a 37 éves esztergályos a szakértők szerint körülbelül egy héttel ezelőtt fulladt a csatornába. a halál körülményeinek tisztázására megindították a vizsgálatot. /mti/

..-

bb. 40. kitüntetéses doktorrá avatás a budapesti műszaki egyetemen

t fe/se/e ká

1968. október 17.

csütörtöki a budapesti műszaki egyetem rendkívüli ünnepi tanácsülésen sub auspiciis rei publicae popularis kitüntetéssel doktorrá avatta ferencz csaba okleveles villamosmérnököt. az ünnepi tanácsülésen részt vett losonczi pál, az elnöki tanács elnöke, dr. polinszky károly művelődésügyi miniszterhelyettes és kónya albert, a magyar tudományos akadémia titkára.

/folyt.köv./

15.45/e

- 17 -

15.45 Zeh

bb. 40. /kitüntetéses...folyt./e

Dr. Csáki Frigyes rektor megnyitó szavai után dr. Geertz P. Ottó, a villamosmérnöki kar dékánja ismertette Ferencz Csaba tanulmányi eredményeit, munkásságát. 1964-ben kitüntetéses villamosmérnöki oklevelet szerzett az egyetemen. Állandó résztvevője és egyik irányítója a műhold megfigyelési és rakétatechnikai kísérleteknek. 1968 óta az űrkutatási bizottság csoportvezetője és a budapesti műszaki egyetem elméleti villamoságitan tanszékének tanársegédje. Ferencz Csaba „nem-egyensúlyi plazmaáramlás viszonyainak vizsgálata” című doktori disszertációját summa cum laude minősítéssel védte meg. A rektor ezután doktorrá avatta a fiatal okleveles mérnököt.

Losonczi Pál, az elnöki tanács elnöke szólt ezután. Kiemelte az egyetem professzorainak és kutatóinak a szakemberképzésben szerzett érdemeit, majd hangsúlyozta, hogy pártunk és kormányunk, egész társadalmunk megbecsülése és elismerése övezi a kiváló tehetségeket. Beszède végén átnyújtotta a fiatal doktornak a népköztársaság elnöki tanácsának elismerését jelező aranygyűrűt.

Ferencz Csaba köszönetet mondott az elnöki tanácsnak a kitüntetésért és az egyetem tanári karának.

Az ünnepi tanácsülés dr. Csáki Frigyes rektor zárszavával ért véget. Az új doktor tiszteletére az egyetemi tanács fogadást adott. /mti/

bb. 42. a budapesti nők az őszi rózsás forradalom évfordulójára emlékeznek

t fe/mné/e ie

1968. október 17.

Az őszi rózsás forradalom 50. évfordulója alkalmából a budapesti nőtanács nagyszabású ünnepi estét rendez pénteken a postások szakszervezete Cházár András utcai klubhelyiségében. A fél évszázaddal ezelőtt lezajlott történelmi események jelentőségét szabó piroska, a budapesti nőtanács elnöke méltatja. Ezt követően az est résztvevőit - köztük a forradalmi harcok női veteránjait - az irodalmi színpad gazdag műsora szórakoztatja. /mti/

16.30/e

- 18 -

16.30/e
16.30/e

bt. 41. vietnami szolidaritási nap kecskeméten

a vid-cs/mné/m ie

1968. október 17.

A hazafias népfront bács-kiskun megyei bizottsága csütörtökön vietnami szolidaritási és barátsági napot rendezett kecskeméten. Az ünnepségen résztvett Nguyen Van Cong, a vietnami demokratikus köztársaság budapesti nagykövetségének első titkára és Le Huu Van, a délvietnami nemzeti felszabadítási front budapesti állandó képviselőjének ideiglenes ügyvivője. A vendégeket a kecskeméti népfront székházban Erdősi József, az MSZMP megyei bizottságának titkára és Farkas József megyei népfront titkár fogadta. A vendégek tájékoztatást kaptak a vietnam megsegítésére indított akció megyei eseményeiről, majd felkeresték a kecskeméti tanuló vietnami diákokat is. Részt vettek a városi művelődési házban rendezett magyar-vietnami barátsági gyűlésen, amelyen Kardos János vezérőrnagy mondott beszédet. /mti/

bb. 43. nagyköveti kinevezés

m ie

1968. október 17.

Az elnöki tanács Lőrincz N. Jánost rendkívüli és meghatalmazott nagykövetté nevezte ki és megbízta a magyar népköztársaság accrai nagykövetségének vezetésével. /mti/

bb. 44. megkezdtek a parádi vízmű műszaki átadását

vid-cs/mné/m ie

1968. október 17.

Csütörtökön megkezdtek a parádi vízmű műszaki átadását. A 44 millió forintos költséggel épített új létesítmény a mátra regionális vízellátásának második lépcsőjeként parádot és a környék üdülőit látja el egészséges ivóvízzel. A köszörü-völgyben kialakított 10 hold kiterjedésű 21 méter mély mesterséges tóból táplálják. A műszaki átadás két hétig tart, s az új vízművet október végén veszi át üzemeltetésre a sajtómenti vízművek. /mti/

17.20/m

- 19 -

17.20/m
17.20/m

bb. 45. országos tanácskozás egerben a szocialista hazafiságról

b vid-cs/mné/m ie

1968. október 17.

egerben csütörtökön megkezdődött a szocialista hazafiság kérdéseivel foglalkozó kétnapos országos tanácskozás. a tanácskozásra érkezett vendégeket: a tudományos intézetek vezetőit, pedagógusokat, írókat, párt-, állami- és tömegszervezeti vezetőket a város központjában katonai diszpompával fogadták. dr. lendvai vilmos vb. elnök köszöntötte a tanácskozás résztvevőit, s hangsúlyozta: az egriek számára azért is nevezetes nap szeptember 17-e, mert dobó katonáinak hősiességét a török sereget eger vára alól.

a tanácskozást a városi tanács dísztermében lugossy jeno művelődésügyi miniszterhelyettes nyitotta meg. részt vett a tanácskozáson oláh istván vezérőrnagy, honvédelmi miniszterhelyettes is. dr. ágoston györgy egyetemi tanár a kommunista nevelés és a honvédelem címmel tartott vitaindító előadást.

este a park szállóban fogadást adtak a tanácskozás résztvevői tiszteletére. a honvédelmi miniszter nevében oláh istván miniszterhelyettes kitüntetésekkel nyújtott át. a haza szolgálatáért érdemérem arany fokozatát kapta dr. ágoston györgy egyetemi tanár és vendég sándor, a művelődésügyi minisztérium főosztályvezetője, ezüst fokozatát illés lajos kritikus és dr. bodó lászló, az országos pedagógiai intézet főigazgatóhelyettese. ugyancsak ez alkalommal osztották ki a honvédelmi minisztérium és a magyar írók szövetsége 1968. évi irodalmi pályázatának nívó-díjait. nívódíjat kapott dobozy imre, nemeskürti istván, galabárdi zoltán, simonfy andrás, kónya lajos és fábián zoltán. lugossy jeno miniszterhelyettes az oktatásügy kiváló dolgozója kitüntetését nyújtotta át a néphadsereg több tisztjének.

az országos tanácskozás pénteken folytatódik. /mti/

17.45/-s

17.45/-s

18.30

- 20 -

bb 46. szovjet és belga professzorokat avatott tiszteletbeli doktorává a budapesti műszaki egyetem

t fe/mné-ju ie

1968. október 17.

bensőséges ünnepség színhelye volt csütörtökön a budapesti műszaki egyetem nyilvános egyetemi tanácsülésén tiszteletbeli doktorrá avatták v. f. babkov professzort, a moszkvai utépítési főiskola rektorhelyettesét, a műszaki tudományok doktorát, i. v. egiazarov professzort, az örmény szocialista szovjet köztársaság tudományos akadémiájának rendes tagját, a toulouse-i tudományos akadémia levelező tagját és leon jean-baptiste tison belga professzort, a brüsszeli, a velencei, a toulouse-i tudományos akadémia levelező tagját.

résztvett az ünnepségen dr. potinszky károly művelődésügyi miniszterhelyettes, dr. szabó jános, az építésügyi és városfejlesztési miniszter első helyettese, valamint a tudományos akadémia az érdekeltektől több vezető beosztású munkatársa. ott volt f. j. tyitov, a szovjetunió budapesti nagykövete és jean deschamps, a belga királyság budapesti nagykövetségének titkára.

dr. csáki frigyos rektor üdvözlő szavai után dr. v. nagy imre, tanszékvezető egyetemi tanár, az építőmérnöki kar dékányhelyettese terjesztette elő az egyetemi tanács javaslatát és méltatta a három jeles külföldi professzor tudományos munkásságát. elmondotta, hogy babkov professzor az ut-talajmechanikával, pályaszerkesztéssel és ut-tervezéssel foglalkozó szovjet műszaki iskola legkiválóbb alakja. egiazarov professzor különösen az örmény műszaki és tudományos dolgozók képzése terén szerzett elévülhetetlen érdemeket, tison professzor tervezte és ma is a vezeti a genti egyetem neves hidromechanikai laboratóriumát, s egyébként szoros kapcsolatot tart fenn a magyar hidrológusokkal és hidraulikusokkal.

ezután dr. csáki frigyos rektor átnyújtotta az egyetem új tiszteletbeli doktorainak az oklevelet.

az új tiszteletbeli doktorok nevében i. v. egiazarov professzor mondott köszönetet.

az egyetemi tanács ezután fogadást adott tiszteletükre.

/mti/

18.30/m

18.30/m

19.30

- 21 -

a szerkesztőségek figyelmébe

a mai bb. 40. sz. hírünk / kitüntetéses.../ 1. bekezdésének
2. sorában a szöveg, helyesen:

...sub auspiciis rei publicae popularis....

/mti/

bb 47. a. j. aarna professzor,

k fe/fné-ju ie

1968. október 17.

a tallinni műszaki egyetem rektora, az észt szocialista szovjet
köztársaság legfelsőbb tanácsának tagja a budapesti műszaki
egyetem rektorának meghívására csütörtökön hazánkba érkezett. /mti/

bb 48. robbanás a bányagyutacs gyárban- két halott, hat sérült

t fe/fné.-ju ie

1968. október 17.

csütörtökön a kora délutáni órákban robbanás történt a
nagy-tétényi uti bányagyutacs gyár kis-lőszer-üzemében. a robbanás
következtében pejszer Imréné 28 éves betanított munkás,
érdligeti lakos a helyszínen, horányi Mihály 46 éves osztály-
vezető, érdligeti lakos a mentőkocsiban meghalt. további hat
személy megsérült, valamennyiüket kórházba szállították.

a rendőrség a robbanás oka és a felelősség megállá-
pítására vizsgálatot indított. /mti/

18.30/m

- 22 -

19-2

bb 49. „dekoratív művészetek az építészet szolgálatában,,

t fe/fné-ju ie

1968. október 17.

cimmel csütörtökön vándorkiállítás nyílt a francia intézet szegfű
utcai bemutató termében. a tárlaton szőnyegek, szobrok, festmé-
nyek és fotók mutatják be a francia dekoratív művészet kiemel-
kedő mestereinek munkáit, amelyek között le Corbusier, valamint
a magyar származású székeley és Vasarely néhány műve is szerepel.

előzőleg Lengyelországban és csehszlovákiában is bemutat-
ták a tárlat gazdag anyagát. a magyar fővárosban október 25-
éig tart nyitva a kiállítás, majd Jugoszláviába, Romániába, és bul-
gáriába viszik. /mti/

bb 50. magyar szakemberek utaztak Indiába

-ju ie

1968. október 17.

a magyar-indiai kulturális csereprogram alapján, csütör-
tökön kéthónapos látogatásra Indiába utazott Pécsi Márton
akadémiai levelező tag és dr. Ay János közgazdász. a magyar szak-
emberek előadásokat tartanak és tájékozódnak az indiai tudomá-
nyos élet különböző területein. /mti/

bb 51. indiai államtitkár Budapesten

-ju ie

1968. október 17.

néhány napos látogatásra csütörtökön Budapestre érkezett
dr. Atma Ram államtitkár, az indiai tudományos és ipari kutatási
tanács vezérigazgatója. tárgyalásokat folytat a két ország
tudományos kapcsolatainak fejlesztéséről. /mti/

19-05/ju

19072el

19-2

-23-

bb. 52. fővárosi szakemberek látogatása a dunaujvárosi házgyárban

vid-cs/mné/m le

1968. október 17.

a beton- és vasbetonipari művek dunaujvárosi gyárában fővárosi építésügyi szakemberek, valamint a népfront és a nőtanács küldöttel csütörtökön megbeszélést tartottak.

márkus miklós, a bvm vezérigazgatóhelyettese közölte, hogy a gyár több mint ezerféle termékéből már csak három szerepel a hiánycikk-listán, de jövőre, a nagyarányú fejlesztés során ezek gyártását is fokozzák, s így az igényeket az eddiginél teljesebben kielégíthetik. dobai jános, a dunaujvárosi gyár igazgatója elmondotta, hogy az üzem négy év alatt több, mint 4000 lakás építéséhez adott korszerű építési elemeket. az ugynevezett nagypanel-családot továbbfejlesztették. a dunaujvárosi tervezőiroda tervel a lapján most új típuscsalád elemeit kezdik gyártani. ezekből változatos homlokzattal és loggiákkal 5 és 10 szintes lakóházak építhetők.

a tanácskozáson közölték, hogy 1969-ben a bvm szőlőki és budapesti gyára is hozzákezd a c-típusú panelek gyártásához. a bvm üzemében a magánház-építők lakásépítési gondjain is igyekeznek segíteni: foglalkoznak - az eddigi kísérletek alapján - egyes és ikerházak kétszintes és sorházak építési elemeinek előregyártásával is.

a megbeszélés után a fővárosi és a helyi szakemberek megtekintették a dunaujvárosi házgyárat és a városban több helyütt megkezdett nagypanel-építkezést. /mti/

--

19.07/ju

1914 201

1945

-24-

bb 53. időjárásjelentés

-ju le

1968. október 17.

kevés felhő, száraz idő

várható időjárás pénteken estig: kevés felhő, eső nélkül. mérsékelt szél. várható legmagasabb hőmérséklet pénteken 14-18 fok. /mti/

--

bb 54. uruguayi parlamenti küldöttség érkezett budapestre

t fe/se-ju le

1968. október 17-

a magyar országgyűlés meghívására csütörtökön a késő esti órákban hatjagu uruguayi parlamenti küldöttség érkezett budapestre, Luis Rinon Perretnek a képviselőház elnökének vezetésével. a küldöttség fogadására a ferihegyi repülőtéren megjelent kállai gyula, az országgyűlés elnöke, beresztóczy miklós az országgyűlés alelnöke, az országgyűlés több tisztségviselője és a külügyminisztérium több vezető beosztású munkatársa. ott volt ernesto benavides, uruguay budapesti nagykövete. /mti/

--

bb 55. a „próféta voltál szívem,, bemutatója

t ol/fné-ju le

1968. október 17.

a budapesti művészeti hetek alkalmából csütörtökön este az uránia filmszínházban bemutatták zolnay páál rendező új alkotását, a somogyi íóth sándor nagyszerű regényéből készült „próféta voltál szívem,, című filmet. az operatőr szécsényi ferenc, a zenét durkó zsolt szerezte. a film főhősét, darvas iván alakítja, partnerei: berek kati, tordai teri, drahota andrea, szabó tünde, keres emil és ifj-korga györgy. a vetítés előtt bíró kvette filmesztéta mondott bevezetőt. a tetszéssel fogadott bemutató-előadáson a film több alkotója is résztvett. /mti/

--

21.00/30

1914 201

-25-

Vagy



MTI.

Kiadja a Magyar Távirati Iroda. Budapest, I. Fém-utca 5-7. Telefon: 159-490, 359-590

A szerkesztésért és kiadásért a vezérigazgató felel.

p a r t a m

1968. október 18.

bkk. 1. dr. horgos gyula beszéde

zs/gy/bs

1968. október 18.

a szerkesztőségek rendelkezésére bocsátjuk dr. horgos gyula kohó- és gépipari miniszter beszédét, amely az országgyűlés péntek délelőtti ülésén hangzik el. a beszéd csak jelzésre használható fel.

x x x x

dr. horgos gyula kohó- és gépipari miniszter bevezetőben hangsúlyozta, hogy a közlekedéspolitikai koncepciók megvalósítása különösen nagymértékben múlik a hazai gépipar felkészültségén és jövőbeni fejlődésén.

- a közlekedési struktúra világszerte tapasztalható fejlődésének irányát elemezve már évekkel ezelőtt elhatároztuk - mondta -, hogy a közúti közlekedési eszközök gyártását a többi gépipari ágazatnál gyorsabban fejlesztjük. kidolgoztuk a fejlesztési programot, amelyet a kormány az idén központi programmá nyilvánított. ez megteremti a feltételeit annak, hogy a közúti szállítás tervei a személygépkocsikat kivéve, zömében hazai gyártású szállítóeszközök felhasználásával valósuljanak meg.

a miniszter ezután elmondta, hogy a fejlett ipari országok vasúti járműgyártó kapacitása jelentősen túlhaladja igényeiket. emiatt igen éles verseny alakult ki a világcégek között egy-egy jelentősebb rendelés megszerzéséért. gyakran 15-20 évszázó hitelek nyújtásával, különféle szállítási kedvezményekkel, állami preferenciákkal igyekeznek a piaci lehetőségeket kihasználni.

/folyt. köv./

zsl