

## Budapest tegnap, ma és holnap



1945. február 13: Budapest felszabadult. Am Európa egyik legszebb, néhány éve még milliós nagyvárosa bna, népessége alig haladja meg a 800 ezret, épületeinek alig több mint az egynegyede maradt épen. Ezek vannak hajlék nélkül, a háború megrongált és megsemmisített csaknem 30 ezer épületet, rommá vált a lakások 4,6, használatlan 11 százaléka és 47 ezer lakás „részben használható”.

Kevesen hitték volna akkor, hogy 25 év múlva a város merőben más természetű gondokkal küzd majd: egy világ város óriási méreteiből fakadó problémákkal. A mai Budapest területének páratlan természeti adottságai már 2000 éve vonzzák az emberi kultúrát, s ily módon Budapest egyike Európa legrégebbi urbanus településeinek. S hogy mégis fiatal város benyomását kelti, ez annak köszönhető, hogy nagyvárossá fejlődése a legutóbbi három generáció életében következett be — mint ahogyan a többi metropolisé is.

### A világ „legnagyobb fővárosa”

Az urbanizáció, az ipari nagyvárosok kialakulása világjelenség, s fő hajtóereje a századforduló óta egyre gyorsuló technikai fejlődés. Budapest azonban — természeti szépsége mellett — más okból is egyedülálló. Koncentrációját, az ország életében betöltött szerepét tekintve „a világ legnagyobb fővárosa”, s mint az ország szinte egyetlen valódi nagyvárosa, ipari-, közlekedési, szolgáltatási, tudományos, közigazgatási és kulturális központ.

Kedvező fekvése és gyors gazdasági növekedése — többszörös gyűrűben — falvak sokaságát hozta létre körülötte, amelyek létükben olyannyira szorosan kapcsolódnak a fővároshoz, hogy már 1908-ban felvetődött Nagy-Budapest gondolata (amely végül is csak 1950-ben, 7 város és 6 község „bekebelezésével” történt meg). Ez a kettős — természeti és gazdasági — hatás alakította ki a város ma is meglévő körgyűrűs szerkezetét. Maga az „alapképlet” kétségkívül ésszerű, a központban azonban túl sűrű, kifele haladva viszont túl laza szövésű.

A század elején megindult fejlődés különös lendületet kapott az 50-es évek elején. A feszített ütemű iparosítás nem érte be a helyszínen rendelkezésre álló munkaerővel, s tömegével vonzotta a vidékieket. 1949 és 1966 között Budapest

lakossága 360 ezer fővel, környékéé 112 ezer fővel szaporodott. (A „csúcsevben”, 1960-ban 40 ezer új lakó volt Budapest szaporulata, de még ma is eléri az évi 16—18 ezret.) E folyamatot jól jelzi, hogy 1965-ben már többen (612 ezren) dolgoztak a fővárosi üzemekben, mint 1949-ben az ország egész szocialista iparában, s a fővárosi népesség szaporodása a legutóbbi 10 évben meghaladta az ország egész természetes szaporodását.

A 60-as évek elejétől hozott intézkedések hatására a Budapestre való áramlást egyre inkább a környező falvakba való

beköltözés váltotta fel (míg 1960—65-ben Budapesten minden 1000 lakosra 75, környékén 185 új lakó jutott). Ez a legújabb kori „belső népvándorlás” még zsúfoltabbá tette a belső városrészeket, és fokozta a peremvárosok, környékbeli falvak ellátási nehézségeit, egészségtelen lakáskörülményeit.

Ma a főváros és környéke (általánosan elfogadott szakkifejezéssel élve: a budapesti agglomeráció), az ország területének 2,3 százaléka ad otthont a lakosság csaknem 24 százalékának, s összpontosítja az ipar felét, a szolgáltatások harmadát, az ipari foglalkoztatottak 40 százalékát. S hogy mégis mekkora városról van szó, hadd álljon itt — érdekességként — néhány jellemző adat: a főváros lakói naponta 50—60 vagon kenyeret és 1,5 millió péksüteményt fogyasztanak, valamint — fejenként 2—2,5 kg-mal számolva — mintegy 4—5 millió kg egyéb élelmiszer-nyersanyagot.

S bár Budapest túlsúlyának csökkentésére, a vidék iparosítására, városaink fejlesztésére történtek és történnek intézkedések, a növekedés lassuló ütemben, de tovább tart. (Ez ugyancsak világszerte így van: Párizs 60—90 kilométeres sugara körében, 13 000 négyzetkilométeren ma 9 millió ember él, s a dekoncentrációra irányuló valamennyi terv kevés eredménnyel járt eddig.) Természetesen ez nem jelenti azt, hogy fel kell adni a főváros túlsúlyának csökkentéséért vívott harcot, ám a megindult agglomerációs folyamattal a jövőben is számolni kell, figyelembe véve nemcsak a fővárosnak, hanem 45 községnek magában foglaló környékének fejlesztési igényeit is.

A főváros 1960-ban elfogadott, s az elmúlt két évben gondos vizsgálatok után módosított távlati terve már ezt a felismerést tükrözi, és igyekszik összehangolni a város sajátos helyzetéből adódó feladatok megoldását azokkal, amelyek a

(Folytatás a 2. oldalon)

### Az idegenforgalom egy éve

(4. oldal)

### A beruházások karmesterei

(5. oldal)

### A minőség: termelékenységi tényező

(6. oldal)

### Devizahitel beruházásokhoz

(6. oldal)

### GANZ—FIAT kooperáció

(7. oldal)

### Háztáji gazdaságok adóterhei

(11. oldal)

## Iparunk 1969-ben

A gazdaságirányítási reform második éve az ipar szempontjából egészében jó eredményekkel zárult. Ebben az évben már elsődlegesen az új közgazdasági szabályozók hatása érvényesült, s ez sok vonatkozásban pozitív irányú változásokat hozott, még ha az eredmények nem is voltak minden tekintetben látványosak. Az ipar termelése 1969-ben az előző évihez képest csak 3 százalékkal, a tervezettnél kisebb mértékben növekedett, de a lassúbb ütemű fejlődés mögött felismerhető egy sor kedvező irányú és mértékű változás hatása. Megmutatkozott az elmúlt évben néhány problematikus tendencia is.

### Értékesítés és termelés

A közgazdasági szabályozók kedvező hatásának tulajdoníthatjuk, hogy az ipar értékesítése, ha kevéssé is, de erőteljesebben növekedett, mint az ipari termelés. Ennek folytatás az iparvállalatoknál lényegesen kisebb mértékű volt a készletlerakódás, mint korábban. Kiemelkedő mértékben (11 százalékkal) nőtt az ipar export célú értékesítése. Az elmúlt két év tapasztalatai szerint az iparvállalatok külkereskedelmi értékesítésének új formái, köztük a külkereskedelmi vállalatokkal kötött különféle társulási szerződések, bizományi megállapodások jól beváltak, nemcsak a két érdekelt fél, de egész népgazdaságunk szempontjából is.

Igaz, az elmúlt évben az exportértékesítés növekedéséhez hozzájárult a tőkés piaci konjunktúra ismert megélénkülése, valamint az is, hogy a textil- és a text-

tilruházati ipar területén a belkereskedelem év eleji kisebb mértékű rendelkezési fokozott külkereskedelmi orientációra ösztönözték az iparvállalatokat. Jelentős mértékben segítette az ipari export bővülését az állami visszatérítés is.

Az év egészében — az ismert évközi hullámzásoktól eltekintve — kedvezően alakult — 7 százalékkal növekedett — az ipar belkereskedelmi értékesítése is. Be-

ruházási célra 1969-ben csaknem 8 százalékkal több terméket adtak át az iparvállalatok, mint 1968-ban. Az iparvállalatok egymás közötti értékesítésének aránya az összes értékesítésen belül csökkent.

Az ipari termelés az ipar különböző ágazataiban eltérő mértékben növekedett 1969-ben, s ez megmutatkozott az ipari termelés szerkezetében is.

A szocialista ipar ágazati szerkezete

Ágazat	1958	1967	1969
Bányászat	21,3	14,6	13,6
Villamosenergia-ipar	5,6	5,5	5,9
Kohászat	9,8	8,6	8,8
Gépipar	22,3	27,2	28,5
Ebből: Híradás- és vákuumtechnikai ipar	2,3	2,9	4,6
Műszeripar	1,7	2,7	2,9
Építőanyagipar	5,1	5,0	4,5
Vegyipar	5,0	8,4	9,1
Könyvűipar	18,9	17,6	15,9
Ebből: Textilipar	8,8	7,3	6,2
Textilruházati ipar	2,7	2,7	2,2
Élelmiszeripar	8,9	8,3	8,8
Egyéb, kézmű- és háziipar	3,6	4,3	5,0
Szocialista ipar összesen	100,0	100,0	100,0

E szerkezeti változások egyaránt megfelelnek a nemzetközi tendenciáknak és a hazai tervekkel szemnek. A vegyipar aránya évről évre nő, a gépipar dinamikusan fejlődő ágazatai ugyancsak egyre nagyobb súlyt képviselnek az iparon belül. Kevésbé kedvező, hogy az elmúlt évben csökkent a textil- és textilruházati ipar aránya az ipar összes termelésében. De ez valószínűleg nem tartós tendenciát jelez, inkább a belkereskedelmi ren-

delésállomány év eleji csökkenésével kapcsolatos.

Az ágazati szerkezet változása mellett megkezdődött — ha nem is minden ágazatban a kellő ütemben és mértékben — az ipar termékszerkezetének, az ipari mikrostruktúrájának az átalakulása is. Ezt elsősorban az jelezte, hogy a dinamikus fejlődő ágazatokban egyre sűrűbben

(Folytatás a 3. oldalon)

# Budapest tegnap, ma és holnap

(Folytatás az 1. oldalról)

világ más nagyvárosainak fejlődését nézve a jövőben válnak ránk is jellemzővé.

## 85 000 új lakás

Kétségtelen, hogy a főváros minden mást megelőző gondja ma a lakáshiány, hiszen a budapesti családok 20 százalékának (160 ezer családnak) nincs még önálló lakása. A IV. ötéves terv ezért a lakásépítés meggyorsításával, az 1966—1970 közötti 58—60 ezer helyett 85 ezer (ebből 70 ezer állami) lakás építésével számol, amihez nagy segítséget nyújt a házigyári kapacitás bővítése és jobb kihasználása.

### A lakásellátás alakulása 1960—1985 között (1000-ben):

	1960	1970	1985
Családjegységek száma	689	800	880
Lakásállomány	535	640	840
Lakásépítés		118	260
Bontás		13	60
Lakáshiány	154	160	49

A baj azonban nemcsak az, hogy kevés a lakás, hanem az is, hogy a meglévők minőségi összetétele sem megfelelő. A környékbeli települések kedvezőtlen helyzetét most figyelmen kívül hagyva, a főváros népességének több mint a fele földszintes házban és egyzóbas lakásban lakik, a lakások 27 százalékában nincs vízvezeték, 58 százalékában nincs fürdőszoba és 52 százalékában hiányzik a szennyvízelvezető csatorna. A helyzetet még súlyosítja, hogy — főként a belső kerületekben — sok az avult épületben levő, korszerűtlen lakás. Ez a tény a jelenlegi felújítási és bontási arány többszörösét tenné szükségessé.

Az új lakások építésének elve a **koncentrált telepítés**. Ennek három formája van. Az első — eddig előnyben részesített — lehetőség a **szabad területek beépítése**, amiből azonban ma már egyre kevesebb van és közművesítésük igen sokba kerül. Mégis, több ilyen lakótelep épül a következő 10 évben, például Újpalotán, Békásmegyeren, a Gazdag réten. A második — a jövőben a legfőbb — forma a **peremkerületek átépítése**, ezt azonban nehezíti a 30—40 százalékos bontási arány, és a kitelepítendő rengeteg kisüzem, raktár, magánkiszárműhely. Végül — bár ez a legnehezebb — szolid ütemben **folymtatódik a belső kerületek „lazítása”, rekonstrukciója, foghíjainak beépítése.**

## „Alvó” lakótelepek

A közeli évtizedekben tehát a városképet egyre inkább az új lakótelepek határozzák majd meg, ami újabb problémákat vet fel. Nemcsak a lakótelepek egyhangúságára gondolunk itt, hanem városias jellegük hiányára is. Ma ugyanis az új lakótelepek inkább alvóvárosokhoz hasonlítanak, **túlzottan**, „élettelennek”. Ezért az új városrészekbe irodaházakat, közintézményeket, sőt helyi ipart (sütődét, mosodát, textilfeldolgozó vagy egyéb üzemet) célszerű telepíteni.

A másik, amire már most gondolni kell: a fővárosban lassan nő a bölcsődés, óvodáskorú gyerekek és még inkább az **öregék száma**. Az előbbieket több gyermekintézményt, az utóbbiakat pedig olcsó és jó szolgáltatásokkal ellátott **nyugdíjasházak** építését teszik szükségessé (az utóbbiakra máris akad példa a kelenföldi lakótelepen). Az épülő **Újpalotán** érdekes ötletet valósítanak meg: a házakat két utca mentén építik fel, úgy, hogy a lakások egyik oldala a mozgalmass utca, a másik a — hallótávolságon kívül elhelyezett — nyugalmass gyermekintézményekre néz. Nyugalom és mozgalmasság együtt — talán ez lesz a jövő ideális városrésze.

És milyen lesz a jövő — ha nem is ideális, de optimális — **városszerkezete?** A város mai struktúráján nem kell változtatni, sőt ennek logikáját elfogadva és követve fejleszhető tovább a város — számításba véve az **agglomeráció világtendenciáit**. Ez röviden így szól: fokozódik a központi városmag épületeinek műszaki romlása (slumosodás) és népessége csökken (ezt a slumosodást hivatott megakadályozni a városközpont rekonstrukciója) — míg a peremvárosi gyűrű a központból való kiköltözés és a bevándorlás miatt gyorsan növekszik, fokozva

a városi és a falusi környezet keveredését. **Nő az ingázók száma** (Budapestre ma az ország 577 településéből naponta 160 ezren járnak be, többnyire a fővároskörnyéki falvakból), mivel a munkahelyek nem követik a népesség mozgását (Budapestben 13—15 százalékkal több munkahely van, mint amennyi az itt élő keresőképes lakosság száma). A város nappali népessége tehát jelentősen meghaladja az éjszakai népességet. A távolabbi lakótelepeken lakók és az ingázók nagyobb száma **gyorsforgalmi autót**, illetve **gyorsvasúti hálózat** kiépítését teszi szükségessé, s a főútvonalak mentén létesülnek a kereskedelmi és szolgáltató ágazatok központjai.

## Városközpontok hálózata

Mindezek után logikus és indokolt a budapesti városépítés távlati koncepciója: egy korszerű **főközpont**, valamint a városmag körüli két-háromszázezer lakosú **városrész-központok**, s még távolabbi **településcsoport-központok** kialakítása, amelyeket főútvonalak kötnek össze. A főközpont — a ma 600 ezer lakosú, Dózsa György út—Hámán Kató út által határolt terület — igazgatási, kereskedelmi, idegenforgalmi és kulturális centrum. A rekonstrukció során nagy gondot kell fordítani az autóparkolók építésére, hiszen például az V. kerület nappali népessége — 300 ezer fő — csaknem ötszöröse az itt lakók számának, s ez az óriási embertömeg ma csupán 12 ezer autóparkolóhelyet vehet igénybe.

A főközpont azonban — noha jelentősége túlnő saját lakóinak ellátásán — az egész országot nem láthatja el. De még az egész fővárost sem — erre a **városrész-központok**, a városias adminisztratív, kulturális, szórakoztató és kereskedelmi csomópontok hivatottak. Nagyon fontos, hogy itt nemcsak intézményi, hanem **lakás- és munkahelyi centrum** is kialakuljon, s hogy egy-egy központ vonzása minél több kerületre terjedjen ki. Létrehozásuk főleg a már kialakult városrész-központokban, lehetőleg metróállomások közelében célszerű.

Ilyen városközpontok lehetnek: **Újpest-Rákospalota** természetes városmagja a leendő észak-déli gyorsvasút mellett. (Ez lesz Angyalföld és az észak-dunai települések vonzasközpontja. Jelentősége igen nagy, hiszen a város, földrajzi fekvése miatt főként a Duna mentén észak, Pesten keleti — Zugló —, Budán a völgyek és Dél-Buda irányában bővül.)

**Kelet-Pest** (Kerepesi út, Zugló és a XVI. kerület) ma 190 ezer főnyi lakossága 50 ezerrel nő a zuglói lakótelep megépülésével, s ellátja Kőbányát és a környező falvakat. **Dél- és Délkelet-Pest** (Kőbánya, Kispeszt, Pesterzsébet, Csepel) ma 160 ezres lakossága 250 ezerre nő, főként a peremvárosok rekonstrukciójával.

A **budai oldalon ugyancsak három városrész-központ** épül. **Észak-Budán** speciális történelmi és idegenforgalmi szerekörrel Obuda lesz a központ. A **budai hegyvidék** — Széna tér — Moszkva tér Déli pályaudvar központtal — ma 140, később 200 ezer lakosával leginkább nagyvárosi szórakoztató, idegenforgalmi centrum lesz. A kiszélesedő **dél-budai völgy** (Lágymányos, Kelenföld, XXII. kerület) lakossága 40 ezerrel, 240 ezer főre gyarapszik, központja — korszerű nagyvárosi idegenforgalmi, tudományos jelleggel, esetleg diákvárossal — a főközpont déli nyúlványa lesz. E városrész-központokon belül természetesen megmarad a mai kerületbeosztás.

És jöhetnek már ezek a városrész-központok is igyekeznek számolni a környező falvak ellátásával, szükség van a városhoz „csápszzerűen” kapcsolódó **külső településcsoportok helyi központjainak létrehozására** is. E települések léte ugyanis **nemcsak gondot okoz** a fővárosnak, hiszen munkaerőt, élelmiszert, kooperációs termékeket, sőt üdülési és sportolási lehetőségeket nyújt számára.

## Hungária — a Dunától a Dunáig

Mindezek mellett sor kerül a **zöldterületek rekonstrukciójára** és új parkok építésére, főleg a Belvárosban (ahol ma a 15—20 perc alatt elérhető parkok 1 főre jutó hányada mindössze 0,19 m<sup>2</sup> a 30 m<sup>2</sup>-es fővárosi átlaggal szemben), s várható a Római-part és a soroksári Dunagörvény rendezése.

Az imént ismertetett városszerkezet szoros összhangban áll a **távlati közleke-**

**dési koncepcióval** — a kettő egymás nélkül nem is valósítható meg. A közúti forgalomnál, mivel a következő tíz évben a mai 60 000-es gépkocsialomány kétszeresével számolhatunk, a fő cél a **meglévő úthálózat fejlesztése, majd sűrítése, illetve az egyszintű csomópontok, vasúti kereszteződések felszámolása**. Budapest sajátossága, hogy az ország valamennyi autótúja itt találkozik, s ez nagy terheket ró a városi úthálózatra. Ezért alakítják ki a **Hungária körüti úgyűrűt**: a Dunától a Dunáig kétszer kétpályás autótú vezet majd, s ebbe fut bele valamennyi főközlekedési út, tehát az ország bármely része megközelíthető lesz anélkül, hogy az utazónak keresztül kellene verekednie magát a belvárosban. Az utak többsége **új nyomvonalon** éri majd el a várost. Az új gyűrű egyik vége a Flórián téren, a másik pedig a Budaörsi úton lesz (ez utóbbi megközelítéséhez a Déli összekötő vas-

úti híd mellett új közúti L. Az új városközpontok is Hungária körút mentén helyezkednek el.

A koncepció másik része a **tömegközlekedést** érinti. A Budapesti Közlekedési Vállalat már ma is több, mint **másfél milliárdos** utasforgalmat bonyolít le, és azt is kiszámították, hogy a főváros lakossága életének 2,25 százalékát tölti valamilyen közlekedési eszközön. A távlati megoldásnak egy módja van: a **gyorsvasúti hálózat**, amelynek nagy része föld alatt fut, 2000-ig három városi és négy elővárosi gyorsvasút épül fel 105 kilométer hosszúságban, ebből a 63 kilométeres városi szakasz 86 százalékban föld alatt közlekedik (a régen várt Metró első szakasza már április 4-én megnyílik).

Ennyit ízelítőül — a jövő Budapest-jéről. Természetesen beszélhetnénk még a közmű- és kommunális-egészségügyi ellátottság nem kisebb hordegrő kérdéseiről és sok-sok egyébéről, de ez ünnepi alkalommal talán ennyi is elég annak bizonyítására, hogy a gondok ellenére is helyes úton halad Budapest fejlesztése, s városépítészeink nemcsak a mai, hanem a jövő nemzedékek számára is igyekeznek minél kényelmesebbé, otthonosabbá, világosabbá tenni egyre széplő fővárosunkat.

Sóvári Gizella

# A figyelő JELENTŐ

## Nemzetközi kapcsolatok

NDK-beli autópálya szakemberek tárgyaltak Győrött a Magyar Vagon- és Gépgyár vezetőivel. — Jan Korcmárosnak, a Kassai Közgazdasági Társaság elnökének vezetésével három tagú szlovák közgazdászdelegáció folytatott tapasztalatcserét Miskolcon a Magyar Közgazdasági Társaság Borsod megyei szervezeteinek vezetőivel. — Sándor József, a Beremendi Cementgyár igazgatója Jugoszláviában exportügylet tárgyalt. — Eredményes tárgyalásokat folytattak a Magyar Hajó- és Darugyár, valamint a csehszlovák Skoda Külkereskedelmi Vállalat, illetve a szlovákiai Slovenske Energeticke Strojarné kazángyár képviselői az együttműködés elmélyítésére. — A Mosonmagyaróvári Fémserelvénygyár vezetői tárgyalásokat folytattak a svéd Nordarmatur AB céggel.

## A hazai tápszergyártás bázisa

Körmenten létesül. A legmodernebb dan berendezésekkel Körmenten alakítja ki az Egyesült Gyógyszer- és Tápszergyár a hazai tápszergyártás bázisát. A tiszta légtér és a szubalpin klíma azok a topográfiai adottságok — mint a tápszergyártás alapkritériumai —, ami Körment kiválasztásában a döntő tényező volt. Most folyik a kvalifikált munkás- és mérnökgárda szervezése és 1971. negyedik negyedévében megindul a körmenti tápszergyártás próbaüzem jelleggel. Az üzemszerű termelést 1972 elejére tervezik. A tápszerüzem kezdetben napi 40—50 ezer tbc-mentes szárvasmarha-állományból származó tejet dolgoz fel csemotápszernek. Készülnek ezen kívül a tervek az úgynevezett aerosol-gyógyszerüzem idetelepítéséről is, főleg a légúti megbetegedések gyógyászati kísérletei számára, valamint a kúpok, kenőcsök és gyógyszeroldatok gyártására.

## Kétszázadik évfordulójára készül

a diósgyőri Lenin Kohászati Művek. A gyár 11 000 szocialista brigádjának kezdeményezésére elhatározták, hogy 1970 végéig — az elmúlt évi eredményekhez vi-

szonyítva — nyersvasból 20 ezer, acélból 50 ezer és hengerelt készáruból 10 ezer tonnával többet gyártanak. A soron lévő beruházási munkák határidejét előre hozták. Az idén megkezdte termelését az új bugacsiszoló üzem, az év végére befejezik a Borsodi Ércelőkészítőmű újabb két gyártósorának szerelését és meggyorsítják az új nemesacél-finomhengermű építését is. Az 1770-ben Fazola Henrik würzburgi születésű egri műlakatosmester által alapított gyár történetéről, fejlődéséről dokumentumfilmet készítenek, amelyet majd a Budapesti Nemzetközi Vásáron mutatnak be először.

## Az alföldi olajipar

történetében először az évi kőolajtermelés 1970-ben egymillió tonna felett lesz, a földgáztermelés pedig eléri a hárommilliárd köbmétert. Ezen túlmenően hetvenöt ezer tonna propánbután gázt és ötvenezer tonna stabil gázolint értékesítenek. A munkafeladatok között szerepel az Alföld még eddig ismeretlen olaj- és gázlelő helyeinek feltárása is. A fúróberendezések felélderítő kutatófúrásokkal foglalkoztatják. Mindezekhez a szocialista brigádokba tömörült kutatók és termelők igen kedvező műszaki, technikai feltételeket teremtettek.

## Sárospatak iparosodását

eddig a vízhiány tette lehetetlenné, de ez év tavaszán már megérkezik, mintegy 15 kilométeres vezeték a víz Sátorajúj helyről, s ezután megindulhat a város 14 kis- és középüzemének korszerűsítése, valamint a tervszerű új ipartelepítés. Modern gépeket kap a Csepel Kerékpár- és Varrógépgyár üzeme és 1970-ben dolgozó létszáma is eléri a 800-at. Ajtó- és ablakkeret gyártásával bővítik a Faipari Vállalatot, s itt is 100—120 fővel emelik a munkáslétszámot. Két új üzemet létesítenek az elkövetkező időben, egyik egy falicsempégyár, a másik, amit máris építenek, a Bodrogközi Állami Gazdaság 400 vagonos gyümölcsárulója és gyümölcsosztályozója.

## MEGVÉTELRE KERESÜNK

egy faipari vastagsági gyalugépet és egy szalagszító gépet

„ZALA” BÜTORGYAR, ZALAEGERSZEG

Budai Nagy Antal u. 7-13.

Telefon: 12-560. Ügyintéző: Szabó.