

DÉLMAGYARORSZÁG

A MAGYAR SZOCIALISTA MUNKÁSPÁRT LAPJA

Az új híd perspektívái

Hamarosan elkészül a beruházási programterv

Ha egy-egy folyamat — amíg az elképzelésekből terv lesz, a tervekben pedig utak, lakónegyedek, vagy hidak — olykor hosszadalmasnak is tűnik, mégis érdemes figyelemmel kísérni. Főként, ha az utóbbiról, az oly régen várt, és Szeged, valamint az ország egész életében olyannyira szükséges második Tisza-hídról van szó. Már jónéhányszor írtunk az elképzelésekről, a tervekéről, a tervezéssel kapcsolatos vizsgálatokról. Most úgy tűnik, újabb szakaszba érkezett az előkészítés. Az UVATERV-nek ugyanis február végén szállításra kell a beruházási programtervet, melyről az Ütügyi Beruházó Vállalat várhatóan egy hónapon be-

lül szakvéleményt is készít. A programterv már tartalmazni fogja a várható költségeket is, melynek alapján a kormányhoz lehet fordulni a szükséges fedezet biztosítása érdekében. Az UVATERV-nél nemrégiben megtartott műszaki tervtanácskozáson már körvonalazódtak a híd jellemzői, és előre látható költségei is.

Annyi már bizonyosra vehető, hogy a tervekben 15 méter széles útpálya szerepel majd, kétszer két forgalmi nyommal, a járdák hasznos szélessége pedig mindkét oldalon 2,1 méter lesz. A híd maga az épülő algyői közúti híddal hasonló lesz, valamivel nagyobb ma-

ximális fesztávval. Legnagyobb nyílása a meder fölött 144 méter. A tervek szerint építésében is az algyői hídon dolgozó vállalatok vennék részt. Eppen ezért arra lenne szükség, hogy amikor Algyón befejezik a munkát, a híd tervezett helyén — a Római körút és az Odesszai körút között — megkezdhesék a felvonulást és az előkészületeket. Egyelőre még nincsenek kijelölve pontosan a felvonulási területek. A város arra törekszik, hogy minimális helyet foglaljon el az építkezés, s a lehető legkevesebb lakást kelljen a területen szanalni.

Ahhoz, hogy az idén megkezdődjenek az előkészületek, nyilván a fedezetet kell mindenekefélt biztosítani. A legutóbbi megbeszélésen a tervezők úgy nyilatkoztak, hogy a híd várható költsége mintegy 530 millió forint lesz, amelyből 370 millióba kerül maga a hídszerkezet, 90 millióba a két parton a följárók megépítése, 30 milliót igényelnének a közművek és az elektromos munkák, 17 milliót az utépítések, s 23 millió forintot a tervezés és a lebonyolítás. A KPM tanácsi fősztályának a megbeszélésen jelenlévő képviselője erről az összegről úgy nyilatkozott, hogy reálisnak tekinthető. Ez azzal biztat, hogy a kormány kedvezően fog dönteni e régen várt építkezés sorsáról, illetve az anyagi fedezet biztosításáról.

Sz. L.

Eredmények, tervek a vasútnál

Szállítási rekordok — Pontosabb vonatok

A vasút előtt álló személy- és áruszállítási feladatok teljesítéséhez sok-sok vasutas lelkiismeretes, odaadó munkája szükséges. Csongrád, Békés és Bács megye gazdasági életében főszerepet játszanak a MÁV Szegedi Igazgatóságához tartozó vasútvonalak, s örömmel állapíthatjuk meg, hogy tavaly is eredményesen látták el sokasodó feladataikat.

Áruszállítási feladatait 104,2 százalékra teljesítette a vasútigazgatóság, amely több mint 10 millió tonna áru elszállítását jelentette. Ez pedig 402 ezer tonnával haladja meg a tervezettet.

E jelentős árumennyiségből az elmúlt évinél 380 ezer tonnával többet, 1,1 millió tonnát exportra rendelt árukkal raktak meg. Ilyen arányú exportszállítást a vasútigazgatóság korábban még sohasem teljesített.

A vasutasoknak jelentős munkát adott a nemzetközi kötelezettségekből származó import- és tranzitszállítások kielégítése is. Importból a tervezett mennyiségnél többet; 1,2 millió tonnát fuvaroztak el, s tervüket 118,7 százalékra teljesítették. A 3,3 millió tonna tranzitáru továbbítása azt is jelenti, hogy az országos tranzitszállítások 23 százalékát a szegedi igazgatóság vonalain bonyolítják le.

Csongrád megyében 1973-ban több mint 1 millió tonna árut adtak fel: emelkedett az ásványolaj és a gabonafélék szállítása. Algyőről közel 30 ezer tonnával több olaj kelt útra, és belsőre 30 ezer tonnával, exportra 80 ezer tonnával több gabonát szállítottak.

A Csongrád megyei álló-

másokra 1972-höz viszonyítva 170 ezer tonnával több áru érkezett. Egyes állomásokon, például Kiskundorozsmán különösen érezhető volt ez az emelkedés, 100 ezer tonna áru a többlet a megelőző évhez képest: kavicsból 25 ezer tonnával többet raktak itt ki. A forgalom növekedését érzékelteti, hogy az iparvágányos kocsik száma majdnem duplája a korábbiaknak. A jelentős összeggel korszerűsített Szeged-Tisza pályaudvarra 40 ezer tonnával több kő és 30 ezer tonnával több kavics érkezett.

A vasútigazgatásnál tavaly különös gondot fordítottak a vasúti kocsik gazdaságos felhasználására. Az év folyamán jelentős operatív intézkedéseket tettek az idegen kocsik tartózkodásának megrovidítése érdekében.

További javulást hozna, ha a vállalatok az éjszakai, a hétfői és az ünnepi rakodásokat fokoznák.

Növekedett a konténeres szállítás aránya is. Tavaly például 2 ezer öttonnás szállítótartály érkezett a Tisza pályaudvarra, s innen 1500-at indítottak útnak.

Ami a személyszállítást illeti, 1973-ban tovább csökkent az utasszám. Ezt az autóbusszforralom növekedésével, az ipar decentralizálásával, valamint a magánautók számának növekedésével magyarázzák a vasútnál. Tavaly 28,7 millió volt a fizető utasok száma, 1972-ben ennél 600 ezerrel többen utaztak. Elsősorban a rövidebb távokon volt „lemorzsolódás”, ugyanakkor a gyors- és expresszvonattal utazók száma emelkedik.

Számos intézkedést tettek a vasutasok a szolgáltatás mi-

nőségi javítására. A menetrendszerúség mutatója 98,68 százalékra ugrott. Nőtt az utazási sebesség, kevesebb volt a késés. Ehhez hozzájárult a dieselesítés, a korszerű mozdonyok beállításával tovább csökkent a gőzvontatás aránya.

1974-ben 28 és fél millió utas elszállításával számol a vasútigazgatóság. Legfontosabb feladatként az utazási körülmények további javítását jelölték meg. Így a tisztaság, az udvariasság, az utastermek, várakozóhelyiség megfelelő világítása, a pontos utastájékoztató programba tartozik — s bizony, e téren még sok javítanivaló akad, hogy még kellemesebb, zavartalanabb legyen utazásunk.

Idén 10 millió 100 ezer tonna áru elszállítását tervezi a vasútigazgatóság. Itt is minőségi javulásra törekcsenek, a szállítási igények gyors és teljes kielégítését tűzték ki célul.

Az elmúlt évben 233 millió forintot fordítottak beruházásra. A jelentős műszaki fejlesztés is a közlekedési koncepció irányelvei szerint történt. A Tisza pályaudvar teljes térvilágítása is tavaly készült el, 5,5 milliós beruházásként. Tavalyi kezdésként idén folytatódik Szeged-rendező pályaudvar vontatási telepének rekonstrukciója, amelynek első lépcsője 25 millió forintba kerül. Idén egyébként a rendező és Rókus közötti vonalszakaszon felépítménycsere munkálatok kezdődnek. A nagyállomáson a szerelvények mosására, tisztítására teremtenek jobb lehetőséget két különvágányon.

Szocialista szerződés a kamaraszínház építésére

Határidő: 1974. november 30.

Az MSZMP Szeged városi bizottságának kezdeményezésére már jónéhány szocialista szerződés született a városi tanács és a kivitelező vállalatok között fontos szegedi építkezések pontos befejezése érdekében. Megállapodás jött már létre az E5-ös út szegedi átkelő szakaszáról, a tarjáni kereskedelmi, vendéglátóipari létesítményekről és a sportcsarnok építéséről is. Lapunkban mindháromról beszámoltunk már. Most a kamaraszínház felújításán, bővítésén dolgozó vállalatok kötötték szocialista szerződést a városi tanáccsal. A megállapodásban a generálkivitelező — a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalat — vállalta, hogy 1974. november 30-ig átadja a színházat a városnak.

A szerződés megkötését elsősorban a színház régóta húzódo átépítése indokolta. Hiszen amellett, hogy a város kulturális életének szüksége van a kamaraszínházra, a Nemzeti Színház tervbe vett rekonstrukciójához is csak akkor lehet hozzákezdni, ha a Horváth Mihály utcában ismét megnyitja ka-

pit a volt játékszín. Eppen ezek a szempontok készítették arra a magas- és mélyépítő vállalatot, hogy a korábban reálisnak vélt, 1975-ös befejezési határidőt előre hozza, s szocialista szerződés megkötését kezdeményezze annak érdekében, hogy a kamaraszínház november 30-ig elkészüljön. Sőt, október 11-re, Szeged felszabadulásának 30. évfordulójára már próbaüzemre kész állapotba hozzák a város újjáépített színházat.

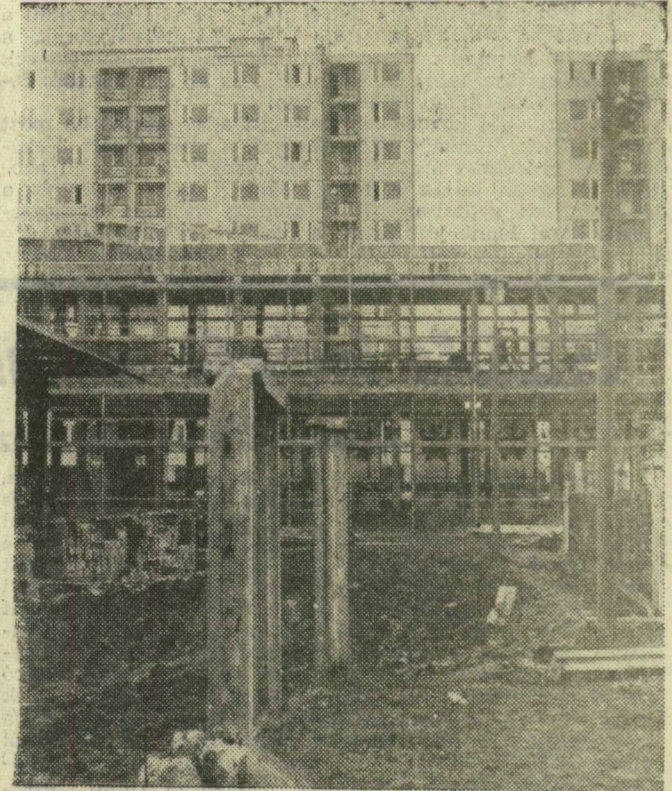
A határidő pontos betartásához több mint tíz vállalat és szövetkezet munkáját kellett egyeztetni. A szerződésben a beruházási vállalat, a tervező szövetkezet és a generálkivitelező egyaránt vállalták: a maguk részéről minden szükségeset megtesznek, hogy az alvállalkozók az elkészített pontos ütemezés szerint végezhessék munkájukat, s ennek érdekében saját feladataikat is elvégzik az egyeztetett határidőkre. A városi tanács pedig vállalta, hogy az építési osztály rendszeresen részt vesz a munka koordinálásában és szervezésében.

Építkezések Újszegeden



A tízeletes szalagházban a belső szakipari munkát végzik, s még a nyáron átadják az épületet.

Igen látványosan építik az újszegedi városnegyedet. A volt ládagyár területén, valamint a Csanádi utcában és környékén egyre-másra szaporodnak a lakóházak. A Délmagyarországi Építő Vállalat szegedi házgyárának termé-



Az első hőközpont szerkezeti váza is elkészült az újszegedi városnegyedben.

Árvízvédelmi készütség a Túr magyar szakaszán

Romániai előrejelzések alapján a Felsőtiszavidéki Vízügyi Igazgatóság február nyolcadikán a Felső-Túr-Sáréger-Dalád árvédelmi szakaszon előbb elsőfokú, majd másodikfokú árvízvédelmi készütséget rendelt el. Az intézkedést az tette szükségessé, hogy a Túr folyón gyors árhullám vonul le. A garbolci vízmérce február 7-én 8 órakor még 95 centiméteres vízállást mutatott, s ez 8-án estére el-

érte a 368 centimétert, vagyis másfél nap alatt 273 centiméterrel emelkedett a vízszint. Az árhullám a romániai Turterebesnél péntek délután, magyar területen, Garbolcnál este tetőzött, megkezdődött a lassú apadás. Szombaton reggelre a víz szintje már Garbolcnál is 30 centiméterrel csökkent. A készütséget vasárnap előreláthatóan első fokúra mérsékelik.