

DÉLMAGYARORSZÁG

AZ MSZMP SZEGED VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

Őszi csúcsforgalom a vasúton

Gyakran követel rendkívüli intézkedéseket az őszi szállítási idény, és a MÁV kéri az érdekelt társvállalatok, elsősorban a szállítatók segítségét. Szerdán délelőtt összehívott vezetői tanácskozáson vitatták meg az időszerű tennivalókat Szegeden. A tanácskozáson részt vett Horváth Gyula, a megyei pártbizottság gazdaságpolitikai osztályának munkatársa, és Feleki Pál, a vasutas-szakszervezet alelnöke.

A várható feladatokról Lovász Lászlár számolt be, aki a tanácskozás befejezése után nyilatkozott munkatársunknak.

— A közelmúltban a megyei szállítási bizottság felhívta a figyelmet, hogy csak jó szervezéssel, a korszerű szállítóeszközök és módszerek alkalmazásával valósíthatjuk meg az őszi csúcsforgalom feladatait. Milyen tények, adatok jelzik, hogy nehéz csúcsforgalmi időszak következik?

— Egész évben nagy feladatok hárulnak a vasútra. Nyolc évvel ezelőtt, 1970-ben 117,4 millió tonna árut szállított a vasút, az idén már 134 millió tonnát kell eljuttatnunk rendeltetési helyére. Ebből 10,8 millió tonna elszállítása vár a szegedi vasútigazgatóságra. Csongrád megyében ennek 23 százalékát kell bonyolítanunk. Természetes dolog, hogy a meglévő szállítási kapacitásunkkal csak akkor tudjuk megoldani feladatainkat, ha javítjuk eszközeink kihasználtságát, a belső szervezetséget, és fokozzuk együttműködésünket a társfuvarozó vállalatokkal és a szállítatókkal.

Legnagyobb társfuvarozó vállalatunk a 10. számú Volán. Már ez év elején egyeztetett feladatainkat és közösen hoztunk intézkedéseket, amelyek végrehajtását folyamatosan ellenőrizzük.

Folyamatosan vizsgáljuk a szállítatók rakodási készségének alakulását. Ügynevezett menetig kiszolgálásra kötöttünk megállapodást Szegeden, Hódmezővásárhelyen és Szentesen. Ahol arra szükség volt, meghosszabbítottuk a rakodási időket.

Az év első nyolc hónapjában több mint 5,7 millió tonna volt a szegedi igazgatóság áruszállítási teljesítménye. Megfelelő szervezéssel, fuvarozatóink közreműködésével valamennyi felkínált árut el tudtuk szállítani.

— A Központi Szállítási Tanács állásfoglalása szerint el kell érni, hogy egyetlen termelői nem csökkentsen a termelés lendületét anyagihiány miatt. A meglévő kapacitással, eszközellátottsággal és létszámmal a MÁV Szegedi Igazgatósága zavartalanul el tudja végezni az őszi szállítási idény nagy munkáját?

— Már az év első felében megkülönböztetett figyelemmel foglalkoztunk a területünkön működő vállalatok anyagellátásához szükséges szállítási eszközök biztosításával. A területünkön kívül eső bányákból történő szállítások fokozásához több alkalommal kértük a társigazgatóságok segítségét. Közös feladatainkat szocialista szerződésbe foglaltuk a DÉLEP,

a Szegedi Magas- és Mélyépítő és a CSOMIEP Vállalattal.

Fontos feladatunknak tartottuk, hogy már az év első felében minél több áru jusson el rendeltetési helyére. Több vállalattal kötöttünk előszállítási szerződést, és több áruajtára adtunk díjkezdményt. Csongrád megyében az előszállításokban hét fuvaroztató vesz részt. Közülük öt jelentős fuvardíjvisszatérítést kapott. Például a Közüti Építő Vállalatnak közel 93 ezer forintot, a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalatnak 264 ezer, a KPM Közüti Igazgatóságnak 112 ezer forint fuvardíjkezdményt adtunk.

Nagy mennyiségű áru került rendeltetési helyére az év első hét hónapjában. A még hátralévő időszakban a fuvarpiaci információ szerint több mint 5 millió tonna áru elszállításáról kell gondoskodnunk. Kiemelt feladatunk lesz a mezőgazdasági termények szállítása. Az év első felében építőanyagokból többet szállítottunk, mint az előző év hasonló időszakában, ennek ellenére az építőipari vállalatok nem rendelkeznek megfelelő készletekkel. Ahhoz, hogy zavartalan legyen munkájuk, több építőanyagot kell fuvaroznunk, mert Csongrád megyébe elsősorban a területünkön kívül eső bányakapacitás miatt 42 ezer tonnával kevesebb kő és kavics érkezett, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Nehézi az őszi forgalom lebonyolítását az is, hogy rajtunk kívülálló okok miatt elmaradtak a tranzit- és importszállítások. Ezek a most következő hónapokban jelentkeznek.

Megnövekedett feladatainkat, sajnos, csökkenő kocsimennyiséggel kell ellátni. Hátráltatja az is tevékenységünket, hogy dolgozóink létszáma az idén háromszázal csökkent.

Fuvaroztatóinktól tájékoztatást kértünk a várható exportszállításokról. S arról is, hogy mennyi importártut várnak külföldről. A Szovjetunióból nagyobb mennyiségben árut importáló vállalatokat felkértük, az eddigénél nagyobb arányban fogadjanak árut tengelyátszerelt kocsikban, hogy azokat visszautban felhasználhassuk. Elsősorban a TÚZEP Vállalat nyilatkozott kedvezően.

— A megyei szállítási bizottság felhívta a fuvaroztatók figyelmét arra, hogy fokozzák az árufogadási és feladási készséget. Az eddigi tapasztalatok szerint a vasút számíthat-e erre?

— Tapasztalataink szerint szállító ügyfeleink többsége érzi és méltányolja a vasút erőfeszítéseit az egyre növekvő szállítási feladatok megoldása érdekében. Megértéssel támogatja a nehézségek leküzdésében, amely nemcsak a MÁV érdeke. Ezt igazolják azok az eredmények, amelyeket például a Szegedi Konzervgyár a küldemények kirakása során ért. Ennél a vállalatnál 1100 kocsinál kirakási késés nem volt. A TÚZEP szeged-rókusi telepére 2 ezer 48 kocsi érkezett, ezeket ugyancsak késés nélkül rakták ki.

Elgondolkodtató azonban, hogy amíg a TÚZEP szegedi telepén ütemes a kocsikira-

kás, Hódmezővásárhelyen a kocsik 47, Makón 27 százalékát késéssel rakják ki. A DEFAG címére érkezett 2094 kocsinál közel 60 százalékát, a Szentesi Erőtakarmánygyárnál 1363 kocsi 33 százalékát rakták ki késve.

Általában az éjszakai és hétvégi áruforgalom problémái a legsúlyosabbak. Sajnos, a szombati, vasárnapi vagonkirakások elmaradása hétfőn a berakásnál okoz kocsihányat, és a hét közepén eredményez berakodási csúcsokat, s olyan vagonokat, amelyeket hét végén ismét nem raknak ki.

Hasonló gondokkal küzdünk a konténerforgalom terén is.

Az ilyen és hasonló okok miatt joggal hangsúlyozta a megyei szállítási bizottság, hogy csak az erők összefogásával, a termelők, szállítók és az árufogadók jó együttműködésével valósíthatjuk meg az őszi csúcsforgalom feladatait — hangsúlyozta befejezésül Lovász Lászlár.

Nagy Pál

Lázár György látogatása Darhanban

A hivatalos baráti látogatáson Mongóliában tartózkodó Lázár György, a Minisztertanács elnöke, szerdán délelőtt különvonattal Darhanba érkezett. Lázár Györgyöt elkísérte Zsambin Batmönh, a mongol kormány elnöke és Csojnorin Szuren miniszterelnök-helyettese, valamint D. Szaldan, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok állami bizottságának elnöke is.

Lázár Györgyöt és kíséretét, valamint a társaságában érkezett magas rangú mongol állami vezetőket a darhani pályaudvaron a város vezetői, a lakosság és a hűskombinátban dolgozó magyarok képviselői, s papírszállócskákat lengető úttörők fogadták.

A vendégek először a városi pártbizottság és a tanács székházába látogattak.

A magyar kormányfő mongol vendéglátói társaságában megtekintette a szovjet se-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Trolibuszprogram Szakemberképzés Szegeden és Budapesten

Amint már korábban beszámoltunk róla, a vidéki városok közül Szegeden indul meg először a trolibusz-közlekedés. A felkészülésről, a tervekről kérdeztük Zsigai Sándort, a Szegedi Közlekedési Vállalat főmérnökét. Megtudtuk: jól halad az előkészítő munka, már megvan a törzslétszám. A jelentkező különböző orvosi, pályaalakmassági vizsgálatok után — ezek már megkezdődtek — Szegeden tanulnak majd egyhónapos elméleti tanfolyamon. Ezt követően Budapesten gyakorlati oktatásban részesülnek, utána vizsgát tesznek, és a Budapesti Közlekedési Vállalatnál vezetnek először. A tást ellátó szakmunkásokat fővárosból visszatérve, már is kiképeznek.

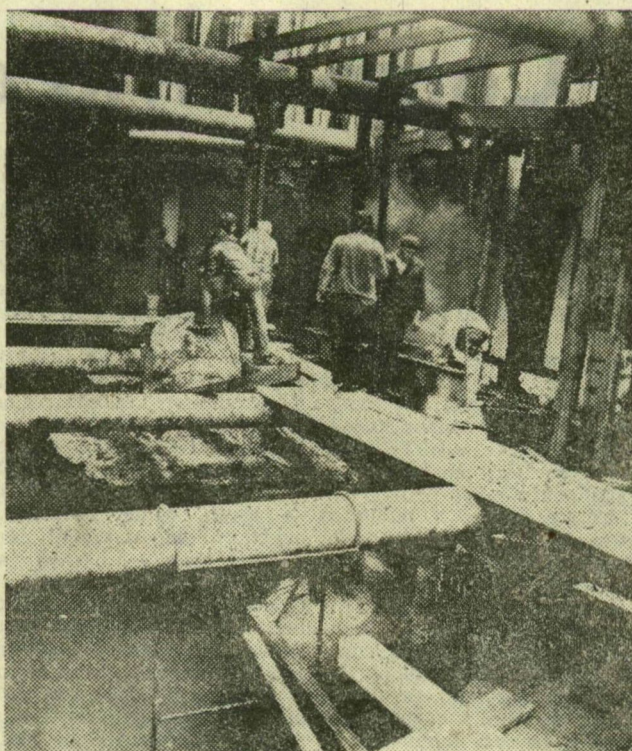
A szegedi tapasztalatok — környezetvédelmi és gazdasági számítások — alapján más nagyobb vidéki városok — a sorrendben a Bartók Béla tértől az valószínűleg Debrecen kö- Odessza városrészéig építve- vetkezik — szintén kapnak trolibuszt.

A felkészülés stádiumából ítélve, a terv szerinti időpontban, 1979 április végén megindul az első járat, egyelőre négy kocsival. Három ütemben valósul meg egyébként a tömegközlekedés korszerűsítésének programja. Az első két esztendő a kísérleti idő, majd 1981-től bővítik tovább a hálózatot, és több év alatt fokozatosan bekapcsolják a programba az Északi városrészt, majd Tarjánt is, amikor a most épülő közúti hídon ugyan-csak elkészülnek a szükséges vezetékek. Természetesen nemcsak trolibuszvezetők, hanem garázsmesterek, forgalomirányítók, valamint a javítást, karbantartásnál vezetnek először. A tást ellátó szakmunkásokat fővárosból visszatérve, már is kiképeznek.

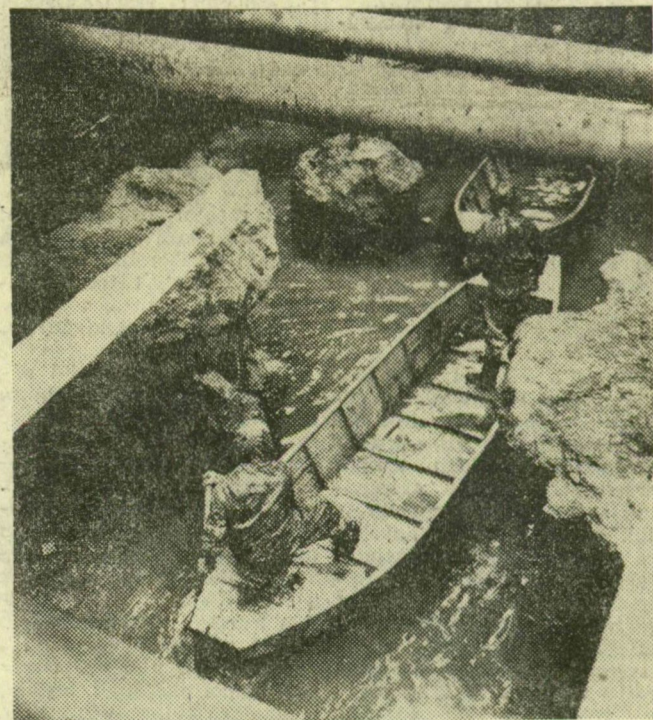
Az új híd krónikája Szivattyú a meder alatt

Látványos, de csak kevesek számára látható szakaszba érkezett a szegedi hidépítés. A víz alatti cölöpözés befejeztével Larsen-fallal vették körül a munkaterületet a folyó vízében, s hogy a földet kiemelték, a víz alatti betonozással elkészültek, megkezdheték a víz leszivtatását. A vízzel körülvárt területen a hirtelen megemelkedett Tiszával is meg kell birkózni, nem csupán a mélységgel: a szádlemezeket magasztották, tartókeretüket merevítették, s a faékekből is sok kell, hogy a kiszivattyúzott víz helyére ne törhessen be újabb víztömeg. A mederpillér építői, a lakatosok, hegesztők, a gépkezelők vízhatlan anorákokat kaptak, hogy könnyebben végezhessek munkájukat a folyó mederszintje alatti mélységben. Képeinkkel talán sikerül szemléltetni a vállalkozás szépségét, izgalmát.

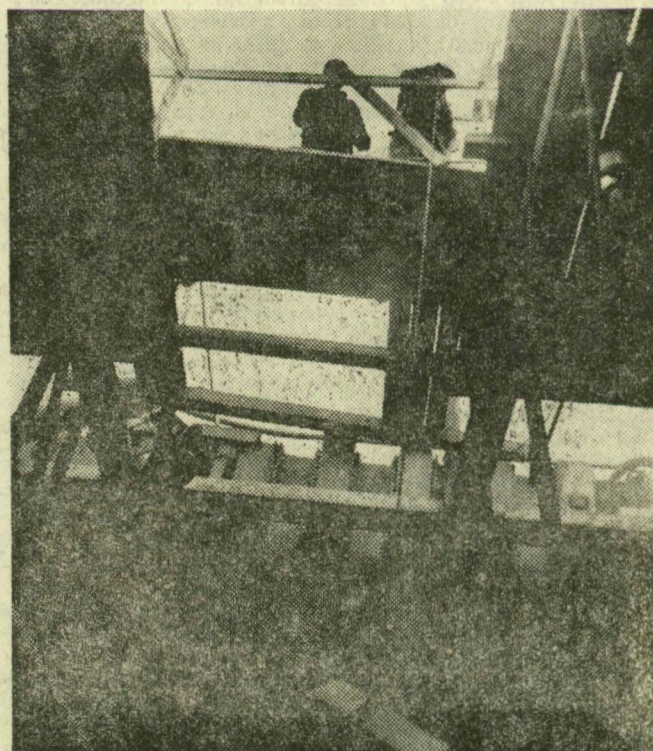
Somogyi Károlyné felvételei



Itt már a Tisza külső vízszintje alá merül a szivattyú



A cölöpfejek között csónak a legbiztosabb „talaj”



Ejjel-nappal tart a vízszivtatás