

Szeged jövője

4. Trolis a favorit

Elődeink száz évvel ezelőtt korszerű városzerkezet alapjait rakták le, de legmerészebb álmaikban sem gondolhattak a motorizáció ilyen gyors fejlődésére. A sugárutakról már ma is olyan mértékű forgalom, gépkocsiaradatok zúdul a Belvárosra, hogy a közlekedés szervezői nagy nehézségek árán tudják a sok járművet a városközponton átvezetni. Valószínűleg a második Tisza-híd átadása után javul a helyzet, megoszlik a forgalom, de kérdés, meddig? A fejlődés nem áll meg, és elképzelhető, sőt valószínű, a motorizáció az eddiginél nagyobb ütemű lesz.

Parkolóhelyek — hol?

Talán tíz-tizenöt év múlva a Belvárosban egy gombostű sem lehet leejteni, nemhogy gépkocsiknak parkolóhelyet találjanak. A rendezési terv vitájánál a tanácsstagok felvetették, hogy a zavartalan forgalom érdekében a városközpontban, például a Kárász utca kereszteződésénél aluljárót kellene építeni. Am pillanatnyilag az a megoldás látszik a legjobbnak, hogy az átmenő forgalomtól tehermentesítik a Belvárost, és majd a körtöltés környékén, illetve a sugárutak mentén parkolóhelyeket alakítanak ki. És a jó tömegközlekedéssel a gépkocsitulajdonosok hamar beérkeznek a központba. A csendes Belváros idejára már nagyon sok külföldi városban valóságá vált.

Ha a következő évtizedekben a technika ma még elképzelhetetlen dolgot, nem produkál, akkor az emberek tízezrei továbbra is villamoson, autóbusszon, trolin közlekednek. A trolis is három tömegközlekedési eszközre épít. A sárgák, a túrák, vagy ahogy a gyerekek előszeretettel becézik: a vilcsik nem tűnnek el Szeged utcáiról. A legfontosabb járat továbbra is az 1-es marad, amely keresztüljárja a várost. A másik fő vonalat majd Tarján és a repülőtéri lakónegyed között építik meg. A trolis ázsíója tovább növekszik. Kimutatható, a szinte hangtalan, zajtalan járművekkel érdemes a városközpont és a tervezett új lakónegyedek, illetve már meglévő új városrészek között a forgalmat bonyolítani. Környezetvédelmi okok miatt a trolis szerepe és jelentősége sokkal nagyobb lesz.

Az autóbusszok elsősorban a várossal egyesült községek, az ipartelek és lakónegyedek között közlekednek, valamint ott, ahol sem a villamos, sem a trolis nem jár. Így a tömegközlekedés új rendszere alakul ki, ami nagyjából azt eredményezi, elsősorban a városközpont, a Lenin körúté a villamos; a Nagykörúté az autóbussz; és a sugárutakon, a Belvárosban, a majdani harmadik körúton a trolis gurulnak. Már napjainkban is sok gondot okoz, hogy nemcsak a Belvárosban, hanem a város más pontjain is csúcsidőszakban nehéz átjutni gépkocsival vagy autóbusszal. Ilyen hely a Marx tér. Az autóbusszok már alig férnek be a pályaudvarra. Ezért a trolis számol azzal, hogy ezen a helyen csak a nemzetközi és távolsági autóbusszok állnak meg. A helyi járatok pályaudvarát Rókus állomás mellett építik fel. Így remélhetőleg a két központ között megoszlik a forgalom.

Széles utak

Az új városnegyedekből úgy lehet gyorsan elérni a központot, ha jó az úthálózat. Az egyik célkitűzés,

hogy tovább kell fejleszteni a sugaras-körgyűrűs útrendszert, és megszüntetni az úthálózat szerkezetében tapasztalható hiányosságokat.

A KPM-kezelésű utak közül az 5-ös főút Petőfi Sándor Sugárúti szakaszán kétszer két forgalmi sávot építenek ki. A 47-es főút József Attila sugárúti részét hasonló módon szélesítik. Az Algyő-Szeged közötti szakaszon 1990-ig épül ki a négy nyom. A 43-as főút nyomvonala a 2-es Tisza-híd felavatása után átkerül a Római és Odessza körutakra, a Szőregi úti szakasza pedig sokkal szélesebb lesz. Az 55-ös főút egy részét átépítik, a Tolbuhin sugárúton és a Bajai úton a villamosin középre kerül, és ennek két oldalán kétszer két sáv járhatnak az autók, buszok. A tervezők azt is figyelembe veszik, hogy ez az út köti össze a Belvárost a repülőtéri új lakóteleppel.

Városi főforgalmi út lesz a harmadik, a külső körút József Attila sugárút és Szabadkai út közé eső szakasza. Elsőrendű szerepe, hogy a lakónegyedek és a nyugati iparterület között biztosítsa a zavartalan forgalmat. A külső körút többi szakaszát — Budapesti körút, Kereszt utca, Etelka sor, s délen az alsóvárosi részét kisebb forgalomra méretezik. Egykor majd a Felső Tisza-partot és a Csongrádi sugárut is négysávosra szélesítik. Ter-

mesztes, hogy nemcsak a felsorolt útvonalak méretei változnak.

A vasút villamosítása

Lényeges kérdés az is, hogy Szegedre milyen gyorsan és körülmények között lehet megérkezni, illetve a városból elutazni. A távlati elképzelések között szerepel a vasút további korszerűsítése és fejlesztése. Minden bizonnyal, ha Szeged és Cegléd között már két vágányon robognak a vonatok, és villany hajtja a mozdonyokat, nem két és fél-három óra alatt érünk fel Pestre, hanem jóval hamarabb. A század végén már úgy lehet utazni Jugoszláviába és Romániába, hogy a Nagyllomáson felülünk a vonatra, és az akkor már elkészült Tisza-vasúti hídon a szerelvények átgördülnek a két szomszédos országba.

Várhatóan a vízi közlekedés is gyorsabban fejlődik, és fellendül a folyami személyszállítás és áru fuvarozás.

Még a második évezred küszöbén sem landolnak Szegeden utasszállító repülőgépek. A repülőtér azonban kiköltöztetik, és Zombó környékén építenek új légikikötőt.

Halász Miklós

Aranydiploma, új gépek

Több női táskát gyártanak

Szívesen vásárolunk olcsó, műbőr alapanyagú, divatos külsejű táskát. Az igények növekedése miatt ezeket már nem kézzel, hanem géppel készítik az üzemekben. A Bördíszműipari Szövetkezet, hogy egyre több táskát tudjon gyártani, felújította gépparkját, Tavaly év végén 17 új gép érkezett a szövetkezetbe. A három és fél millió forintot érő gépsor idén kezdett termelni a mindszenti üzemben. Megszűnt a kapkodás, szervezettebbé vált a munka; lehetőség nyílt a szalagszerű termelésre.

A gépésítés természetes velejárója — egyre több szakképzett dolgozó kell. Tavaly a szövetkezetből huszonöt segédmunkást küldtek egyéves átképző tanfolyamra; ők ma már betanított munkások. Egy üzem fejlesztésekor gondolni kell az utánpótlásra is. Mint a szövetkezetben elmondták, Mindszenti kilenc ipari tanulója van, s ott ennyi jövődjő új szakmunkás elég is lesz. A szegedi két telepük viszont kicsi, s ezért ezen a két helyen nem tudnak területet biztosítani a tanműhelynek. Amire pedig szükségük lenne, hiszen a munkaerő gondokat, csak saját erőből tudják megoldani.

A szövetkezet legjelentősebb partnere szovjet kereskedelmi vállalat, a RAZNO, minden évben azoknak a cégeknek adja az általa alapított aranydiplomát, amelyekkel teljes mértékben elégedett; akik pontosan, határidőre szállítják neki a termékeket, s azok minőségileg is kifogástalanok. Ezt a diplomát megkapta a Szegedi Bördíszműipari Szövetkezet is, a tavalyi exportált táskákért.

A szövetkezet hazai és szocialista piacra női táskákat készít, idén várhatóan 410 ezer darabot. Ezekből 250 ezer darab szovjet pia-

con talál gazdára. Csehlovákia 20 ezer, több hazai kereskedelmi cég 120 ezer darabot rendelt a szövetkezettől. Bér munkában is dolgoznak, együttműködve a Budapesti Bördíszműipari Szövetkezettel, egy NSZK-beli megrendelőnek.

Félévi mérleg

A múlt év első feléhez képest több mint 10 százalékkal több készgyártmányt adtak át ez év első hat hónapjában a Ganz-MÁVAG-ban. A MÁV megrendelésére tizenhat, 1800 lóerős Diesel-hidraulikus mozdonyt állítottak elő, így a hazai pályákon már 80 ilyen fut. A harmadik negyedévben további nyolc készül el. A MÁV ezekkel a korszerű, megbízható és gyors mozdonyokkal cseréli ki 424-es gőzmozdonyait. Ugyancsak a vasúti járműgyár határidőre, jó minőségben elkészítette átadta azt a négy, luxus kivitelű, jugoszláv megrendelésre készült motorvonatot is, amelynek gyártási fővállalkozója a Ganz Villamosági Művek volt. A gyár egység üzemében már a tüniszi motorvonatokon dolgoznak: a légkondicionált luxusvonatok kocsiszkevényei készek, s jelenleg belső berendezéseiket alakítják ki. A 25 millió dollár értékű motorvonatok nagy részét az év végéig gyártják le, illetve adják át.

Paksra szállították az atomerőmű vízkivételi művelék egységeit: a szivattyúkat, a csővezetékét, szűrőket, valamint a reaktortér több száz tonnányi acélszerkezetét. Ugyancsak az atomerőműhöz a vállalat készíti a hasadóanyagok átrakására szolgáló kazettaátrakó berendezést.

A hídgyáregység jól halad az újvidéki Duna-híd építésével. Az Erzsébet-hídhöz hasonló köztűti híd jövő őszre készül el. A szegedi híd 4500 tonnányi szerkezeti elemeinek nagy részét ugyan-csak leszállították és összeszerelték, így nem lesz akadály a novemberi átadásnak.

A Ganz-MÁVAG fokozta piacukat a munkáját is, ennek eredményeként a napokban új-zélandi partnerükkel kötötték megállapodást, 44 kétrészes villamos motorvonat exportjára — ezzel a vasúti járműegység jövő évi kapacitásának jelentős részét lekötötték. (MTI)

Egyenlődsdi

Hosszú idő óta vezérlő elv a követelmény: egyenlő munkáért egyenlő bért. Napjaink valósága azonban hozzátétele a gondolatmenethez, logikussága érdekében egy „de” szócskát, mégpedig így: egyenlő munkáért egyenlő bért, de különböző munkáért különböző bért. Amire persze bólintanak mindenütt, ez a helyes. Igaz, bólintásból még nem származott egyetlen többlet forint sem, ehhez a helyes gyakorlati alkalmazása kellene. Amiről — általában jellemzőként — nem beszélhetünk. Az egyenlősdiről — mint széles körben meglévő gyakorlatról — annál inkább.

Ahogy azt az elnevezés mutatja: ahol dívik az egyenlősdi, ott nem tesznek különbséget, eltorzul a bér-gazdálkodás, a kifizetett javadalmazás egyáltalán nem, vagy csak minimális mértékben fejezi ki a teljesítmények eltérő mennyiségét, értékét. A bér-gazdálkodás célja ugyanis — elvben — kettős: az elosztás — a javakhoz való hozzájutás kereteinek meghatározása — és az ösztönzés, azaz a társadalomnak szükséges, hasznos több előteremtésének segítése. Egy sor munkahelyen azonban megállnak az első tényezőnél. Elosztanak: mindenkinek egy keveset, függetlenül attól, erre a kevesre is mennyiben érdemesek az érintettek. Az egyenlősdi tehát a munka szerinti elosztás elvének ellentéte, ezért bér-nivellálásnak is nevezik. A kiegyenlítő bérék viszont finom műszerként jelzik, baj lesz — ha még nincs is — a teljesítményekkel, a termelékenységével, mivel ellenérdeklés jön létre; az átlagos szint lesz a cél, mert az fizetődik ki a legjobban. S így igaz, hiszen a nivelláló bérezési gyakorlat mellőzi a végzett munka mennyiségének, s még inkább minőségének értékelését. Nem teremt kellő bér- (kereset-) különbséget a képzetlen és a képzett munkaerő, a könnyű és a nehéz fizikai munkát ellátók között, nem honorálja megfelelően azokat, akik vállalják a kedvezőtlen munkakörülményeket stb., azaz, átírja a társadalmilag igazságosnak ítélt értékrendet, esetlegessé — már-már a szerencse függvényévé — teszi a javadalmazás mértékét.

A téglá-, cserép- és tűzállóanyag-iparban például a férfiszakmunkások havi bére a legutóbbi összesítéskor 244 forinttal haladta meg a betanított munkásokét; hasonlóan csekély különbségekre bukkanhatunk a vas- és alumíniumkohászatban és több más iparterületen. A fejlett ipari országokban a szakmunkások keresete 75–100 százalékkal haladja meg a betanítottakét, a hatvanas években hazánkban ez a különbség 50–70 százalék között volt. Napjainkban a különbség, iparterületenként eltérően, 10–40 százalékra csökkent. Hasonló folyamat megy végbe a betanított és a segédmunkások csoportjának bérezésénél, s a nem fizikai foglalkoztatottaknál. S ez még korántsem teljes kép az egyenlősdiről. Mert ide tartozik az is, hogy a munkahelyek — tisztelet a kivételnek — egy-egy szakmai területen belül még kevésbé tesznek különbséget a javadalmazásnál.

Nemcsak az alapprobén — törzspróben — öltenek testet az egyenlősítő törekvések, hanem a prémiumok, jutalmak odaítélésénél is megmutatkoznak, van termelőhely, ahol mindenki pontosan tudja, hogy munkájától függetlenül, mikor kerül sorra, mikor ér hozzá a „körhinta”. Persze: vannak bér- (kereset-) különbségek; beosztás, munkában eltöltött évek száma stb. alapján. Azaz: attól még létezhet az egyenlősdi, hogy a bérszámoló és a gyártmánytervező keresete különbözik. Ha csekély az eltérés — nem fejezi ki a két munka társadalmi hasznosságának különböző fokát, a munkakör teljes ellátásához szükséges ügynevezett kvalifikációt —, akkor a bérarányokban tűnik fel a semmivel sem indokolható nivellálás. Ha viszont azt látjuk, hogy a harminc, meg a százhusz ember elszámolását intéző két tisztviselő keresete száz vagy százhusz forinttal különbözik csupán, akkor a teljesítményelv féltreolálásának bizonyítékára bukkanunk.

Talán ennyiből is kiderül: az egyenlősdi sokféle formája, megjelenési módja lehetséges. Ami azért veszélyes, mert a helyes bér- és kereseti arányok kialakításának és megtartásának lényeges szerepe a munkaerő ésszerű elosztásában, a termelékenység növelésében. Azaz: ha torzulnak ezek az arányok, elkerülhetetlenül negatív hatást gyakorolnak az említett tényezőkre is, például nem ott található — mert nem oda vándorol — a munkaerő, ahol társadalmilag a legszükségesebb — a leghasznosabb — lenne.

A jövedelempolitikai elvek hosszú ideje hangoztatják a keresetek végzett munkával arányos differenciálásának szükségességét, ám ennek szilárd kereteit a viszonylag könnyen megszerezhető bérkedvezményekkel, az automatikus bérnövelési lehetőségekkel ezt nem erősítették meg. Ezért azután az a furcsa helyzet alakult ki, hogy a vállalatok bírálják — nem ok nélkül — a népgazdaság érdekeltiségi rendszerét, ugyanakkor maguk — saját kapuikon belül — a kívánttal homlokegyenest ellenkezően cselekednek: gyakran lebecsülik, mellőzik, frázissá silányítják az anyagi érdekeltiséget, s nem értik, hogy teljesítményeik miatt találtatnak könnyűnek a nemzetközi kereskedelem mérlegén.

Mészáros Ottó

Víztorony épül Rókuson



Somogyi Károlyné felvétele

Szeged legifjabb lakótelepe Rókuson „felnövekvőben” van. A sokemeletes panelházak lakásainak vízellátását egy 67 méter magas víztorony biztosítja majd. Az alapozást ezekben a napokban készítik elő a DÉLÉP Petőfi Sándor és Szántó Kovács János szocialista brigádjai. A tervek szerint három év múlva készül el a víztorony, s egyszerre 40 ezer köbméter vizet tud befogadni. Képünkön: a markológep az alapgödör oldalait egyengeti, a gödörbe szívárgott vizet közben kiszivattyúzzák

Halastó Sándorfalván

A Szegedi Állami Gazda- hektáros táblát mélyítik a ság, a Felszabadulás Tsz. és gépek. A három gazdaság a sándorfalvi Magyar-Len- a költségek meghatározott gyl Barátság Tsz közös százalékát viseli, s annak megegyezéssel halastavat épít arányában részelt majd a sándorfalvi határában. A nyereségből is (a Szegedi „vízi kombinát” két ütemben Állami Gazdaságot 60, a épül és 570 hektáros területet Felszabadulás Tsz-t 30, a foglal el. A szakemberek a sándorfalviakat pedig 10 mezőgazdasági művelésre al- százalék illeti). Jövő takmalatlan — vizes, mély, vaszra már halakat nevelszikes talajt szemelték ki nek a tavakban. A tervek erre a célra, Először a 270 szerin, pontyot.