

Épül az ATI új iskolája

Valaha tejüzem volt, aztán jövőendő autósok iskolája lett a Berliini körút 16. szám alatti ház, amely az utóbbi években már alig-alig felelt meg céljának, egyre kevésbé adott megfelelő, s elegendő helyet a huszonhárom képzési-oktatási kategóriájú intézménynek, az Autóközlekedési Tanintézet szegedi iskolájának. A szűknek bizonyult, elavult épületet lebontották, s a szomszédos telek megvásárlása, a beruházás előkészítése, s a tervezés után a DFLÉP nemrégiben hozzákezdhetett az új iskola alapozásához.

Farkas Józsefet, az ATI Csongrád megyei iskolájának igazgatóját kértük arra, mutassa be olvasóinknak a négyszintes épületet, amelyet végleges formájában majd 1981. harmadik negyedében vehetünk szemügyre.

A terveket a CSOMINTERV Brutyó Endre vezette kollektívája készítette. Elképzelésük szerint az UNIVÁZ-szerkezetű oktatási épület földszintjén az előcsarnokon kívül helyezik el a javítóműhelyeket, a diagnosztikai termet is. Az emeleten a középfolyosóról nyílnak —

az udvar felé — a tantermek, melyekben nyolc csoportot oktathatnak egyidejűleg. Az emeleten lesznek a vizsgáztatás, a pályakalkulációs vizsgálat helyiségei, az irodák, s a szociális helyiségek — egyebek között a melegítőkonyha, s az üzemi ebédlő. (A belsőépítész Szekeres Mihály.)

A szakmunkásképzést, gépjármű-vezetői oktatást korszerű berendezések szolgálják, ilyen lesz például a gépi vizsgáztató- és oktatógép, a képmagnó pedig a forgalmi helyzetek elemzését könnyíti majd meg.

Az audiovizuális oktatási forma berendezéseit a beruházó, az ATI budapesti központjának munkatársai szerelik majd, lehetőséget teremtve arra, hogy 1981 végétől a Szegeden tanuló jövőendő járművezetők az elméleti ismereteket újfajta tantervi programok révén szerezhessék meg. Az ATI Csongrád megyei iskolájában az idén közel 12 ezer hallgató oktatását vállalta a 65 főállású elméleti és gyakorlatot oktató szakember, s a körülbelül ötven megbízásos munkatárs. A megye városai kö-

zül természetesen Szegedé a főszerep, itt tanul a hallgatók 60 százaléka. Rendeznek azonban kihelyezett tanfolyamokat a községekben is, s nemrégiben bekapcsolódtak a gépjárművezető-képzésbe a középiskolások is: az idén hatszáz 14—18 éves fiatal szerez jogosítványt. Kísérleti tematikával is próbálkoznak, mindössze húsz óra alatt — úgy tűnik, fiataloknál ennyi is elegendő.

A huszonhárom félé tanfolyam legtöbbje persze gépjármű-vezetői, de ügyintézőket, szakoktatókat, szakmunkásokat is képeznek az ATI-nál. Mióta elkészült az új tanpálya a Csongrádi sugárúton, a sikeresen vizsgázottak aránya 3 százalékkal nőtt, jelenleg a B-kategóriás jogosítványért vizsgázók 63 százaléka veszi „első kísérletre” eredményesen az akadályt. Várható, hogy az új iskola elkészülte utáni jobb körülmények, s a korszerűbb oktatási formák javítják ezt az eredményt — noha szégyenkezésre nincs most sem ok: az országos átlag is hasonló a Csongrád megyeiéhez. P. K.

A munkaverseny hétköznapijai

Szombat, Tisza pályaudvar

A felek a komplexbrigádok szerződését az alábbi szempontok szerint kötik meg: „Az állomásra érkező kocsikat a MÁV hamarabb bocsátja a rakodók rendelkezésére, ugyanakkor a Volán vállalta, hogy csökkenti a rakodási időt. A kétszintes kirakott kocsik számát is csökkentik, meghozza jelentős mértékben. Ami azt jelenti, hogy az egy vagonra jutó kocsiállás-pénz 4 százalékkal lesz kevesebb.”

Kazy Lajos főfelügyelő, a Tisza pályaudvar egyik rakodási irányítója igen precíz ember. Pontosan emlékszik a dátumokra:

— Az első szerződést fél évből többre kötötték, 1964. november 14-én kötöttük — mondja. — Akkor alakult meg nálunk az első MÁV—Volán komplexbrigád. Mindkét vállalat húsz-húsz emberre fogott össze a feladatokat maradéktalan teljesítése érdekében. A feladatok pedig igen jelentősek, hiszen abban az esetben, ha egy-egy külföldi kocsi a megadott időnél tovább tartózkodik az állomáson, késedelmi díjat kell fizetni. Svájci frankban!

Juhász János magasba emeli a bagger kanálját; a kanál ötmázsás, tizennyolc mázsányi sódert kebelez egyetlen harapásra. Ezért aztán, ha a 23 mázsás kanál odakoccan a vagon oldalához, a vagon bánja. Láttam a Tisza pályaudvaron olyan kocsit, amelyiken több volt a horpadás, mint a sima felület.

— Valamit valamiért — magyarázta Dékány Béla, a Volán vasútforgalmi kirendeltségének helyettes vezetője —, gépesítettük az úgynevezett szóródó áruk rakodását, mert erre a munkára már alig volt ember.

Tizennégy rakodógép dolgozik az állomáson. Ennyi nagyjában-egészében elég is volna, de nincs mindegyikhez alkatrész. Így aztán az a helyzet, hogy a Volán rakodógépparkjának csak a fele munkaképes, a többi áll.

Ritka csendes napot fogott ki nálunk — ezt Pokorny Ferenc, a Volán osztályvezetője mondja. — Ritka az ilyen eseménytelen szombat.

Sétára indulunk. A közterületen — hogy miért nevezik így, nem tudtam kideríteni — két vonat áll. Rakodnak rönköket, gyufát leszállítják; hoztak rizst; a bagger sódert rak ki az ATIVIZIG teherautójába.

Összel sokszor megkérdeztük, mennyi idő telik el, amíg kiraknak egy vagonot. Tavaly mindehhez 7,42 óra kellett. Az idén rosszabb a mutató, 8,8 óra telik el, míg a szállítójárműbe kerül az áru a vasúti kocsiból. Sényer András, a MÁV kereskedelmi részlegvezetője mondja az okokról: tavaly 103 irányvonat érkezett az év első kilenc hónapjában, idén csak 79. Ezek a szerelvények zúzott követ és sódert szállítanak többségükben. Ezt az árut könnyű kirakni, mert vannak hozzá gépek.

Ma már nem divat a szív-lapát. De sokszor előfordul, hogy kézzel kell megfogni az árut. Érkezett az állomásra tegnap egy vagon téglá. Nem képezték belőle egységrakományt. Kézzel rakták át a munkások a várakozó teherautókra. Látható: együtt élt a múlt és a jelen.

Az őszi csúcsforgalomban igen fontos — ismervén a MÁV szállítási gondjait, amit a vagonpark szűkössége okoz —, hogy milyen rövid idő alatt tud egy-egy vagon visszakerülni a forgalomba.

— Vannak-e notórius kés-

lekedők? — kérdeztem Nemcsók Lászlót, a Volán teherforgalmi üzemfőnökét.

— Szerencsére ma már nincsenek, mindazonáltal problémát jelent, hogy néhány vállalat akkor, amikor nagyon sok áru érkezik, nem tudja megszervezni a vagonok kirakását.

A Tisza pályaudvar kollektívája évről évre jó helyezést ér el a Szegedi Vasútgazgatóság rakodási versenyében. A MÁV és a Volán szakemberei egyaránt úgy ítélik meg, hogy ebben a komplexbrigádoknak döntő szerepük van, és nemcsak létszámukkal, hanem úgy is, hogy a két vállalat szemléletét sikerült közelíteni egymáshoz.

P. F.

Befejeződött a KGST kőolaj- és gázipari tanácskozása

Amint arról lapunkban tudósítottunk, Szegeden tartotta meg 51. ülését a KGST kőolaj- és gázipari állandó bizottsága, amelyen kilenc ország, valamint a KGST országságának és szakosztályának képviselői vettek részt. Az ötnapos tanácskozás plenáris üléssel kezdődött, ahol az állandó bizottság elnöke, Vasile Patelinet román energetikai miniszter beszámolt a legutóbbi moszkvai ülés óta végzett munkáról. Főválaszt az 51. ülésnek legfontosabb feladatait, célkitűzéseit. Szekcióüléseken szakértők egyeztettek mindazokat a tennivalókat, amelyeket a kőolajfeldolgozás és -termelés, valamint a földgázhasznosítás technikai-technológiai terü-

Az új híd krónikája

Felülvizsgálják a tájékoztató-rendszert

„Megrögzött” utazási szokásainkon hamarosan változtatnunk kell. Még nekünk, szegedieknek is, pedig mi aztán ismerjük a várost, tudjuk, hol lehet ötszáz méteres kerülővel tíz perc előnyhöz jutni, mikor érdemes a jelzőlámpákkal biztosított utcákban menni, tudjuk, hol kezdődik a 47-es jelzésű út, s hol végződik a 43-as. Nos, november elejétől még nekünk, szegedi honpolgároknak is új útvonalprogramokat kell kidolgoznunk. Megváltozik ugyanis Szeged belterületén a tájékoztató-rendszer, új útbaigazító jelzőtáblákat szerelnek fel, megváltozik az új híd környékén néhány kereszteződés forgalmi rendje. (Ez utóbbiakról lapunkban szoltunk már.) Most Nagy Sándortól, a KPM szegedi közúti igazgatóságának munkatársától, az új információ rendszer kidolgozójától arra a kérdésre kértünk választ, miként módosul a főközlekedési utak hálózata.

A legfontosabb elve a módosításnak — ez egyébként megfelel a KRESZ-nek s a nagyvárosi gyakorlatnak is —, hogy a járművezetők mindaddig nem találkoznak útbaigazító táblával, amíg útjukat egyenesen kell folytatniuk. Ezért a Szőreg felől érkezők — az Odesszai körúton, az új hídon, a Nagykörúton folytatva útjukat, egészen a Kossuth Lajos sugárútig a 43-as jelzésen haladnak. Ebből ágazik le a 47-es vásárhelyi, a csongrádi, valamint az Eöös út. Mivel azonban a megszokás a Székvihely sornál a régi híd felé vihetné a tranzitutasokat, ott tábla is jelzi majd az új haladási irányt. Zöld alapon fehér betűs tábla mutatja majd a tehergépkocsi-vezetőknek ajánlott utat is: a régi híd helyett az újat. Az újszegedi városközpont legfontosabb útján, az Odesszai körút osztott pályás úttestjén várakozási tilalmat rendelnek el, a kétszer két sávot ugyanis indokolatlanul leszűkítenék, a forgalmat pedig lassítanák a várakozó autók. (Parkolásra a mellékutakban lesz lehetőség.)



Somogyi Károlyné felvétele

Az Odesszai körúton a Vásárhelyi Közüti Építő Vállalat dolgozói rakják a szegélyköveket az épülő út szélére

A forgalomszabályozás és információ másik alapelve, hogy a besorolási lehetőségeket előrejelző táblákkal — a Tisza mindkét oldalán — feltüntetjük az útvonalszámokat, feltételezve, hogy az áttutatók „kapcsolnak”, s szükség szerint sávot változtatnak a számok láttán. Az Odesszai körúton új helyre kerülnek az autóbusszmegálló is, így például a Róza Ferenc sugárútnál a gyalogos-átkelőhelyek után állnak meg a buszok, csökkentve így a balesetveszélyt. E célból lesz megállási tilalom az óvoda, s a művelődési központ előtt, az úttest Liget felőli oldalán; a hídfeljáró emelkedője és a Bérkert utca között pedig azért, hogy egyértelműen tudassák a járművezetőkkel: ez a szakasz is a hírhoz tartozik már.

Itt mondjuk el, hogy a hazai közúti gyakorlatnak megfelelően az átkelőket „Tisza folyó” felirat tájékoztatja majd — nem a szegediek, hanem az idegenek kedvéért. A KPM Közúti Igazgatóságán hallottuk azt is, hogy megfontolják annak a lehetőségét, megengedjék-e a 80 kilométeres haladási sebességet a hídon a Bérkert utca és a Szilléri sugárút között. Ez nem szabályellenes, hiszen kijelölt gyalogos-átkelőhely, jelzőlámpa, más akadály nincs ezen a közel 1,3 kilométeres szakaszon. A receni utca közötti sugárút-tervek szerint a márciustól novemberig terjedő — sikóságtól nem veszélyeztetett — időben erre lehetőség lesz, már 1980-ban.

A Tisza jobb partján találjuk majd a legtöbb új táblát a hídavatást követő napokban — a jelzések elhelyezése ugyanis folyamatos lesz, egyidejű cseréjükre nincs mód. A Szilléri sugárúti kereszteződés forgalmi rendje korábbi ismertetéséhez itt még annyit tennénk hozzá, hogy csak a Marx tér felől a Nagykörúton érkezők látnak majd Maroslele felirattal táblát. Aki ugyanis Makó irányából jön, az nem kerül Szeged felé, ha Maroslele tart, (A főútvonalra „előlép-

tetendő” Szilléri sugárút, és Hajós utca találkozásánál azonban táblákkal tájékoztatják a komp felé haladókat, s az ellenkező irányból érkezőket.)

A Szilléri, a József Attila, a Csongrádi és a Kossuth Lajos sugárúton érkező tehergépkocsik vezetőit időben figyelmeztetik a zöld táblák: a Belvárost tehermentesítő útvonal a Nagykörút lesz. A Jovás kocsik, kézikocsik és kerékpárok vezetői pedig tiltó táblával találkozhatnak a Nagykörúton, a Gál és a Hétvezér utca között. A számukra javasolt útvonalak: Gál utca—Szent Miklós utca—Lengyel utca—Bercsényi utca—Lechner tér—Madách utca, illetve Róza utca—Makkoserdő sor—Jakab Lajos utca—Pacsirta utca. (Ez utóbbi végig kétirányú lesz.)

A József Attila sugárúti, korábban már ismertetett változásokon kívül a Jovás kocsik, kézikocsik, kerékpárok vezetőinek jó tudniuk, hogy a Róza utcai kereszteződéstől kezdve tilos lesz a sugárúton a városközpont felé haladni. A Vásárhely felé tartó gépjárművezetőknek pedig a Debreceni utcánál kell vigyázniuk, a külső sáv a jobbra kanyarodóké lesz. A biztonságos közlekedést záróvonal is szolgálja majd a Nagykörút és a Deb-kilométeres szakaszon. A receni utca közötti sugárút-szakaszon. A megváltozott makói, bukaresti útirányt a József Attila és a Kossuth Lajos sugárúti kereszteződésben portálszerkezetre erősített táblák jelzik majd, a Csongrádi sugárútnál pedig az úttest mellett elhelyezett szöveges táblák mutatják. Ezek cserélése is a hídavatás utáni napokban várható. Három hét van még addig: úti kereszteződés forgalmi rendje korábbi ismertetéséhez itt még annyit tennénk hozzá, hogy csak a Marx tér felől a Nagykörúton érkezők látnak majd Maroslele felirattal táblát. Aki ugyanis Makó irányából jön, az nem kerül Szeged felé, ha Maroslele tart, (A főútvonalra „előlép-