

DÉLMAGYARORSZÁG

AZ MSZMP SZEGED VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

72. évfolyam
232. szám
1982.
október 3.,
vasárnap
Ara:
1,40 forint

Magad, uram...

Ne tessék megmosolyogni a kifejezésért: mi meglehetősen uras élethez szoktunk. Nálunk gazdagabb országokból megtérve is megmaradt a jókedvünk, mert leginkább mosollyal értelmeztük, hogy a jólszituált nyugatnémet háziasszony maga sütögeti a haját és három szelet karajt vesz vacsorára a családnak. Nem tudnak ezek élni! — mondogattuk, miközben végigszaladt állunkon a jó zsíros pörkölt szaftja; és tán még gúnyolódtunk is azon a külföldi mérnökön, aki maga tapétázta a lakását. Tehettük, mert nálunk tótágast álltak az árak meg a bérek: úgy rendezkedtünk be, hogy a megélhetés költségeit és a szolgáltatások díjtégeit messze leszorítottuk, s a bérek is ezekkel arányosan alakultak.

Európa egyik legolcsóbb országa voltunk, még jó tíz évvel ezelőtt is. Akkor mondta nekem egy külföldre szakadt hazánkfi, akit hazahozott a szíve látogatába, hogy az volna az élet: kint megkeresni a pénzt — és itthon elkölteni! Nagyon igaza volt. Valószínűleg rá is fizetett az ország akkoriban az idegenforgalomra, hiszen minden nyugati állam áraihoz képest mesésen alacsony volt itt a turistáknak való szolgáltatás és a vendéglátás. Nekem is egyszerűbb és olcsóbb volt a külföldi vendéget étterembe vinni, mint otthon főzőcskézni.

Minek magyarázni: annyi más ok között azért is alakult át nálunk is az ár- és bérszerkezet; kopnak az állami dotációk; mind jobban érzékelhetjük, hogy mi mibe kerül: egyre inkább rászorulunk mi is, hogy jövedelmünkkel ésszerűbben gazdálkodjunk és kiadásainkat megfontoltabban tervezzük. Logikus is mindez, hiszen már nem az a program, hogy mindenki jólakhasson és senki se fájjon. A jövedelem elköltése, okos felhasználása egyre inkább privát ügy. És már nem szórakozunk olyan önéledekten a barkácsoló francia mérnökön meg a beosztással élő müncheni háziasszonyon, hiszen a gazdálkodás realizmus inkább példává avatja szemléletüket. Vagyis eljutottunk mi is ahhoz a felismeréshez, hogy „magad, uram...” Megnőtt a mi szemünkben is a szolgáltatás meg a szakmunka árszija. Megtanultunk lassanként festeni, mázolni, tapétázni, ondolálni, varrni, falat rakni, befőzni, csapot bőrizni, kocsit mosni, főzni, parkettázni... Megtanultunk vagy megtanultunk, mert az európai arányokhoz kezd igazodni nálunk is mindezeket a szolgáltatásokat az ellentétele.

Magad, uram!... Csináld csak magad! Így olcsóbb, így praktikusabb, s talán még jobb is. Amire azelőtt nem volt kapacitás — lassanként magunk megteremtjük. Amire nem akadt szakember — magunk kitanuljuk. Amire nem futotta a családi költségvetésből — házi szorgalommal összebarkácsoljuk. S nincs is ezen mit szomorkodni, ez a természetes, a népgazdaság és a család számára egyaránt előnyös. Már tudunk gázvezeték- és csatornaépítésben is aktívák lenni, s nem ijedünk meg egy félkész lakástól sem. De még az alkotás örömeivel is gyakrabban összefutunk.

Csak egy dolog vámolja meg minduntalan ezt a „magad uram-mozgalmat”. Nevezetesen az, hogy a szándék nap mint nap megbukhat a társadalom anyagi-technikai felkészültségén. Kicsi a kikölcsonőzhető géppark; nincs elegendő megfelelő festék; hónapokig kell lenni az elképzelt öntapadás tapétát; ha megvan a fa, nincs Xiladecor; ha van diszperzit, nincs hozzá megfelelő színező paszta, ha... — és fordítva!

Magam beleszerettem ebbe a csináld magad elvebe. Mennyi öröm máshoz szokott embernek egy polc, egy sajátkezűleg besabott szőnyeg, egy önkézzel kifosztott fürdőszoba! De az utánjárás! — az a szomorú. A jó elvek valahogy oly nehezen tudnak életre kapni. De nagy szerencse, hogy az elveket nem házilag csináljuk.

S. S. I.

Speciális rakományok, speciális társaság

Összefogott két közlekedési vállalat, s *Spezialtransport* néven gazdasági társaságot hozott létre a nemzetközi szabványoktól eltérő rakományok gazdaságosabb és szervezettebb fuvarozására. A Hungarocamion és a Volán 22-es Vállalata külön-külön eddig is foglalkozott úgynevezett túlméretes, illetve túlsúlyos áruk szállításával, s most elhatározták, hogy erőiket egyesítve, közös járműparkkal és szakembergárdával végzik ezt a nem könnyű feladatot.

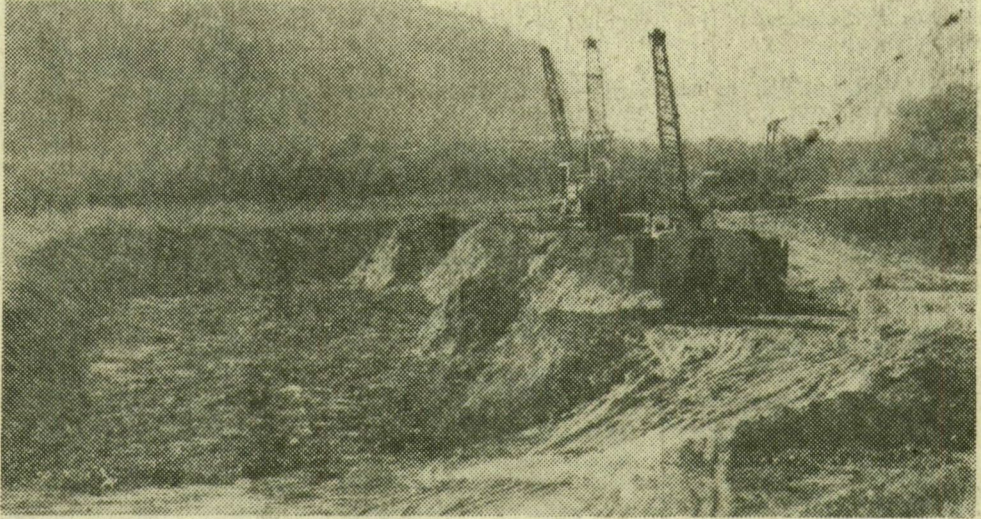
A *speciális szállítmányok elfuvarozásához* ugyanis különleges szakértelemre van szükség: részletesen ki kell dolgozni a rakodási folyamatát, meg kell határozni a legcélszerűbb útvonalat, be kell szervezni a szükséges ügyi és egyéb engedélyeket,

s végül oly módon kell az árut rendeltetési helyére juttatni, hogy se az ne károsodjon, se a közlekedés biztonsága ne legyen veszélyeztetve.

Előnye a gazdasági összefogásnak, hogy a közös járműparkkal — mindkét vállalat 12–12 trélerrel „szállt be” — *mindenféle megbízást elvégezhetnek, akár 200 tonnás árudarabok elszállítását is*. A társaságnak módja van arra, hogy a fuvarigények növekedése esetén bérbe vegye más hazai vállalatok nagy teljesítményű szállítóeszközait. (Jó néhány nagyvállalat — mint például a Siófoki Kőolajvezeték-építő Vállalat, vagy a KEV-Metruh — különböző nagyberuházásai elvégzéséhez trélerket vásárolt, melyek gyakran kihasználatlanul

Körvonalai már kirajzolódtak

Medencés kikötő épül Szegeden



A Tiszát a kikötő medencéjével összekötő csatorna mélyítése is felgyorsult a nyári hónapokban

Szeged alatt, ahol a hatytíz évi kiskertek korábban az árvédelemből felhagyott nyújtókodtak, most lánctalpasok, darus kocsi, billenőplátós teherautók, markológépek nyüzsgönek. Mintha egy óriás tepsit formáznának... Jókorák sük terepről tolják le a földréteget, s amit lehánytattak, a perem magasztosra használják föl. Úgy hat az egész, mintha egy medence földmunkáinak lennénk tanúi. Medence, a város központjától, s ráadásul ekkora?

Bizony, medence körvonalaik kibontakozni a város déli határában. S hogy mekkora lesz? Két-százötven méter hosszú, 130 méter széles. Egyelőre még megfelel a „tepsit” a folyó jobb partj védtöltése, a kívánt mélység eléréséig is több száz ezer köbméter földet kell megmozgatni, de már elhithetjük kalauzunknak, Török Imre Györgynek, az ATIVIZIG árvízvédelmi és folyószabályozási osztályvezetőjének, hogy ahol állunk, néhány év múlva a szegedi medencés kikötő víztükreben nézhetjük meg magunkat. Mondjuk egy ezertonnás uszály felültezeréről...

Ennek az éntézésnek a története bő tíz évvel ezelőtt kezdődött, az igények, s az első javaslatok megfogalmazásával. A medencés

kikötő mai tervének megszületésében szülőként működött közre az Országos Anyag- és Árhivatal, s annak Közraktározási Központja, meg az Országos Vízügyi Hivatal, bábájának pedig a VIZITERV kollektívái tekinthetők. A közös gyermek életcélját az tűzték ki, hogy *maйд felnőttként legyen a Tisza a déli szakaszának legnagyobb ipari kikötője, közraktárakkal a ki- és beherkedés körüli feltételeivel, a vizi- és vasúti szállítás közös csomópontjának minden előnyével, s alkalmas legyen arra is, hogy a Szeged körzetében fellelhető hajók telente ott állomásozzanak.*

Azt írtuk: felnőttként, vagyis építésének végső ütemében kell e funkciókat betöltenie a medencés kikötőnek, növekedésének közbülső állomásain és feladatait egy-egy részének tesz majd eleget. A jelenlegi pénzügyi adottságok *„a hatodik ötéves terv végéig a téli kikötés és a vízközúti átrakodás lehetőségét ígérnek.* Hogy ez sem kevés, ha szemléltessük egyetlen adattal: a medence és az azt körülvevő védtöltés, valamint a Tiszába torkoló bejárat csatorna elkészültéhez 1 millió 200 ezer köbméter földet kell megmozgatni — az év végéig ennek kétharmadát tudhatja maga mögött a Vízügyi Építő Vállalat és a Földgép Vállalat boszorkányszigeténél ma is szinte kétnaponta megfordul egy-egy ezertonnás uszály — az új kikötő minden, Európában használatos folyami hajót, az 1800 tonnásakat is fogadhatja. A Dél-Alföld központja lévén, Szeged ideális hely az átrakodáshoz — ha ezt a fuvarozók és fuvarozatók is felismerik, a medencés kikötő későbbi bővítésének sem lesz akadálya, közvetlen közelében újabb települések alakíthatók ki ugyanis.

— Ha jól értettük, akkor *a hatodik ötéves terv végéig a földmedről medence, annak megfelelően biztosított partfala, illetve védtöltés, valamint a nyitott rakodójár, a bejárat csatorna és az ATIVIZIG település készül el.*

— És a megbízók pénzügyi lehetőségei szabják meg majd az építkezés további ütemét. A terv ilyen szempontból is rugalmas, hozzáhangolható az adott időszak gazdasági helyzetéhez.

Pálfy Katalin

New York

Puja Frigyes és Andrej Gromiko találkozója

Puja Frigyes magyar külügyminiszter az ENSZ közgyűlésének 37. ülészakán, New Yorkban találkozott Andrej Gromiko szovjet külügyminiszterrel, akivel eszmecsere folytatózott a nemzetközi élet főbb eseményeiről és a világszervezet napirendjén szereplő kérdésekről, valamint a két ország kapcsolatainak fejlesztéséről. A megbeszélésen jelen volt Rác Pál, hazánk állandó ENSZ-képviselője is.

A vietnami belügyminiszter hazánkban

Horváth István belügyminiszter meghívására szombaton, tegnap hivatalos, baráti látogatásra hazánkba érkezett Pham Hung, a Vietnami Kommunista Párt Politikai Bizottságának tagja, miniszterelnök-helyettes, belügyminiszter. A tárgyalások során áttekintik az eddigi együttműködést és a kapcsolatok továbbfejlesztésének lehetőségeit.

Jubileum

Fennállásuk negyedszázados évfordulójának megünneplésére készülődnek a Magyar Munkásmozgalmi Múzeumban. Az évforduló tiszteletére „Papok, katonák, polgárok után...” címmel október 7-én kiállítás nyitnak. A bemutató elnevezése már sejteti, kiknek emléke előtt adóznak a rendezők.

A munkásmozgalom sok tárgyi emléket, zászlókat, jelvényeket, eszközöket, régi plakátokat, röpirátokat, könyveket, újságokat, fényképeket mutatnak be. Általános információt hordozó viselet — és egyéb, életmódtörténeti muzeális tárgyi emlék, képzőművészeti alkotás, írott, nyomtatott, illetve fényképes dokumentum, fotó- és numizmatikai ritkaság is látható lesz.

A kiállításon a múzeum mintegy félmillió műtárgyból és dokumentumból álló gyűjteményének azon darabjait mutatják be, amelyek eddig még sohasem vagy csak igen ritkán kerültek a közönség elé.

Zsilipnyitás a halastavakon

A nagy őszi lehátásásokra készülődve kinyitották a zsilipeket, s megkezdték a halastavak vizének leeresztését a halászati termelőszoövetkezetek dinnyési ivadékvédelmi igazgatóságában. Az elküvetkező napokban a víz nyolcvan százalékat kell lecsapolniuk, hogy biztonságosan, s veszteség nélkül meg tudják húzni az óriás hálókat. „be tudják takarítani” a százhektárosi törendszertermését. A nagy munkát előre láthatóan tíz nap múlva kezdik, s negyven nap alatt fejezik be.