

Még a Poclain az úr

# Háromszáz méter a harmadikból

Ami érdek nélkül tetszik, az a szép. Igaz állítás, bár irándómra vonatkoztatva hamis. Több okból. Körút születésének utolsó vajúdsait szándékozom tudatni, s minthogy még nincs kész, nem lehet szép. Aztán hamis a megállapítás azért is, mert igenis érdekből tetszik, már jó előre egy útkeresztződés, amelyet csak elképzelni lehet majdani formájában. Ez ideig skicceken, pauszokon és fénymásolatokon láthattam megálmodóinál, a tervezőknél, az építészknél. Mondtam: érdekből tetszik, hiszen szegedi vagyok, s nekem is készül.

Ma még Warynski- és Poclain-gép az úr a Mak-kosháza körút—József Attila sugárút kereszteződésénél. Ma még színes műanyag szalagok térítik másfelé a kíváncsiskodókat a környéken. Arkok tessék lehetetlenné a közlekedést. Még két és fél hónapig!

Naponta formálódik a leendő csomópont. A felállított kandelabersor talán az egvedüli, amely sejtetni segit, hogy mi is készül. Eddig juthattam gondolatban, mikor érdekelné kezdett a dolog hivatalos része, az, hogyan rajzolták papírra, amit százazrek használnak majd? Miféle gondok nehezítették a mérnökök munkáját?

\* Mindössze 300 méteres körútdarabról van szó, mégis számtalan körülményt kellett figyelembe venni, a munkákat pontosan összehangolni. Versenytárgyalással kezdődött az építkezés. Utépítésben Szegeden először! A DÉLÉP, a Szegedi Magas- és Mélyépítőipari Vállalat és a Közúti Építő Vállalat állt a „rajtvonalhoz”. Ez utóbbi

állhatott a „dobogó tetejére”, vagyis ők láthattak neki a munkának. A város pénztárcájának leginkább megfelelő árajánlással, s azon túl, a legrövidebb határidő-kínálattal nyerték.

Harmincmillióból tudják „kihozni” a munkát, és alig több mint 90 nap alatt be is fejezik azt. Tavaly októberben kezdték, és az idén nyáron, július 20-ra végeznek. Az eddig elvégzett munka igazolja a győztes cég megbízhatóságát.

Természetesen, a közművek építésével indul minden útkészítés. Előbb a szennyvízcsatornát kellett kiépíteni, majd pedig az Algyón-fúrt artézi kutak ivóvizét szállító, 1 méter átmérőjű csőszakaszt fektették le. Egyelőre csak azon a részen, ahol az úttest lesz. (Egyébként az új ivóvízcsatornával már a körtöltés közlemben járnak, s minden bizonnyal, a jövő év végén az algyói vizet ihatjuk.)

A talán egyszerűnek tűnő munkán öt nagyzem serénykedik. A KÉV-en kívül az SZKV, a DÉMÁSZ, a posta és a Debreceni Közúti Igazgatóság szakemberi dolgoznak.

Akadnak természetesen gondok is. Rengetegen láthatták a gyógyszertári központnál feltört buzgárt. Amíg bárki is figyelmenlenséggel vádólna a markoló-gép kezelőjét, le kell szögezni, nem hibázott, amikor elszakította az ivóvízvezeték. A hiba a régi közműtérkép pontatlanságának rovasára írható. Nem védem az ott dolgozókat, de szinte hallom: kétszer volt vízár. Így igaz, a szolgáltatóház mellett vízcsőszakadás a fizika „bűne”. A kanyarodó

vezeték mellől több tonna betont és földet kellett elhordani, s így a külső ellen-nvomás megszűntével győzött a belső túlnvomás. Vég-tére is ezek a váratlan eseménvek nem hátráltatták a munkát.

Fejtörést okozott a közlekedési irányok meghatározása is. Felmerült, hogy minden irányból lehessen jobbra, kis ívben kanyarodni, de közbeszólt a jelzőlámparendszer. Ha az eredeti elképzelések szerint készülné a torkolat, rendkívül hosszú lenne a lámpaperiódus, mi több, szűkös volna a villamosról leszállók járdaszigete, ami baleseti forrás lenne. Végül úgy döntöttek — teljesen érthetően —, hogy a Makkosháza körútról jobbra, a város felé nem lehet majd kanyarodni.

\*

Előneve az útkereszteződésnek, hogy minden bizonnyal lényegesen tehermentesíti a már túlcsúfolt József Attila sugárutat, mivel Debrecen és Budapest felől az átmenő forgalom a Nagykörútról a külső körútra kerül. A Makkosháza körút és a Budapesti körút a betorkoló részben ötsávos, a sugárút — szintén a kereszteződésnél — a város felé három-, a körtöltés irányába pedig négysávos lesz. Még egy haladási irányról nem esett szó: a Nagykörút felé haladva, nem lehet majd balra (Tarián felé) kanyarodni. Az útkereszteződést természetesen sárga fényű lámpák világítják meg.

Új színfolttal gyarapszik tehát Szeged. Elkészültével a Tolbuhin sugárúttól a Felső Tisza partig büszkélkedhetünk a harmadik körúttal.

Ács S. Sándor

A szegedi medencés kikötő

# Tovább épül-módosításokkal

Egy napilap olvasóinak emlékeztet — úgy véljük — illik felfrisíteni, ha másfél évvel korábban megjelent tudósítás jelen idejű folytatására vállalkozik az újságíró. Esetünkben arra szeretnénk utalni, hogy 1982 őszén számoltunk be utoljára a Szeged alatt, a Boszorkányszigetnél épülő medencés kikötő soros munkálatairól. Azóta — bő egy évig — hallgattunk a kikötőről, s ha ez esetleg nem is tűnt föl olvasóinknak, magyarázatra mindeképpen érdemes.

Valóban szüneteltették 1983-ban a kivitelezés munkálatait — tudtuk meg Török Imre Györgytől, az ATIVIZIG árvízvédelmi és folyószabályozási osztályának vezetőjétől. Ő azon kevesek közé tartozik, akik a kezdetektől, a vagy 15 évvel ezelőtti első „fogalmazványok” születésétől bábái a medencés kikötő létrejöttének. — Am a szünet háttérben igencsak zajlott az élet. A beruházás felülvizsgálatának, az ország gazdasági helyzetéből következő módosításoknak az időszak nemrégiben zárult le. Így ma már biztosan állíthatjuk, hogy lesz Szegeden medencés kikötő, ám az eredeti program módosításával. A Közraktározási Központ és az ATIVIZIG eredetileg 850 millió forintot szánt volna közös beruházása finanszírozására — ezt csökkentették most 380 millió forintra. Ez természetesen a műszakilag egységes rendszerű, de két-tőnek számító létesítmény funkcióinak változásával jár együtt.

Vegyük hát sorra, mire lesz képes a medencés kikötő a módosított program szerint. A 30 ezer négyzetméter vízfelületű, partfallal védett medence téli tárolóhelye lesz a tiszai hajóparknak, az úszóházaknak, helyettesítője a jelenleg is szüfolt tápei téli kikötőnek. (Annak megszüntetését a Marostorok folyószabályozási munkálatai indokolják, erre az ATIVIZIG-et nemzetközi vízügyi egyezmény kötelezi.) Megteremtik a közúti, vas-

úti, vízi szállítás, a kikötés, az átrakodás műszaki feltételeit is. Le kellett azonban mondani a nagy tárházak, a végleges kiemelő-berakó daruk telepítéséről — ezeket mozgatható darupark és szerényebb kivitelű konténer-tárolóter helyettesíti majd. Azaz: a raktározási funkciókat nem, de az összes többi — kikötést, teletetést, átrakodást — elláthatja az új kikötő. (Aligha szükséges magyarázni, hogy a vízi szállítások fejlesztésében e módosítások ellenére is milyen fontos szerepe lesz a beruházásnak!)

Az építkezés első két évében száz millió forint öltött testet az árvédelmi töltés át-helyezésével, a közraktározási és vízügyi telep csaknem teljesen befejezett föld-feltöltésével, azzal, hogy a medence körvonalai 1982 végére már kirajzolódtak. E munkálatok májusban folytatódnak: a 22,5 méter magas vasbeton támfal építésével. Ez a kikötői partfal védi a medence töltését — ha ugyanis a Tiszába vezető csatornát megnyitják, a medence altalaját már vízen járó kotróhajók mélyítik tovább. (Várhatóan 1985 végétől, 400 ezer köbméter föld

kiemelésével. Már eddig egyébként 800 ezer köbméter földet mozgattak meg.) Az idei tervek között szerepel az ATIVIZIG telepének közművesítése is.

Ahhoz, hogy a medencés kikötőben már 1987-ben te-lelhessenek és a támfalhoz állhassanak a hajók, seregni, talán kevésbé látványos munkán is túl kell jutniuk a kivitelezőknek. Aki-keket egyébként a partfal biztosítására, a kotrásra kiírt versenytárgyalásokon fog-nak kiválasztani, hiszen sem a feladat, sem a munkakörülmények nem tekinthetők átlagosnak és szokványosnak. A partfal védelmé-re, a közúti és vasúti csatlakozások megteremtésére, a folyószabályozási munkákra, a térburkolás és -világítás időzítésére üzemeterv készült — évente átlagosan 60 millió forint értékű munka vég-eredménye lesz, ha 1988-ban átadják rendeltetésének az új tiszai kikötőbázist. Amely bármikor tovább bővíthető, erre a VIZITERV-nél Her-zog Ferenc irányításával készült tervek lehetőséget te-remtenek az igényektől és a mindenkorai pénzügyi felté-telektől függően.

Pálffy Katalin

Május 1-e alkalmából

# Élüzem a Cipőgyár, Kiváló a Volán-üzem

Elüzemavató ünnepséget rendeztek tegnap, vasárnap délután a Tisza Szálló nagy-termében. A kitüntető címet bizonyító selyemzászlót és oklevelet Simek Judit vezér-igazgató nyújtotta át a MINO Szegedi Gyáregysége kollektívájának. Az esemé-nyen megjelent Berta Ist-ván, a szegedi pártbizottság titkára is.

A szegedi üzem tavaly készáru tervét 3,1 százalékal túlteljesítette. A tőkes piaci eladásaikat 1982-höz

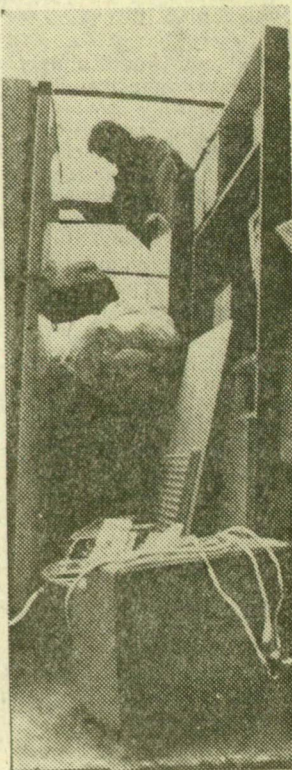
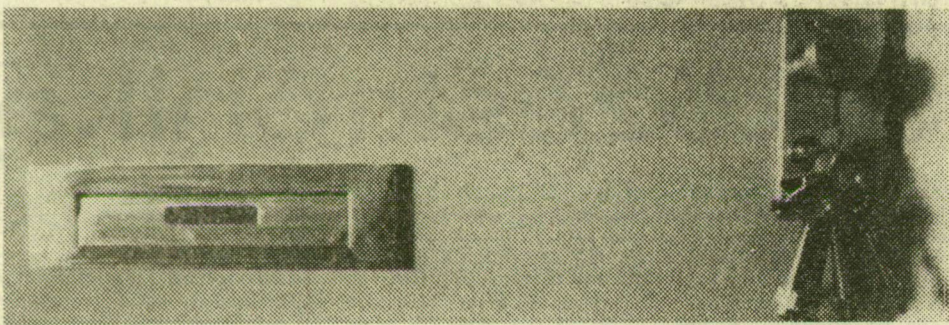
képest 22 százalékkal növel-ték. A tőkes export részará-nya az összes termelésen be-lül 4,5 százalékkal emelke-dett. A jó eredmények el-érésében segített a hőmező-vásárhelyi üzem is, amely 181 ezer pár cipőfelsőrészt készített tőkes exportra. Az Egyetértés Mgtsz-szel együtt-működve 33 fős tűzőműhelyt létesítettek Földeákon, amely már fél év után 100 százalé-kosan, az előírt minőségben teljesíti a normákat. A cipő-gyáriak bérszínvonala ta-valy 6,7 százalékkal nőtt. Az elmúlt évben két kommu-nista műszakot szerveztek, az egyik bevetelét a műjég-pálya, a másikét a munkás-mozgalmi múzeum építésé-nek támogatására ajánlották fel.

A tegnapi ünnepségen a Vörös Zászló és az Előre szocialista brigádja a Vállalat Kiváló Brigádja kitüntést vehette át.

A rendezvény közös va-csorával zárult.

\*

A fuvarozás teljesítménye — mondják a szakértők — nagyjából és egészéből tükrözi az adott gazdaság tel-jesítményét. Léven, hogy a nyersanyag- és készáru fu-va-rok mennyisége a termelés egészétől függ. S bár tavaly a népgazdaság — befolyá-solva a világgazdaság nega-tív folyamataitól — koránt-sem tudott dinamikusban fej-lődni, a Volán teherforgalmi üzemegysége — többek közt számos újszerű kezdeménye-zés révén is — eredménye-sen teljesítette feladatait, s sikereik eredményeként el-nyerték a Kiváló Üzemeg-y-ség címet. Az elismerő ok-velet tegnap, vasárnap a Lila Akác étteremben tar-tott ünnepségen Elő Elemér, a vállalat általános igazgató-helyettese nyújtotta át Nem-csók László üzemigazgató-nak.



Költözők. Szerencsére, sokan vannak. Gyakorta állnak meg bútorokkal megrakott teherautók új és régebbi házak előtt. Egyre többeknek jut drága albérlet, leromlott lakás helyett összkomfort, s egyre többeknek az összkomforton belül is olyan otthon, amelyenre inkább vágnak, amilyenben inkább otthon érezhetik magukat. És ha fanyalagva is emle-getjük sokszor a panell, tán sokunkból nem vezett ki még az emlék. Az érzése, amikor először fordítottuk meg a kul-csot saját otthonunk ajtajában

Nagy László fotóriportja

