

Miért késnek a vonatok?

Kerekasztal-beszélgetés a vasútigazgatóság vezetőivel

A vasúti személyszállítás — más közlekedési eszközök gyors elterjedése és egyéb tényezők miatt — évről évre csökken, s elsősorban a nagyobb távolságok utasforgalmát szolgálja. Míg 1960-ban az összes személyforgalom 53 százalékát bonyolították le vasúton, napjainkban az utasoknak már csupán egyharmada utazik vonaton. Természetes következménye ez a technika általános fejlődésének, viszont jogos az az igény is, hogy a vonaton utazók kényelmes körülmények között és minél rövidebb idő alatt érjenek el a célul kitűzött helyre. Ezeknek a kívánalmaknak a teljesítése nem mindig sikerül, az utasok bosszankodnak a vonatok gyakori zsúfoltsága és késése miatt. A MÁV szegedi igazgatóságán beszélgettünk Kiss Károly igazgatóval, dr. Susla János forgalmi és Vajda Sándor kereskedelmi osztályvezetővel, Dóczy Jenő személyszállítási csoportvezetővel és Hoffmann Mihály vontatási mérnökkel a személyszállítás kérdéseiről.

Miért?

A beszélgetés valamennyi résztvevője egyetértett abban, hogy a vonatok menetrend szerinti közlekedése az egyik legfontosabb követelmény. A pontos közlekedéstől függ nagyon sok terület, hiszen ilyen körülmények között is az utasok 60 százaléka vált jegyet a Nyugatiig. Ezen utasok száma még nagyobb lenne gyorsabb közlekedés biztosítása esetén. Szeged erőteljes iparosodása, kulturális fejlődése garancia arra, hogy egy közvetlen Szeged—Budapest közlekedésű expressz is telt kocsikkal indulhatna ki Szegedről az említett feltételek megteremtése után. Mint ahogy Miskolcra is így indul a Budapestig meg sem álló Borsod expressz.

E nem mellőzhető szempontok ellenére sem kielégítő a személyforgalom gyorsasága. A Csongrád megye területén közlekedő 10 gyorsvonalat, 2 sebesvonalat és 100 személyvonalat 1,8 százaléka nem tartja be a menetrendben előírt időt — késik. Ami Szegedet leginkább érinti, a Szeged Expressz és a másik két gyorsvonalpár Budapest és Szeged között oda is, vissza is a járatok 15—20 százalékában legalább 5—15 perces késéssel érkeznek a rendeltetési állomásra. A késések oka az, hogy Budapest Nyugati pályaudvar—Cegléd között pályafelújítási és villamosítási munkákat végeznek a Záhonyig futó vonal részére. A munkálatok alatt egyes szakaszokon csak egypár vágányon lehet közlekedni, ami által lecsökken a vonatok sebessége. Az így keletkezett késést rendszerint már nem tudják megszüntetni a végállomásig. A villamosítás befejezése után, januártól mintegy 20 perccel csökken az expressz menet-

ideje Szeged—Budapest között. Igaz, még így is 15—20 perccel lesz több, mint 2 óra, amit a Szeged Expressz üzembe állítása előtt ígértek. A megyebeli, főleg a szegediek joggal kifogásolják, hogy a Szeged Expressz nem a mostaninak fordítottjaként reggel, hanem délután indul a fővárosba. Pedig a Szegedről Budapestre utazók, majd onnan munka végeztével visszatérők érdekeit kellett volna elsősorban szem előtt tartani. Kár, hogy a döntéskor fővárosi presztízsok domináltak, hogy a Szeged Expresszel Budapest reprezentálhasson.

A megoldás kulcsa

Idetartozó kérdés az is, hogy miért nem csökkentik a menetidőt a megállások számának korlátozásával. Az eredeti koncepció szerint az expresszvonalat csak Kecskeméten állt volna meg oda is, vissza is. Így valószínűleg betartható lett volna a kétórás menetidő. Az igazgatóság szakvezetőinek magyarázata szerint a több megállást az utasok közötti munkahelyekre való szállítási indokolja. Például a kiskunfélegyházi csatlakozásokat említették. A mi és a közvetlenül Budapestre utazók véleménye ezzel ellentétes, hiszen ilyen körülmények között is az utasok 60 százaléka vált jegyet a Nyugatiig. Ezen utasok száma még nagyobb lenne gyorsabb közlekedés biztosítása esetén. Szeged erőteljes iparosodása, kulturális fejlődése garancia arra, hogy egy közvetlen Szeged—Budapest közlekedésű expressz is telt kocsikkal indulhatna ki Szegedről az említett feltételek megteremtése után. Mint ahogy Miskolcra is így indul a Budapestig meg sem álló Borsod expressz.

Az igazgatóság vezetői felismerték már ezt a követelményt, ezért annak lehetőségét keresik, hogyan lehetne a reggeli gyorsvonal utazási idejét csökkenteni egy-két megállóhely kikiktatásával. Szerintünk nem ez a megoldás kulcsa, hanem az, hogy az expressz induljon reggel Szegedről és Kecskeméten kívül másutt ne álljon meg a Nyugatiig. Vissza hasonlóan szállíthatná utasait.

Gyorsabb ütemet!

Az igények között szerepel még a zsúfoltság megszüntetése, és a nagyobb kényelmet biztosító első osztályú, párnás kocsik számának növelése. Lassú az az ütem,

amellyel az elavult, korszerűtlen kocsikat újakra cserélik, pedig a régi személykocsik fenntartása jóval többbe kerül, mint az újaké. Emellett a kevés első osztályú kocsi utasainak is nagyobb része a vasúti szolgáltatás utazók, illetve a menetidő-kedvezményt élvező hozzátartozók közül kerül ki. Gyakran — különösen hétvégén és elején — még a párnás kocsikban sem jut hely a teljes árú menetjeggyel utazóknak.

Az elmúlt évek műszaki és forgalmi intézkedései az elmondottak ellenére is sokat javítottak a vasúti közlekedésen. A Szegedet a regionális központokkal összekötő gyorsmotorvonatok jól beváltak. Az utasok kedvére van, hogy Ceglédre, Szolnokra, Debrecenre, Nyíregyházára, Miskolcra, Kiskunhalasra, Bajára, Dombóvárra és Pécsre átszállás nélkül, közvetlenül utazhatnak. Kár, hogy — megintcsak a Szegedről indulók szempontjait tekintve — a miskolci gyorsvonalat nem reggel, hajnalban indul Szegedről, hanem délután. Helyes lenne ennek a vonatnak ilyen párját is üzembe helyezni, mert a tapasztalatok szerint az sem futna fél terheléssel.

Az igazgatósághoz tartozó vasútvonalakon a távolsági személyszállítás 40 százaléka dieselelvezet. A Dieselvontatás elterjesztésével, a személykocsik gyorsabb ütemű cseréjével, a pályák biztonságának megteremtésével mielőtt el kell érni, hogy pontos és kényelmes, az igényeknek megfelelő legyen a vasúton való utazás.

Kondorosi János

Wittman Tibor

BOLÍVIAI NAPLÓ

Gondos számolás

eredményként arra a következtetésre jutunk, hogy a legrövidebb úton is mintegy 24 óráig kell a különböző repülőgépek vendégszeretettel élvezni, amíg egy magyar eljut Bolíviába. A Zürichben töltött éjszaka után másnap New York teszt próbára a jámbor utas türelmét, mivel a Kennedy-repülőtér dél-amerikai járata nem ismeri el a MALÉV-jegyet, és csak a svájci repülőtársaság előzetes engedélyével, a jegyet „svájciastíjjá”, és mehet tovább a vendég. Miamiban töltött rövid várakozás után hosszú útszakasz következik: Venezuela, Kolumbia, Ecuador fölött a politikai zavaroktól terhes Peru fővárosába, Limába érkezünk. A tenger hatására felhős vidékből csakhamar kivágja magát a nagy amerikai gép, és a 4—7000 méter magas perui Andok fölé repül, ahol napsütésben fürdő gigantikus hegyvonulatok fogadnak bennünket. Egy óra múlva a világ legmagasabb tava, a Titicaca tó fölé érkezünk, és ez már Bolívia határát hozza közel. A gép csakhamar leszáll a világ legmagasabb fővárosának, La Paznak a repülőtérén.

És eddig látott fényes repülőtér után a bolíviaiaknak a külseje is elárulja, hogy elmaradottabb országba érkezünk, ahol óriási harc folyik a börtöncéltöréssel járó néhány pesoért is. A vám nem szigorú, senki sem akadékoskodna. Még mindig 4 ezer méter fölött vagyunk, csak amikor a városba megyünk, „takarítunk meg” néhány száz métert. Valamivel a 3700 fölé van a szép városközpont, amelynek modern építmánya éles ellentétben állnak a külvárosok vályogházával. A levegő ritka, az európainak néhány napra

Dr. Wittman Tibor, a József Attila Tudományegyetem tanszékvezető tanára jelenleg hosszabb tanulmányúton Bolíviában tartózkodik. Cikkét, amelyet mátol kezdve több részben közlünk, a dél-amerikai országból küldte szerkesztőségünknek.

van szüksége, amíg szervezete átáll. A magaslatbeli betegség fejfájással, gyomorémélgéssel szokott jelentkezni, és meg kell szokni a szaporább légzést. Az Európában lezárt edényekből kiugrik a folyadék, amikor felbontják. A brazil nescaféból csak úgy száll ki a kávépor, amikor felnyitják.

A szervezet sok folyadékot kíván, mert ezekben a tavaszi hónapokban nagyon száraz és meleg a levegő, a nap ereje szinte perzsel. A vérnyomást serkentő szerekkel lehet rendben tartani, és este csak nagyon keveset szabad táplálkozni. Ime ez az Altiplano néhány egyszerű szabálya, melyek betartása esetén a szervezet frissen működik, állandóan könnyűnek érzi magát. Meggyőződésem, hogy az itteni klíma semmivel sem ártalmasabb a szervezetre mint az alacsony vidék. Természetesen itt nem lehet európai módon élni. Nemcsak itt, egész Latin-Amerikában egy sajátos, vonzó világ fogad bennünket, melynek törvényeit a klímán túl is el kell fogadni.

Kezdjük mindjárt érkezésem idejének néhány újsághírrel, melyeket mohón olvastam a különböző sajtóorgánumból. Az újság sokkal családiasabb Latin-Amerikában, különösen Bolíviában, mint Európában. Én aki már két évvel ezelőtt két hónapot töltöttem

ebben a csodálatos szépségekkel büszkélkedő és végtelenig ellenmondásos, sokarcú országban, nem lepődtem meg, hogy X Y-úr arról ad hírt az újságolvasónak, hogy sebesül beavatkozásnak vetette alá magát, vagy hogy megérkezett külföldről. Olyan apró, egyetemi adminisztrációhoz tartozó ügyek, mint a beiratkozás, egyes hallgatók felszólítása stb., amelyeket nálunk a karok dékányi hivatalai hirdetnek ki, Bolíviában a legfőbb országos lapok hasábjain szerepelnek. A közértségi elnök, amikor a pedagógusok sztrájkját élteti, azokat a károkat emeli ki, amelyek a családapákat, az aggódó szülőket érik a tanítás szüneteltetése következtében. Ez már demagógia is, amiben itt nincs hiány. „A forradalom”, a nép érdekei, az önálló politika emlegetése és a hazafiságra való hivatkozás minden beszéd és újságcikk alaphangja.

A romantikus elemek szerepe egy elmaradottabb társadalomban érezhetően óriási. Innen Che Guevara hatalmas kultusza is. Érkezésemkor fejeződtek be a Guevara halálának egy esztendő évfordulóján tartott megemlékezések, nemcsak Chilében és másutt, hanem itt Bolíviában is. A La Paz-i egyetem a 7 egyetem közül a legkonzervatívabb, mégis megemlékező nagygyűlést tartott, ahol az egyik szónok egy a papi rendhez tartozó professzor volt. Az egyházi hatóságok három hónapra száműzni akarják, de ő ragaszkodik professzori fizetéséhez, és ezt valószínűleg meg is kapja. A bebörtönzött Arguedas volt belügyminisztert is nagy népszerűség övezi.

Egy másik közéleti sajtóság a latin-amerikai öntudat. Az újságok hírt adtak az elnök bejelentéséről, hogy a castrista partizánok tevékenysége érezhetővé vált, ő személyesen hallgatott ki egy elfogott partizánt. Eberségre intő, Kuba-ellenes kijelentések, cikkek az újság első 1—2 lapján, ugyanakkor a kubai futónők olimpiai szereplését méltató nagybetűs címek az utolsó oldalon levő sportrovatban. A kubai sportolók sikerét a latin-amerikai sport előretörésének jeleként üdvözlük.

Vannak nagyon meggon-dolkodott cikkek is, mint például a legtekintélyesebb újság ifjúsági mellékletében, amely a fiatalság sivár kulturális igényeit ostromozza. Űres könyvtárak, ártalmas könyvek fényképei illusztrálják a mondanivalót, amelyben semmi utalás nincs az igazi okokra és társadalmi összefüggésekre, az észak-amerikai kultúrexportra. Itt mindent megtalálhatni, ami a nyugat-európai országokban és az Egyesült Államokban vásárolható, és erős a japán import is. A kirakatok szemléje éppen ezért az ország, egész Latin-Amerika elmaradottságának röntgenképét szolgáltatja azok számára, akiket nem tud félrevezetni a technikai civilizáció kényelme, fénye és a rendkívül erős urbanizáció. Egyébként La Pazban az utcán, a fényes kirakatok előtt ácsorgó, holmijaikat áruló vagy kéregető indiánok jól jelzik a másik világot, azt, amely meghatározza a szubkontinens jövőjét.

Akác László

(Folytatjuk.)

Kutatók szerződése a tsz-ekkel

A Délalföldi Mezőgazdasági Kísérleti Intézet szaktanácsadó szolgálata tizenöt termelőszövetkezettel áll szerződéses kapcsolatban. Céljuk az, hogy a legújabb agrártechnikai módszerek terjesztésével, megismertetésével segítsék a közös gazdaságokat a magasabb terméshozamok elérésében. Az intézet tudományos munkatársainak hasznos tanácsai nyomán jelentős eredmények születtek. Csongrád megyében elsőleges feladat a lucernamagtermesztés fellendítése. A szerződés értelmében a szaktanácsadók nem kérnek anyagi ellenszolgáltatást abban az esetben, ha a holdankénti átlagtermés csak közepes, nem haladja meg a

nyolcvan kilót. Amennyiben ezt húsz kilóval meghaladja, a többlet húsz százalékát, negyven kilós emelkedésnél huszont százalékát s az ezenfeletti többletnél a plusz hozam harminc százalékát kapja az intézet szaktanácsadás címen. A szerződésben a kutatóknak is van kikötésük, mégpedig az, hogy az általuk javasolt előírásokat — amelyek a talaj előkészítésére, a vetési időpont megválasztására, a betakarításra vonatkoznak — pontosan tartásuk be a gazdaságok felgyón, az Alföldi Róna Termelőszövetkezetben a régebbi években nem volt kifizetődő a lucernamagfogatás, csak amióta az intézettel kapcsolatot kerestek.

Festőgondok

Festőink — mármint a szegedi festők — panaszok. Elégelendőenkedünk, persze, nem a munkátlanosság vagy az el nem ismertetés miatt tör e hónapokban elő, hanem éppen a még rangosabb szereplés miatt. Jó „svungban” vannak most a szegedi képzőművészek — türelmetlenkedésük így a mozdulatait jól érző mesterek szívesen hallott türelmetlenkedésének fogható fel. Nevezük most nevén egyik legnagyobb panaszukat!

Nem más miatt lázadoznak legtagabb torokkal, azért, hogy nem kapnak erejükhez illő, komolyabb feladatokat. Világosabb: falra vágynak a művészek, ecsetjük alá való falra. Freskót szeretnének festeni!

Ahhoz, hogy ezt az első pillanatra bizarrnak tűnő vágyat megértjük, szükség van némi — erősen rövidre fogott — tájékoztatásra.

Aki bármilyen távolról is figyeli egy festőpálya kibontakozását, igazolhatja, hogy a rajzolatok kamaszból az esetek többségében előbb rajzlapra dolgozó akvarellista lesz, majd csak a kettős lépcső után, már félig felnőttként tér át a nehezebben igazodó olaj használatára. Szükségszerű ez a felfelé lépegetés hiszen szép sorjában meg kell ismerni a különféle technikákat — a könnyebbektől a nehezebbekig.

Az olaj — meg a hozzá hasonlóan „rangosabb” anyagok — után következne az igazán nagy próbatétel, a faldíszítés.

Hogy miért ez a munka „tartatik nyilván” a festők karrier csúcspontjára? Úgy mondják a művészek, hogy aki falat kap, az bármilyen sikeres önálló bemutakozásnál maradandóbban tudja

letenni a maga névjegyet. Az állandóan szem előtt levő mozaik vagy freskó „ér” annyit, mint egy állandóan nyitva tartó tárlat, s mint teljesítményre ösztönző feladat is a legtöbb esetben maximális erőfeszítésre késztet. Ami az íróknak egy sokezer példányban sokszorosított, önálló kötet, az a festőknek egy falra szánt — szaknyelven szólva: murális — megbízatás.

Szeged új — és megújuló — épületei figyelme nem egy helyen tűnik elénk egy-egy mozaik vagy más, tucatnyi négyzetméter elborító képzőművészeti munka. Am ha közelebb lépve megvizsgáljuk a figyelmes vagy elsikló tekintetek elé kített alkotásokat, azok alsó sarkaiban aligha fedezhetünk fel ismerős színt.

„Helybéli” alkotóinkkal nem vált szokássá helybéli falainkat díszíteni! Hát ez bántja most — a jelzett főpanaszként — legjobban a munkájukba egy idő óta ugyancsak belelendült szegedi képzőművészeket. Az a szomorú tény, hogy immár több mint nyolc éve, Vinkler László csónakházi mozaikjának helyreállítása óta senki ajtaján sem kopogtatnak murális megbízatással. Hogy ez mennyire visszafordíthatatlanul vitathatatlan érveit bizonyítja. Csak néhányat ezekből az érvekből! Vidéki városaink általában elsőként „saját” művészeikre gondolnak, ha faldíszítésre nyílik alkalom. A szomszédos Hódmezővásárhely művelődési házának előcsarnokát is a városban munkálkodó Németh József freskója díszíti, sőt, Salgótarjánban meg a Karancs-szál-présszőjének faldíszítésére is a bányászváros jónévi festőjét, Czinke Ferencet kérték fel. Folytathatnánk a sort...

Egy másik jogos felvetés: hol, kiknek bizonyítsák képességeik legjavát ecsetforgatóink, ha nem lakóhelyük polgárai előtt; a velük egy utcát koptatóknak, a velük együtt élőknek.

S még egy érv: maguk a városiakok is jobban a magukénak tudnak érezni azt a munkát, amelyet egy közülük való, személye szerint is ismert valaki illesztett fel valamelyik rangos-mutató falra felületre. Akár egy tanácskozóterem, de akár egy hangulatosnak szánt presszó falára...

S itt folytatnám! Két fiatal festőnkkel, Dér Istvánnal és Zombori Lászlóval a témáról beszélgetve, még addig az ígéretig is eljutottak, hogy egy megfelelő falhoz jutván, akár a maguk erejéből, a maguk örmére is hajlandók lennének egy ilyen nagy munkának nekiállni. Aki a két művészfiatal eddigi munkáit ismeri, annak aligha kell bizonyosság róla, hogy milyen gavalléros ez az ígéret.

Mi „szükségeltetik” tehát? A dolog hivatalos intézkedése egy kis elmélázás az itt elmondottak jogosságáról, az újabb — s a nemes kis elmélázás az itt elmondottak jogosságáról, az újabb — s a nemes célnak megfelelő — falak felhúzóitól pedig egy kis bátorság: nosza, fogadjak szavukon az ígéretüket; felajánlott munkájukhoz, persze, elegendő teret és időt is adva. Legalább így színesedjen meg néhány falunk, ha már amúgy, az illendő és „hivatalos” módon nem akar megszínésedni!

Akác László

VASÁRNAP,
1968. DECEMBER 1.

DEL-MAGYARORSZAG 9