

A szegedi paprika

„Paprikás ügy — Szeged vagy Kalocsa” címmel cikket közöltünk vasárnapi számunkban. Dr. Benedek László rövid nyilatkozatában nem tért ki Szeged érdemeire, inkább a „magyar paprika” és nem pusztán a „szegedi paprika” szemszögéből ítélte meg a helyzetet. Szükségesnek látja nyilatkozatát az alábbiakkal kiegészíteni:

A magyar paprika jó hírnevét a szegedi paprika alapozta meg. Köszönhető ez elsősorban Szeged-Alsóváros régi paprikás társadalmának, a paprika termelőinek, a paprikakészítőknek és a több ezer paprikahasító munkásnak, akik fáradságos kézi munkával állították elő az akkor világmárkává vált szegedi édesnemes paprikát. Ennek és a többi jó minőségnek, továbbá paprikakereskedőink ügyességének köszönhető, hogy a világpiac felárát fizették a magyar paprikáért.

A szegedi Pálfi-testvérek dolgozták ki a paprika őrési technológiáját és már a múlt század vége felé Csonka Ferenc, a szegedi Állami Főreál iskola laboratóriumában azon fáradozott, hogy vizsgálati módszereket dolgozzon ki a hamisított paprika felismerésére, és le rakja a mai paprikaminósítói eljárás alapjait. A Szegeden kialakult paprikaminósítók gyártását, azok elnevezését több külföldi paprikatermelő állam átvette.

Ki kell emelnem Obermayer Ernő munkáját, ki a paprikanevelés úttörője, a paprika-szakirodalom megalapozója volt. Erdei István-

nal együtt kitenyésztett egyik fajtája ma is köztermesztésben van. Emléket Szeged paprikástársadalmával és kegyelettel őriz.

Nincs olyan paprikatéma, mellyel a szegedi intézet paprikakutató laboratóriuma ne foglalkozott volna. Itt tanulmányoztuk a világon először, hogy a paprikát fogyasztó tyúk tojásában milyen ütemben rakódik le a paprika színezőanyaga. Ekkor született meg a takarmánypaprika, melyből jelentős kivitelünk van a tőkés államokba. Vizsgálati módszereket dolgoztunk ki a paprika beltartalmi értékének mennyiségi meghatározására. Festékvizsgálati módszerünket még nagy üzleti ellenfelünk, Spanyolország is használja. Az intézetben elsőként mutattunk rá arra, hogy a paprikát csak utóélelés után szabad feldolgozni. Számos más, nemzetközi vonatkozásban is elismert kutató kimagasló eredményt ért el itt. Meg kell említenem, hogy a most megjelent MEM országos kutatási programban szereplő legtöbb laboratóriumi jellegű kutatási téma alapját a szegedi paprikakutató laboratóriumban rakták le.

Meggyőződésem, hogy az új szervezet keretében további kiváló eredmények születnek, melyek eléréséhez természetesen biztosítani kell a lehetőségeket. Helyes volna, ha az új intézet elnevezésében Szeged neve is szerepelne, kidomborítva ezzel azt, hogy egy Kalocsával közös intézményről van szó.

Dr. Benedek László

Az auto „aklimatizálása”

Az autót általában mérés-kelt égővi használatra gyártják. Emiatt a Szovjet-unió déli területein például a gépkocsik csak az üzemidő egyharmad részében dolgoznak a tervezett hőmérsékleti viszonyok között.

Kirgiziában nyaranta a karburátorok nem bírják „szusszal”, főlös mennyiségű üzemanyagot fogyasztanak, nagymértékben növelve ezzel a levegő szennyezettségét. M. Kovalevszkij, a Frunzei Műszaki Egyetem tanára automatikus korrekciós egységet tervezett az üzemanyag-keverék összetételének szabályozására. Ezzel majdnem hatszor kisebb a levegő szennyezettsége, és az üzemanyag-megtakarítás 5–10 százalék. (APN—KS)

Tárlaton



K. K. K.

Vasút, gyors út

A gőzösök nyugdíjba mennek

A törvénytől tömöröbben aligha fogalmazhatnánk meg a vasút feladatait az 1971–1975. közötti esztendőben.

„A vasút Diesel- és villamos vontatásának arányát 90–93 százalékra, a tolatás dieselizációját pedig legalább 75 százalékra kell növelni. 3e kell fejezni a teher- és személyvagonpark rekonstrukcióját. Mintegy 280 km hosszúságú vonalat kell villamosítani. Növekedjék a hálózat automatikus biztosítóberendezésekkel való ellátottsága” — olvashatjuk a negyedik ötéves tervről szóló törvényben. A több mint százévesztendő államvasút — az 1868. évi I. törvények hozta létre — újjá születésének karszakát éli.

Adatok, tények, ám érzékelhető-e s miben a milliárdok hasznos kamatozása?

Erzékeltető! A megnőtt szállítási igények kielégítésében, személy- és áruszállítás gyorsaságának növekedésében. (A személyvonatok átlagos utazási sebessége 29,4 km-ről 34,8-ra emelkedett.) Az eszközök jobb kihasználásában. (A tehervonatok átlagos bruttó súlya 843 tonnáról 1000 tonnára nőtt.) A közlekedési munkamegosztás — a vasúti és a közúti szállítás ésszerű arányainak megteremtésével — tökéletesítésében. Abban, hogy bár szídjuk a vasutat — s nem mindig alaptalanul — végül is kényelmesebben, rövidebb ideig utazunk, mint öt vagy tíz esztendeje.

Hegyeshalomtól Záhonyig

1970. december 10-én ünneplés körülmények között különvonat gördült be a nyíregyházi pályaudvarra. A különvonat Budapest, Cegléd, Szolnok, Debrecen vasútvonalon futott végig, s jutott el Nyíregyházára, élén: villanymozdonyral! Az ünneplés avatás méltó záróakordja volt annak az 1,2 milliárd forintba kerülő munkának, amelynek eredményeként létrejött a „második záhonyi összeköttetés”, azaz Budapest, Miskolc, Nyíregyháza, Záhony után Szolnok, Debrecen felől is. A villamosítás eredményeként 50 Diesel-mozdonyt irányíthattak át más vonalakra, s száz gőzmozdony — évi 100 ezer tonna szén felhasználása — vált feleslegessé.

A kiragadott példa érzékelteti az utat, amelyet a vasút az elmúlt években gyorsuló tempóban tett meg. Dieselizáció, villamosítás, korszerűbb kocsipark, automatikus biztosítóberendezések... Tíz év alatt félezer villamos és Diesel-mozdony, több tízezer teherkocsi, s több mint kétezer személykocsi állt forgalomba. A vasút 1970-ben 116 millió tonna árut szállított, a személyforgalom 72–73 százaléka is reá három.

Kamatozó milliárdok

A vasútfejlesztés nagy anyagi erőforrásokat követel. E források az elmúlt években bővültek, a negyedik ötéves terv esztendeiben pedig 30 milliárd forint vált felhasználhatóvá. Mintegy 3,6 milliárd forint fejében 375 villamos és Diesel-mozdony áll szolgálatba. Több mint ezer korszerű, négytengelyes kocsival bővül a személyvagonpark, 13 500-zal gyarapodik a teherkocsi száma. A hálózatfejlesztésre 15 milliárdot költ a vasút: létrejön az északi-déli villamosított vonal Szob

— Budapest—Rákos—Újszász—Szolnok—Lökősháza között; a vonalak mintegy felén 1975-ben már korszerű, automatikus biztosítóberendezések működnek majd. 1969-ben a vontató és a vontatott járműpark korszerűsítésére 2,1 milliárdot fizetett ki a MÁV, 1970-ben beruházásai 5,4 milliárdra rúgtak, csak a szolnoki csomópont kiépítése 800 millió forintot emészt fel...

Ördögdió

A vízi gesztenyének nevezett ördögdió, víz alatt élő növény még a jégkorszakból származik. Természet, amely foszforban, pézsmapocokokban és ke-zsirokban és ke-ményítőben gazdag, kívülről ka-

Országváltás a vontatásban

A száguldo villamosmozdony, a mely brummogással futó Diesel-vasparipa napjainkban már nem kelt különösebb feltűnést; természetessé lett. A vontatásban — ahogy a mozdonypark összetételét, felhasználását jelöli a szaknyelv — most zajlik le a nagy országváltás. 1960-ban a vontatás 88,4 százalékát még gőzmozdonyok látták el, 7,7 százalék jutott a villamosmozdonyokra, s csupán 3,9 a Dieselelek. Tíz év múlva, 1970-re a gőzvontatás aránya 32,4 százalékra csökkent, a villamosvontatásé 27,9, a Diesele 39,7-re emelkedett. S ha az öt év múlva, 1975-ben kialakuló arányokat nézzük, a gőzösöket túlnyomórészt nyugdíjban találjuk. Részese-sedűk mindössze tíz százaléka lesz, a Diesel-vontatásé 49,2, a villamosé 40,8. Mi tagadás, alapos országváltás ez. S ami lényeges: szükség-szerű, hasznos a csere.

A gőzös: romantikus, fű, prűszköl, szikrák hány, gőz okád, a gyerekek kedvence. És drága, korszerűtlen, piszkos, levegőt szennyező, kicsi a vonóereje, lassú. Üzemköltsége négyszer annyi, mint a villamosvontatásé, háromszor olyan drága, mint a Diesel. Az ésszerű-ségből következő gazdaságosság, s a feladatok díktálta szükségesség tette hát, előadhatatlanná a nyugdíjba menését 1980-ig, azután véglegesen eltűnnék, a szárnyvonalakról a tolatásból is. Műzeumi tárgy lesz belőlük, jelzőként

egy kornak, amely a szállítási forradalmiságát indította el 1814-ben Georg Stephenson csattogó, gördülő gőzgépével, a Blücherrel, de amelynek ma már korszerűbb, nagyobb erejű gyorsabb gépekre van szüksége.

Vaspályák sztárjai

Valamikor a 424-es típus-jelű gőzmozdonyok — valamikor? Még néhány éve is! — voltak a vaspályák sztárjai. A sztárok sorsa. S az új csillag már emelkedőben: készül, a tervidőszak második felében pályára kerül — a Ganz-MÁVAG gyártmányaként — a legerősebb vasparipa, amit hazánkban valaha készítettek, a 4800 lóerős villamosmozdony. Ahogy a 2700 lóerős, ugyancsak hazai gyártmányú Diesel-mozdony is...

A sztárok — megszokhattuk — kényesek. Akárhol nem lépnek fel, akármit nem vállalnak el. Igaz, ez a vaspályák sztárjai esetében is. A nagy teljesítményű, gyors mozdonyok vontatni szerelvényeket alá jobb pálya kell. Ezért, hogy a negyedik ötéves tervben — sok ezer ember szabadideje lesz hosszabb, sok millió tonna árú el rendeltetési helyére hamarabb — a meglevő, 800 km hosszúságú villamosított pályához újabb 280 km csatlakozik. Ezért, hogy tovább 1900 km hosszú pályán végzik el a korszerűsítést, így befejeződik e munka a Bálaton déli partján, a főváros és Pécs között, megkezdődik a hegyeshalmi vonalon... S persze, mindezek mellett tovább szükséges gépesíteni a pályaeépítést, és — fenntartást, megteremteti az üzemvitel automatizálásának feltételeit, elhelyezni az automatikus biztosítóberendezések tömegét...

A tervtörvényben foglaltak, a cikk elején idéztettek megvalósítását, stílusosan szólva, expressz-sebességgel kezdte meg a vasút: 1971-ben hatmilliárd forintot ruháznak be, ebből 2,5 milliárdért járműveket vesznek — a többi között 47 Diesel- és villamos mozdonyt — folytatják Rákos—Újszász, illetve Debrecen—Nyíregyháza között a második vágány építését, elkezdik és befejezik a Szob—Budapest vonal villamosítását is.

Mészáros Ottó

Történelem a kavicsok között

Tarajos hullámain nem táncoltat már jeget a víz. A hajók mögött még fázósan bújnak össze a haragoszöld hullámok, de Dunánál városnál már valóságos gyár üzemel a Duna hullámainak tetején. Bonyolult vasszerkezetű a folyó mentén mindenütt ismerik. E különös építmény, a Folyamszabályozó és Kavicsokró Vállalat sóderelvártóra termeli az építkezésekhez nélkülözhetetlen folyami kavicsot.

A dunai bányászok számára naponta tartogat megletéseket a vén folyó. Víz-ezszázadok alatt változtatta medrét, hajjai hajókat nyeltek el, és az egykor vízbe ejtett tárgyakat, értékeket, kincseket bizony nem adja vissza egykönnyen. A kisebb-nagyobb kavicsseme-k között olykor meglepő-vendek a történelem.

Igy történt ez legutóbb is, amikor Pili Gyula kotrómester hirtelen megállt — t kiáltott.

— Valami megcsillant a kavicsok között — mondja izgatottan, s máris a vizes latyakban gázol. — Egy szekerce — mutatja diadalmasan mindenkinek, és a talát kincs kézzel kezé jár. — Gyakori, hogy régi római vagy török kori sisakok, korszok, lándzsák bukkannak fel munka közben — mondja lelkesen. — Valamennyien kedvelik a régiségeket, ezért évek óta figyelő ügyeletet tartunk. A Nemzeti Múzeum római kori osztályán sok, általunk kibányászott régiség látható. Olykor horogra kerülnek szekercek, traktorok, és harckocsik is.

A Duna négy-öt méteres kavicsrétegen meglepő számlálhatatlan meglepetés vár felderítésre. S nemcsak a régi korok, de a II. világháború emlékeit is őrizi még a folyó. Nem egyszer veszünk észre vérszenes csillagot, fel nem robbant bombát, a mederből felbukkanó puttonyok kavicsalmái között

Kuba — közelről

5. Havanna, az újvilág Párizsa

Kubai tartózkodásom alatt „vallatára” fogtam Havannát. A főváros utcái sok mindent elárultak. Már a Hotel Habana Libre huszonötödik emeletéről kitekintve megállapítottam: nem tűnnek azok az idegenforgalmi prospektusok, amelyek az „újvilág Párizsának” nevezik Havannát.

Diego Velasquez neves spanyol konkvistádor 1515-ben alapította a várost. A település számára először kijelölt hely éghajlata egészségtelenné bizonyult, emiatt teleptették át Kuba fővárosát 1519-ben mai helyére. A Mexikó felől jött védett partján város alapítói — szeptemberről, körültekintésről tanúsított. Ugy látszik azonban a szépség szemét szűr, mert hamarosan erődöket kellett építeni a tenger partján angol, francia és holland kalózsok ellen. A ma is jó állapotban levő El Morro és a La Punta erődök az öböl keskeny bejáratát őrzik 1589-ben II. Filöp spanyol király parancsára parti erődítéseket építenek, amelyeknek egy része még ma is látható. Az 1 millió 600 ezer lakosú fővároshoz még két város, Marinnao és Guana-bacoa, valamint számos előváros, így Regla, Bauta, Santiago de las Vegas, Santa Maria del Rosario tartozik.

A várost, mint a legtöbb nagy települést, két részre lehet osztani. Századunk hegyenes éveinek közepéig a városnak főleg még a gyarmati időben létrejött magja fejlődött erősen, azóta elsősorban a külvárosok lakossága gyarapszik. Havanna lakói egyébként főleg spanyol és néger eredetűek, valamint mulatok, de a kínaiak is benépesítettek egy önálló negyedet. A történelmi városrészt a La Punta erődítményével kezdődik, s nevezetességei a tengerparti sétány — a szerelmestörök paradicsoma — és a régi keleti városrész. Itt található a Katedrális tér, Kuba legrégebbi templomá-

val: úgy tűnik, mintha kiugró részlet mozognának. Ha alaposan szemügyre vessz az ember a templomot, az is feltűnik, hogy a tornyok nem egyenlő szélesek és magasak. Többféleképpen magyarázzák a furcsa építkezést. A nép azonban egyszerűen csak azt tartja: itt-sak voltak a mesterek. A Fegyverek terén, gótikus stílusban épült házak sorakoznak, valamikor a kormányzók lakosztályaiul szolgáltak. Most legtöbbjükben múzeum van. A Vedadó negyed parti részén modern, magas épületek találunk, beljebb pedig pompás villák sorakoznak, amelyek most iskoláknak, óvodáknak, vagy sokgyermekes munkáscsaládoknak adnak otthont. A Vedadótól délre fekvő Forradalom tér közepén áll a José Martí-emlékmű öt-szögletű obeliszkje. Tetejéről, amelyre lift visz fel, pazar kilátás nyílik a városra. José Martí nemzet-i hőként tisztelik Kubában. Az ő nevéhez fűződik az 1955-ös felkelés, amelynek eredményeként három évvel később autonómiát kapott a szigetország. Lenyűgöző látvány e hatalmas tér, amelyet minisztériális épületek zárnak közre. A Gazdasági Minisztériumon, melynek egykor a híres partizánvezér, Ernest Guevara volt a vezetője, hatalmas Guevara-kép, s idézet áll: „Nem lehet jó kommunista az, aki csak az áldozatok, a harcok, a hősi kalandok pillanatában gondol a forradalomra, a munkában viszont közönszerű, vagy még rosszabb.”

A régi városrészben központi helyet foglal el a Pasco de Martí, a híres Prado. Ennek az utcának környékén jellegzetes spanyol gyarmati stílusban épültek a házak, erkélyeiknek díszes rácsozata, s mind-egyiküknek galériával körülvett belső udvara van. A Pradóra néz a Capitólium épülete, amely méreteiben is versenyre kelhet washingtoni társával. Ettől a ten-

ger felé haladva találjuk a festői előnké palotát, amelyben dr. Osvaldo Dorticos köztársasági elnök adott fogadást az újságíró-kongresszus résztvevőinek.

A központban sorakozó egy-két emeletes, már stílusban épült paloták és polgárházak stílusától eltérőek a modern La Habana új negyedei. 20–30 emeletes, üveg- és alumíniumból épült felhőkarcolói sokkal levegősebben épültek, mint az amerikai nagyvárosok építészeti emlékei. A városközpont egy, az öböl alatt húzódó alagút köti össze Havanna del Estével, a népi hatalom éveiben keletkezett új városrészrel, amelynek világos, sokemeletes házaival nem ok nélkül büszkélkednek építőik.

Szívesen sétál az idegen Havanna kikötőnegyedében. A hajók odasimulnak a rak-part falához, hogy a gémes-daru segítségével megszabaduljanak a „gyomrukban” levő áruktól. Az egyik hajó kéményén, kubai és szovjet zászlóval övezve, Lenin arcképe tűnt fel. Jóleső érzés volt ez Havanna kikötőjében.

Fodor László

Következik:

TALALKOZÁS
CASTROVAL