

Másik oldalon a villamosmegállók

A csomópont átépítésének következményei

A villamosra várakozók a Radnóti gimnázium előtt már szoktathatják magukat a hamarosan megváltozó forgalmi rendhez, máshol jó néhány útszegély, korlát mutatja, hogy milyen is lesz a Lenin körút és a József Attila sugárút találkozásában kialakítandó csomópont. Több mint egy hónapja kezdődött a munka, melyet hét vállalat végez, s valószínű, hogy csak júliusban áll helyre a rend, tűnnek el mindenünnen a földbuckák. A villamos azonban június 11-től Tarján felől a Lenin körútra kanyarodik, a Felső Tisza-parti vonal pedig megszakad az ipariskola előtt.

Az új villamosforgalmi rendet — már életbe lépése előtt — sok bírálat érte. Ennek oka abban is keresendő, hogy bizonyos szempontból ismét csak ideiglenes állapotot jeleznek az új vonalak, hiszen — többször hírt adtunk erről — tervezi a tanács — az északi városnegyedek tömegközlekedése érdekében — a tarjáni villamos kétvágányúsítását, másrészt az sem titok, hogy a Felső Tisza-parti villamos közlekedése is szünetelni fog, ha megkezdik a várva várt új híd építését. A csomópont átalakítása tehát előzménye jó néhány későbbi munkálatnak is.

Percekkel s másodpercekkel játszódva próbálták a közlekedési vállalat szakemberei kispuskulálni, hogyan lehetne legalább a fűrdőig bevinni a Tisza-parti villamost továbbra is az átalakított vonalon. Mindez 50—60 másodpercen múlik, azon, hogy a sóházi kitérő a csomóponttól 500 méterre van — 80—90 másodperc —, a Szent György téri kitérő pedig mindössze 300 méterre — 20—30 másodperc. Ahogy a közlekedésiek mondják: „elverné” a 2-es a 4-es egész forgalmát, ha továbbra is összekapcsolnák a két vonalat. Azaz a most már a várost északi—déli irányban átkigyózó, Tarján—vágóhídvonal forgalma lassulna, márpedig 20 percet senki sem vár a villamosra Szegeden. A Felső Tisza-parti villamos vonalán viszont a két végállomás a kitérőtől nincs egyforma távolságra, s

így lehetőség van arra, hogy minden, a Radnóti gimnáziumhoz érkező 4-esre várjon 5—6 percet a 2-es.

Forgalmi utasítással — igéri a közlekedési vállalat — biztosítják, hogy a villamos megvárja az utasokat. Ráadásul nem kerül többé sem az utazás, vonaljeggyel átszállhatnak az emberek a 2-esről a 4-esre, illetve fordítva. Azt viszont szigorúan ellenőrizni fogják, hogy ne éljen senki vissza ezzel a lehetőséggel, hiszen ez a vonaljegy csak a régi vonalra szól, úgy senki sem veheti igénybe, hogy a Felső Tisza-partról utazna Tarjánba, vagy Tarjánból a Felső Tisza-partra.

A változás jó alkalom volt arra is, hogy ésszerűsítsék a megállói rendszert. Mindenki tudja, hogy eddig máshol kellett akkor felszállni, ha Tarján felé igyekezett az ember, s máshol, ha a Vörösmarty utca felé. Ezentúl oda s vissza csak egy és ugyanazon megálló szolgál fel — leszállásra. A változás a József Attila sugárutat érinti, tehát annak megállóit vegyük sorra. Megszűnt a sugárút sarkán a megálló, helyette a Radnóti előtt áll meg a villamos. A két körút között csak egyszer áll meg, a Szent György téri kitérő előtt, a Kiskörút felől kialakított megállóban.

A következő a II. kerületi tanácsi hivatallal szembeni megálló oda s vissza ugyanúgy; a következő két megálló maradt a helyén, viszont változott a helyzet a gyevi kitérőben. A megállót az új transzformátorállomás előtt alakították ki, a sarkon, utána a textiltechnikummal szemben lehet felleszállni. Az utóbbi helyen közös az autóbusz- és villamos-megállóhely. A végső két megálló helye lényegében változatlan. Még annyi a változás az új vonalon, hogy megszüntették a Lenin körúton — a gyorsabb közlekedés érdekében — a Gutenberg utca sarki megállót. Ennél sokkal fontosabb felfigyelni arra, hogy a József Attila sugárút — ki felé haladtunkból szemlélődve — a megállókat a járda felőli részről át kellett helyezni az úttest felőli oldal-

ra. Az ok egyszerű: a szegedi villamosok ajtóit csak egy oldalon nyitódtnak, s lényegesen könnyebb volt ezen a szakaszon áttenni a megállókat, mint a Lenin körúton s a Petőfi Sándor sugárúton. Az utasok maximális biztonsága érdekében ott, ahol a megálló közvetlenül az úttest mellé kerül, korlátot szerelnek föl, a Dózsa György iskola előtt pedig — tulajdonképpen szűkítve ezzel az utat — zöldszívetet létesítenek. A tarjáni végállomásban, akár csak a Tolbuhin sugárúti villamosnál a II. korháznál tömör korlátot építenek.

Ennek a javában folyó munkának első szakasza azzal zárult le, hogy összeköltették a sugárúti és körúti villamosvágányokat, s a másodikkal azzal, hogy véglegesen kialakul a csomópont képe, a harmadik pedig azzal, hogy felszedik a síneket a Tanácsköztársaság útján, s a Vörösmarty utcában. Az utóbbira csak a szabadtéri játékok után lehet számítani. Addig is a Dózsa György utca elkészültétől függően megváltoztatják a csomópont környékének forgalmi rendjét, lehetőséget teremtve a parkírozni kívánó gépkocsiknak. A tervek szerint a Dózsa György utca kétirányú lesz, a Tanácsköztársaság útjának egy-egy szakaszát pedig egyirányúsítják, s megszüntetik a parkba ékeződött parkolót. Egyirányú lesz ebben az esetben az Arany János és a Kazinczy Ferenc utca is.

A nyári idegenforgalmi időszak végével a mostani útépitéstől nem messze újabb csomópont átalakítása várható. A Dózsa György utcai útépités már ezzel függ össze. Indokoltá vált, hogy — a villamosvonal megszünte után — a Vörösmarty utca, Dózsa György utca és Tanácsköztársaság útja találkozásában levő hírhedt csomópont közlekedését rendszabályozzák. Utána egy ideig megnyugodhatnak a csomópontok környékének lakói: a Dugonics tér forgalmi rendjét, az ottani csomópont képét csak 1973-ban tervezik megváltoztatni.

V. M.

A közömbösség szimptómái

Változó, alakuló társadalmunkban, melyben mindenki megtalálhatja kedvtelését, hobbját, talán furcsának tűnik a közönről beszélni. Hiszen az embereket sok minden lekötí, érdekli: a munkájuk, vagy a ház, a kert, a lakás-szerzés és fenntartás gondja, vagy éppen az új autó örömei, netán a megszerzésére irányuló erőfeszítések. És mégis, a nyüzsgő-mozgó, valamit elérni akaró emberek között feltűnnek a minden iránt közönyösek is. Nem túl sokan, de éppen elegendő ahhoz, hogy érdemes legyen beszélni róluk. Róluk, és a közömbösség szimptómáiról.

A közömbösségről van szó tehát. Nem arról a fajtájáról, amit akkor követ el valaki, ha nem segít át egy vak embert az útkereszteződésben. Ez a fajta közöny — bármennyire is megvetendő — közvetlenül nem veszélyes a társadalomra, még ha ad abszurdum vize az is. A közömbösség jóval kevésbé feltűnő, éppen ezért elnézésben részesülő, vagy egy legyintéssel elintézett eseteiről volna szó. Azokról az esetekről, melyek alig megfoghatóak, melyekkel szemben alig vagy egyáltalán nem lehet, vagy nem szokás törvényes retorzióval élni, és melyek éppen ezért veszélyesek a társadalom egészséges működése, életképessége számára.

Látásból jelentéktelen esetek. Egy építkezésen alvó munkás, egy másik, aki it-tasan megy dolgozni, egy ipari tanuló, aki a rossz tanulmányi eredményére figyelemzavar szóra csak a vállát vonja meg: na és, ha nem leszek szakmunkás, akkor mi lesz? S idesorolható az az ember, akinek vannak ötletei, de rossz tapasztalatai miatt nem adja be újításnak, vagy a főnök, aki egy jó újítást nem használ föl.

Esetek. Mindenki találkozott már hasonlókkal és többnyire egyszerűen tudomásul vesszük az ilyesmit. Az ő dolga — mondjuk. Esetleg egy közmondásfélével is előhozakodunk: mindenki a maga sorsának kovácsa. Ám, mint a közmondásokkal gyakorta megesk, ez is csak féligazság. Min-

denki kovácsa a maga sorsának és éppúgy az országának is. Mert az ország, egy társadalom sorsa nem csak „fönt” dől el, ahol a döntéseket hozzák, hanem „lent” is, az embereken, mindenkin múlik a jövő és a jelen is.

Mindez azok közé az igazságok közé tartozik, melyek kézenfekvőek, felesleges őket magyarázni. Magyarán: valóban felesleges, de beszélni róla már nem az. Eppen a közömbösség, a minden iránt való közöny tünete miatt nem az.

Hűségynéhány éve még nem volt ilyen gondunk. Szegény volt az ország, alig túl egy vesztés háborún, kel-lős közepén a rengeteg áldozatba, lemondásba kerülő változások korának. Abban a korban, amikor egy mezőgazdasági országot szinte egyik napról a másikra ipari országgá kellett alakítani. S nemcsak az ország, lakói is szegények voltak. Annak, aki enni akart, felöltözni, és egyáltalán élni, dolgoznia kellett, keményen. Ma sem vagyunk gazdagok. De ahhoz, hogy valaki csak éljen, ahhoz már alig-alig kell tennie valamit. Ételre, valami ruhára akkor is telik. Példaként a fiatal adminisztrátorlány esete kínálkozik, aki tavaszunként ott-hagyja munkahelyét, négy-órás beosztást keres, hogy a strandon tölthesse a nap nagy részét.

Ez veszélyes dolog, csak-úgy, mint a többi. Az, ha valaki nem óhajt élni a társadalom által nyújtható lehetőségek maximumával. Ha valaki inkább igényeit redukálja, korlátozza a létfenntartásra, csak azért, hogy „nyugodtan élhessen”, hogy megengedhesse magának a közömbösség luxusát.

Sajnálatos, hogy nem vesszük számot eléggé e magatartásforma veszélyeivel. Olyan társadalmakban, melyekhez nem tartozik lényegük szerint a humanizmus, a közönyös emberek hamar a társadalom periferiájára kerülnek. Ok fekszenek részeszen, rongyosan és piszkosan New York külvárosának utcáin. Nálunk ők is részesülnek a közösség humanizmusából, elnéző jóindulatából. Nem a nevelő célzatú, ideig-óráig tartó jószándékból, hanem valami joviális, kedélyes, elnéző és öröklé tartó jóindulatból. Azaz egy-úttal a közösség közömbösségéből. És az ilyen irányú közönye a társadalomnak az önvédelmi reakció hiányára utal.

Szávay István

Monszunzivatar jégesővel

Amennyire fontos dátum a népi időjósáknak a vénaszonyok nyara, vagy a fagyosszentek időszaka, legalább annyira csálhatatlan a Medárd napi jóslás is. A meteorológusok nem pontosan június 8-án, inkább a környező napokon várják a tavaszi monszun évenkénti beköszöntését.

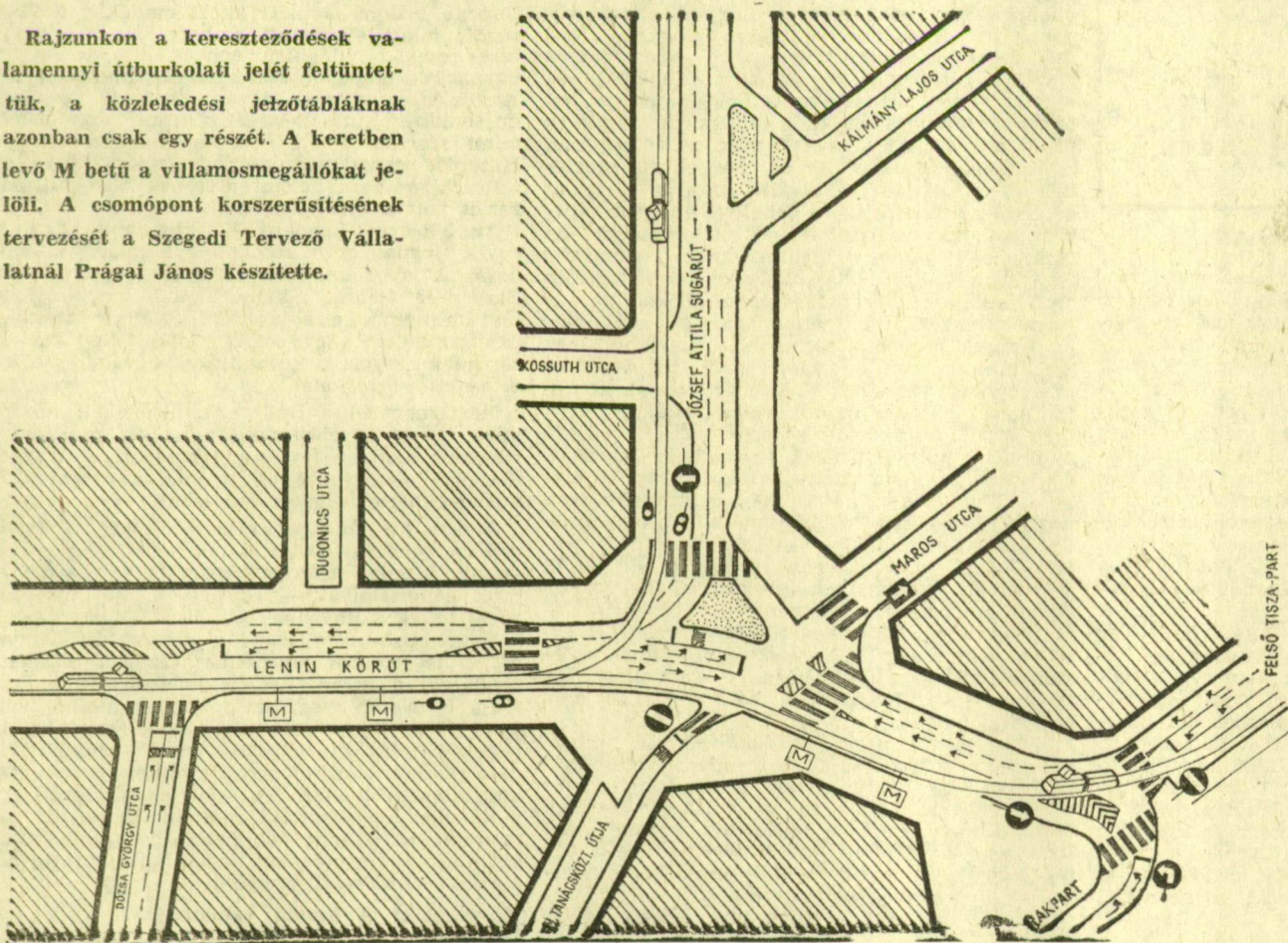
A „népi hivatalossághoz” két napot késve tegnap, szombat délután a több napja tartó fülledt forróság, júniusi kánikula hirtelen jött zivatarrá váltott át, és több órán keresztül kiadós eső hullott Szegeden és környékén. A csapadékbőség jellemzésére említjük meg, hogy az első két órában 10 millimétert mértek a Me-

Sokan úgy vannak vele: még mindig jobb a közöny, a közömbösség, mint a felelőtlen kiállás egy rossz ügy mellett. Sokan gondolják ezt. A minden iránt közömbös ember nem akadékoskodik, nincs vele baj. Nem úgy, mint a „nehéz emberekkel”. Csakhogy ez az okoskodás nem állja meg helyét. Nem, hiszen összemossódnak a határok. A passzív helyeslő egy táborba kerül a passzív tiltakozóval. Végül — akár a helyeslők, akár a tiltakozók vannak többségben — valamiféle öntudatlan, passzív rezisztenciához, ellenálláshoz vezet mindez. Hiszen a közömbös emberek azok, akik a legkevésbé feltűnőek, nem tesznek semmi törvénybe ütközőt. Csak vannak. Am mégis megbukik rajtuk, közönyük bástyáján a jó és a rossz egyaránt. Ha valaki téved, olyasmit akar, ami rossz, aminek nincs értelme, azt meg lehet győzni, le lehet beszélni szándékáról. De a közömbös embert nem lehet rávenni semmire, és nincs miről lebeszélni.

A közöny az, ami talán a legkárosabb egy társadalomban. Talán rosszabb, mint a bűnözés, mert nem feltűnő és a törvénnyel büntetni lehetetlen. És a bűnözés nem akadályozhatja egy ország fejlődését, a közöny viszont igen.

Természetesen szó sincs komoly veszélyről. Szerencsére nem túlságosan sok a közömbös ember, de amennyi van, éppen elég. Erdemes több, az eddiginél sokkal több figyelmet fordítani rájuk. Megkeresni azt, amivel érdekeltté lehet őket tenni saját sorsukban és a közösség dolgában. Megéri a közömbös embert megkeresni a módját, hogy hasznos energiákat szabadítsunk fel ezekből az emberekből. És ahol ez nem sikerül, akinek kudarcot vall a próbálkozás, ott büntetni kell, ha lehet, ha megéremlik. Ha más nem használ: elbocsátani a részeseg vagy alvó embert, a pultnál unatkozó kiszolgálót, vagy a főnököt, aki sorsára hagy jó újításokat.

Mindenképpen megéri vállalni a kockázatot. Annak a kockázatát, hogy néhányan nálunk is ki-essenek a mindent elnéző közösségi humanizmus cukros kosarából és a társadalom periferiáira keverednek. Vállalni kell a kockázatot azokért, akiket a határozottság, az igazi humanizmus észre téríthet és egész emberré tehet.



Rajzunkon a kereszteződések valamennyi útburkolati jelét feltüntet-tük, a közlekedési jelzőtábláknak azonban csak egy részét. A keretben levő M betű a villamosmegállót jelöli. A csomópont korszerűsítésének tervezését a Szegedi Tervező Vállalatnál Prágai János készítette.