Három Krakkó

A Krakkóba érkezők, a város történelmével megismerkedve, könnyen felfedezik, hogy három különböző arculata alakult ki a századok folyamán.

Az „első" Krakkó — Kopernikusz városa, az utánozhatatlan építészeti, tudományos, irodalmi és művészeti alkotások őrzője. Ez a világ egyik legrégibb védett építészeti területe, melynek 711 műemléke közül 11 világhírű. A legértékesebb műemlékek csaknem mind az óváros központjában, a régi várban helyezkednek el.

A „második" Krakkóban kevés olyan épület van, amelyet tehetséges építészek terveztek, de annál több épült a megrendelők hóbortos ízlése szerint, így a házak többsége nem építészeti érték. A tervezés alapelveit az ősi Krakkó diktálta: a városnegyedeket fokozatosan körülvette a körutak második gyűrűje. A külvárosi kerteket parkokká és terekké változtak.

A „harmadik" Krakkó megteremtését teljes joggal nevezhetjük a felszabadult lengyel nép egyik legnagyobb eredményének. A központból néhány széles, modern út vezet Nowa Hutába, a Lenin Kohászati Kombinát városába. Nincs messze az az idő, amikor Nowa Huta lakótelepei találkoznak a régi Krakkó keleti részeivel.

A krakkói építészek kidolgozták a város 15 évre szóló fejlesztési tervét, amely kimondja a történelmi városmag sérthetetlenségét.

Emlékmű Tolsztojnak

Tulában, az ősi orosz városban leleplezték Lev Tolsztoj emlékművét. A világhírű író alkotó pályafutásának sok fejezete van kapcsolatban ezzel a várossal. A Feltámadás című regényén dolgozva Tolsztoj ellátogatott a tulai körzeti bíróságra, s őt magát is megválasztották ülnöknek. Egy fiatal polgár öngyilkosságával kapcsolatos bírósági ügy alkotta A sötétség hatalma című drámájának alapját.

Lev Tolsztoj emlékműve a város főútvonalán áll. A 6 méter magas bronzalak gránittalapzaton nyugszik. Az emlékművet Vjacseszlav Bujakin szobrászművész készítette.

A meglepetések boltja

A kirakat nem nagy, viszonylag kevés az áru benne. Mégis sokan megállnak egy pillanatra, megszemlélik a látnivalókat, aztán megfordulnak és visszamennek a bejárathoz. Az ajtón, ami a Bartók Béla térre néz, egy szokatlan tábla: nem a színével, formájával, vagy nagyságával meghökkentő. A felirat különös: „Szíveskedjenek várni, az üzletben sokan tartózkodnak".

Böngészés

Bent a helyiséget háromnégy lépéssel körül lehet cserkészni. Nem tágas, mégis egy hatalmas raktárnak tűnik. A földön és az asztalokon ruhacsomagok. A textíliák legszélesebb skálája fedezhető fel a Mikszáth Kálmán utcai olcsó áruk boltjában.

Az ajtót utánunk, miután már tízen-tizenöten összegyűltünk, bezárták. Nyugodtan böngészhetünk.

Egy rövidfilmfesztiválra való képanyagot lehetne egybegyűjteni a kezekről. Lázasan, szélsebesen kutatnak a nagy csomóban. Nagyokat túrnak, megforgatják a rakásokat. Magam is beletúrok. Izgalmas az anyag tényleg. Farmernadrágtól kezdve műszőrméig, a zsákvászonig sok érdekes dolog kerül a felszínre. A falon a cédulákon pedig az irányárak, használt ruhák kilója 64 forint, a habszivacsé 40 forint, a fonalé 100 forint, a függönyé 565 forint..., métere 70.

Ismét felnézek a falra, feliratok: „Áruink csökkent értékűek, felelősséget értük nem vállalunk" — mellette egy másik: „Árut vissza nem cserélünk".

Húsz perc nagy idő

Húsz perce van egy csoportnak a válogatáshoz, hogy aztán átadják a terepet az újonnan érkezőknek.

Az első vásárló máris fizet, aztán csomagol. Dr. T. D.-né három nadrágot vett a kisfiának, aki mellette áll, és örömmel mustrálja a holmit. Az egyik farmer, a másik szövet, a harmadik kék úttörőnadrág. Az áruk fillérekből kijön. Kérdezek, s gyors választ kapok:

— Nem járok ide sűrűn. Sokszor nincs időm várakozni. Régen, nagyon régen voltam itt először, csak kíváncsiságból jöttem. De akkor hosszú ideig alig tudtam mozdulni, beszorítottak a falhoz — s mutatja is mindjárt a sarkot, ahol az eset történt. — Tele volt a bolt. Ez az új forgalmi rend jobb megoldás. Tudja, az ócskapiacra nem mennék ki, de ide bejövök. Nagyon sok hasznos dolog van itt.

A mellettünk álló asszony végighallgatja a beszélgetést. Ez abból látszik, hogy közbeszól:

— Akkor én is itt szorongtam, amikor a magánkiskereskedők fel akarták vásárolni a boltot. Rendőr jött ki — elhallgat, és sokatmondóan rám hunyorít. Én nem tudok hunyorítani, nincs miért, s mivel az információ belőlem semmilyen választ nem csal ki, az illető folytatja:

— Olyan itt az érdeklődés, hogy a használtcikk-kiskereskedők is felfigyeltek. Bálákban akartak vásárolni.

Kovács Jánosné, az üzlet vezetője helyesbíti a rövid magyarázatot:

— Bálákban nem lehet innét elvinni semmit. Csak darabonként. Mi is gondoltunk az esetleges haszonszerzőkre, akik máshol értékesítenék a használt dolgokat.

Csökken a kupac

Gyakran jár ide F. S.-né. Négy gimnazista gyereke van, azoknak és a férjének szokott vásárolni. Legutóbb egy ballonkabátot vett.

— Így tudunk csak spórolni — ismételgeti. — Tudja, egy háztartást sokféleképpen lehet vezetni. Okos beosztással kell élni. A férjem fizetése 4400 forint. Nem kis összeg, de sokfelé megy. A takarékoskodásnak is meg lett az eredménye. Vettünk egy Zsigulit.

Hétfőn érkezik Pestről az áru, s ilyenkor még nagy a kupac.

Kutatunk, keresünk. Sokan szükségből, sokan szenvedélyből. Minden kupac, ahogy fogy, csupa meglepetés.

Halász Miklós

25 éve együtt, közös úton

Mit tud az OPW?

Az idén ünnepli fennállása 10. évfordulóját az OPW, a KGST-országok közös vasúti teherkocsiparkja.

A Csehszlovák Szocialista Köztársaság fővárosában, az Italska utca 37. szám alatt nagy volt az izgalom 1964 tavaszán. A hét európai KGST-ország képviselői a prágai vasúti főpályaudvar mögött húzódó domb egyik csöndes utcájában ekkor rendezték be üzemirodájukat; az épület — korabeli fényképek, feljegyzések szerint — úgy festett, mint valami vezérkari centrum: telefonok, telexek, térképek tucatja került a szobákba.

*

Idézet a OPW megalakulásáról kiadott dokumentumokból: „A KGST-tagállamok közötti vasúti áruszállítás állandó növekedése, a tehervagonok jobb kihasználása, valamint a szállítások gazdaságosságának növelésére közös tehervagonparkot szükséges létrehozni."

Az OPW-egyezményben a MÁV, a CSD, a PKP, a DR, a CFR, a BZSD és a CCCP vasúti társaságok vesznek részt azzal a céllal, hogy maximálisan csökkentsék a tehervagonok üresjáratait mind a hazai, mind az országok közötti forgalomban. Az üres kocsikat tehát nem kell visszajuttatni a tulajdonos vasúthoz, hanem a tagországok szabadon használhatják, ezzel is gyorsítva a kocsifordulókat, lehetővé téve a nemzetközi fővonalak, a határ- és rendezőpályaudvarok zsúfoltságának mérséklését.

Természetesen az OPW életrehívása sem állt előzmények nélkül. Prágában 1959-ben alakult meg az európai szocialista országok nemzetközi vasúti ellenőrző irodája. A szervezet jól működő információs hálózata tette lehetővé, hogy az OPW — Obscsij Parka Wagonow, azaz a közös tehervagonpark — már közvetlenül megalakulása után is hatékony munkát végezhessen.

1964-ben az OPW kocsiállományába Bulgária 4 ezer, Csehszlovákia 20 ezer, Lengyelország 36 ezer, Magyarország 9 ezer, az NDK 13 700, Románia 8 ezer és a Szovjetunió — a más európai országokétól eltérő méretű vasúti nyomvonalai miatt — 2 ezer vagont adott. Ez összesen 92 700 teherkocsi. Már az első időszak is bebizonyította, hogy az egyezményben részt vevő országok képesek kihasználni az OPW nyújtotta lehetőségeket. Mintegy 20 százalékkal javult a kocsikihasználás, vagyis ugyanazokkal a vagonokkal jelentősen több árut szállítottak. Magyarország már 1964—65-ben — átlagosan — a szocialista államokba irányuló exportjának 40 százalékát OPW-vagonokkal bonyolította le.

*

Miután a tapasztalatok kölcsönösen igen előnyösnek bizonyultak, a tagországok elhatározták, hogy bővítik az OPW kocsiparkját. 1972-ben már a 236 ezredik vagonra festették az egyezmény nevének hárombetűs rövidítését, s tavaly a kocsik számát újabb 20 ezerrel gyarapították. Miután a tagországok az OPW vagonparkjában a legkorszerűbb 2 és 4 tengelyes vagonokat küldik, mód nyílik a vasútvonalakon a nemzetközi szállítmányokat tartalmazó szerelvények sebességének növelésére. Tavaly a vasutak már 27 százalékkal több kocsit továbbítottak egymásnak a határokon — ami azt jelenti, hogy átlagosan másfél nappal csökkent a kocsik fordulóideje —, mint 1972-ben. A fejlődés nyilvánvaló, a hatékonyság javulásának dinamikája évről évre nő.

Kevésbé ismert, hogy az OPW-ben részt vevő országok vasútvonalainak hosszsza meghaladja a világ vasúthálózatának egyharmadát. Az európai KGST-országok ugyanakkor a világ vasútjain lebonyolódó áruszállításokból mintegy 60 százalékkal részesednek, s ez hét és félszer annyi, mint az Egyesült Államok teljes vasúti forgalma, s csaknem 17-szer több, mint a Közös Piac országainak együttes vasúti árufuvarozása.

Ami Magyarországot illeti: a szocialista országokba irányuló kivitelünk több mint 80 százaléka kerül OPW-vagonokba. Naponta átlagosan 600 OPW-vagon gördül át határainkon, megrakva ipari és mezőgazdasági üzemeink termékeivel. Idehaza, a belföldi forgalomban, naponta 2500—3000 OPW-vagont raknak ki, vagy be. Egy statisztikai kimutatás szerint, ha nem állnának rendelkezésünkre az OPW-kocsik, a MÁV-nak 4 ezer új tehervagont kellene beszereznie. Miután egyetlen vagon ára jelenleg 10 ezer rubel körül mozog, nem nehéz kiszámítani a közös vagonparkból származó gazdasági előnyöket.

A prágai OPW-központba telefonon, telexen és újabban a komputerek segítségével naponta 100 ezernyi adat érkezik a tagországok vasúti társaságaitól. Így szinte óráról órára tudják: melyik államban hány üres vagon található, hány OPW-kocsi lépte át a határállomásokat, hol hány vagont javítanak, és így tovább.

*

A nemzetközi forgalom növekedésével, a kelet—nyugati gazdasági kapcsolatok szélesedésével szükségszerűvé vált, hogy az OPW-ben részt vevő országok megállapodjanak a nyugat-európai államok közös vasúti szervezetével, az Europ-pal. A megállapodás szerint az OPW-tehervagonok szabadon felhasználhatók Nyugat-Európában is, mint ahogy például a MÁV ugyancsak megrakhatja az Europ-vagonokat áruval.

A KGST-országok közös vagonparkja évről évre gyarapodik, szervezete, technikai színvonala korszerűsödik. A Komplex Program megvalósulása során pedig várható, hogy az OPW működési köre tovább bővül, a teherkocsik üzemeltetése még gazdaságosabb, szervezettebb és biztonságosabb lesz.

B. I. G.

Tóth Béla:

SZEGEDI REGÉLŐ

Újságok, korok, események

40. A vízből építkező városnak ezernyi értő iparoskézre van szüksége. Az alábbi írás a Szegedi Naplóból érdekes képet nyújt a szakemberrel való ellátottságra.

1881. február 15.

Az iparos-ifjak képző- és segélyző egylete által f. évi február hó 13-án tartott évi közgyűlés igen élénk érdeklődés mellett folyt le. Reiner Ferencz, ki már 5 év óta áll élén ezen szép hivatású iparos intézménynek, az ő barátságos modorával meleg szavakban üdvözölvén a tagokat, a gyűlést megnyitotta.

Indítványoztatott, hogy az egylet helyiségében téli órákban fölolvasásokat rendezzenek, írásbeli és rajz munkákra pályázatokat írjanak ki.

Érdekesnek tartjuk még itt közölni az egyleti utasfogadó nyilvántartását, mely a helyi iparossegédek múlt évi mozgalmát a következőképp tünteti ki:

Az 1880-ik évben az egylet utasfogadóját összesen 2475 utazó iparossegéd vette igénybe, s ezek közt: 20 ács, 550 asztalos, 12 aranyműves, 70 bádogos, 15 borbély és fodrász, 3 bádogos, 17 esztergályos, 16 fényképész, 4 gépész, 12 gyertyamártó és szappanos, 18 hentes, 43 építész, 26 építész fölügyelő, 363 kovács, 76 kalapos, 39 kádár, 102 kerékgyártó, 6 kőfaragó, 21 köteles, 10 késes, 42 kőműves, 4 kefekötő, 5 könyvkötő, 8 kéményseprő, 36 kereskedő, 10 gazdász, 1 bőrönész, 1 czukrász, 1 takács, 2 reszelővágó, 4 serfőző, 1 szegverő, 1 harisnyakötő, 5 téglamester, 45 festő, 1 selyemfestő, 8 szobafestő, 27 mázoló, 172 férfi- és nőszabó, 382 lakatos, 83 lábbeli készítő, 47 czipész, 13 szűcs, 10 kárpitos, 76 pinczér, 13 nyomdász, 23 pék, 21 üveges, 3 rézöntő, 11 rézműves, 12 szerszámkovács, 6 molnár, 6 nyerges, 11 tímár, 4 órás, 16 szíjgyártó, 7 puskaműves. Ezek közül esik a hazai iparos utazókra 1376, a külföldiekre 1089 utazó. Ingyen szállásban részesült 79 szegény utazó. Ezek szerint legnagyobb számmal fordultak meg itt a múlt évben az építési szakmát űző iparosok. — Végül megemlítjük még, hogy az egylet, mely az árvíz utáni lakáshiány miatt kényszerülve volt kisebb helyiséget tartani, a tavaszra már kényelmes és tágas helyiséget bérelt ismét a Kain-féle ház első emeletén, hol eddig a májuskor saját házába költöző ipar-társulat és iparoskör voltak elhelyezve.

A Szegedi Híradó a szellemi építkezésekre gondolva közli:

1881. március 1.

Kossuth könyve és a király

A lapok közlik, hogy most, amikor Kossuth iratainak második kötete megjelent, ő felsége, a király parancsot adott, hogy Kossuth irataít elébe terjesszék, hogy ő azokat elolvashassa. A legbelsőbb környezetből néhányan, tekintettel az iratok dynasztia-ellenes irányzatára, tiszteletteljes ellenvetést tettek, figyelmeztetvén az uralkodót a könyvek tartalmára, ő azonban kijelenté, hogy tudja, mily meggyőződéseket vall Kossuth irataiban, mindazáltal kívánsága a művet elolvasni. Erre aztán természetesen a fölség kívánatának haladéktalanul eleget tettek.

Az „Egyetértés" erre a következő megjegyzéseket teszi: Hogy a fölség a könyvet elolvasta-e már s ha igen, minő benyomást gyakorolt az rá, mindezt mi természetesen nem tudhatjuk. Hanem azt meg kell jegyeznünk, hogy nagyon ostoba tanácsadók azok, kik a királyt ilynemű könyvek olvasásától vissza akarják tartani. — A királynak ismernie kell azon nemzet történetét, amely fölött uralkodik és kell ismernie azon nemzet törekvéseit, vágyait és szenvedélyeit is. Kell ismernie nemcsak diplomatáinak és minisztereinek rubrikás kimutatásaiból és udvaronczainak hízelgéseiből és rágalmazásaiból, hanem a nemzet legkiválóbb íróinak munkáiból is. Sőt, ismernie kellene a társadalom különböző rétegeinek s azok működésének közvetlen szemléletéből is. II. József doktrinair zsarnok volt, I. Ferencz e század második és harmadik tizedében az önkényuralmat középkori észjárással törekedett őzni, s mégis mind kettőnek igen jó emlékezete maradt fönn az osztrák népnél, mert amaz titkon fölkereste a népet műhelyénél és mulatságai közt, emez pedig akadálytalanul maga elé eresztett boldogot, boldogtalant is, s feszetlenül elbeszélgetett mindenkivel.

A habsburgi uralkodók közül egyébiránt I. Ferencz József ismeri eddigelé legjobban a magyarnak mind nyelvét, mint irodalmát, mind nemzeti törekvéseit. De azért még az ő ismeretei se tökéletesek, s azért bizony Kossuth iratainak tanulmányozása a mily örvendetes a nemzetre nézve, oly tanulságos az uralkodóra nézve.

A fölség egy időben sokat foglalkozott a 48-ki és 49-ki eseményekkel. Horváth Mihálynak a „Függetlenségi harcz története" c. könyvét nagy figyelemmel olvasta el már 12 évvel ezelőtt s élénk emlékező tehetségében nemcsak az események okozatos összefüggése, hanem egyes kiválóbb dolgok is elevenen meg maradtak. Jól tudja, például, hogy a miniszterek és hírnevesebb országgyűlési képviselők, valamint főrendűek is minő szerepet vittek a forradalomban. Szende Béláról jól tudja, hogy ő egyike volt Budavár ostromakor az elsőnek, kik megmászták a vár falát. Andrássy Gyula grófnak 1870-ben kedélyesen maga a fölség mondá egy alkalommal, „még is jó, hogy önt 1849-ben valósággal föl nem akasztották." Gróf Zichy Manót, gr. Eszterházy Pált különösen kedvelte, pedig mindkettő tevékeny részt vett a függetlenségi harczban.

Ily előzmények után a király sokat talál Kossuth irataiban, melyek előtte nem is új dolgok, de ha mind újak volnának is, annál nagyobb indok van arra, hogy azon iratokat az uralkodó is ismerje. Egyébiránt a fölség tudja azt is, hogy Kossuth nem a Habsburg-dynasztiának, hanem az Ausztriával való trónközösségnek engesztelhetetlen ellensége.

(Folytatjuk.)