

Szolgából — ellenség?

Magyarországon naponta öt ember hal meg baleset következtében, 100–150 pedig enyhébb-súlyosabb sérülést szenved. Evente tehát 40–60 ezer embert ér valamilyen baleset. A tragédiák okozta fájdalomon kívül pénzben kifejezhető veszteséggel is járnak az effajta „véletlenek”: 12–14 milliárd forint összesen az a kár, amelyet a termelési veszteség, a táppénz, a gyógyszer, az ápolási költség és a többi okoz a népgazdaságnak. Mindebből 2,5–3 milliárd forint a közlekedési balesetek számlájára írható.

Hogy miként lehet megelőzni a különböző baleseteket, ezzel a kérdéssel is foglalkozik többek között az orvostudományi egyetem társadalomegészségtani és egészségügyi szervezési intézete. Ezt a munkát az intézet vezetője, dr. Zalányi Sámuel egyetemi tanár irányítja, ezért is választották meg őt a SZAB környezetvédelmi szakbizottsága közlekedésfejlesztési munkabizottságának elnökévé.

Mi a feladata ennek a bizottságnak? Tagjai úgy vélik, hogy a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtésével, okos szervezéssel és, nem utolsósorban, neveléssel — tehát a prevenció legolcsóbb eszközeivel — megelőzhetőek a balesetek. Ezért Csongrád megye, illetve Szeged minden olyan intézményével fenntartják a kapcsolatot, amelynek beleszólási joga van a megye közlekedésének fejlesztésébe. Céljuk az, hogy a kutatási eredmények alapján adott tanácsokkal, javaslatokkal segítsék a közlekedési szakemberek munkáját. Véleményüket szívesen is fogadják a Közlekedésbiztonsági Tanács, a Volán Vállalat, az Autóklub, a közlekedési ügyészség, a MÁV, a tanácsépítési és a rendőrség közlekedési osztályai is.

Hogy nem elvont, a gyakorlati távol eső tevékenységet folytatnak a bizottság tagjai, arra bizonyíték az az ülésük is, amelyen a Szechenyi tér és a Lenin körút új forgalmi rendjét vitatták meg. Vendégek volt Prágai János és Csapó László tervező főmérnök, és meghívták még 50 közlekedési szakembert, köztük villamosvezetőket és taxisofőröket is. Értékes javaslatok hangzottak el, amelyeket meg is szívtettek a végleges döntésnél. Rendszerűen kellene tenni az ilyen találkozókra. Az időben megtartott eszmecsereket bizonyára nem eredményeznének olyan baklövést, mint az Aradi várban terének új forgalmi rendje. Szakmai berkekben köztudott, hogy a tereken a közlekedés akkor zavartalan, tehát biztonságos, ha gyors az átérésző képességük, azaz a lehető legegyszerűbb módon kell átvezetni rajtuk a járműveket. A szegedi példa mégis ellentmond ennek, sőt idegenforgalmi szempontból sem szerencsés, hogy a dóm előtt vezetik el az Április 4. útjáról és a Lenin körútról érkező járműveket.

Mi a kutatás véleménye, felméréseik alapján, a szegedi közlekedési moráljáról?

Országos viszonylatban nincs különösebb okunk a szégyenkezésre. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy nálunk nem akadnak figyelmen kívül, felelőtlen, ittasan volán elé ülő autósok. És azt sem, hogy nem kelthetnek szomorúságot az itteni baleseti statisztikák. A legtöbb balesetet Szeged környékén a gyalogosok okozzák, köztük nem egy részegen kockáztatja mások életét is. Nyomukban járnak ezen a listán a személygépkocsik, majd a motorkerékpárok, és csak ezek után következnek a teherautók és a buszok. A felmérés fényt derített arra is, hogy a balesetek áldo-

zati közül legtöbbször a 19–35 éves korosztályba tartoznak. A fiatal emberek magabiztossága lám, nem mindig megalapozott. Koruk előrehaladtával körültekintőbbek az emberek: kevesebben sérülnek meg 36–60 évesek, még kevesebben az ennél is idősebbek. Úgy tűnik, a pedagógusok, a közlekedési őrsők, a rendőrség eredményes nevelő hatásának köszönhető, hogy a sorban hátul kulognak a 15–18 évesek, és igen kevés szerencsétlenség történik az utakon a 6–14 esztendőes gyerekekkel is. Ilyen statisztika kevés ország és város nevelőit dicséri.

Az azonban már sokkal elgondolkodtatóbb, hogy az itteni összes közlekedési baleset áldozatainak több mint a fele súlyos sérüléssel kerül intézetbe, vagy meg is hal. Ezen az arányon talán csak a biztonsági öv kötelező használata képes változtatni. A járművezetők alkalmassági vizsgálatára, a pszichológusok növekvő szerepére hívja fel a figyelmet az a tény, hogy a balesetek szubjektív okai közül élen jár az agresszivitás, s csak ezután következik a szabálytalan közlekedés és a gyorsjárat, noha az utóbbit egyelőre nehéz a baleset után ellenőrizni. Értékes adatokkal szolgál az a felmérés is, amely kimutatja, a hét mely napjain történik a legtöbb baleset a

városban. A szombati, vasárnap uralozás utóhatásaként sajnos a hétfői és keddi napnál is magasra emelkedik a grafikon vonala.

A közlekedést aligha lehetne az ilyen előrelátáshoz segítő adatok nélkül észszerűen továbbfejleszteni, azaz úgy, hogy a közúti forgalomban részt vevő emberek biztonságát szolgálja.

Milyen tervei vannak a munkabizottságnak?

Tervezőmérnököket hívnak meg ismét a SZAB-székházba, akik beszámolnak a város általános közlekedésfejlesztéséről, és egyes városrészek fejlesztési programjáról. A szegedi, valamint a Csongrád megyei közlekedési balesetek elemző vizsgálatára pályázatokat hirdetnek. Az olajipari vállalat segítségével pedig munkaalkalmassági vizsgálatokat végeznek majd olyan gépkocsivezetőkkel, akik már többször is részesei voltak a közúti baleseteknek. Hátha mégsem a véletlen műve volt valamennyi szerencsétlenség.

A közlekedésfejlesztési munkabizottság célja is tehát a környezetvédelem. Az ott dolgozó kutatókat az foglalkoztatja, miként lehet megvédeni az embert attól, hogy sok szolgája közül az autó se váljék életére törő ellenséggé.

Chikán Ágnes

Russzkaja Trojka

Az idén nyáron már utasokat szállít a Moszkva és Leningrád közötti útvonalon a Russzkaja Trojka. A 600 kilométeres utat három óra alatt teszi meg. Az új vonat a Vasútmérnöki Egyetem kutatóinak és a Leningrádi Moszkvával összekötő Októberi Vasútvonal mérnökeinek közös munkája.

Mint a fenti példa is tanúsítja, napjainkban az élet parancsolja a tudósok és a gyakorlati szakemberek szoros együttműködését. Ennek egy másik példája a leningrádi Admiralitás és a szállítmányokat átrakodás Hajoépítő Mérnöki Egyetem öt éves megállapodása, amely

szoros együttműködést irányoz elő. Az Admiralitás kérésére az egyetem munkatársai különleges víz alatti szárnyszerkezetet készítettek, amely lehetővé teszi a hajók biztonságos vízre bocsátását. A Leningrádi Viziszállítási Műegyetem tervekkel dolgozott ki a vegyes rendeltetésű folyam- és tengerjáró hajók gyártására. Ezek alapjain készültek a Volgai hajógyárban a Volga-Baltikum hajók sorozatgyártásban. A hajók kiváló tengerjáró tulajdonságai lehetővé teszik, hogy a szállítmányokat átrakodás nélkül juttassák el a tengeri kikötőkhöz.

FEKETE GYULA

A fiú meg a katonák

54. Szégyelli, hogy nagyapa nem veszi észre rajta, ő már azóta sokat nőtt, nem való az már neki. Aztán mégis kiáll középre, és éles hangon elszavalja azt a verset, amelyet még egészen kicsi korában nagyapától tanult:

Mendikás koromba
ültem a kucikba,
egy nagy tetűt fogtam
a gatyám korbáca.
Megtogom a lábát
kivetem a hora,
Uccu, tetű koma,
nem vagy már a korbca!

Nézi Grisát nincs sehol, Jobb is, hogy nincs, legalább nem hallotta; nem való ez már őhozza, ez a szavalás.

Lehetséges, közben hazament. Karóvba.

Jön a lila hálóingés lány, s ő is azt kérdezi:

— Grisa?... Hová lett Grisa?

— Hát most béke van — mondja ő a lánynak. De nem mer a hálóingére nézni, nehogy megint kinevessék. Indul is kifelé, mert aztán nem állná meg, hogy ne nézzen oda — akkor vesz észre, hogy a préházban van a műhely. És a cséplőt is ott látja már: ott a cséplőgép a dítfák alatt.

Erdekes, azelőtt sose szoktak itt csepegni. Persze, idáig háború volt, és a békében minden másképpen lesz. Könnyen lehet, hogy itt lesz a szérű ezután, a szőlőhegyen.

A szivacsos orrú nyilas most illeszt oda a zsákot a gép farához, és hátra szól:

— Az a bicska engem illet, a gyöngyházyelű, amit az oldalzskákért cseréltél! Hozd csak el nekem azt a bicskát, egy-kettőt!

Reflektorfényben a IV. ötéves terv teljesítése

A gyorsabb haladás alapja

2. A tervezettnél gyorsabban növekedett a nemzeti jövedelem, az ipari, a mezőgazdasági termelés, több lakás épül fel. Öt év alatt az egy főre jutó reáljévedelem 25, az egy keresőre jutó reálbér 16 százalékkal emelkedik. Ezzel eléri a tervtervezésben megjelölt színvonalat, holtot — mint az írás első részében utaltunk rá — népgazdaságunkat kedvezőtlenül érintették a tőkés világgazdaságban végbemenő folyamatok.

Mindent összevetve: nincs okunk a pesszimizmusra. Am az sem véletlen, hogy a Központi Bizottság beszámolója a XI. kongresszuson nem mást, hanem a „kielégítő” jelzőt használta a IV. ötéves terv négy évének eredményeivel kapcsolatban. Hogyan értelmezzük ezt a kifejezést?

Úgy, hogy meglevő adottságaink célszerűbb kihasználásával előbbre állhatnánk. Szóltunk a beruházásokról. Itt a már megkezdettek befejezésének gyorsítása, az újak alaposabb előkészítése elengedhetetlen, egyrészt még a IV. ötéves terv jobb teljesítése, másrészt az V. ötéves terv szilárd megalapozása érdekében. A vegyipar tetemesen növelte a műanyagok, a szintetikus szálak, a kénsv termelését — 1970-ben 56 ezer, 1974-ben 115 ezer tonna volt az itthon előállított műanyagok mennyisége —, de nagy gondot kell fordítani az előirányzatok árucikkekénti teljesítésére, mert itt lelhetőek adósságok.

Gazdag a példatár. Hiszen nem beszélünk az építőiparról, ahol az eredetileg számított 7–8 százalékos évi építési-szerelési fértéknövekedésnek csak a felét könyvelhették el, s bár nőtt a gépészettség, a házgyári hálózat, a munka termelékenységének emelkedése szintén nem éri el a negyedik ötéves tervben célként szereplőt. Adottak a lehetőségek a jobbra, többre? Főlegesen a bizonykodás.

Napjainkban aligha akad olyan gazdasági egység, ahol ne készülnének az V. ötéves tervre. A legjobb felkészülési mód azonban a IV. ötéves terv hiánytalan megvalósítása, a végrehajtás tapasztalatainak értelemzése, a tanulságok összegezése! Nem fogadkozásokra van szükség, hanem a teendők helyes értelmezésére. Annak felismerésére, hogy minden fajta tevékenységnek a döntő a munka társadalmi termelékenységének eddiginél gyorsabb növelése. Ahogy alapvető a termelési szerkezet korszerűsítésének gyorsítása is. Ettől viszont elválaszthatatlan a tudományostechnikai forradalom gyorsabb hazai kibontakoztatása.

Nem a pongyolaság okán került három egymást követő mondatba a gyors szövege. Hanem mert — amint azt a XI. kongresszus határozata kimondja — „a következő időszakban egész gazdasági tevékenységünk fő feladata a társadalmi termelés hatékonyságának az eddiginél erőteljesebb növelése.” Ez pedig csak akkor érhető el, ha a haladás gyorsabb lesz a legfőbb népgazdasági területeken, tevékenységekben.

Idén a kohászat — követve az ötéves programot — tovább növeli a produktumát, egyebek mellett 2,6 millió tonna hengerelt árut állít elő, 200 ezer tonnával többet, mint tavaly. A forrás: a tartalékok mozgósítása, a termelékenység növelése. A kőolajiparban 9,5 millió tonna a feldolgozható mennyiség, „ennél” túlteljesítésére nincs mód. Arra azonban igen, hogy javuljon az ún. fehéraru-kihozatal — benzín, vegyipari alapanyagok stb. —, azaz a fekete arany értékebbé áruvá alakuljon át.

Két, találmányra választott példa a lehetőségek közül. Azt bizonyítják, hogy hatalmas a tartalékok értéke, de ezt a népgazdaság sok területén a szükségesnél lassabban ismerik fel. Fényt vet

erre, hogy öt esztendő alatt a népgazdaságban a termelés fajlagos költségei csupán 2,5 százalékkal csökkentek, ami a lehetőségekhez mérve szerény haladás. A negyedik ötéves terv volt az az időszak, amikor rá kellett jönnünk: növekedés és takarékoskítás, fejlesztés és hatékonyság elválaszthatatlanul összetartozik. Elvi igazsággá ezt eddig is tudtuk. Most már azonban gyakorlati szükségesség. A jelenlegi tervidőszakban a termelés növekedése — szemben a korábbi ötéves tervekkel — mentes a nagy ingadozásoktól. Akkor a grafikon görbéje mögött sok minden rejtve maradt, most, az egyenletes vonal mögött előbukkannak a lazaságok, mulasztások.

Tekintélyes szerepet játszottak a központi fejlesztési programok abban, hogy az ötéves tervnek megfelelően változott, korszerűsödött a termelési szerkezet, bár néhány területen a haladás lassabb az eredetileg meghatározottnál. Részbe van — s nem csekély — a középtávú program sikereiben a szocialista integráció kibontakozásának és gazdagodásának, ahogy a termelési mozgalmaknak ugyancsak. Ésszerűbb, magasabb színvonalú gazdálkodást tükröz a negyedik ötéves terv eddigi teljesítése, mint amilyen a megelőző középtávú tervek esztendeiben folyt. Fogalmazhatunk úgy is: megkezdődött gazdaságfejlesztésünk intenzív szakaszát, közelebb kerültünk ahhoz a célhoz, hogy gazdaságilag is fejlett orszaggá váljunk.

Az egész változás azonban csak akkor lehet tartós, kiegyensúlyozott, ha minél több rész is ugyanazt tükrözi, mint az egész. Ezért döntő jelentőségű, hogyan sikerül befejezni az idei esztendőt — s vele a negyedik ötéves tervet —, hiszen ezzel zökkenőmentesen, eredményes átmenetet alapozunk meg az ötödik ötéves terv kezdetére.

Mészáros Ottó

De ettől, hogy felült, egészen felébredt.

Ledobta a takarót, és kibújt a szárcsomó alól. A kutya máris ott nyúszott a lábánál. Nem törődött most a kutyával.

Jól álmolta az előbb: eget-földet betöltött a front mennydörgése. Sötét volt még, de élesen kirajzolódott a tűzkoszorúban a távoli dombok körvonala.

Ha ilyen istenesen elkezdtek, akkor már biztos, hogy mozdulnak valamerre. Kár, hogy nem ugrott ki rögtön a kuckóból; az elején még látni, melyik oldal a támadó. Mert amelyik a támadó, az tudja magát erősebbnek. És csakugyan is: az szokott előrenyomulni.

„Bánom is én, előre vagy hátra, csak innen mozduljanak el” — gondolta. S rögtön utána, minden átmenet nélkül: „Grisának elmondom, hogy a sapka miatt fel akartak akasztani.”

Nem fektűt vissza most már. Magára borította a takarót, s úgy ült a szárcsomó alá, hogy ne érje a kellemetlen szél, de azért jól lásson.

Nem félt. Olyan érzése volt a szárcsék alatt, mintha betonfedezékben ülne.

Különbösen se lőnek ide. Sehol a közelben katoná. És ha innen a környékről nem lőnek oda, onnan sem lőnek ide. Minek pocsékolni az ágyúgolyót. Tudják azt egymásról az ellenségek, hol érdemes kereskedni.

A repülőről is látni azt. Vagy amit onnan nem látni, arra való a kémek.

A tűzér, amit a szemével nem láthat, azt is eltalálja. A hidat is, a hegy túoldaláról, mert azt is pontosan tudják a térképről, hol vannak a hidak, és hogy ahol híd van, katonának is kell lenni alatta.

Es itt a közelben híd sincs, sehol. Este pedig miért nem adta volna, ha talál egy hidat, a patakon. Most meg épp az a szerencse, hogy nincs.

Jobbra, az erdőszélen, a tankok sűrűn köpökdétek a lövedékeket. S azon a dombon is fröcsköltek a tüzet az ágyúk, amerrefelé át akart vágni a sötétben.

Csak az volt érthetetlen: miért nem indulnak el a tankok?

Nem mernek ezek elindulni. Biztosan jelentették a kémek, hogy T 34-esek vannak odaát. Mintha balfelől is hallott volna ágyúzásat.

(A befejező rész következik.)