

Gondoljuk tovább!

A vasút és az András-keresztek

A vasúti átjárók megbízhatatlanságáról szóló sorozatunkra elég sok választ kaptunk. Olyan is érkezett, amelyik új és lényeges szempontokat említ. Figyelmével megtisztelt bennünket a vasútigazgatóság két szakembere is, kiadós beszélgetésünk lényegét foglaljuk most össze, de előbb néhány levélből idéznék.

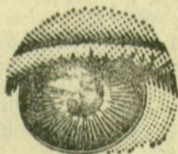
A buszsofőröktől aláírás nélküli választ kaptunk. Említettük sorozatunkban, hogy sokszor látni a vezető fülkéjének ajtajában csicsergő Macacát vagy félrészes haverokat, erre jött a felelet. „Mi, a 10-es Volán gépkocsivezetői csak annyit szeretnénk a riportsorozathoz fűzni, hogy aki nem tud egy időben sebességet váltani, irányjelzőt használni, mindkét tükröt nézni, a forgalmat figyelni, közben fesztelenül csevegni, az adja vissza a jogosítványát. E követelményeket mi egy kezdő gépkocsivezetőre értjük, a gyakorlott pilóta természetesen ennél többet tud. Kérdésünk: egy úrvezetőnek tiltja-e valaki, hogy vezető közben beszélgesse, noha ennek az úrvezetőnek nyilván kevesebb gyakorlata van, mint a napi nyolc órát vezető pilótának? (Okos Jósok!!!)!”

Mit lehet erre mondani? A balesetek azt mutatják, nem adja vissza a jogosítványát, aki a követelmények alapfokaként említett feltételeknek nem felel meg. Azt is mondhatnánk, hogy munka közben macázni talán sehol sem lehet, buszvezetés közben életveszélyes. Hivatkozhatnánk a bölcs tapasztalatból fakadó parancsra, hogy menet közben a vezetővel beszélgetni tilos. Figyelmeztetnénk arra, hogy az úrvezetőkről példát venni nem érdemes, mert közülük is sokan belemennek a tilosba. Őket se menti, hogy mögöttük nem ül nyolcvan ember, a buszsofőrök felelősségét viszont milliószorosára növeli. Azt hiszem, szakmán belül kellene ezekre felelnünk, mi csak annyit szögezzünk le, hogy a levél kicsit se oszlatta el az aggodalminkat, inkább növelte azokat.

Egy rokkantnyugdíjas pályamester azt írja, vizsgálatlanul rosszak és megbízhatatlanok a vasúti átjárók, sok baleset eb-

hallottam hogy a sorompók kicserélését legtöbbször a tanácsok szorgalmazták, mert a fatornyos falu és a szakállas sorompó szerintük egyformán elmaradottságot jelent. Ha így van, a tanácsoknak kell belegendolnunk: az emberáldozatok árán szerzett modernkedés igen súlyos eltévelyedés. A szakemberek pedig tagadják meg az ilyen kívánságok teljesítését, mint ahogy Vásárhelyen is megtagadták.

A nagy balesetek eddig mindig helyi járatú buszokkal történtek. (Intelemként hadd csatla-



koztassuk ezt vissza a macázás gondolatához, és hadd toldjuk meg még egy gondolattal: lehet, hogy más „kaliberű” emberek vezetik a távolsági buszokat? Jó lenne a követelményt általánosítani. A fénysorompós balesetek mind nappal történtek. Lehet, hogy a fényjelzés éjszaka biztonságosabb, mint nappal?

Ott volt a beszélgetésen a közúti igazgatóság embere is. Hivatkozva azokra az óriási nyílakra, amelyek kanyar előtt a záróvonala figyelmeztetnek, megkérdeztem, miért nem festenek a burkolatra valamit a vasút előtt is. Két jelet terveznek, az egyik mozdony képe lesz, a másik András-kereszt. Kérem, ne tévózzanak, az ötlettől a fertésig nem kell éveknek eltelniük.

Most is eljutottunk a nagy rejtélyig, de nem tudtuk rá felelni: miért fogja el a volán emberét a harctéri idegesség, ha a vasúti piros lámpát meglátja? Tele van a város pirossal, kivárja a sorát mindig, miért kivétel a vasúti kereszteződés? Talán azért is, mert itt alkalmaznánk sokat kell várnia, de lehet ennek más mozgatója is. Szakemberekkel beszélgettem, megkérdeztem, hol tartanak a közlekedés pszichológiai vizsgálatai. Amikor hallottam, hogy egyre komolyabbak, tovább kellett fűznöm a kérdést: miért tartjuk titokban az eredményeket? Miért nem tudhatja a kocsis vezetője, hogy ilyen és ilyen

helyzetekben hogyan szokott viselkedni? Mikor válik agresszív fenevaddá, és mikor alakul át félenk nyuszivá? A lélektannak ez az ágazata csak hétköznapi lélektan lehet. A jogosítvány megszerzésénél föltétele, hogy úgy ahogy a kocsijával tisztában legyen, aki beleül. Miért nem föltétel, hogy valamennyire saját magával is tisztában legyen? Valamilyik lelki rugó, ha megsérül, hatalmas húsdarálókhoz vezethet.

A pszichológia mezejére tartozik, hogy nemely országokban előírják, hogyan kell meggyőződni kereszteződésben arról, hogy nem jön a vonat. Nem elég körülnézni, meg kell állni, és az ajtót ki kell nyitni, hogy a dudaszót meg lehessen hallani. Amíg ezeket a mozdulatokat végigjártassa a vezető, kiköppen a rohanás örületéből, belezökken abba a gondolatba, hogy neki nagyon kell most vigyáznia, mert csak egyszer tévedhet.

Fölvettük a sorozatunkban, hogy jelentsen az András-kereszt kotelező megállást. Négyen ültünk egy asztal mellett, a vélemények most is megosztottak. Az egyik vasutas azt mondja, legyen ott a Stop-tábla, de annak az érvényét függessze föl a működő fénysorompó. Magyarul: Ha rossz a pislogó fény, legyen kötelező megállni.

Végül az átjárók. Elismeri a vasút, hogy vannak tennivalói. En nyomatékosabban fogalmazok: minden be nem látható kereszteződés életveszédelmet okozó súlyos mulasztás. Megszüntetésére nem szabad határidőt adni, azonnal cselekedni kell. Igen ám, de ki cselekedjen? Az átjárónak egyik része a vasúté, a másik a közúté. A fák is, a bokrok is. Nincs rendelet, amivel rá lehetne bírni például egy térszt, hogy ne kukoricával vesse be az átjáró környékét, mert kukorica közül nem látszik a vonat. Nincsen rendelet, ami a kisajátítást elősegítené. Elülhetnek ennél a gondolatnál száz esztendeig, mert a bürokrácia posványja átjárhatatlan. Tekintsük inkább azt, hogy Magyarországon van a vasút is, a közút is, sőt a térszt is, és paragrafusok gyártásában soha nem maradtunk le a világszínvonalról. Eppen erre nem találunk megoldást? Tessék csak egy baleseti jegyzőkönyvbe beleírni, mikor ki mulasztott, azt hiszem, azonnal könnyebben megy a kocsis. El lehet azon rágódni, hogy kié a bokor, ami miatt nem lehet látni a vonatot? Kinek kellene kivágnia? Vagy mentség lehet az, hogy nálunk tavasz is, nyár is szokott lenni, és akkor bizony megnőnek a bokrok?

Hálás vagyok, hogy alkalmat adott a vasút a beszélgetésre. Sok ága-bcga van ennek a témának, tovább kell gondolnunk mindent. Nagy a gubanc, bele kell vágnunk.

HORVÁTH DEZSŐ

Katona Judit

Rekviem

Bánat virággal még friss sírokon kik elmentek mind testvér és rokon, mind esküdött, hogy szeret itt marad s mind csirázik a földben, mint a mag, göröngy és könny mind. Szürke és merev mind esküdött, hogy nem megy, mert szeret, most is siratiuk jó Juhász Gyulát sok nagyot s szürke emineciést: ki ragyogott míg élt, vagy most ragyog és tündöklök, ha szürke volt a kopott a tudós Bálint Sándor is oda s még hidegebb a lét kolostora. Holt fia testét tartia Hervay Pincési Judit sincs, fáj mondaní. Mind árván hagyta, Költők és jó barátok, alattuk mély, tátongó, nyirkos árok, fölöttük kék ég, zörgő csontú fagy szorongnak nehéz márványúlv alatt, de végezzük majd doluk itt tovább, s nem hagyjuk ezt a kis és hű hazát.

Agatha

Agatha Mary Clarissa Miller Christie Mallowan, a ki nek könyveiből Angliában a legtöbb fogy a Biblia és Shakespeare művein kívül. A nvásias Torquayban született, Devon környékén, és sohasem járt iskolába. 1926-ban vált híressé az Ackroyd-gyilkosságok megjelenésekor. Több mint fél-száz éves frói pályafutása alatt 79 könyve jelent meg, 500 milliót adtak el belőlük 100 nyelven.

Számos könyvét megfilmesítették, köztük a Gyilkosság az Orient Expresszen, a Halál a Niluson, a Bűntény a Nap alatt. A legutóbbi években nemcsak műveiből, hanem róla is készült film. Az Agatha című életének azt a bizonyos rejtélyes szakaszát dolgozta fel, amikor eltűnt. A legújabb regényadaptáció a nálunk A kristálytükör megnevezésű filmen megjelent könyvből készült. A megrepedt tükrök címmel.



Igy hirdetik a Hová tűnt A. Christie? című filmet

Róma közelében gyakran találkozzunk magányos tornyokkal, amelyeket a lakosság „szaracén tornyoknak” hív. Valóban, a barbár betörések idejéből származnak ezek a tornyok, amikor is őrtornyokként működtek. Festői látványt nyújtanak, a pipacos, tarka virágos Róma környéki réteken ezek az árva tornyok. Van belőlük a tengerparton, de a dombok csúcán is. Nem lehet meghatározottság nélkül szemlélni, amikor egy ilyen szaracén tornyot a modern rádiótorony szomszédságában lát az ember. Eppen a Róma—Tivoli és a Róma—Frascati útvonalon található egy igen jól konzervált ősi torony, néhány méterre tőle pedig az olasz rádió karcsú acéltornya. Ellentétes korok ellentétes szimbólumai ezek, egy a közös bennük, hogy mindkettő az embert szolgálta, szolgálja.

Ha lehajtott fővel, fáradtan vagy gondterhelten sétálsz az örök városban, lépten-nyomon látod a négy betűt, hol az aszfaltban, hol az oszlopon, hol a korrólton: S. P. Q. R. A római

„Rómáról jut eszembe...”

Múlt és jelen találkozása

köztársaság jelvényei ezek, amelyek a néppel közösen gyakorolt hatalmat jelentik, a Római Szenátus és Nép (latinul: Senatus Populuque Romanus).

Ha villamosra vagy autóbusszra szállsz, látod az oldalán, elől, hátul a négy betűt: S. P. Q. R. Ha szomszédságod akarod a számtalan forrás valamelyikéből oltani, nem teheted anélkül, hogy el ne olvasd az építményen: S. P. Q. R.

Ha üdítő italt vásárolsz, nyabetűkkel ez áll rajta: S. P. Q. R. Ezt a hagyományt az olaszok több mint kétezre éve őrzik. Sétáljunk még egyet a Via Giulian, a hajdani főútcán, ahol a Magyar Akadémia székel. Maccakövein egykor Michelangelo is járt. Benvenuto Cellininek is akadt kalandja ráleselkedő bérencekkel. A Farnesek, a Falco-

neriek járták ezt az utcát, pápák lovagoltak végig rajta fehér ösvéren nagy kísérettel, mikor a Lateránóból, akkori lakóhelyükről az Angyalvár hídján átvonultak Szt. Péter bazilikájába, amely persze akkor még nem ékeskedett Michelangelo kupolájával.

És a Tiberis folyó, amely a Via Giulialal egy szakaszon párhuzamos? El se hinné, aki nem látta, hogy vézna, szegényes, szűk mellű, sárgás. Legalábbis Dunát várna az ember, de ha arra gondolunk, hogy a római világbirodalom fővárosából sárgult bele ez a sekély folyócska a mostani Rómába... Esténként az árnyékok, a csillagos ég és az Angyalvár meg a San Pietro kupolája megszipóztatja, álmofolyóvá iltóztatja a platánok kettős sora alatt. Tud azért ez a vézna foló-Tisza módjára is viselkedni. Amikor, hozzá

az Appenninek hőtömegeit, amelyeket vízzé olvasztott a sírokkó, dühösen, veszedelmesen kanyarog. Elmereng az ember azon, hogy ez a kis folyó és a hét domb valamikor világtörténelmet jelentett egy nagyra törő, fegzelmezett nép jóvoltából.

Rómát nem lehet megírni. Mennyi narválnak, mennyi vérontásnak, mennyi fosztogatásnak, mennyi sugárzó ünnepek emléke kísért Róma történetének csak kontár ismerői előtt is a Tiberis nevének hallatára.

Gyűjteménnyel semmit nem fedeztem fel, ami új Rómában, csupán amint a bevezetőben ígertem, a hallott dolgokat hangulataimmal, benyomásaimmal fűszereztem. Efféle gyűjteménynek legfőbb értéke az egyéni színezet, hiszen az örök várost felfedezni idejét múlt vállalkozás. Ha azokban, akik látták Rómát, megcsendül valami, és azokban, akik még nem köszáltak Rómában, megsejtenek belőle egyet s mást, elértem célomat.

TIMÁRNÉ
MAKKÁR ERZSÉBET