

## Ötven sor

Nem múlik el nap, hogy ne hallanánk híreket, tudósításokat az élet valamilyen szférájának jövőképeiről. Prognosztizálják az ezredforduló gazdaságát, közlekedését, városképét, iparát. Viszonylag kevesebb szó esik arról, kiket fog szolgálni ez a holt napi struktúra? *Diczfalusy Egon*, a stockholmi egyetem professzora, az Egészségügyi Világszervezet szakértője úgy véli, az emberiség számára a

### legnagyobb kihívás az emberiség

S ez nem pusztán szójáték. A professzor ugyanis a *családtervezés kutatásával* foglalkozik, s azon fáradozik, hogy körvonalazza a Föld népességének jövőbeni alakulását, ajánlásokat tegyen a meglévő ismeretek birtokában a családtervezés szemléleti és orvosi problémáinak megoldására. Abból a gondolatból indult ki beszélgetésünk, amelyet egy amerikai filozófus fogalmazott meg: „*akik nem emlékeznek a múltra, arra itéltek, hogy megismerjék azt.*” A tények azt igazolják, hogy az 1 millió évvel ezelőtti datálható afrikai településektől hosszú idő vezetett addig, amíg az emberiség létszáma elérte az első milliárdot. Ez körülbelül 1850-ben következett be. Azt követően a növekedés gyorsulása igen szembetűnő, hisz a következő milliárdot 80 év alatt, a harmadikat 30 éven belül érte el, a negyedikhez már csak másfél évtizedre volt szükség. Egyetlen korosztály tanúja lehetett a Föld népessége megduplázódásának, kétmilliárdról negyre emelkedésének. S majdnem bizonyos, hogy egy évtizeden belül elérjük az ötödik milliárdot.

„*Itt végződik a történelem, és kezdődik az én jövőelemzésem a XXI. századról.*” — mondta a professzor. A prognosztizált adatok, valamint a Világbank előrejelzései szerint a Föld népessége 2000-ben eléri a 6,1 milliárdot, és a XXI. század végén már közel 11 milliárd lesz. A szaporodás jelentős része a fejlődő országokban következik be, s ez jelentős eltolódás a Föld népességének megoszlásában. Ennek rengeteg, ma még alig felmérhető következménye lesz a nagyvárosok földuzzadásától az élelmiszerellátáson, közlekedésen és iskolarendszereken át az életmód minőségéig és az időskori problémákig.

Ezt a gyorsan növekvő népességváltást csak a *születésszabályozó módszerek mind szélesebb körű elterjesztése és tökéletesítése* tarthatja kordában. Tény, hogy a családtervezés óriásit fejlődött az elmúlt 25 évben. Két évtizede még csak hét ország kormányának volt családtervezési programja, manapság 120-nak, s közöttük olyan, e téren különösen jelentős államnak, mint Kína és India. Folytak a kutatások „*férfitábla*” előállítására és olyan új metódusok kidolgozására, amelyek a nőknek folyamatosan és hosszan tartó védettséget jelentenek.

Nemrégiben került nyilvánosságra, hogy hazánk népessége az elmúlt időszakban mintegy 70 ezerrel csökkent. Ugy tűnik ez a robbanás minket kevésbé érint. Am ez családokra megközelítés. Az összehasonorító Föld jövője most dől el. S jövő csak akkor lesz, ha emberiség lesz. Mégpedig tervezhető emberiség.

Tandi Lajos

## Doktoravatás, diplomaosztás

A *József Attila Tudományegyetem* nyilvános doktoravató ünnepi ülésén, az aulában, ma, szombaton, *végzett joghallgatókat, valamint a Bölcsészettudományi és a Természettudományi Kar jelöltjeit avatják doktorrá.* Délelőtt 10 órakor lesz az Állam- és Jogtudományi Kar nappali és levelező tagozaton végzett, összesen 45 hallgatójának avatása. Negyvenegyen vannak a doktorrá avatandó bölcsészek, délelőtt 11-kor kezdődik az ünnepségük, s huszonötön a TTK jelöltjei, akiket déli 12-től avatnak.

A mai ünnepségeken új doktori címet, „*Doktor universitatis*” fokozatot is adományoz az egyetemi tanács. Tudományos munkásságuk alapján *Czeplédi Katalin* (altajisztika tudományok), *Kordé Zoltán* (történelem tudományok), valamint *Savovic Margit* jugoszláv állampolgár (pedagógiai tudományok) kapja a doktor universitatis címet. Ugyanerre a fokozatra a Természettudományi Kar jelöltjei: *Balázs Andre, Baráth Tibor, Bán Annamária, Czákó Mihály, Hideg Éva, Mogyorósi Péter, Simon Péter és Tóth Márta.*

A *Juhász Gyula Tanárképző Főiskola* diplomaosztó ünnepsége ugyancsak ma lesz, délelőtt 10-kor a Sportcsarnokban. *Szendrei János* főigazgatótól 298 nappali tagozaton végzett általános iskolai tanár veheti át diplomáját. Levelező tagozaton 342-en fejezték be tanulmányaikat, ők is ez alkalommal kapnak diplomát.

## Garamondinasok között

A reggel napfényes, forróságot előlegező, bizakodásokkal teli. Az épületben olyasféle érzése támadhat az embernek, hogy itt akárha csupa üvegblende minden, mindenféle át lehet látni szinte a falakon, akár a fény felé tartott újságoldal. Azoknak, akik most az egyik üvegfal mögött hajlanak furra kis vályúk fölé, így nyolc, fél kilenc tájban, persze aligha ilyesféle merengések töltik ki gondolataikat. Még akkor sem, ha 17 évesek, éppen egy tucatnyian vannak, és...

— ... és négy óra múlva kész levonattal kell jelentkezniük — mondja *Kozma Istvánné*, aki egyszerre látszik megtestesíteni az aggodó szülő, a komolyan felügyelő tanerő és az inasait vizsgáztató mester alapállását. S amintről rövest kiderül, tulajdonképpen e három lehetséges változat mindegyike stimmel. Az utolsó pláne.

A kéziratot kapó, ezen a napon szakmai érettségükről gyakorlatban-elméletben szót adni köteles tizenkettő egyébként a 624. Számú Ipari Szakmunkásképző Intézet utolsó éves kéziszedő osztálya, szakmunkásvizsgát tevén, a Szegedi Nyomda alig fél éve átadott csupa üveg, elegáns tanműhelyében, a *József Attila* sugárút és a *Makkosházi* körút sarkán. Melyet többek között oktatási labor, gép- és szedőterem, külön a fényeszedés tanulására alkalmas helyiség (is) jellemez. Meg az, amit a vezető, *Varga Ferenc* láthatatlan bajusza alá rejtett mosollyal úgy fogalmaz meg: a gyürkőzés időszakában vannak.

Persze, a jelenlevők is gyürkőznek. A gyakorlati vizsgára kapott kiszedendő kézirát nem hagyományos géppelt „*flekk*” (ahogyan mi nevezzük), hanem egy speciális táblázat, ilyen-olyan rubrikákkal, vonalakkal, keresztül-kasul.

— ?  
— A hagyományossal dolgozni sokkal egyszerűbb lenne. Ennél azért több van bennük.

Hogy mennyi? Mire délután visszaérünk, már itt a 624-es igazgatóhelyettese, *Szántó Zsuzsa* is:

— Nagyon oda kell figyelni ezekre a gyerekekre.

— *Annnyira kiemelkedőek?*

— Nem arról van szó. Nagyon kevés a nyomdásztanulónak jelentkező fiatal gyerek. Egyébként a közismereti tárgyakban középszintű tanulók: mondjuk az elektroműszerészekhez képest gvendék, de például a cipészekhez mérve kiemelkedők.

Óttagú bizottság egy másik üvegfal mögött, az elhúzható harmonikakajlton beburrrva a tovairebent érettségifelvételi-egyetemi vizsgaképfogad: a „*testület*” előtt a tétellekből szenved a soros delikvens, hárman szanaszét ültetve készülnek, teteleiket dolgozván ki. Anyagismeret, szakismeret. Meglep, mennyi közöttük a lány, megtudom, fiúk csak elvétve akadnak. Aki most van soron — csak félprofilból látom, higgadtan néz szembe a bizottsággal — *Zékány Erika*.

— *Hogyan történik a forróöntés?*

Tud, tudogat. Mondja, hogy a monoszedés és így és úgy. Azután már a cellulózgyártás fajtái. A hallgatóság ropant segítőkésznek tűnik, némelyik kérdés szinte a *Légy jó mindhalálig* Valkai tanár urat idézi — „*ugye, Jákóbnak négy fia volt? Nagyon jól van.*”

Aki valaha is kicsit közelebbi kapcsolatba került az írott sajtó bizony igen komoly múlttal rendelkező egész honi valóságával, nem függetlenítheti magát a nyomda, a nyomdászsg sajtós varázsától. Az itteni illat akár jelképesnek is mondható. Az atmoszférateremtő szavak (mettől, korrektúra, garamond, fett stb),



Schmidt Andrea felvétele

### Szedés — időre!

a nyomtatott papír, a kézirát, az írógép, meg a többi közös univerzumának van akkora mágius ereje, hogy több mint érthető a kialakult hagyomány, ami a nyomdászt hosszú időn át a szakmák legjobbjai között minősítette Magyarországon.

— Talán kicsit kezdi visszaszerezni presztízsét a szakma — mondja *Varga Ferenc*.

— *Nem optimista kissé?*

Mosoly.  
— Fizesben kezdjük megközelíteni a pesti nyomdák átlagszintjét... Az igaz, a dolog ennél sokkal bonyolultabb...

Bonyolultabb bizony. A tanműhelyben az év közben itt levő inasoknak minden „*élesben*” meg: „*normális*” megrendelések alapján kell készíteniük újságon kívül szinte mindent — könyveket, meghívókat, plakátokat, ügyviteli nyomtatványokat. Az új épület korszerű körülményei sokat segítettek; a szintén itt képzendő, leendő magasnómó gépmesterek korábban „*odabenn*”, a nyomdában dolgoztak, „*ideges*”, mert kemény normára dolgozó” (*Varga Ferenc*) szavak között, s e tény: nagyjából meg is határozta taníthatóságuk „*színtjét*”. Most gépmestertanulókat kértek innen kisegíteni — és „*el voltak ájulva tőlük*”. Ez a mi termelési értékünk.

— *Jó, jó, ez szép, de...*  
— Tudom: az „*anyag*”, azok, akik erre a pályára kerülnek. Nehéz ügy...

Odabenn, a szóbeli vizsgán egy másik lányt a korrektúra fogalmáról kérdezik. Azután a korrektúrajelekről. Megnézném, hány tartozik. „*A szüleim mondták, milyen jó szakma, miennyire jól fizetik, mennyire megbecsülik.*” „*A divatszakkam mellett sehol sincs.*” „*A suliban például a fodrászok eléggé lenézték a szedőket.*”

— *Mennyi egy főlzsabadult szedő fizetése?* — *niillantok körül.*

A válasz egyértelmű.  
— *Ha két műszakban dolgozik (és jól!), úgy 3400 körül.*

Számolás, kis vita, átlagolás, hasonlítgatás. Kipillan, tok a szép új, csupa üveg tanműhely ablakán. Ragyog a délutáni nap, átvillan rajtam, amit még reggel hallottam: itt például garamond betűtípussal is lehet dolgozni. Furcsa, hogy most, ebben a percben mégsem érzem a nyomdafesték semmihez sem hasonlítható, édes illatát.

— *Mennyi egy főlzsabadult szedő fizetése?* — *niillantok körül.*

A válasz egyértelmű.  
— *Ha két műszakban dolgozik (és jól!), úgy 3400 körül.*

Számolás, kis vita, átlagolás, hasonlítgatás. Kipillan, tok a szép új, csupa üveg tanműhely ablakán. Ragyog a délutáni nap, átvillan rajtam, amit még reggel hallottam: itt például garamond betűtípussal is lehet dolgozni. Furcsa, hogy most, ebben a percben mégsem érzem a nyomdafesték semmihez sem hasonlítható, édes illatát.

Domonkos László

## Első vasúttörvényünk

*Miklós Imre* A magyar vasutaság oknyomozó történelme című munkájában dolgozta fel vasutunk technikatörténetét (1937), és innen tudom, hogy az Országgyűlés 1836-ban alkotta meg a XXV. tc-et, amelyet V. Ferdinánd ugyanabban az évben, júniusban aláírásával szentesített. Ezt követte az 1836. évi XXVI. tc, amely elrendelte Buda és Pest között egy állandó hid felépítését. Ezután megalakult a *Hidegyelet*, amely *Széchenyi István* javaslatára *William Thierney Clark*ot bízta meg a tervek elkészítésével. Tehát e két nagyon jelentős közlekedéstörténeti törvényünk éppen 150 éves.

Már a múlt század húszas éveiben a belső piac mind szűkebbnek bizonyult mezőgazdasági termelésünk számára, exportra pedig a rossz közlekedési viszonyok miatt nem is gondolhattak eleink. A gazdasági élet javítása érdekében a belső utakat folyamatosan kiépíteni, vagy javítani kellett, hozzáláttak a folyók szabályozásához és a vasutak építéséhez. A sürgető kibontakozást a reformnemzedék mind élesebben követelte, példaképpül állítva Angliát, Németországot és Belgiumot, ahol már megkezdtek a vasutak létesítését.

Elsőként az építkezések alapjait képező kisajátítási törvényt alkották meg, amelynek bizony elég sok ellenlábasa akadt még az Országgyűlésben is, de *Kosuth Lajos* következetesen harcolt az ügyért, és végül is megszületett a döntés. Ezután abban is dönteni kellett, hogy az építkezések közöltségen vagy magánvállalkozások keretében történjenek. A közszellemnek megfelelően a szabad magánvállalkozásnak nyitottak utat. A tarifaszabadság el-

vét tiszteletben tartva úgy határoztak, hogy a pályavállalkozásokra bízzák a szállítási díjak meghatározását.

Első vasúttörvényünk kijelölte annak a tizenhárom vasútvonalnak végpontjait is, amelyek között a vonalak építését meg kellett kezdeni. Ezek nagy része Pest-ről indult ki és a szomszédos országok felé irányult. Ezek a következők: 1. Pest—Ausztria határáig, 2. Pest—magyar tengerpart, 3. Pest—Zimony, 4. Pest—Morvaország határáig, 5. Pest—Galícia határáig, 6. Pest—Erdély, 7. Pest—Nagyszében, 8. Bécs—magyar tengerpart, másrészt Eszékik, majd Törökország felé. 9. Ausztria határáról Magyarországon keresztül Krakkóig, 10. Nagyszombattól Kassáig, 11. Kassától Krakkóig, 12. Miskolctól Galiciáig, 13. Szicszettől a magyar tengerpartig.

A hosszú előzmények után, az előmunkálatokat követően szinte egyidejűleg kezdtek meg a pest—váci és a pest—szolnoki szakasz építését. Az első mozdonyokat Belgiumból, Ausztriából és az USA-ból hozták. Első gőzüzemű vasutunk (még csak három vonallal) az 1848-as forradalom követelésére *Beszédes Józsefet*, az egykori szegedi piarista diákot tette meg igazgatóvá. Az első szakaszban, a szabadságharc idejéig 242,5 km vasútvonal épült ki.

Már az első magyar vasúttörvény gondolt a Szegedig húzódó vasútvonal kiépítésére, de erre csak 1854-ben került sor, az ismert történelmi események miatt. A Cegléd-től Félegyháziáig vezetett pályát 1853-ban adták át, majd a félegyháza—szegedi vonalrészt, három állomással (Feketehalom, Kistelek és Szeged) az *Oszt-*

*rák Délkeleti Államvasút Társaság* építette ki, adatait a *forgalomnak 1854. március 4-én, majd tartotta forgalomban.* A forgalom biztosítására nyolc gőzmozdonyt, kilenc első, tizenhat második és huszonhat harmadosztályú személykocsit, továbbá 160 fedett és 40 nyitott tehervagon szereztek be, öt kalauzkocsit mellett. Az első szelvényt a *Szeged* nevű mozdony vontatta be az állomásra, amelyet a mai rendezőpályaudvar helyén építettek fel. A menetrend szerint a Szeged—Pest közötti távolság tiz órát vett igénybe az utastól.

A pálya továbbépítésére csak a vasúti hid felépítését követően (1858) kerülhetett sor, Temesvárról és Orsóra felé. A megye városainak vasúti kapcsolatát a későbbi vonalépítések (1869, 1870, 1887—1969) biztosították. A mai MÁV igazgatóság elődjét, a vasúti üzletvezetőséget 1888. április 24-én Szabadkáról Szegedre helyezték. és a Zsótér-házban kaptak helyet. Egészen 1911-ig a szegedi üzletvezetőségek volt leghosszabb vonala az egész akkori országterületen, több mint háromezer kilométer. Ekkor létesítették a temesvári üzletvezetőséget, s így a szegediekhez 1703 kilométer hosszú vasútvonal tartozott.

Első vasúttörvényünk hiányosságai ellenére történelmi jelentőségű. Alkotóinak és a vasút megvalósítóinak mindenképpen dicsőségére válik, mert az abszolutizmus korában is bátran sikrászálltak az előrelépés megvalósításáért, és elhivatott megvalósítói voltak a magyar vasúttügynek, a műszaki-tudományos haladás, az ország és a nép rájuk szabta követelményei megvalósításának.

Bátyai Jenő