

Az átlagéletkor egyre csak nő...

Ha emberekről volna szó, örülni kelene a cimbeli megállapításnak. Am ha a hazai személygépkocsi-, hajó- és repülőgépparkra vonatkoztatjuk, lelkesedésre már nincs okunk. És tényleg nincs: tavalyi és részben ideai felmérések, adatok szerint a légi és vízi közlekedés járműveinek, a másfél milliós személygépkocsi-állományának a megújítása elodázhatatlan feladat elé állítja a közlekedési, a kereskedelmi, az ipari tárca felelőseit. Hogy miért épp e három járműcsoport gondjairól szólunk a következőkben (hiszen a vasúti, az országúti, a folyami, tengeri személy- és teherszállítás, a városi tömegközlekedés sincs éppen rózsás helyzetben), azt inkább csak esetlegesnek nevezhetnénk: épp e három terület vezetői adtak a közelmúltban alkalmat a közlekedéssel foglalkozó hazai újságíróknak arra, hogy tájékozódjanak a közeli és távoli jövő kilátásairól, a tárcák törekvéseiről.

Csillan némi remény

„Öregszünk” — szölt a ZI rendszámú Trabant a PF-es Wartburgnak. „Rozsdásodik a küszöblemezem, köhög a motorom, kopott a fékem.” „Nyugdíjba kéne mennie” — tanácsolta a magát még viszonylag jól tartó Wartburg, s tán neki magának sem tűnt föl, hogy simára kopott gumiköpenyeit szemérmesen maga alá húzta. „Nem olyan egyszerű az manapság” — vette vissza a szót az idősebb ZI-s. — „A gazdának ugyan már eleve van belőlem, s a környezetvédők is dühösen pillantanak rám, ha elfüstölök mellettük, de hát mire cseréljenek le szegények? Honnan vegyék a mostani értékem nyolc-tízszerezését? S még csak szemrehányást sem tehetnek nekik, hiszen én éppenséggel nem ösztönöztem őket benzintakarékosságra, pénzspórlásra.”

Tavalyi az adat: egymillió 437 ezer személygépkocsi volt územben Magyarországon, nyolc és fél éves átlagéletkorral! (Összehasonlításképpen: az 1980-ban meglévő egymillió 13 ezer gépkocsinak 6,8 év volt az átlagos kora. Akkor az állomány 3,2 százaléka, tavaly a tizede ért meg a selejtezésre.) Öregszik a gépkocsipark — s hogy ez üzemanyag-fogyasztásban, alkatrészbeszerzésben, javítási költségekben mekkora terhet a fenntartóknak, nyilván nem is kell mondanunk. S közben a sorbanállók, a Merkur-ügyfelek sem fogyatkoznak: annak ellenére, hogy 1981 és 85 között 484 ezer új gépkocsi állt be a forgalomba, még 230 ezren várakoznak. Hogy milyen típusra, az persze kinek-kinek anyagi lehetőségeitől függ: a Trabantok, s mondjuk, az Opel Kadettek között százezrekkel mérendő az árkülönbség. Fizesse meg, a kinek igényei vannak — így hangzott az érvelés hosszú ideig, s fordulat valószínűleg nem várható a közeljövőben sem. Bízni az elérhetőbb áru, megbízható, kisfogyasztású, ügynevezett középkategóriájú autók áldásában csakis akkor lehet, ha a ma még „cseppfolyós” üzleti tárgyalások eredményesek lesznek.

Nem titok ugyanis — tessék elolvadni a szeptember 27-i Heti Világgazdaságban közölt interjút —, hogy néhány nyugati és szocialista autógyárral is folynak tárgyalások arról, miként „szállhatna be” a magyar ipar a gyártásba, s juthatna így a kereskedelem az oly hön óhajtott típusokhoz. Pusztán beszerzéssel — évente körülbelül 100—120 ezer személygépkocsi megvásárlásával — nem lehet a jelenlegi helyzetet javítani. A számítások szerint ezen az úton az ezredfordulóra 11 évre nőne az autópark átlagos életkora! Egy másik verzióban — mely évi 190 ezer új kocsi forgalomba állásával számol — 8,2 év volna az átlag, az optimális a harmadik variáció lenne: 280 ezer személygépkocsi évente, s akkor 2000-re 6-7 évre csökkenne az átlagéletkor. E számok is jelzik: a magyar ipar aktív közreműködése nélkül tovább nőne lemaradásunk. Alkatrészgyártás, termelési kooperáció, közös vállalati forma, netán hazai összeszerelés — e kifejezések szerencsére már nem hangzanak idegenül. A győri Rába, a Skála-Coop, a Mediacor kezdeményezései után — úgy tű-

Esélyek, kilátások, tárgyalások az autókerekelemben, a balatoni hajózásban, a légi közlekedésben

nik — eljött a kormányzati szintű tárgyalások ideje, egyebek közt a lengyelekkel, a Skoda- és a Zastava-gyárral, a Suzukival, Fiatékkal, a Renault-művekkel. S ha ehhez még hozzávesszük, hogy 87—88-ra várható az új Dacia, akkortájt a Lada Samara és az Oltcit, 89—90-ben az új Moszkvics és az új Zaporozsec, akkor azért csillan némi remény, hogy a hazai autópark nem kerül behozhatatlan hátrányba. Feltéve, hogy a gyártóipar — a minőséget, s nem csak a szándékot tekintve — felzárkózik, pár év múlva szélesebb választékot kínálhat az autókerekelemben. A keresletől függően a ma még magas vámtételek terhére méréselhetők áraikon. Remélhetőleg.

Kikötői bonyodalmak

Sokáig nem fenyeget engem az a veszély, hogy helyet béreljek (nemlétező) vitorlásom számára valamelyik balatoni kikötőben. De azért együtértek azokkal, akiknek az eddigi, napi öt forintos átlag helyett hétszerezes kikötőhasználati díjat kell fizetniük ezentúl. A népszerűtlen intézkedéssel kapcsolatban a Mahart Balatoni Hajózási Leányvállalatnál azt mondják: „az így befolyt többletbevétel kizárólag kikötőink állagának javítására, az itt nyújtott szolgáltatások minőségi és mennyiségi bővítésére kívánjuk fordítani.” Így van ez, ha szegény az ember! Pedig tán előbb kellene többet nyújtani, s aztán a mar-

Fonyódról Badacsonyra, Siófokról Keszthelyre kirándulni érdekesebb — s tán olcsóbb — hajóval, mint ilyen benzinárakért autóval, vagy a zsúfoltság közepette autóbusszal. Nem is szólva a Szántód és Tihany közti kompátkelés anyagi előnyeiről. Habár aki az idén egyike volt a körülbelül kétfélmillió átkelő utasnak, tapasztalhatta: egyre hosszabb a várakozási idő és a kocsisor. Pedig a Kisfaludyra az idén már hat kocsival több fért föl, a Kossuthkompot pedig az idén vágják ketté, s toldják meg közepén hat méterrel. S mégis... Ahogyan ezt hivatalból fogalmazni illik: „a fenntartási és javítási költségek rendkívül nagyok, s mivel a teljes rekonstrukciót a leányvállalat önjerejéből megoldani nem tudja, ezért elsődleges gondunk, hogy hajóink üzembiztonságát garantáljuk.”

Am ez a megállapítás már a teljes hajóparkra vonatkozik: a 26 hajó és 3 nagy vitorlás, meg a kompok átlagéletkora: 34 év. S 1990-ig csak három új személyszállító hajó beszerzésére van kilátás. Ami azonban talán még a hajóknál is nagyobb gond: miként lehet megállítani a 22 balatoni kikötő pusztulását. Óvatossági számítások szerint is 55 millió forintba volna szükség — s a leányvállalatnak évente 2,5—3 milliója van ilyen célra. A javítások, a belső átalakítások ellenére is elavultak a század elején épült kikötők, s a parti épületek. Nem egy helyen balesetveszélyesek a mélyépitmények, az üregelődések miatt romlik a mólók szerkezete, a kikötőmedencék — kotrás hiányában — sáriszappal telítődnek, elszaporodnak a vizinövények. A leányvállalat igazgatója szerint a Balatonra költött évi egymilliárd forintból kellene hogy jusson pár millió a kikötők kotrására is. Javaslatukat a vízügyi utasok, az OVH nem utasította el — igaz, nem is mondott igent.

Ebben a helyzetben — s ez a közlekedési tárca álláspontja is — támogatásra érdemes a leányvállalat új-szerű vállalkozása a tó vitorlás turizmusának fejlesztésére, külföldi tőke bevonásával. A Pannóniával, a Siótourssal, a Generalimpex-szel, a Középlettervező Intézettel — a magyar oldalon — az osztrák tavakról szeretnék átszábitani az ausztriai hajósokat. Ehhez persze előfeltételként ki kell alakítani a vitorlásokat szolgáló parti hálózatot, fel kell újítani a

meglévő — s mellettük építeni új — kikötőket. S mindez közös vállalkozásban. E tervek érdekes része, hogy szeretnék meghonosítani a Balatonon a vízitaxit. Már jól vizsgázott a tavon egy vízsugarhajtóműves jármű — talán kedvelt lesz a 140 esztendő megélt balatoni hajózáshoz ez a legújabb szolgáltatása. De hogy mint segít ez a szándék a menetrend szerinti hajóforgalom technikai feltételeit megteremteni, s mikor, mennyiért?...

Időt kell nyerni!

Épp amikor az itt következő sorok írásához, e cikk folytatásához készülődtem, érkezett egy meghívó: október 13-ra, a Malév megalakulásának negyvenedik évfordulója alkalmából rendezett kiállításra és sajtótájékoztatóra invitált. Ifjonti hévvel megáldott s azt még el nem vesztett kollégám belépillatott a szövegbe, s szölt: „negyvenéves a Malév? És a gépei hány évesek?” Ekkor döbbsentem rá, hogy e kérdést bizony — vén róka létünkre, de tán épp ezért — fel sem tettük a Malév vezérigazgatójának. Nem mintha állami-tok volna. Am ami bennünket, közlekedéssel foglalkozó újságírókat jobban érdekelt a szimpla átlagéletkornál, az kérdés nélkül is élénk tárult.

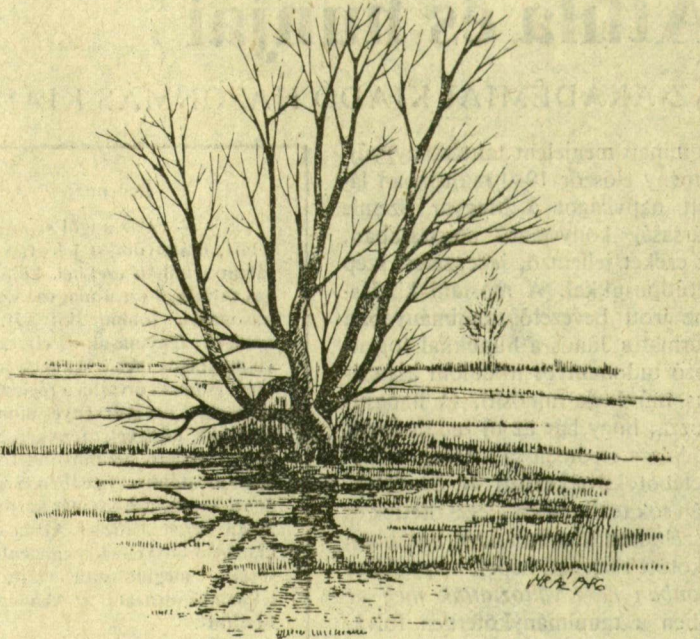
A tavalyi rekordévének számít a Malév történetében, ebből azonban nem vonnak le túlzottan optimista következtetéseket. Elég, ha összevesszük két számot: a tavalyi évet a légi közlekedési vállalat 860 millió forint eredménnyel zárta. És van Boeing, aminek ára egymilliárd fölött van. De persze ezt tessék dollárra átszámolni. (Egyébként egy nyugati gép az élettartama végéig nem téríti meg az árát. Nem is beszélve az üzleti kapcsolatnak a mindenkori politikai helyzettől függő bizonytalanságáról.) Már most talán érthető: a Malév nincs abban a helyzetben, hogy sorban és folyamatosan cserélje mai mércével is korszerűnek mondható repülőkre a gépeit. (Mindazonáltal vég nélkül nem használhatják a meglévőket: ha a naptári évei letelnek egy gépnek vagy túljut a megengedhető „repült óráhatáron”, vagy eléri a maximális leszállásszámot — nincs tovább. A mostani teher- és utasszállító gépek 22-es „osztálylétszáma” kettővel-kettővel csökken két év alatt.) Ilyen körülmények között is életben akarják tartani a programot: a repülés biztonságára a létük, szolgáltatásaik színtartására a híruk miatt kell törekedniük.

„Időt kell nyernünk” — mondják a malévosok — „amíg nem tudni, milyen ütemben, milyen alkalmas típusokkal lehet pótolni a selejtezett gépeket, illetve amíg megvan a remény rá, hogy nem lépnek életbe két év múlva a szigorúbb környezetvédelmi előírások azokon a repülőtereken, ahová a Malév-gépek járnak.” Addig?

Két utasszállítót máris bérelnek az Aeroflottól. Kihelyezett irodákat nyitnak a nagyobb utazatóknál, a vidéki nagyvárosokban — „nem nagy üzlet, de vissza kell nyerni az utasokat” jelszóval. Ifjabb munkatársakat arra ösztönzik, ne keverjenek össze két fogalmat: a szolgáltatást a szolgáltatással, s illetéknéppen járjanak az utasok kedvébe. Utalhatnak a kedvezmények rendszerére, még a Pierre Cardin-egyenruhákra is — mik ezek, ha nem a hírnevet megtartó elemek? Mint ahogy az is az, hogy a gépek külső-belső megjelenését javítandó, Feriegyen festőhangár építését tervezik.

Az utas komfortérzetét és biztonságát szolgáló intézkedéseiknek van egy gazdasági megfontolásra alapozott oka: 1983 nyara óta ugyanis néhány nyugati társaság forintért is adhatja útjait — s ez a lehetőség bizony elszívja a Malévtól főleg a hivatalos kiküldetésbe utazókat. (Ami a küldő intézménynek jó, a Malévnak veszteség. És veszteség az államháztartásnak is — tudniillik a külföldi légitársaságok forintjait a magyar állam napi árfolyamon beváltja.) Visszacsalogatásuk reményét — úgy tűnik — a Malév négyezer dolgozója a hét szűk esztendő nyolcadik évében sem adja fel.

PÁLFY KATALIN



MRÁZ JÁNOS RAJZA

BUDA FERENC

Fekszem csak egymagam

Jajgatva sir a szél
Nyugalmát nem leli
Agak szikár hegyén
Október lángjai

Szólószemek között
Parányi pók lapul
Holtában ím a lomb
Repülni megtanul

Ahány még fönnyarad
Lehull mind reggelig
Hulltukkal életem
Tetézve megtelik

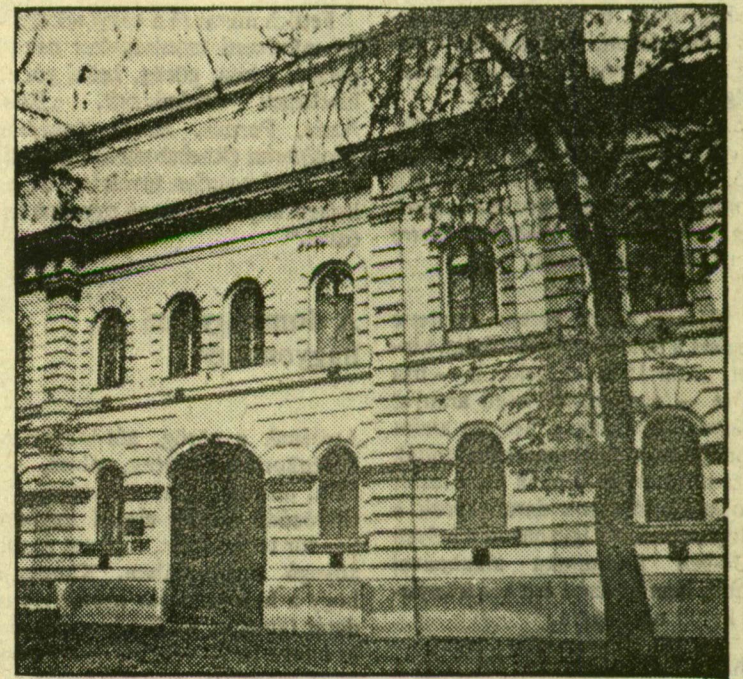
Szemembe por szítal
Talpamra sár tapad
Fölszedni sem tudom
Szétrongyolt sátram

Juhokkal sík mezőn
Járnék én boldogan
Vernék izzó vasat
Ha adnál jó Uram

Fekszem csak egymagam
Aludni nem tudok
Néznek rám szóltanul
Elhamvadtt csillagok

Szeged műemlékei

51. HONVÉD TÉR 6.



„Városképi jelentőségű „régí honvéd laktanya” kora eklektikus stílusú, 1880-ban épült Bachó Viktor terve szerint.”

A négy utcára szülő egyszintes épülettömb ablakosrai íves záródásúak. Homlokzatainak párkányá fölé a sarkokon és a tér felől középen attikafal emelkedik, utóbbin négy szoborpáncélzat. Két bejáratának hatalmas fakapuja magas kapualjba, onnan az emeletre vivő lépcsőházba és az árkádos, boltíves nyitott folyosókra vezet. Oldalszárnyain íves záródású ablakosok egy-egy kis lépcsőházzal. Négyzetes udvarát egyenes záródású harmadik szint veszi körül, talán későbbi tetőtér-beépítés eredménye.

A „Nagy festő utca és az új tér sarkán a magy. kir. honvéd minisztérium megbízásából Lechner Lajos, mint az építési bizottság elnöke” kért engedélyt 1880. aug. 1-jén a laktanya építésére. A jegyzőkönyv szerint a benyújtott tervek megfelelőnek tartották. A „Magyar királyi kincstár” tulajdonát képező épületre 1882. okt. 15-én adták ki a használhatási engedélyt. A helyen állt hatalmas telektömb házait a nagyárvíz romba döntötte, két új utca nyitásával helyezték a tömb közepére a laktanyát a térrel.