



„Döcögtetővel” talán ez az emlékezetes baleset is elkerülhető lett volna, amikor egy kamionnyí vegyszer ömlött az útra... (Somogyi Károlyné archív felvétele)

A Favillától Nagylakig

Az utak „környezeti kapacitásáról”

Sok évvel ezelőtt arról álmodozott például, a veszélyes kereszteződések előtt – például vaúti átjárókban, ahol a legnagyobb igyekezetek ellenére is szinte menetrend szerint születtek a halál –, döcögtetőket kellenének. Jól emlékszem rá, Amerikából küldött mintát hozzá egyik barátom, ő ezt is belekeverte hazai álmaiba, de

a fölsőbbiség két kézzel dobta vissza

azzal, hogy nálunk megvalósíthatatlan. Örömmel jelenteném most, ha a közben történt halálos balesetek sokasága nem tiltaná az örömet, hogy itt-ott mégiscsak megpróbálkoznak már hazai döcögtetőkkal is.

Ennyit az álmok használhatóságáról.

Most arról álmodik például, hogy a Nagylakra menő 43. számú elsőrendű főút kiegészítéseként egy vele szinte párhuzamosan menő másik főút kellene. Azért számítódik szentségtörésnek az ilyen álmodozás, mert autópálya-mániában élünk mostanában, és a concessziós autópályákban látunk minden reményt. Csakhogy kismillió érv szól amellett, hogy a Romániába menő főútra bizonytalan ideig nem írnak ki concessziós pályázatot. Még mindig bizonytalan a politikai helyzet a külföldiek sze-

Ritkán említődik még nálunk ez a fogalom. Forgalmi kapacitást, áteresztőképességet, ehhez mért túlterhelést vagy kihasználatlanságot többször hallani. Van a Közüti Igazgatóság szegedi központjában egy ember, aki viszont mániákusan ezt emlegeti mindig, amikor társai sokkal megfoghatóbb fogalmakkal dolgoznak. Talán nem sértem meg, ha azt mondom, ebben a meglehetősen konkrét tudományokat is fölhasználó tervezési tengerben Rigó Mihály inkább álmodozik. És talán társai se rójják föl neki, mondván, álmodni ök is tudnának, de a költővel szólna őket fölveri nyájas képzelgéseiből komor valónak súlyos ércszava.

mében, ez az egyik ok, a másik meg az, hogy ennek az útnak a kapacitása végeredményben még most sincsen kihasználva se, nemhogy túlterhelve lenne. Egyelőre nem térülne meg semmilyen concesszióba beleölt pénz sem, ezért bele se ölnék.

A valóság kópárnán álmodik az útügyes is, akár Tömörkény annak idején. Tanulmányt írt például egyik közlekedési szaklapban, és az elemezte, hányszor magasabb a baleseti statisztika minden adata a két főutat még mindig szerencsétlenül összehasonlítva Szegeden, és a Nagylakra menő szakaszon a falvakban és Makón, mint az ország bármely részén.

A halálos balesetek száma elriasztó,

a járulékos ártalmak fölsorolása úgyszintén.

A sajnálatos halálozási ada-

tok mellett hangsúlyosan szerepelnek az ő rémálmaiban a rettenetes és már-már elviselhetetlen zajszinttől – a legalsó értékek is meghaladják az emberi elviselhetőséget – a füstig –, kismillió ártalmas anyag van a kipufogógázokban, a mérhető ólomtól kezdve a többi rákkeltőig –, a porszintig, a közlekedés keltette rezgéseket is ide értve. Számos iskolánkban, ahol pedig ugyanúgy a jövő nemzedéke tanul, mint bárhol a világon, szellőztetés céljából se lehet ablakot nyitni, mert ártalmasabb levegő áramlik be, mint amit a sok gyermeki tüdő kilehel magából, a förtelmes zajról nem is beszélve; kutató- és gyógyító intézetek pedig azért nem tudják megbízhatóan használni műszereiket, mert a rezgésekkel kombinált környezeti hatás eleve hamis értékek kirajzolásra kárhoztatják azokat. A közlekedés mesterséges, művi környezetet teremt az emberek számára, és ma az

emberben diagnosztizált összes rosszindulatú daganat közvetlen okozójának 80–90 százaléka környezeti eredetű, egészen az örökítő anyagunkig, a DNS-ig hatolva.

Nagyjából ezt nevezi ő az utak környezeti kapacitásának.

Azt álmodja tanulmányában, ha

a vásárhelyi úton lévő Favillánál ágazna le

az új út, ahol az olajosoknak már kiépített szakaszuk van, figyelembe véve az olajutak biztonsági zónáját is, és itt épülne meg Szeged harmadik vagy negyedik hídja, akkor a Tápai-rét Makóra menő régi útja is bekapcsolható lenne méltó megerősítéssel a forgalomba. A Favilla vidéke viszont könnyen összeköthető a majdani autópályával. Elkerülnek tehát Szegedet, Szőreget, Deszket, Klárafalvát, Ferencszállást, Makót, Apátfalvát és Magyarcsanakot, ezer leselkedő, és sajnos naponta visszaköszönő veszedelmével, lehetőséget adva arra is, hogy a szintén régtől álmodott kiszombori határátelkőhöz is leágazhassanak róla.

Hatalmas kérdés viszont: miből? Apróra kiszámítja, sajnos, forintokban kimondva a kimondhatatlant, az emberi életeket is, és forinttá téve a környezeti ártalmakat, hogy az új híd és a teljes új út költségét is fedeznék a mostani károk. Marad tehát a még nagyobb kérdés:

miért nem csinálják akár azonnal?

Mert azt senki nem hiheti, hogy a rengeteg baleset, a rémisztő halál ne rendítené meg a többi úttervezőt is.

Több magyarázat is van rá. A legegyszerűbb: nem erre jár rá az eszünk. Ha egyszer a meglévő út kapacitása sincsen kihasználva, minek törné a fejét bárki is a sokak számára mostanáig fölfoghatatlan környezeti kapacitás kanyargó ösvényein? Az ő összeadásainak ez a vége: akár építünk elkerülő utakat, akár nem, fizetnünk kell. Ha építünk, biztonságunk nő, és ebbe bele kell értenünk az utánunk jövőket is. Ha viszont nem építünk, biztosan ráfizetünk.

Jó lenne, ha legalább ezek az álmok is eljuthatnának a döcögtetők kísérleti szakaszába.

Horváth Dezső

Magyar kanok végnapjai

Milyen az európai disznó?

Eddig a hiány és felesleg rapszodikus váltakozása volt jellemző az ágazatra. Tönkrement termelők és a hiány idején felszökött árak miatt felborzolt kedélyű vásárlók a megmondható, mennyire tartathatatlant az állapot. Emellett a sűrűn programba iktatott minőségi hústermelést – mely adott esetben a minél nagyobb húsarányt jelenti a szalonnával szemben – mindig ezen a ciklikusságon bukott meg. Mire előjött egy feldolgozó a szigorúbb mércével, pont megérkezett a menetrend szerinti inség. Ha nem adta alább a kívánságait, a szükségből szemüket becsukó versenytársak röfög vagy nem röfög alapon tettek csak különbséget, s fizettek, mint a katonatiszt.

A napokban Szegeden ebben a témában rendezett nemzetközi tanácskozáson az új szisztéma bevezetésének aktuális kérdéseiről esett szó. A Mezőgazdasági Minőség Intézet állattenyésztési igazgatója 1979-et jelölte meg kiindulópontul, ugyanis azóta kínlódnak az egységes és megbízható minősítés bevezetésével. Mindez a tenyésztők érdeke is, hisz korrekt értékelés nélkül a jók sem tudnak kitűnni a középzszerűségekből. A jelzett, alappontnak tekinthető 82 forintos garantált ár például a 45–50 százalékos közöti színhús tartományra érvényes. Itthon nagyobb mennyiségben ennél jobb sertés alig akad.

Az EK-ban alkalmazott EUOP rendszer a 40 százalékos alatti színhús aránytól a 60 százalékos felettiig tesz 5 százalékonként változó sávokban különbséget. Reprezentatív mérések és becslések szerint a magyar átlag 46–48 százalékos közötti. A franciáké 50, a hollandoké és németeké 54, míg a belgáké 59 százalékos. Mindebből látszik: a magyar disznó még nem egészen „európai”.

Németország keleti felén is hasonló volt a helyzet, s ott pár

A miniszter nemrégiben meghirdette a garantált sertésfelvásárlási árakat. Eszerint jövőre az úgynevezett R-es kategóriáért élősúlyban 82 forintot adnak, a felette lévő két osztályban 90 és 98 forint ez az érték. E bejelentésnek vélhetően termelést ösztönző hatása is lesz, mivel bizonyos fokú termelői biztonságot ígér. Magától értetődő, hogy e piacszabályozó eszközt az ország minden pontján azonos minőségi mércéhez illik kötni. Tekintve, hogy sertéshúsból exportálni is szeretnénk, nem árt a nemzetközi normákat is figyelembe venni. Az agrárpiaci rendtartás működéséhez több más elem mellett ez is hozzátartozik.

év alatt megtörtént a nagy ugrás. A pénz diktálta törvényszerűségek alapján nálunk sem lesz ez másként. A legjobb eredményre akkor számíthatnánk, ha a tenyésztők egyszerre adnák bele az apait és anyait. A fő akadály, hogy mindkét nemre érvényes a gyengébbik jelző. Így a váltás egyértelműen a magyar kanok lecserélésével fog kezdődni, s helyettük az igényes francia Pietrainok és a belga lapályok lesznek a hódítók.

Az anyaállomány cseréje sokkal drágább lenne, s nem kivitelezhető, ezen a vonalon az időigényes szelekció fog dönteni. Az átmenet idejének jellemzője lesz, hogy megtörténik a 4–8 százalékos húsarány javulás. Ebből a szempontból javul a sertés minősége, de a hús romlani fog. A szerves fejlődést helyettesítő, történelmi léptékű ugrás soha sem mehet áldozatok nélkül.

T. Sz. I.

Levéltári napok

A hagyományos Csongrád megyei Levéltári Napok rendezvénysorozata kezdődik október 20-án délelőtt 10 órakor Lehmann István megyei önkormányzati elnök megnyitójával a szegedi városháza dísztermében. A levéltári ünnepen a második világháború szegedi hőseire és áldozataira emlékeznek négy előadással, majd délután 3 órakor a Csongrád megyei levéltár könyvtárában kezdődik kerekasztal be-

szélgetés a II. világháborúban részt vett szegediekkel. A beszélgetést Kanyó Ferenc kandidátus vezeti.

A levéltári napok keretében október 21-én az öföldaiki művelődési házban délelőtt 10 órától helytörténeti matiné lesz, október 22-én, 10 órától pedig a szentesi Református Imaházban pedig Kis Bálint emlékezete címmel tartanak előadássorozatot. Ugyanitt mutatják be Kis Bálint: A Békébánati református egyházmege története (1836) című kötetet.

Halálos balesetek – külföldiekkel

Az elmúlt hét végén fokozott közúti ellenőrzést tartottak az országutakon. Az autósok lépten-nyomon rendőrautókat, traffipaxokat láthattak. Ennek ellenére nem mindenki tartotta be a közlekedés játékszabályait, a megyében három halálos baleset történt.

Az 55-ös úton Mórahalomról Ásotthalom felé autózott 80 km/órás sebességgel P. M. olasz állampolgár. A vizes úton egy jobbkarban megcsúszott, és mikrobusszával áttért a másik oldalra. Ott összeütközött az R. B. román állampolgár által vezetett autó-

val. A véten férfi életét vesztette, utasai súlyosan megsérültek.

Klárafalván U. C. román állampolgár 70 kilométeres sebességgel autózott Makó felé. Mikrobusszával elütötte az út szélén álló B. I. kiszombori lakost, aki a helyszínen meghalt.

Szőreg felől Szegedre igyekezett autójával B. T. Az út szélétől mintegy két és fél méterrel beljebb (majdnem a közepén) stopolt K. A. román állampolgár. Az audis elütötte, az integető férfi a helyszínen életét vesztette.

A test, az elme, s a lélek tudománya

Jógamester Indiából

P. S. Maheshwarananda szakállas, hosszú hajú ember, s roppant barátságos. Ruházata egy narancssárga lepelből áll, nyakában az úgynevezett málá, vagy imalánc függ. A narancssárga szín szimbólum, a felkelő napot, a szellemi ébredést, megvilágosodást jelképezi. A tanítványai által csak „Szvamidzsinnak” szólított mester igazi jógi. Húsz évvel ezelőtt jött Indiából Európába, hogy megismertesse az itteni embereket Kelet egyik nagy titkával, a jógával. Maheshwarananda mester életét a jóga oktatására szenteli. Nekünk európaiaknak egy komplett gyakorlati rendszert dolgozott ki, amely a „Jóga a mindennapi életben” nevet viseli.

– A jóga rendkívül hasznos az embereknek egészségük megővésében – mondja a mester, akivel Szegeden, a Bálint Sándor Művelődési Házban tartott előadás egyik szünetében beszélgettünk. – Kutatók, kórházi vizsgálatok bizonyították ezt, de a sportolók, menedzserek, feszített élettempót élő emberek számára is igen nagy segítséget jelent a gya-

korlás. A cél az emberi személyiség kibontakoztatása, a fizikai, a mentális, a lelki és a társadalmi egészség megőrzése. A jóga a test, a lélek, s az elme tudománya, út önmagunkhoz, út Istenhez, a harmóniához, a békéhez, a szeretet-hez.

A jógi először 1977-ben járt Magyarországon, s egy évvel később Szegeden. Azóta már több alkalommal is megfordult nálunk. Tanítványainak száma több ezerre tehető, az ország nagyobb városaiban mindenütt akadnak követői.

Nem csak Magyarországon tanít, hanem a volt Jugoszlávia országaiban, Ausztriában, Németországban, Amerikában, Kanadában, Ausztráliában, Új-Zélandon – szinte az egész világon. Szlovákiában – ott a lakosság öt százaléka gyakorol jóga-rendszere alapján – a közműveltség miniszterelnöki, s oktatási miniszteri kitüntetésben részesült. Csehországban is hasonló kitüntetést kapott, Magyarországon Göncz Árpád köztársasági elnök méltatta oktatói ténykedését.

P. T. P.

