

SAJTÓPOSTA

CIKKEINK NYOMÁN

Hétfőn is nyitva a váróterem

Februárban írtunk e hasábkon a kerekdombi üdülőterület vendégeinek, látogatóinak gyakori panaszáiról, nevezetesen, hogy hétfőn mindig zárva van a helyi vasútállomás váróterme, ahol pedig sokan — közöttük kisgyermekes családok és idősök — gyülekeznek, várva a vonatot, hogy azzal hazautazhassanak. S ha ilyenkor netán esik az eső, tűz a nap, bizony nagyon kellemetlen az épület mellett, vagy éppen a sínek közelében toporogniuk az embereknek, akik reklamásióját azzal utasította el az ott lakó vasutas, hogy szabadnapjáról van szó, amikor nem köteles ellátni szolgálatbeli feladatát.

A közérdekű ügyben vizsgálatot tartott a MÁV Szegedi Igazgatósága,

melynek vezetője, Lovász László az alábbiakról tájékoztatta szerkesztőségünket:

A cikkben foglaltak megfelelnek a valóságnak. Az említett napon tényleg számottevő a Kerekdombi vonattal hazaindulók száma, akik jogosan igénylik, hogy kényelmesen, kulturált körülmények közepette várakozzanak az érkező szerelvényekre. Eppen ezért haladéktalan intézkedés történt annak érdekében, hogy a szolgálat szünetelésének idején, tehát a hétfői napokon is az utazók közötti rendelkezésre álljon a vasútállomás váróterme.

Erdeklőt olvasóink nevében is köszönjük a vasútigazgatóság érdemi döntését, választát!

Kényszerutazás

Alighanem példa nélkül álló hazai élményről számolt be a napokban egyik olvasónk. Íme a részletek:

— Azon az áprilisi szombat délután sokadmagammal utaztam a Lakitelekről Kecskeméti közlekedő személyvonaton. Het vége, pontosabban munkaszüneti nap lévén, senkinek sem volt sietős a dolga, derűs hangulat uralkodott a feltűnően tisztán tartott, világos, tágas, kényelmes kocsi. Többen örömmel vettük észre, automata szabályozza a belső hőmérsékletet, s hogy mily nagyfokú a biztonságvédelem, hiszen központilag reteszeltek az ajtók. Ez igen — mondtuk néhányan — végre korszerűsödnek az ilyen szállítóeszközök is! Sajnos túl korán leléksedtünk...

Nyárlőrinc-Alsó következett, az utazók egy része leszállni készült. Megállt a szerelvény, ám a zár szerkezet nem működött, az ajtót hiába próbálták kinyitni az emberek. Irány a másik kocs, biztatták egymást, hamar kiderült azonban, hogy oda nem lehet átmenni, e célból nincs összekötve műszakilag a két vagon. Maradt hát az oldalfalak és az ablaküvegek kopogtatása, döngtetése, csak hogy „erre a gyenge felre” senki nem figyel fel a kis állomáson, ahonnan pillanatokon belül gördült tovább a vonat.

Félve gondoltunk arra, mi lesz ennek a hermetikus elzártágnak, ennek a nagyon kínos helyzetnek a vége. Egyesek viccesen, mások komoran, sőt kétségbeesve fogták fel a dolgot és keresték a vészféket. Nem találták. Rövidesen befutottunk a nyárlőrinci nagyállomásra. Ott már üzemelt a bűvös szerkezet, s kinyitott az ajtó is. A leszállók között nem kevesen akadtak olyanok, akiknek talán négy-öt kilométert is vissza kellett gyalogolniuk, hogy elérjék eredeti úticéljukat.

A pörül járt utasok nevében is tudakolom: elejét lehet-e venni a jövőben az efféle kellemetlenségeknek?

A közérdekű panasszal és kérdéssel a kecskeméti állomásfőnököt, Lőrincz Antalt kerestük meg, aki a következőket mondotta:

— Tudunk a történetről, amely miatt ezúton is kérjük az érintett

utasaink szíves elnézését. A reteszek technikai zavar következtében mondták fel a szolgálatot az említett megállóban. Fokozott gondnal ügyelünk arra, hogy többé ne fordulhasson elő ilyen hiba ezeken a legújabb szerelvényeken.

— Megtudhatnánk többet is rólu-
luk?

— Csehszlovák gyártmányú motorvonatokról van szó, melyek pár hónapja közlekednek mellékvonalainkon, így például Kecskemét—Lakitelek, Kecskemét—Fülöpszőlás és Kalocsa—Kiskőrös között. A szerelvény piros színű, külsőleg esztétikus látványt nyújt, belső felszerelése is nagyon modern.

— A használatát illetően van-e olyan, a korábbi gyakorlatától eltérő jellemzője, amit illik ismernie az utazóknak?

— Bár a MÁV Szegedi Igazgatósága ezzel kapcsolatban rölapokat osztott ki az állomásokon, az abban foglaltak lényegét summa-
mázva közlöm. Legelőször is azt, hogy az utasterek automatikusan reteszeltek, s e speciális zárat a motorvezető mindig az állomási épület felőli oldalon működte. Az ajtók a kilincs meghúzásával, az ablakok a felső harmaduk befelékifelé billentésével nyithatók csukhatók. A hőfok is központilag szabályzott a kocsi, amely átjárás végett nincs összekapcsolva a másikkal. Minthogy a vonat elsősorban a munkába járók odavissza szállítására rendeltetett, az ülőhelyek — a másodosztálynak megfelelően — bőrhuzattal bevontak. Természetesen megtalálhatók a vészfékek is eme szerelvényeken, mégpedig az ajtók mentén felszerelve. Még talán annyit érdemes megjegyezni, az indulást csengő jelzi, s azt követően záródnak a reteszek, utána tehát már nem lehet felugrani a kocsi-
csikba.

Magunk is megtekintettük az új vonatot, mely valóban tetszetős és berendezése oly módon kialakított, hogy jól szolgálja a kulturált utazást. Tervezői, kivitelezői azonban megelégedtek a csomagjáról, így hát az emberek most kézben fogva, vagy a padlóra — jobbak esetében a szabad ülőhelyre — téve vihetik magukkal táskáikat, bőröndjeiket stb. Mindez bizony kényelmetlenséget idézhet elő.