

Osztályozás

385.83

Idő

11/1959.11

Személy

Helyszám

Budapestre vonatkozó újságikkal

Szerző:

N.J. A.

Cím:

Várostartó, kulturált magatartás,
szép magyar beszéd

Hétfői Hírek
1959. VI. 8.

— ezt tanulja 400 kalauz és ellenőr a Közlekedési Munkásakadémián

Girbe-gurba vonalakban fut a kréta a fekete táblán. Azt mutatja, merre terjeszkedett 1886-ban a Budapesti Vaspálya Társaság, közönséges nevén Lóvasút. A tanár, Szabó Dezső, a Fővárosi Tanács városrendészeti osztályának főmérnöke szélsébesen rajzol, s íme szemünk előtt van már Budapest—Újpest—Rákospalota teljes közlekedési hálózata a BUR-vasúttal, a két konkurens lóvasút-vállalat vetélkedése az utasért, a jobb, a több hasznot hozó forgalmasabb utcákért. Megtudjuk, hogy bár 1895—98-ig kiépítették a mai villamos-hálózat felét, mégis adtak ki lóvasút közlekedési engedélyt is. Az utolsó menetrendszerű négy lábú járat a János kórház és a Déli vasút között, majd végül 1928-ig a Margitszigeten közlekedett.

Szinte izgalmas volt hallgatni, hogyan versengett a területi jogokért a századfordulókor tíz magán-villamos társaság. Nem volt átszállójegy, mert egyik cég nem fogadta el a másik cég jegyét. S amikor a női divatban még a turnür és a slejer járta, a Keleti pályaudvartól a Nyugati pályaudvarig egy teljes órán át tartott az út, mert a két pont közötti villamos-engedélyes csak a fél város megkerülésével fektethette le a síneket.

Mintegy négyszáz kalauzal és ellenőrrel együtt hallgattam az érdekes közlekedés-történeti előadást, a márciusban megnyílt két éves Közlekedési Munkásakadémián.

Színinövendékek közreműködésével

Ennek a Munkásakadémiának hallgatói olyan kalauzok, ellenőrök, akik legalább három éve fegyelmintésen működnek, s valóban szakmájuknak, hivatásuknak tekintik munkájukat. Szabályos látogató-jegyük van, negyven forintot fizettek a beiratkozáskor, s hétről hétre érdeklődéssel hallgatják az előadásokat.

Budapest történelmét, a város épülésének történetét, Buda és Pest középületeinek, főútvonalainak kifejlődését Batizi László irodalomtanár magyarázza. A közlekedéstörténetet Szabó főmérnök oktatja. Budapest és környéke helyismeretéről Schneider Tibor közlekedési oktató beszél. Szépe Györgyöt, a Nyelvtudományi Intézet munkatársát kérték fel, hogy a jövő évadra sorra kerülő „Kulturált magatartás — szép beszéd” sorozatban órákat adjon. A rosszul visel-

kedő kalauzok megfricskázásában illusztrációként segítségére lesznek színinövendékek s a magnetofon is. 10—12 előadást hallgatnak a kalauzok a közlekedésügy társadalmi, gazdasági, technikai vonatkozásairól.

1960-tól kezdve csak az kaphat majd ellenőri beosztást, aki a két éves szakmai-kulturális akadémiát elvégezte.

Korszerű közlekedéshez kulturált forgalmistát...

Mindezek után felteheti valaki a kérdést, az e a legfontosabb a közlekedésünkben, hogy a kalauz tudja, hol állt a hajdani német színház, vagy hogy ismeri-e a régi római ásatások színhelyét? Fontos-e, hogy válaszolni tudjon, melyik régi utcának mi most a neve, miért változott és ki az, akinek nevét hordja? Mi volt a Lóvasút? Vagy, hogy szépen beszéljen?

A Közlekedési Szakszervezet kulturális nevelési osztálya is ezt kérdezte fél évvel ezelőtt. Aztán válaszként el-

indította a Munkásakadémiát, mert vallja, hogy a korszerűsödő közlekedéssel párhuzamosan a forgalomban dolgozóknak is kulturáltabban, intelligensebben kell dolgozniuk.

Igaz, egyelőre a forgalmi dolgozóknak csak öt százaléka vesz részt a Munkásakadémián. A szűk keretet nem az érdeklődés hiánya, hanem a munkabeosztással járó nehézségek szabják meg. De a jó tanulókból lesz a szakma eleje, akik azután példával szolgálhatnak a többieknek.

Ny. A.