

Tegyük érdekeltté a filmipart az exportban

A felszabadulás előtt jelentéktelennek mondható filmexportunk nagy fejlődésen ment keresztül, különösen 1953—54 óta, s az egy gyártott filmre eső export aránya ma Magyarországon a legnagyobb a szocialista országok között. Filmexportunkból származó devizabevételünk ez évben előreláthatóan fedezni fogja a filmbehozatalra fordított devizakiadásunkat, s ez annál nagyobb jelentőségű, mert a Magyarországon évente bemutatott kb. 130 film 90 százalékát importáljuk.

Filmexportunk helyzetét alapvetően a szocialista országokba irányuló kiviteli javította meg. 1957-ben pl. a teljes magyar filmexport mintegy 80 százaléka irányult a szocialista országokba. Ennek az exportnak a fokozása annál is inkább előnyösebb számunkra, mert az éves keretszerződések diszparitások elven alapulnak, tehát a nagyobb, több mozival rendelkező országok egy filmért többet fizetnek. Amíg például Magyarországon egy magyar filmről átlagosan 15 kópia készül, ugyanaz a film a Szovjetunióban 1000 kópiában kerül forgalomba. Ha ezt az egy filmet például a Kínai Népköztársaság is átveszi, közel egymillió forint bevételünk van, ami majdnem egyharmada egy átlagos magyar film teljes gyártási költségének, ha egyedül a Szovjetunió csak három magyar filmet vesz át egy évben, ezzel teljesen megtérül az évente behozott mintegy 30 szovjet filmre fordított importkiadásunk. 1958-ban már eddig négy filmet adtunk el a Szovjetunióknak.

Ez a számunkra különlegesen kedvező helyzet azonban csak addig és olyan mértékben áll fenn, ameddig filmjeink elvi, művészi színvonalra fejlődnek.

Mi a helyzet a tőkés országokba irányuló filmexportunk körül? A fejlődés kétségtelen. Az utóbbi években kerekén 40 kapitalista országba exportáltunk filmet, 1955-ben a tőkés országokba irányult és az 1949—53. éveké ötszörösét kitevő exportunk értéke több mint kétszerese volt az importnak, és a csomak 1956-os évben is megközelítette az egyenlő arányt. 1958-ban pedig nagyobb számú nyugati film behozatala ellenére előreláthatóan sikerül az importtal való egyensúlyt biztosítani. Egy tőkés országokba eladott magyar film forintban kifejezett átlagos devizabevétele 1955-ben mintegy 2,8 millió forintot tett ki, ami átszámítva, kerekén négyszerese például Nyugat-Németország egy filmre eső exportbevételének.

Hiba lenne azonban alábecsülni azokat a hallatlan nehézségeket, amelyekkel a magyar filmexportnak a politikai jellegű diszkrimináción kívül a tőkés országokban meg kell küzdenie.

Mit kell tennünk filmexportunk további megjavítása érdekében? Abból kiindulva, hogy exporthelyzetünket az egyre több saját filmet gyártó szocialista országok igénye szabja meg, több, mondanivalóban és kivitelen kifogás-



Folyik a „Pesten történt” c. új Latabár-film forgatása. Révész György rendező és Forgács Ottó operatőr a „vezérkar” élén.

talan filmet, köztük a nagy keresletnek örvendő vígjátékokat és kalandos filmeket kell gyártani. A tőkés piacon való érvényesülésünk egyik előfeltétele, az anyagilag is előnyös koprodukció fokozása, ilyen témákkal azonban filmgyáraink — érthetetlenül — nem foglalkoznak. Ha nem akarunk lemaradni a technikai versenyben, évente több ún. scopefilmet (panoramikus filmet) kell gyártanunk és minden filmünket szélesvásznú (1:1,85) vetítésre alkalmas módon is el kell készítenünk. Nagy sikerű természettudományos és zenés kisfilmjeinkből sorozatokat kell gyártanunk, mert ezeket így keresik a külföldi televíziós adók. Exportszempontból legtöbb esélye a sajátos magyar témájú filmeknek van, vigyázni kell azonban, hogy esetleges túlságosan helyi vonatkozású ábrázolása folytán a film ne legyen külföldön érthetetlen, provinciális jellegű. Anélkül, hogy engedményeket tennénk filmjeink eszmei mondanivalóját illetően, évente egy-két, a nyugati ízléshez közelebb álló filmet is kellene készíteni.

Az exportban való érdekelttségnek a filmgyárakban is érvényesülni kell, esetleg megfelelő premizálási rendszer útján. Ugyanakkor szükséges volna, hogy a külkereskedelmi filmszakembereink véleményét is kérjék ki. Súlyos és haladéktalanul megszüntetendő hiba, hogy a Magyar Filmlaboratórium és a Panonia Filmstúdió késedelmes szállítása miatt számtalanszor nem tudunk eleget tenni szállítási kötelezettségeinknek, nem egyszer hónapok telnek el a kitűzött határidő után, amíg kópiák, vagy feliratok elkészülnek.

Végezetül egy mondatban összefoglalhatjuk filmexportunk fokozásának „titkát”: eszmei és művészeti szempontból jobb, színvonalasabb filmeket kell gyártanunk.

F. J.

Három neoneső helyett — egy higanygőzöző

Sokan észrevették az Egyesült Izzóban — gyáriak és idegenek is, hogy kint a gyár udvarán már január óta, a legnagyobb hidegben és a most beköszöntött kánikulában is éjjel-nappal, szünet nélkül ég néhány igen erős fényű lámpa. A fénycső hosszú világító teste helyett az izzólámpa burájához hasonló ballonnál árad a szokásos fényforrásnál lényegesen erősebb fény.

A szakemberek már régen ismerik a higanygőz az azt a tulajdonságát, hogy gözzé párologtatva, megfelelő elektromos berendezések felhasználásával igen erős fényt ad. Lényegében ezen alapul a fénycső is, azzal a különbséggel pl., hogy a fénycsőben a higanygőz nyomása kicsi, és fénypor-bevonat nélkül látható fényt nem ad.

Ezzel szemben a higanygőzlámpában a higanygőz nyomása több atmoszféra és fénypor-bevonat nélkül is rendkívül erős fényt sugároz ki, amely a wolframszálas izzólámpák fényének a többszöröse. Ebből a fényből azonban a vörös fény hiányzik és így természetellenes, nem napfényszerű, tehát a megvilágított tárgy színe nem jól adja vissza. Ezért nem is tudott úgy elterjedni, mint a fénycső, vagy a wolframszálas izzólámpa, bár fényhatása legalább négyszerese az izzólámpának — és gazdaságosabb, mint a fénycső.

Az első legfontosabb lépés a szín megjavítása volt. A megoldást sikerült megtalálni és így — mint mondtuk — az

KISVASUTAT AGGTELEKNEK

Idegenforgalmunk fokozása számos lehetőséget rejt magában az ország devizabevételének növelésére. A turistaforgalom szempontjából egyedülálló természeti kincseink feltárása, a közlekedési és szálláslehetőségek bővítése, nemcsak a belső „idegenforgalmunk” arányait bővíthetné ki az eddiginek többszörösére, hanem a külföldi látogatók százezrei révén olyan devizabevételekhez jutna az ország, amelyek később sokszorosan meghaladnák az idegenforgalmunk fejlesztéséhez szükséges beruházások összegét.

E cikkünkben most egyik kellően ki nem használt természeti kincsünk az aggtelek—jósavói Baradla cseppkőbarlang idegenforgalmi értékének nagy kiaknázási lehetőségére kívánjuk felhívni a figyelmet.

Ma, amikor Európában évente tízmilliók hódolnak a modern kor legnagyobb tömegszórakoztatásának, az utazásnak, a turisták érdeklődését a kínáló ezerféle lehetőség közül elsősorban a ritka természeti szépségekben bővelkedő úticélok kötik le. Ebből a szempontból felbecsülhetetlen értékű kincsünk a már 1825-ben feltárt aggtelek—jósavói Baradla cseppkőbarlang, a hatalmas, újabban feltárt Aggtelek vidéki barlangrendszerek legismertebb, élményt nyújtó szépségeiben bővelkedő központja. Hogy milyen idegenforgalmi vonzerőt jelent egy ilyen példátlan szépségű cseppkőbarlang, azt megmutatja a Jugoszláviában levő postojnai-barlang (postumiai, illetve adelsbergi barlang néven volt ismeretes) példája, amelyet évente mintegy 1 millió, nagyrészt külföldi látogató keres fel.

Mi az oka annak, hogy ezzel a hatalmas számmal szemben az aggtelek—jósavói cseppkőbarlang éves látogatottsága ma még mindössze kb. 50 000 főt tesz ki s ennek is csak kis része külföldi? Annnyival sebb talán a postojnai barlang, mint az aggteleki? Korántsem. Kétségtelenül jelentős szerepet játszik ebben az aránytalanságban az elégtelen, külföldi vonatkozásban alig említendő propaganda, s a közlekedési és szálláslehetőségeink viszonylagos elmaradottsága is.

Kevesen vállalkoznak 7 kilométeres gyalogtúrára

Az aggtelek—jósavói cseppkőbarlang csodálatos szépsége ma még nehezen hozzáférhető, szinte elzárt világ a természet szépségeit kényelmesen élvezni kívánó átlagos turista részére. A barlang Aggteleknél kezdődő 7 kilométeres főága tulajdonképpen egy roppant méretű, részben a hatalmas barlangi tó mellett elvonuló gyönyörű, cseppkőképződményekkel teli sziklafolyosó, amely egyes szakaszain látnivalót nyújtó termékek szélesed ki és Jósavónál ér véget. A barlangfolyosó szélessége átlagosan 10 méter, magassága 7—8 méter, de van 60 méteres szélesség és 56 méteres magasság is. Ahhoz, hogy a látogató megismerkedjék ennek a barlangvilágnak a szépségeivel, ma mintegy 7 kilométeres földalatti gyalogtúrát kell tennie, kezdetleges, többnyire kézilámpák szolgáltatás megvilágítás mellett, nem éppen sima úton.

Igaz, hogy vállalkozó turisták esetleg — megterelő kiváltság esetén — a manál jóval nagyobb számban tennék meg ezt a nem csúszós utat. A villanyvilágítási hálózat kiépítési költségei azonban a hatalmas barlangméretek és különleges műszaki feltételek (pl. a nedves, párás környezet) miatt igen nagy, kilométerenként átlagosan mintegy 2 millió forint összeget tennének ki. De még emellett is a külföldi turisták kényelemhez szokott többsége, akiket drótkötélpálya, hegyi-vasút, sílift, fogaskerekű, hegylift és motoros hajó szállít Európa természeti szépségeinek közvetlen középpontjába, elvárják, hogy útjuk kényelmes, gyönyörködésük zavartalan legyen.

Mi tehát a megoldás? Barlangvasutat kell építenünk! Egy olyan földalatti motoros kisvasutat, amelyben a látogató kényelmesen beutazhatja ezt a páratlan szépségű barlangvilágot, s amely egyben a megvilágítás kérdését is megoldaná. Ez a kulcsa az aggtelek—jósavói cseppkőbarlang idegenforgalma fejlesztésének.

Igen tanulságos, hogy a postojnai cseppkőbarlang számára a közel száz éve működő barlangvasút biztosított hatalmas idegenforgalmat. Amikor még a jóval nagyobb és cseppkőekben is gazdagabb aggteleki barlangot évente alig 3—400-an tekintették meg, s ezek is szurokfáklyák fénye mellett, csúszós, nyaktörő agyagutakon, Postojnába már tízezres tömegeket vonzott az „alvilágban járó mesevonat”.

Már ebből is könnyű megítélni, hogy a barlangvasút megépítése elengedhetetlen feltétele annak, hogy az aggteleki cseppkőbarlang széles körben ismertté váljék, látogatottsága fellendüljön. A kisvasút megépítése előzetes számítás szerint mintegy 6 millió forintba kerülne, ezáltal viszont — kellő propaganda mellett — évente mintegy 300 000 látogatóra lehetne számítani, s ha csak forintban számolunk is, a befektetés megtérülése 3 éven belül biztosítottan tekinthető. Ennél is nagyobb jelentőségű azonban a külföldi látogatók révén várható devizabevétel, amely természetesen nemcsak az aggtelek—jósavói barlang felkereséséből, hanem az ehhez kapcsolódó magyarországi látogatásból származna. Bizonyára számos külföldi turistát vonzana egy olyan jól összeállított útprogram, amelynek egyik állomása volna a cseppkőbarlang.

A barlangvasút nagyobb műszaki nehézségek nélkül megépíthető. Ez elsősorban annak a világszerte ritka, különös geológiai előnyös adottságnak köszönhető, hogy a barlang túraútvonal a Aggtelektől Jósavó felé, a 7 kilométeres szakaszon összesen csak 71 métert lejt. Ebből is a bejáratnál induló 50 méteres szakaszra esik 23 méter szintkülönbség, a vasút végállomását tehát ez után, az úgynevezett Táncteremben lehetne felállítani. Ettől kezdve a jósavói végállomásig a pályateszt szintkülönbsége — egy rövid, kb. 400 méteres szakasztól eltekintve, nem több 3,5, illetve 10 ezreléknél.

Megoldani a világítást is

A barlangi vasútpálya tervezett hossza 5600 méter, a menetidő 70, illetve visszafelé 80 perc lenne. Az egyik legszebb látványosságot, a Csillagvizsgálót a látogatók a vasútból kiszállva, mintegy 10 perces rövid séta keretében tekinthetnék meg. Az aggteleki bejáratnál kb. 600 méteres, betonjárdákkal és reflektorokkal felszerelt rövid kényelmes sétaút vezetne az induló állomásig, a végállomástól pedig a látogató a Mozdonytól az Oriások terméig mintegy 1 kilométeres, ugyancsak kényelmes sétaúton jutna el a jósavói Tengerszem-szállónál lévő kijáratig.

Az ingajarat formájában közlekedő barlangvasút a két fordulóban 100—100 vendéget tudna szállítani, ezzel a maximális 100 főnyi látogatói kapacitáshoz napi 1000-re lehetne emelni, ezt a számot azonban, különösen nagyforgalmú napokon, egy további szerelvény indításával még meg is lehet kétszerezni.

A fűtőszűrővel felszerelendő diesel-mozdony vontatta barlangvasút 25, egyenként 4 személyt befogadó kocsiállana. A mozdonyon lévő generátor áramot termelne, a kocsin elhelyezett, a látogatók által kívánt helyre irányítható alacsonyfrekvenciájú reflektorok számára. A látogatók a kocsikon levő hangszórók útján hallgathatnák a magyarázatot.

Nem kétséges, hogy az aggtelek—jósavói cseppkőbarlang teljes útvonalának kiépítése, világításának megoldása sokáig nem halasztható. Úgy véljük, mielőbb ki kell használni ennek a világviszonylatban egyedülálló, pompás „földalatti múzeumnak” a kisvasúttal feltáruló páratlan idegenforgalmi vonzóerejét.

JAKUCS LÁSZLÓ

Figyelő

Gazdaságpolitikai hetilap

Főszerkesztő: Garam József

Kiadja: a Kossuth Könyv- és Lapkiadó V. Budapest, V., Vörösmarty tér 4. Tel.: 186-970

Előfizetéseket felvesz a Posta Központi Hírlapiroda. V., József nádor tér 1., 61 275 csekk számon, valamint a Kiadóhivatal, Budapest, V., Vörösmarty tér 4. MNB. K. 95. csekk számon, és bármelyik postahivatal hírlapfelvételére

Előfizetési ára: fél évre 40.— forint, egy évre 80.— forint

Szerkesztőség: V., Kossuth Lajos tér 11., III. emelet 341. Telefon: 125-260

Terjeszti Budapestben a Főposta hírlap-terjesztő üzeme, vidéken a helyi postahivatal

Külföldön terjeszti a Kultúra Könyv és Hírlap Külkereskedelmi V. és a Kultúra külföldi képviselői, Budapest, VI., Népköztársaság útja 21. Tel.: 427-760

Szakra Lapnyomda. F. v.: Kulesár Mihály