

Tájak, festmények

Országos tájképiállítás nyílt a Phenjani Képtár termében. A tárlat szervezői — a Kulturális Minisztérium és a Festőművész Szövetség — több mint 200 művet válogattak ki erre a célra. A művek többségét rizspapírra és selyemre festették, hagyományos koreai stílusban. Természetes festékanyagokkal készültek, amelyeket ásványból és fakéregből állítottak elő, a régi képfő mesterek receptjei szerint.

Különösen nagy sikert aratott Cson Jen Guan „Manmulszan szikláit”, Kim Gju Bon „Ösz Cshilboszanban” és U Jen Ir „A Mijhjangszan vízesés” című festménye. Mindhárom kompozíció eredeti látásmódról tesz bizonyosságot, s a változatos szépségű koreai tájak különleges hangulatát idézi.

A tárlatot igen sokan tekintik meg. Az ország különböző vidékeiről érkező látogatók véleménye szerint a kiállítás a hazaszeretetre nevelés kiemelkedő eszköze. (APN)

Bélyeggyűjtőknek

Április 4-től április 10-ig Dunaujvárosban rendezik meg a 18. Országos Ifjúsági Bélyegkiállítást. A rendezvényre április 3-án jelenik meg a 3+1,50 Ft névértékű Ifjúság '80 bélyeg, mely a KISZ akció keretében a „Tiszta kulturált környezetünkért” mozgalom népszerűsíti.

A kiállítás előzetes propagálására Dunaujváros 1. postahivatala március 1. és április 4. között alkalmi bélyegzőt használ. A rendezvény színhelyén az Uitz-teremben a kiállítás nyitvatartása alatt használnak rajzos alkalmi bélyegzőt. Felszabadulásunk 35. évfordulóján, április 4-én ünnepi hajójárat indul Budapestől Dunaujvárosba. Ezen a hajón különleges hajópostai fedélzeti bélyegzőt használnak. Az alkalmi bélyegzők rajzait és a kiállítási plakátot a Dunaujvárosban élő művész, Pálfalvi János tervezte.

A Szovjetunióban három bélyegből álló sorozatot hoztak forgalomba „Cselekvési program a békéért” felirattal. A bélyegeken a programot népszerűsítő jelszavak

olvashatók stilizált ábrázolásokkal.

A csendes-óceáni Marshall-szigetek, amely ENSZ-gyűlési terület, az Egyesült Államok közigazgatása alatt, önkormányzatot kapott. Ebből az alkalomból 11x16 centiméteres bélyegyet adtak ki, melyek a filatélia történetében méretben a legnagyobbak. Méretükre jellemző, hogy egy normál borítékra is alig férnek fel. Bizonyára ezzel kívánják felhívni magukra a gyűjtők figyelmét, ami sikerrel is jár, mert nagy az érdeklődés a bélyegek iránt.

Április 3-án a dohányzás elleni küzdelem jegyében, egyben az ideai Egészségügyi Világnapot is köszöntve új alkalmi levelezőlapot ad ki a Magyar Posta. A levelezőlap 60 fillér névértékű bélyegképpen az Országos Egészségnevelési Intézet emblémája látható, bal oldalon Tamási Zoltán dohányzás elleni plakátja alapján készült grafika látható. Az új levelezőlap 100 ezer példányban kerül forgalomba.

Deák Endre

Párhuzamosan futó autóbuszok

A munkásszállítás hétköznapjai

Nem ritkaság, sőt mindennapos gyakorlat, hogy négy-öt autóbusz fut egymás után egy távolabbi településről és munkásokat, utasokat szállít a nagyobb városokba. Reggel jönnek, délután mennek. Az útvonal: lakás—munkahely—lakás, vagyis háztól házig. Ha minden busz telve volna utasokkal, egy szót sem érdemelne az egész ügy, de nem ez a gyakorlat. Elöl megy a Volán menetrend szerinti járata, utána a vállalatok saját autóbussza, majd a bérautóbuszok, s azokat követi az úgynevezett szerződéses járat, de előfordulhat, hogy a vasúti pálya ugyancsak párhuzamos az országúttal és ott is gurul egy szerelvény. Az indulás és a végállomás azonos. A járműpark kihasználtsága már korántsem jó, olykor egy autóbuszban is elférnek az ötben helyet foglaló emberek. Jogos a kérdés: ki nek van erre pénze és energiája? S ezzel el is jutottunk mondandónk lényegéhez, a munkásszállítás jelenlegi helyzetéhez.

Valamikor nem érdekelte a munkaadót, hogy miként jut el a dolgozó a gyárba, s az utazás mennyibe kerül. Ma más a helyzet, nem a szabad munkaerő keres elhelyezkedési lehetőséget, hanem fordítva, a vállalatok keresnek munkaerőt, s az sem érdeklődik, milyen messzire kell elmenniük érte, s mennyit kell fizetniük azért, hogy a munkahelyükre, majd lakásukra szállítsák a megszerzett embereket. Elgondolkodtatók a számok: a megyében körülbelül 25 ezer ember jár lakásától távol eső munkahelyre, közülük közel 15 ezer Szegedre. A bejárók hetven százalékát a vállalatok saját járműveikkel szállítják. Hozzávetőleg 300 vállalati autóbusz fut a megye országhatárain, s ezeket kiegészíti még 61 szerződéses- és 30 bérautóbusz. A munkásokat szállító buszok kisebbek, nagyobbak, kényelmesek, és kevésbé azok, a modern panorámás autóbustól a bódés teherautóig, mindent-

le és -fajta megtalálható. A bódés teherautókat azonban még ebben az esztendőben ki kell vonni a munkásszállításból. Erre miniszteri rendelet kötelezi a vállalatokat, s helyettük autóbuszokat kell használni.

Tagadhatatlan, hogy a munkásszállítás az utóbbi esztendőben sokat fejlődött, színvonalassá vált, de az is tagadhatatlan, hogy a vállalatoknak milliókat jelent a szállítási költség. A pontos és kulturált szállítás népgazdasági érdek is, hiszen a dolgozóknak időre kell megérkezniük a munkahelyükre, majd munkavégzés után lakóhelyükre, otthonaikba. S hogy milyen körülmények között oldják meg a vállalatok távolabbi településeken lakó dolgozóiknak szállítását, az morális és anyagi szempontból sem közömbös. A nemzetgazdasági mechanizmusában mindenkinek megvan a pontosan körülhatárolt érdeke és szerepe. Az a szerencsés, ha ezek az érdekek úgy hatnak a gyakorlatban, hogy a népgazdaság fő célkitűzéseinek vonalával meg-egyeznek. Ez esetben már nem lehet közömbös a vállalat és az egyén számára sem, hogy miként használják ki a meglévő járműparkot, mivel ennek költsége közvetve, s közvetlenül is hatást gyakorol a vállalati eredményekre, az árakra és a bérekre.

Mivel manapság a vállalat keresi a munkaerőt, ebből következik, hogy a kereslet és a kínálat törvénye szerint neki feltételeket szabnak, így többek között az utazással kapcsolatos kérdésekben is. Félreértések elkerülése végett megjegyezzük, hogy nem vitatjuk a korszerű és minden igényt, kényelmet biztosító munkásszállítás jogosságát, ha már az ipartelepítés és fejlesztés ilyen megoldásokra kényszeríti a vállalatokat. Azt azonban szövé kell tenni, hogy gyakorlati a párhuzamosság, a járművek kihasználtsága messze elmarad a kívánatostól. Nemrégiben az SZMT közigazdasági osztályának kezdeményezésére tíz nagyvállalat képviselői és a Volán szakemberei áttekintették a munkásszállítás időszerű kérdéseit, s közösen próbáltak valami megoldást keresni, hogy mérséklődjék a meglévő párhuzamosság, javuljon a gazdaságosság, s közben semmi csorbát ne szenvedjen a közös és az egyéni érdek.

Végighallgattam a szakembereket, s azt a következtetést vonhattam le eszmecserejük után, hogy mindenki megvan a készség a takarékosabb szállítás megvalósítására, de mégsem olyan egyszerű ez, mint ahogyan első hallásra gondolná az ember. Az igaz, hogy a költségek főszerépet játszanak, s minden vállalat szívesen mérsékelné azokat, sőt a legjobban annak örülnének, ha nem is volna szükségük ilyen megoldásra. A szállítási vállalat érdekei arrafelé hajlanak, hogy utazzon csak minél több ember, hiszen nekik az jelenti a hasznot. Tehát minden egybevág, jobb szervezéssel, a vállalatok együttműködésével akár milliókat lehetne megtakarítani, s miért fusson száz autóbusz ötven-hatvan helyett. Ha ilyen egyszerű volna a megoldás, már holnap változtatni lehetne. De sajnos nem ilyen egyszerű és egyértelmű.

A megyei tanácsi építőipari szervezet képviselője

DR. VERESS SÁNDOR

elmondta, hogy ők naponta 500 embert hoznak és visznek, létszámuknak negyven százalékát, náluk a munkásszállítás minden verziója megtalálható. Hasonló a helyzet a Szegedi Konzervgyárnál. Az építővállalatnál még is panaszok vannak, a bérautóbuszok rosszak, a „kivénhedt” és lerobbant buszokat adja bérbé a szállítási vállalat, de azok is nagyok, 50–60 személyesek, holott kedvezőbb volna a kisebb kocsi, a 20–30 személyes. S nekik eleve ki kell fizetniük a napi 100 kilométeres átlagot, pedig mindössze napi 30–35 kilométert használnak föl, s így az egy főre jutó kilométer-költség jóval húsz forint fölélt van. A konzervgyáriak elmondták, hogy az nem is olyan sok, náluk nem ritka, hogy 80 forintba kerül egy dolgozó utazási költsége egyetlen kilométerre. Szinte hihetetlen!

A vállalatok eddig a munkásszállítás költségeit különbözően számolták el. Ezután nem lehet variálni, az utazási hozzájárulások a nyereséget terhelik. A konzervgyáriak elmondták, hogy náluk a vonatjegy árának 60 százalékát térítik, míg azok, akik vállalati, vagy bérelt és szerződéses autóbuszokon utaznak a gyárba, azok havi 20 forint névleges összeget fizetnek.

Mi lenne a kivezető út? Minden bizonnyal az, ha olyan kitűnő autóbuszjáratok hálóznák be a megye településeit, hogy időben mindenki eljuthatna oda, ahova éppen kedve tartja, tehát a munkahelyére is. A Volán azt ajánlja a munkásszállítást igénylő vállalatoknak, hogy adják el nekik saját autóbusszaikat, s ők precízen megszervezik a szállítást, ha kell több gyárral összehangolják az igényeket, s így mindenki jól jár. A gyárak nem idegenkednek ettől, csak némi fenntartásokkal élnek, s kérdezik: jut-e a helyre a menetrend szerinti járatokon dolgozóknak, a különjáratok megérkeznek-e pontosan a munkakezdesre, s elindulnak-e a műszakok befejezése után, betartják-e a dolgozók kéréseit, hogy a lakásaikhoz legközelebbi helyen megáll a busz, s ugyanígy a gyárba menet, elkenyereznek-e a járat a gyárkapu elé, vagy kitessékeli őket a Marx téri; s miként bizonyítja be a közlekedési vállalat, hogy valóban jelentős összeget takarítanak majd meg? Nem könnyű kérdések. S vannak ennél még speciálisabb igények is. Némely építőipari vállalat építkezésénél nincs szociális helyiség, ezért a dolgozóknak munkahelyükön kell utazniuk, vagy az áramszolgáltató vállalat egyszerű az egyik, másszor a másik településre irányítja a brigádokat.

A szállítással foglalkozó szakemberek minden bizonnyal jobban értenek ehhez, mint az újságíró. Am a kívülállónak is hihető, hogy jobb szervezéssel, a vállalatok kölcsönös együttműködésével jobban ki lehetne használni a munkásszállításban az autóbuszokat, jelentős pénzt, üzemanyagot és munkaerőt megtakarítva. Természetesen csak a jól összehangolt szállítás hozhat sikert, s úgy javulhat a népgazdasági eredmény, ha közben nem csorbul a vállalati és az egyéni érdek.

Gazdag István

Kívánság

— Savanya Tamást kereslek.
— Ne keressék, mert itt van. Ha végigmennék az egész soron, ebből a névből ennél különbet akkor se találalnak.
— Nagyon savanya?
— Csak annyira, amennyire kell. Édös-savanya. Mit akarnak?
— Jó szót.
— Vigyázzanak, arra ráfizetnek.
— Már erre is?
— Mindig jó szót vártam én is, de adó lett belőle. Büntetés.
— Egyezzünk meg: szóért szót.
— Akkor beljebb is mehetünk.
— Mennyiért adná el a botját?
— Nincs az a pénz! Többet ér ez, mint az SZTK, mert erre lehet támaszkodni. De ne is nagyon kívánja, mert ami nekem nagyon jó, magának nagyon rossz is lehet. Nem vagyunk egyformák.
— Virgonc a beszéde.
— Pedig nem iskolában tanultam. Egy évben hat napot jártam csak, mindjárt elvitték a tanítót katonának. Akkor még nem számoltuk, hogy az volt az első háború. Sokára jött egy másik tanító, de akkor meg megsántultam.
— A szomszédban azt mondták, belemert a hideg vízbe, és úgy maradt.
— Az orvos csonttöbécét mondott, Lovas kocsival jött ki, hej, nagyon ráért akkor. Egy héten volt két beteg. Megnéztem, kérdezte apámat: Savanya bácsi, hány gyereke van magának? Nyolc. Ha beviszi a kórházba, a hét nem eszik kenyeret, de maga se. Olyan sentencia volt ez, föl-lebbezni nem lehetett. Úgy emlékszem rá, 102 korona lett volna egy napra, egy fias tehénért 220 koronát adtak. Vagy a tehénből volt kevés akkoriban, vagy a kórházat nem nekünk találták ki. Mire négy év elmúlt, úgy meggyógyultam, hogy jární is tudtam.
— Láttam, most is dolgozott.
— Most már ráérek, megvan a nyugdíj.
— Hány éves?
— Böttal ugyan, de átléptem a hetvenet.
— Az éplábú embernek is arra való a nyugdíj, hogy nyugodjon.
— Látja, ezt is elfelejtetem megtanulni. En csak azt tudom, a magunkfajta addig

dolgozik, amíg a munka el nem kergeti magától.
— A büntetés?
— Apám elkezdte építeni ezt a házat, én meg befejeztem. Őt már nem büntették meg, kiszabták énrám.
— A faluban kellett volna építenie?
— Ha arra várunk, nekünk ebben az életben soha nem lett volna emberi hajlékunk.
— Miért nem szólt? A böttal járot mindenki segít.
— Őcsém, maga ehhez nem ért. A törvény csak a házat látja, az én botomat nem. A törvénynek nincsen szeme. A törvény azt mondja, itt a ház, engedély meg nincsen.
— Miért nem kértek?
— Mert nem adtak. Itt tilos építeni. Az utca másik oldalán elkezdtek mérni a házhelyeket, aztán azt is megbüntették, aki komolyan vette. Aki el merete hinni, hogy itt tanyaközpont lesz.
— Mennyi a büntetés?
— Tizenhatezer forint.
— A maga pénze?
— Rökkantságl járadék-ként kaptam akkor 450-et minden hónapban.
— Nem fellebbezett?
— Mentünk mi mindenhol. En nem tanultam az iskolában, de tudom, vannak bűnök, amik évek múlva elmúlnak. Az a vétek, hogy egy szerencsétlen ember a maga gebeskedésével házat mer építeni saját magának, tíz év múlva se évül el.
— Mennyit törlesztett?
— Mondom az asszony-nak, ezek nincsenek megijedve, akármit mondok nekik. Följajánlok havi száz forintot a négyszázötvenből. Azt nem mondta senki, hogy nem kell, csak azt mondták, kevés. Kétszázötven kell, de nem lesz baj belőle, ha többet fizetek.
— Nem tudom, a háza mennyit ér, de a humora megfizethetetlen.
— Minek sírnék? Öregségemre mégiscsak jó házban lakom. Lefényképeztek itt egy tanyát egyszer, könyvbentették: milyen elmaradott helyeken élnek itt az emberek? Engem ne mutogasson senki, vagy ha akar, ezt a házat mutassa. Jött erre valaki egyszer, megkérdezte: erre viz nincsen? Nincs. Kétszer be akart jönni, de nem engedték. Ha az a vizesség vitte volna el a házamat, segített volna az állam, de megbüntettek, mert magam segítettem magamon.
— Aki a törvényt hozta, nem magára gondolt,

— Ezt én nem tudhatom. Az emberi élethez hozzá tartozik a ház. Jobb élethez a jobb ház.
— Tehát most jobban él.
— Azt még maga se tudja, mennyivel jobb világ van most, mint régen. Aki dolgozik, hat nap alatt meg tud venni egy biciklit. Akkor? Törlesztésre 155 pengőért adták, hét hétig köpte érte, a markát, mégse tudott venni érte fele biciklit se. Aki ezt meg nem élte, nem is tudja, milyen jó világ van most.
— Akkor nincsen semmi baj, csak egészség legyen.
— Baj, az mindig van.
— Nagy?
— A legnagyobb.
— Mekkora?
— Az a baj, hogy nem most vagyok 30 éves.
— Mit csinálna, ha annyit lenne?
— Dolgoznék, édes fiam! Rengeteget dolgoznék.
Horváth Dezső

Cikkünk visszhangja

Legyen a legcsendesebb is!

A D. M. március 13.-i száma hírül adta, hogy a városi tanács vb. megtárgyalta a Sómogyi-könyvtár munkáját. Magam régi látogatója vagyok az „ország legismeretesebb vidéki könyvtárának”, annak olvasótermének, ezért ragadom meg az alkalmat, mert szeretnék szótvetni egy jelenséget, mely egyre jobban kezd eluralkodni. Igen bosszantó is a mi korosztályunk számára, de úgy gondolom, hogy ez nem korosztályprobléma. Modor, magatartás, tapintat kérdés ez, ami a könyvtár olvasótermének látogatottságát is befolyásolja.

Az olvasóterem közönsége többnyire fiatalokból áll. Egyetemisták, főiskolások tanulnak itt, ami feltétlen jó és hasznos, hiszen ő értük is van az olvasóterem a lehetőségeivel. Van azonban sokukban, és nem csak némelyikben valami hiány. A tapintat! A beszélgetéseik, hangos nevetéleik állandó kísérője az olvasóteremnek. Az idősebbek ezért lassan —

lassan el is szoknak innen — valahova máshova. Magam is nem egyszerűen rájuk néztem, kértem is, hogy ne beszélgessenek, ez egy könyvtár olvasóterme és vannak sokan akik a csendben tudnak olvasni, de mint a falra hányt borsó, sőt — annál jobban hangoskodtak.

Március 5-én is bent ülök a könyvtár olvasótermében. Őt óra az idő. Háttam mögött, előttem szórakozó fiatalok, talán azt hiszik, hogy klubba jöttek beszélgetni, nem egy könyvtár olvasótermébe olvasni. Rájuk nézek, rájuk szólok — hiába. Felkeltem és elindultam az asztalhoz. És most jön a sztori! Az asztalnál ülő „felügyelő nőnek” panaszkodom, hogy zavar egyesek hangos beszélgetése, mire ő így szól hozzám: „Üljön távolabb tőlük, ahol nem hallja annyira őket!”

Lehet, hogy még megérem, miszerint az olvasótermekbe is bevezetik a disco zenét, akkor azután hova menjünk mi csendesítő idősebbek olvasni?

DR. VERESS SÁNDOR