

A homok szerelmese

Lehetett volna töretlen életútja Sándor Tibornak, a forráskúti Haladás Tsz elnökének, aki túl a hatodik X-en is a helyén maradt tetterőben, egészségben, akaratban.

— Ez a mű, amit közösen kezdtünk megépíteni, gazdaságunk további fejlesztése — nincs még befejezve — előzött meg kérdésemben. — A zöldségtermesztésben 1,7 hektáron úgynevezett vízfűgöngyös módszert és technikát akarunk meghonosítani. Ennek lényege: a már egyszer felhasználott termálvíz még mindig 35 Celsius-fokú. Ezt visszaforgjuk és duplafalú fólia alatt a hidegebb időt is tűrő növényeket, salátát, retek, paradicsomot, szegfűt termelünk a melegítésével. Hát ehhez kell a 3 milliós saját erejű beruházás a hátralevő időben.

Olyan hévvel, meggyőződéssel beszélt, hogy szinte kész műként látta ezt az új technikát, amit még senki nem álmódott meg a homokos, csak az, aki itt született a természet ellen vívott küzdelemben. Sándor Tibort gyermekkorától a nagyszülei nevelték Forráskúton, Nagypája korán felismerte, megtanulta gazdaságában a saját kárán is, hogy az áldott, de laza szerkezetű homok csak zöldségfélék és gyümölcs termesztésére alkalmas, csak ezek lehetnek jövedelmezőek, pénzadó kultúrák. A jó szervezés, a termelés hatékonyságának kimunkálása akkor kényszerítő körülmény volt. Csak az tudott a felszínen maradni a kisgazdaságok sorában, aki lépést tudott tartani az idővel, a követelményekkel.

S jött egy időszak, amikor Sándor Tibor megvált a homoktól, és átmenetileg eltette a máit, mert a sivatárságban annak idején gyapotot is kellett termelni, holott a laza talajon sem a rozs, sem a kukorica nem volt kifizetődő.

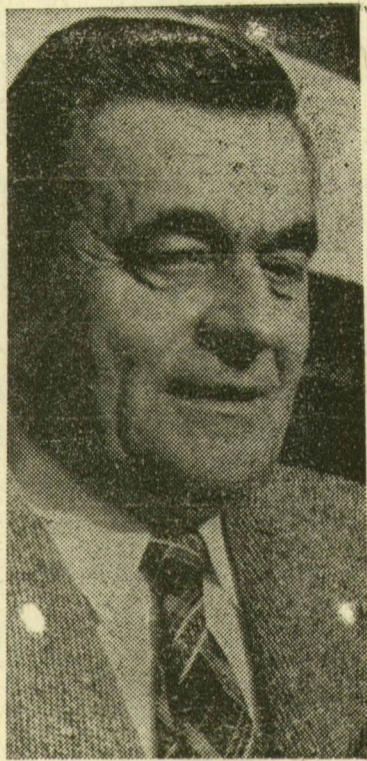
— Akkor beköltöztem Szegedre — emlékezett most vissza. — Dolgoztam a textilművek építésén, s utána jártam az országot egy mélyépítő vállalattal. Tíz esztendei „csavargás” után tagja lettem az akkori Róza Ferenc Tsz-nek Újszegeden. A fuvarozásban dolgoztam és nagyon megtanultam, hogy a szén fel- és lerakódásánál egy lapát súlya tíz kilogramm, száz lapáté tíz mázsa. Tíz-három esztendeig tartott ez az elfutás a homoktól. Utána visszahívtak egy akkori forráskúti téész kertészetébe, vezetőnek.

Bizonyított és bizalmat kapott az elnöki tisztség betöltésére egy másik téésszel való egyesüléskor. Huszonhét millió forint veszteség volt a mérlegen. A Haladás névváltás jó omen volt akkor, ma viszont akár aranyba is lehetne foglalni. További téeszkek egyesülésével létrejött egy 7400 hektáros közös gazdaság, amivel már lehetett mit kezdeni. Jóllehet a kezdet kezdetekor 8 forint esett egy munkaegységre.

— Hol tartanak most, napjainkban?

— Mint kiemelt kategóriába tartozó szövetkezet, évi 100 millió forint bruttó bevétel után (földjeink aranykorona értéke hektáronként 6,4) elestünk a végtermék előállításának állami támogatásától. Az új szabályozó rendszer úgy rendelkezett, hogy az 1976-77-78-ban elért egy főre eső 10 ezer forintot meghaladó szövetkezeti nyereség alapján ez nem illet meg bennünket. Erősebb is. Nálunk az eredmény 40 ezer forint volt. Ahhoz igazodtunk, hogy 20 millió forinttal kevesebbrel számolhatunk. Ennek tudata formálta az évi tervünket, és az eddigi adatok alapján a „vesztesség” ellenére is jó eredményt könyvelhetünk majd el.

Beszélgésünket megszakította a sűrű telefonhívás. Hét vagon frissen szedett paradicsomot kellett az elnöknek eladnia. A mikrokörzetben nem járt sikerrel. Hívta a Kecskeméti Konzervgyárból az igazgatót. Mellé kapcsolta. Eltelt vagy fél óra a várakozással, miközben megjegyezte, hogy milyen nagy lehetne ez a kis ország, ami hazánk, ha mindenki azt csinálná, ami a dolga,



de azt jól, a lehető legjobban. Igaza volt, nem lepődtem meg, jóllehet, tudtam róla, hogy pártunkivüli, viszont mindaddig végrehajtotta és végrehajta az általa is helyeselt politikát, szívvel, lélekkel.

Mit ad ez a teljesen tehermentes termelőszövetkezet a népgazdaságnak évente, 1100 főnyi aktív tagságának a munkájával? Csak néhány jellegzetes adatot a sok közül: burgonyát 800, paradicsomot 600, káposztát 100 vagonnal; 200 ezer tő szegfűt, 40 ezer szál gerberát és 1500 szarvasmarhát. A háztáji gazdaságokból 8 ezer hektár tertsét és 100 millió forint értékű zöldségfélék az évi 300 ezer tiszorás munkanap mellett. A húsprogram szolgálatában áll évente 100 vagon pecsenyecsirke is, amelyet a téész úgy nevel, hogy nem épített hozzá műemlékjellegű épületet, mert elég hozzá a földje is.

Gazdag ez a téész? Tiszta vagyona 400 millió forint. A közös munkából az egy tagra eső jövedelem évi 45 ezer forint. A háztájból származó pedig bruttó 100 millió forintba tehető. Az elnöknek mindennap reggel fél 5-kor csörög az óra, meg vasár- és ünnepnapi is, és talponállása kitesz napi 15-16 órát. Hogy mi az évi rendes szabadság, arról csak fogalma van, gyakorlatja nincs. Megszállott? Lehet. Összeesve a közösséggel, a homokkal. Két fia is a gazdaságban dolgozik. Egyik kertész, a másik villamosági szerelő. Tőlük többet követel, mint másoktól. Így szoktatta őket. Különben azt mondják róla, hogy kemény kezű vezető. Csak akkor lágyul el, amikor kislány unokáját az ölébe veszi.

LÓDI FERENC

A csalódás

Mint hallottam, az ember azért megy étterembe, hogy bosszankodjék. Tegnap elmentem tehát a „Kék Lámpához” címzett vendéglőbe. Lássuk csak, mivel rontják el ott a vendég tartózkodását!

Rögtön az ajtónál a főúr fogadott, várakozásteljes és szeretetre méltó pillantást vetve rám.

— Mutassa meg végre, hogy hova szabad leülöm — mondtam neki.

— Nem uram, ott foglalhat helyet, ahol óhajta.

Mit jelentsen ez már megint? Merő bosszantás! Alig-hogy hozzászólt az ember, hogy megmutassák hova ülhet máris felhagynak ezzel a szó-kással.

— És most kérem az étla-pot!

Többek nevében, vagy a többség érdekében?

Egy beszélgetés tanulságai

Tizenötven ültük körül az asztalt, s gondolatban megpróbáltuk körbejárni Szegednek azokat a területeit, ahol mostanában gyakrabban beszélnek az emberek az autóbussz-közlekedésről. Többnyire annak hibáiról. Hát persze, akinek nincs panasa, aki elégedett, akinek egy-egy változás a kedvében járt, az nem szól, nem telefonál, nem ír levelet nem keresi fel tanács-tagját. Aki megteszi, általában többek nevében szól. De vajon a többség érdekében-e?

Beszélgő partnereink a minap arra törekedtek, hogy városrészi lakóinak érdekeit képviseljék: hattastyepi, mihályteleki, béke-telepi tanácsotagok, népfrentbizottsági vezetők — valamennyien utasok is — voltak a kérdezők, s a 10-es számú Volán vezetőin, autóbusszvezetőin kívül a városi pártbizottság és a tanács illetékes tisztviselői voltak a válaszolók. Beszélgetésünkről nem készült jegyzőkönyv, az elhangzottak lényegének összefoglalását, közre-adását azonban mindenképpen indokoltnak tartjuk.

Munkanapokon 2 ezer 966, munkaszüneti napokon 1805 járat indul útjára Szeged autóbussz-hálózatának 39 vonalán. Hétszaznegyvenötözer-hatszázkilencven utas közül egy nyújtja be valamilyen formában panaszát. Negyvenkilencszáz járatnak körbe a Földet az egyenlítőn az autóbussz-vezetők, mire egyikük balesetnek válik részesevé. Imponáló adatok, noha a közhangulatnak nem pontos kifejezői. Azt azonban érzékeltetik: útépitésekkel, parkoló autókkal, árkon-bokron át igyekvő gyalogosokkal, vasúti sorompókkal nehezített nagyvárosi fel-tételek között nem lehet csekély munka a menetrend, a napi jár-atbeosztás kidolgozása, s mégin-kább alkalmazása. A lehető leg-gazdaságosabban megtervezni a városi utakat járó autóbusszok, s vezetőik „órarendjét” — erre csak számítógép képes ma már. De a gép nem helyettesítheti, leg-följebb segítheti az embert, s bármilyen nehéz is utólag „bele-nyúlni” a gép készítette prog-ramba, meg kell tenni olykor, mint történt az legutóbb a haty-tvasi, gyálai autóbusszok esetében is.

Az október elsején életbe lépte-tett új menetrend előkészítésekor, még tavasszal kérték a városrészi tanácsotagjai, periodikusan ismét-lődő rend szerint — 20 percen-ként, ajánlotta fel a Volán — jár-jának az autóbusszok. Megkapták. A gyálariétek jól jártak, a haty-tvasiak panaszkodnak a zsúfoltságra. Hát persze: csuklós kocsik helyett szólóbusszok mennek arya-felé. (Az ok: a nemrégiben felújít-tott út egynéhány megállójába nem férnek be a csuklósok. A vá-rosi tanács gyors beavatkozásá-nak köszönhető, hogy e gond ha-

marosan megoldódik: a járdaszige-teket meghosszabbítják.) S ad-dig is mentesítő autóbussz külden-ek a vonalra a legfogalmasabb órákban. Mert lám, hiába ké-szült a városrészi lakóinak kíván-sága szerint az új menetrend, a gépi program merevségét a ru-galmas szervezőknek kell félolda-niuk. (Megjegyezzük, hogy ami-kor az útépitéshez hozzáfogott a KPM Közúti Igazgatósága, indok-ol egyebek között az is elhang-zott: az új úton majd csuklós busz-okat indíthat a Volán.) A men-tesítő autóbussz azonban nem egyenértékű a menetrend szerin-tivel: a megállóknál várakozók nehezen hiszik el, hogy öt perc múlva jön a mentesítő. Inkább zsúfolódnak, biztos, ami biztos...

A Volán a Budapestten készült napi járatbeosztás gépi program-jába könnyebben — és itt Szeged-en — beavatkozhat majd, ha megérkezik saját számítógépe. Gyorsul akkor a módosítás folya-mata — ám ezzel lépést kell tar-tania az utastájékoztatósi rend-szernek is! Mihálytelek tanács-tagja tette szóvá: képtelenség megtanulni egy-egy vonal men-trendjét. Náluk például még a fia-talabbak sem tudnak mindig el-igazodni a jelekkel, rövidítések-kel tarkított menetrendeken. A megoldás pedig egyszerű: forgal-mas helyen egyetlen nagyméretű piakát, mely a pontos indulási időket tünteti fel, s nem azt hogy „a hét utolsó munkanapja kivéte-lével munkanapokon 12.45 órától 18.25 óráig 20 percenként” megy az autóbussz... (A megállóknál elhelyezett tájékoztató táblák egyebként egy nemrégiben meg-jelent szabvány szerint az eddigi-eknél még kevesebb információt adhatnak. Reméljük, ezekkel a szegedi megállóknak nem fogunk találkozni!)

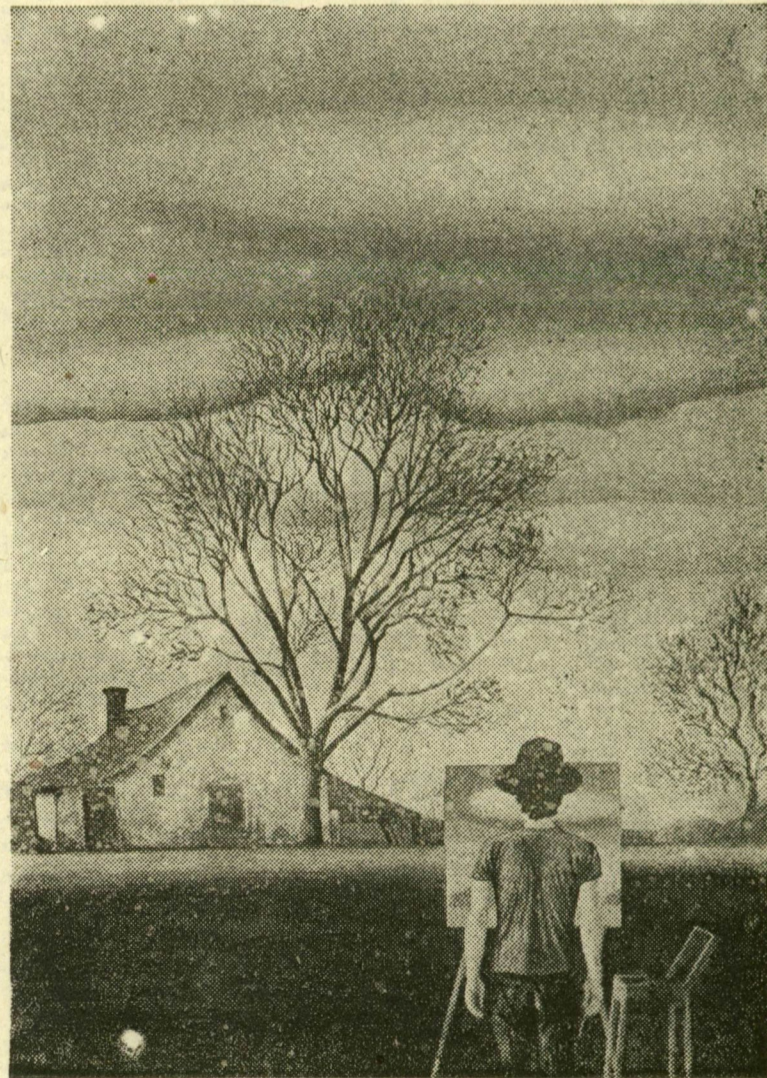
Ha tájékoztatlan az utas, olyan reményeket táplál, olyan igénye-ket fogalmaz meg, amelyek a

valóságtól távol állnak. Például: Miért nem áll meg Mihálytelek 66-os autóbussza ismét a Centrum-nál — a Bartók Béla tér kevésbé alkalmas az átszállásra. Igen ám, de az áruháznál levő megálló már így is annyira zsúfolt! Az ér-vek és ellenérvek szembesítése-kor nyilván a nyomósabb győz, ha nem mondunk le a szembesi-tésről — így summázhatnánk a beszélgetésnek a tájékoztató tö-keletésétől szóló részét. Ki vi-tatná: egy-egy lényeges változ-tás bevezetése előtt az érdekelteket — például a tanácskozási köz-pontokban — tájékoztatni, véle-ményüket kérni, javaslataikat fontolóra venni — kötelesség. A változtatás indokait megértetni — érdek, mely talán csak hetek, hónapok múltán hoz hasznot.

Az az utas, akinek nem tűnt fel, hogy az utóbbi időben az au-tóbusszvezetők többsége használja a mikrofont, aki nem vette észre, hogy a Volánnál szigorúan büntetik a jogos panaszokra okot adó-busszvezetőket, aki még sosem vette észre, hogy szigorították az ellenőrzést, s hogy több alkalom adódik manapság a kölcsönös vé-leleménynyilvánításra, annak azt tanácsoljuk: utazzon nyitottabb szemmel, legyen fogékonyabb! E törekvések ugyanis láthatóan megvannak a Volán dolgozóiban. Már nem titok: a jegykiadó auto-matákat szeretnék felváltani jobb, megbízhatóbb gépekre, a vasúti sorompók miatti késésekre számítva tervezik a menetren-det, társadalmi munkát ajánlanak fel, hogy egy-egy autóbusszforduló elkészülhessen! A szemlélet-változtatás szándéka érzékelhető-vé vált — mi úgy látjuk, mindkét oldalon. Egyebek között ennek el-mélyítésére adtuk közre a beszél-getésből lesűrhető tanulságokat is.

Bizonyítékképpen még csak annyit: 1980. október másodikán a szegedi Volán teljesítette ötödik öt éves tervét, 373 millió 340 ezren (egészen pontosan ennyien utaz-tunk a Volán-emblémű kocsikon).

Pálfy Katalin



ZOLTÁNFI ISTVÁN FESTMÉNYE