Hallgatunk és beszélünk

Carl Rogers sajtótájékoztatója

Beszélünk? Vajon eleget, vagy éppenséggel nem túl sokat? Ki tudjuk-e fejezni gondolatainkat, érzelmeinket, örömeinket, fájdalmunkat? Meg tudjuk-e osztani önmagunkat, hagyjuk-e, hogy embertársunk gondolatvilágának, érzelmeinek részesei legyünk? Emberek között élünk egész nap, férjünkkel, feleségünkkel, gyerekeinkkel, főnökünkkel, tanítványainkkal, útitársainkkal. Kommunikálunk (sajnos sokkal ritkábban, mint kellene!) kézmozdulatokkal, mimikával fejezzük ki megértésünket, rosszallásunkat, türelmetlenségünket. De vajon valóban azt fejezzük ki, amit gondolunk, érzünk? S ha igen, akkor a másik ember „veszi-e az adásunkat"? Vizsgálatok sora támasztja alá azt a hétköznapi megfigyelést, hogy milyen kevéssé ismerjük önmagunkat, viselkedésünk hatásait. Hogy gyakran félreértjük egymást, az valójában nem csoda: minden ember másfajta tapasztalatokkal, előélettel rendelkezik. A kommunikációs nehézségek leküzdésétől nem kisebb dolog függ, mint egyéni boldogulásunk, közösségünk hatékonyabb működése, a népek békés egymás mellett élése.

Szegeden vasárnap kezdődött az a nemzetközi munkaértekezlet, amelyet a Kultúrközi Kommunikációs Központ (Párizsban van a székhelye) és a Magyar Pszichiátriai Társaság hívott életre. Július 8-ig tart, a közel 400 pszichológus, pszichiáter, tanár és ideggyógyász 21 országból utazott városunkba, hogy a kultúrközi kommunikáció, vagyis a kulturált népek, nemzetek közötti párbeszéd hatékonyabbá váljék, gyümölcsözőbb legyen az együttműködés. A találkozó díszvendége *Carl Rogers*, az Egyesült Államokban dolgozó nemzetközi szaktekintély, aki tegnap, kedden, a találkozó színhelyén, az Ifjúsági Házban tartott sajtótájékoztatót, értékelve a résztvevőkkel a találkozó eddigi tapasztalatait. A szegedi munkaértekezletet rendkívüli jelentőségűnek ítélte. A Kultúrközi Kommunikációs Központ 15. munkaértekezletét, az ideit, első ízben rendezték szocialista országban — hangsúlyozta. Az évente megrendezett eszmecserék legfontosabb célja, hogy a különböző politikai rendszerben alkotó tudósok, szakemberek a nyelvi nehézségeket leküzdve őszintén, nyitottan, megértő szándékkal hozzák a kollégák tudtára véleményeiket, következtetéseiket. Minden résztvevőnek más-más alapélményt nyújt a találkozó. Ám mindegyikben közös, hogy egy cél érdekében, az emberért, az emberiségért dolgoznak.

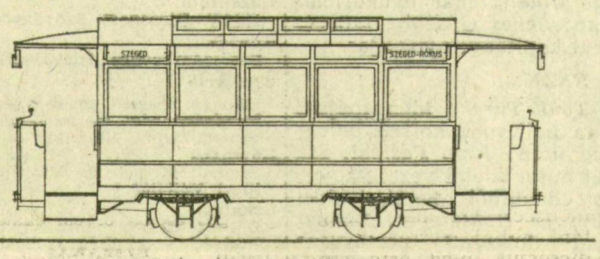
M. E.

Terhes Sándor—Nagy István:

Lófejűek, pöfögők a vaspályán

Szemelvények a száz éve indult szegedi lóvasút történetéből

8.



Szegedi lóvasúti kocsi jellegrajza

A történet következő fontos állomása a Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság 1905. augusztus 4-én benyújtott úgynevezett emlékirata. Az okmány lényegében az engedélyi okirat, a város és a részvénytársaság között megkötendő szerződés nyers alapja, tervezete. A hosszú huzavona mégsem akart véget érni. A városi tanács 38 215/905. sz. végzéssel küldött bizottságot jelölt ki a helyzet — ki tudja, hányadik — tisztázására. Ez időben több irányú vita dúlt. Vitatkoztak az újszegedi vonalról, a közvágóhídi (Petőfi Sándor sugárúti) vonalról, a fővonal kétvágányúsításáról, de legtöbbet a szerződés tervezetéről.

Taschler Endre tanácsnok, tanácsi előadó a törvényhatósági bizottságnak írt előadói javaslatából (1905. szeptember 20.) megtudjuk a döntés elodázásának igazi (?) okait. Mint kiderült, a tanács mindvégig latolgatta, hogy „nem volna-e czélszerűbb, ha a lóvasút megváltása mellett a villamosvasútat a város vagy maga, vagy új vállalkozás útján létesítené"? Sőt azon is tanakodtak a városatyák, hogyan juthatna a vállalat „megváltástól eltérő más pénzügyi művelet útján" a város tulajdonába. Ez utóbbi nem volt járható út, mert mint írja: „megakadályozza az a vagyonkezelési eljárás, mely a törvényhatóságot ebben a tekintetben szigorú törvényes formákhoz köti".

A levélből az is kitűnik, hogy a részvénytársaság legutolsó ajánlatában foglalt feltételek, és a város pénzügyi érdekei között „jelentékeny közeledés mutatkozik több lényeges kérdésben". A további taktikázást már nem tette lehetővé sem a lóvasút leromlott műszaki állapota, sem pedig a „közönség sürgető követelése."

Az időközben tekintélyesre duzzadt villamosítási akta a város törvényhatósági bizottsága elé került. Az 1905. december 22-i — rendkívüli — törvényhatósági ülésén (közgyűlésen) nyert első ízben hivatalos megfogalmazást a város és a részvénytársaság közötti szerződés. Az okmány hatálybalépéséről a következőt olvashatjuk:

„... határozatilag kimondja a közgyűlés, hogy a közúti vasútnak a város által való kiépítésének és házi kezelésbe vételének ... a bizottságilag megállapított és tanácsilag elfogadott föltételek mellett való villamos üzemre leendő átalakítására a Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaságnak az engedélyt kiadja ... Jelen szerződés engedélyesre nyomban az aláírás után kötelezővé válik, attól ő vissza nem léphet, ellenben Szeged szab. kir. városra nézve csak a m. kir. belügyi és kereskedelemügyi miniszter úr jóváhagyása után válik kötelezővé ... A szerződésnek a város közönsége nevében leendő megkötésével és aláírásával Dr. Lázár György polgármester bízatik meg. Az ekként hozott határozat ... közhírré teendő, s a 15 napi kihirdetési határidő letelte után a m. kir. belügyminiszter úrhoz külön felirat mellett, oly kérelemmel terjesztendő fel miszerint azt a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úrral egyetértőleg jóváhagyni méltóztassék ..."

Igaz ugyan, hogy annak rendje, s módja szerint a szerződéstervezetet jóváhagyásra megküldték, de a kereskedelemügyi miniszternek sem volt sürgős a dolog. Érdemben 1906. áprilisában foglalkozott az ügygyel, amikor közigazgatási bejárás megtartását rendelte el. Az 1906. május 2—3-án megtartott helyszíni szemléről felvett jegyzőkönyv tanúsága szerint: „a tervezet ellen általánosságban észrevétel nem merült fel". Újabb helyszín és időpont: Budapest kereskedelemügyi minisztérium, 1906. augusztus 16. A napirend pedig: „... az engedélyezési feltételeknek megállapítása iránti javaslattétel" tárgyalása. Újabb kérések, javaslatok, amelyek „felsőbb döntés végett jegyzőkönyvbe vétettek."

A villamosítás, illetve az új vonalak építése ekkor már tervezési stádiumban volt, jóváhagyott szerződés, építési engedély nélkül.

Végre 1903. október 15-én dr. Lázár György polgármester, Weiner Miksa és Lőw Mózes igazgatósági tagok aláírták a város és a vaspálya részvénytársaság között megkötött villamos vasút építésére vonatkozó szerződést. A szerződést — kisebb módosításokkal, illetve kiegészítésekkel — a belügyminiszter (a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértésben) 1906. december 22-én hagyta jóvá. Az engedélyokirat, illetve az annak kiegészítő részét képező „építési és üzletberendezési feltételek" 1907. január 18-án 922/1907. szám alatt kelt „magas rendelettel adatott ki."

Még alig száradt meg a tinta az okmányokon, máris akadtak szép számmal módosítási indítványt tevők (Lábdy Antal és társai), sőt fellebbezők (dr. Kuzmann József és társai). Az új indítványokat éppúgy, mint a fellebbezést, elutasították.

(Folytatjuk.)

Szolgáltatása: tervezés, tanácsadás

Mi az az ACSI? — Miben segít?

Anyagmozgatás és csomagolás a magyar gazdaságnak két olyan területe, ahol igencsak akad szervezési és korszerűsítési tennivaló. Túl sok ember foglalkozik még a vállalatok közötti és a gyárkapukon belüli anyag-, félkész- és késztermékszállítással. Nem lehet vitatéma, hogy az Anyagmozgatási és Csomagolási Intézet (ACSI) tevékenységére szükség van.

Ez a szervezet az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság támogatásával tizenöt évvel ezelőtt alakult. Azóta kiépült a már majdnem országosnak nevezhető hálózata. A vidéki irodák is széles körű tevékenységet végeznek. Szinte csak a laborvizsgálatokat hagyják a budapesti központra. A szegedi iroda 1976-ban kezdte működését. Jelenleg hárman dolgoznak a Horváth Mihály utcai helyiségekben. Megrendelések, munka hiánya miatt nem panaszkodnak.

*

Az ACSI a raktározási, anyagmozgatási és csomagolóeszközök, gépek, berendezések közül elsősorban azokat ajánlja, amik sorozatban gyárthatók és rendszerben alkalmazhatók. De az egyedi, speciális igényekkel jelentkező megrendelőknek is a rendelkezésére áll.

A raktározási szakmán belül az állványokból mondható a legjobbnak a hazai ellátás. A beruházók könnyű és többféle nehéz állványzatból választhatnak. A gyártók — a Fémmunkás Vállalat és a Salgótarjáni Kohászati Üzemek (SKÜ) — között már a piaci verseny csírái is felfedezhetők.

Nem ennyire jó a helyzet a targoncaellátásban. A megrendelő általában nem jut hozzá ahhoz a típushoz, ami a legmegfelelőbb lenne a számára. Ehhez ugyanis nem ritkán éveket kellene várni a beszerzéssel. Általában nincs minden rendben a kezelők érdekeltségével sem. *Nagy Sándor*, az ACSI szegedi irodájának vezetője, aki targoncakezelőket képző tanfolyamokon is oktat, a problémáról a következőket mondta:

— A résztvevők közül sokan targoncakezelőként majd kevesebbet keresnek, mint előző beosztásukban. Nagyon sok vállalatnál a targoncások sem anyagilag, sem erkölcsileg nincsenek ösztönözve a gép megfelelő kezelésére.

Ez annál is inkább elgondolkodtató, mert nem kis értékű gépekről van szó. Ma egy átlagos emelőtargonca vételára 250—300 ezer forint, egy magasabb és elfordítható villás emelő félmillióba is belekerül. Sok vállalatnál a belső anyagmozgatást még ma sem a gyártástechnológia részeként kezelik. Pedig ez a folyamat megszabja az átfutási idő hosszúságát. A konvejor és görgőpálya alkalmazása a gyártási ütemet is meghatározza.

Szerencsére akadnak nagyon jó példák is. A szatymazi Finn—Magyar Barátság Termelőszövetkezet a paprikacsumázás görgőpályás megszervezését rendelte meg az ACSI-tól. A pályába egy mérleget is beiktattak, amely rögzíti a rajta áthaladó paprika súlyát. Az idei szezontól már valószínűleg nem várakoznak órákat a paprikával telt járművek a szatymazi csumázó előtt.

A csomagolásban az intézet csak meglevő gyártóháttérrel rendelkező technológiát ajánl. A pécsi Sopianae gépgyár kifejezetten korszerű csomagológépeket gyárt. Ezekkel a gyűjtőcsomagolásban és egységrakomány-képzésben jelentkező igények szinte maradéktalanul kielégíthetők. S a pécsieknek konkurrenciájuk is van: a Nagykőrösi Fa- és Fémipari Szövetkezet, amely egyre jobb és viszonylag olcsó gépekkel jelentkezik. A korszerű fogyasztói csomagolásra nagyon kevés hazai példát lehetne felsorolni!

*

Az ACSI szegedi irodája az idei évtől Csongrád és Békés megye mellett tevékenységét Bács-Kiskun megyére is kiterjesztette. Szolgáltatásai közül kiemeljük az úgynevezett tagvállalati rendszert. A szerződéses rendszerű kapcsolat lényege, hogy az ACSI a saját kiadványait, esettanulmányait külön díjazás nélkül eljuttatja a partneréhez. Ezenkívül évente 15 mérnöknapot dolgoznak szakemberei a vállalat által kért tervezéseken és szervezéseken. Ezért körülbelül harmincezer forint a térítési díjátalány. Ilyen szerződést kötöttek öt évvel ezelőtt a Szegedi Konzervgyárral, a CSOMIÉP-pel és a Paprikafeldolgozó Vállalattal. Most kezdődtek a tárgyalások a szegedi Füszérttel.

Jó lenne, ha az új raktárak építtetői még a tervezés időszakában kérnék az iroda véleményét, akkor nem fordulhatna elő, hogy a termékféleségnek egyáltalán nem megfelelő méretezésű raktár készül el. Előbb a raktározási technológiát kellene meghatározni, és csak azután a fölé emelhető épületet.

Az ACSI szervezeti változások előtt áll, de bizonyos, hogy továbbra is tárcaközi intézmény marad. Díjtalanul végzett szolgáltatásainak száma nem csökken. Tevékenységi köre különösen a tanácsadásban bővül.

Bőle István

A júliusi Tiszatáj

Buda Ferenc dalszerű verse (Fölöttem hold is, csillag is) vezeti be az új szám szépirodalmi anyagát. *Páskándi Géza* művei közül a Kegyelmes katasztrófát, „Ezagh tanversét" emeljük ki. (Ezagh az író játékos alteregója, s eddig — többek között a Tiszatájban — prózai írások hőseként találkoztunk vele.) *Vári Attila* „ajánlott levelének" feladója Kós Károly. A vers „a fészek melegét" elhagyni akaróknak azok példáját mutatja föl, kiket „kötött a sors": szóltak a „tompító ködben", hogy a „nyáj" el ne széledjen. *Takáts Gyula* négy szonettel szerepel, s olvashatjuk még *Szikszai Károly, Deák Mór, Újhelyi Ágnes* és *Zalán Tibor* verseit. *Körmendy Zsuzsanna* Abortusznovella című írásának a megfigyelés pontossága, a lélektani érzékenység egyik erőssége. A Tiszajárás 54. folytatásában *Tóth Béla* a magyar felvilágosodás nagy alakjának, Bessenyei Györgynek a szülőfalujába, Tiszabercelre érkezik. A szülőföld szeretetéről az író és Bessenyei Anna furcsa kapcsolatáig sok minden fölvillan itt Bercel híres szülöttének regénybe illő életútjából.

„A magyar néprajztudomány egyik legnagyobb egyénisége, Györffy István nemcsak saját szaktudományán belül, de messze azon túl, a tudományos és az irodalmi világban éppenúgy emléket, művet, tanítványokat, utódokat és követőket hagyott maga után, mint ahogy művelődéspolitikai nézetei napjainkig hatóan élnek tovább." — írja *Balassa Iván* abban a tanulmányban, amely a nagy néprajztudós születésének centenáriumán jelent meg. *Hofer Tamás* A népművészet Györffy István kutatásaiban című munkájában nemcsak a nagy összegzőt, hanem egy új tudománytörténeti szakasz kezdőjét is méltatja, a Györffynek a történeti kérdésekre adott válaszait emeli ki.

A Tanulmány rovatban *Csapody Miklós* a két háború közötti romániai magyar ifjúság Erdélyi Fiatalok néven emlegetett mozgalmának történetéről ír, eszmeiségüket (ezen belül is a világnézeti függetlenség és a politikamentesség elvét), az Erdélyi Fiatalok és az Országos Magyar Párt kapcsolatát vizsgálja. Két költő címmel *Pintér Lajos* a kolozsvári Lászlóffy Aladár, és az újvidéki Tolnai Ottó költészetét jellemzi. Mindkét költőnek nagy szerepe volt a romániai, illetve a vajdasági magyar líra két évtizeddel ezelőtti megújulásában.

A Kelet-európai Nézőben *Fried István* a szlovák—magyar irodalmi kapcsolatok néhány továbbgondolásra érdemes kérdésére irányítja a figyelmet. Megállapítja, hogy mennyiségileg mindkét oldalon rendben van minden, de „a magyar irodalom szlovák, a szlovák irodalom magyar fordítása, népszerűsítése vagy néhány elszánt kultúraközvetítő ügye, vagy protokolláris ügy ..." Fried a szlovák hungarológia és a magyar szlovakisztika utánpótlási gondjait is fölveti. A nemrég Szegeden is járt Szergej Zaliginról *Babus Antal*, a mai észt líráról és prózáról *Árpás Károly* írása olvasható.

Gáll Ernő, Szeli István, Joó Rudolf és Beke György könyvéről *Vekerdi László, Szakolczay Lajos, Lipcsey Ildikó* és *Mátyás István* tollából jelent meg bírálat. *Nikolényi István* a szegedi színház elmúlt évadiát értékeli. A felszabadulástól számítva 40. évad tablóján töprengve a háború utáni indulást, a nagy korszakot idézi, mely végérvényesen elmúlt. „Hullámvölgyek és hullámhegyek követik azóta egymást, most momentán a szedelőzködés, az erőgyűjtés korát éli a színház." A júliusi Tiszatájt *Tardi Sándor* rajzai illusztrálják.

Hajózástörténeti múzeum

A MAHART és a Közlekedési Múzeum közreműködésével az ismeretterjesztés és a közművelődés szolgálatába állítják Farkas Vince nyugalmazott folyamhajózási kapitány hajózástörténeti gyűjteményét. Bemutatására a Duna-kanyar egyik idegenforgalmi központjában, Zebegényben vásároltak házat, s ebben hamarosan megnyílik hazánk első hajózástörténeti állandó kiállítása.

Farkas Vince 28 évig szolgált különböző hajókon, s e csaknem 3 évtized alatt gazdag anyagot gyűjtött össze a természeti népek hajóépítési szokásairól, ezzel kapcsolatos díszítőművészetéről, szerszámairól, s általában a hajózásról, és a hajózás történetéről. Sok sajátos csónaknak, hajónak méretarányos, pontos másolatát is elkészítette. Gyűjteményének egyes darabjai már régen múzeumba kerültek, a teljes anyag kiállításának azonban csak most teremtődtek meg a feltételei. A július 12-én Zebegényben (Szőnyi utca 9.) megnyíló hajózástörténeti kiállítás szakmai felügyeletét a Közlekedési Múzeum látja el.