



Fafaragó diákok

A valamikor főként falun élők, pásztorok hobbiját, a fafaragást ma már a városban élők között is sokan kedvelik, művelik. Győrött például a fiatalok közül hódolnak sokan ennek a szenvedélynek. A Rába-parti városban már 17 éve működik a Bartók Béla Megyei Művelődési Központ alközházában ilyen szakkör, ahol sok középiskolás diák hódol a nem kis fantáziát és kez ügyességet igénylő elfoglaltságnak. Képeinken: munkában a szakköri tagok

Növekedett a munkahelyi balesetek száma

Hét esztendeig egyenletesen csökkent, tavaly ismét növekedett az üzemekben, munkahelyeken, illetve a munkahelyre jövet-menet bekövetkezett balesetek száma: 1988-ban összesen 103 524 esetet jelentettek be.

Az adatok tanúsága szerint tavaly 469-en — az előző évinél 3,3 százalékkal többen — szenvedtek halálos balesetet. Ehhez a magas számhoz nagymértékben hozzájárult az a tömeges baleset, amely a dorogi szénbányák Lencse-hegyi üzemében történt, s 15 halálalát okozott követelt. A katasztrófa oka a technológiai

szabály megsértése miatt bekövetkezett szénrobbanás volt. A dolgozók munkába szállítása során a Pest Megyei Közüti Építő Vállalatnak három, az Észak-dunántúli Regionális Vízműveknek szintén három dolgozója vesztette életét. Az Országos Szakipari Vállalat négy dolgozóját érte útközben baleset.

Az év folyamán az üzemi balesetek száma 6218-cal, 8 százalékkal volt magasabb, mint az előző évben. 1220 esetben regisztrálták, hogy a baleset munkafegyelem megsértése, valamint itasság miatt következett be. Az

üzemi balesetek miatt a táppénzes napok száma megközelítette a 3200-at, 24,8 százalékkal növekedett az előző évihez képest. E nagyrányú emelkedést a balesetek számának növekedése mellett alapvetően — mintegy 20 százalékos mértékben — az okozta, hogy a táppénzes napok számításának rendje megváltozott, tavaly óta a táppénz nem munkánem naptári napra jár. A tényleges emelkedés tehát mintegy 5 százalékra becsülhető.

A legtöbb baleset népgazdasági ágakat tekintve az iparban következett be, itt történt a halálos és nem halálos balesetek 43 százaléka, összesen 44 639 esetben. Az emelkedés az előző évihez képest 4 százalék. Az építőiparban 2 százalékkal volt több baleset, mint a megelőző évben. A közlekedés, posta és hírközlés területén tavaly kevesebb baleset történt, mint korábban, ám az ebben az ágazatban dolgozók munkába jövet-menet 25 százalékkal gyakrabban szenvedtek balesetet. A mezőgazdaságban tovább csökkent mind a halálos, mind a sérüléssel járó balesetek száma, ám lassú ütemben, mint az ott dolgozók létszáma.

P. E.

Ajándék Nicaraguából

Tegnap a JATE vendége volt Lizandro Chávez, Nicaragua magyarországi nagykövete. Országa könyvterméből hozott ajándékot, melyet családias ünnepségen adott át az egyetemi könyvtárnak. Ez alkalomból Csáky Béla rektor mondott rövid beszédet, melyben megköszönte az ajándékot, s egyben bejelentette, hogy a művelődési miniszter a szegedi egyetemet jelölte meg a spanyol nyelv és irodalom, valamint Latin-Amerika-kutatás központjává. Az ünnepségen jelen volt Anderle Ádám, a Latin-Amerika Tanszék vezetője is. A nagykövettel a baráti találkozó után beszélgettünk.

— Az ajándékok között olyan könyvet is láttam, melynek ön a szerzője. Egy novellistából hogyan lesz diplomata?

— Ez mifelénk egyáltalában nem furcsa dolog. Én mielőtt nagykövet lettem, mellesleg még pártvezér is voltam. Nálunk ma nehéz helyzet van, függetlenségi harcot vívunk, tíz éve folyik az áldatlan küzdelem, hogy talpra álljunk. Az íróra szinte rázuhan a feladat, hogy országát kivezesse a polgárháborúból és a szegénységből.

— Milyennek látja a magyarországi változásokat?

— Nagy örömmel nyugtázom a felgyorsult eseményeket. Két évvel ezelőtt voltam Moszkvában egy kongresszuson, ott hallottam először a peresztrojkáról. Úgy éreztem, ha ez a tendencia a gyakorlatban is megvalósul, akkor nagy változás áll be Európában, sőt, az egész világon. A magyarok most

folytatják azt, amit 63-ban a reformerek már egyszer elkezdtek. Kíváncsi vagyok, hogy minden baj nélkül, békés úton jussanak el céljaikhoz.

— Miért éppen a szegedi egyetemet ajándékozta meg Nicaraguában kiadott könyvekkel?

— Kézenfekvő, hiszen ebben az országban, itt foglalkoznak legmagasabb színvonalon Latin-Amerika-kutatással. Talán ez a néhány kiadvány is segít abban, hogy a magyarok megismerhessék az én országomat.

Most könyvtáros leszek...

Amikor beléptem, valami nagyon barátságos hangulat fogadott. Az asztalon sütemény és üdítő várta a vendégeket. Mindenki köszöntött a másikat, helyet foglaltak, miközben Irmeli Kniivilä, a magyar–finn baráti kör alapítója megérkezett. Irmeli, akit — bár csak pár hétre látogatott Magyarországra — itteni barátai szívélyesen fogadtak. A magas, szőke hajú, finn nő majd kilenc évig volt a szegedi egyetem lektora. Most egyeztetendőt otthonléte után jött vissza Szegedre.

— Mivel foglalkozott finnországi egy éve alatt?

— Egyetemista voltam. A tamperei egyetemen tanultam könyvtár-információ szakon.

— Miért volt szüksége a plusz két szakra, hiszen már diplomás?

— Igen, valóban szerez-

tem már diplomát. Van már finn, finn-ugor nyelvtanári, népművelői diplomám, de most a könyvtárosira van szükségem. A tamperei könyvtárban ugyanis van egy magyar központ, csak hogy ott eddig nem volt magyarul beszélő könyvtáros. Ezért döntöttem a könyvtár szak mellett, és most könyvtáros leszek.

— Ezek szerint akkor ön áll be a pult mögé?

— Nem, ez azért Finnországban nem egészen így van, mert a finnországi könyvtári rendszer más, mint a magyarországi. Ott nemcsak kölcsönözni lehet, hanem művészetekkel foglalkozni különféle körök keretében. Ezenkívül tanulmányok is szoktak indulni, ahol az olvasók nyelveket is tanulhatnak.

— Most térjünk vissza Magyarországra! Tanított

Nincs sínen a vasút?

Sínen van! — tartja a közmondás arról, akinél keresve sem lehet gondot. Bajt találni. Az elmúlt évtizedekben a hazai közlekedés egyik „nagygyűjtő”, a MÁV-ot amolyan állam az államban szereppel ruházta fel a közvélemény. Azután teltek az évek, s kiderült, bizony, itt is alapos lépésváltásra van szükség. A vasutasok is „besoroltak” a szolgáltató vállalatok közé. Gazdálkodók, vállalkozók lettek. Az elmúlt évek nemzeti elszegényedési folyamata azonban a vasutat sem kímélte. Rossz, elhasznált technikai eszközök az egyik oldalon, vállalkozási kényszer a másikon. A vasút elmentmondásos helyzetéről Lovász László vasútigazgatót kérdeztük.

— Mostanában nagyon nem jól áll a vasút szénája. A mi munkánk mindig is függvénye volt a népgazdaság helyzetének. Ma egyre kevesebb a fizetőképes kereslet a személyszállítás iránt, a gazdasági bajok miatt csökken a teher- és tranzitforgalom, az elszegényedő költségvetés pedig nemigen tud apanaszt adni a vasútnak. A berendezéseink egyre rosszabbak, a felújításra, a kocsiállomány megújítására szinte semmi remény.

— Miért nem lehet mindent vállalkozásként üzemeltetni?

— Mert a vasút sehol a világon nem áll meg a saját lábán. Ha körbetekintünk Európában, kiderül, a magyar vasút kapja a legkevesebbet az állami pénztárcából.

— Ezért az áremelések?

— Ezért is. Rövid idő alatt 130 százalékkal kellett emelni a vasúti jegyek árát. Az elszegényedő lakosság egyre inkább az utazáson spórol, így a mi bevételeink is csökkentek.

— Ráadásul a drágább jegyért nem is kínálunk jobb szolgáltatást...

— ... mert nem is folyik be több bevétel hozzánk. A jegyáremeléssel egy időben a költségvetés csökkentette a támogatást. Azaz áthárította velünk a lakosságra a terheket. A plusz bevételből így egyetlen fillérünk sem marad. Sőt! A hetven évvel ezelőtti nyújtott ingyenes utazási kedvezmény az idén több százmillió kiesést jelent majd a vasútnak. A személyszállítás eddig is veszteséges volt.

— Ott van még a teher- és tranzitforgalom!

Szegény a „kincstár”

— Valóban. A külföldi országok többségében a két-tő kiegyenlíti egymást. Tavaly a MAV „nulla” körül tervezte a nyereségét, végül lett belőle 150 milliót haszon. Ez azonban egy ekkora vállalatnál szinte semmi. A vasút rendkívül költséges üzem.

— Talán, ha a világkiállításból lesz valami...

— ... akkor is csak a Budapest—Bécs vonalat kezelik majd kiemelten. Ennek az egyetlen pályának a korszerűsítése elviszi évekre a MÁV összes pénzét. Az ország más területein levő igazgatóságok viszont attól tartanak, ők fogják megkoplalni mindent.

— Ilyen nehéz helyzetben hogyan tudja kielégíteni az utazók igényeit?

— Sok apróságot sikerült megvalósítanunk az elmúlt években. Májustól például új gyorsvonatpár közlekedhet délelőtt Szeged és Budapest között. Elkezdődött egy központi forgalom-ellenőrzési rendszer kiépítése Cegléd—Szeged és Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas között. Sikerült több állomásépületet felújítanunk. A terveink között szerepel, hogy bekapcsolódjunk az Eurocity vasúti hálózatba. Ez azt jelentené a szegedieknek, hogy kétóránként ütemesen indítanánk gyorsvonatokat Budapestre és vissza. Az is csak terv egyelőre, hogy teljesen automatizáljuk és a központból vezéreljük a vonatforgalmat. A munka már elkezdődött, de mindez hatalmas összeget emészt fel. Egyelőre a forgalomszervezésben tudunk előrukkolni újdonságokkal.

Rafai Gábor

Repül a könnyű kő...

Adonyi Sztancs János: Körmagos hógolyó című könyvéről szeretnék beszélni. De csak szeretnék, mert visszariadt a fülszöveg utolsó néhány sora, melyet maga a szerző írt: „Nyilvános szereplésemet a líra területén e kötet sikerétől, illetve kudarcától teszem függővé.” Egyrészt, ezt nem hiszem el, mert sem a siker, sem a kudarc nem lehet olyan tényező, mely beférkőzhet az alkotás folyamatába — ám ha mégis, ott baj van. Másrészt: Szeretném megmenteni a szerzőt ettől a felelőtlenné tünő kijelentéstől, s inkább kritikusa, mintsem hóhéja óhajtanék lenni. Ez a kijelentés öngól abból a szempontból is, hogy manapság a lírának inkább kudarc íze van, mint siker, és ebben az alaphelyzetben csak a reménykedés marad, függetlenül a költemény utóéletétől, hogy legyen erő megteremténi.

Magáról a kötetéről. Mikor átolvastam, nagyon vegyes érzéseim támadtak. Egyik oldalról dicsértem a kimonódást, a rimhasználat biztonságát, az eredetien pesszimista humort; „kire a rúd igen rájár / pokolban se lesz csak vajúr...”, aztán körülalazódott bennem annak az élményanyagnak a prózai háttere, melyből kinőttek a versek, és látnom kellett, hogy ezeknek a dolgoknak igenis komoly helye van egy költemény erőterében.

Dávid Anita

— A kulturált utazáshoz jó utasellátás is kellene. Ezen a téren sok a gond.

— Sajnos, ezt egy másik vállalat végzi. Mi csak bérbe adjuk a kocsikat. Terveztük, hogy saját magunk oldjuk meg a vasúti szellemi ellátását. Előbb-utóbb elkerülhetetlen lesz, hogy a két vállalat szorosabbra fűzze a kapcsolatot. Ezt kívánja az utasok érdeke.

— Mire számíthatnak az áruszállításban?

— Az idén a csökkenést sikerült megállítani. De az a helyzet, hogy a környező országokban is gazdasági pangás van, így a tranzitforgalom nehezen fokozható. Az is igaz, hogy a magyar vasút sem folytatott helyes tarifapolitikát az elmúlt években. Azt hittük, földrajzi helyzetünk miatt nem lehet minket kikerülni. Kiderült, hogy lehet! Új szállítási és árpolitikát kell kidolgoznunk. Rugalmasabb rendszert, hogy idevonzzuk a külföldi szállítatókat is. Igaz, még ma is jelentős, az összes áruforgalomnak fele a nemzetközi szállítás.

— A vasutasszakma az elmúlt években rendkívül leértékelődött. Nem jelent ez gondot az üzemeltetésben?

— Ha arra gondol, hogy munkaerőhiánnyal küzdünk, az csak részben igaz. Egy-egy van felesleges és hiányzó munkatárs a vasútnál. Kevesebb „hivatalnokkal” és több szakemberrel kell dolgoznunk a jövőben. Sajnos egy gépirónót nem lehet mozdonyra ültetni. Így várhatóan lesznek problémáink. Az elmúlt években anyagilag is leértékelődött a vasutasok munkája. Ezen is változtatnunk kell, hiszen az utas is kárát látja, ha nem megbecsült vasutasok végzik a munkát.

P. Sz.