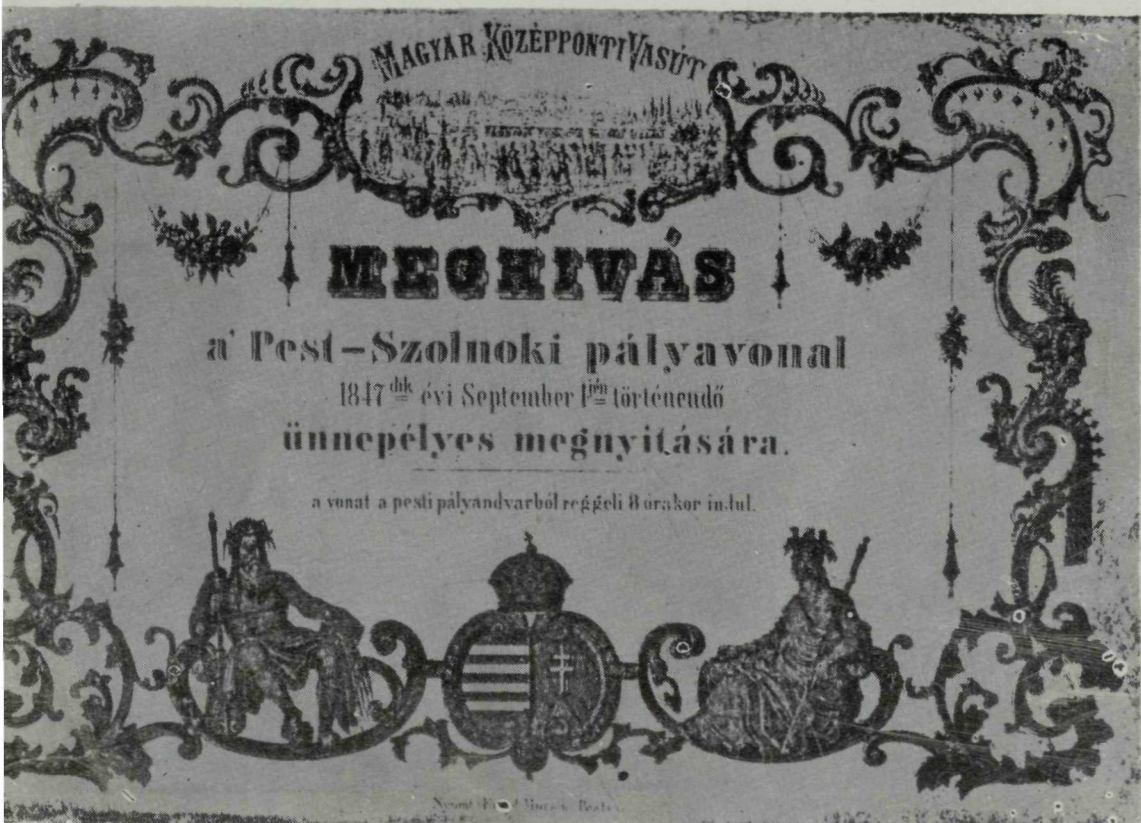
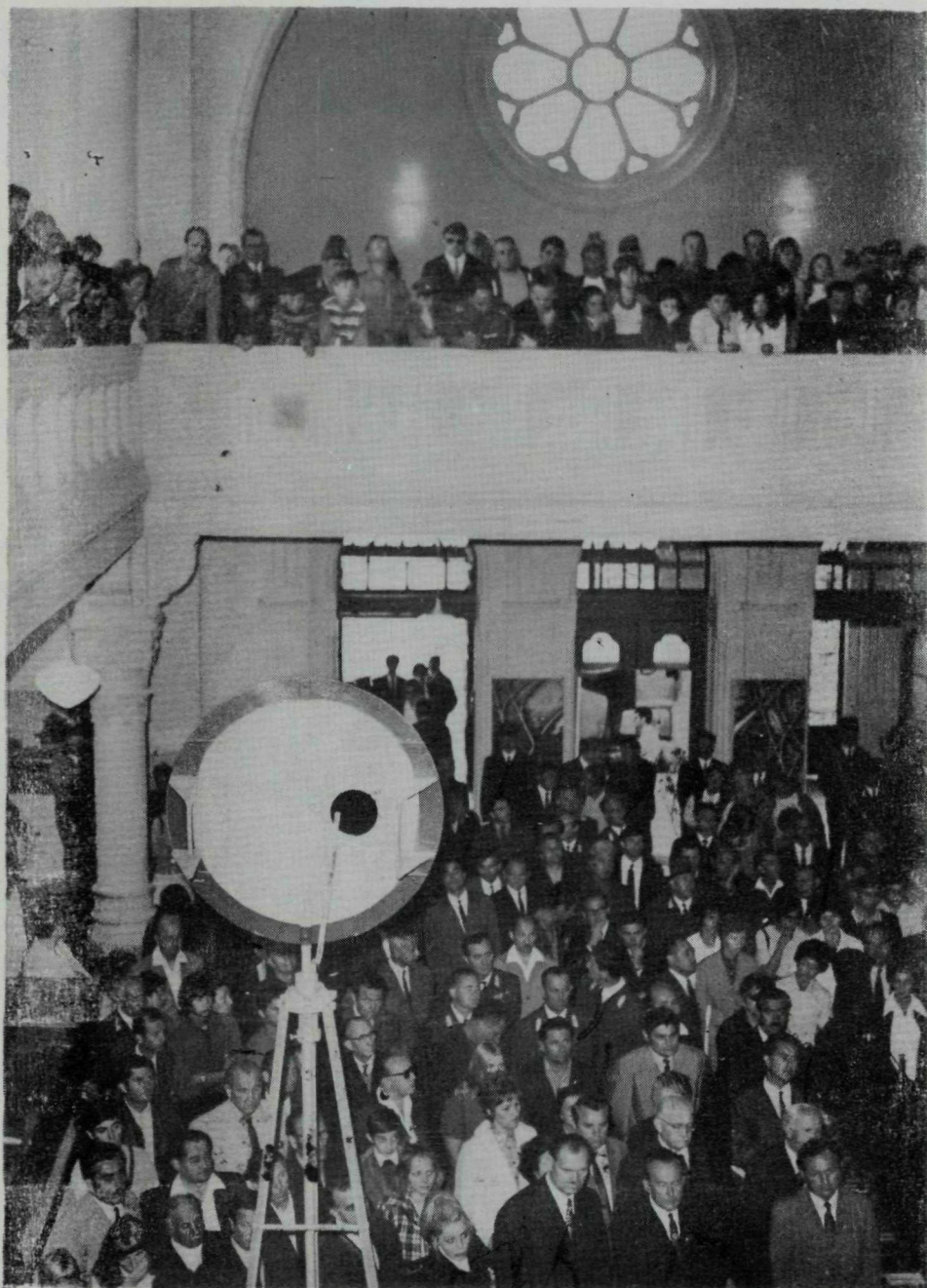


JÁSZKUNSAĞ

XVIII. évfolyam 3 szám

1972. szeptember





JASZKUNSÁG

A Tudományos Ismeretterjesztő Társulat
Szolnok megyei Szervezetének folyóirata

Megjelenik negyedévenként

XVIII. évfolyam, 3. szám

1972. szeptember

Terjeszti a Magyar Posta, Előfizetheti a Posta
Központi Hírlap Irodánál (Bp., József nádor
tér 1.) és a postahivataloknál. Előfizetési díj:
1 évre 20,— Ft. Csekkszám: 215—96 162

A szerkesztő bizottság elnöke:

S z u r m a y E r n ő

Szerkesztő bizottság:

Barna Gábor, Elek Lajos, dr. Lukács Pál
Mészáros Ferenc, Mohácsi Ottó, Simon Bé a,
Soós István

Felelős szerkesztő:

K a p o s v á r y G y u l a

Szerkesztőség: Szolnok, Kossuth tér 4.

Telefon: 12—350

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk
vissza.

Kiadja a Szolnok megyei Néplap
Lapkiadó Vállalat.

Felelős kiadó: Virág Iván.

Index: 25 910

765—72 Szolnoki Nyomda, Szolnok,
Május 1. u. 19.

Felelős vezető: Kozák Ferenc.



Dr. Csanádi György: Megnyitó beszéd „A szolnoki vasút 125 éve” kiállításon	— 97
Tóth János: Emléktábla avatás a szolnoki vasútállomáson	— — — — 101
Kaposvári Gyula: 125 éves a pest—szolnoki vasút	— — — — 105
Dr. Dzur Gábor: A II. Tiszai Vízlépcső és Öntözőrendszerei hatásterületén öntözés- fejlesztésben részesülő termelőszövetkeze- tek mezőgazdasági munkaerő mozgása a IV. ötéves tervben	— — — — 118
Dr. Végső Zoltán: A keresetek alakulása és differenciáltsága Szolnok megye szocia- lista iparában	— — — — — 123
Dr. Pogány Ö. Gábor: A Szolnoki Galéria megnyitása	— — — 134
Dr. Bartha Lászlóné: Szolnokienses ludi — Verseghy Diáknapok	138
Rápolthy Viktor: Zenei emlékek Szolnok megyében	— — — — — 141

A címlapon: Meghívó a pest—szolnoki vasút
1847. szeptember 1-i megnyitására

A borító belső oldalán: A 125 éves szolnoki
vasút c. kiállítás megnyitása (Fotó: Boros G.)

Megnyitó beszéd „A szolnoki vasút 125 éve” kiállításon

Nagy örömmel teszek eleget annak a megtisztelő felkérésnek, hogy ma itt megnyissam „A szolnoki vasút 125 éve” című kiállítást.

1847. szeptember 1-én, ötnegyed évszázaddal ezelőtt, éppen ezekben az órákban ünnepelte nemcsak Szolnok város közönsége, hanem az egész ország haladó közvéleménye is a nagy eseményt: a Pest—váci vonalszakasz megnyitása után jó egy esztendővel elkészült a Pest—szolnoki vasútvonal is. Ezzel Szolnok, az ősi megyeszékhely, a nevezetes tiszai átrakó- és átkelőhely, a tiszántúli területek forgalmának kulcsponja is hozzájutott a korszak forradalmi közlekedési eszközéhez, mely hívatott volt arra, hogy — Széchenyi István szavait idézve — „a nemzeti kereskedelem fejlesztésének alapjául tétessék”.

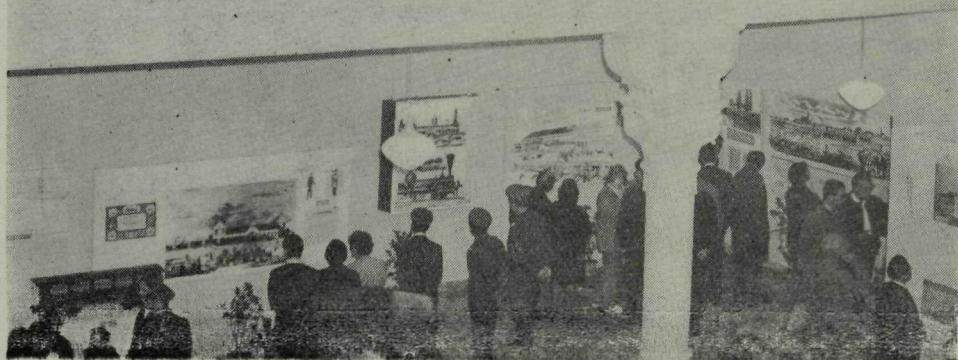
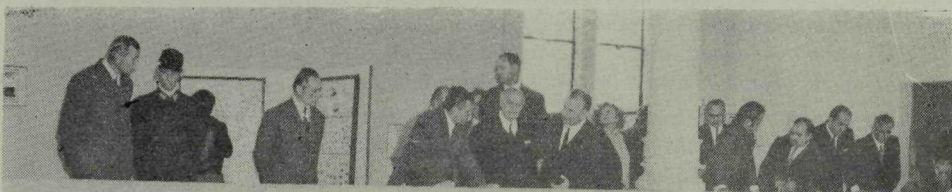
Mi, a mai utódok ezekben a napokban kegyelettel és tisztelettel adózunk elődeinknek, akik az Ausztriától elnyomott, elmaradott feudális agrárországunkban a reformkorszak eszméit meghirdették, a felemelkedés útját kijelölték és küzdöttek — többek közt — azért, hogy Magyarországon, a sárbaragadt parasztszekerek és az elhanyagolt, szabályozatlan folyók országában fejlett közlekedés valósuljon meg.

Az ország fővárosát Szolnokkal összekötő vasútvonal eszméje már több mint két évtizeddel a megnyitás előtt felmerült hazánkban. Megtalálható ez az útirány már ebben a javaslatban, amelyet az 1825/27. évi pozsonyi országgyűlés bizottsága dolgozott ki, továbbá első vasúti törvényünkben, az 1836. évi XXV. törvénycikkben is. Amikor pedig Sztitányi Ullmann Móricz vezetésével megalakult a Magyar Középponti Vasút, a Pestet a Duna bal partján Béccsel összekötő fővonal mellett a Pestet Szolnokon át Debrecennel összekötő fővonal is ugyanolyan súllyal szerepelt a vasútépítési programban.

A magyar vasútak történetében jólismert az a harc, amelyet a magyar érdekű vasúttársaságnak az osztrák tőkésekkel, az idegen érdekeket szolgáló vasútépítési törekvésekkel szemben folytatnia kellett.

1837-től mintegy 7 éven át húzódtak az előkészületek, míg 1844 őszén végre megkezdhették a Pest—váci és a Pest—szolnoki vonalak építését. A váci vonalszakasz készült el elsőnek és 1846. július 15-én fényes külsőségek, a közönség és a sajtó lelkes ünneplése közepette adták át a forgalomnak. Egy évre rá hasonló lelkesedéssel üdvözölték a szolnoki vasút megnyitását is. Az ünnepi beszédet Kossuth Lajos mondta, s a megnyitáson Széchenyi István is résztvett. A két vonal közös pesti indóházból, a mai Nyugati pályaudvar elődjéről indult első vonat a Pest és Szolnok közötti 100 km-es távolságot 16 kocsival, 700 utassal 3 óra 22 perc alatt tette meg.

Széchenyi István híres 1848. évi „Javaslat”-a az első nagyszabású magyar közlekedéspolitikai koncepció — a váci és a szolnoki vonalakkal már mint meglévő,



Képek a kiállítás megnyitásáról

fontos fővonalakkal számolva vehette tervbe egy közel 1900 km hosszú magyarországi vasúthálózat mielőbbi kiépítését.

A most megnyíló kiállítás alapos közlekedéstörténeti kutatásokra támaszkodva, hiteles dokumentumok tükrében követi nyomon a szolnoki vasút létrehozását csakúgy, mint a későbbi, a szabadságharc bukása után, az abszolútizmus viszonyai közötti újabb vasútépítések történetét, a szolnoki vonalra támaszkodó Tiszavidéki Vasút hálózatának kialakítását, a második szolnoki vasútállomás és a javítóműhely létesítését, majd a vasútnak 1880-ban történt államosítását és a MÁV hálózatba való beolvasztását.

A mi évszázadunk elején megépült a vasút harmadik szolnoki felvételi épülete, a MÁV műhely pedig a város fontos kulturális és munkásmozgalmi bázisa lett.

1919-ben a megyei direktorium vezetőinek jórésze a vasúti dolgozók köréből került ki. Korabeli fényképek bizonyítják például, hogy a műhely munkásai tüzerűteggel vettek részt Szolnoknál a Tanácsköztársaság védelmében, páncélvonatot javítottak a műhelyben. Számosan, köztük F. Bede László és Hoksári János — mártírhaltak a proletáriátus ügyéért.

A második világháború pusztításai Szolnokot sem kímélték, de a hősiek újjáépítés nemcsak a súlyos háborús károkat állította helyre, hanem megeremtette Szolnok nagyvárossá fejlődésének feltételeit is. Már 1946-ban elkészült a város általános fejlesztési terve, a szocialista építés során pedig Szolnok ipari központtá vált és ma nagyszerű jövő elébe néz.

Ismeretes, hogy 1948-óta hazánkban a közlekedés fejlesztése az Országgyűlés által is elfogadott közlekedéspolitikai koncepcióban lefektetett irányelvek szerint történik. Mostani, IV. ötéves tervünk közlekedési programja a koncepcióban megfogalmazott célok időarányos realizálását jelenti. Az is közismert, hogy közlekedéspolitikánk egyik fő iránya — a közúti motorizáció erőteljes fejlesztése mellett — a vasút teljes rekonstrukciója, modernizálása, minden tekintetben európai színvonalra emelése. Ennek a rendkívül fontos, egész népgazdaságunk fejlődése szempontjából alapvető munkának egyik nagyszabású része éppen itt Szolnokon valósul meg. A város közlekedésföldrajzilag predestinált helyzete — ami az elmúlt századokban is a kelet—nyugati áruforgalom, a só, a fa, a gabona szállításának egyik fő állomásává tette — ma, a Szovjetunióval lebonyolódó, rohamosan növekvő export, import és tranzit forgalmunk korszakában jobban kidomborodik, mint valaha is története során.

Ennek beszédes bizonyítéka a Budapest—Szolnok—Záhony fővonal megvalósult villamosítása, befejezéshez közeledő teljes kétvágányosítása és az a hatalmas forgalmi feladat, amelyet Szolnok az ország legkorszerűbb rendezőpályaudvara ellát. Mélyen megvagyok győződve arról, hogy a most folyó rekonstrukciós munka — az ötnegyed évszázada megépült vasút megnyitása után — egy másik mérőöldkő lesz Szolnok városának a vasúttal, a vasutassággal szorosan összeforrott életében.

Mindez — úgy vélem — eléggé indokoltta teszi, hogy most megnyíló kiállításunk ne csak a 125 évvel ezelőtti eseményekről, a vasút múltjáról, hanem jelenéről és jövőjéről is beszéljen.

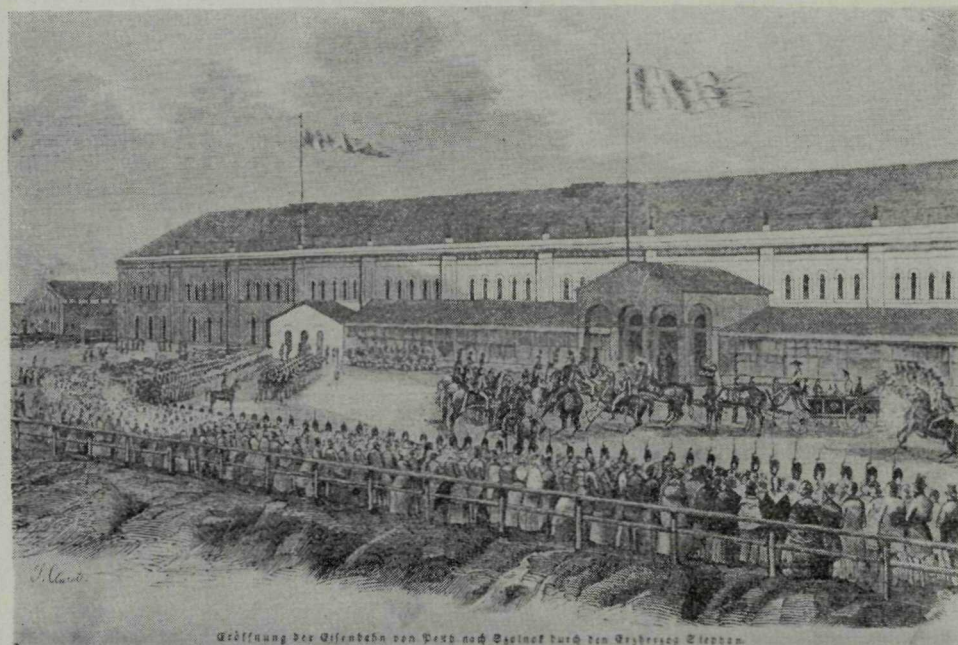
Valóban, kevés olyan városa van az országunknak, ahol a vasút múltja és jelene, a haladó hagyományok és szocialista építés nagyszerű eredményei olyan együttesben volnának megtalálhatók, mint éppen itt Szolnokon. Ezért örömmel és egyetértéssel értesültem arról, hogy a megye és a város vezetői, a szolnoki Damjanich János Múzeum és a budapesti Közlekedési Múzeum az első szolnoki vasútállomás máig megmaradt épületében állandó vasúttörténeti és munkásmozgalmi kiállítást, környezetében pedig a múzeális értékű eredeti vasúti járművek kiállítását, egy —

az országban egyedülálló — nagyvasúti járműszekert javasolnak létesíteni. Remélem, hogy ezt a szép gondolatot a következő években sikerül majd fokozatosan valóra váltani.

Ma megnyíló kiállításunkat úgy is felfoghatjuk, mint az országos Közlekedési Múzeum és a szolnoki múzeum termékeny együttműködésének első szép példáját. Engedjék meg, hogy erről a helyről is köszönetet mondjak a két múzeum vezetőinek, dr. Czére Béla főigazgató és Kaposvári Gyula megyei múzeumigazgató elvtársaknak, valamint lelkes munkatársaiknak, akiknek közös munkája eredményeként itt, a város áldozatkészségéről és kulturszeretetééről tanúskodó impozáns Galériában a következő hetekben bizonyára sokezer látogató fog majd maradandó emlényeket szerezni.

E gondolatok jegyében „A szolnoki vasút 125 éve” kiállítást megnyitom.

Dr. Csanádi György



A pest—szolnoki vasút megnyitása

Emléktábla avatás a szolnoki vasútállomáson

Ma van 125 esztendeje annak, hogy Budapest—Szolnok között a vasúti forgalom megindult.

Ennek az eseménynek az akkori történelmi időszakban igen nagy jelentősége volt, mert kezdetét jelentette a Széchenyi-féle vasútépítési koncepció megvalósításának, — az Auszriától független, magyar nemzeti vasúti hálózat kialakításának.

Széchenyi István és Kossuth Lajos lelkes szószólói voltak a nemzeti magyar vasút megteremtésének, mert felismerték, hogy a társadalmi-gazdasági élet, a kultúra, a civilizáció szempontjából a közlekedés alapvetően fontos tevékenység, melynek színvonala, teljesítőképessége, gazdaságossága éppen úgy jellemző az ország fejlettségére, mint az iparosodás, vagy a mezőgazdasági termelés színvonala.

Az emberiség történetének áttekintése arra mutat, hogy a termelési viszonyok, a társadalmi formák kialakulása, a kereskedelem fejlődése és a háborús viszályok szoros összefüggésben voltak a közlekedés alakulásával, fejlődésével. A közlekedés eszközeinek a szállítási szükségletek alapján megvalósult tökéletesedése, gyakran ugrásszerűen növelte a közlekedés jelentőségét és közvetlenül visszahatott a termelés többi ágazatainak fejlődésére.

Szembetűnően mutatta ezt a tényt az a körülmény, hogy a gőzgép feltalálása és hasznosítása nyomán kialakult ipari forradalom egyben a közlekedés forradalma is volt. Ettől az időtől kezdve több mint egy évszázadon át a kapitalizmus fejlődése elválaszthatatlanul összeforrt a közlekedéssel.

Széchenyi István az 1848. évi országgyűlésen fejtette ki részletesen és tudományos-gazdasági megalapozottsággal közlekedési koncepcióját — mely a reformkor politikai törekvéseiből adódóan sajátos nemzeti vonásokat tartalmazott. Kossuth és Széchenyi a reformkor gazdasági, társadalmi és politikai követeléseit, a feudális Magyarország átalakításának egységes programjává szélesítették ki és állásfoglalásukat fő céljuknak — a magyar függetlenségi gondolatnak rendelték alá.

Világosan felismerték, hogy a magyar függetlenségi gondolat fő eszköze az Auszriától független külkereskedelem és ennek megfelelően a magyar államköltségen történő, a magyar ipari, kereskedelmi és gazdasági érdekeket kiszolgáló vasútépítés.

A Magyarországon elsőnek felavatott Budapest—váci vonal még a bécsi összeköttetést, bizonyos fokig a függőséget jelentette, a szolnoki vasútvonal megnyitása már az Alföld, a Kunság, a Tiszántúl magyar népének érdekeit, a ceglédi és szolnoki polgárság érdekeit, az Erdéllyel való vasúti összeköttetés megteremtését, a nemzeti érdekek szolgálatát volt hivatva elősegíteni. Széchenyi közlekedéspolitikájának elgondolásai jelentős hatással voltak a magyar vasúti hálózat centrális kialakítására, a Budapest centrikus felépíttetésére, mely Európában egyedülálló.

Lényege ennek a koncepciónak az volt, hogy valamennyi vasútvonalnak Budapestről kell kiindulnia az ország határai felé, hogy biztosítsák a főváros kapcsolatát az ország egész területével, a határmenti városokkal és ezeken keresztül a szomszédos országokkal.

Lényeges vonása volt a központosítás gondolata, a vasút, vízi- és közúti közlekedés harmónikus fejlesztése, mely az új közlekedési koncepciónak is alaptétele maradt.

A szolnoki vasúti vonal gyors megépítése és felavatása mindjárt másodiknak az országban már ennek a koncepciónak a jegyében történt egy évvel annak hivatalos országgyűlési előterjesztése és elfogadása előtt.

A vasútvonal összekötötte Cegléd és Szolnok városokat, az észak-déli irányú kereskedelmi utakat, az erdélyi utakat, valamint a dunai és tiszai hajóutakat a fővárossal és az ország nyugati felével.

A vonal felavatása alkalmával Kossuth Lajos beszédet mondott a szolnoki vasútállomáson, melyben kiemelte a vasútvonal jelentőségét és várható hatását a magyar szellemi élet és Magyarország gazdasági fellendülése tekintetében. Kossuth megállapításait a történelem fényesen igazolta, mert a szolnoki vasútvonal és Szolnok csomópont szerepe az elmúlt egy és egy negyed század alatt csak növekedett és ma is kulcsszerepet tölt be a magyar vasúti közlekedés lebonyolításában.

A Széchenyi féle közlekedési koncepció folyamatos megvalósítását megszakította az 1848/49-es szabadságharc, majd az ezt követő abszolútizmus korszaka. A fejlődést azonban nem lehetett megállítani, mert a gazdasági szükségszerűség azt követelte.

1857. november 19-én megnyitották a Szolnok—debreceni, 1858. október 25-én pedig a Szajol—Arad közti vasútvonalakat.

A kiegyezés után már erőteljesebben folytatódott a vasútépítés, — bár a gazdasági válságok sok nehézséget okoztak.

1873-ban megépült a Hatvan—Újszász—Szolnok-i, 1882-ben a Rákos—Újszász—Szolnok-i, 1897-ben a Szolnok—Kiskunfélegyháza-i vasútvonal és ezzel a századfordulóra kialakul a szolnoki csomópont mai arculata.

Végző soron a Széchenyi-féle közlekedési koncepciót egy fél évszázaddal később Baross Gábor a „Vasminiszter” valósította meg, akinek az volt a legnagyobb érdeme, hogy végrehajtotta a magánvállalatok államosítását és a pályák korszerűsítésével, a kocsis- és mozdonypark fejlesztésével, korszerű díjszabás bevezetésével — a maga korában — egy viszonylag modern és pénzügyileg rentábilis vasutat teremtett meg.

A szolnoki vasútvonal és Szolnok vasúti csomópont nemcsak a belföldi és a tranzitszállítások lebonyolításában töltött be kulcsszerepet, háború esetén fontossága meghatározódott és ez sok szenvedést okozott a városnak és polgárainak.

Alig másfél évvel a felavatása után az 1848/49-es szabadságharc egyik dicső csatájának volt tanúja a vasútállomás. 1849. március 5-én Damjanich indított támadást az állomás birtoklásáért, megverte és futásra kényszerítette az azt birtokló császári csapatokat.

A Tanácsköztársaság kikiáltása után a Vörös Őrség tartotta fenn a rendet az állomáson, majd 1919 májusától hónapokig csatatér volt a város és az állomás. A Tisza hidat is felrobbantották.

A második világháború végén következett be a legnagyobb megpróbáltatás. 1944. június 2-a és szeptember 19-e között több súlyos bombatámadás érte a várost, a csomópontot és a Tisza hidat, mely közel másfélezer halottat követelt, — köztük igen sok vasútast, majd a visszavonuló fasiszta csapatok felrobbantották esztelen

dühükben azt, ami a bombázások után a hídból, az állomásból és a vágányzatból megmaradt.

A felszabadulás után a szovjet katonai alakulatok segítségével a Kommunista Párt által mozgósított vasútasok és helybeli lakosok közreműködésével gyorsan helyreállították a vasúti közlekedést, mert az döntő fontosságú volt az ország nyugati részének felszabadítása érdekében.

Ez a viszonylag gyors újjáépítés azonban csak a háború előtti technikai színvonalon történhetett, amely már a két világháború közötti időben is korszerűtlennek számított és a felszabadulás után gyorsan bekövetkezett gazdasági fellendülés, a Záhonyon keresztül beáramló import és tranzitforgalom lebonyolítását csak akadozva és nagy nehézségek árán tudta biztosítani. A vonal, és főleg a csomópont korszerűsítése elkerülhetetlen volt. A csomópont korszerűsítési tervei 1954-ben elkészültek és a rekonstrukció 1956. január 11-én megindult.

A történelem azonban újból közbeszólt, — most már negatív irányban — kitört az ellenforradalom és az átépítés közel 10 évvel eltolódott.

A politikai stabilizáció és a gazdasági lehetőségek biztosítása után a rekonstrukció megindult és 1968. decemberében elkészült hazánk egyik legmodernebb, integra-dominó vágányutas, elektropneumatikus vágányfékkel felszerelt rendező pályaudvara. A rekonstrukció második üteme a korszerű személypályaudvar megépítése most van folyamatban, utasaluljáróval, magasperonokkal, a kulturált és kényelmes utazást biztosító létesítményekkel.

Mint ahogyan 125 évvel ezelőtt a szolnoki vasútvonal megépítése a Széchenyi féle közlekedési koncepciót volt hivatva megindítani és megvalósítani, — úgy Szolnok csomópont és a Budapest—szolnoki vasútvonal rekonstrukciója az új közlekedési koncepció egyik legjelentősebb létesítménye.

A felszabadulás után bekövetkezett ipari és mezőgazdasági fellendülés és a szocialista országok között megvalósult gazdasági integráció szükségszerűen követelte a közlekedés fejlesztését. Az utolsó békeév, 1937 óta az elszállított személyek száma a négyszeresére, az elszállított árumennyiség volumene az ötszörösére emelkedett. A tranzitszállítás a vasúton csak az utolsó tíz esztendő figyelembe véve megduplázódott és ma már az összes áruszállítási volumen felét teszi ki.

Az új közlekedési koncepció egyik fő célja a vasút teljes rekonstrukciója — a személy- és áruszállítás magas szintre való emelése, teljes összhangban a közlekedés többi ágazataival — elsősorban a közúti közlekedéssel.

A vasút az országos rekonstrukciók után, magas technikai színvonalú, nagy kapacitású közlekedési eszközzé válik, mely képes a legnagyobb utas- és áruforgalom gyors és biztonságos levezetésére.

Az átépített törzsvonalakon 120—140 km/ó sebességgel közlekedhetnek a személyvonatok, fokozatosan eltűnnek a gőzmozdonyok átadva helyüket a korszerű Diesel- és villanymozdonyoknak. Gyorsabbá, kulturáltabbá és kényelmesebbé válik az utazás.

A vasúti rekonstrukció visszahat a vasútas társadalomra is. A bevezetésre kerülő új technika kiszolgálása magasabb képesítésű szakembereket igényel, műveltebb, szélesebb látókörű vasútasokat nevel.

A hatalmas technikai rekonstrukció és a mind nagyobb mértékű szociális és egészségügyi beruházások során javul a vasútas dolgozók élet- és munkakörülménye, emelkedik a vasútasok életszínvonala.

A Párt és a Kormány törődését és gondoskodását a vasútas dolgozók becsületes, jó munkával hálálják meg.

A tavalyi évben rekord áruszállítást bonyolítottunk le. Az idei év első felében minden felkínált árut elszállítottunk. A személyszállítást magasabb szinten kultu-

ráltabban, magasabb menetrendszerűséggel oldottuk meg, mint az elmúlt években bármikor. Mindezek mellett munkánk rendkívül gazdaságos volt. A jól végzett első félévi munkáért a Budapesti Vasútgazgatóság dolgozói nyerték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasútasok Szakszervezete Központi Vezetősége Vörös Vándorzászlaját.

Elért sikereink alapja elsősorban az volt, hogy Pártunk 1971. december 1-i határozatának értelmében jelentős munka és üzemszervezési feladatokat oldottunk meg.

A technikai fejlesztés mellett folytattuk a korszerű technológiák kialakítását, gazdaságosan dolgoztunk, erősítettük a szocialista munkaversenyt és hatékonyan elősegítettük a szocialista brigádok munkáját.

Ezen az ünnepi évfordulón, amikor méltatjuk dicső elődeink tetteit és számbavesszük mindazt, ami a múltban történt, örömmel állapíthatjuk meg, hogy a felszabadulás óta eredményes és jó munkát végeztünk, híven követtük azt a fejlődési vonalat, amelynek célja a szocializmus teljes felépítése hazánkban. A jövőben is változatlanul Pártunk decemberi határozatának szellemében végezzük munkánkat és vigyázunk arra, hogy a negyedik ötéves tervidőszakban rendelkezésünkre álló anyagi erőforrások felhasználása területünkön, az adottságokhoz képest a komplex fejlesztés szempontjait figyelembe véve úgy történjék, hogy tovább fokozódjon a vasútüzem biztonsága, a szolgáltatások színvonala, az üzemvitel gazdaságossága — de ugyanakkor a vasútas dolgozók munka- és életkörülményeinek állandó javítása is biztosított legyen. Úgy gondolom, hogy a mai ünnepélyes évforduló valamennyiünket elsősorban erre kötelez.

A most avatásra kerülő emléktábla tiszteletadás dicső elődeinknek, akik a magyar nemzeti függetlenség és a magyar nép társadalmi-gazdasági prosperitása érdekében 125 évvel ezelőtt megépítették a Budapest—Cegléd—Szolnok-i vasútvonalat.

Tiszteletadás azok részére, akik dacolva a háborús pusztításokkal és rombolásokkal, — újból- és újból megépítették a vasútat, felépítették az állomásokat, fűtőházakat és műhelyeket, akik szolgálat közben életüket áldozták azért, hogy az ország e részének vérkeringése biztosítva legyen.

Az emléktáblát erre a helyre csak ideiglenesen helyezzük el, mert végleges helye a most épülő új személypályaudvaron lesz kijelölve, hogy — a múlt tisztelete mellett — jelképezze az épülő újat, az új közeledési koncepció megvalósítását, a szocializmus építését, népünk boldogulását.

Engedjék meg, hogy végezetül az emléktáblát ezennel leleplezzem és további gondozásra Szolnok csomópont dolgozóinak átadjam.

Tóth János

125 éves a Pest—szolnoki vasút

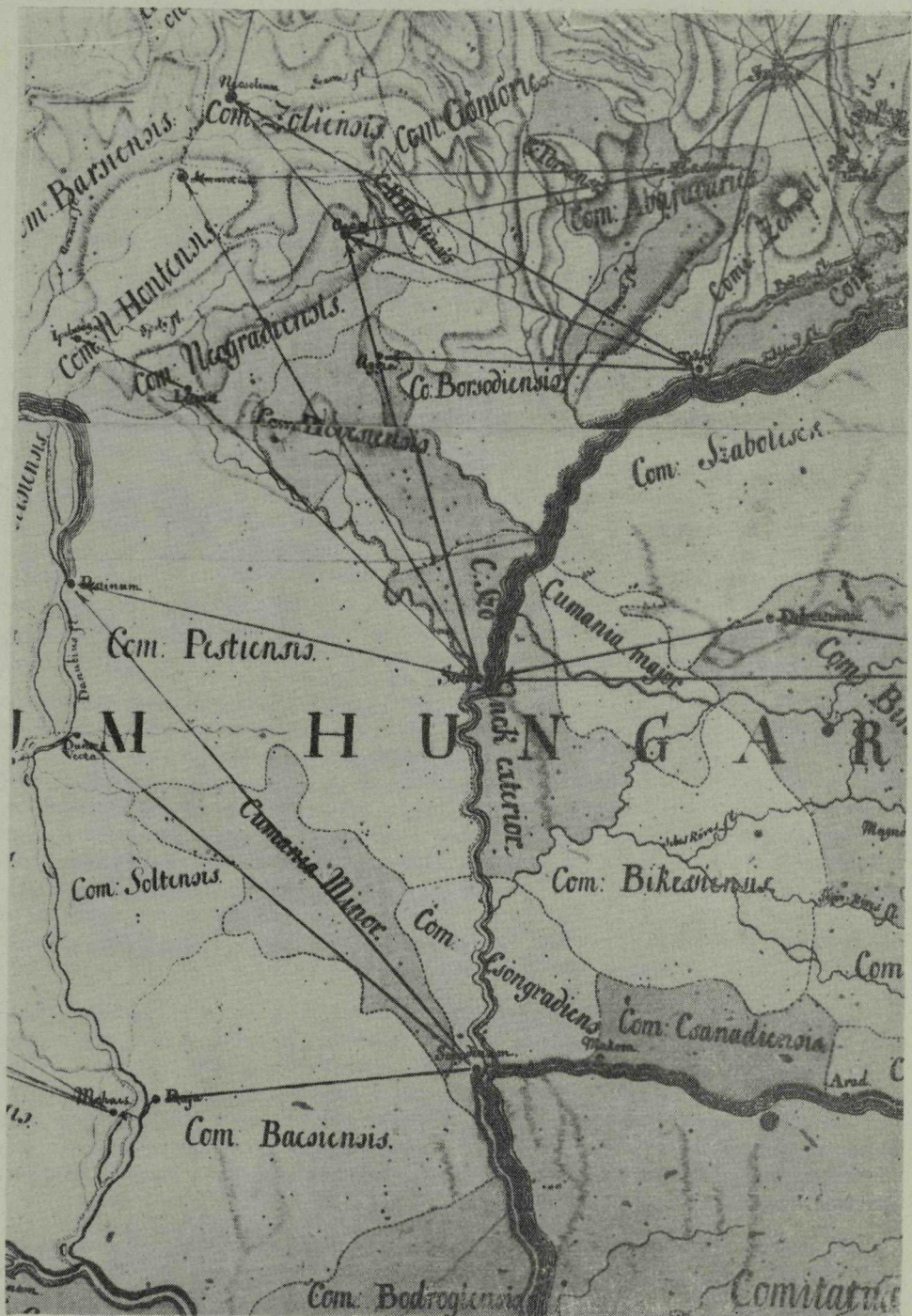
Szolnokot hídvárosként, a Tiszántúl kapujaként szokás emlegetni, ahol nemcsak forgalmas szárazföldi utak keresztezik a Tiszát, hanem a Budapestről Ceglédre, illetve Nagykátán keresztül vezető vasútvonalak is. A vasút tulajdonképpen Szolnoknál a Tiszán átvezető ősi kereskedelmi utak minőségi fejlesztését jelenti.

Szükségtelennek látszik itt most az I. István korában már városként és megyeszékhelyként szereplő Szolnok történetét végig követni, iparforgalmi jellegét hangsúlyozni. De rá kell világítani arra, hogy az Árpádkortól kezdve, a területi munkamegosztás folytán először a Szamos vidékről az erdélyi só, majd a Máramarosból a Tiszán tutajon leúsztatott és Szolnokon a híd mellett, a mai park helyén lévő Kamaravárosban partra rakott só, a tutajok faanyagának feldolgozása a város kereskedelmi és ipari jellegének kialakításához vezetett.

Érdemes megemlíteni, hogy egy 18. századi térképen látható milyen jelentős volt Szolnok sókereskedelme. 10.000 q só útját egy vonal jelenti, a Maroson Szegedig egy-két ilyen vonalat látunk, a Tiszán pedig egész nyáláb húzódik, jelezve azt, hogy a máramarosi bányákból milyen mennyiségű só érkezik, amit Szolnokon szekerekre rakva szállítanak a Kunságban ma is jól ismert „só úton” Debrecenbe, a Mátra vidékére és legnagyobb tömegében Pestre, ahol hajóra rakva tovább megy a só egészen Bécsig. Érthető, hogy már az 1700-as évek elején felmerül Dilherr nevű szolnoki várparancsnokban az a gondolat, hogy Szolnokot Pesttel csatornával kellene összekötni, hogy a kereskedelmet megkönnyítsék. Természetesen, hogy az ő tervében az szerepelt, hogy kirakás nélkül, egyszerű átrakással, hajón lehessen egész Bécsig szállítani, az élethez nélkülözhetetlen ásványi kincsét.

A Tiszán a tutajokon a só könnyen lejött Szolnokig, de az innen tovább fuvarozást szekereken, igen megnehezítette az utak lehetetlen helyzete. A mai értelemben utakról tulajdonképpen nem is beszélhetünk. Jellemző, hogy még 1831-ben a Világ című művében Széchenyi így jellemzi a hazai útviszonyokat: „Magyarországon úgy mint valaha, tán a paradicsomban, majdnem a természetre van bízva, ha fagy s az idő száraz, halad, halad az utas, ha enged a tavasz, rab”. Ugyanis az utak az időjárástól függően járhatók, vagy járhatatlanok. Találón mondja a korabeli mondás: Sárt sárra halmoznak és elnevezik útnak.

Ha egy magyarországi utas így észreveszi az utaink rosszaságát, mennyivel inkább feltűnhetett az itt járó külföldi utazónak! Egy Paget nevű angol utazó írja a szolnoki országútról: ...ez az országút abban a hírben áll, hogy a legrosszabb országút Magyarországon. Hallottam egy ismerősömtől, hogy az illető 12 ökörtől vont könnyű kocsiban 16 óra alatt tett meg a sárban 10 mérföldnyi utat (kb. 16 km.). Azt hozzák fel mélységül, hogy csak nagy távolságban található kő, de azt gondo-



Sószállító térkép részlete a XVIII. század közepéről. Jól mutatja Szolnok korabeli kereskedelmi-közelekedési jelentőségét

lom, hogy más országokban és itt is jobb törvények mellett a tokaji bazalt megtalálná útját a Tiszán lefelé. Azonban míg az útépités egész terhe a szerencsétlen parasztokon nyugszik, a büszke nemességnek bele kell nyugodnia, hogy a sárba ragadjon...”

Az idegen utazó észrevette, hogy az utak állapotáért nem a helyi lakosok felelősek — pedig mindig nyilván a helyieket szidták az utasok — hanem az az elmaradott feudális rendszer, amely az utakat nem az állam kezelésében tartotta, hanem a megyékre bízta, amelyek az utak karbantartását továbbra is ingyen munkával végeztették.

Az előbb említett Szolnok—Abony utat rosszaságában még felülmúlta a Szolnok—szandai gáton vezető országút. Szemléletesen írja le ezt Bernát Gáspár: „Amint Szolnokot elhagyva, a tiszai híd végső pallóján kocsinkkal átdobogánk, a szeménk elé örvénylett látvány borzasztó volt. A láthatárt környes-körül vég nélküli tenger ölelé. A hídfő karfáit nyaldosó áradat mentében, keskeny fekete vonal sötétlett, ez volt a keskeny gáton vezető út. Fölötte itt-ott haragosan csaptak össze az átellenes hullámok. A sötét vonal tölcser alakú volt, tolongó habok karsúra nyaldosták alsó részét. A csikók megrugaszkodtak és belemásztunk a feneketlen süllyedőbe. Lovaink pihentek és fiatalok lévén egy darabig serkengetés nélkül lábalták a feneketlen sarat. De nemsokára a lovak tipegtek-dobogtak — kocsink azonban meg se mozdult, beleragadt a sárba. Végre szembejövő szekerekkel megalkudtunk, s azok 15 lovat ragasztottak szekerünk elejébe. Így értünk rémítő torok és ostor zengedelmek között a gát végére...”

Így elhivatottá válik az a bizonyítvány, amit Szolnok város tanácsától a helybeli postamester kért, hogy a Szolnoktól Szandáig vezető út járhatatlansága miatt feladatának kellően meg nem felelhet: „hogy folyamodó postamester úrnak jelenben tetemes veszteségei vannak, mert a képzelhetetlen rossz út miatt számos lovai eldőglöttek, sőt a Posta és a Delizsánsz vonatására a városi hatóságok hol éjjel, hol nappal 8—10 és több vontató barmokat segítségül adni kénytelenítették, — mindezekről a kért bizonyítvány kiadatni rendeltetik.”

Az ilyen közlekedés mellett gazdasági fellendülésről, a termények és iparcikkek szállításáról, kereskedelemről csak kis mértékben lehetett beszélni. Érthető tehát, hogy a múlt század első felében, a reformkorban, a haladó gondolkodású köznemesek és egyes arisztokraták a külföldi gazdasági fellendülést látván, a magyar haza sorsán igyekeztek javítani. A reformkor küzdelmeinek két vezére, Széchenyi István inkább gazdasági téren, Kossuth Lajos pedig a független Magyarország megteremtése útján igyekezett a magyar népet elesettségéből felemelni.

Széchenyi István gazdasági természetű írásaiban kíméletlenül ostromozta a feudális állapotokat, és az azt megtartani akaró konzervatív álláspontot.

„Hazánk előmenetelének gátjai éppen a birtokosok, nem pedig a munkások, akik a nemzet hírét tartják fenn” — írja a Hitel című munkájában — és az ész, igazság, erény útját kívánva leszögezi, hogy inkább szeretné, ha hazánkban nem magyar nemesek, hanem nemes magyarok lennének.”

A reformkor gazdasági eredményei között legfontosabbnak a közlekedés megjavítását célzó hajózás és vasút kiépítését tartjuk.

Az Alföld és a Tisza közlekedésében forradalmi lépést jelentett az, hogy a ló, vagy ember által vontatott fahajókat kezdi felváltani a gőzhajózás. Hogy Széchenyi Istvánnak milyen nagy szerepe volt ebben, azt legjobban érzékelteti az az ünnepi óda, amellyel 1846-ban Szolnokon köszöntötték a legnagyobb magyart.

S nem véletlen, hogy Szolnok régi utcái az Indóház mellett éppen a Gőzhajó utca és Széchenyi utca nevet viselik. Amikor pedig a Pestről Szolnokra érkező vasútvonalat tervezik 1840-ben, a kisajátítási tervek mutatják, hogy a vasút végállomása a Tisza partján volt, ezért is kapta nevét a „Tiszai pályaudvar”. Így vált ugyanis lehetővé, hogy a gőzhajók által szállított gabonát könnyen átrakhassák a vasúti kocsikba és szállíthassák Pest felé.

NAGY MÉLTÓSÁGU

GRÓF

SZÉCHENYI ISTVÁN

ÜDVÖZLETE

SZOLNOKON

MIA ÉRTI



Stephenson első vasútjának üzembe helyezése 1825-ben olyan forradalmi változást jelentett a közlekedés terén, hogy annak hullámai hamar eljutnak hazánkba is.

Kiseb próbálkozások után az 1832—36. évi országgyűlés már tárgyalja a vasútépítés tervezetét, melynek eredményeképpen az 1836. évi 25. törvénycikkben megalkotják az első vasúti törvényt. Nehéz küzdelem közepette tudták csak ezt az eredményt elérni, hiszen a konzervatív főnemeseknek és nemeseknek — szerintük kiváltságuk van az állam tulajdonában lévő közlekedési eszközökre vonatkozólag az ingyen utazásra. Lánchíd megépítése is azért jelentett olyan forradalmi lépést, mert első alkalom volt ez amikor jobbágy és nemes egyenlő jogokkal mehetett át a Dunán.

A vasúti közlekedés megindítása is a régi feudális felfogásban nagy változást jelentett, hiszen születési előjogok nélkül lehetővé tette az utazást nemes és jobbágy számára egyaránt. Nem is lehetett olyan rendelkezést hozni, mely a parasztot, a polgárokat és a nemeseket egymástól elkülönítve, külön kocsikba kényszerítse.

A vasútak kiépítésével kapcsolatban érdemes megjegyezni Kossuth Lajos álláspontját is: „Axiómának (alaptörvénynek) kell tekinteni, hogy a közlekedés minél jobb, könnyebb és olcsóbb legyen” ... „Ezért tehát a státusnak magának kellene a vasutat, legalább a fővonalat építeni, ha ezt nem teheti, legalább akként kell intézkedni, hogy a vasút bizonyos idő múltával ingyen a státus birtokába szálljon”.

Az 1836. évi 25. tc. alapján készült első engedélyezett vasút lövontatású volt. Fontosabbnak kell tartanunk az 1844-ben megindult építkezést, Pestet és Vácot összekötő vasutat, amelyet Magyar Középponti Vasúttársaság végeztetett. 1846. júliusában nyílt meg ez a vasútvonal, amely a kételkedőknek bebizonyította, hogy utazásra és szállításra a vasút nagyszerűen használható.

Csendes koröndnek zajtalan életet
 S édes nyugalma most mi zavarta föl
 Illy hirtelen 's váratlanul jö
 Szolnoki nép? — Hiszen a' török rég

Elhagyta várad töldfalait, 's tüzes
 Záporgolyókat már nem cserzget a'
 Vallási villongás okozta
 Belviszonyok szomorú veszélye.

Kétségem oszlik; mert szavaimra vig
 Arczok felelnek: „Nem dühös ellenek
 Jönnek, hanem szép századunknak
 Békegyönyört okozó barátai.“

Jöttöknek örvend, 's így öröm itasan
 Buzdítva egymást minden igaz magyar
 Szívü lakos szemlélni mégyen
 A' tiszta partira ritka látványt.

Nagy ünnepély ez! melly sok idő során
 Készülhetett a' nemzeti fény magos
 Díszére, mert hozzá hasonló
 Nem vala még soha lakhelyünkön. —

Úgy van. Hasonló nap körödet soha
 Nem érte eddig Szolnok! emelj tehát
 Szívedben emelkül örökre
 Fényteli lánglobogóval oltárt.

Csendes nyugalma nem esata síp tehát,
 Nem fegyver, álgú, nem buzogány, nem érz-
 Kardok zavarják föl, hanem tárt
 Hő kebeledbeni érkezése.

Egy Férfúnak; kit nemes érzelem
 Ismertett meg minden igaz magyar
 Emberrel, édes szép hazánkhoz
 Sokszoros áldozatot mutatva. —

E' Férfi? — kérded: — Hunia sarjadék,
 Ős gróf családnak Magzata, **SZÉCHENYI**
ISTVÁN! kivel büszkén dícsécszik
 Mindenüt' a' magyar ég szülőlje.

És méltán. Őtet nemzetek ismerik,
 'S nagy tisztelet közt emlegetik nevét
 Mindenhol; illendő tehát, hogy
 Szinte mi érdemeit becsüljék. —

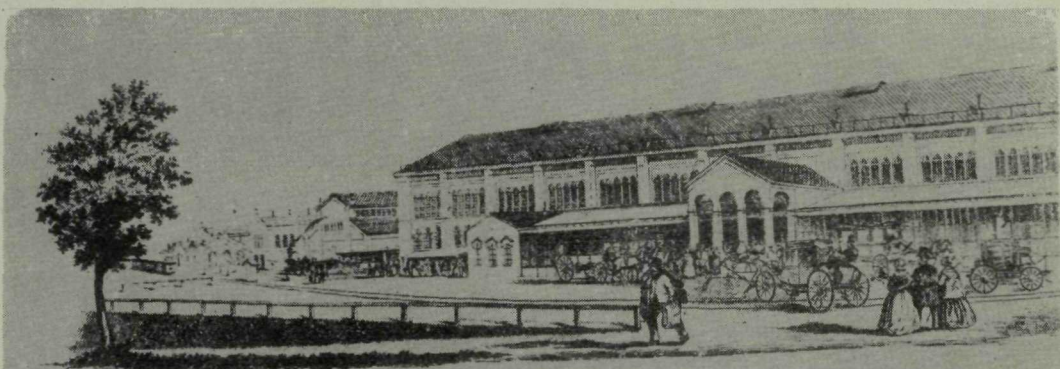
A' hon javáért mennyire fáradozt?
 Mit áldozott? és mit teve mint jeles
 Polgár? — nem említem, mivel nincs,
 Úgy hiszem, egy se, ki azt ne tudná.

De minthogy éppen mostani útja új
 Vizsgálatot tész a' tiszta medrén
 Csinos Szeged gőzös hajóval;
 Érdemeit legalább csak egyben

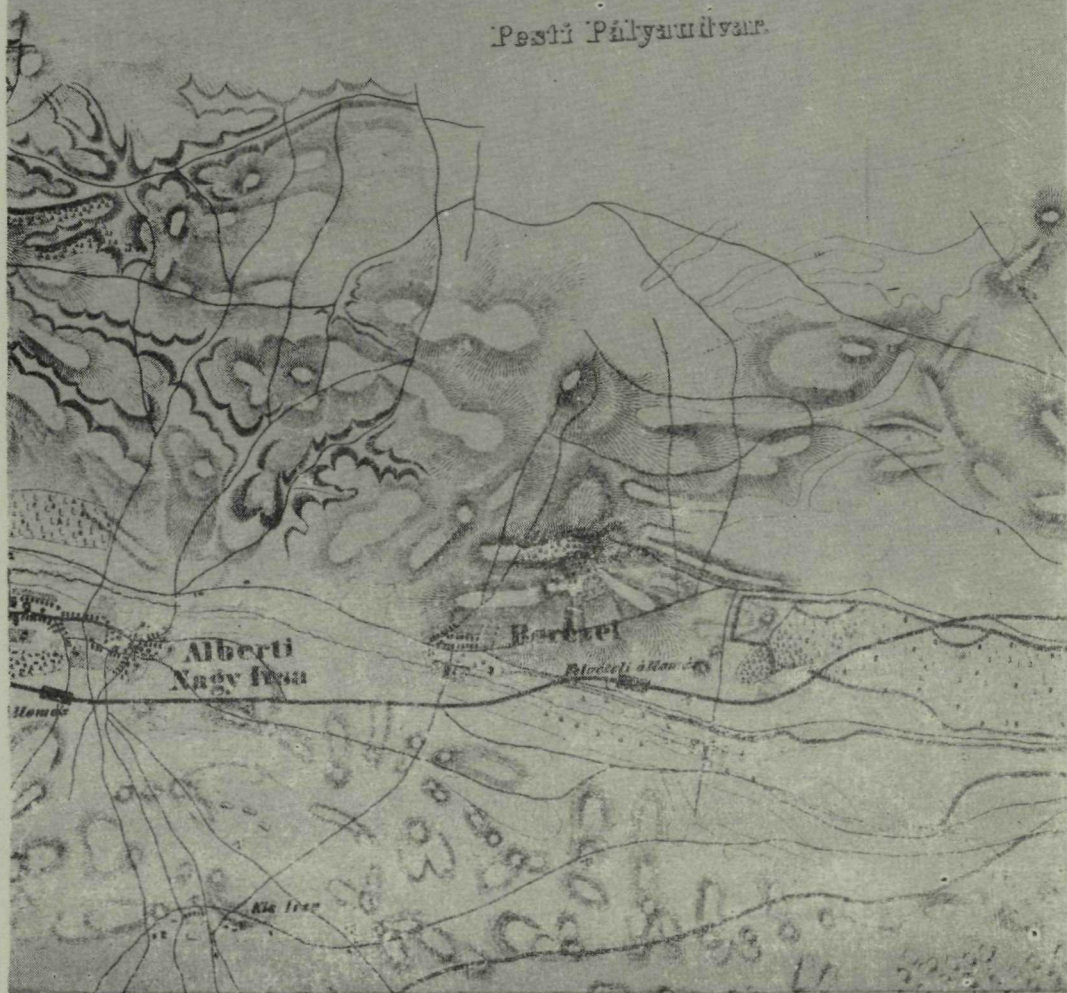
Említenem kell. — Hosszas idő során
 Kőszikla állott a' haza nagy vizén,
 Gátló-hajózásunkat; és Ő
 A' duna vaskapuján utat tört. —

Sok ez! — De ismét lelkes erővel olly
 Szabályozáshoz kezd tiszta partjain,
 Mellytől virágzását reméli
 A' haza több helye. — — A' miért vedd

Üdvözlétünket hön szeretett honunk
 Nagy grófja! — Áldott légyen egész utad,
 Környezze szép pályád az Isten,
 És örömünkre sokáig élj! élj!!



Pesti Pályaudvar.



A pest—szolnoki vonalat ábrázoló térkép részlete, amely az 1847. szeptember 1-i megnyitásra készült, s amelyet a szolnoki múzeum hasonmás kiadásban megjelentetett

Petőfi Sándor is a kora lelkesedésének adott hangot a Vas-Úton című versében:

Száz Vas-Útat, ezeret!
Csináljatok, csináljatok!
Hadd fussák be a világot
Mint testet az erek,

Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség,
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei.

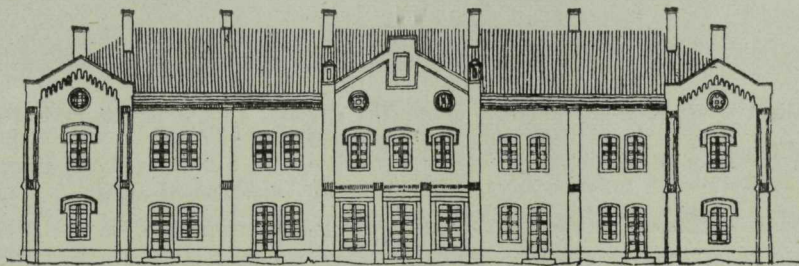
Miért nem csináltatok
Eddig is már ... vas hiányzott?
Törjetek szét minden láncot
Majd lesz elég vasatok!

A Pest—váci vasútvonal után a második vonal Pest és Szolnok között épült, azon az úton, amely az ország egyik legjelentősebb ősi kereskedelmi útvonala.

Szolnok részéről különösebb akadály nem merült fel a vasút építését illetőleg, az egykori tanácsi jegyzőkönyveket olvasgatva egyre-másra találhatjuk azokat az adatokat, amelyek a vasút építésével, a terület kisajátításával kapcsolatosak.

„Középponti Vas-pálya Tér részére kisajátított házak becs értékét a Vaspálya lefizette. A lakosok szerinti felsorolásban sorolva gróf Zichy Ferenc vasúti igazgató a becsértéken felül a kisajátított házak anyagának elhordását megengedte. A lakosok elálltak a föllebbezéstől és minden további igényről lemondtak”. (Szolnok Tanácsi jegyzőkönyv 1846. július 4.) Ugyanezen a napon egy másik bejegyzést is olvashatunk: „Panasz emeltetett, hogy az ország útja és a Tisza partja az új sóháztól kezdve a kő-hídig a Vaspálya részére hivatott küszöb fákkal annyira el vagyon szorítva, miként némely helyeken két üres kocsi nem térhet el. Ezen rendetlen állapotnak szükséges orvoslása tekintetéből vaspálya tér helybeli felügyelője, vagy akit az oldalról a dolog illet, hivatalos levél által felszólítatni rendeltetett, hogy az említett fő utzát s ország utat elszorító faanyagot a vaspálya már végrehajtásilag által adott térre minél előbb elhordatni, s ez eránt írásbeli nyilatkozatot adni szíveskedjenek.”

A vasút építése nemcsak kisebb lakóházakat talált útjában, hanem az úvárosi iskolát is. Ezt bizonyította az említett tanács jegyzőkönyvében július 8-án történt bejegyzés.



A szolnoki állomás homlokzata.



*Az 1847-ben épült szolnoki indóház műemléki épülete, ahol a vasúti szabadtéri
múzeum fog kialakulni*

„A középponti vasút részére kibecsült és kisajátított vonalba esett úJVárosi iskola helyett egy másiknak felállítása szüksége lévén... az úJjonnan felállítandó iskolának előre megkésztített és a mai napon terv szerént... megtartott árlejtésen legolcsóbbért vállalkozónak szerződés mellett átadni rendeltetett.” Ekkor épült tehát a ma is meglévő ÚJVárosi iskola. Emeletesre is azért épült, mert az akkor épülő MÁV Indóház (mai Konzum épülete) a Fűtőház, az ószolnoki teherpályaudvaron a két sorompóközi emeletes épület példát mutatott a korszerű építkezésre. Az említett MÁV épületek ipari műemléknek számítanak, mint hazánk első közlekedési létesítményei.

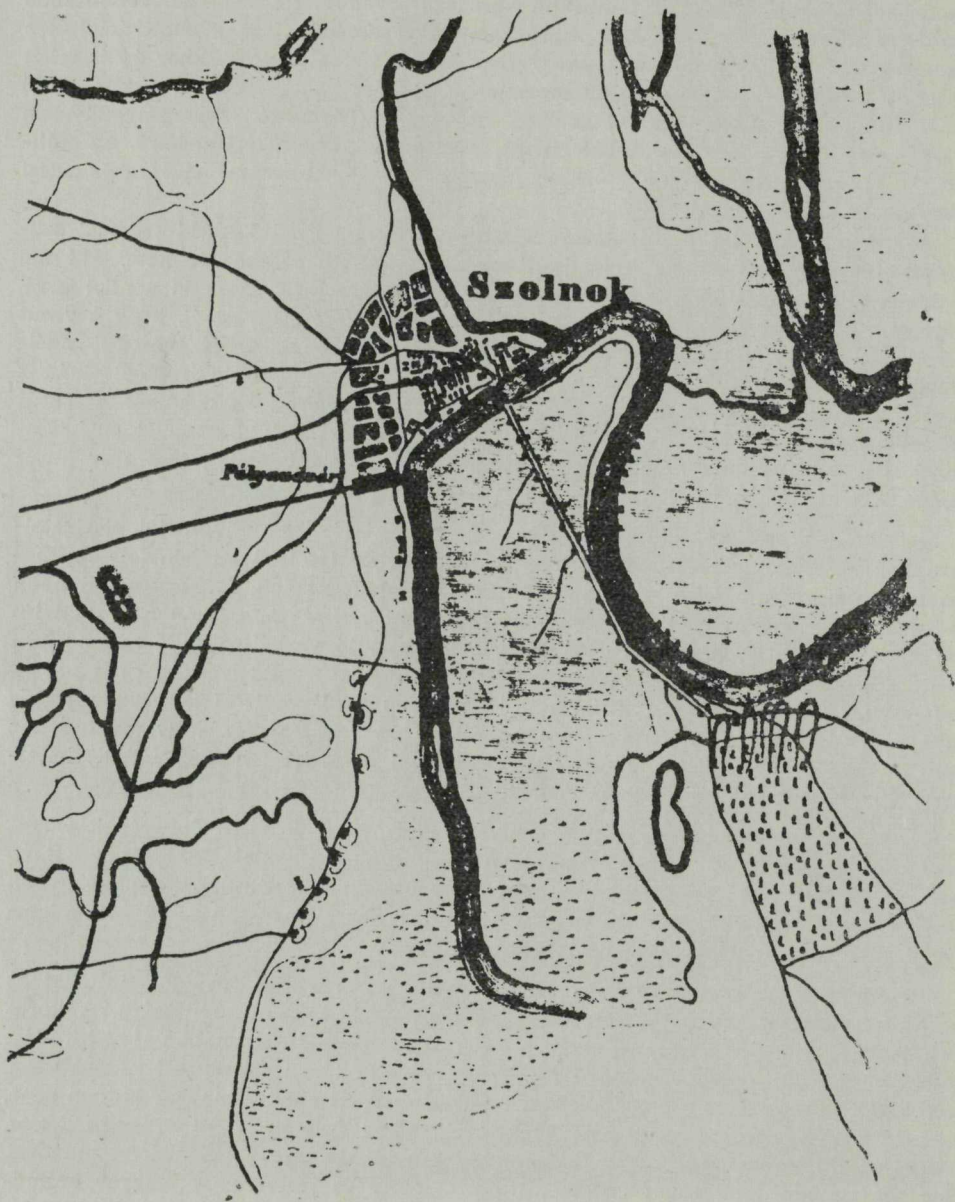
A szolnokj pályaudvar indóházát Sprenger Wilhelm Paul Eduárd sziléziai születésű bécsi építész tervezte és a Pest—budai Zitterbath Mátyás építette. Aki ma a teherpályaudvaron lévő sorompónál megáll az autóbusszal, nem is gondol arra, hogy már 1846. augusztus 1-én a városi tanács ülésén szó esett arról, hogy a vasút a Tószeg Paládics felé vezető utakat elzárja, illetőleg nehezíti. Éppen ezért: „...mél-tányos nyilatkozás kéretik, hogy miféle veszteségek és nehézségek háramoltatnának városunk közönségére akkor, ha az eddigi kincstári szálfák rakhelyéből a Vasút Igazgatóságának átengedett térségen egy Indóház, töltéssel, kikötőhellyel és köröskörül fallal építtetne és az által a Szálházhoz vivő mostani gyalog és szekér járatu utak elzárattatnának...”

A tanács megállapítja, hogy „városunk egyik részétől az ÚJVárostól elszigetel-tetve, ez városunk lakosaira, főleg kereskedési, közlekedés tekintetében felszámítha-tatlan veszteség és a többi között azon nehézség is háromolna, ...hogy a különben is szűk úrbéri legelőkből két külön vonalat kellene nyitni, de miután a tapasztalás idáig azt bizonyítja, hogy a Pesttől városunkig vonuló vaspállya töltésen az előb-beni szükséges átjárások, sött düllő utak is mindenütt meghagyattak, ezen tanács erős meggyőződésben él az eránt, hogy a vaspállya által, mellytől városunknak fel-virágozását reméli, s mellynek legfőbb célja a kereskedés élénkítése, az indóház részére kijelölt téren idáig keresztül vezető szükséges és később még nélkülözhetet-leőbb szekér utak elzáratni nem fognak...”

Látjuk tehát ebből a néhány szemelvényből is, hogy a vasút építésének előké-sztítése, a kisajátítások lebonyolítása igen sok munkát jelentett, *de látjuk azt is, hogy a városi tanács megértette és megérezte azt, hogy a vasút Szolnok életében milyen jelentőssé válik.* Hosszas munka után elkészült a nagy mű és 1847. szeptem-ber 1-én meg is nyílt a Pest—Szolnok közötti vasút.

A Magyar Középponti Vasút a címlapon lévő díszes „Meghívást” küldte ki az országba szerteszét a Pest—Szolnoki pályavonal ünnepélyes megnyitására. A kora-beli lapok közül elég lesz az Életképek 1847. szeptember 5-i számában lévő híradást megemlíteni: „Megérkezvén Szolnokba — elkezdődött a' küldöttség elfogadása után, a pályafő hajléka alatt a pompás ebéd. Igen élénkké tette ezt a magyar katona zene, s érdekesse a nézőköl megjelent hölgyserereg. Ebéd folytán föláll Kossuth Lajos, s sokott ékesen szólásával igen idő- és helyhez alkalmazott fölköszöntést mondott. Sok tekintetben fontosságot érdemel Nagy Gergely és testvére — magyar erőmű-vészek által készített — s az ebédlöteremben közszemlére nyilvánosan kitett gőz-erőmű minta... Az ünnepélyesség végével mindnyájan meglegedve távoztak... Megemlítendő miszerint a jelen volt gróf Széchenyi István innen a Tiszán Szatmárba utazott... Ezután hazaértünk, elhozván magunkkal emlékül a vasútvonal föld irati térképét”. A megnyitást követő napon hat kocsu telt meg helybeliekkal, akik Pestre utaztak.

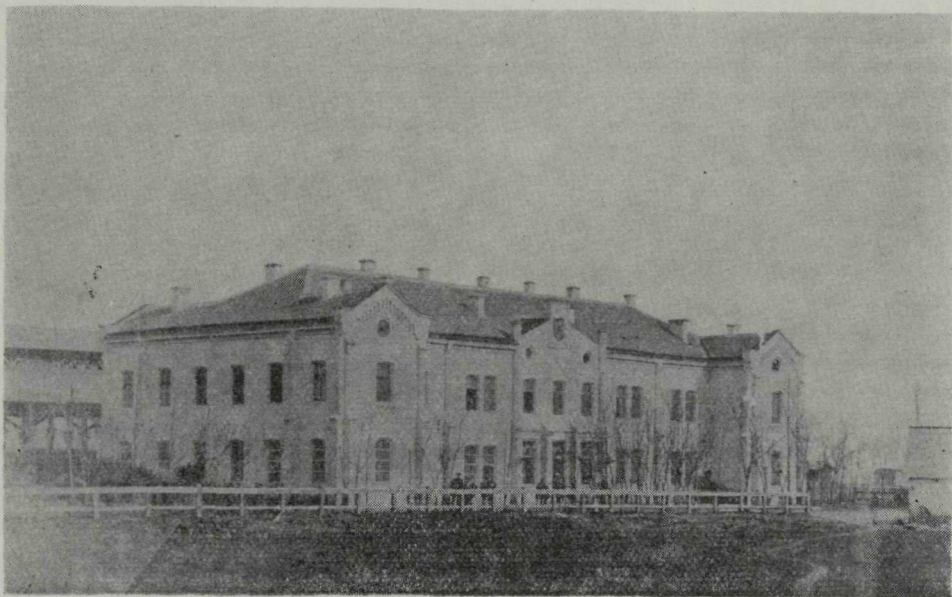
Szolnoknál a vasútépítés azonban nem állt meg. Igaz, hogy az 1848/49-es sza-badságharc a vasút továbbépítését akadályozta, de azt is meg kell jegyezni, hogy



A pest—szolnoki pályavonal térképének szolnoki része
Az indóház, a tiszai pályaudvar a Tisza partján

a Kormány, a Honvédelmi Bizottmány és a képviselők Pestről Debrecenbe való áttelepitéséhez nagy segítséget jelentett a Pest—Szolnoki vasútvonal használata.

Városunk szempontjából jelentős azért is, mert így a reformkor és a szabadságharc csaknem minden jelentősebb embere — így Széchenyi, Kossuth, Petőfi, Arany, Vörösmarty stb. — is megfordult a szolnoki indóházban.



Az 1857-ben épült második vasútállomás fényképe, baloldalon látható a fedett facsnak részlete

A Szolnok—Debreceni vasútvonal első tervek szerint a Tiszaparton haladt volna tovább, Szerencsére azonban — a város kérésére — a tervezők belátták, hogy Szolnok városát a Tiszától elvágni nem szabad, s nagy ívben észak felé megkerülve a várost Szajol irányában vezették át a Tiszán. Így 1857-ben avatták a mai pályaudvar helyén a második szolnoki vasútállomást a Tiszavidéki vasút által romantikus stílusban építve, amelynek fényképét és rajzát is közöljük.

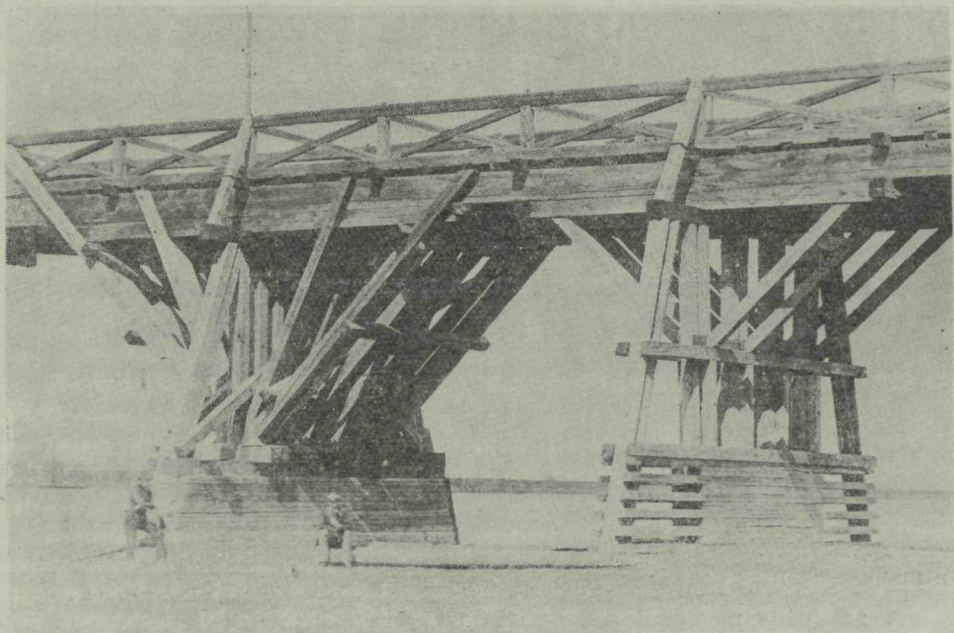
A századforduló utáni években a megnagyobbodó forgalom újabb állomás építését követelte. S ennek helyében épül ma az ország legkorszerűbb pályaudvara.

Kaposvári Gyula

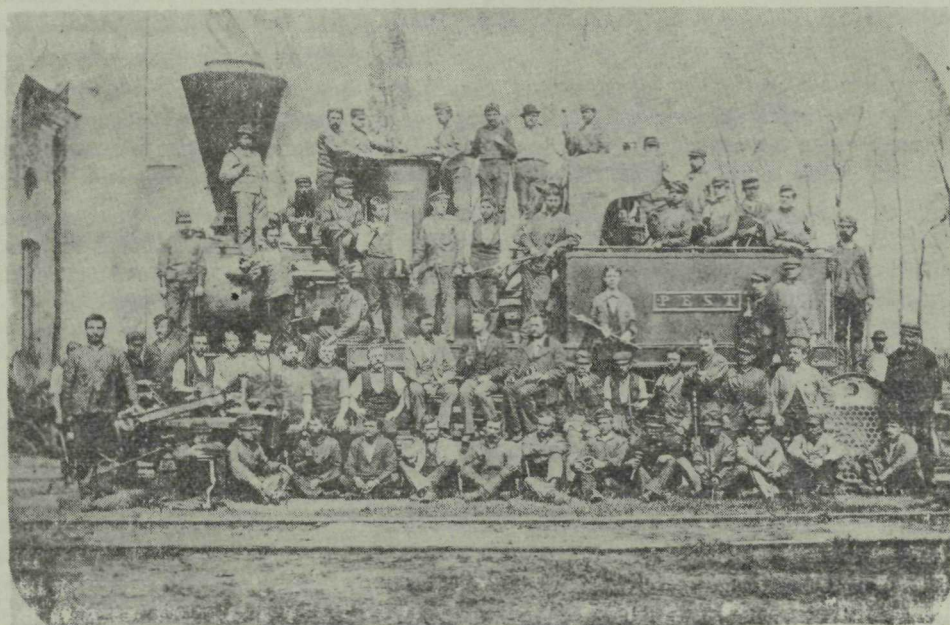
A „125 éves a szolnoki vasút ” kiállítás anyagából



Szolnok látképe 1860-ban a Tisza felől vasúttal és gőzhajóval
(Müller Adolf metszete)



A Szolnoki első vasúti híd a Tiszán 1857-ből



Mozdonyjavítás a szolnoki vasúti műhelyben az 1860-as években

A II. Tiszai Vízlépcső és Öntözőrendszerei hatásterületén öntözésfejlesztésében részesülő termelészövetkezetek mezőgazdasági munkaerő mozgása a IV. ötéves tervben

A Kiskörei Vízlépcső és Öntözőrendszerei hatásterületén megvalósuló öntözéses mezőgazdaságfejlesztési program eredményes végrehajtásának egyik alapvető feltétele, hogy az adott térségben kellő számú és képzettségű munkaerő álljon rendelkezésre. Ezért szükséges a térség gazdasági munkaerőviszonyainak beható vizsgálata, a munkaerőhelyzet megítélése és a feladatok meghatározása.

A regionális mezőgazdaságfejlesztési program munkaerőkérdéseinek vizsgálata megkívánja a mezőgazdaság ágazati szintű munkaerőhelyzetének tanulmányozását.

A IV. ötéves terv időszakában a mezőgazdasági munkaerő létszámában végbemenő változás mértéke megközelíti a korábbi, azaz elmúlt tíz év elvándorlásának ütemét. Rózsa Ferenc: Foglalkoztatottság és munkaerőhelyzet a IV. ötéves terv időszakában című tanulmányában a csökkenés mértékét mintegy 150 ezer főre becsüli. Ezenbelül, a Kiskörei Vízlépcső és Öntözőrendszerihez tartozó megyékben — Borsod, Békés, Heves, Hajdú, Szabolcs, Szolnok — mintegy 60.000 fő elvándorlásával számol a terv.

A mezőgazdaság szocialista átszervezésével, a mezőgazdaságban végbemenő munkaerőmozgás következtében a foglalkoztatottak számának csökkenése mellett a korösszetételben is kedvezőtlen arányok alakultak ki.

A mezőgazdaságot elsősorban a teljes munkabírásu és fiatalabb korosztályhoz tartozó munkaerő hagyta el és helyezkedett el más népgazdasági ágban. A mezőgazdaság munkaerőbázisa, tehát nemcsak azáltal változott, hogy abszolút létszámában csökkent, hanem azáltal is, hogy a megmaradt munkaerő munkaképessége — a korösszetétel miatt — kedvezőtlené vált.

A KSH felmérései szerint 1970. évben a termelészövetkezeti tagság 44,1 %-a volt 60 éven felüli. Ez az arány a Kiskörei Vízlépcső és Öntözőrendszereihez tartozó megyékben az alábbiak szerint alakult: Békés 41,3 %, Borsod 49,2 %, Hajdú 40,1 %, Heves 46,9 %, Szabolcs 39,4 %, Szolnok 43,1 %.

A II. Tiszai Vízlépcső hatásterületén öntözőfejlesztésre jelentkező gazdaságok azon megyék területén találhatóak, amelyekben a mezőgazdaságból elvándorlók száma és a kiöregedés nagymérvű volt, ugyanakkor összességében a jelenlegi munkaerőállomány további elvándorlást tesz lehetővé. Ugyanis a tervszerű arányos fejlődés feltételezi a termelőeszközök hatékonyabb felhasználását. Ez bel- és külföldi tapasztalatok szerint egyaránt mezőgazdasági munkaerő további felszabadítását eredményezi.

Felvetődik az a kérdés, hogy az öntözésfejlesztésre javasolt gazdaságok munkaerőellátottságára milyen hatást gyakorol az „elvándorlás”, a „kiöregedés”, és ez veszélyezteti-e a biztonságos termelést?

Ezért a MÉM Tiszavidék Mezőgazdaságfejlesztési Irodája az öntözésfejlesztésre kerülő gazdaságokban, (a mezőgazdasági tervezők bevonásával) részletes demográfiai vizsgálatokat végeztetett.

A vizsgált gazdaságokban a *dolgozók csökkenésének alapvető oka a kiöregedés*. Ez 1975-ig megközelíti a jelenleg dolgozók 30 %-át. Az új belépőkkel, valamint a gazdaságok munkaerő elszívó hatásának következtében a létszámcsökkenés 15 %-ra módosul.

A dolgozók tényleges számának alakulását számos tényező módosíthatja. Így a tervadatok mindenkorj megítélését szükségessé teszi az éves adatoknak a vizsgálata.

A zárszámadási adatok alapján a megvizsgált gazdaságokban dolgozók létszáma 1968—1970 között mintegy 3 %-kal csökkent. A csökkenés üteme tehát — tényadatok alapján — elmarad a tervadatoktól. Országosan azt tapasztalhatjuk, hogy a III. ötéves terv időszakában a mezőgazdasági termelészövetkezetek közös gazdaságaiban a munkadíjelszámolásban részesült tagok száma dinamikájában nem változott, sőt az alkalmazottak számának növekedésével a *dolgozók száma kismértékben növekedett* is.

A dolgozók számának változását az alábbi táblázat szemlélteti.

A mezőgazdasági termelészövetkezetek gazdaságaiban munkadíjelszámolásban részesültek számának alakulása

Megnevezés	(1000 fő)				
	1966	1967	1968	1969	1970
	évben				
Tagok, nyugdíjasok nélkül	654	642	661	650	630
Nyugdíjas tagok	119	120	114	127	143
Összes tag	773				
Családtagok	163	164	129	139	128
Családi munkaerő összesen	936	926	904	916	901
Állandó alkalmazottak	71	88	103	121	117

* Forrás: Mezőgazdasági adatok 1971/1. 12. p.

A mezőgazdasági termelészövetkezetek vezetői tudatosan szem előtt tartják, hogy az elkövetkező időszakban a termelésfejlesztésének fő tényezője a holtmunka arányának növelése. Ez elsősorban abból adódik, hogy a termelészövetkezetek munkaerőtartalékai kimerülöben vannak, az új munkába lépő fiatalok megtartása az „elmaradott munkaviszonyok” megszüntetését, a *termelés technikai fejlesztését követeli meg*, különösen a kézi munkaigényes kulturák termesztésének (cukorrépa, dohány, zöldség növények) *csökkenő tendenciája*. Így a technikai haladást — a munka felszereltségének javítását — az újonnan munkába lépők mezőgazdaságba történő elhelyezkedésének megnyerésén kívül, az egyes kulturák iránti igény is alátámasztja.

Az állami célcsoportból megvalósuló öntözésfejlesztés a beruházás igényes ágazatok közé tartozik. Így ennek megvalósítását azon gazdaságok tűzzék maguk elé, ahol már a szárazgazdálkodás optimumát elérték, vagy megvan annak a lehetősége, hogy az elkövetkező időszakban ezt elérjék.

A vizsgált gazdaságok terv és tényadatai alapján azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a soron következő időszakban az állami célcsoportból öntözésfejlesztést megvalósító gazdaságoknak az öntözővíz megjelenéséig a jelenleg egy kh mezőgazdasági területre jutó bruttó állóeszközértéknek (ami közel 3000 Ft), 60—65 %-os növelését kell megvalósítaniuk. Az öntözőtelepek üzemelésének időpontjában pedig a jelenlegi bruttó állóeszközérték megkétszereződik.

A fejlesztési tervek készítésénél, azok termelési és gazdálkodási színvonalának meghatározásánál figyelembe vettük az állami gazdaságok eredményeit is. Ezen túl objektív tényezőként szerepelt az is, hogy jelenleg 50 %-kal több eszköz szükséges a mezőgazdaságban ugyanannyi nemzeti jövedelem előállításához, mint tíz évvel ezelőtt. (Rabi B.: A beruházások hatékonysága mérésének népgazdasági szintű kérdése. — Gazdaság, V. évf. 3. sz.)

A gazdasági mechanizmus továbbfejlesztése új lehetőségeket, egyben feladatokat is jelent a mezőgazdasági termelőszövetkezetek számára. A Központi Bizottság 1971. december 1-i határozata alapján a termelési tényezők összhangját a tervben rendelkezésre álló technikai és munkaerő feltételek mellett kell megoldani.

Kalocsay Ferenc szerint az eredményes szervezés alapja a tényleges szükséges folyamatok felismerése, ellátásukhoz szükséges funkciók meghatározása, a folyamatok, illetőleg a funkciók közötti együttműködés, valamint munkamegosztás egyértelmű szabályozása.

A MÉM Tiszavidék Mezőgazdaságfejlesztési Irodája által készített középtávú üzemfejlesztési tervek több változatban készült technológián alapuló jövedelemcentrikus tervek. Így a termelőszövetkezetek vezetői számára kellő időben rendelkezésre állnak a technológiai döntési változatok, ez egyben lehetővé teszi — sőt előre jelzi — a munkafolyamatok korszerű megszervezését.

Ahhoz, hogy a fejlett technológián alapuló munkaszervezés megoldható legyen, egyre nagyobb súllyal jelentkezik a magasan kvalifikált munkaerő igénye.

A II. Tiszai Vízlépcső és Öntözőrendszerej hatásterületén a IV. ötéves terv időszakában állami célcsoportból öntözésfejlesztésre kerülő gazdaságokban elkészült középtávú üzemfejlesztési terv adatai alapján a szakemberek száma tíz év alatt — több mint kétszeresére — közel 110 %-kal növekedett. Különösen kiemelkedő, hogy a területegységre jutó dolgozói létszám alapján 1975-ben minden negyedik, 1980-ban minden harmadik munkaerő képzettséggel fog rendelkezni.

1000 kh közös m. m. területre jutó szakemberek száma (fő)

Időszak	Dolgozók száma	Főiskolai végzettséggel rendelkezők száma	Szakközép végzettséggel rendelkezők száma	Szakmunkások száma	Szakképzettséggel rendelkezők száma
Bázis időszak	115,87	0,87	2,41	12,81	16,00
Felkészülési időszak	98,81	1,44	4,12	21,28	26,84
Fejlesztési időszak	100,10	1,64	4,72	27,05	33,42

A korszerű technológián alapuló termelés szervezéséhez szükséges terv szerinti munkaerőigény különösen a szakmunkások iránt nő. Így, jelenleg is már fokozottabb mértékben gondoskodni kell a képesítés nélküli munkaerő átképzéséről, az új munkaerő betanításáról.

A MÉM 13/1970. (V. 9.) számú rendelete lehetőséget teremt a fizikai dolgozók minden rétegének szervezett továbbképzésére. A továbbképzés rendszerét az 1. sz. melléklet szemlélteti.

A MÉM Tiszavidék Mezőgazdaságfejlesztési Irodája az elkészült középtávú üzeme fejlesztési terveken keresztül a IV. ötéves tervben öntözésfejlesztésre kerülő gazdaságokban operatívve közreműködik a Központi Bizottság 1971. december 1-i — a vállalati üzem- és munkaszervezés korszerűsítés — határozatának következetes megvalósításában. Így az öntöző szakmunkás igényt felméri, az oktatási anyagot korszerűsítik, a szaktanfolyamokat megszervezik.

* * *

A IV. ötéves terv időszakában a hatásterületen öntözésfejlesztésre kerülő termelőszövetkezetekben összességében kevésbé kell számolni munkaerőhiánnyal. Ugyanakkor szem előtt kell tartani azt, hogy munkaerőhiány és felesleg együtt, egyszerre fog jelentkezni, mivel a nehéz fizikai munka elvégzésére egyre kevesebb jelentkezőt lehet találni, kedvező jövedelem feltételek mellett is.

Az öntözésfejlesztésre kerülő gazdaságok munkaerőhelyzetének stabilizációja felett termelési és gazdálkodási színvonaluk eredménye. A jövedelmező gazdálkodás segítségével elérték, hogy a dolgozók jövedelme 1968—1970 között mintegy 10—15 %-kal haladta meg az országos átlagot. *Így a gazdaságok maguk is vonzáskörzetet jelentettek.*

A dolgozók foglalkoztatási szintje a vizsgált gazdaságokban kiemelkedő, 1968-ban az egy dolgozóra jutó ledolgozott munkanapok száma 13,3 %-al haladta meg az országos átlagot.

A termelési folyamat korszerűsítése azonban megkívánja *a munkaerő belső összetételének minőségi változását.* A vizsgált termelőszövetkezeteknek a munkaerő „szakmunkás gárda” kialakítása, a belső üzemi szervezet megváltoztatását, modernizálását is megköveteli.

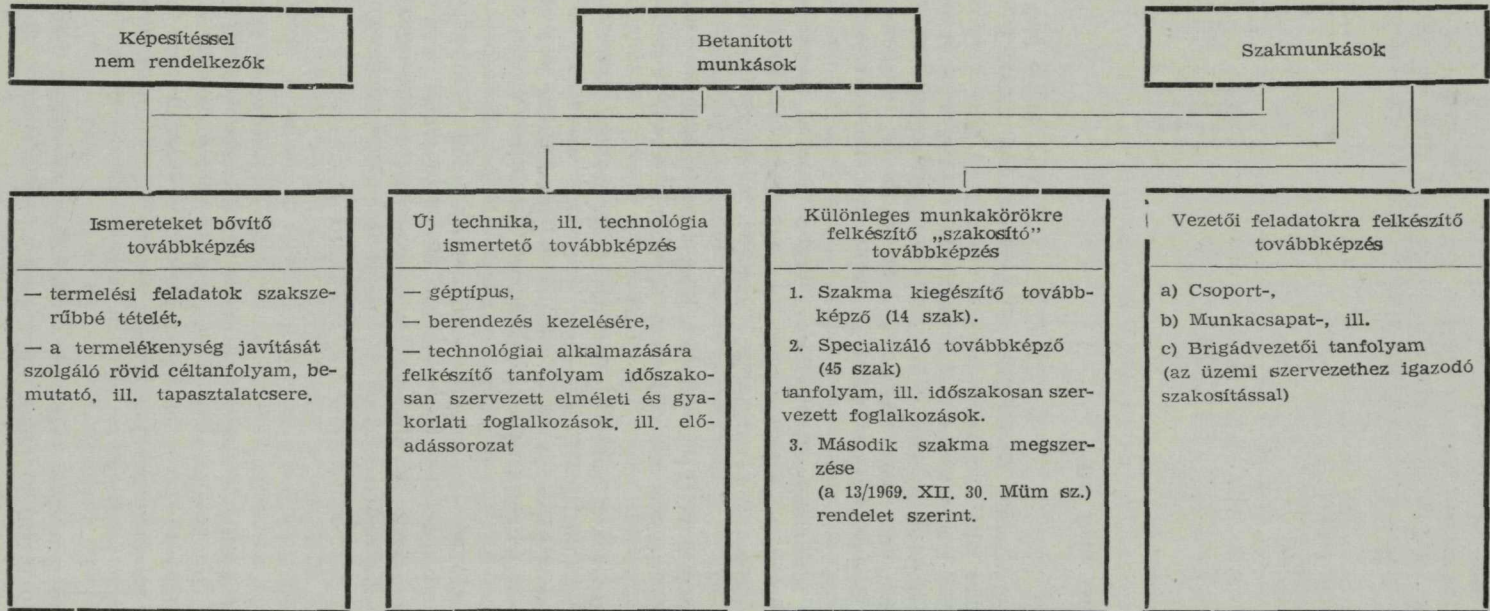
A termelőszövetkezetek munkaerő szükségletüket csupán belső összetétel változtatásával nem tudják megoldani. Így egyre nagyobb szükség van arra, hogy a falusi fiatalok minél nagyobb számban helyezkedjenek el a termelőszövetkezetekben.

Mivel népgazdasági szinten 1973-tól a munkába lépő fiatalok száma ismert demográfiai okok miatt korlátozódik, ez felhívja a gazdaságok figyelmét arra, hogy a szakmunkáskérdést a Központi Bizottság 1971. december 1-i határozata szerint kellő időben és hatásfokkal oldják meg.

Dr. Dzur Gábor

Fizikai dolgozók továbbképzési rendszere

(a 13/1970. (V. 9.) MÉM számú rendelet alapján)



A keresetek alakulása és differenciáltsága Szolnok megye szocialista iparában

Szocialista társadalmunkban a személyes jövedelem elosztása alapvetően a végzett munka mennyiségétől és minőségétől függ. Ezt igazolja többek között az a tény is, hogy országosan az összes személyes jövedelemnek a 76 %-át a munka utáni jövedelem képezi és 24 %-a társadalmi juttatás. A munka szerinti elosztás a gyakorlatban azonban eltérésekkel, olykor jelentős ellentmondásokon keresztül érvényesül és időnként kevésbé hatnak a munkavégzés szerinti bérezési követelmények.

A munkabéarányokat meghatározó tényezők rendkívül összetettek és a legtöbb esetben egyidőben jelentkeznek a differenciálódást, illetve a nivellálódást elősegítő folyamatok. A munka szerinti elosztás teljes érvényesülése esetén a szakképzettségnek, az ellátott munkakör különbségeinek, valamint a munkavégzés színvonalának kellene jelentkeznie a bérezésben. A bérek ilyen különbségeit módosíthatja a mindenkori munkaerőhelyzet, vagyis a kereslet-kínálat nyomán a béreknek vonzó, vagy taszító hatása nagyobb jelentőséget kaphat. Egyes városainkban (pl. Szolnokon) a szakképzettebb dolgozók és ezeknek a munkában eltöltött hosszabb ideje stb. miatt magasabbak az átlagbérek, mint a községekben. Másik módosító tényező, hogy a vállalatok, részben gazdálkodásuk különböző színvonala, részben az árrendszer következtelenségei miatt, azonos szakmában azonos teljesítményért sem fizethetnek egyforma bért. Befolyásolhatják szubjektív tényezők, amelyek karakterisztikusan a munkatudomány, a fiziológiai ismeretek alkalmazhatóságával függenek össze és a munkaügyi apparátus tevékenységében jelennek meg. A keresetek tehát az adott munka szerinti arányoktól eltérhetnek és bizonyos esetekben el is kell térniük. A béarányok ilyen megfogalmazásban a gazdaságpolitikai célkitűzéseket is tükrözik.

Könnyen belátható, hogy nem léteznek abszolút értelemben helyes béarányok, ezért ennek mérése, a bérstruktúra feltárása és különbségeinek elemzése is matematikus. Nem ismerjük pl., hogy bizonyos munka elvégzéséhez milyen szellemi és fizikai erőfelfejtés szükséges. Nem tudjuk továbbá azt sem mérni, hogy az egymástól eltérő munkakörülmények és munkaszervezési formák miként hatnak a dolgozók teljesítményére és azt hogyan kellene a bérezésben kifejezésre juttatni. Mindenképpen indokoltnak tartottuk viszont a megyei ipar bérvizonyainak, az országoshoz, ill. a szomszédos megyékhez hasonló, vagy azoktól különböző sajátosságainak a bemutatását. Foglalkozunk az egyes állománycsoportok, az iparcsoportok béarányaival és a kijelölt iparcentrumok jelenlegi bérszínvonalával.

A bérek alakulása a szocialista iparban

Szolnok megyében különösen a III. ötéves tervidőszak alatt végbement erőteljes iparosítás következtében az iparban foglalkoztatottak száma 1966—1971 között

másfélszeresére növekedett. Ezen belül a munkások száma 42 %-kal bővült, az alkalmazotti létszám pedig — akárcsak országosan — az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése után gyorsabban nőtt a munkások számánál. Az alkalmazotti arány növekedését részben a vállalatok tevékenységi körének bővülése (a piackutató és közgazdasági elemző munka előtérbe kerülése), részben pedig a gépesítés fejlődése (pl. nőtt a termelés előkészítésével, megszervezésével stb. foglalkozó műszaki szakemberek iránti igény) is befolyásolta.

A szocialista iparban foglalkoztatottak számának és átlagkeresetének alakulása

Év	A foglalkoztatottak, fő	Ebből		Ezen belül			Az egy munkásóra jutó kereset Ft.
		a munkások, fő	az alkalmazottak, fő	A munkások és alkalmazottak * átlagos havi keresete, Ft	a munkások	az alkalmazottak	
1966	37816	28947	7007	1695	1653	1851	9,1
1967	40130	30766	74011	1732	1681	1922	9,1
1968	46533	35241	8687	1773	1706	2022	9,1
1969	50818	37957	9636	1821	1748	2083	10,3
1970	53561	39779	10681	1933	1864	2172	11,0
1970 az 1966 %-	142	137	152	144	113	117	121
1971 az 1970 ában	105	104	—	—	101	—	103

* Bedolgozók, szakmunkástanulók és nyugdíjasok adatai nélkül

Az ipari foglalkoztatottság erőteljes bővülésével párhuzamosan a kifizetett bérek összege 1970-ben 66 %-kal haladta meg az 1966. évit, az átlagkeresetek pedig 14 %-kal növekedtek. A munkások átlagkeresete 13 %-kal, az alkalmazottaké pedig 17 %-kal emelkedett.

A munkások átlagkereseténél nagyobb ütemben nőtt a munkaórára jutó kereset, amely 1971-ben 2,2 Ft-tal, 24 %-kal volt több az 1966. évinél. Az órabéreknek az átlagkeresetknél gyorsabb emelkedése azonban nagyrészt a munkaidőcsökkentés miatt következett be, melyet az is jelez, hogy 1966 és 1971 között a munkások havi átlagos munkaórateljesítése 162-ről 159-re mérséklődött.

Megyénkben az országostól eltérő ütemű volt az iparban foglalkoztatottak számának és az átlagkeresetnek a növekedése. Országosan ugyanis a megyeinél jóval kisebb arányban (csupán 16 %-kal) bővült a foglalkoztatottak száma — 1971-ben már egy %-kal kevesebb is volt az 1970 évinél — viszont átlagkeresetük 19 %-kal emelkedett, szemben a Szolnok megyei 14 %-kal. A megyei iparban foglalkoztatottak átlagkeresete 1966-ban 96 %-a, 1970-ben pedig 92 %-a volt az országosnak.

A főbb állománycsoportok bérearányai

Megyénk iparában tevékenykedő két fő állománycsoport — nevezetesen a munkások és az alkalmazottak — bérearányait vizsgálva, azt tapasztalhatjuk, hogy az alkalmazottak átlagkeresete az egyes években 12—19 %-kal meghaladta a munkásokét. Az alkalmazottak és a munkások átlagkeresete közötti különbség öt év alatt némileg fokozódott, bár 1970-ben — és előzetes információk szerint 1971-ben is — a bérkülönbség mérséklődött.

A társadalmi-politikai szempontból középpontban álló arányok mindenkor a munkás-alkalmazott kereseti arányokban fejeződnek ki. A felszabadulást követő társadalmi változások — a bérezési rend változásával párhuzamosan — éppen e kérdésben jelentkeztek, igen radikálisan, mert megszűntek a kirívó egyenlőtlenségek. (Országosan 1935-ben a műszaki alkalmazottak 3,2-szer, az adminisztratívak 2,6-szor többet kerestek, mint a munkások.)

A III. ötéves teridőszak végén Szolnok megyében hasonló arányok alakultak ki, mint országosan, vagy az alföldi megyék iparában.

A munkások és az alkalmazottak bérarányainak alakulása a szomszédos megyékben, 1970

MEGYE	A munkások	Az adminisztratív alkalmazottak		
		A műszaki	Az adminisztratív	Az egyéb
		átlagos havi keresete		
		Ft-ban		
Bács-Kiskun	1776	2797	1860	1719
Békés	1810	2922	1959	1738
Csongrád	1831	2867	1882	1730
Hajdú-Bihar	1835	2946	1917	1635
Szabolcs-Szatmár	1762	2876	1881	1703
Szolnok	1864	2868	1892	1690
		A munkások átlagkeresete = 100%		
Bács-Kiskun	100	158	105	97
Békés	100	161	108	96
Csongrád	100	157	103	95
Hajdú-Bihar	100	161	105	89
Szabolcs-Szatmár	100	163	107	98
Szolnok	100	154	102	91
Országosan	100	160	100	—

Felvetődik a kérdés, hogy mennyiben helyesek és előremutatóak a kialakult bérarányok? A munkások átlagkeresetét véve kiindulópontnak, a műszaki alkalmazottak másfélszer magasabb fizetésében iparunk további műszaki-technikai fejlesztésének szükségessége domborodik ki. Az adminisztratív alkalmazottak átlagkeresete lényegében azonos a munkásokéval. A jelenlegi iparfejlettségi szintnek általában megfelelnek a bérarányaink, viszont a hazánknál iparilag fejlettebb szocialista országokban (a fejlettségen a műszaki-technikai ellátottságot, az automatizálást, stb. értjük) a munkások a műszaki alkalmazottaknál csak 30—40 %-kal keresnek kevesebbet, ugyanakkor az adminisztratívoknál 10—16 %-kal magasabb bért kapnak. Ezekben az országokban a munkások szakképzettség szerinti rétegződése kedvező (pl. Csehszlovákiában és a Szovjetunióban).

Megyénk iparában az alkalmazottak átlagos havi keresete 1966 és 1970 között évenként átlagosan négy %-kal növekedett. Az alkalmazottakon belül egyaránt gyorsütemű növekedés tapasztalható a műszaki, az adminisztratív és az egyéb alkalmazottak átlagkeresetében, így az állománycsoporton belüli arányok alig változtak.

A legmagasabb átlagkeresettel — természetesen — a műszaki alkalmazottak rendelkeznek. A műszaki besorolás a jelenlegi bérezési rendszer mellett eleve magasabb bért biztosít a dolgozóknak, ezenkívül a szakképzettségük és beosztásuk is kedvezőbb.

Az egyes állománycsoportok relatív keresetének az elemzését feltétlenül ki kell egészítenünk azzal, hogy a különböző munkaköröket betöltők átlagkeresetét is vizs-

gáljuk. Ipari bérrendszerünk ugyanis részben a betöltött munkakör és az azzal járó felelősség nagysága szerint differenciálja az alkalmazotti béreket, részben pedig a munkásoknál a szakképzettség és a teljesítmény a fő motivációs tényező.

A fontosabb munkaköröket betöltők keresetének differenciáltsága megyénkben az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése után fokozódott. Néhány kedvezőtlen jelenség is mutatkozott, amelyek közül — a szeptemberi adatok alapján — megemlítendő, hogy a munkások (szak- betanított és segédmunkások) közötti különbség mérséklődött. A vezetők átlagkeresete „elhúzott” a munkásokétól. Nem szabad ugyanakkor figyelmen kívül hagyni, hogy a vezetői munkakörökben dolgozók száma nem növekedett jelentősen és azt sem, hogy a bértömeg döntő hányada a munkásoknak jut.

A különböző munkaköröket betöltők bérarányainak alakulása

Megnevezés	Az 1971. szeptember havi létszám, fő	Az 1967. szeptember havi átlagkereset		Az 1971. szeptember havi átlagkereset	
		Ft	a betanított munkások %ában	Ft	a betanított munkások %ában
Igazgató és helyettesei	83	4007	262	6751	361
Főmérnök	28	4767	312	6327	338
Főkönyvelő	68	3400	223	5509	294
Műszaki vezető I.	34	3677	241	5349	286
Műszaki vezető II.	112	—	—	4521	242
Kiemelt mérnök	14	—	—	5024	268
Üzemvezető I.	87	3368	221	4473	239
Üzemvezető II.	68	2816	184	3831	205
Művezető (munkavezető)	496	2671	175	3327	178
Kiemelt közgazdász	2	—	—	3611	193
Gazdasági adminisztratív ügyintéző	1058	1988	130	2478	132
Adminisztratív ügyviteli dolgozó	1616	1453	95	1690	90
Szaktanácsadók	10381	1944	127	2298	123
Betanított munkás	8277	1527	100	1872	100

* Megyei székhelyű adatok

A munkakörök szerinti bérarányok — az ipar egészét tekintve — alapvetően kielégítőek. (Egy — gépipari vállalatoknál végzett — felmérés szerint a munkások által is megjelölt igazgatói és alkalmazotti keresetek közel álltak a ténylegeshez.) Az átlag mögött azonban lehetnek kirívó aránytalanságok is.

A munkások és az alkalmazottak bérezésénél befolyásoló tényező az ágazati sajátosság. A műszaki alkalmazottak a kézmű- és háziiparban kétszer, a textilruházati ágazatban 1,8-szer, ugyanakkor a bányászatban 1,4-szer, a nyomdaiparban csak 1,3-szer kerestek többet, mint a munkások. Az adminisztratív alkalmazottak 1970. évi átlagos havi keresete három ágazatban (bőr-, szőrme- és cipőiparban, kézmű- és háziiparban, textilruházati iparban) haladta meg jelentősen a munkásokét.

A munkások és az alkalmazottak béarányainak alakulása iparcsoportonként, 1970

Iparcsoport	A	A	Az	A	Az
	munkások	műszaki	adminisztratív	műszaki	adminisztratív
	alkalmazottak			alkalmazottak	
	átlagos havi keresete, Ft			átlagos havi keresete a munkások átlagkeresetének %-ában	
Bányászat	2263	3255	2057	144	91
Villamosenergiaipar	1994	3106	1741	156	87
Gépipar	1908	2766	1867	145	98
Építőanyagipar	2024	3009	1802	149	89
Vegyipar	2071	3240	1938	156	94
NEHÉZIPAR	1969	2928	1896	149	96
Fafeldolgozó ipar	1802	2761	1786	153	99
Papíripár	1930	2907	1892	151	98
Nyomdaipar	1894	2458	1906	130	101
Bőr-, szőrme- és cipőipar	1760	2583	1876	147	107
Textilruházati ipar	1455	2677	2002	184	138
Kézmű- és háziipar	1385	2748	1901	198	137
KÖNNYŰIPAR	1685	2671	1881	159	112
EGYÉB IPAR	1800	2805	1767	156	98
ÉLELMISZERIPAR	1952	2839	1930	145	99
ÖSSZESEN	1864	2868	1892	154	102

A eddigiekben a keresetek között meglévő különbségek bemutatására törekedtünk. Azért az átlagkereseteket vizsgáltuk, mert közismert, hogy a munkások bérért — teljesítményüknek megfelelően — és a beosztott alkalmazottak fizetését általában a vállalati eredménytől függetlenül biztosítani kell. Ugyanakkor az egyes vállalatok és ágazatok eredményes, vagy kevésbé eredményes gazdálkodása nemcsak a bérekben, hanem a béren felüli jövedelmekben (pl. nyereségrészesedésben) is tükröződik.

A munkabéren felüli jövedelem 1970-ben az összes jövedelemnek a munkásoknál 6,3 %-át, a műszaki alkalmazottnál 15,7 %-át, az adminisztratív alkalmazottnál 11,3 %-át képezte. Több év eredményei alapján megállapítható, hogy a szellemi munkát végző két alkalmazotti csoporthoz tartozók béren felül magasabb jövedelemben (nyereségrészesedésben, jutalomban stb.) részesülnek, mint a munkások.

A munkásbérek arányai

A munkások béarányait többféle vetületben vizsgáltuk, részben az átlagkeresetek, részben az órabérek alapján, aszerint, hogy milyen adatok álltak rendelkezésünkre.

A munkások átlagkeresete 1966 és 1970 között *iparcsoportonként* eltérő mértékben növekedett, a textilruházati iparban pedig egy %-kal csökkent. A munkás-átlagkeresetek a nehéz- és az élelmiszeriparban meghaladták a megyei átlagot, a könnyű- és egyéb iparban pedig alacsonyabb annál. Az átlagnál jóval magasabb a kereseti szint a bányászatban és a vegyiparban, vagyis a leghatékonyabb ágazatokban. A munkások kereseti viszonyai az érintett években legdinamikusabban azokban az ágazatokban javultak, amelyekben a létszám csak kismértékben növekedett (pl. fafeldolgozóipar, nyomdaipar, cipőipar, élelmiszeripar). Kivételt csupán az építőanyagipar képez; itt a munkások száma 96 %-kal bővült.

A munkások átlagkeresetének iparcsoportok szerinti differenciáltsága 1966 és 1970 között valamelyest fokozódott, ugyanis a szóródás 191 Ft-ról 228 Ft-ra

növekedett. Ugyancsak növekedett a különbség a legnagyobb és legkisebb keresetet felmutató iparcsoportok között. (794 Ft-ról 878 Ft-ra). A bérek ágazatok szerinti differenciáltsága alapján véve csak olyan szakmában dolgozókra lehet hatással, mely szakmák minden iparcsoportokban megtalálhatók, illetve az első ízben pályát választó fiatalokat befolyásolhatja. Számításaink szerint ugyanis az ágazati sajátosságok mintegy nyolc %-ban eredményezik a megyei átlagkereset kialakulását.

A munkások szakképzettség és munkakör szerinti beosztása, illetve besorolása a legjelentősebb bér-differenciálódást előidéző tényező, hiszen az 1971-ben bevezetett új bérrendszer különösen figyelembe veszi a munka bonyolultságát. Jelenleg négy munkás-munkakör van kialakulóban, nevezetesen: kvalifikálatlan munkások, betanított munkások és egyszerű szakmunkát végző szakmunkások, átlagos szakmunkások, összetett, bonyolult munkát végző szakmunkások.

Megyénk iparában a munkások szakképzettség szerinti megoszlása az utóbbi években kedvezőtlenül változott. Növekedett a betanított- és segédmunkások iránti igény, illetve a vállalatok e munkakategóriákat „feltöltötték”.

A szakképzettség szerinti bérarányok legpontosabban az órabérek különbségeiben jelennek meg. Eszerint a szakmunkások órábérére 1971. szeptemberben 22,3 %-kal haladta meg a betanított munkásokét. Becslések szerint a betanított munkások hasonló arányban előzik meg a segédmunkásokat. Számításaink szerint a szakképzettség és beosztás mintegy 35 %-ban határozza meg az órabéreket.

A szak- és betanított munkások átlagos órabérének alakulása

(Ft)

Megnevezés	A szakmunkások	A betanított munkások	átlagos órábérére	
			1967	1971
			szeptemberében	
Minisztériumi ipar	8,76	7,57	12,99	11,47
Tanácsi ipar	8,38	5,91	13,17	8,96
Szövetkezeti ipar	8,10	6,05	11,65	8,02
SZOCIALISTA IPAR	8,52	6,98	12,61	10,31

* Megyei székhelyű adatok

A fontosabb szakmákban dolgozók órabéreiben meglévő különbségek is eléggé élesen kirajzolódnak. Különösen az ún. divatos szakmákban növekedtek jelentősen az órabérek. Egyes szakmákban számottevőek a különbségek a minisztériumi, a tanácsi és a szövetkezeti ipar között; általában a minisztériumi iparvállalatoknál dolgozók órábérére a legmagasabb.

A fontosabb szakmákban dolgozók átlagos órábérére 1971. szeptemberében

(Ft)

Megnevezés	Minisztériumi	Tanácsi	Szövetkezeti	Szocialista
Ács	14,91	16,06	14,41	14,81
Autószerelő	12,56	12,00	14,07	12,65
Esztergályos	13,19	12,56	11,72	12,77
Elektroműszerész	13,11	10,15	9,99	10,68
Csőszerelő	15,05	12,94	15,56	15,05

Lakatos	12,60	12,04	12,21	12,45
Villanyszerelő	12,99	12,62	13,24	13,01
Asztalos	12,18	12,82	11,63	11,76
Szabó	—	10,45	10,19	10,19
Varrómunkás (gépi és kézi)	8,00	8,15	8,52	8,51
Szobafestő és mázoló	11,82	14,39	11,52	11,59
Kőműves	13,14	—	13,02	13,17
Kovács	13,47	12,42	12,87	13,28

* Megyei székhelyű adatok

A keresetek *nemek* szerinti alakulásában 1966 és 1970 között általában kedvező változás következett be, ugyanis a különbség mérséklődött. Számításaink szerint a nők átlagkeresete 1966-ban a férfiak keresetének 60 %-a, 1970-ben pedig 66 %-a volt, 1970-ben 825 Ft-tal kevesebb a férfiakénál.

Az összes munkások, ezen belül a nők számának átlagkereset szerinti megoszlása javult, mert a kiskeresetűek aránya mérséklődött.

Megyénk iparában az összes munkásokon belül az alacsony keresetűek (1500 Ft alatt) aránya 36 %-ról 20 %-ra, ezen belül a nőké 75 %-ról 47 %-ra csökkent. Kedvezőtlen azonban, hogy a munkásnők közel fele még mindig alacsony keresetűek számít.

A munkások számának átlagkereset szerinti megoszlása

Kereseti kategória	Az összes munkások		Ezen belül nők		Az összes munkások		Ezen belül nők	
	számának		százalékos megoszlása		számának		százalékos megoszlása	
	1966	1968	1966	1968	1970	1970	1970	1970
— 800	2	5	2	5	1	3		
801—1000	4	11	4	10	2	5		
1001—1500	30	59	28	55	17	39		
1501—1800	26	19	24	21	17	26		
1801—2000	15	4	15	5	13	13		
2001—2500	18	2	21	4	23	11		
2501—	5	0	6	0	22	3		
ÖSSZESEN	100	100	100	100	100	100		

* A megyei székhelyű adatok szeptemberi adatai

A nők viszonylag alacsony keresetét sok tényező okozza, amelyek egy része indokolt, más részük viszont nem. A reális hatótényezők közé tartozik pl. a szakképzettségben levő különbség. Ezt igazolja az is, hogy 1971. szeptemberében a munkásnőknek 22 %-a, ugyanakkor a férfiaknak 59 %-a volt szakmunkás. Ide tartozik az is, hogy a nők — biológiai adottságukból következően — nehéz fizikai munkát igénylő munkaköröket nem tölthetnek be, holott ezeket bérezik jobban.

A férfiak és nők keresetének különbségeiben, mint indokolatlan tényező, szerepet játszik az is, hogy a tipikusan női szakmákat, illetve munkaköröket már a munkakategóriákba történő besorolásuk során alacsonyan értékelik. A nehézipar gyors fejlesztése is előidézője volt a férfi-női bérek aránytalanságainak, mert bár nem a nőket kívánta hátrányos helyzetbe hozni, hanem a könnyűipari ágazatot, a gyakorlatban konzerválta az ágazatok közötti béeraránytalanságot.

A bérek területi különbségei

Szolnok megyében az iparfejlesztés koncentráltan történt, illetve történik. Ennek az elvnek a gyakorlati megvalósítása lényegében azt jelenti, hogy a megyén belül egyes területi egységek előtt „zöld út” nyílik a már meglévő ipari tevékenység iokozására, illetve új ipartelemek létesítésére. Kijelöltek 12 települést, amelyek a megye ipari centrumai lesznek. Jelenleg a 12 település közül — nagyságrendben — csupán Szolnok, Jászberény és Martfű számít ipari jellegű településnek. E három településen foglalkoztatják a megyei ipar létszámának 56 %-át és az összes állóeszközöknek a 77 %-ával rendelkeznek. A többi településnek kimondottan „centrum” jellege még nincs, bár a legtöbb település bizonyos hagyományokkal rendelkezik.

A kijelölt iparcentrumok között az átlagkeresetek jelentős mértékű különbsége figyelhető meg. Az összes foglalkoztatottak és a munkások átlagkeresete (órakeresete) Szolnokon, a megyeszékhelyen jóval meghaladta a megyei átlagot, viszont Jászárokszálláson, Kisújszálláson és Tiszafüreden nem éri el annak a 90 %-át. Az összes foglalkoztatottak átlagkeresetében különösen nagy a különbség e területek között, ugyanis az alacsony kereseteket főként a nagyszámú bedolgozó is befolyásolja.

Az átlagkeresetek alakulása a kijelölt iparcentrumok szerint, 1970

Iparcentrum	Az összes foglalkoztatottak		A munkások	Az egy munkás-óra ra jutó kereset Ft	Az összes foglalkoztatottak	A munkások	Az egy munkás-óra ra jutó kereset
	száma	átlagos havi keresete Ft	átlagos havi keresete Ft	átlagos havi keresete a megyei átlag %-ában	átlagos havi keresete a megyei átlag %-ában	átlagos havi keresete a megyei átlag %-ában	átlagos havi keresete a megyei átlag %-ában
Városok							
Jászberény	7530	1813	1830	11,11	102	99	101
Karcag	3122	1749	1873	10,89	99	101	98
Kisújszállás	1616	1426	1517	9,75	80	82	88
Mezőtúr	2655	1591	1708	9,96	90	93	90
Szolnok	16360	1982	2008	12,11	112	109	110
Törökszentmiklós	4229	1785	1816	10,65	101	98	97
Túrkeve	1333	1623	1818	10,73	92	98	97
Nagyközségek							
Jászárokszállás	1832	1259	1745	10,73	71	95	97
Kunhegyes	927	1833	1842	10,42	103	100	94
Kunszentmárton	1754	1685	1750	10,25	95	95	93
Martfű	5798	1737	1805	10,82	98	98	98
Tiszafüred	1084	1570	1591	10,01	89	86	91
Egyéb települések	4968	1753	1723	10,02	99	93	91
MEGYE ÖSSZESEN	52758	1773	1847	11,03	100	100	100

* A teljes munkabér és létszám alapján számítva, illetve a munkásoknál bedolgozók nélkül és fiatalokú kisegítőikkel együtt

Az iparcsoportonként kialakult bérátlagok elsősorban az adott terület ipari struktúráját tükrözik. Az iparstruktúra ugyanis meghatározza a képzettség és szakmák szerinti összetételt, a férfi-nő arányt, tehát a beralakító tényezők nagy részét. A legjellemzőbb példa erre Martfű, ahol a cipőgyár nem igényel pl. bányászt, vegyipari munkást, akiknek bértarifája magasabb pl. a varrómunkásokénál.

Az egyes településeken eddig létrejött ipar jellegét a foglalkoztatottak és az eszközállomány megoszlása alapján lehet leginkább megítélni. Eszerint Jászberényben, Karcagon, Szolnokon, Törökszentmiklóson, Túrkevéen, Kunhegyesen és Kunszentmártonban a nehéziparhoz tartozó telepek túlsúlyban. A könnyűipart főként Kisújszállás, Mezőtúr, Jászárokszállás és elsősorban Martfű képviseli, míg

az élelmiszeripar a megyei átlagnál nagyobb arányban Karcagon, Szolnokon és Törökszentmiklóson található. Megyénkben főként azokon a településeken alakultak ki a legmagasabb átlagkeresetek, amelyeknél a nehézipar jelentős. Emellett a megye sajátosságai közé tartozik, hogy — az országoshoz és a szomszédos megyékhez mérten — az élelmiszeripar is viszonylag magas bért fizet.

Felvetődik az a kérdés is, hogy a területenkénti bérkülönbségek mennyiben járulnak hozzá a munkaerő elszívásához? Nyilvánvaló, hogy mikor a munkaerő kínálat tulsúlyban van, a bérezés, a fizetési lehetőség nem elsődleges tényező a foglalkoztatás alakulásában. A kijelölt iparcentrumokra — Jászberény, Szolnok és Martfű kivételével — az utóbbi években ez volt a jellemző. Amikor azonban munkaerőhiány lép fel (az adott település saját lakosságát már teljes egészében foglalkoztatja), a kedvezőbb kereseti lehetőségek elszívó hatást gyakorolhatnak. Szolnokon pl. az iparban foglalkoztatottak fele ingázik. főként a nehézipari vállalatokhoz.

A bérek vállalatok (telepek) szerinti különbségei

Az ipari üzemekben dolgozók átlagkereset szerinti megoszlása az utóbbi három évben is jelentősen módosult.

Megyénk állami iparában 1969 és 1971 között a bérfelvezetések következtében általában kedvező változás következett be a foglalkoztatottak és munkások átlagkeresetek szerinti összetételében. Azoknál a vállalatoknál ugyanis, amelyeknél a munkások átlagkeresete meghaladta a 2000 Ft-ot, 1969-ben csupán a foglalkoztatottak öt százalékát, 1971-ben már 46 %-a dolgozott.

Mindezek mellett és ellenére az átlagkeresetek üzemek közötti eltérései fokozódtak. Amíg 1969-ben a szóródás (12,2 %) csupán közepes, addig 1971-ben már elég tekintélyes (18,0 %) ingadozást mutatott.

Melyek azok a legfontosabb tényezők, amelyek előidézői voltak a differenciálódásnak? Korábbi vizsgálódásaink szerint az ágazati sajátosságok, a nemek szerinti bérezési különbségek stb. alapvetően nem okai a bérkülönbségek vállalatok közötti fokozódásának. Annál inkább a differenciáló tényezők közé tartozik az új ipartelepeknek az átlagnál alacsonyabb bérszínvonal, valamint a bér és jövedelem-szabályozási rendszer hatása.

Az állami iparban az utóbbi 5–6 évben 15 ipartelep kezdte meg a termelést (nem számítottuk bele a megye önálló vállalatai által létrehozott új telepeket), közülük kilenc 1970-ben és 1971-ben. A foglalkoztatottak 10 %-a 1971-ben az újonnan létesült telepeken, 11 %-a a régi gyáregységekben és 79 %-a az önálló vállalatoknál dolgozott.

Az üzemek átlagkereset nagyság szerinti különbségeiben az a tendencia figyelhető meg, hogy az új üzemekben foglalkoztatottak és munkások közel 50 %-a, a régi gyáregységnél 34, ill. 37 %-a, az önálló vállalatoknál viszont csupán hat %-a tartozik az 1800 Ft-nál kisebb átlagkeresetű üzemekhez. A telepek (gyáregységek) helyzete tehát kedvezőtlenebb, mint az önálló vállalatoké. Nem állt módunkban megvizsgálni, hogy az új és régi gyártelepeken dolgozók keresete eléri-e az anyavállalatét, melyek székhelye nem a megyénkben található. A gyakorlati (egyedi) tapasztalatok azonban azt látszanak igazolni, hogy általában az azonos munkaterületen dolgozók átlagbérei az anyavállalaténál alacsonyabbak.

A másik lényeges módosító tényező a bér és jövedelemszabályozás módosítása, illetve ennek alapján a bérigazításban végbement változás volt. Az 1970. év bérigazítását általában az jellemezte, hogy a vállalatok a részesedési alap elég jelentős részét az átlagbérek emelésére használták fel. A munkások 63 %-a ez évben azokhoz a vállalatokhoz tartozott, amelyeknél hat %-nál nagyobb mértékben nőtt az átlagkereset, 1971-ben viszont a bérfelvezetés szigorítása és egyéb tényezők

következtében az átlagkeresetek több vállalatnál csökkentek, ezekhez a vállalatokhoz a munkásoknak több mint egyharmada tartozott. Az eredményesen dolgozó és jelentős nyereséget elért erősebb vállalatok viszont minden évben növelték az átlagbérüket.

A vállalatok 1970. évi azon törekvését, hogy lehetőleg az átlagbéreket növeljék a nyereségrészesedés rovására, jól jelzi pl. az egy munkásra jutó nyereségrészesedés mérséklődése. Ezzel ellentétben viszont az 1971. évi nyereségrészesedés 30 %-kal növekedett és általában ellensúlyozta a mérsékeltebb átlagbérnövekedést. Az egy munkásra jutó nyereségrészesedés 1969-ben 1048 Ft, 1970-ben 822 Ft és 1971-ben 1070 Ft volt.

* * *

Jelenleg a szocialista ipar kereseti arányait vizsgáltuk és nem tértünk ki a többi népgazdasági ágra. Ez nem is volt célunk, de megemlítjük, hogy az utóbbi években országosan és megyénkben is az iparon kívüli termelő ágazatokban gyorsabb ütemű volt az átlagkeresetek növekedése és a kereskedelem kivételével magasabb a kereseti színvonal is, mint az iparban.

Az ipari kereseteknek a jelenlegi differenciáltságából néhány következtetés vonható le:

- a munkás és alkalmazotti keresetek változását tekintve, az alkalmazottak keresetnövekedése gyorsabb ütemű volt. A dolgozók e két nagy csoportja közötti arányokat nehéz megítélni, mégis úgy tűnik, hogy általában nem indokolt az alkalmazottak munkásokénál gyorsabb ütemű keresetnövekedése,
- a szakképzettség függvényében kialakult kereseti különbségek nem elég differenciáltak, viszont ennek ellentétéként a közel azonos munkakörben, vagy azonos szakmákban dolgozó munkások keresete (órabére) között jelentős különbségek alakultak ki,
- a nők és férfiak keresetének azonos munkakörben, azonos szakképzettség mellett lényegében egyformának kellene lenni, holott a női keresetek jelenleg alacsonyabbak,
- a könnyűipari ágazatok dolgozóinak kereseti színvonala jelentősen elmaradt a nehéziparétól,
- a megyén belüli területek (iparcentrumok) kereseti színvonala attól meghatározott, hogy oda milyen jellegű ipart telepítettek,
- az egyes üzemek bérszínvonala az utóbbi években tovább differenciálódott. Az átlagbérek növelése ütemének lehetősége elválaszthatatlan a gazdálkodási eredményektől.

A keresetek differenciáltsága és a további differenciálás mértéke, kritériuma tehát sok problémát vet fel. Azt mindenképpen leszögezhetjük, hogy a differenciálódásnak olyan alsó és felső határok között kell megvalósulnia, melyeket részben a megtermelt jövedelem „elbír”, részben pedig az alacsony keresetűek életszínvonalának az állandó javulását is biztosítja. Emellett cél az is, hogy a legkisebb „közösségek”, a családok jövedelme kiegyenlítődjék.

Dr. Végső Zoltán

IRÓDALOMJEGYZÉK

1. Bánki Pál: A vállalati magasabb állású vezetők közéleti érdekeltsége, Munkaügyi Szemle, 1971. január-február.
2. Fekete György: A segédmunkás-probléma, Közgazdasági Szemle, 1971. március.
3. Falusné, Szikra Katalin: A termelékenység növelésére ösztönzés néhány problémája, Társadalmi Szemle, 1971. február.
4. Horváth Sándor: A vállalaton belüli anyagi érdekeltségi rendszerek továbbfejlesztésének néhány kérdése, Munkaügyi Szemle, 1971. 6. sz.
5. Dr. Lőkös János: A bérek differenciálásának elvei, Munkaügyi Szemle, 1971. 6. sz.
6. Mausecz Zsuzsa: A nők helyzete a következő másfél évtizedben, Közgazdasági Szemle, 1971. március.
7. Nyers Rezső: A jövedelmezőség és a jövedelemelosztás problémái hazánkban, — Kossuth Könyvtár, 1970.
8. Pongrácz László: A bér- és kereseti arányok távlati fejlesztésének főbb problémái, Munkaügyi Szemle, 1971. 7. szám.
9. Pongrácz László: A munkások és az alkalmazottak alaphérendszereinek módosítása, Munkaügyi Szemle, 1971. január-február.
10. Szantner Mihály: A bérszabályozási rendszer módosítása, az érdekeltségi ösztönzők összefüggései, Ipari és Építőipari Statisztikai Értesítő, 1971. 3. sz.
11. Varga Béla: Munkaerő-gazdálkodás és termelékenység, Munkaügyi Szemle, 1971. 5. sz.
12. Végvári Jenő: Bérearányok az iparban, Közgazdasági Szemle, 1971. 7-8. sz.
13. A keresetek szóródása és szerepe a munkás-alkalmazotti háztartások jövedelmében, Központi Statisztikai Hivatal, 1971.
- a) Hegedűs András—Márkus Mária: Hierarchia és teljesítményelv, Közgazdasági szemle, 1970. 11. szám.



A SZOLNOKI MŰVÉSZTELEP A FELSZABADULÁSTÓL NAPJAINKIG * SZOLNOK, 1972

*A Szolnoki Galéria első kiállításának katalógusa.
A borító Benedek Jenő festőművész 1947-es szolnoki plakátjának felhasználásával
készült*

A Szolnoki Galéria megnyitása

Hazánk kulturális földrajzának nevezetességei között jelentős hely illeti meg Szolnokot. A magyar művészet történetének egyik legeredményesebb műhelye a Tiszaparti városban vert tanyát, százhusz éve otthona a festőknek. Olyan hagyomány kialakulásának és továbbélésének színtere, mely nemzedékről nemzedékre mindig is kinevelte a maga nagyjait, s a kiemelkedő egyéniségek letelepítése mellett erősítést biztosított a derékhadnak is. Pettenkofennek és osztrák barátainak a kirándulásai több mint egy százada nem ok nélkül vezettek Szolnokra, s az se véletlen, hogy Munkácsy legjobb magyar tanítványai is itt az Alföldön találtak magukra. Amikor hetven esztendeje sor került a művésztelep szervezett kialakítására, tulajdonképpen már egy bevált helyi gyakorlat kapott társadalmi támogatást, a festők testközelből tanulmányozták a valóságot, a természet, a táj, a munka kapcsolatából közvetlenül meríthettek ihletet, a vidéki élet exotikus vonásai helyett figyelmüket a lényegesebb összefüggések felé fordíthatták, a nép gondjait, sorsának fordulatait is megérthették, a szegények, a szenvedők iránti szolidaritásukat is kifejezhették. Képeikből az is kiderült, hogy nem csak a dús erdők, a regényes bércek, a hangulatos vízesések minősülnek vonzó festői motívumnak, de a határtalan síkságok, csendes vízpartok, magányos tanyák is.

A századfordulón, századunk elején neves mestereink egész sora dolgozott Szolnokon, tartozott valamiként a művésztelephez. *Bihari Sándor, Deák Ebner Lajos, Pataky László, Zemplényi Tivadar, Edvi Illés Aladár, Olgay Ferenc, Fényes Adolf, Perlmutter Izák, Szüle Péter* neve korszakot jelöl, festészetünk múltjának igen termékeny és tanulságos periodusát jelenti, a szolnoki művészet viszonylag egységes megjelenését jelzi, a műtörténelem egyik lezárt fejezetét jegyzi. A később következők, zömükben a két világháború közötti idő telepesei számos olyan problémát hagytak örökül utókoruknak, melyek megoldása még most se egyértelmű, s éppen ezért munkásságuk a maiak, kortársaink tevékenységét is érinti. Ahogy telnek-múlnak az évek, egyre inkább nyilvánvaló lesz, hogy a felszabadulás utáni magyar képzőművészet alakulásának megértéséhez nélkülözhetetlen az előzmények mind alaposabb vizsgálata, a harminc-negyven esztendő előtt feltett szakmai kérdések megválaszolása, így a Szolnoki Művésztelep akkori termésének lelkiismeretes értékelése.

Most, hogy Szolnok egy országos szerepre hivatott kulturális intézménnyel gazdagszik, a város, a megye művészeti élete felett szemlét tartók nem mulasztják el, hogy egy pillantást vessenek a közelmúltra. A Szolnoki Galéria első kiállítása — miközben a jelen eredményeit összegezi — felidézi a közvetlen elődöket is. Bár a retrospektív anyag sokszor vitára serkent, legtöbb vonásában a ma számára is tartogat megfontolnivalót, arra utal, hogy számos olyan elem van a XX. század korábbi szakaszainak termésében, melynek haszna vagy káros volta, maradandósága

vagy mulandósága még nem tisztázódott. Láttuk a közelmúltban, mennyi ellentétes vélemény hangzott el *Aba Novák Vilmos* értékelése körül, a nézeteltérések odáig fajultak, hogy a moderneskedők még adminisztratív intézkedéseket is megengedtek maguknak. *Borbereki Kováts Zoltán* szobrászatának méltánylása is várát még magára, pedig negyven év előtti fellépése — néhány kortársával együtt — a falukutató irodalom képzőművészeti megfelelőjének tekinthető. Szolnok akkori vendégeinek legjobbjai mai festészetünk, szobrászatunk élén járnak, *Vidovszky Béla, Fatzay Pál, Bernáth Aurél, Mattioni Eszter, Istókovits Kálmán, Kerényi Jenő*, stb. működésében figyelemreméltó művek emlékeztetnek a telepen folytatott munkára. A felszabadulás után, 1947-ben megrendezett első szolnoki tárlat anyaga jól mutatta, mennyi lehetséges ösztönzés, egészséges útmutatás található a korábbi kezdeményezésekben. Az azóta eltelt negyed század részint igazolta is ezeket a kezdeményezéseket, ugyanakkor némelyik vonatkozásuk a művészetpolitikai taktikázás áldozatává vált. Az okos műpártolás, a műtörténelmi tárgyilagosság mai légkörében a Szolnoki Galéria segítséget nyújthat ahhoz is, hogy a hagyományok józan mérlegelése, az igazi értékek megbecsülése egyenletesebbé tegye szocialista képzőművészetünk kibontakozását.

A közvetlen előzményekhez legszerveesebben *Chiovini Ferenc* művészete kapcsolódik. Az ő életműve se azért, mert már közel félévszázada él Szolnokon, együtt dolgozott Jászszentandrásen *Aba Novákkal*, jóízű történeteket tud *Fényes Adolfról*, a *Pólya-fivérekről*, hanem azért, mert tevékenysége eleven része az alföldi piktúrának, része a magyar festészet ama ágának, melyet *Kosztai József, Tornyai János, Rudnay Gyula, Endre Béla, Holló László* nevével lehet meghatározni, s amelynek kivirágzásával *Chiovini Ferenc* tradicionálisan, de egyéni teljesítményeinek jogán is sajátos szerepet töltött be. Az ő festőisége szelídebb, árnyalatosabb mint az, amit pikturánk alföldiességében a műbarátok számontartanak, motívumai között viszont sok olyan van, mely — ha kevésbé indulatos megfogalmazásban is — de megfelel e különös festőcsoport, a Tisza táján dolgozók tárgykörének, művészi érveisének.

A középnemzedékből *Baranyó Sándor* talán közelebb áll az iskolateremtő nagy elődökhöz, legalábbis ami temperamentumos kifakadásait, vérmes színeit illeti. Festményei szenvedélyesek, lendületesek, erőteljes kompozíciókba sűrítik a látvány elemeit, a képzelet játékait, arról bizonykodnak, hogy a művészi expresszivitás napjainkban is időszerű, nem lehet elég nyomatékosan hangsúlyozni, milyen sokat tehet az igazság felismeréséért, az emberi öntudat pallérozásáért, az érzelmek őszinteségének kinyilvánításáért. *Berényi Ferenc* látszólag higgadtabban, nyugodtabban szól a világ változásairól, a festő hivatásáról, mert mértaniasan felépített képei a szerkesztés gondjairól árulkodnak, a megjelenítés törvényszerűségeit példázzák; ám az érzésekről, a hangulatokról, a sorskérdésekről igencsak hevesen tanúskodnak. *Berényi Ferenc* szűkszavúsága már-már az indulatszavak hőfokát veszi fel. *Palicz József* is megpróbálja fegyelmezni a festői kifejezés szélsőségeit, a klaszszikusok harmóniáiba menekül korunk riadalmi elől, de hát senki nem léphet ki önmagából, a művésznek is szembe kell néznie az élet megpróbáltatásaival, az érzelmek olykor érthetetlen helycseréjével. *Fazekas Magdolna* és *Meggyes László*, ez a szívós komolysággal munkálkodó festőházaspár, rendkívül érzékenyen, de megható megértéssel nézi embertársai lelkének változásait, kedélyhullámzásait, s intuitív készséggel rögzíti a jellem konfliktusait, a társas együttélés nehézségeit. *Gácsai Mihály* humorral tompítja a létezés tragikus fordulatait, szarkasztikus mosolyából az ítélet szigorúsága se hiányzik. Még *Bokros László* derűs színvilága se tudja elfeledtetni, hogy a szolnoki telep mai lakói milyen odaadással vállalják a társadalmi hivatásukkal járó terheket, híven teljesítik a tehetségükkel magukra

vett szolgálatot, érzik a felelősséget, mellyel a művész a szépség után áhítózó, vígaszt és bizonyosságot váró közösségnek tartozik, s amellyel az elme és szív dolgaiban tájékoztatni igyekszik környezetét.

A tizenöt esztendeje együttműködő kollektívát a közelmúltban súlyos veszteség érte *Mészáros Lajos* elhunytával. A fiatalon eltávozott festő művészete jól illett ebbe az együttesbe, nemes hangvételű tájképei, artisztikusan megoldott munkaábrázolásai mindig is megérdemelt sikert arattak.

A Szolnoki Művésztelepen három szobrász is dolgozik. Régebben csak a vendégek foglalkoztak plasztikával, most a törzstagok között számbelileg is tekintélyes pozíciót tölt be a szobrászcsoport. *Nagy István*, *Simon Ferenc*, *Szabó László* az eredményeivel is öregbíti a telep jó hírnevét, elmondható, hogy mindhárman azok közé tartoznak, akik országos viszonylatban is a legmagasabb színvonalon képviselik a képzőművészetnek ezt az ágazatát. S mindenek előtt azért, mert mesterségüket sokoldalúan művelik, műfaj, anyagszerűség tekintetében igen változatos az, amit csinálnak, kísérletező kedvük fáradhatatlan. Kisplasztika, érem, épületszobor, emlékmű, kertfigura egyaránt készül a műtermükben, faragás, öntés, cizellálás terén is felkészülten végzik feladataikat.

Igaz, a Szolnoki Galéria nemcsak a Művésztelep fórumaként nyílik meg. De az, hogy Szolnok a szocialista Magyarország egyik számottevő képzőművészeti központjává fejlődött, nem választható el a telep művészettörténeti jelentőségétől. A Szolnoki Galéria akkor fog jó munkát végezni, ha kiemelkedik a helyi keretek közül és az egész ország műbarátainak érdeklődésére számító programot ad.

Pogány Ö. Gábor

Szolnokienses ludi – Verseggy Diáknapok

„Recorder ego Szolnokini ad Tibiscum, loco meo natali, dum ibi pueritiam exigerem, a ludimagistro Hungarico in festo S. Georgii 12. Martii quotannis ludos publicos celebratos fuisse, ubi inspiciente toto fere oppido, pueri partim lucta, cursuve certabant, partim sagittas in medio cursu per sertum perticae impositum trajiciebant. Festum ignium, per quos in Vigilia Nativitatis S. Joannis Baptistae juvenus utriusque sexus repetitis vicibus transilire solet, tam Szolnokini, quam in Tyroli vigere pariter vidi. Denique admodum verisimile est, vix oppidum in nostra Patria reperiri, ubi messis aut vindemiae, ludis quibusdam non celebrantur, qui meliori forma instrui, in ordinem debitum redigi, atque etiam proficui reddi possent, quin peculiare sumtus exigant.”

(*Verseggy Ferenc: Analyticae Institutionum Linguae Hungaricae. III. Usus aestheticus linguae Hungaricae. Caput XXI. De Dramate in genere; § 201.*)

„Emlékszem, hogy Szolnokon, tiszamenti szülőhelyemen gyermekkoromban a magyar iskolamester szt. György ünnepén, március 12-én évente ünnepélyes nyilvános játékokat rendezett, amikor a fiúk részint futásban vagy birkózásban versenyeztek, mások futás közben nyilakkal póznára függesztett koszorún lóttek át, s ezeknek a versenyeknek szinte az egész város nézőközönsége volt. A tűz ünnepét, amikor Keresztelő szt. János születésének éjjelén mindkét nembeli ifjúság váltokozva átugrálja a tüzet, Szolnokon is, Tirolban is egyaránt láttam virágozni. Egy szóval nagyon is valószínű, hogy alig találni hazánkban várost, ahol aratást vagy szüretet valamilyen játékokkal ne ünnepelnének, amelyeket lehetne jobb formába önteni, korlátok közé szorítani, sőt hasznossá tenni, anélkül hogy különösebb költésgráfördítést igényelnének”.

(*A magyar nyelv szabályainak elemzése. III. A magyar nyelv művészi felhasználása. XXI. fejezet: A drámáról általában. 906. lap.*)

Verseggy Ferenc halálának 150. évfordulójára készül Szolnok város, s a szülötte nevét viselő könyvtár feladatának tekinti az író hagyatékából közkinccsé tenni azt, ami a ma emberét is érdekelheti. Sok szó esik az évforduló kapcsán Verseggyről az iskolák tantermeiben is, s a pedagógus — különösen ha olyan elavultnak, a kor ifjúsága számára érdektelennek jelzett tantárgyat tanít, mint a latin — a felkínálkozó alkalmat örömmel ragadja meg, hogy bizonyítsa a diákság előtt: nem is olyan „korszerűtlen” a latin nyelv tanulása.

Az izgalmas problémáknak a közelsége, az értelmi megismerés szépsége, a tudás, mint magasrendű érték kategória — ez az a közeg, amelyben serdülő ifjúságunk él. Ez pedig nem a kivételezések lélegzetelállítóan magas teljesítményéből,

* Kedves Olvasónk! Ne ijedjen meg a latin nyelvű bevezető mondatoktól, követi a magyar fordítás és egy érdekes felfedezés. (Szerk.)

tudásszínvonalából mérhető le. Már tipikusnak tekinthető az az érdeklődés, amely a szolnoki Varga Katalin gimnázium egyik közepes képességű osztályában eme probléma felvetését motiválta: „Mit jelent az: kutatni?” „Hogyan kell kutatni?”

A kutatóknak — és a pedagógusoknak — gyakran a véletlenek is segítenek. Így bukkantam rá *Verseghy: Analyticae Institutionum Linguae Hungaricae* című latin nyelvű művének tanulmányozása közben a fenti sorokra, amelyekből azonnal szakköri foglalkozásbeli kutató-téma lett: Voltak-e előzményei a városunkban pár év alatt szinte hagyománnyá vált Verseghy Diáknapoknak?

A tanulók lelkesen fogtak a szövegrész lefordításához, összehasonlították a Verseghy Diáknapok kulturális tartalmát a Verseghy korabeli sportjellegű, de egyformán ünnepélyes keretek között, az egész város érdeklődése mellett lezajló seregszemlével.

Jobban elmélyülve a szövegben új, megválaszolásra készítő probléma merült fel: az „in festo S. Georgii” és a „12. Martii” közötti ellentmondás, mivel szent György napja április 24-én van, március 12-e pedig Gergely nap. Feltételezve, hogy a Georgii és a Gregorii szó (Georgius, György ill. Gregorius, Gergely genitivusa) felcserélése a szedő tévedése, tehát sajtóhiba lehet, március 12-ét fogadtuk el a játékok időpontjának. A dátummal megjelölt nap azért is valószínű, mert a Gergely-napi iskolásünnepeknek, Gergely-járásoknak évszázadokra visszamenő hagyományai vannak nemcsak a mi hazánkban, hanem Európa szerte is.

A Szolnokot említő adat nemcsak azért jelentős, mert Szolnokkal kapcsolatban rendkívül kevés régi etnográfiai feljegyzés található, hanem érdekes benne a szalmakoszorún átnyilazás, méghozzá futás közben, amely nemcsak különleges ügyességet és gyakorlást kívánó teljesítmény lehetett, hanem a Gergely-nap szláv népektől átszivárgó szokásaiba egy távolabbi emléket illeszt, s amelyhez hasonló néprajzi közlést nem találtunk.

Továbbá: néhány soros szövegrész is tükrözi a felvilágosult Verseghy gondolkodásának, tanításainak korszerűségét. A XVIII. századbeli pietista álláspontokkal szemben, amely ellenzi a népszokásokat, alakoskodó játékokat, sőt a drámák olvasását is: „Ójjad pedig magadat az ocsmány és héjába való könyveknek, úgy-mint tragédiáknak... olvasásától”, * Verseghy több száz oldalas tanulmányt szentel a dráma esztétikájának, s meglátja a népies-iskolás játékokban az értékeset: a kollektív élmény semmivel össze nem hasonlítható pszichikus hatását, s ezáltal a lehetőséget, hogy — megfelelő keretek közé emelve — a néző értelmébe értékesebb eszméket oltson, s ezáltal a lelkekben nagy, nemes vagy legalábbis hasznos érzelmeket ébresszen: „mentibus spectatorum ideas mejoris momenti instillet, in animis vero magna, mobilia, aut saltem vere utilia sensa excitet”, amely gondolatban implicite benne van a felvilágosodás másik karakterisztikus jegye: a hit az ember eredendő jóságában, s a társadalom feladata ezeknek az értékeknek a kibontakoztatása.

Ebben az időszakban, bár Verseghy Sulzer német esztétát idézi, s az ő gondolataihoz kapcsolja gyermekkori emlékeit, más magyar írók is érdeklődéssel fordultak a népszokások felé, s felismerték a dramatikus játékok értékét. Így *Dugonics András* a *Példa Beszédék és Jeles Mondások* című kiadatlan könyvében: „Szent Gergely napján a kisdedek katonásdit játszottak és a várost körüljárták vagy lovon vagy némelyek gyalog. Villogtatták kargyokat, de senkít se vágtak. „*Virág Benedek Kazinczinak* írja 1814-ben: „Eszembe jutott összeveinni a „Magyar szokásokat”, a már eltöröltöket, a még élőket, p. o. ilyen volt Miklós tántza, Szent Iván tüze, Gergely napján a gyerekeknek házról-házra járások és éneklések.

* Harsányi István: Adalékok a magyar népszokások történetéhez, *Ethnographia*, 1915.

* Fränkel Bertalan közlése, *Ethnographia* 1902.

— Ez által is sokan felébrednének a hazai dolgokra. Az idegen szokásokat tanuljuk, a hazabelieket el felejtjük, illetlen dolog.” *Verseghy javaslatot is tesz a játékok nemzeti jelleggel telítésére: „Jam luctis et cursibus juvenum plebejorum praemitti, aut intermisceri utiliter possint exigua quaequam dramata, quorum argumenta ad ludum adcommoda ex Historiis patriis petantur”, a további sorokban azonban már a deista morálteológiai meggyőződését érhetjük tetten: „ludis vero cum fine messis, aut vindemiarum instituendis addi possint cantica, in quibus supremo Numini, quod nos pascit, gratiae referantur”. **

Jó és szép munka volt a Verseghy-szövegrésszel eltöltött néhány óra az ifjúság körében, válasz is volt Szauder Józsefnek, aki a XVIII. századi magyar irodalom és a felvilágosodás kutatásának feladatai című tanulmányában Horváth János A magyar irodalom fejlődéstörténete című kéziratából idézi: „A latin nyelv elejtésével elzártuk magunktól műveltségünk ismeretének egyes forrásait. Innen van a mai magyar műveltségnek rövidgyökerűsége. A mai magyar ember egy ezeréves műveltségből századnyit ismer csupán”.

Ezért tölt el örömmel, ha ennek a latin nyelvű irodalomnak, egy töredékét jövődő értelmiségünk tudatába beépíthetjük.

Dr. Bartha Lászlóné

* * Már a népi ifjúság birkózását és futásait is haszonnal lehet valamiféle kis drámai játékkal bevezetni, vagy ilyet közben is előadni, amely a játékhöz illő témáját a magyar történelemből merítse, az aratás vagy szüret végén rendezendő játékokhoz pedig éneket lehet kapcsolni, amelyben hálát lehet adni a legfelsőbb istenségnek, minthogy táplált bennünket.
(VERSEGHY)

E SZÁMUNK MUNKATÁRSAI:

Dr. Bartha Lászlóné ny. gimn. igazgató, Szolnok; Dr. Csanádi György akadémikus, közlekedési- és postaügyi miniszter, Budapest; Dr. Dzur Gábor, a MÉM főelőadója, Budapest; Kaposvári Gyula megyei múzeumigazgató, Szolnok; Dr. Pogány Ö. Gábor, a Magyar Nemzeti Galéria főigazgatója, Budapest; Rápolthy Viktor zenei szakfelügyelő, Jászberény; Tóth János, a Budapesti MÁV Igazgatóság vezetője, Budapest és dr. Végső Zoltán közigazdász, a KSH Szonok megyei Igazgatósága munkatársa, Szolnok.

Zenei emlékek Szolnok megyében

Az Alföld természeti szépségéről Petőfi, a nagy forradalmár költő szenvedélyes elragadtatással írt. A végtelenbe nyúló síkság képe számára a szabadság szimbólumát is jelentette. A festők szívesen vetették vásznukra e vidék zöld legelőikkel, színes gabonatóblákkal, folyókkal, erdőkkel tarkított tájait. A népdalkincsnek az Alföldön is bő forrására akadtak a kutatók. Bartók Béla népdalgyűjtő útjain megyénk négy helységét kereste fel. Besenyszögön 11, Jászberényben 29, Jánoshidán 46 és Újszászon 155 népdalt gyűjtött.

A végtelennek látszó sík vidék, a Tisza-táj ligetekkel borított környezete, a megye szépülő városai, a múlt emlékeit idéző múzeumai, gazdasági és kulturális létesítményei, a kellemes kirándulási, pihenési és szórakozási lehetőségek egyre több kiránduló vagy turista csoportot vonzanak megyénkbe. Közülük egyre többen érdeklődnek egy-egy helység zenei emlékei, zenei kulturája iránt.

Jászberényt úgy emlegetik, mint a Jászság fővárosát. A város arculata a felzabadulás óta új létesítményeivel szinte kicserélődött. — Induljunk el megtekinteni a város zenei vonatkozású emlékeit.

Ha a Lehel vezér téri autóbusz megállóhoz megyünk, közvetlenül a megálló mellett, a 28 sz. alatt találjuk DÉRYNÉ SZÉPPATAKI RÓZA szülőházát, melyen emléktáblát látunk a következő felírral:

„Itt született, innen indult irdatlan utakra
DÉRYNÉ SZÉPPATAKI RÓZA 1793—1872
Dicsőséggé vált ajkain a magyar szó, a magyar dal.
— Színművészetünk halhatatlanjának emlékére”. (1928.)

Az első opera primadonna, a magyar nemzeti színjátszás nagy művésze, mint vándorszínész az ország sok városát különböző szintársulatokkal bejárta. Nagyszerű alakításaival, elragadó szépségű hangjával nagy sikereket aratott, negyedszázadon át. Operákban és könnyű zenés darabokban is fellépett. Első emlékezetes színészi közönségsikert a Hamletben szerzett. Híres operaszerepei a Varázsfuvola, a Sevillai borbély Rozinája, a Pikó herceg Jutkája, stb. Déryné színműveket is fordított. Naplója művészi és irodalmi szempontból is értékes hagyaték az utókor számára. Hívták külföldre is, de a meghívást nem fogadta el.

Dicsőséges útjára Jászberényből indult el. Itt volt apja gyógyszerész. Mindenkitől elhagyatva, Miskolcon halt meg. Ott van sírja is. Jászberény kegyelettel őrizi emlékét. Utcát, művelődési házat és színháztermet neveztek el róla. A Május 1 sziget bejáratánál árnyas fák alatt áll szobra.

Déryné szülőházától nem messze, a Lehel vezér teret szegélyező háromemeletes pártbizottsági épület mögött a Kántor utcában volt valamikor SZÉKELY MIHÁLY

szülőháza. Ezt a házat már több mint negyven évvel ezelőtt lebontották. A Párt-házzal szemben lévő ún. Bank épületbe költözött akkor a Székely család. Édesapjának ebben az épületben, majd a Városi Tanácsház egyik földszinti helyiségében volt órás üzlete. Később a Bank épület felé torkolló Dózsa György út 18. sz. házba költöztek. Szülővárosa kegyelettel adózott emlékének, — nem messze a Dózsa György úti családi háztól, az emeletes szövetkezeti házakból épülő utcát és a Lehel vezér tér 6. sz. általános iskolát neveztek el róla. (Azóta emlékszóbat rendeztek be a volt családi házban, Szerk.) Az iskola minden évben, — meghívott művészek közreműködésével — nagy sikerrel megrendezi a Székely Mihály Zenei Napokat, melynek jelentősége egyre nagyobb lesz a megye zenei életében.

SZÉKELY MIHÁLY (1901—1963) a kiváló operaénekes haláláig a budapesti Operaház tagja volt. Hatalmas zengésű basszus hangja, szuggesztív alakításai felejthetetlen élményt jelentettek a közönségnek. „Arcok, egyéniségek, végletes jellemek, a bizarr komikum és nemes komolyság, a csendes bölcsesség és megrázó tragédia száz és százféle fénytörésében kap megvilágítást a kiváló énekművész hajlékony és sokrétű ábrázolásában.” (1) Milliókat gyönyörködtetett elragadó művészetével, jellemeket, karaktereket ábrázoló tehetségével. Ki ne ismerné hanglemezen is megörökített híres szerepeit, A kékszakállú herceg, Sarastro, II. Fülöp, Ozmin, Leporello, Don Basilio alakításait? Vendégszerepelt a Szovjetunióban, Angliában, Amerikában, Olaszországban és még számos más ország nagy városaiban. Kétszeres Kossuth-díjas művész. 1948 őszén szülővárosa díszpolgárává választotta, amiről mindig a meghatottság érzésével emlékezett meg.

A város központjában a strand felé kanyarodva érjük el a Hatvani utat. Itt a 29. szám alatt áll PALOTÁSI JÁNOS szülőháza.

A házon lévő emléktábla hirdeti:

„Nagy magyar költőnk PALOTÁSI JÁNOS itt élt
és innen zengte örökszép dalait. (1823—1878.)

PALOTÁSI JÁNOS dal és tánckomponista volt. Műveit főként az akkori cigányzenekarok tették szinte országszerte híressé. Jászapátiban mint jegyző, Jászberényben mint dalegyleti karnagy működött. Részt vett a szabadságharcban is. Népies dalok, palotások és csárdások őrizték meg a nevét.

Jászberényben utcát neveztek el róla. Az ő nevét viseli a zeneiskola és a Palotási Kórus is, mely 1962-ben ünnepelte 100 éves jubileumát. A zeneiskola előtt áll Palotási mellszobra.

Jászberényi körsétánk végén térjünk be a Jász Múzeumba. A műemlék épület a Városi Tanácsháza udvarán áll. A múzeum egyik leghíresebb kiállítási darabja a Lehel kürtje. A jelenlegi tudományos kutatások szerint a X—XI. század táján készült bizánci munka. Jászberénybe kerülésének idejét és körülményeit nem ismerjük. A múzeumban gazdag zenei vonatkozású anyagot is találunk. Itt láthatjuk Déryné apja gyógyszerárából a Gyógyszerek árszabása c. könyvet, — Déryné miskolci síremlékének fényképét, Palotási műveinek egy részét, a Palotási Kórus nyeményszerleget, stb.

RÁCZ ALADÁR a világhírű cimbalomművész Jászapátiban született. (1886—1958) Tizennégyen voltak testvérek. Jászapátiban csak rövid ideig laktak, onnan Gyönösre, majd Jászberénybe költözött a család, a Rozsdás utca 3. szám alá. Ezt az utcát ma már RácZ Aladár utcának nevezik.

Apja a leghíresebb jászberényi cigányzenekar brácsása volt. A tehetséges fiú már három éves korában cimbalmozni tanul. Nyolc éves volt, amikor édesapja zenekarában játszott. 1902-ben Budapestre költözött, ahol egy kávéházi zenekarban

muzsikált. Később Párizsba, majd Svájcba ment. Igor Stravinszkij Rác Aladárnak zongorakíséretes átíratokat készített. Rác Aladár később otthagya a szórakoztató zenekart. Bach és Scarlatt művészetének tanulmányozásában mélyült el. Hallatlan szorgalommal pótolta elméleti tudását. Hangversenyezett Párizsban, Bazelben, Rómában, stb. A cimbalmot tulajdonképpen ő emelte koncertképes hangszerré. Ugyanis: „A cimbalmot kezdetleges hangszernek tartották nálunk mindaddig, mígnem egyszer — 1937 márciusában — Rác Aladár a Zeneakadémia dobogóján megjelent. Ezen az estén nyert döntő csatát e hangszer, mert Rác Aladár ott helyben két óra alatt bebizonyította, hogy a cimbalom nem is olyan tökéletlen instrumentum, csak át kell alakítani technikáját és mechanizmusát, és akkor a legtisztább klasszikus muzsika megszólaltatására is alkalmas” (2) Hangszerét úgy tökéletesítette, hogy az a csembalo hangszínét közelítette meg, és így alkalmas lett a francia reneszánsz és a barokk mesterek műveinek előadására. — 1938-ban a Zeneakadémia tanára lett. Együtt kapott Kossuth-díjat Bartókkal és Kodállal. Rác Aladárt, a nagy előadóművészt a cimbalom Lisztjének is szokták nevezni. — Végakarata szerint — halála esetére — nem kívánt díszes temetést. Minden előzetes felravatalozás, szertartás, hivatalos vagy baráti búcsúztatás mellőzésével a debreceni krematórium-ban hamvasztották el. Emléktárgyai a jászberényi múzeumban vannak.

Szolnok, a megyeszékhely az ország egyik legdinamikusabban fejlődő városa. 65 ezer lakosa van. Az egyre épülő, szépülő városnak mindinkább nagyvárosi jellege lesz.

Haladjunk a város központja felé. A Kossuth térről a Magyar utcán át a Tisza folyó felé kanyarodva a Lenin parkba érünk. A virágágyakkal, árnyas fákkal és sétányokkal övezett park egyik oldalán áll a Versegly gimnázium.

Az épület falán emléktáblán olvashatjuk:

„Az egykor itt állott sóházak egyikében
született 1757 ápr. 3-án VERSEGHY FERENC
költő és nyelvtudós, aki a Martinovics
forradalmi mozgalomban való részvételéért,
a Marseillaise magyar fordításáért közel kilenc évi
váfogságot szenvedett. Az emléktáblát halálának
140 éves évfordulóján állította Szolnok
Város Tanácsa és a Versegly gimnázium.”

VERSEGHY FERENC, a magyar felvilágosodás egyik nagy alakja, a híres nyelvtudós és költő a magyar zene történetében is említésre méltó. Hárfán és zongorán kiválóan játszott. Foglalkozott a magyar dalritmus kérdésével, és ő maga is sok dalt komponált. Azonban meg kell jegyezni: „Versegly zeneízlése egyoldalúan és csaknem kizáróan osztrák gyakorlatot tükröz. Hozzá kell még tenni, hogy zenével is foglalkozó irodalmárjaink sorában akkor egy sincs, akinek bármi köze volna magasabb muzsikához. Az aránylag legképzettebb muzsikus köztük éppen Versegly, — ő elmélettel is foglalkozott — de semmi jelünk arra nézve, hogy valaha búvárkodott volna egyszerű dalnál emelkedettebb formákban... Verseglyt nem vezetik tisztára zenei szempontok. Az ő egész muzsikális elmélete és gyakorlata egyetlen egy irányt ismer csupán: az irodalomét.” (3)

Váfogságot szenvedett a Habsburgok kegyetlen börtöneiben forradalmi eszméiért és a Marseillaise első magyar fordításáért. A Marseillaise szerzője Rouget de Lisle (Ruzsé dö Lil) starssburgi utásztiszt. E forradalmi indulóval a rajnai hadsereg futásra kényszerítette a poroszokat. Nem hiába mondta egy francia tábornok: „Nem volt lőszerünk, de volt Marseillaisünk és ez felért egy hadsereggel.”

Verseghy részt vett a jakobinus mozgalomban. Nála és társainál elsőként jelenik meg a magyar nemzeti állam gondolata. — A Tisza parti parkban áll mellszobra. Szülővárosában a gimnáziumon kívül utcát és a megyei könyvtárat neveztek el róla.

Az utóbbi években fellendülőben van megyénkben a kórusmozgalom. Közép- és általános iskolai nagykórusaink és kamarakórusaink együttes száma 68. Ezek közül 27 arany, 24 ezüst és 17 bronz-oklevél minősítést nyert a legutóbbi Kulturális Seregszemléken. Nem iskolai kórus (vegyeskar) 23 van a megye területén. E kórusok össztaglétszáma meghaladja a 800-at. Az éneklő csoportokkal és a Röpülj Páva Körökkel, — melyek elsőként Szolnokon és Mezőtúron alakultak — az énekesek száma eléri az 1000-et is.

Az 1970-es évben 6 kórus vett részt az országos minősítésen. A Szolnoki Kodály Kórus aranykoszorút diplomával, — a jászberényi Palotási öszzövetkezeti kórus aranykoszorút, — a jászladányi ÁFÉSZ—KTSZ Kórus ezüstkoszorút diplomával, a jászárokszállási Műv. Ház Gyermekkórusa ezüst, a karcagi Műv. Ház és a tiszaföldvári ÁFÉSZ Kórus bronz fokozatot kapott. A szolnoki Kodály Kórus 1970-ben megkapta a Kiváló Együttes, majd 1972-ben a fesztivál kórus címet is. Az utóbbi években többször szerepeltek külföldön is, Kassán, Kiebben, Tallinnban és Drezdában. Újabb minősítésre öt kórus jelentkezett. Vannak hosszú múltra visszatekintő kórusaink: a mezőtúri 1964-ben ünnepelte 90-éves jubileumát, a karcagi Déryné Műv. Ház Énekkara 1911-ben alakult. A családi ünnepeinken állandóan közreműködő kamarakórusaink Szolnokon 1970 és 1972 májusában az Országos Kórustalálkozón bemutatott tartottak. Szereplésével e találkozóon különösen kiemelkedett a Szolnok Városi Tanács Bartók Béla Kamarakórusa.

Feladatként jelentkezik, hogy a szolnoki Járműjavító és a jászberényi Munkáskórus mellett több üzemi kórust is életre keltsünk. Kórusaink szereplése ma már elengedhetetlen része szocialista ünnepélyeinknek, nem egyszer a társadalmi névadóknak és a KISZ-esküvőknek.

A zenei ismeretterjesztés keretében 1969-ben a megyében 77 előadás hangzott el, mintegy 3397 hallgató részvételével. Jelentős fejlődést mutat az a tény, hogy 1972-ben már 232 előadás hangzott el 12 742 hallgató előtt.

A kórusvezetők továbbképzését a Megyei Karnagyi Klub végzi, ahol meghívott előadók tartanak előadásokat. A Klub taglétszáma 30 körül mozog.

A zeneiskolák — Szolnokon, Jászberényben, Karcagon, Mezőtúron, Törökszentmiklóson és Kisújszálláson — évente 1—2 tanári és 2 növendék hangversenyt rendeznek.

Ének-zene tantervű általános iskola a megyében 4 helyen, Szolnokon, Jászberényben, Karcagon és Kisújszálláson működik. 1970 októberében megalkult a Kórusok Országos Tanács Szolnok Megyei Szervezete, melynek célja a kórusmozgalom művészi, társadalmi határfokának emelése és ezzel a megyei kórusmozgalom és zenei élet fejlődésének előmozdítása.

Rápolthy Viktor

Jegyzet:

1. Albert István: Székely Mihály, Muzsika, 1961. 6 sz.
2. Somogyi Vilmos: Látogatás Rác Aladárnál. Muzsika, 1958. 3. sz.
3. Molnár Antal: Verseghy Ferenc muzsikusa, a V. F. 1757—1822 c. kiadványból, Szolnok, 1957.