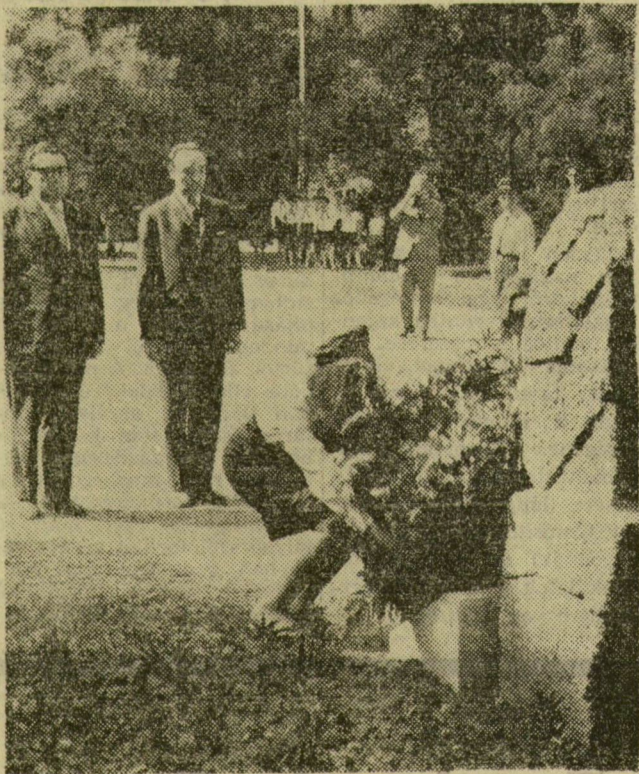


Koszorúzás a lidicei emlékkőnél

Tegnap délután — a szolidaritási hónap befejező akusaként — koszorúzás volt Szegeden, a lidicei emlékkőnél. A szegedi munkásörzenekar hangjai mellett koszorút helyezett el az emlékkőnél Jozef Chabada, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti nagykövetségének első titkára, sajtóattasé. A Hazafias Népfőnt Szege városi elnöksége nevében Lacsán Mihályné országgyűlési képviselő, dr. Kedvessy György professzor, a népfőnt városi bizottságának elnöke és Sziládi Sándor, a népfőnt III. kerületi bizottságának titkára; a tömegszervezetek nevében dr. Tari Jánosné, a Nőtanács városi titkára, Hevér László, a városi KISZ-bizottság titkára és Gyólai István, a Szakszervezetek megyei Tanácsának tagja, helyeztek el koszorút. Képünkön: A budapesti csehszlovák nagykövetség képviselői megkoszorúzzák az emlékkövet.

Somogyi Károlyné felvétele



Szegedi Ipari Vásár és Kiállítás, 1968

Pillantás az újdonságlistára

A vásárok élete jóval hosszabb, mint amikortól számunkra a látogatókat fogadják. A Budapesti Nemzetközi Vásár például még most is „él”, hiszen az üzletkötések ebben az időszakban realizálódnak igazán. A Szegedi Ipari Vásár és Kiállítás pedig máris elevenedik. A rangos dél-magyarországi seregszemlére számban jelentkeztek, s készülődnek országos hírű üzemek, vállalatok is. Az érdeklődés fölkelésére, piacutatásra, üzletkötésre idén még tágabb fórumot kínál a „pavilonváros”; a termelők élnek is ezzel a lehetőséggel.

Különösen sok lesz a termékpremier az idei vásáron. A Fővárosi Kézműipari Vállalat például műanyagból készített bőröndökkel „debütál” Szegeden; hazánkban ezt még nem gyártották. A Kenderfonó- és Szövőipari Vállalat hagyományos termékei mellett a legújabb polipropilén gyártmányokkal jelentkezik. Számos, Magyarországon még ismeretlen termék közül az egyik érdekesség: a fémszálak szűnyoghálóit kiválóan helyettesítő polipropilén háló.

Újdonság a Tabi Kemping Vállalat garázs-kempingsátra is. A „fregoli” készítmény nyáron kempingsátróként — mindkét végébe hálókötéllel — helyezhető —, más évszakokban pedig garázként szolgálhatja tulajdonosait. Felfújható gumi ágybetéteket, háztartási gumiarúkat, olajfűtő tömlőket hoz új termékként az Országos Gumiipari Vállalat, amelynek védjegyei — a Cordatic, az Emergő, a Palma, a Taudin — világszerte elismert minőséget fémjelznek.

A gépipar sem marad adós a kiállítás nézőinek. Újdonságlistáján szerepel például a személygépkocsi utánfutó (Kiskunhalasi Gépipari Vállalat), egy új növényvédő gépcsalád (Budapesti Mezőgazdasági Gépgyár), a gömb alakú autósifon s az automata vezérlésű mosógép (Fővárosi Vasipari Vállalat). A mi vidékünkön külön érdeklődésre is számot tartanak a Fővárosi Gáz- és Vízellátó Vállalat konvektorai, cserépkályha gázegői.

A Bútorértékesítő Vállalat modern hazai és külföldi garnitúrái hasonlóképpen. A Tisza Bútoripari Vállalat egyik újdonsága lesz a beépített irodabútor; egyébként a DIVSZ budapesti székházának irodáiba is ezt a típust készíti a szegedi gyár.

Nagy kirakattal érkezik idén Szegedre a VIDEOTON és az ORION gyár. A Hun-

gária Műanyagfeldolgozó Vállalat több olyan áruval szerepel, amely a Kiváló Áruk Fórumán díjat nyert. A PVC-tapéta, a különféle fröccsöntött háztartási cikkek, a polisztírol habból gyártott akusztikai lemezek „ilyen még nem volt” termékként mutatkoznak majd be.

Ezek a kiragadott példák is érzékeltetik: évről évre nő a szegedi kiállítás vonzereje. Az üzemek fontos fórumként tartják számon, s szép és jó termékekkel, új-

donságokkal akarják megnyerni a látogatót — s nem utolsósorban a kereskedelmi szakemberek — tetszését.

PIAC Virág, gyümölcs, baromfi

Úttörő nyakkendő, fehérblúzos kis- és nagydíjakok lepték el tegnap kora reggel a piacokat. Pár száz rózsából, székfűből, más virágból sok ezer csokrot vásároltak az utolsó tanítási napra pedagógusainak. A felnőttek a hétfői Margit-köszöntőhöz válogattak az Újszegedről, Szőregről, Kiskundorozsmáról nagy kosarakban behordott friss virágokból. Csupa szín és jó illat volt a piac, reggel 8 óra tájban már megsemm volt elegendő virág, s ettől kezdve drágábban is árulták.

A friss gyümölcsök között megjelent a málna, az egres és a ribizli. Sok földieperet, cseresznyét és meggyet is hoztak a magánkertészekből. Az esőt követő meleg időjárás, úgy látszik, a gyümölcsösöknek jobban kedvezett, mint a konyhakertészeteknek. A MEK és most már a közös gazdasá-

gok is nagyobb zöldárú készlettel kezdtek a piacot, ugyanakkor csökkent a magántermelők áru-felhozatala.

Megint az Éliker — közvetlenül, a baksi Magyar-Bolgár Barátság Termelőszövetkezetétől vásárolt 600 paprikának való — csirkéje volt a legkapósabb és a legolcsóbb. A szentesi Barneval a piaci standokra és az üzletekbe 1300 csirkét szállított, de kielégítő volt a felhozatal a háztáji baromfikból is. Hódmezővásárhelyről, sőt Orosházáról is sokan tartották érdemesnek, hogy a Marx téren árusítsák csirkeiket és pecsényekacskáikat. Kár, hogy a Szeged környéki közös- és háztáji gazdaságok udvarából még mindig kevés baromfi jut a város piacaira. Pedig szombatnánként innen nem vesznek haza eladatlan árut.

Az áru megnevezése	Ára (forint)	
	-tól	-ig
Zöldbab (1 kg)	14.—	18.—
Zöldborsó (1 kg)	7.—	12.—
Karfiol (1 kg)	4.—	5.—
Zölduborka (1 kg)	2.—	10.—
Újburgonya (1 kg)	4.—	6.—
Paradicsom (1 kg)	40.—	—
Málna (1 kg)	15.—	16.—
Cseresznye (1 kg)	8.—	12.—
Földieper (1 kg)	8.—	14.—
Csirke (1 kg)	30.—	31.—
Tyúk (1 kg)	24.—	—
Kacsa (1 kg)	22.—	24.—
Pulyka (1 kg)	20.—	24.—
Tojás (1 db)	9.—	—

Érik a gabona

A homok mindig korábban kínálta kincsét, mint a fekete föld, hamarabb kasza alá érik az őszi árpa, a rozs. Az idei aszály nem kedvezett a kalászosoknak, siettetve az érést is. A szikesebb, homokosabb táblakon megszokták már a búzák, meghajtottá fejét a rozs, magot kínál az őszi árpa. Pusztaszeren hétfőn kezdődik az aratás. A Petőfi Tsz tábláin egy aratógép és egy kombájn lát munkához. A nyáron 120 hold árpa, 136 hold rozs, 174 hold búza termését takarítják be a közös gazdaságban.

Tegnap az aratógéppel próbaképpen fordultak néhányat a koraérett árpátáblán. Az aszály szűkösre szorítja a termést. Kínálja magát a rozs is, hét közepén vágni kezdik.

Minden gazdaságban készülődnek az aratásra, kijavították a gépeket, megtartották a kombajn-szemléket, s több helyen hét végén már gyarapodnak a tarlók. Minden szem gabonára szükség van, s ügyelni kell, hogy ami megtermett, ne menjen veszendőbe, ne peregjen el a szem. A szegedi szövetkezetekben is az őszi árpát vágják majd először. Szókül a határ, s másfél-két hét múlva itt is megindulhatnak az aratógépek, kombájnok. A búzát legkorábban a kísérleti intézet parányi parcelláin aratják majd.

Az új termésről a Csongrád megyei Gabonafelvásárló és Feldolgozó Vállalat gondoskodik. Ennek érdekében több helyen új raktárt építettek, Szegeden pedig vasváz, hullámpalás színeket.

Véget ért a tanítás

Az általános és középiskolákban szombaton befejeződött a tanév, s az utolsó ta-

nítási napon a pedagógusok lezárták a tanulók jegyeit.

A művelődésiügyi miniszter rendelkezésének megfelelően a tanévzáró ünnepélyeket június 16-ig az iskolaigazgató által meghatározott napon tartják meg. Ekkor osztják ki a bizonyítványt is. Az első osztályosokat mind az általános, mind a középiskolákban június 17-én és 18-án írják be.

Ugyancsak az igazgató dönt a tanévzáró értekezlet időpontjáról. Ezt az általános iskolákban június 22-ig, a gimnáziumokban július 2-ig bezárólag bonyolítják le. Ezen a megbeszélésen értékelik az 1967—68-as oktatási év munkáját, tapasztalatait, egyidejűleg megbeszélik az új tanév főbb feladatait is.

A TU—154-es 250 utast szállít

Andrej Tupoljev, az ismert szovjet repülőgép-tervező irányításával elkészült a világ legnagyobb háromhajtóműves repülőgépe, a TU—154.

A gép 11 kilométer magasságban ezer kilométeres sebességgel repülhet. Teherbírása 80—86 tonna vagy 164 utas. Az új gép egyik változata 250 utas szállítására alkalmas.

A Komszomolszkaja Prav-

VILLAMOSOK

Néhány évvel, évtizeddel ezelőtt a közvéleménnyel együtt még a szakemberek is azt gondolták, hogy a villamosközlekedés elavult, a csilingelő járművek előbb-utóbb eltűnnek a városok utcáiról. Sok szegedi megirigyelte, amikor Pécsen felszedték a síneket. De ami Pécsen nem volt tévedés, az nagy bajt okozhat, ahol viszonylag fejlett villamoshálózat alakult ki korábban. Bebizonyosodott, hogy a legnagyobb utasforgalmat a leggazdaságosabban ezentúl is csupán a villamos képes lebonyolítani. Ez tétel a világvárosokban, így igaz másutt is. Míg Pécs feladta, Miskolc, Debrecen, és Szeged változatlanul ragaszkodik a villamosközlekedéshez.

A jó villamos azért gazdaságos, mert bár alig négyezer-öttször annyi helyet foglal el az úttestből, mint egy személyautó, csaknem százszor több utast visz el. Hiába fürgebb az autóbusz, a trolibusz, nem bírja vele felvenni a versenyt. A szegedi 1-es villamosvonalon, ahol gyorsjáratú, nagy kocsik közlekednek, még a reggeli nagy csúcsforgalom is szinte észrevétlen, nap közben pedig gyakran félig üresek a csuklósok. A statisztika szerint mindössze 33 százalék a vonal kihasználtsági foka, s a telítettség előreláthatólag csupán hetven év múlva következik be.

De hol vannak az 1-eshez képest a többi villamosvonalak! Bizony szinte sehol. Az egyvágányú, kiterős villamos nem valami kitűnő közlekedési eszköz, hanem azért még ideig-óráig megteszi! Nézzük csak: a 2-es (Petőfitelep—vágóhid), a 4-es (Vörösmarty utca—Fodortelep), az 5-ös (Széchenyi tér—Újszeged) utasforgalma válik valószínűleg telítetté. Öket két évre rá a 3-as (Somogyi utca—textilművek) és 1974-re a 7-es (I. kórház—Dorozsma) követi. Sorsuk addigra valamiképp beteljesül: vagy megszűnnek, vagy kétvágányúra alakítják át őket.

Az elképzelések, tervek nagyjából készen állnak, de hogy mi és mikor valósul meg belőlük, azt mindig a lehetőségek és az igények döntik majd el. Ne feledjük, hogy a város közúti forgalma igen erős ütemben növekszik, 1968-ban nem is lehet egészen pontosan tudni, hogy 1972-ben vagy 1974-ben miként alakul. Az egyik variáció szerint az 1-es vonalat átvezetik esetleg az Izabella-hídon (nem a mostanin, hanem a helyére kerülő újon), s kiépítik egészen a gumigárig. Ha ez megvalósulna, akkor a 7-es vonal is minden bizonnyal módosul. A másik elgondolás két villamosvonalat is érint: a jelenlegi 2-est és a 4-est. Ha a Tarjantelep kiépül, húszezer lakójának szállításáról kell gondoskodni. Kézenfekvőnek látszik, hogy a József Attila sugárúton, a Lenin körtúton és a Petőfi Sándor sugárúton végig egyetlen kétvágányú villamos közlekedjék. A Lenin körút felújításakor már gondoskodnak is a két pár villamosos lefektetésének lehetőségéről. A Felső Tisza-parton és a Magyar Tanácsköztársaság útján pedig felszednék a síneket. Ez a sors vár más kiterős villamosvonalakra is, melyeket nem lehet, vagy nem gazdaságos átépíteni kétvágányúra.

Valljuk meg őszintén, túl sok örömet ezek a kiterős villamosok már most sem okoznak. Hajnalban, reggel munkába menet túlszűfoltak, nappal üresek. Akinek nem sürgős, vagy aki nem messze megy, ki se várja őket, fel sem száll rájuk. Ritkán járnak, s a kiterősre várakozás miatt lassan is. Sokszor több kocsit már be sem lehet egy-egy vonalra állítani, mert nem férnek be a kiterőkre. Az is igaz azonban, hogy a szegedi autóbuszokról sem a legjobb a véleményünk. Még sokkal ritkábban járnak, mint a villamosok.

Valahogy úgy alakult ki Szegeden, hogy a külső városrészekbe villamosok járnak, a peremterületekre, telepekre pedig autóbuszok. Am a földszintes, kertek lakótelepeken, ahol egy házban többnyire csak egy család él, a laksűrűség igen csekély. Két-három ember miatt nem lehet ötpercenként közlekedtetni az autóbuszokat. Az idegenkedés mégis innen ered, fejből kell tudnia a menetrendet annak, aki busszal akar utazni. De más lesz a helyzet, ha az autóbuszok is bekapcsolódnak a városi közlekedésbe: az idegenkedés egyből megszűnik majd, ha éppen olyan kényelmesen lehet velük utazni, mint a villamosokon.

A villamosokon, melyeket megszoktunk és megszereztünk, hiszen Szeged aránylag hamar, már a századforduló táján megépítette első vonalát. Jelenleg több mint 30 kilométer hosszú sínhálózaton körülbelül 80 kocsi szállítja naponta az utasokat. A legutóbbi forgalomszámlálás szerint (1967. június 24.) valamivel többen szálltak egyetlen napon villamosra, mint a város egész lakossága. Ha a következő években mégis változni fog a villamosközlekedés Szegeden, az azért lesz, hogy még többen, még gyorsabban utazhassanak.

F. K.

Szovjet küldöttség érkezett

A Szovjetunió Minisztertanácsa titkárságának küldöttsége M. Sz. Szmirtyukov vezetésével a magyar Minisztertanács titkársága munkájának tanulmányozására hazánkba érkezett. A Ferihegyi repülőtérre fogadásukra megjelent dr. Gál Tivadar, a kormánytitkárság vezetője és F. J. Tyitov, a Szovjetunió nagykövete, (MTI)

VASÁRNAP, 1968. JÚNIUS 9.

DEL-MAGYARORSZAG 3