



## Hely a villamoson

Már a déli órákban is, nemcsak csúcsforgalom idején, kevés az ülőhely a legtöbb villamosjáraton. Ilyenkor aztán szobakerül, miszerint a mai fiatalok nem tisztelik az öregeket, mert elterpeszkednek az ülésen, viszont úgy tanulmányozzák a városképet, nehogy észre vegyék a mellettük álldogáló idős embereket. Egy ilyen esetet ír le K. L. London körüli olvasónk, azaz hogy „még ilyeneket”. A villamoson ugyanis, amelyen utazott, egy nagymama dorgáló megjegyzéseket tett a mai kócosokra, mert hogy éppen egy kócos-szakállas mellett állt és hiába ecsetelte mennyire fáj a lába, a fiatalember csak nem akarta meghallani. Elkövetkezett viszont az a megálló, amikor az ifjú leszállt és nem hiszik el, mi történt! A fájós lábú nagymama, aki az imént egyoldalú beszélgetésre ragadtatta magát — leültette 12—14 év körüli fiú unokáját! Olvasónk humoros mondatokban kérdezi: ugyan mit változott a helyzet? Talán csak annyit, hogy ekkora fiúcsának még nincs szakálla. De a nagymama lába ugyanúgy fáj. Hát ilyenek ezek a mai fiatalok — és ilyenek is neveljük, úgy látszik, a most cseperedőket is.

Azt mondják, hogy hibát csak az követhet el, aki dolgozik. Aki az utcán dolgozik, mint például a gázvezeték készítő, vagy a csatornázók, azok bizony szem előtt vannak. Még hozzá milyen hosszú ideig. Az ördög tudja, más városban ez hogy van, de Szegeden igen lassan haladnak ezek a munkák. Elsősorban ilyen szempontból néztük mi is a Madách utcai lakók nevében író dr. Grüner István (Madách utca 6.) olvasónk panaszát. Leírja, hogy az utcát teljesen felbontották és egyszerre mindkét oldalon a járdákat is feltúrták, teljes tehát a zűrzavar. A házak megközelítése teljesen reménytelen, ki tudja, milyen végzetes lehetne, ha valahol tűz ütne ki vagy egy súlyos beteghez mentőautót kellene hívni. Mindemellett még alkonyat után rendszerint koromsötét van, semmiféle lámpa nem jelzi „a hadszínteret”, csoda, hogy még eddig nem esett említi komoly baleset. Olvasónk sürgős intézkedést kér, ezt mi persze nem tudjuk megtenni, csak annyit, hogy a nagy nyílvanosság előtt igazat adunk neki abban: így utcát átépíteni felelőtlen. És hangsúlyozzuk ismét: a határidők úgy szoktak „nyúlni”, mint a hajdan közismert guttmannadrág, mert gondoljunk csak arra, hogy lassacskán csak az idősebbek tudnak megmondani, mióta van feltúrva a Tolbuhin sugárutnak a II-es kórház környéki szakasza, mióta járnak ott a mentőautók is uttalan utakon a betegekkel...

## Szegeden él?

Bizony nem kis fejtörést okozott egy Hódmezővásárhelyről érkezett levél. Egy kislány édesapját keresi — ebben summázható a levél tartalma. Mint írja, több mint ötéves gyöttrődés, úttalan útjárás után határozta el magát, hogy segítségünk kéri, mert édesapjáról csak annyit tud, hogy Szegeden él, és hátha olvassa a Délmagyarországot. Csak annyit tud, hogy az ő születése előtt már két gyermeke volt, s csak azt érzi, hogy szeretné őt látni, meg-

ismerni és gyermeki szeretettel közeledni hozzá. Nem tudjuk, milyen emberi sorokat takar a pár soros megválasztott levélke, nem tudjuk, kiből milyen vihart fog kavarni, de mert valaki reménytelül ahhoz, hogy eredménye lesz, leközzöljük kérésére a pár sort: „Keresem azt a szegedi lakos, kétégygyermekes apát, aki az én apám is. 1953. szeptember 26-án, Szegeden születtem. Névem: Szilágyi Judit. Címem: Hódmezővásárhely, Malom utca 55.”

## Még egyszer...

Szeptember 14-i számunkban foglalkoztunk Kiskert — nagy gond címmel az építési engedéllyel. Mivel több kérdés érkezett ezzel kapcsolatban, a városi tanács vb II. kerületi hivatala műszaki osztályától Mészáros Antal osztályvezető levelében kiegészítésként annyit fűz a cikkhez — s ez egyben válasz olvasóinknak — hogy az építési engedélyezési eljárást részletesen szabályozza a 10/1969. (VI. 8.) ÉVM. sz. rendelet. A kiskerteként kiosztott mezőgazdasági földterület beépítési lehetőségét pedig részletesen tartalmazza a 3957—3/1969. Ép. sz. államigazgatási határozat.

## Gond a gyerekekkel

Hogy mennyi gondja van a többgyermekes anyáknak, azt nem kell mondani azoknak, akik tapasztalatból tudják. Mások még mintha képtelenek lennének megérteni. Szerkesztőségünket elárasztják azok a levelek, amelyekben anyukák panaszkodnak, hogy gyermekeiket nem vették fel bölcsődebe, óvodába helyhiány miatt, Nehéz szívvel foglalkozunk ezekkel a levelekkel, mert a végeredmény mindig ugyanaz: nem tudunk segíteni. Mert egyetlen segítség volna, ha tudnánk óvodát, bölcsődét építeni. De nincs és ami nincs, azt nem lehet elosztani. A városi óvodákban kevés a férőhely, az üzemiekben ugyiszintén. Így fordul aztán elő, hogy még néha az se okoz örömet, ha felveszik a gyermeket a gyermekintézménybe, hiszen jó néhányan a város egyik végéről a másik végére hordják a gyerekeket. Ez azt is jelenti, hogy a szülők már a reggeli ké-

szülődé és utazás után idegesen, fáradtan érkeznek munkahelyükre. És milyen sok ilyen anyuka van Tarjánban is! Csik Károlyné (Tarján 323.) szerencsés volt abban, hogy négyéves iker gyermekeit a gyári óvodába felvették, ami nagy segítség, de bizony reggelie rossz-szul kezdődnek, mert az ikerreken kívül még 7 éves első kislányát is hoznia kell Tarjánból a városba. Hogy mit jelent a zsúfolt buszon három apró gyerekekkel utazni, talán nem is kell ecsetelni. Rádadásul megértést és segítséget ritkán kapnak azok az anyukák, akik erre kényesülnek. Megjegyzést viszont gyakorta, miszerint milyen anya az, aki ezzel kínozza gyerekeit. Ugyan mit tehetne más, s mit tehetnének azok az anyák, akik a textilművekben, a konzervgyárban, vagy — mint panaszosunk — a kenderfonó és szövőipari vállalatnál dolgozik? Ők csak ezt tehetik, de gondolkodjunk inkább azon, mit te-

hetnénk mi, őértük. Hiszen szavaink szerint gyermek-szeretők vagyunk, s mégis nem egyszer „cserebrenyünk” a gondokkal küszködő édesanyúkat. Azt kérdezi olvasónk is, miért nem lehet reggelente meghatározott időközönként olyan autóbuszokat indítani, amire első-sorban kisgyermekeseket vesznek fel. Tegyük hozzá, nem elégszünk meg hivatalos válasszal, miszerint úgyis kevés az autóbusz, úgyis nehéz megszervezni a város buszközlekedését. Erre a kérdésre csak szívvel lehet felelni: indítani kell ilyen buszjáratokat. Irtnunk már lapunkban arról, hogy az NDK egyik nagyvárosában, Lipcsében villamos is, busz is van, amelyre csak anyukákat gyermekekkel vesznek fel, sőt uram bocsá! babakocsit is fel lehet vinni. Nagy segítség lenne ez Szegeden is!

## Szegedre jön

### a moszkvai rádiózenekar

Mint korábban beszámoltunk róla, október 8-án, vasárnap délelőtt rendkívüli zenei eseménnyel indul az idei szegedi filharmóniai évad. A Budapesti Zenei Hetek rendezvényein hazánkban vendégzereplő szovjet együttes, a Gennagyij Rozsgyesztvenszkij vezette Moszkvai Rádió Szimfonikus Zenekara ad koncertet a szegedi közönségnek a Nemzeti Színházban.

A Moszkvai rádiózenekar 42 esztendővel ezelőtt alakult Alekszander Orlovnak, a kiváló karmesternek vezetésével, akitől az együttes irányítását előbb Nyikolaj Golovanov, később 1953-tól Alekszandr Gauk vette át. Ebben az időszakban járt hazánkban 1959 májusában az együttes, s Alekszandr Gaukkal az élen fölépített emlékezetes sikerű hangversenyen Szegeden is. Kilenc esztendeje áll a zenekar élén

## Mit tudunk Dózsa Györgyről?

Egyértelműen jelkép, szimbólum ma Dózsa György alakja. De ma is meg kell harcolni érte, mindazért, amit e szimbólum hordoz. Mit tudunk róla? Mire idézzük alakját? Ezek a kérdések kerültek középpontba tegnap, kedden a Bartók Béla Művelődési Központban megtartott Dózsa emlékest. Veress Miklósnak, az irodalmi anyag összeállítójának érdeme a gondolkodtató kérdések éles felvilágosítása, az alkotóké a feleletek megrázó erejű, művészi megfogalmazása.

A legjobbak mindig megénekelték a maguk Dózsa-ját. A maguk korának olyan ügyeiben, amelyekhez megidézésre méltó — mutatta fel a megcáfíthatatlan tény az irodalmi est első részében Ady, Juhász Gyula műveivel, majd Kiss Benedek, Kiss Anna, Csóori Sándor, Juhász Ferenc és mások versei, tanulmányrészletek, folyóirat-szemelvények vezettek a mához. Veress Miklós és Ratkó József szép, mélyértelmű, gondolkodtató, tette készítő versei, Mellis Gábor, illetve Ács János kitűnő, élményt adó előadásában jelentették az est leginkább maradandó perceit. Bogdány Anikó, a Minerva Színpad, Kovács János és Tolnai Miklós, a Szegedi Nemzeti Színház tagjai értőn tolmácsolták a többi verset. A Pálfy Katalin rendezte emléktűnepségen közreműködött a Bartók Béla Kamarakórus Rozsnyói Éva vezetésével és Vági László fuvolán.

## Schöpflin Aladár centenáriuma

Száz éve, 1872. október 4-én született Schöpflin Aladár, a XX. század egyik legjelentősebb magyar kritikusa. Neve jól ismert, szerepe köztudott az irodalomkedvelők, a modern magyar líra és próza híveinek körében. Az idő távlatában megnőtt életművének hitele, munkássága kiállta a korszakváltás próbáit: ítéletei — mértéktartó józanságukkal — az irodalomtörténet értékrendjébe épültek.

Csaknem ötven éven át hétről hétre, hónapról hónapra véleményezte fíradhatatlanul az új köteteket, a színházi bemutatókat. Túlzás nélkül leírhatjuk: ez idő alatt nem volt jelentősebb magyar regény, dráma, vers- és elbeszéléskötet, amelyről — és szerzőjéről — Schöpflin Aladár ki ne fejtette volna állásponjtját. Jót és rosszat, jövőbe mutatót és konzervatívát összemérve mindig a mű belső tulajdonságait mérlegelve, ám a társadalmi és művészeti fejlődés polgári igényeitől soha el nem szakadva írta recenzióit, cikkeit, tanulmányait.

A Vasárnapi Újság munkatársaként, 1898-ban kezdte pályáját. Egy évtizeden át végezte kitaró — egyszerre tapintatos és következetes — munkával a korábbiál realisabb képet adott a hetilap közönségének az új irodalom törekvéseiről. Azokról a költőkről és elbeszélőkről,

akikben talán elsőnek ismerete fel a XIX. századi irodalmi és erkölcsi hagyomány folytatói. Ma már középiszkolai tananyag, amit Schöpflin a századelőn kifejtett Ady és Vajda János, Babits és Arany János szellemi rokonságáról, a fejlődési folyamatok szerveségéről, a látzatelleneténél nagyobb és erősebb összetartozásról. Kritikai munkássága közben maga is fejlődött: távolodott a konzervatív szemlélettől, s mind közelebb került — nemcsak az irodalomban, hanem a politikában is — a városias, a polgárosodó, a megújulni vágyó Magyarországot szöszlőhöz.

A forradalmak leverése utáni negyedszázad — akárcsak a nevével összeforrott folyóirat, a Nyugat életében — Schöpflin pályáján is újat hoz. Az ellenforradalommal, a reakció társadalmi és művészeti konzervativizmusával szemben védekezni kényesgült, ám — ha nem is engedmenyek, elbátortalanító korrekciók nélkül — fölénye a szellemi világban csakhamar ellenátadásba viszi. Ekkor írja azokat a tanulmányokat és kritikákat, amelyek a napi irodalmi küzdelmek következményeinek is eleget tette, de leluzó közegük fölémelkedve készítettek elő nagy kortársainak átvonulását a szerkesztőségek és kávéházak zajlásából az irodalomtörténet aranybetűs fejezet-címei alá.

## Séta a TU-144 körül

A főépület közelében dupla kötéldoront vontak, széles sávon, tömött sorokban ballagnak a kíváncsiak, körülsetálhatják díjmentesen az óriás gépet. A kordont nem őrzi senki, az emberek fegyelmezettek, csak egy szál rendőr sétálgat a kötélen belül, ő is inkább dísznek, mint a biztonság őrizetére. A városból dugig tömött buszok hozzák kifelé a népet, szinte egymásba érnek a forgalmas úton, de van bőven személygépkocsi is, megtelt a repülőter parkolótere, az út mellett kilométer hosszúságban kocsi állnak. Tízezreket vonz ide a gépmonstrum, jönnek a repülés hívei, és jönnek, akiket a pusztá kíváncsiság vonz, lehet, hogy már látják képen, filmen a repülő gépióriást, most itt van, lezárt a Ferihegyi repülőter, itt tölt három napot, boldog-boldogtalan megnéz-

heti fotózhatja előlről, hátulról, oldalról, ahogy a kedve tartja.

Nagy tömeg tarkállik a fő-épület teraszán is, egyesek távcsővel nézik a ritka látványt, mások csak szabad szemmel szemléldnek, és egyre újabb tömegek érkeznek, a meleg nagycsarnokban több a látogató, mint indulásra készülő, vagy tranzitutas a rendes forgalomban.

A gépet persze mind a zsúfolt terazon, mind a kötéldorndonban nyüzsgő tömeg dicséri, bírálja, véleményezi, egy középkorú apa fölényeskedő aerodinamikai előadást tart tíz év körüli fiának, felhívja figyelmét a vaszkos, szép ívű, de szokatlanul kis méretű szárny szépségeire, egy idősebb férfi azt magyarázza érdeklődő feleségének, hogy az ablakosor belülről egészen nagyok látszik, s hátul, a nagy kerületű hűtőtorkokból olyan magas hőmérsékletű levegő áramlik ki, hogy az ember pillanatok alatt elégne benne. Jön mellettem egy fiatal pár, szorosan összekarolva, az asszonyka azt mondja, a gép hegyes, szép ívű orra alatt, hogy cukki, a férfi arról beszél közben, hogy Moszkvától Budapestig anynyi volt a gép menetideje, amennyi alatt a negyvennégyes villamos a Rákospatakától a Déli pályaudvarig. És megint újabb tömegek jönnek, tizenöt óra négy perckor leszáll az TU-134-es, a kordonban sétáló ötven százaléka hátat fordít a gépióriának, és a landolás-

ban gyönyörködik. Nem sokan lehetnek itt gyakorol repülő, naiv szaknyelven igyekeznek magyarázni a leszálló gép szabályszerű manővereit.

A csarnokban megszólított egy nagyon barátságos, középkorú férfit, MALEV-alkalmazott, ebben a pillanatban nincs más dolga, a tömeget nézegeti.

— Nem, még sohasem láttam itt ennyi embert — mondja érdeklődésemre. — Hat évvel ezelőtt véletlenül Párizsban voltam, nyáron történt, akkor mutatták be a párizsiaknak az első Caravellet, ott láttam ennyi érdeklődőt.

Amint ellépek tőle, idős férfi szavaira figyelek föl. Azt mondja fiatal kísérőjének:

— A rákosi mezőn, az első magyar repülőgépek bemutatózásakor nem volt kint ennyi ember.

Mielőtt bejöttem ide nyilatkozni keresni, egy nyolc-éves forma kislány azt mondta az apjának, aki a vállára vette, hogy jobban láthassa a gépet:

— Ez az egész, Apu? Azt hittem, bele lehet menni, így nem ér semmi.

Akik most itt nyüzsgőnek, fotóznak, véleményt mondanak, holnap biztosan színesen mesélik el élményeiket ismerőseiknek, barátainak. S talán évek múlva is emlékeznek majd arra, hogy 1972. október elsején látták az első TU-144-es szuper-szónikus gépióriást magyar földön.

Ormos Gerő

## Jubileum Ferihegyen

A felszabadulás utáni magyar polgári repülés negyedszázados jubileuma alkalmból kedden ünnepséget tartottak a Ferihegyi repülőter kultúrtermében.

A jubiláló vállalat dolgozóit, a szovjet és a magyar alapító tagokat Földvári László közlekedés- és pos-

taügyi miniszterhelyettes üdvözölte, majd Lénárt György, a MALEV vezérigazgatója emlékeztetett meg a légitársaság eddigi tevékenységéről, eredményeiről, és szót jövéjéről. Az ünnepségen dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter kitüntetésekkel adta át.

### ÁRAMSZÜNET

Értesítjük fogyasztóinkat, hogy 1972. október 8-án 7 óra 30 perctől 16 óráig a Szabadsajtó u., Barát u., Mátyás tér nyugati, Mátyás tér keleti oldala, Háman Károly u., Oltványi u., Kisfaludy u., Szabadsajtó u. által határolt területen, valamint a Szt. Antal és Homok u.-ban, továbbá a Tisza L. u.-ban, a Szent Antal u.-tól a Rákóczi u.-ig

### Áramszünet lesz,

bekötési munkák miatt. Fogyasztói szíves elnézését kéri a DEMASZ Szeged városi kirendeltsége.

Dk. 15 562