

Elhunyt Eperjessy Kálmán

Dr. Eperjessy Kálmán, a Szegedi Tanárképző Főiskola történelemtanára és a főszerkesztő, 83 éves korában, autóbaleset következményeként hétfőn Budapesten elhunyt. 1920-22-ben a makkói gimnáziumban József Attilának osztályfőnöke, latin- és történelemtanára volt. Ő írta a diákköltőről bizonyítványába a híres jellemzést: „Tehetséges, kötelességtudó, bátor fellépésű.” Tavaly jelent meg a Makkói Múzeum Füzetek között visszaemlékezése nagy tanítványára.

Tudományos munkásságát is Makkón kezdte. Kiadta Szirbik Miklós krónikáját, fölmutatta a bécsi hadilevelőtár magyar térképeit és közzétette jegyzéküket. 1929-ben a szegedi egyetem magántanára lett, „Magyarország történeti földrajza, különös tekintettel a 17. és 18. századra” tárgykörből, 1940-ben pedig rendkívüli tanári címet kapott. Nyugdíjazása, 1957 után is folytatta tudományos munkásságát. 1965-ben jelent meg „A magyar falu története”, 1971-ben „Városaink jelene és múltja” című könyve. Haláláig akadémiai megbízásból nagy összefoglaló munkán dolgozott: Magyarország 18. századi országleírásán.

Hamvai - kívánsága szerint - szegedi földben foglaltak nyugodni.

P. L.

A Szovjetunióban 1 ezer 300 magyar fiatal tanuló

Az idei tanévben 252 magyar fiatal kezdte meg tanulmányait ösztöndíjjal a Szovjetunió egyetemén, elsősorban olyan szakokon, amelyekből hazánkban nincs képzés. A korábbiakhoz hasonlóan az idén is nagy érdeklődés nyilvánult meg a repülőmérnöki szakok iránt. Évek óta tanulnak magyar diákok az atomerőmű-mérnöki szakon is.

Az új első évesekkel együtt az idei tanévben 1300 magyar fiatal tanul a Szovjetunióban. (MTI)

Tanácsstagok beszámolója

Tovább tartanak a tanácsstagok beszámolója. Ezen a héten még a következő helyeken találkoznak választóikkal:

November 18-án, csütörtökön: 14.30 órakor Frányó József, a 47-es számú választókerület tanácstagja a KSZV kultúrteremben (Alsó Kikötő sor); 15.15 órakor Lengyel András 55-ös választókerület, az Ecset- és Seprűgyárban; 15.30 órakor Balogh István, 33-as, Nyilasi Péter, 34-es választókerület, a szalámi-gyár kultúrteremben, Tóth András, 45-ös számú választókerület, 16.30 órakor, a Rózsa Ferenc általános iskolában; Török József, az 1-es számú választókerület, 17 órakor a Hazafias Néprönt városi székháza földszinti tanácskozótermében; dr. Kovács Lajos, 10-es választókerület, 17 órakor, a Ságvári Endre gyakorló általános iskolában; Sinkó György, 20-as választókerület, 17 órakor, a Gutenberg általános iskolában; Hofgesang Péter, 21-es választókerület, 17 órakor, a Gutenberg utcai közgazdasági szakközépiskolában; Grodiczki Anna, 26-os

Potyautas, feketefuvar

Rendőrségi járőrökcsival szeltük keresztül-kasul Szegedet. A járőrnek szokásos délutáni szolgálati útja volt, minket meg a kíváncsiság vitt; vajon rend van-e a városi közutakon a közlekedésben. Kiskundorozsmán át az E5-ös útig semmi rendellenesség nem tűnt fel. Egy Domaszékra igyekvő teherkocsi sofőrje váltig bele akart fújni az alkohol jelenlétét vizsgáló szondába, mondván, hogy eddig sosem volt még vele dolga.

— Ne is legyen — háritotta el a vállalkozó szándékot a járőr és „ballagtunk” tovább. A gumigyárhoz közelítve megelöztünk és bevártunk a város előtt egy teherautót. Az ÉPFU 1. FG—96. 96-os rendszámú fixplatós ZIL kocsija volt. Reggel 9.30-kor indult Tökölről, betonidomokat hozott, a vezetőfülkében pedig egy 20 év körüli nagylányt, aki Kistelegen lépett fel a kocsira.

— Ez viszont nincs a menetlevélben feltüntetve — állapította meg a járőr. A kocsis okmányából magához vett egy betét lapot, a menetlevélre pedig beírta a jogtalan személyszállítás tényét, az ellenőrzés időpontját, az útvonalat stb.

A nagylánynak végképp le kellett lépnie és elballagnia a közeli buszmegállóhoz. A KPM és Belügyminisztérium közös rendelete pedig nagyon is ismert a hivatásos gépkocsivezetők előtt. Jogtalan személyszállításért kilométerenként 10 forint a tarifa.

Mihályteleken a kocsma előtt „parkolt” a szegedi Új Élet Tsz SF—06-96-os rendszámú teherkocsija. A települést átfutva úgy álltunk meg egy mellékutca sarkán, hogy a teherautót szemmel tarthassuk, mikor indul el.

— Csak egy málnára álltam meg — szabadkozott később a kocsis vezetője. De

fél óra kellett a felhőrpintéséhez? A fülkében a kocsis két rakodója jóízűen kacarászott, pedig hárman együtt másfél órát blicceltek el a rakodásból, ha tényleg a röszei állomásra kellett igyekezniük szállítmányért. A menetlevélben ugyanis a téves központjába érkezés szerepelt csak. A beírás szerint délután 3 órakor voltak ott. Amikor a kocsmból kijöttek, az óra fél 4-et mutatott. A téves központja és a kocsma közötti távolság teherautóval két perc. Nyilvánvaló, hogy a kocsma előtti állást nem lehet elszámolni a menetlevélben. Majd a tanács szabálysértési hatósága elszámolja... Mert itt is „ugrott” egy betétlap.

A Csongrádi sugárút végén, a két töltés között „ráálltunk” a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalat FK—90-41-es rendszámú billenős kocsijára. Bontásos téglát szállított a hobbikertek egyik parcellájára. A sofőr láthatólag meglepődött, hogy az isten háta mögé is követték. Meglepetése jogos volt, mert a szállítmányhoz a zöldesíkos menetlevelet meg sem kezdte kitölteni és már negyed 5 volt. Két órával előbb a 2-es telepen járt a kocsis. Attól fogva hűlt helye, nem volt a térképen.

— Engem a főnököm, a kocsisírányító küldött ide — szabadkozott a billenős kocsis vezetője. A szállítmányról sem volt papír, hogy ki küldte kinek és hová. A feketefuvarért mindenesetre valakinek fizetnie kell.

A Volán 10. Vállalat YD—05-50-es rendszámú teherkocsi sofőrje sem sokra méltatta a menetlevél pontos vezetését. Mintha nehéz lenne kézbe venni a tollat és rátenni az „l”-re a pontot. Minden hivatásos gépkocsivezető tudja pedig, hogy a tíz percnél hosszabb megállást — bármi miatt is — éppúgy be kell írni, mint az indulást, az érkezést. Ez esetben is mulasztás történt. S mint a többi kocsis esetében is, a betétlap elvétele után, a járőr vezette tovább a menetlevelet. Csak hogy ez a kénytelen és rövid adminisztráció sokba kerül a mulasztásoknak. Mennyivel gazdaságosabb ezt megelőzni, semmint a feketefuvar látszatát kelteni és pironkodni „felelősség” miatt.

Lódi Ferenc

Román újságírók látogatása Szegeden

Több nap óta tartózkodik Magyarországon a Népszabadság szerkesztőségének vendégként a Scintea, a Román Kommunista Párt központi lapjának küldöttsége Gheorghe Graure, a szerkesztőség társadalompolitikai rovatának vezetője és Nicolae Mocan, a lap Brassó megyei tudósítója. A román újságírók Békés megyében tett látogatásuk után kedden Szeged városával ismerkedtek. A délelőtti órákban fogadta őket dr. Koncz János, a megyei pártbizottság titkára, és tájékoztatta Csongrád

Körzeti iskolák, bejáró diákok

Híradásainkban egyre gyakrabban szerepel, hogy megszűnik egy-egy tanyai körzeti iskolája, vagy megmarad ugyan, de a főlso tagozatosok már bejárnak tanulni a faluba. Iskolarendszerünk azért szorgalmazza ezt a megoldást, hogy kényserűségeből senki ne legyen járattalabb a felnőt kor munkájára főkészítő iskolai tudományokban, mint az, aki faluban vagy városban él. Természetesen ára van a bejárásnak, hiszen a falu iskolája változatlanul messze esik a tanyáktól. Sebők Imrétől, a Volán főszerkesztőjétől azt kérdeztük meg, tudják-e követni a hirtelen emelkedő igényeket.

Sok új autóbust látni a tanyák között. Az utóbbi években megépített új utak olyan körzeteket is bekapcsoltak a naponkénti utazás áramába, ahonnan azelőtt igen nehéz volt akár a szomszéd községbe is eljutni. Az autóbuzsok menetrendjét az új helyzetnek megfelelően, a bejáró diákok szempontjait szerint szervezték át, ahol lehetett. Nem mindenütt lehetett, az is előfordult, mások utazását nehezítette meg a változás. Minden alkalommal megkérdték az iskolát is és a tanácsot is, és úgy szerkesztették a menetrendet, hogy a lehető legtöbb ember járjon jól vele.

Zökkenőmentesnek azonban ott nevezhetők elsősorban az új megoldások, ahol a kisvasút megszűnésével új buszokat kaptak, vagy éppen az iskolai érdekek megoldása miatt állítottak munkába új járatokat.

Az iskolakörzetesítés sajátos velejárója, hogy romlott a Szegedre bejáró középiskolák diákok utazási lehetősége. A legtöbb autóbuzs a kora reggeli órákban munkásokat szállít, 7 és 8 óra között a tanyákat járja faluba igyekvő diákokért, kevesebb jutott tehát azokra az útvonalakra, amelyeken Szegedre lehet utazni. Arra is volt már példa, hogy egy-egy községben meg sem állt az autóbuzs, mert az előző faluban már zsúfolásig megtelt. A tanyai járatoknál nem fenyeget az a veszély, hogy az iskolakezdés előtt a felnőttek miatt nem férnek fel a gyerekek, hiszen ebben az időszakban kevés felnőt utazik. A Szegedre tartó autóbuzsok azonban sok felnőt is szállítanak. Piacos napokon még többet.

Természetesen egyetlen útszélén otthagytott utast sem vigasztal az a körülmény, hogy másutt igen nemes földadatokat teljesít az autóbuzs, és az a magyarázat sem, hogy a vállalat valóban megtesz minden tőle telhetőt. Beszélgetés közben derült ki, hogy megyénkben a Volán kezelésében levő 340 autóbuzs mellett 150 — az előbbinek tehát majdnem fele — olyan autóbuzs van, amelyik

valamelyik vállalaté, üzemé, szövetkezeté, vagy intézményé. Nyilván azért vásárolták őket mert szükség van rájuk, de az is tény, hogy ezeknek a buszoknak egy része — lehet, hogy többsége — többet áll, mint kellene. Mindenképpen meg kellene fontolnunk, hogyan lehetne ezeket az autóbuzsokat a kölcsönös érdekek szem előtt tartásával bekapcsolni napi gondjaink megoldásába. Kezdeményezésnek is fölfogható jó példa: most folynak tárgyalások az olajosok szállításáról a Volán és az érdekeltektől vállalat között, olyan feltétellel, hogy a vállalati autóbuzsokat is átadnák a Volánnak. A hetenként egyszer-kétszer forduló nagy autóbuzsoknál még inkább kihasználják ilyen lehetőség. Egy részük, ha másban nem is, a diákok szállításában igen sokat segíthetne.

Az utazó diák természetesen nem új fogalom, a tanyáról útra indulókat mégis fokozott érdeklődés, sokszor aggodalom kíséri. Gyakran hosszú utat tesznek meg a

megállóig, esőben-hidegben a szabad ég alatt kell várniuk. A makkói járásban tíz vartermet építettek az utóbbi években, a szegedi járásban Domaszék vezet a gondok megoldását segítő összefogásban. A tanácsokra hárul ez a feladat, és mostanra kevés helyen tudtak megbirkóznai vele.

Nincs más lehetősége a Volánnak, mint a tőle telhető pontossággal megoldani az iskolába járók utazási gondjait is, mégis jó hazáni, hogy szívesen teszi ezt. Szenté Ferenc menetrendi főelőadó éppen ezért kapta a közelmúltban az Oktatásügyi Kiváló Dolgozója kitüntetését, de érdemes ide írni az egyik tanulmányi felügyelő elismerő szavait is. Azt tapasztalta, hogy a buszvezetők és a kisdiákok között tiszteletet tartó, felelősségen és gondoskodáson alapuló kapcsolatot alakult ki. Számomra a le- és fősállást, és arra is van példa, hogy iskolai sikerüket először a busz vezetőjének mondja el a tanuló.

H. D.

Tanácskozás az árpolitikáról, az árelenőrzésekről

Kedden Egerben befejeződött az a kétnapos árkonferencia, amelyet a megyei, a ponti Bizottságának irányelvi és az árhatalóságok ellenőrző tevékenységéről 1974-ben napvilágot látott minisztertanácsi határozat nyomán javult az árelenőrzés. A javulásban azonban inkább a központi intézkedések hatása érvényesült, az árhatalóságok vezetői nem használták ki eléggé lehetőségeiket a személyi és szervezeti feltételek javítására, a szakmai színvonal emelésére. Sajnálatos, hogy néhány megyében megfelelő szakemberek hiánya miatt az engedélyezett létszámkeret betöltésére késedelmesen került sor. Pest megyében előfordult az is, hogy az árelenőrzésre adott létszám-növelési lehetőséget más munkaterületen használták fel. Az Országos Anyag- és Árhivatal olyan eseteket is ismer, ahol árelenőrzést végző dolgozókat rendszeresen más feladatokkal bíztak meg. Nem kellő mértékben javultak az árelenőrzés személyi feltételei — az alsóbb fokú tanácsoknál sem.

Vallus Pál, az Országos Anyag- és Árhivatal elnökhelyettese előadásában elmondotta, hogy a január 1-i részleges termelői árrendezés a költségvetés pozíciójának erősítése mellett javította az árszerkezetet, és hatékonyabb gazdálkodásra ösztönzött. Az árrendezésnek természetesen fogyasztói kihatása is volt. Ennek fő célja, hogy a fogyasztási struktúra a népgazdaság szempontjából előnyösebb szerkezet felé tolódjék el. A problémák nagy részét 1976-ban a száraz időjárás okozta. A burgonya, zöldség- és gyümölcsfélék első háromnegyedévi árszínvonalát ez a tervezettnél jobban megemelte. Az előrejelzések szerint e termékcsoportnál az áremelkedés a tavalyit meghaladja annak ellenére, hogy a növekedés fékezésére az állam költségvetési támogatást biztosít, a vállalati kockázati alapok kiegészítéséhez, hozzájárul a szállítási költségekhez. A rendelkezések lehetővé teszik azt is, hogy az érintettek az úgynevezett intervenciók alap egy részét felhasználhassák a túlzott mértékű áremelkedés megakadályozására.

Ezután az árelenőrzések fontosságát emelte ki Vallus Pál. Szólt arról, hogy a Minisztertanács határozatot hozott az árelenőrzések szigorításáról, színvonaluk növeléséről és számuk emeléséről. A határozat megszületését komoly vizsgálat előzte meg: a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság és az Országos Anyag- és Árhivatal hét minisztériumnál, öt megyei tanácsnál, valamint a tervezett intézkedések fővárosi tanács szakigazgatói szerveinél elemezte az árelenőrző tevékenységet. A Minisztertanács elé terjesztett

közös jelentés megállapította, hogy az MSZMP Központi Bizottságának irányelvi és az árhatalóságok ellenőrző tevékenységéről 1974-ben napvilágot látott minisztertanácsi határozat nyomán javult az árelenőrzés. A javulásban azonban inkább a központi intézkedések hatása érvényesült, az árhatalóságok vezetői nem használták ki eléggé lehetőségeiket a személyi és szervezeti feltételek javítására, a szakmai színvonal emelésére. Sajnálatos, hogy néhány megyében megfelelő szakemberek hiánya miatt az engedélyezett létszámkeret betöltésére késedelmesen került sor. Pest megyében előfordult az is, hogy az árelenőrzésre adott létszám-növelési lehetőséget más munkaterületen használták fel. Az Országos Anyag- és Árhivatal olyan eseteket is ismer, ahol árelenőrzést végző dolgozókat rendszeresen más feladatokkal bíztak meg. Nem kellő mértékben javultak az árelenőrzés személyi feltételei — az alsóbb fokú tanácsoknál sem.

Fontos feladat, hogy az árelenőrzést végzők az esetleges hiányosságok esetén a rendelkezések megsértésével szemben következetesen alkalmazzák a törvény adta szankciókat. A közelmúltban napvilágot látott új minisztertanácsi határozat intézkedett a hibák felszámolásáról, és aláhúzta az árelenőrzés folyamatosságának fontosságát. A szankcióknál pedig a szigorú következetességet, valamint az árelenőrzést végzők szakmai felkészültségének növelését.

Az 1977. I. félévében végzendő árelenőrzések főbb témáiról szólva Vallus Pál a zöldség- és gyümölcsár-alakulást, a javító-szolgáltató tevékenységért felszámított díjakat, valamint a ruházati termékek árszínvonalának alakulását említette.

A konferencia konzultációkkal fejeződött be. A minisztertanács képviselői ismertették az ágazati árpolitikai tanácsnál, valamint a tervezett intézkedések fővárosi tanács szakigazgatói szerveinél elemezte az árelenőrző tevékenységet. A Minisztertanács elé terjesztett