

Kinevezések a tanárképző főiskolán

A művelődési miniszter dr. Szendrei János tanszékvezető főiskolai tanár főigazgatói megbízását újabb három évre, dr. Halász Tibor főiskolai docens főigazgatóhelyettesi megbízását újabb három évre meghosszabbította a Juhász Gyula Tanárképző Főiskolán. Megbízása lejártával, eredményes tevékenysége elismerésével, felmentette tisztségéből dr. Lengyel Zsolt főigazgatóhelyettest, egyidejűleg Hészó Ferenc tanszékvezető főiskolai docenst bízta meg három évre a főigazgatóhelyettesi teendők ellátásával.

Főiskolai tanári kinevezést kapott dr. Krébits József az orosz nyelv és irodalom tanszékére. Főiskolai docensi kinevezést kaptak: dr. Barótné dr. Gál Márta az orosz nyelv és irodalom-, dr. Karikó Sándor a marxizmus-leninizmus, Nyári Tiborné a testnevelés és dr. Szilassy Lajos a matematika tanszékére.

A Magyar Élettani Társaság vándorgyűlése

A tudományág művelőit tömörítő társaság évente más-más egyetemi városban rendezi kongresszusait; az idén a Szegedi Orvostudományi Egyetem kórélettani intézete a rendező házigazda: az egyetem Dóm téri oktatási épületében ma, csütörtökön délelőtt kezdődik a Magyar Élettani Társaság negyvenkilencedik vándorgyűlése.

A háromnapos konferencián dr. Telegdy Gyula tanszékvezető egyetemi tanár, a rendező szegedi intézet igazgatója tart nyitó

előadást, majd három szekcióban hallgatják a résztvevők az élettan különböző területeinek kutatóit. Összesen 350 előadás és poszterbemutató szerepel a programban, s kerekasztal-megbeszélést is szerveznek az élettan oktatásának kérdéseiről. A vándorgyűlés 500 résztvevője között a SZOTE kórélettani intézetének kutatóin és oktatóin kívül a József Attila Tudományegyetem valamint a Szegedi Biológiai Központ szakemberei is ott lesznek és előadásokat tartanak.

Vízminőségi szeminárium

Szarvason plenáris üléssel kezdte meg munkáját szerdán, tegnap az V. Országos Hidrológiai Vándorgyűlés. A háromnapos eszmecsere keretében került sor a tizedik, vagyis a jubileumi vízminőségi szeminárium megrendezésére is. A megnyitót követően Takács Lajos Várhelyi-díjas mérnök, a Magyar Hidrológiai Társaság Békés megyei elnöke

ismertette a Körösök völgyének folyamszabályozási munkáit.

Az előadást követően a résztvevők három szekcióban vitatták meg a gazdaságok, üzemek vízellátását, a szennyvíz- és hígtrágyakezelés, hasznosítás, az öntözés és halastó-gazdálkodás, az üzemi vízrendezés és a vízkárelhárítás kérdéseit.

Tárt kapuk égen, földön

A vasúti átjáró után hiába kerestem a Repülőtér feliratot. Árkon-bokron, dűlőutakon jutok az épülethez, mögötte újonnan épült parkoló, vadonutú út. Csikós József, az MHSZ Csongrád megyei Repülőklubjának titkára mondja, hogy tárt kapuval várják az érdeklődőket, családtagokat. Mondhatta, hisz a szó nemes és betű szerinti értelmében ki szélesítették a bejáratot. Társadalmi munkában építették a hét méter széles bekötő utat és a hozzávaló kilenc méter széles portált.

gyökerező változást szeretnénk a repülés megszálottjai a több mint másfél évtizede üzemelő repülőtéren. Amikor 1968-ban ideköltöztek Algyőre, felépült egy 3-4 éves szolgálati időre tervezett barakképület. Akkor az volt az elképzelés, hogy új reptér készül Zsom-bó térségében. A terv már a múlté, ezen a helyen kell megteremteni a repülés ki-képzés helyi feltételeit. Elmondták azt is a beszélgetőpartnernék, hogy nem volt elég ehhez csak a jó értelemben vett megszállottság, hiszen abban eddig sem volt hiány. A Magyar Honvédelmi Szövetségben más szakágakban is fontos honvédelmi előképzési és sportfeladatok vannak. Az erőforrásokat meg kell osztani, együttesen fejleszteni a szakterületeket, ott összefogva és irányítva, mert mindvégig lényeges. Éppen ezért — mondják — az MHSZ Csongrád megyei titkára, dr. Palotai Jenő örnyag most éppen nincs az itteni helyszínen. Am a látott változásoknak ő nemcsak kezdeményezője, hanem irányítója is részese.

Bemennék megnézni az építkezést: lehetetlennek tűnő vállalkozás. A falak összevessze, villanyvezetékek lógnak mindenfelé. Fiatal fiúk, lányok vakolnak, csempéznek, takarítanak, meszelnek. Felújítják az épületet, hogy kulturált, tiszta környezetben fogadhasák a július 21-én kezdődő 29. vitorlázó nemzeti bajnokság hazai és külföldi versenyző-társait.

Podolcsák András főhadnagy, a reptér parancsnoka a hangárhoz hív. Jól nézem meg — mondja —, mert egy műszaki-technikai matuzsálemet tisztelhetek az építményben. Az első világháború idején tengerelatlátóró-hangárként kezdte pályafutását az Adrián, hogy azután az ország legkülönbözőbb városai után Szegeden nyerjen végleges otthont. A repülőgépek elhelyezését bármelyik szardínia-csomagoló üzem megirigyelhetné, hiszen a közel húszmillió (!) géppark, vitorlázó- és motoros gépek, a hangár minden négyzetcentiméternyi helyét kitöltik. Megmozdulni még gvalogosan is csak átgondolt üitervvel lehetséges.

A hangár hátsó ajtaján távozunk. A korszerű, új toldaléképületet önérből, társadalmi munkában építették a repülősök: nyáron szállás az ebédlő, télen, a holt szezonban, gépjavító műhely. Sátrak között bandukolunk. Nem yadkempingzők, hanem a nyári reptérlábor résztvevőinek „lakásai”. Ez van...

Utunkat árok keresztezi. Valaki szól a mélyéről, néz-

zük már meg, miben akadt el a cső? Kiderül, hogy a térdig sárban álló „szaki” Mihók József gyémántkoszorús pilóta válogatott kerettag. Utátfúrással bibeldik kora reggel óta, s percekben belül kiderül: teljes sikerrel. Míg húzzuk a kegyetlenül nehéz és hosszú pvc-csővezeték, elmondják, Magyarország legkorszerűbb vitorlázórepterének születésénél bábáskodunk. Az árokrendszer nem másra kell, mint arra, hogy a retentó hosszú csővezetékbe befektessék, majd vízvezélelésre alkalmas szerken-tyűkkel szereljék föl, hogy az ide „kipányvázott” közel felszáz vitorlázógépet majdan vízzel lehessen ellátni. (A nyugózásra azért van szükség, nehogy a gépeket a szél elsodorja, vagy kárt tegyen bennük. A vízbázlast pedig arra való a vitorlázógépeken, hogy nagyobb sebességgel repülhessenek.)

Elhagyva az árokrendszert, végre leülünk a barakk előtti egyetlen padra. Podolcsák András magyaráz. Képzelm el, hogy itt járda lesz, amott fák, homokozóval és padokkal, esetleg egy-két tus, kézműs... Miből?! Nos, a rendelkezésre álló keret a kevésebb. Elsősorban a tagok társadalmi munkájából, azután a reklámtevékenységért kapott pénzekből. A DELEP, a Köolaj, az IKV, a Dégáz, az Éliker és számtalan más vállalat, intézmény adott anyagából, eszközeinek segítségével. Feltétlenül megemlítve a néphadsereg helyi alakulatait is, és a szovjet katonák baráti segítségét.

Bármilyen hihetetlenül hangzik a repülősöknek na-

gyon sok vállalat veszi hasznát. És még több vehetné! Csak a példa kedvéért. Az „olajosok” vezetékeinek, berendezéseinek felülről történő bejárása és légifényképezése. Mezőgazdasági és környezetvédelmi szakemberek órák alatt áttekinthetik területüket, nem kell hetekig autózniuk. Lehetne a személtérakásokkal, az engedély nélküli építkezésekkel is hatékonyabban és sikeresebben foglalkozni. Innen felülről, csupán egy-egy szakembernek kellene a pilóta mellé ülnie. A kör a végtelenségig szélesíthető. Mindössze arra volna szükség, hogy a megfelelő szakemberek tárgyaljanak a repülősökkel. Hogy mindenki jól járjon egy ilyen konzultációval, nem kétséges. Meg kellene próbálni...

Szegeden a repülősök képzése nem a legideálisabb körülmények között történik. Ám ebben a sportágban elsődleges a repülés szeretete, amit nem egy repülős a „megszállottság” elnevezéssel illet. Kell ezen felül újítani akarás, ezek végrehajtásához sok-sok akaratérő, és nem utolsósorban a közösség érdekében végzett társadalmi munka. Mindezekben nincs hiány, sem a vezetők, sem a sportolók részéről.

Az elért eredményekről mindössze annyit, hogy hazánk 18 klubja között Szegedet az ötödik helyre rangsorolták. Két válogatott kerettag és 15 minősített repülős sportoló él városunkban, öten indulnak a vitorlázórepülő nemzeti bajnokságon július 21. — augusztus 4. között.

B. J.

Terhes Sándor—Nagy István:

Lófejűek, pöfögők a vaspályán

Szemelvények a száz éve indult szegedi lóvasút történetéből

9.

A lóvasút története szempontjából a villamos vasút építéséről vonatkozó szerződés első paragrafusa különösen érdekes:

„... Fennmarad engedélyes azon kötelezettsége, hogy a most létező vonalon a lófogató vasúti üzemet a villamos üzem megkezdéséig... az átmeneti időszakban legfeljebb egy havi szünetelés kivételével szakadatlanul fenntartassa.”

A Szegedi Napló 1906. nyaratól gyakran ír a villamosítás körül kialakult bonyodalmakról. 1906. november 11-i számában pedig arról tájékoztat, hogy megkezdődtek a villamoslelep építésének munkálatai. 1907. március 30-án a huszonkettedik évi rendes közgyűlésen — a lóvasút-társaság bejelentette megszűnését. A formális feloszlás után alakult „új” részvénytársaság vezetésében szinte alig történt személyi változás. A cég neve is változatlan maradt.

Időzzünk el még egy kicsit az építési szerződésnél, annál is inkább, mert részleges ismertetésével a lóvasút és a villamos üzem közötti konkrét összehasonlítási lehetőség adódik. A viteldíjakról a szerződés a következők szerint rendelkezik: „A villamos-vasútvonalak menetdíjait illetőleg a jelenlegi árszabás fog alapul szolgálni, vagyis az alapár kilométerenként 6 fillér, 12 fillérnél olcsóbb menetjegy azonban nem adatik ki. Ez az alapár leszáll 5, illetőleg tíz fillérre a villamos üzem megnyitásának napjától eltelve 5 évre következő január hó 1-től és 4, illetőleg 8 fillérre abban az esetben, ha a társaság 3 egymás után követő évben legalább 8 százalék osztalékot fizet. Ezek szerint: Egy vonalszakasz, vagyis három kilométernyi rész 18 fillér. A két vasút közötti vonal díjtétele 24 fillér; A legnagyobb díjtétel 30 fillér. Az első öt év lejártát követő január 1-től 10—15—20—25

fillér, a harmadik esetben pedig 8—12—16—20 fillér lesz a maximális díjtétel. A forgalom megkönnyítése végett ugyanezen díjtételekért átszálló jegyek adandók, 1,30 méter magasságon aluli gyermekek a viteldíj 2/3-ad részét fizetik, öbbe való gyermekek pedig díjmentesek. A városi rendőrség és tűzoltóság szintén díjmentes. A közönséget kényelmében nem zavaró podgyászok után díj nem szedhető; ellenben nagyobb podgyászért darabonként 10 fillér fizetendő. Ezen tarifa maximális lévén, szabadságában áll a vállalatnak ezen díjtételeket ideiglenesen, vagy véglegesen leszállítani. A vállalat bérlet, idején- és diákjegyeket, sőt jegyfüzeteket is bocsáthat ki; köteles továbbá a városnak hivatalos közgei számára húsz darab állandó szabadjegyet rendelkezésre bocsájtani, mely jegyek a város polgármestere által lesznek évről-évre a jogosítottak nevére kiállítandók. A teherszállítás maximális díjai időről-időre a város tanácsával egyetértőleg állapítandók meg. A város közönsége részére szállítandó tárgyak után 30 százalék szállítási kedvezmény biztosítottik...”

Annak ellenére, hogy az új személyszállítási tarifa csak kis mértékben emelkedett a lóvasúti viteldíjakhoz képest, megállapítható, hogy villamoson utazni nem volt olcsó mulatság. Csak a tehetősebb emberek engedhették meg maguknak, hogy rendszeresen igénybe vehessék az új közlekedési eszközt. A magasabb díjszabás nem volt véletlen, hiszen a tőkés vállalkozás hasznából 25 százalék a várost illeté meg, ezen felül a részvénytársaság tekintélyes összeget (évenként ezer koronát) köteles volt befizetni a közterületek használatáért a „város úri jogának elismeréséül”.

A villamosvasút-építés engedélyokiratában foglaltak szerint a részvénytársaság az építési engedélyt kézhezvételétől számított másfél év alatt köteles volt a pályaelépítést befejezni és a közforgalomnak átadni. A vonali tervek végleges jóvá-

hagyásával összefüggésben a fővonalat, a temetői és a felsővárosi szárnyvonalat, továbbá a Tisza Lajos körúti vonalat 1908. december 6-ára, a közbághídi vonalat 1909. február 28-ára, az újszegedi vonalat 1910. április 10-re kellett elkészíteni.

A társaság 1907. őszén nagy erővel kezdte meg a vonalépítést Willencz Alfréd építészvezető főmérnök irányításával. Időközben vásároltak a győri vagonygyárból 25 darab motorkocsit. Beszereztek 6 zárt és 8 nyitott pótkocsit. A Szegedi Napló 1908. szeptember 10-i száma arról tájékoztat, hogy „... A villamos vasút kocsjai már készen állnak a villanytelepen. A kocsi szép sárga színű és húsz személyre van benne hely...” Szeptember 16-án pedig megírta, hogy előző nap tíz órakor az első „...sárgára festett vadonutú villamos... élénk csilingelés közt... bejött a Takarékpénztárig... ott villogott a kocsi elején és hátulján a 15-ös szám alatt a piros betűkkel festett tábla: Különvonat... A lófejű elé fogott paripák ugyancsak ijedeztek az új karnástól. Amint a kitérőknél megállott előttük a villamos — tudnivaló, hogy még lóvonalatok közlekednek — az első csengőszóra olyan rügpárlást, nyihározást és oldalugrást rögtönöztek az egyébként fáradt gebék, hogy az még a versenystállók dédelgetett kedvenceinek is becsületére vált volna...”

Az első, 7-es számú villamoskocsi 1908. szeptember 18-án tette meg a két állomás közötti utat. Másnap (19-tól) kezdve a fővonalon megkezdődött a próbaüzem. (Folytatjuk)

Színjátszófesztivál

Kazincbarcikán szerdán véget ért a VII. Ifj. Horváth István Országos Színjátszófesztivál. Az 1941-ben fiatalan elhunyt, nagy tehetségű amatőr rendező emlékére rendezett találkozón ezúttal tizenhat magyar és külföldi együttes vett részt, a hazaiakon kívül csehszlovákiai,

ír, nigériai és szovjet amatőr színjátszók.

A hat napon át tartó rendezvény során, az Egressy Béni Művelődési Központban és a kazincbarcikai zenei általános iskola aulájában huszonnégy előadást láthatott a közönség. A fesztivál befejezéséül a szűri kiosztotta a díjakat.

Új film

Hófehér

Színes magyar rajz- és játékfilm. Írta, tervezte és rendezte: Nepp József. Dramaturg: Romhányi József. Fényképezte: Henrik Irén. Zene: Deák Tamás.

Melyik a szívszorítóbb történet? Hófehérkéé vagy Csipkerózsikáé? Oly gyönyörűnek láttam mindkettőt, egyiket hollőfekeete hajúnak, hosszú fehér ruhában, másikat szőkének, talpig rózsaszínben, olyan csipkerózsákkal, amilyen a szomszédok pitvarát borította tavaszokon, nyárelőkn. E két figura ártatlan, szeretetre méltó kislány szerepében tűndöklött egykoron bennem, csillogott jószáguk, háborgó igazságkereső-ösztő lelkem (lelkünk, nekünk kislányoknak) mindig megnyugodott a mesék végére. Azok gazdag szereposztása ismeretében könnyű is volt gonosz mostohának nevezni a család soros, nemkívánatos fölötté tagját. S ilyen-olyan okból fehér lovas, álomlovagnak látni zsenge szerelmünk idején a fiúideált (ez utóbbiról természetesen mélységes titokban álmodozva). Valahogy azért mindig ott volt a szó: mese. Az egész. Szemelgetni jólesett a történetekből, mégsem tűntek valószínűnek, soha. Legfeljebb azt sugallhatták, milyen gonoszak, elvetemültek is tudnak lenni a fölötték.

Mennyi könnyedség, vílamság, széplelkű báj szorult a Walt Disney Hófehérkéjébe. Nepp József Hófehére egy valóságos Brühnhida. Bivalyerős, óriás, trampli. Lombikbéli. Tute-gál (a törpék közül való-

színűleg Tudor) az udvar bölcsé teremti. További illúziórombolás: Szatiró a neve a vérmes udvari vadász-nak, a király, Leó és orosz-lángazú (pfuj!), továbbá vegetáriánus. Dara- és lucernafaló, desszertje a tulipánvirág. Arrogancia az új királyzó — Konstans Fridzsidert az előző mérgezett túvel teszi el láb alól — durva, mint a lópokróc. A szomszéd birodalom, Retrógrád, nyilván ezért kell hadat is üzeni, hisz a fejlődés meg nem állhat. A hét törpe (Hétfő, Kedd, Szerda stb.) is meglehetősen retrográd. Nap mint nap visszajuttatják a földre az onnan kibányászott kincseket. De mindez vajon miért? Magyarázatot a kiváló művész Nepp, Balázs Béla-díjas munkásságában keressünk. Övé a Gusztáv-jelen-ség, a Mézga- és a Bubó-sorozat. Illúziók nélkül, a mai magyar valóság prototípusait keresi figuráihoz, a képekhez tartozó szöveg-hez. A jó emlékezetű Romhányi föltülműhatatlan szak-értelme persze jól látszik a Hófehéren. Azután min-dent leönt egyfajta gunyos, epés, kesernyében üdítő generálszósszal. A gyermek-történet — mert végül is valahol az — láttán jókat „röhöghetünk” a film némely pontján — magunkon is.

Hogy illenek erre a főszereplőre a Hófehérke titulus? Sehogy se pázol rá a kicsinyítőképző. Hófehér ez, tenyerestalpas testével. De a lelke az jó. Igazából. És ez, nekünk, nézőknek is jó. Nagyon jó.

Mag Edit