

MB  
14295

NM

43/1952

BESZÉLŐ KÉPEK

# UTAZÁS A DUNÁN

Kiadja a Népművelési Minisztérium

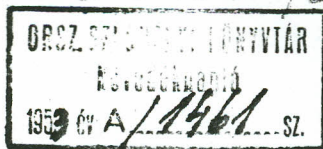
A film készült a MAGYAR FOTÓ DIA-OSZTÁLYÁN

BUDAPEST 1952

### Tanácsadás a Diafilm-vetítéshez

1. Az előadás előtt a szöveg felolvasását okvetlen gyakoroljuk (tagoltan olvassunk és ne hadarjunk).
2. Ha módunkban van és a tárgy természete megengedi, kívánatos, hogy ne egy személy, hanem váltakozva, ketten olvassák fel a szöveget.  
Az egyik kép szövegét az egyik, a másik kép szövegét a másik felolvasó mondja el.
3. A szövegrész utolsó szavánál a felolvasó koppantson és a következő kép fordítása csak ezután történjék.
4. A vetített szöveget is olvassuk fel.
5. A vetítógép kezeléséhez útmutatást nyújt a technikai „Útmutató”.

Ez a diafilm kiegészíti a hasonló című ismeretterjesztő előadást, tehát az előadáshoz kapcsolódjon a diavetítés.



Felelős kiadó: a Művelt Nép Könyvkiadó igazgatója  
Megjelent 3000 példányban

## UTAZÁS A DUNÁN

### Bevezetés:

A Duna évezredek óta fontos szerepet játszik a történelemben. Egyik fő útvonala volt a népvándorlásnak, mert irányt mutatott nyugat felé az akkor térkép nélküli világban. Védte a római birodalom északi határait, később Magyarország északi és nyugati részeit. Gazdasági és kulturális területen a Duna mindenkor összekötő kapocs volt Kelet és Nyugat között.

Partjai mentén bőven termő szántók, dűsfüvű legelők hirdetik a Duna vízének termékenyítő hatását. Gazdag természeti adottságai ellenére a Duna vidéke a felszabadulásig elmaradott, boldogtalan föld volt. Parasztságát a nagybirtokok fojtogatták, iparosodását minden eszközzel meggátolták, hogy időtlen időkig gyarmata maradjon Ausztriának és Németországnak. Az uralkodó osztály sovíniszta, uszító politikája arról is gondoskodott, hogy a Duna völgyében élő népek szeretet és megértés helyetti állandó gyűlölködésben éljenek egymás mellett.

„A Dunatáj bús villámhárító  
Félemberek, félnemzetecskek  
Számára készült szégyenkaloda,  
Ahol a szárnyakat lenyesték  
S ahol halottasak az esték.“

Igy írt Ady Endre 1917-ben a Duna völgyéről, s ez a kép jellemző, igaz ábrázolása volt a távoli és közeli múltnak egyaránt.

A felszabadulás gyökeres változásokat hozott. A Duna mellékének nagyrésze ma szabad emberek, szabad népek közös hazája, ahol bátran szárnyalhat a dolgozó emberek teremtető, alkotó ereje, ahol boldog emberek építik még boldogabb jövőjüket. A Duna völgyében élő felszabadult népek: magyarok, csehszlovákok, bolgárok, románok ma már úgy élnek, úgy dolgoznak, ahogyan ezt József Attila is megálmodta és megírta a Dunánál című versében.

„A harcot, melyet őseink vívtak  
Békévé oldja az emlékezés,  
S rendezni végre közös dolgainkat,  
Ez a mi munkánk és nem is kevés.“

\* \* \*

1. Hajnalodik. A nap első sugarai megcsillanak a Duna víztük-  
rén. Szélesen, nyugodtan hömpölyög a folyam, amely nagy-  
ságra a Volga után Európa második folyója.
2. A Duna a délnyugat-németországi Fekete-erdőben ered és  
Ausztrián keresztül folyva Csehszlovákiát érintve lép hazánk  
területére. Magyarországot elhagyva Jugoszlávián át folytatja  
útját, festői szépségű aldunai szakaszán áttöri a Délkeleti  
Kárpátokat, majd román területen halad tovább a tenger felé.  
Hosszú szakaszon természetes határt képez Románia és Bul-  
gária között és végül, több ágra szakadva folyik bele a Fekete-  
tengerbe. Torkolatának északi ága határfolyó Románia és a  
Szovjetunió között. A Duna kereken 2900 kilométeres hosz-  
szából mindössze 400 kilométer nem hajózható.
3. Hazánk minden folyóvizét előbb, vagy utóbb a Duna veszi fel.  
Jobboldali mellékfolyói: a Lajta, a Rába, a Sio és a Dráva.  
Baloldalon torkollik bele: az Ipoly és Jugoszlávia területén a  
Tisza is. A Duna legnagyobb szigetei magyar területen: a  
Szigetköz, a szentendrei, csepeli és a mohácsi sziget.  
A Duna magyarországi szakaszának hossza 429 kilométer,  
tehát kétszer annyi, mint a Budapest és Pécs közötti távolság.  
A magyar Duna legnagyobb szélessége 550 méter. Mélysége  
a 16 métert is eléri.
4. Győrnél kezdjük meg utazásunkat. A Rábcával bővült Rába  
itt torkollik a Dunába. A „három folyó városának“ nevezett  
Győr egyik legfontosabb ipari központja hazánknak; elsősor-  
ban vagon-, szesz-, textil- és bútorgyáraitól híres. Győr erő-  
sen megszenvedte a háborút: 1945-ben a nácik kilenc folyami  
hídja közül hetet felrobbantottak. A hét elpusztított híd közül  
ötöt már felépítettünk és a hátralévő két híd újjáépítése is  
megkezdődött.
5. Az ötéves terv már eddig is 430 két-háromszobás, fürdőszobás  
lakást adott a győri dolgozóknak és további 150 lakás most  
épül. Az ötéves terv keretében hatalmas arányokban fejlődik  
tovább Győr ipara és szédületes gyorsasággal épülnek a szo-  
ciális és kulturális intézmények is.
6. Utazásunk következő jelentős állomása Komárom, Jókai szülő-  
városa. Kikötője évszázadok óta fontos közlekedési csomó-  
pont. Komárom határváros. A szemben fekvő csehszlovákiai  
Komárnóval híd köti össze. A magyar-csehszlovák barátság



jegyében a közelmúltban lelkes ünnepi találkozót rendezett itt a két ország ifjúsága.

7. Ez a régi, majdnem 400 esztendőes metszet a komáromi várat ábrázolja, XVI. századbeli formájában. A Kisalföldön szétággató Duna itt újra összeszedi vizeit, ezért jó átkelőhely. A szárazföldi és víziút kereszteződése fontos csomóponttá tette Komáromot. Az átkelőhelyet védte a komáromi vár. Az 1848—49-es szabadságharcban itt Komárom földcsáncjai között lobogott legtovább a szabadság lángja. A bátor honvédek emlékét idézi ma is a régi szép dal:

Híres Komárom be van véve  
Klapka György a fővezére...

8. Komáromot elhagyva a Duna mindkét oldalán dombok tűnnek fel. Közöttük egyre jobban összeszűkül a folyó medre. A dombos vidéken virágzó mező- és erdőgazdálkodás folyik.
9. Lábatlan felé közeledünk. A község cementgyáráról nevezetes. Az ötéves terv alatt jelentősen megnövekedett az üzem. A porcement mellett cementből készült vasúti talpfákat és előregyártott épületelemeket is készítenek itt.
10. Hajónk Esztergom alá érkezik, feltűnnek a híres esztergomi vár romjai. Az egykor erős vár a török időkben fontos szerepet játszott. 1594-ben falai alatt halt hősi halált Balassi Bálint, a nagy magyar költő. A Duna Esztergomnál hagyja el a Kis-Alföldet. Ez a földrajzi helyzet tette gazdasági, közlekedési és hadászati szempontból fontossá Esztergomot.
11. Az esztergomi tanácsháza ódon épületében ma már egy alapvetően megváltozott várost igazgatnak. Esztergom a múltban a klerikális reakció egyik fellegrvára volt, amelyben elgáncsoltak minden olyan kezdeményezést, amely a haladásnak, a boldogabb jövő építésének az úgvetét szolgálta. Mindszentyék leleplezése és eltávolítása óta új, friss szelek fújnak az egykor alvó városkában, amely az ötéves terv keretében gyors ütemben iparosodik.
12. Vessünk egy pillantást a térképre. Esztergomot elhagyva, a Duna Szób alatt délnek fordul és egy U betűt leírva halad tovább a Szentendre-esztergomi hegység és a Börzsöny között. Itt a kanyarban fekszik Zebegény, Dömös, Nagymaros, Visegrád. Visegrádtól nem messze már a szentendrei sziget kezdődik. A Duna egy újabb nagy kanyarulattal végleg délnek fordul ki az Alföldre.
13. Itt a Dunakanyarban jár most a hajónk. Erdőborította hegyek között halad a folyó s ha Dömös felől nézzük, az éles forduló miatt szinte tónak látszik hatalmas tükre. A parti he-

- gyeket sűrűn szakítják meg a Dunába siető kis patakok völgyei. Magyarország egyik legszebb, legfestőibb vidékére érke-zünk, ahol egymást érik a szép nyaraló- és kirándulóhelyek.
14. A valamikor megfizethetetlenül drága üdülők ma már Zebegényben is a dolgozók pihenését szolgálják, akárcsak a többi híres szép dunai nyaralóhelyen.
  15. Zebegényt és Dömöst elhagyva hajónk Visegrád felé közele-dik. Szélszélcsendes időben sima, ragyogó fényű a folyó. Már itt magaslik előttünk az erdőborította visegrádi várhegy. Hajón vagy a hegyeken keresztül gyalogosan ezrével jönnek erre a szép vidékre a kirándulók.
  16. Egyre közelebb érünk Visegrádhoz. Balra a hegy lábánál fel-tűnik Salamon tornya. Ez az erődítmény a XIII. század de- rekán épült.
  17. A visegrádi vár még romjaiban is a magyar történelem egyik legdicsőségesebb korszakáról tanúskodik. Mátyás király ko-rában Európa egyik legfényesebb palotája volt, nemzetközi viszonylatban is az akkori idők egyik legfontosabb politikai és kulturális központja. 1702-ben Habsburg Lipót rendeletére felrobbantották, hogy megfosszák a magyar népet dicső múlt-jának egyik szép emlékeitől.
  18. Visegráddal szemben, erdővel borított hegy lábánál bújik meg Nagymaros. A festői szép fekvésű község kedvelt ki-ránduló- és nyaralóhely. Termelőszövetkezetei kiváló minő-ségű gyümölcsöket termesztnek. A község egyik büszkesége a nemrégben létesült szerszámgyár, amelynek üzembehelyezé-sével Nagymaros is elindult az iparosodás útján.
  19. A szentendrei sziget két ágra szakítja a Dunát. A sziget felső végén fekvő Kisoroszt látjuk. Lakói, akárcsak a többi Duna-menti kisközségé — elsősorban mezőgazdasággal és halá-szattal foglalkoznak. — Halászszerkezeteik eredményesen dolgoznak.
  20. Munka közben látjuk itt az egyik dunamenti halászszerke-zet embereit. Most vetik vízbe a hálót.
  21. A kiemelt hálóban százával fickándoznak az ezüstös halak. Hamarosan a dolgozók asztalára kerülnek innen. Az ízletes dunai hal változatossá, dúsabbá teszi étrendünket.
  22. A keskeny szentendrei Dunaág mentén nyaralótelepek, szép kis falvak sorakoznak. Köztük Leányfalu a legszebb, legneve-zetesebb. Itt élt és itt írta egész sor felejthetetlen szép regé-nyét Móricz Zsigmond. 1952-ben országos ünnepekkel em-lékezett meg a nagy író halálának 10. évfordulójáról a magyar-nép.



23. Szentendrénél vagyunk. Az egykori szláv település lakói évszázadok óta híres halászok és hajósok voltak. Az ódon kisváros ma már fokozatosan ipari jelleget ölt. Papír-, szerszám-, kocsigyára és egyéb üzemei vannak. Szentendréről egyenesen lejuthatnánk Budapestre, azonban most visszafelé megyünk, megkerüljük a szentendrei szigetet, hogy Vácot érintve folytassuk útunkat a főváros felé.
24. Váchoz érkeztünk. Öreg fák, régi házak szegélyezik a csendes dunaparti sétányt. Bent a városban azonban friss élet lüktet. Sok új üzeme van Vácnak: öntödéje, szövőgyára, szerszám-gépgyára; nemsokára üzembehelyezik a város most épülő büszkeségét, a Dunai Cement- és Mészművet.
25. Minél közelebb érünk a fővároshoz, annál nagyobb forgalmat figyelhetünk meg a Dunán. A teherszállítóhajók, uszályok és személyszállító gőzösök mellett megjelennek a kirándulóhajók és a sportvitorlások.
26. Feltűnnek a Dunán a sportolók csónakjai is: a különböző túra- és versenyhajók. Hajónk most halad el a Római-part mellett. Ez a budapesti dolgozók legkedveltebb strandoló- és evezőshelye.
27. Fiatalkaink ma már nem füstös levegőjű kocsmákban töltik el szabadidejüket, hanem a jólvégzett munka után egészséges sportolásban, vidám szórakozásban keresnek felüdülést.
28. Dunai hajóútunk során elérkeztünk a főváros külső kerületeihez. Óbuda iparnegyede tűnik először a szemünkbe. Az öt-éves terv Óbudának a főváros legrégebbi iparnegyedének nagymértékű fejlesztéséről is gondoskodik.
29. Az óbudai és újpesti parton működő hajógyárakban nemcsak dunai hajókat építenek, hanem tengerjárókat is. A víziút olcsóságát kihasználva, ilyen hajók bonyolítják le hazánk külkereskedelmének egy részét.
30. A mai Óbuda helyén állt egykor a 30 000 lakosú Aquincum. Ez a Duna védelmi vonalára támaszkodó fontos határvárosa volt a római birodalomnak. 1500 évvel ezelőtt pusztult el barbárok támadása következtében. Kiasott maradványait és az aquincumi múzeumban őrzött római-kori emlékeket érdeklődve tanulmányozzák a látogatók.
31. Már messziről szemünkbe tűnik a leghosszabb budapesti híd. Ötéves tervünknek ezt a szép alkotását dolgozóink kívánságára Sztálin elvtársról neveztük el. A főváros „legfiatalabb hídja“ évtizedek mulasztását hozta helyre. Közvetlen összeköttetést teremtett a két fontos iparnegyed: Óbuda és Újpest között.
32. Az óbudai hídfőtől a Duna túlsó partján az újpesti gyárnegyed

- egy részét látjuk. A Sztálin-hídon éjjel-nappal élénk a forgalom. Fővárosunk legkorszerűbb hídja középső részével a Margitsziget északi csúcsára támaszkodik.
33. A Margitszigetet a Duna építette fel hordalékanyagából. A sziget Budapest egyik legszebb ékessége. Évszázados fái, üde-zöld pázsitja, ápolt virágágyasai között a dolgozók százazrei találnak pihenést. A rosszlelkű „úrvilágban“ magas belépődíjjal zárták el a dolgozók elől a Margitszigetet. Ma már mindenki számára nyitva áll és kultúrparkjait, strandjait, sporttelepeit tíz- és tízezrek keresik fel.
  34. Az úttörő sporttelepen felszabadult vidám fiatalok dobják a labdát. Tíz évvel ezelőtt ez a hely még a sziget legjobban elzárt része, az arisztokraták lovaspoló-pályája volt.
  35. A Margitszigettel szemben, a pesti parton napfényben fürdő, modern bérházak emelkednek. Ma már ezek sem megfizethetetlenek; mindinkább lehetővé válik, hogy dolgozóink családjai egészséges, derűs fürdőszobás lakásokban élhessenek.
  36. Az Országház van most előttünk: az Országgyűlés és Népköztársaságunk Minisztertanácsának székhelye. A Parlament mellett a Kossuth-híd ível át a Dunát. 1946-ban készült el a Szovjet Hadsereg baráti segítségével, hídépítőink hősiességével. Akkoriban még nem is volt más állandó összeköttetés Buda és Pest között, hiszen a fasiszták a főváros összes hídjait felrobbantották.
  37. A Kossuth-híd pesti hídfőjénél épül a Földalatti Gyorsvasút egyik lejárója, állomása. Innen a Duna alatt 30 méter mélységben vajt alagúton robognak majd a szerelvények a Déli-pályaudvar felé. A Földalatti öt éves tervünk egyik legnagyobb alkotása, egész Budapestet átszeli. A Moszkvai Metro mintájára épül s a szovjet emberek minden szükséges technikai útmutatással, bámulatos teljesítményű gépekkel segítenek, hogy ez a döntően fontos közlekedési vonal mielőbb üzembe kerüljön.
  38. A budai vár volt a fővárost megszálló nácik utolsó „támaszpontja“; innen lötték, rombolták a várost, míg ki nem verték őket. A vár teljesen kiégett, rommá vált. Falai ma csonkán meredeznek a Lánchíd budai hídfőjét a Krisztinavárossal összekötő Alagút felett.
  39. A Halászbástya Budapest egyik szép építészeti nevezetessége. A Szovjet Hadsereg a Budapest felszabadításáért folyó harcok során igyekezett megkímélni műemlékeinket — ennek köszönhető hogy legtöbbjük, s így a Halászbástya is épen maradt.



40. Budapest legrégebbi hídja a gyönyörű Lánchíd. A fasiszták ezt sem kímélték, 1945 januárjában felrobbantották. 1948-ra, elkészülésének századik évfordulójára régi szépségében újjáépítettük.
41. Hajónk a Gellérthegy tövében a magyar Duna legkeskenyebb szakaszához ért. A sziklás Gellérthegy tetején, a történelmi nevezetességű Citadella előtt emelkedik a Szabadságszobor, örök bizonyosságául annak a hálának és szeretetnek, amelyet a magyar nép a felszabadító Szovjet Hadsereg iránt érez.
42. A Szabadságszobortól gyönyörű kilátás nyílik a Dunára, a Pestet és Budát összekötő hidak szépsége innen a legmegkapóbb. A Lánchíd mögött a Kossuth- és a Margithidat látjuk.
43. Az újjáépült Boráros-téri híd alatt folytatjuk útunkat dél felé. A német megszállók és nyilas bérenceik által felrobbantott híd nagy gyorsasággal épül újjá, úgyhogy néhány hét múlva sor kerülhet felavatására. Ezt a szép hidat Petőfi Sándorról fogjuk elnevezni. A Gellérthegy és a híd között, a budai Dunaparton a Műszaki Egyetem épületeit láthatjuk. Ezen a helyen 100 évvel ezelőtt még mocsár volt.
44. A Boráros-téri Petőfi-hídtól alig néhány méternyire indul Csepel felé az ötéves terv keretében épült gyorsvasút. Megépítése előtt csak hosszadalmas utazással lehetett Budapest szívéből a magyar ipar egyik fellegrárába, a csepeli Rákosi Mátyás Művekhez jutni. A gyorsvasúttal alig negyedórás utazásra csökkent a távolság Csepel és a Boráros-tér között.
45. Csepelen egymásután nőnek ki a földből a szép, új munkásbérházak. A nyomortanyának is beillő egykori csepeli munkásnegyed helyén korszerű, egészséges, kényelmes lakások sorra épül az ötéves terv során.
46. A ferencvárosi kikötőben, amely az ötéves terv egyik fontos alkotása, állandóan szorgalmas munka folyik. Jókedvűen dolgozó munkások rakják ki a hajókról a fővárosba érkező rengeteg gyümölcsöt, zöldséget és a többi élelmiszert. A dunamenti községek földművelő lakossága hajón juttatja el terményeit a fővárosi piacokra.
47. A ferencvárosi kikötőbe nemcsak élelmiszerek érkeznek, hanem szén, különböző ipari nyersanyagok, építőanyagok stb. is. Ezeknek a kirakása ma már nem kézierővel történik, hanem hatalmas daruk végzik a ki- és berakodást.
48. Hajónk rövid időre horgonyt vet Budapest legdélibb hídjánál, az összekötő vasúti hídnál. Kiszélesítve állítottuk helyre ezt a hidat, melyet a fasiszták szintén felrobbantottak. Ezen

- keresztül bonyolódik le az ország keleti és nyugati része közötti vasúti forgalom legnagyobb része.
49. A nemzetközi Duna-hajózás legfontosabb magyarországi állomása a csepeli szabadkikötő, amelyben rengeteg idegen hajó is horgonyt vet. A darunál most éppen a „Szeged“ nevű Duna-tengerjáró hajónk rakodik. Közelkeleti útja előtt árut vesz fel.
  50. Dömsöd felé visz az útunk. Végig a magyar Duna mentén egymásután alakulnak meg a termelészövetkezetek, melyek modern öntözőberendezések segítségével a dolgozó parasztok szolgálatába állították az öreg Duna vizét. A dömsödi „Dózsa“ termelészövetkezet szabályosan elárasztott rizsföldjeit látjuk most.
  51. A csepeli sziget déli csúcsától alig néhány kilométerre poros, sáros kisközség bújt meg a domboldalon: Dunapentele. Vályogházaiban földhözragadt szegény emberek éltek. Ennek a nyomorúságos községnek helyén épül ötéves tervünk büszkesége: a Sztálin Vasmű.
  52. Itt kotrógép dolgozik. A sztálinvárosi kikötő építkezésénél homokot és kavicsot termel ki a folyó medréből.
  53. Az építkezés egész területén pezseg az élet, hatalmas lendülettel folyik a munka. Gépek mindenütt: toronydaruk, exkavátorok. A béketábor népeinek egymást segítő munkáját példázza ez a Sztálinvárosban napjában százszor is ismétlődő jelenet: szovjet gyártmányú exkavátor homokkal rakja meg a csehszlovák Skoda gépkocsit.
  54. Az út túlsó oldalán már készen állnak a lakó- és irodaépületek, az innenső oldalon még javában folyik a munka.
  55. Ez a Sztálinváros egyik már teljesen kész lakónegyede. Rövidesen eljön a nap, amikor munkába kezdenek majd a Vasmű óriáskohói és martinkemencéi, s naponta száz, meg száz tonnaszámra nyelik majd el és dolgozzák fel a vasúton érkező szenet és a Duna hullámain ideszállított szovjet vasércet.
  55. Sztálinvárost elhagyva Dunaföldvár a legközelebbi állomásunk. 1951. decemberében adták át a forgalomnak a dunaföldvári új hidat, amely még szorosabbá teszi a kapcsolatot, még könnyebbé a közlekedést és a kereskedelmet a Dunántúl és az Alföld között.
  57. Pakshoz érkezünk most. A város lakói hálájuk jeléül a Duna partján emelték emlékművet a felszabadító Szovjet Hadsereg tiszteletére. Az ötéves terv keretében Paks ipara is növekszik és szépen fejlődik szociális és kulturális intézményeinek hálózata is.
  58. Paks alatt hajónk összetalálkozik a Lehel vontatógőzessel



A Lehel és a többi gőzös a gabonával, szénnel és egyéb árukkal megrakott uszályok százait vontatja a Dunán. A nácik egész hajóállományunkat elhurcolták, s az amerikaiak nem adták vissza ezekbe került javainkat. Dunai hajózásunk a Szovjetunió önzellen nagyarányú támogatásával gyors ütemben éled újjá. 1952-ben a dunai áruforgalom 70, az utasforgalom pedig 32 százalékkal múlta felül a háború előttit.

59. Megérkeztünk Bajára. Ez a város a II. világháború utolsó szakaszában fontos szerepet játszott. 1944 őszén itt keltek át a felszabadító szovjet csapatok a Dunántúlra, hogy azután hatalmas átkaroló mozdulattal bezárják az ostromgyűrűt Budapest körül és kiinduló állásokat építsenek ki az ország felszabadításával végződött tavaszi hadműveletekhez.
60. Tehervonat halad át az újjáépített bajai hídon. A bajai vasúti híd is áldozatul esett a nácik pusztító dühének. Tervgazdálkodásunk keretében ez a közlekedésileg rendkívül fontos híd is újjáépült. Bajának azonban nemcsak közlekedési szempontból van jelentősége, hanem szépen fejlődő ipara is egyre jobban növeli fontosságát.
61. Mohácshoz érkeztünk. A Tanácsházán ma már a dolgozó nép fiai intézik a város ügyeit. Megsemmisült az urak népnyzó világa, amely 1526-ban a mohácsi katasztrófába s utána 400 esztendő nehéz rabságba döntötte az országot...
62. Mohácstól néhány kilométerre délre hajóútunk végére értünk. Az utasok elgondolkozva néznek a határ felé, hol a Duna Jugoszlávia területére lép. A magyar Duna mentén, mint hazánk minden vidékén, napról napra szebb és derűsebb az élet. Boldog, szabad emberek építik a szocializmust. A határon túl a jugoszláv nép a Tito-klikk elnyomása alatt nyög és napról napra elviselhetetlenebbé válik nyomora. Valamenynyien őszinte együttérzéssel és megbecsüléssel gondolunk a jugoszláv hazafiakra, akik hősi harcot folytatnak a Tito-banda ellen. Tudjuk, hogy ez a harc győzelemmel fog végződni és hogy a győzelem után a jugoszláv nép is csatlakozni fog a szocializmust építő szabad népek nagy családjához.
63. A Dunán és a Fekete-tengeren bonyolódik le a Szovjetunió és a dunamenti népi demokráciák között folyó kereskedelem tekintélyes része.

Néhány hónap óta nemcsak a Fekete-tengeri kikötőkkel köt össze bennünket a Duna, hanem a Dont és Volgát összekapcsoló, most elkészült Lenin-csatorna révén létrejött a közvetlen vízi-összeköttetés Budapest és Moszkva között is.

Vége





## JELENTŐLAP

Község neve: . . . . .

Vetítés dátuma: . . . . .

Jelenlévők létszáma: . . . . .

Milyen alkalomból vetítenek: . . . . .

Hallgatók véleménye: . . . . .

