

# Az Otelló második szereposztásában

Elutazott a bolognai opera

Fortuna kegyesebb volt a szombati Otellóhoz, mint a premierhez: az eső most beárta az utolsó taktusokat, hogy aztán ismét hirt adjon magáról. Ugy tűnik, erre a nyárra spórolt idegtáncolatának: mikor ezen sorok papírra kerültek, a változatosság kedvéért megint vigasztalanul zuhogott, de hát most teheti, a legközelebbi bemutató csak pénteken lesz, addigra esse ki magát...

A vasárnapi búcsú-Otello ismét az első garnitúrával, nagy közönségsikerral zajlott le — közben szombaton pedig színpadra lépett a második szereposztás szólistagárdája, mely jóval mérsékelttel teljesítménnyel rukkolt elő. Timo Callio Otelloja nemcsak halványabb fényű-erejű mint Tito del Biancoé volt, de a jelmeztervező Attilio Colonnello is elkövette azt a hibát, hogy környezetéhez hasonlóan sötét ruhába öltöztette, ami egy szerecsennek kiváltképp előnytelen. Magas hangjai szépen szólnak ugyan, a középfekvésű szolamokban azonban el-elűnedezik, nincs szárnyalása, elszűrűl, bentragad a színpadon. Seta del Grande Desdemónájából az a cizeláltság, a dallamok ékítményei hiányoznak, amit Maria Chiaranál megszodáltunk, Walther Alberti Jagója pedig teljesen nélkülözi az ellenszenves, ördögi, sötét színeket. Átlagosnak mondható Aronne Ceroni Cassiója, Bernardino di Bagno viszont jobb Lodovicónak tetszett a premieren hallott Feruccio Mazzolinál.

A vasárnapi előadás után Horváth Mihály, a szabadté-



A második szereposztás főszereplői: Seta del Grande (Desdemona) és Timo Callio (Otello) a második felvonásban

ri játékok igazgatóhelyettese gratulált a bolognai opera vezetőinek, megköszönte vendégjátékukat, és további sikereket kívánt az együttesnek, mely Szegeden méltóan reprezentálta a világszerte népszerű olasz operakultúrát.



# A hároméves terv első napja

Huszonöt éves a magyar tervgazdálkodás

Negyedszázaddal ezelőtt, 1947. július elején az országgyűlés törvényerőre emelte a hároméves tervről szóló törvényjavaslatot. Ennek alapján 1947. augusztus elején megkezdődött a magyar tervgazdálkodás, s elsőként az új-jáépítés hároméves programjának megvalósítása.

1947. augusztus 1-én a Ganz Hajógyárban gyűlést tartottak, melynek végén jelképes kapavágással indították meg a leégett hajóüzem újjaépítését. Ezzel az aktussal, 25 évvel ezelőtt, megkezdődött hazánkban a hároméves terv végrehajtása.

A hároméves terv pontosan egy évvel a forint születése után kezdődött. A terv-készítést a Magyar Kommunista Párt III. kongresszusa kezdeményezte: „Iparunk, közlekedésünk és mezőgazdaságunk újjaépítésére és fejlesztésére hároméves állami tervet kell kidolgozni...”

A terv nehéz politikai harcokban született, hiszen egyeztetni kellett a kommunista párt elképzeléseit, céljait a kormányban részt vevő koalíciós partnerekkel, s ne feledjük, akkor még a szélesebb körű államosítások, a „fordulat éve” előtt voltunk.

Idézzük e harc részleteit: Az MKP tervjavaslata készült el elsőnek, a Szociáldemokrata Párttal 1947 februárjában egyeztették a tervet. A Nemzeti Parasztpárt csak agrártervet készített, hamarosan ezt is egyeztették a két munkáspárt javaslatával. Annál hosszabb volt a huzavona a Kiszgazda Párt terve körül: végül is 1947. május 11-én a koalíció pártjai megállapodtak a részletekben, majd ezt követőleg az országgyűlés törvénybe iktatta a hároméves tervet.

Mit is irányzott elő az első népgazdasági tervünk? Azt, amit a dolgozók vártak: a háborúban elpusztult gazdaság tel-

jes helyreállítását, a háború előtti termelési színvonal elérését, a munkanélküliség felszámolását, az ország gyors gazdasági és kulturális felemelkedését. A törvény kimondta, hogy minden magyar állampolgár köteles „a tervet végrehajtani és a rendelkezésre álló anyagi és szellemi erőket a terv szolgálatába állítani”.

A célok nagyok voltak. Csak mutatóba: Az 1946—47-es költségvetési évben 14,7 milliárd forint volt a nemzeti jövedelem, az előirányzat pedig az 1949—50-es esztendőre 27,5 milliárd forintra nőtt. Ennek érdekében az 1947—48-as 1796 millió forinttal szemben 1948—50-re 6585 millió forintot irányoztak elő a beruházásokra. S ami a leglényegesebb — ismét idézzük —: „A hároméves terv megvalósításának utolsó évében a dolgozók keresete a mai-nál 80 százalékkal magasabb szintet fog elérni.”

A munkásszót, a dolgozók a tervet nagy lelkesedéssel fogadták, és áldozatkészen dolgoztak megvalósításáért. Ezért, hogy 1949 végén — három esztendő helyett két év és öt hónap telt csak el — az illetékes kormányzervek azt jelentették, hogy a terv minden fontos előírása valóra vált. Nemcsak újjaépítettük az országot, hanem a háború előtti utolsó békeév színvonalánál magasabbra is emelkedett a magyar népgazdaság teljesítő-képessége.

Hősi idők voltak. A tervezőknek és a tervet végrehajtóknak egyaránt. Az azóta eltelt évtizedekben, népgazdasági terveink teljesítése nyomán, ha nem is zökkenők nélkül, lelkesítő győzelmek és tanulságos kudarcok közepette, leraktuk a szocializmus gazdasági alapjait, megváltozott a társadalom és az ország arculata, szorgalmas népünk a szocializmus teljes felépítésén munkálkodik.

# Ámokfutók az utakon

Az újságok hasábjain sajnos, állandósult és terjedelemben megnövekedett a közlekedési balesetek napi statisztikájáról szóló beszámoló. Korábban, pár évvel ezelőtt csak szórványosan tudattak a hírek egy-egy szomorú eseményről. Most pedig már elérik a híradások egy-egy kisebb cikk terjedelmét — és sajnos, naponta. Ezek olvasán felkiált az olvasó:

— A közutakon elszabadult a pokol. — Nem múlik el nap halálos baleset nélkül. — Az embert agyonverik a technikai vívmányok. — A gépjármű veszélyes üzem.

Az ilyen — kicsit túlzó — mondatokat lehetne sorolni és variálni annak érdekében, hogy a minimálisra szorítsuk le a közlekedési baleseteket. Mert sokszor elmondtuk és leírtuk már, hogy a gépjárművek sokasodásával nem törvényeszerű a balesetek bekövetkezése. Viszont a műszaki hiba — elfáradt anyag, rosszult beszerelt vagy elromlott alkatrész — eleve bajt idézhet elő. Ez azonban tényyszerűen is a legkevésbé a baleseti okok között, és változatlanul a közlekedési szabályok megszegése dominál a statisztika szomorú tükrében.

Ennek érzékeltetése végett maradjunk saját házunkatján, Szegeden és Csongrád megyében. Vessük össze a tavalyi és idei esztendő első fél évének közlekedési baleseti statisztikáját. 1971. januártól június végéig 484, az idén ugyan-ebben az időszakban 422 baleset történt Csongrád megyében. Ebből Szegeden 178, illetve 154, a szegedi járásban pedig mindkét fél évben 117. Életüket vesztették tavaly az első fél évben 25-en, az idén 22-en. A súlyosan sérültek száma 148, illetve 147. Könnyebben sérültek 181-en, illetve 155-en. A közvetlen, csak a gépjárművekben keletkezett kár 1 millió 966 ezer 400, illetve 2 millió 528 forint. Ebben az összegben nem szerepelnek a kórházi költségek, a munkából kiesett napok száma, nem szólva arról, hogy a balesetet szenvedők családtagjai is milyen mértékben károsodtak.

A baleseti okok között látszólag mintha háttérbe szorult volna az ittas vezetés. Ez azonban látszólagos, mert vezetés előtt vagy közben még mindig sikknek számít felhajtani egy pohár konyakot, egy korsó sört, vagy egy nagyfröccsöt, hiszen ez a mennyiség olyan elenyésző — mondják egyesek —, hogy „ki sem lehet mutatni” a vérben. Ahhoz viszont elégséges, hogy vezetés közben a figyelem felazuljon, a reflex tompuljon és olyan „bátorságot” sugalljon, hogy ne lehessen számolni az útviszonyokkal. Ilyenkor ösztönszerűvé válik a gyorsajtás, a szabálytalan előzés vagy kanyarodás. Egy pillanat elégséges a jelzés elmulasztásához. Nem válik fontossá a következő távolság betartása sem,

vagy megadni az elsőbbségi jogot stb.

A szóban forgó két fél évben a legtöbb közlekedési baleset — 115, illetve 128 — személygépkocsikkal történt. Mögöttük, a második helyen állnak a tehergépkocsi, majd következnek az autóbuszok, motorkerékpárok, villamos, fogatolt jármű, kerékpár, vontató és munkagép. De a gyalogosok sem angyalok: 1971. első fél évében az ő hibájukból 59 közlekedési baleset történt, az idén a hasonló időszakban kereken 50.

A közút nem versenypálya, mint ahogy egyesek hiszik. Nem kell messzi menni, hogy erről meggyőződjünk, például a József Attila sugárúton, a Magyar Tanácsköztársaság útján, a Petőfi Sándor sugárúton, a Nagykörúton. A nap minden órájában tucatjával lehetne bírságotlani azokat a személygépkocsi-vezetőket, motorkerékpárosokat és tehergépkocsi-vezetőket, akik felrúgva a városban megengedett maximális sebességet, eszeveszetten száguldanak. A városban megengedett maximális sebesség nem azt jelenti, hogy mindig és mindenütt azon a ponton táncoljon a kilométeróra mutatója. Sajnos, igen sokan a megengedett sebesség fölött táncoltatják a sebességmérő mutatót, s adott esetben kevésnek bizonyul a féktávolság, amikor pedig éppen a gyalogosnak van áthaladási elsőbbsége. Az eszeveszett száguldozók megfékezésére nem ártana sűrűbben felállítani a város különböző pontjain a sebességmérő radarokat, amelyek eddig is jó szolgálatot tettek a közlekedési rend fenntartásában.

L. F.

# Élő szegedi képzőművészet

Kiállítás a múzeumban

Oly sok vita, annyi szemzőből közelítő ellenvetés, oly sok irányból támadó harc után tegnap a Móra Ferenc Múzeum Szegedi Galériájában kiállításnak „Élő szegedi képzőművészet” elnevezéssel megnyílt. A múzeum három kis teremben mutatja be a szegedi képzőművészet történetének legfontosabb állomásait, egy százados folyamat legrangosabb alkotásait.

A harmadik, a tegnap megnyílt terem a napjainkban Szegeden élő és alkotó képzőművészeknek ad lehetőséget a bemutatkozásra. Azok az alkotók kaptak egy tenyérnyi falat a meg lehetőségen kisméretű teremben, akik már önálló kiállításon bizonyították művészi elképzeléseik életképességét, eredményeiket. Huszonnégy szegedi képzőművész — festők, grafikusok, szobrászok — kap helyet az állandó nyilvánosságot biztosító tár-

laton, melynek jelentősége különösen a Szegedi Ünnepi Hetek nagyforgalmú napjainban gyümölcsöző. Huszonnégy képzőművész egy-egy alkotásából áll össze a szegedi képzőművészet jelen idejű tablója. Ez a mozaik-kép ad keresztmetszetet az e városban folyó művészi alkotómunkáról, jelzésként felvillantja a meghódításra kijelölt utakat, felméri és nyilvántartja a városban élő-dolgozó művészeket. „Élő” katalógusa ez a tárlat a városba látogató képzőművészet szerető közönségnek, akik e kiállításon egy-egy eredeti alkotás segítségével közelebb kerülhetnek a szegedi alkotókhoz, kiválthatják a nekik legszimpatikusabb művészeket.

Huszonnégy képzőművész alkotásaiból sűrűsödött egybe a szegedi képzőművészet mai tablója. Híven tükrözi a város mai képzőművészetének arculatát, bizonyítja a

szegedi alkotók előre mutató eredményeit, karakteres jegyeit, sajátos üjjlenyomatait. Voksa ez a kiállítás a szegedi képzőművészet önállósodási törekvéseinek, annak a versenyképességnek, mely bekapcsolja a város képzőművészetét az ország és a még tágabb közeg áramába. Fegyvertény is ez a két évenként megújuló tárlat (katalógusa az októberi műzeumi hónap alkalmából jelent meg), bizonyítéka annak, hogy összefogással, értelmes céllal egyre többet tehet a város művészeiért és a művészek a városért.

A tárlatot — az áttekinthető rendezés Szeeles Zoltán művészettörténész munkája — Trogmayer Ottó, a Móra Ferenc Múzeum igazgatója nyitotta meg tegnap a város vezetőinek és az alkotóknak jelenlétében.

T. L.

# Meghalt Wittman Tibor egyetemi tanár

Nagy veszteség érte a szegedi tudományos életet: hosszan tartó, súlyos betegség után tegnap, hétfőn délután elhunyt dr. Wittman Tibor egyetemi tanár, az egyetlen magyar Latin-Amerika Története tanszék tanácskezelő tanára a József Attila Tudományegyetemen. Wittman Tibor 1923. január 5-én Jászberényben született. Középiskolai tanulmányainak befejezése után a budapesti tudományegyetemen tanult és 1946-ban ott szerzett középiskolai tanári, valamint doktori oklevelet. 1955-ben kandidátus lett, majd 1962-ben megkapta a tudományok doktora címet. Egyetemi tanárrá 1961 augusztusában nevezték ki. Tanulmányúton járt Csehszlová-

kiában, Belgiumban, Franciaországban, Bolíviában, Chilében, Peruban, az NDK-ban, Spanyolországban, Angliában, a Szovjetunióban, a Vietnami Demokratikus Köztársaságban és Kubában.

Tudományos kutatásait a magyar reformkor vizsgálatával kezdte, majd világtörténeti érdeklődésének megfelelően Németalföld problémáival foglalkozott, s végül, az utolsó esztendőben, Dél-Amerika történetét kutatta. Mint egyetemi oktató, elsősorban a szakma szeretetére, tudományos igényességére nevelte hallgatóit.

Az elhunytat az egyetem saját halottjának tekintik. Temetéséről később intézked-

# Tűz a kendergyárban

Vasárnap a kora hajnali órákban Békés megyében, a Mezőhegyesi Kendergyár területén tűz pusztított. Villám csapott egy kenderkalzalba, melynek következtében öt kenderkalzál leégett. A tüzet a mezőkovács házi,

békéscsabai, orosházi, makói, szegedi és a gyalui állami, valamint a mezőhegyesi és a battonyai községi önkéntes, illetve a kendergyári tűzoltók oltották el. A kár körülbelül 1 millió 200 ezer forint.

# A Szegedi Ünnepi Hetek mai programja

XIII. Szegedi Nyári Tárlat a Horváth Mihály utcai Képtárban.

Samu Katalin szabadtéri szoborkiállítás a Tanácsköztársaság úti sétányon.

Ötvös- és ékszerbemutató a Képcsarnok Kárási utcái bemutatótermében.

Károlyi Lajos-emlékkiállítás a Sajtóház művészklubjában.

Lechner Lajos-emlékkiállítás a Móra Ferenc Múzeum kupolacsarnokában.

Képzőművészet a színpadon című kiállítás az új-szegedi November 7. művelődési központban.

Szeged környéki népiélet című kiállítás a tápéi művelődési házban.

A szegedi könyv a nemzetközi könyvévben címmel a Somogyi-könyvtár könyvritkaságainak bemutatója az olvasóteremben.

Élő szegedi képzőművészet. A Móra Ferenc Múzeum Szegedi Galériájában kiállításnak Élő szegedi képzőművészet tárlata a Szegeden élő és dolgozó művészek alkotásaiból.