



Menyhért Lajos



Paál Károly



Kalapos Vince

Párhuzamok és metszéspontok

„Egy szakmában sem találtam annyi / önmagával azonos embert, / mint a jó színészek között.” — Aranytaps című versét indítja ezzel a gondolattal Illyés Gyula.

Három fotó egymás mellett. Színházi eseményeket idéznek. Közös bennük a figurákat alakító színész, Kovács János személye. Az elmúlt időszak három izgalmas szegedi előadását eleveztük fel Kovács János szerepeiről: Maróti Lajos Egy város története című művének „főszereplőjét”, Menyhért Lajost, Csúrkát Istvánt Döglött aknák című szatirikus játékának szektás politikusa, Paál Károlyt; és a legutóbbi Maróti-ösztűt, a Közéletrajz főhősét, Kalapos Vincét. De nemcsak a szerepeket alakító színész személye kapcsolja össze ezeket a színházi figurákat. Közös bennük, hogy így vagy úgy, fontos szerepet játszottak történelmi múltunkban. A felszabadulástól a hatvanas évek közepéig tartó, elmentmondásoktól sem mentes, de mindenképpen történelmi csatanyeres időszakának, a szocialistává váló Magyarországnak jórossz tulajdonságokkal bíró, előrelendítő vagy éppen hátráltató vezetői ők a színháziak. Kortársaink. Mint ahogy kortársunk a deszkákön és az életben a színész, Kovács János is.

A Közéletrajzban mondja Kalapos Vince: „Emlékszem rá, 48-ban, azon a napon az esztergomi mellől hívták el. Azt sem tudtam, hová visznek. Valami színházban kötöttünk ki. Lehetünk vagy hatszáz, mind mint én. Akkor fölállt az előadó, azt mondta: „Eltársak, holnapról államosítjuk a száz munkásnál többet foglalkoztató üzemeket, magukat jelöljék ki az új vállalatokhoz igazgatóknak. Vállalják?” És akkor mi hatszáz, sose láttuk egymást, egyszerre talpra ugrottunk és énekelni kezdtük: „Föl, föl, ti rabjai a földnek, föl, föl, te éhes proletár...”

Önéletrajzát mondja Kovács János:

— Sráckoromban summás, kifutófiú, könyvkereskedő-tanonc voltam, míg aztán 44 decemberében levontként besoroztak. Negyvenöt májusában jöttem haza, kazánfűtő lettem Pesten. Már előtte is bújtam a mozikat, jártam a színházakat. Rabul ejtett a Warrenné mestersége. A mi kis városunk, csodálom Somlyai, Csorost, Lehotayt, Tolnay Klárit és a többieket. 1947-ben az első felhívásra jelentkeztem felvételre a Horváth Árpád színiiskolájába. Egyik pillanatról a másikra egy új világba kerültem hátizsáknál poggyászommal, minden vagyonommal. A kollégium nemcsak a színészetre készített föl, hanem az aktív, politikai életre is. Énekeltek és hittük a „fényes szelek” strófáit: „Holnapra megforgatjuk az egész világot!” Mint akinek leoperálták a hályogot a szeméről, egyszerre minden világosnak,

érthetőnek és nagyszerűnek tűnt. Hamarosan felvettek a pártba, pár hónap múlva tanfolyamra küldtek, MEFESZ-titkár lettem. Agitáltak, válasszam a politikai pályát, de bennem őrjárat volt a színház iránti vágy. Úgy gondoltam, színészként is lehet politizálni, a színház is lehet a politikai hovatartozás kifejezésének színtere. A NEKOSZ nemzedéke ott őrzí tarisznyájában a hazaszeretet és politikai-társadalmi érzékenység hamubasújt pogácsáit, a „fényes szellők” időszak egy életre szóló programot adott, máig ebből a forrásból táplálkozom. Akkor tanultuk meg, akkor éreztük igazán, hogy ezt az országot, ezt a nemzetet csak a népből jött munkás- és parasztyerekek vezethetik ki a nyomorból az évezredek szenvedés jogán, azok a fiatalok, akik közé én is tartoztam. Voltak életmenek nehéz szakaszai, a sors ár-apálya engem sem kímélt, de abban mindig hittem, s biztos voltam, hogy lehetőségeimet, pályám sikereit ennek a parányi hazának köszönhetem.

Három figura, akik sokban hasonlítanak egymásra: Menyhért, Paál, Kalapos. Egygyökérűek, akiket mássá formáltak a történelmi viharok, az egyéni évszakváltások. Egyikük fáradthajlattan szelárynéra vágyik, másikuk torzulások görceit viseli, harmadikuk megőrizte gerince egyenességét. De hogyan gyúrja egymemű anyaggá, öntörvényű színházi jellemmé a papírra vetett figurákat a színész saját élményeinek tégláiból, tapasztalatainak kötőanyagából, mindig félkésző figyelmének fölszikkázó mozzanataiból.

— Szerettem Menyhért elvtárs összetettségében is vázlatos figuráját. Azt a típust, akit a hódolat asszony lakására is fekete szolgálati gépkocsi szállít, aki fogal-körömmel, de valami naiv hittel védi magas beosztását, kivívott hatalmát, konszolidálni igyekszik összeköttetések pókhálóján himbálódzó státuszát. Azt, ami tulajdonképpen a haladás kerékkötőjévé teszi. Igyekeztem egygyöztözní a figura fontos, jó tulajdonságait az eltévedő, veszélyes vonásaival. Csúrkát Paál Károlyra gyúnyrajz. Hálás, nyugodtan mondhatjuk, ziccerszerep, melyben szinte lubickolhat a színész. Paál az ötvenes évek szektás politikusának típusa, aki mind zsugorodó hatalmát az idegostály zárt osztályán, testben, szellemben megrokkkva is pisztollyal védelmezi. En megsem tudtam teljes mértékben azonosulni a figurával — úgy látszik, hiába kerestem a színházi figura mögött az embert, végképp elsőpörte 1956. Kalapos Vince teljes életpálya. Nyers és durva alakja elmúlt évtizedeinknek, de mindig tiszta, egyenes derekú, becsületos tudott maradni. Azért, mert hibátlanul és pontosan működik „proletárszöve”. Kalapos alak-

jának Menyhért a színházi előképe, de annál összetettebb, kiteljesítettebb ember. Személyiségének minden mozaikját magamnak érzem, ráismerek magamban, vagy ismerőseimben. Ez a típus megérdemli, hogy színészi esz-köztáram teljes latba vetésével emléket állítsak a Kalapos Vincéknek, akik nélkül nincs mai Magyarország. Azzal is tisztában vagyok, hogy úgy lehet igazán mellé állni, úgy lehet igazságot szolgáltatni, ha fölálljuk hibáit, emberi gyengeségeit is. A veszélyekre figyelmeztetni nemcsak lehetősége a színésznek, de kötelessége is.

Kovács János 28 éve színész, ha van ilyen egyáltalán, szegedi színész. A véletlen játéka vagy a tudatos műsorpolitika eredménye — nem tudom —, de a szegedi színház fölszálló ága erőteljesen összekapcsolódik Kovács János említett három alakításával. A summágyerekből lett színész három munkából lett vezető alakját állította élénk természetes egyszerűséggel, kivételesen mély átéléssel, egyszerű színészi azonosulással. A párhuzamok és metszéspontok szembeszökőek. Lehet, hogy nem tett mást, mint példát adott eszmélésből, önvizsgálatból, közéleti eszmélésből!

....Mert /kóhó is a színház! Vagy aranyat /olvaszt, vagy tartalom híján salakká /éget a végén. Elbukik ezen a tűzpróbán bár dícsény közepette /a balek, a ripacs, mindaz aki /csak kelle-ti magát, ríszál, nem úgy /alakít, hogy maga is alakuljon, /ráérezve, hogy szent bár a deszka: /lépcső csupán, magasabb színre, a /nép, a nemzet, a végzet színe elé.”

TANDI LAJOS

Oldh János

életösztön

egyre jobban csak az nyűgöz le hogy élek eleinte túl a személyes kudarcon volt másra is emlékeztető hazudni tudtam hogyha kellett nagyravágás sarkallt soká tartott túlzottan soká rájöttem hogyha fölveszem a kesztyűt mit veszítek el törvényeik már konzervatív hátam mögött életösztönöm forgat lehetnek még több is mint amire valaha vágytam hogyha mindez megkísértene megegyeszer lehet hogy meg se próbálnék ellenállni szavak esztelenység hiány-kézjeggyével ellátott papírok vén kereskedője indulóban villan föl a keresztretjvény megfjétének régen áhított elve a megoldás mit annyi éve kerestem hogy akaratlan és végleg elfeledjem

Benke László

Elégia egy közönyös archoz

Ablak te jégvirágos kulcslyuk egy rút világhoz

jaj csak nem venni észre nem venni semmit észre

leskelődni csak bízni mélyben a gyöngyöt hinni

jaj csak meg ne lépjek magaddal össze ne tévedsz

te nyíltzíni futóárok csontommal ne virágozz

légy csak a látszó senki ki ahogy tudja rejtí

jaj csak meg ne tévedsz magamtól meg ne léptess

higgyem a gyöngyöt mélyen s halj meg hogyha majd [kérem

Szeged Pest tíz óra

125 éves a szegedi vasút

Széchenyi István bölcs és körültekintő reformpolitikájának megvalósulásaként indult meg hazánkban a vasút. Előbb a Pest—Vác, majd a Pest—Szolnok vonal készült el. A szabadságharc leverését követően szünetelt a vasútépítkezés, és a Cegléd-től Fegyverházáig vezető pálya átadására csak 1853-ban került sor. Ezt megelőzően a város vezetői már 1845-ben felismerték a vasút jelentőségét, és elhatározták, hogy a kecskeméti—szegedi vonalszakasz kiépítéséhez 50 ezer forinttal hozzájárulnak. A cegléd—szegedi vonalszakaszt az Osztrák Délkeleti Államvasút Társaság építette meg és tartotta üzemben. A fegyverháza—szegedi vonalrészén három állomást (Feketehalom, Kistelek és Szeged) építettek. A személy- és áruforgalom biztosítására 8 gőzmozdonyt, 9 I., 16 II. és 26 III. osztályú személykocsit, továbbá 160 fedett és 40 nyitott tehervagont szereztek be, 5 kalauzkocsi mellett. Az első szegedi vasúttállomás felépítésére a mai rendezőpályaudvar helyén

világi országek ékesen készített címeivel, s számtalan zászlókkal földsírt állványokat, mik mögött mintegy színházi páholyokból gazdag öltözékű hölgy-sereg tekingetett szerte a tenger-nyi sokaság felett... Az e helyzetben feszülten várakozók között 1 óra tájban érkezék meg a koszorúkkal ékeskedő „Szeged” mozdony által vontatott... Tehát, amint a korabeli tudósításból is kitűnik, a műszaki átadást követően, a közönség március 7-én vette birtokába a vasutat. Az első menetrend szerint, amelyet 1854. október 17-én adott ki a Délkeleti Államvaspálya üzletigazgatósága, a Szeged—Pest közötti távolság tíz órát vett igénybe.

A pálya továbbépítése végett hídra volt szükség. Az Osztrák Államvasutak 1856-ban a francia Ernest Gouin-céggel kötött építési szerződést, a szintén francia M. Cézarne mérnök terveiinek megvalósítására. Európában ez volt az első híd, amelynek alapjait légnyomáson módszerrel rakták le. A hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak, és ezzel megnyílt a további út Temesvár felé. A megye városainak közlekedési kapcsolatát tovább javította az 1869-ben megnyílt Szeged-Rókus, Szabadka, Zombor közötti vonal. Hódmezővásárhely 1870-ben kapcsolódott össze Szegeddel, s ekkor adták át a forgalomnak az algyői Tisza-hidat. A megye további vasútvonalait 1887 és 1909 között építették ki. Az építkezések nyomán a város már a múlt század hetvenes éveire jelentős csomóponttá vált, és így természetesnek látszott, hogy Szeged legyen a vasúti üzletvezetőség székhelye. Ezt úgy oldották meg, hogy a már Szabadkán működő 1888. április 24-én Szegedre helyezték át, és ideiglenesen a Zsótér-házban helyezték el a hivatali apparátust. A szegedi üzletvezetőségnek 1911-ig leg-hosszabb vonala volt az országban, több mint háromezer kilométer. Ekkor létesítették a temesvári üzletvezetőséget, és így a szegediekhez 1703 kilométer hosszú vonal tartozott.

Az üzletvezetőség (később üzletigazgatóság) székhéza a millenniumi építkezések során, Pfaff Ferenc tervei szerint épült, csodálatos német-alföldi reneszánsz stílusban, és az egész olyan, mintha egy darab lenne az amszterdami központi pályaudvarból. A jelenlegi nagvállomás épülete is az 6 tervei alapján készült. Az első világháború után mindinkább terjedt a motoros vontatás, és a kísérletek jó eredményeként a MÁV egyik első motorosközpontját Szentesen hozták létre. A megye területén, lényegét tekintve, 1927 óta — a megszűnt szakaszokat leszámítva — nem változott a vasúti hálózat. A pályatest-felújításokat és a dízel-lesítést sikeresen végrehajtották, és a további felújításokkal magasabb fokon kívánják szolgálni a személy- és áruforgatás követelményeit a 125 éves szegedi vasút.

Van még ennek a 125 évnek egy kedves momentuma, igaz, hogy csak 28 éve történt, de ma is sajnálhatjuk, hogy nem tudott itt gyökeret engedni az 1951-ben szegedi székhellyel létesített Közlekedési Műszaki Egyetem, amely korábban Közép-Európa első ilyen intézménye volt. Az új egyetemet széles profilú alapították, és 1951 őszén két szak indult Szegeden; a vasútépítési és a vasúti üzemeltetési. Az egyetem az első felében az őthalmi lak-tanya, a második felében a volt gépkocsizó-laktanya épületében (ma textilipari szakközépiskola) kapott helyet. Ugyanitt volt a hallgatóság diákszállója is. Nyolc-tanszék, illetve tanszéki csoport működött. Az egyetem innen Szolnokra, majd onnan Budapest-re került.

BÁTYAI JENŐ