

Az írásjelek és az ember

Az például teljesen nyilvánvaló, hogy a legnőiesebb mondatvégi írásjel a kérdőjel. Finom, törekeny, lágyan elhajló íve a női test alakját idézi, ráadásul a kérdés mint egzisztenciális megnyilvánulás, ugyancsak alapvetően jellemzi a nőt. Persze kérdez a férfi is. De amikor a férfi kérdez, akkor választ is vár, sőt a válaszok többségét elfogadja, majd újabb kérdéseket állít föl. Ellenben mi a nő kérdése, amikor megcsókolták a nyakát, megfogták a kezét, amikor írtak róla egy kardinális széphistóriát, amikor kimentették tíz, még nőtlen beduin fogságából, hm? A nő újbóli kérdése, miért. És nem adekvát, pontos, kimerítő választ vár. Mert ha netán megkapja, újra elhangzik, miért, miért, miért.

Sokan lenézik a pontot, mondván túlon túl egyszerű képződmény, gyorsan lezárja a témát, nincs humora, iróniája, öntudata. És hogy a pont valójában nincs is. Ez mondjuk igaz, mert valóban meghatározhatatlan kiterjedés. Hiszen mekkora egy pont? Egy sejtnyi nagyság? Szeplő? Kőzöhegy ejtette seb? Ugyanakkor azt is mondhatjuk, hogy az egész világegyetem egyetlen pont, pontocská csupán. A világ egyetlen irtatlan pont, csak hogy nincsen előtte mondat. Nem mondtak semmit, de máris kirakta valami főerő a pontot.

A pont olyan mondatvégi jel, aminek nincsenek elemei, részei és tartozékai. Ezért szoktuk volt mondani, pont és kész. Mégsem szabad lebecsülni a pont képességeit, de nem ám, mert a pontot könnyű izgalmasan fölhasználni irodalmi életben, szerelemben, vagy imádkozás közben. Például kérdő természetű mondatok végére lehet illeszteni. Ilyeténképpen. Miért esik az eső. Miért szeretlek. Miért bántasz, istenem. A mondat jelentése máris változik, mert a jelen-tés, mint valami lánykendő, ott lebeg a kérdést és a megállapítást elválasztó kozmikai szakadék fölött.

De figyeljük csak meg, hogy egyetlen szóval is milyen különleges jelentésbeli változásokat tapasztalhatunk az eltérő mondatvégi írásjelek alkalmazásával.

Ugye, gyakran kérünk segítséget. Kell a segítség, isten, autóműtő, gázszerelő, bank, a szomszéd, egy ismerős vezérigazgató, vagy egy másnemű, egy akármilyen másnemű. Ránk tör az egész világ, el akar emészteni, lelkünkét tépi, valami nem működik, satöbbi. Némely vésszes helyzetekben csupán egyetlen szó áll a rendelkezésünkre. Ez a szó így hangzik: Segítség. Hagyományosan persze felkiáltójelel használjuk. De milyen érdekesen, árnyaltan hangozhat imígyen:

Segítség? Segítség? Segítség?

És a dolog tovább cizellálható.

Segítség?! Segítség?!

Vagy ez a harmadik, számomra nagyon szimpatikus változat.

Segítség. Segítség. Segítség.



A felkiáltójel természetesen roppant férfias jel. Nem csak azért, mert alkatiilag az erekció érdekfeszítő állapotára utal a maga szent nyersességében, hanem mert szenvedélye, akarnoksága, militáns jellege ugyancsak a férfi természetét idézi. Ráadásul feltalálók, felfedezők és kocsmafilozófusok kedvenc mondatvégi írásjele, s e fontos lények között jószerivel alig akad hölgy. Valószínűleg a felkiáltójel bír a legszűkebb lelki, szellemi tartománnyal. Igazából akkor lesz érdekes ő is, amikor kérdő mondat végére illesztjük.

Semmi kétség, a vessző híd, hágcsó, létra az ég és a föld között, érdekes jel, ugyancsak fel nem osztható. Elvileg a ponttal lehetne definiálható, amennyiben két pont kitehetne egy vesszőt, de nem tehet ki mégsem, mert megállapítottuk már, a pont kiterjedése megállapíthatatlan. A pont a Teremtés egyszeme. A vessző viszont már van. A vessző már fűszál, gumibot, fa, templomtorony, nádszál, á a Pascal, egy ember.

A kettős pont bölcs jel. Logikus jel. Ugyanakkor érzelmi jel is, hiszen jusson csak az eszünkbe, hogy hagyományos esetben két fülünk, szemünk, orrlünk, mellbimbónk van, következképpen a kettőspont nem csak a logika, de az érzékek birodalmával is kapcsolatot tart.

Kapcsoltan használjuk, de roppant szimpatikus írásjel a pontos vessző. A mondatnak vége van. Vagyis nincs is egészen vége, valami lendületnek, akarásnak, vágynak vége van, de a mondatból fű, fű tovább. Valami új kezdődik, de cipeljük tovább a régi tartalmakat is. Ha történelmi példát keresnénk, azt mondhatnánk, a pontosvessző olyan, mint a szépséges magyar rendszerváltás. Van egy másik, egy szabad, nagyra törő mondatunk is, de abban benne van még minden régi, odvas, dohos.

Nagyon kreatív írásjel a gondolatjel. Kijelentsz, és a kijelentést mint házat megtámasztod. Vagy továbbblendíted. A gondolatjelek közé illesztett tagmondatnak voltaképpen szárnyai vannak. Jó, mondjuk, repülni nem igen tud velük, az ilyen tagmondat olyan, mint a tyúk nevű állat, domesztikált.

Az idézőjel azért fontos írásjel, mert általa a szöveg térbeli és időbeli kiterjedéseket is kap, egyszerre van jelen a szöveg sivataga, illetve a megidézett ember személye.

Nem utolsó sorban pedig említessék meg a zárójel. Ravasz, nagyon ravasz grammatikai alkalmazás. Zárójelbe teszed a félmondatot, vagyis azt sugallod, hogy nem is olyan fontos. Holott ezzel lesz jelentőségteljes mégis, jobban figyelj rá, mint a többi, nem zárójel-les mondatra. A zárójel ugyanakkor védetség is, kerítés, fal, eszünkbe juthat Babits Mihály vagy a berlini fal. A zárójel a kettőtört, tökéletes formát, a kört idézi. Misztikusok, platonisták és lélekimádók szerint az élet nem más, mint egy zárójelben eltöltött szépséges, borzalmas, fájó és megszokhatatlan pillanat.

SZÍV ERNŐ

A BORDÁNYI KISAPÁTI ISTVÁNT LONDONBAN IS VASTAPSSAL KÖSZÖNTÖTTÉK

Ősjárművek gyűjteménye



Az 1904-ben gyártott francia Corre, amelyből jelenleg ez az egyetlen példány található az egész világon. Fotók: Schmidt Andrea

Szemet kápráztató autógyűjtemény gazdája a bordányi Kisapáti István, a Veterán Autó Club Magyarország elnöke. A hírneves autószerelő-mester tulajdonában található olyan gépjármű is, amelyből a világon csak egyetlen darab van.

Az első autót már a XIX. század végén megépítették. Benz és Daimler urak 1895-ben és 1896-ban jegyeztették be találmányukat, és Magyarországon is hamarosan megjelent ilyen jármű. Szege-den viszont csak 1903-ban ámuldozhattak először a város polgárai az autót látván. De csak rövid ideig bámulhatták, ugyanis nem Szegeden élő vásárolta meg, csupán átutazóban haladt át a városon a Torontál megyébe igyekvő járgány.

E sok, s helyi érdekességet sem nélkülöző információval Bordány falujában látott el engem a község híres polgára, **Kisapáti István**. Am a jeles autószerelő mester, akinek veteránautó-gyűjtemény az évek során az ország határain túl is híressé vált, ennyivel nem fejezte be tanításomat. Beszéltem még bizonyos Bugatti úrról is, aki a XX. század első felében olyan remek járműveket gyártott, hogy ezek a masinák a versenypályákon nem is találtak legyőzőre.

– Mindössze 7500 darab készült Bugatti életében ezekből a kocsikból, ám nem csak ebben rejlik értékük. Koruk csodájának számítottak, hiszen minden alkatrészük a legkiválóbb volt, s a Bugattikban próbálták ki az autotechnika legújabb vívmányait – magyarázta bordányi látogatásunkkor Kisapáti István.

KINCSEK A GARÁZSBAN

Majd egyszer csak egyik garázsába invitált, ahol szemem is, szám is táva maradt, merthogy mi más is állhatott ott, mint egy Bugatti. Nem kellett aztán tíz percnél sem többet sétálgatnom ahhoz Kisapátiék portáján, hogy felfedezzem: valóban igazak a hírek: Kisapáti István kincset érő autógyűjteménnyel rendelkezik.

– Az lehet hogy kincset ér, de jómagam én ebből nem sokat profitáltam – jegyezte meg mosolyogva házigazdám. Elmondta, a sok pletykából, miszerint egy-egy kocsijáért sok-sok milliót ígértek kedvtelésüknek élő nyugat-európai, meg amerikai milliárdosok, semmi nem igaz. Az tény, hogy autót bérbe vették már több

film forgatásakor is, de a korhűen felújított, működőképes járművekből még egyet sem adott el.

– De nem is piacra készülnek ezek, saját szenvedélyemet élem ki, amikor egy-egy autóhoz néha éveken át gyűjtöm az alkatrészeket – jegyezte meg Kisapáti István, s már sorolta is, milyen ritkaságokkal is szembesülhet az, aki gyűjteményével ismerkedik.

FÖLDRE ÁSOTT KOCSIK

– Jómagam csak ősjárművekkel foglalkozom, vagyis olyan szerkezetekkel, amelyeket még az autógyártás hőskorában készítettek. Így aztán felújítottam egy 1904-ben gyártott francia Corre-t, amelyből jelenleg ez az egyetlen példány található az egész világon. Hozzáteszem: ez Magyarország legidősebb, ma is érvényes forgalmi engedéllyel és rendszámmal rendelkező autója. De van a tulajdonomban egy szintén 1904-es évjáratú Maurer Union is, mint ahogy újítottam már föl Mercedest, Laurent Clementet, s mint láthatta, Bugattit is.

Kisapáti Istvántól megtudtam: a gépek iránti rajongás családi örökség. Nagypapa vásárolta Bordány falujában az első cséplőgépet, s a nagypapa korai halála után édesapja is mezőgazdasági gépek üzemeltetéséből élt mindaddig, amíg az államosításkor földönfutóvá nem tették.

– Már kisgyerek koromban megkedveltem a gépeket, autószerelőnek is ta-

nultam, majd 1969-ben restauráltam az első saját kocsimat, egy öreg Opel-t. Idővel aztán kialakult gyűjtészenvedélyem, s jártam az országot, ugyan hol is található régi autók. Hát mit mondjak, nem volt könnyű dolgom – emlékezett a gyűjtemény megalapításának időszakára Kisapáti István –, ugyanis Magyarországon az 1940-es évek végén minden személykocsit be kellett szolgáltatni az államnak. Ám akadt néhány kocsigazda, aki nem akart megválni értékétől, ezért inkább elrejtette. Nem egy kocsit szét-szerelt állapotban, elásva őrizgetett a tulajdonosa. A Corre-t például Jászfényszaru-n leltem fel, míg a Maurer Uniont Vásárhelyen találtam meg. Gondolhatja, milyen állapotban voltak ezek az autók, de hát sok türelemmel, rengeteg munkával sikerült a felújításuk.

VETERÁN AUTÓS TÚRÁK

Kisapáti Istvántól megtudtam: a szerelés már csak az utolsó fázis a restaurálás során, ugyanis először alaposan ki kell okosodni minden járműből. Külföldi szakirodalmat, műszaki leírásokat böngészve készül fel az éppen aktuális feladatra, s ha gondja akad, számíthat a világ legkülönbözőbb pontjain élő veterán autósokra is. Az egyikhez nem is kell messzire mennie, merthogy az öreg autók felújításának szenvedélye él testvéreben, Józsefben is, aki szintén Bordányban gondozza saját gyűjteményét.

S hogy mivel tölti idejét Kisapáti István, amikor éppen nem szerel? Nos, készül a veterán autós túrára, szervez, intézkedik és egyeztet, ugyanis nem más, mint ő vezeti elnökként a Veterán Autó Club Magyarországot.

– Részt vettem én már 1100 kilométeres túrán, tavaly a Duna-Tisza-Körös-Maros régióban, Romániát és Jugoszláviát is érintve szerveztünk 500 kilométeres veterán autós menetet, s háromszor jártam a londoni veterán autós találkozón. Elmondhatom: bármerre gurulnak kocsijaink, a közönség hangos ovációval, vastappsal köszöni meg, hogy ennyi időt, energiát fordítunk a hagyományok ápolására. Éppen ezért nagy várakozással készítjük elő az idei fesztiválunkat is – Csonka János születésének 150. évfordulója alkalmából szerveztünk túrát, s reményeim szerint augusztus 20-án fogunk begördülni Szeged főterére – beszélt a közeli jövőről a régmúltal oly szoros barátságot kötött Kisapáti István.

BÁTYI ZOLTÁN

