

Primadonna-kultusz

A Budapesti Hírlap részére
írta: Jeritza Mária

Primadonna-kultusz? Tulajdonképpen nincs is ilyen, mégis ezt a címet kellett választanom, mert általánosságban ez a kifejezés van elterjedve. Kultusza azonban a szó nemesebb értelmében csak az egyéniségnek lehet. Mert a közönség ezt várja és ezt kívánja. Nem lehet félrevezetni a publikumot, amely esti hét és tizenegy óra között akarja a maga véleményét megalkotni. Hiábavaló minden hirdetés, blöff és reklám-rükk. Minden megvásárolható, csak



Jeritza Mária

egy nem: a közönség, mert ez maga is fizet és élményt kíván ellenérték gyanánt. Ha egyszerűtől az ő páholyában, földszinti szölyéjében, vagy a karzaton, akkor nem érdeklődik többé, hogy a primadonna hol és kivel töltötte nyarat, hány autója és palotája vagy tengeri malaca van, a wermuthot vagy a coctailt szereti-e jobban. Mert, ha erre kell gondolnia, akkor a színpadon már nagy bajok vannak.

Sokat beszélnek manapság az egyéniség varázjáról. Miben állhat másban ez a varázs, minthogy megszabadítja egy magasabbrendű életlehetőség feltárása által az emberek nagy tömegét napi gondjaitól. Ha ez nem sikerül, akkor jég hideg, fagyos közöny felhője ereszkedik a nézőtér és a színpad közé, nem dobnak együtt a művész és a közönség szíve és a szétforgácsoló mellékgondolatok megakadályozzák az egységes hangulat megteremtését. A publikumnak szüksége van „szárra“, akit bálványozhat, de csak a művésztől, amelyben nem szabad csalódnia. A budapesti közönség emlékeztet a newyorkira. Az a világ legveszedelmesebb városa. Mert ott sikert aratni könnyű, de megtartani a sikert, már sokkal kényesebb és bonyolultabb feladat. A pesti közönség ismételt bizonyítotja, hogy döntő fórum, hiába nyilatkoztak ellene azok, akik rossz tapasztalatokat szereztek. Én nagyra becsülöm ezt a szigorúságot, mert magam is mindig a munka híve voltam és vagyok. Az igazi művész folyton csiszol önmagán, újabb és újabb terepmunkokon próbálja ki képességeit, nem szabad soha megállnia, berozsdásodnia, szájkóvá, vagy géppé merevednie. Ezért nem féltém az operát a hangos filmtől sem, mert ott igazán nagyot nyújtani csak évek, sőt évtizedek tapasztalatai után lehet. A mechanizmus csodálatraméltó perspektivákat tár föl, de egyet sohasem fog tudni pótolni: az élő emberből kiáradó szuggesztivitást, a fluidumot, mely lélektől-lélekhez száll. Az egyéniség titka abban áll, hogy fellebbenti a halhatatlanság függönyét a közönséges halandó előtt. Átvizs a röghöz kötöttségéből az éterikus szárnyalásba. Erre pedig a primadonna-kultusz nem képes. Csak az egyén kultúrája.

A színpad szépei

A színház, a mozi nagy varázssereje évről-évre fokozódik. Minden fiatal nő vagy serdülő fiatal-ember színésznő és színész szeretne lenni s nemcsak ezek, de a nagyközönség apraja, idősebbje előlvas minden hírt, ami a színpaddal vagy a stúdióval kapcsolatos.

A sztárok magánélete manapság nyitott könyv, mert a napi- és hetnapok a kedvencekről mindent megírnak, mert tudják, hogy ezt kedveli az olvasók tömege.

Érdeklődik az, hogy R. G. művésznő mindennap pezsgős Pilavin-fenyőfürdővel üdíti bársonyos testét, viszont R. A. művész úr reggelit lovaglással tölti. K. L. művésznő Dr. Morisson depilátor-krémet kénytelen használni, hogy túltengő, felesleges szálcakáitól megszabaduljon. S. N. művésznő idejét saxofonnal tölti. — Minden ilyen intimitás jobban érdeklődik a közönséget, mint a politika, de nem is csoda, hiszen elég sok kellemetlenséget hoz az élet, a politika nem kevesebbet, kell tehát egy kis pletyka, amin nevetni és érdeklődni lehet. Dr. S. J.

TÜNDÉRUJJK

MAGYAR KÉZIMUNKA UJSÁG

magyar nők kedvence



KIADÓHIVATAL IV., SZERVITA-TÉR 3

Ötszázhatvanöt lóerős lepke

a légiforgalommá banalizálódott repülés szolgáltatásban. Magassági riport.

Néhány évvel ezelőtt

Amerikában, ahol legerősebb az emberekben a repülés iránti vágy, egy asszonynak kisfia született s a kisfiú hóna alatt egy pár szárnyaeska látszott. Két kis bőrelebernyeg, a testet öltött vágy, akarat és felfelé törő érzés. Mire a kisfiú két éves lett, elsorvadtak a szárnyai, Lindbergh azonban Amerikából Európába repült. Körülbelül erre az időre esik a repülés általános banalizálódása, vagyis a periódus, melyben az emberek utazására szokták a repülést. A századeleji áhitatot elnyitotta a biztonságérzet, a repülés felcsemette az embert, de az ember megszokta fent s már olyan idegenkedve néz le, ahogyan azelőtt felfelé nézett. Ezer méter magas köszálról lenézni szédülő érzést okoz, ezer méter magasban küzködő benzinmotor mellől lenézni felemelő öntudatot gyújt bennünk. Mert a repülő benzinmotort mi teremtettük, a sziklát pedig valaki ismeretlen.

Természetesen azonban nem ilyen egyszerű a dolog. Aki először repül, különféle kellemetlen meglepetés éri. Elsősorban az, hogy a repülőgépekben nem lehet dohányozni. Az ablakon kihajolni tilos. A pilótával beszélgetni tilos. Étkészkecski nincs. Rádió sincs, újságot nem lehet kapni. Az ember nem nyújthatja ki a lábát. A kilátást elállják a felhők.

Hiszen, ami azt illeti, — mondják — szép, hogy az ember légvonalban mehet Bécsbe és főleg, nem ráz. De ha már eddig eljutottak, igazán feltalálhatnák már azt a dohányozható repülőgépet.

Csak türelem, uraim. Az emberi elme nem ismer lehetetlent.

Az utazó-típus

már a regijaratokon is kialakult. Nem vigéet értve, hanem a vasuti másodosztályú utast, aki menetrendet, hőmérőt, könyvet és termoszt visz az útra magával.

A Magyar Légiforgalmi kitűnő pilótái, szervezete és járatai lehetővé teszik, hogy az ember Budapestről a déli határra érjen egy jó óra alatt. Oda és vissza annyi idő, mint tízórától ebédig. Az emberek nálunk is megszokják már a levegőben való utazást. Ha bármikor beszállok a pécsi Fokkerba, bizonyosan talállok egy utast, aki cukorkát szopogat, messzelátója, képes folyóirata és térképe van s aki barátságos mosollyal konstatálja:

— Késésünk van.
Vagy: — Kérem, kicsoda szelünk lesz ma!
Vagy: — Kérem, remek pilótánk van máma.
Vagy: — Letértünk a vonalról. Légűrbe jutottunk. Zuhanunk. Emelkedünk. Közeledünk. Távolodunk. Repülünk. Landolunk.
— Ne mondja, — sóhajtom ilyenkor tisztelteljesen.

Vagy ilyeneket mond:
— Kérem, halál esetére 35.000 pengőre vagyunk biztosítva. Ez velejár.
— A haláleset?
— Nem. A biztosítás.

Vagy pedig:
— Kérem, ez az F. 7., amelynek egy 565 lóerős motorja van. Könnyű és kecses, mint egy lepke. De van aztán az F. 8., amelynek két 565 lóerős gépe van, tizenöt személyt visz. Az sokkal erősebb. Ez gyengébb. Mind a kettő megbízható. Az autót sem biztos. Végcredményben...

— Bocsanat, — mondom ilyenkor kárörömmel — csak kiveszem a vattát a fülemből. Ha szabad még egyszer kérem...

Ilyenkor előlről kezdi.

Ha pedig sikerül megmagyaráznom, hogy köszönöm, mindezt magam is régóta sejtem, már volt máskor is szerencsém ilyen jólinformált utitársához, akkor helybenhagyólag bólint és könyvébe merül.

Dekobra.

Künn rohan a szél.

Aki először repül

azt arról lehet megismerni, hogy abszolút nyugodt. Felszállás előtt megvizsgálja a légesavart, visszautasítja a vattát és megvetően néz a vizhatlan papírcakókra („tengeri“ betegség esete).

Beszáll és nem néz körül. Kalapban, kabátban és keztyűben ül és nézi a cipőjét. Egy por-szem sines rajta, mégkevésbé sár. A motor dörmögni kezd s a gép nekifut. Csaknem észrevétlenül emelkedik. Ő minderről nem vesz tudomást, ül, mereven és szentlenül és nézi a tájat, úgy, mint előbb a cipőjét nézte.

Az első tíz méteres zuhanásnál kibékül a vizhatlan papírcakóval.

Különös tisztelet a kivételnek.

Ezer méter magasságban

repülünk. A szél belekap a gép karesú testébe és nagyot lödít rajta. Hihetetlen ereje van a szélnek. De a Fokker valóságilag befúródik s diadalmasan suhan a hegyek fölött. Figyelem az árnyékát odalenn. Kis, fekete árnyék suhan át a napfényes falun. Mint egy muló, fájdalmas gondolat. Gyors és sötét.

Ezer méter magasan vagyunk. Taxin ide fel hatvanöt fillér lenne. És a borraival.

Ezer méter magasan vagyunk. A világ legmagasabb épülete háromszáz méter.

Kétszázhusz kilométeres sebesség, ellenszélben. Hol felszökken a gép, hol bukik tíz métert. A pilótának 400.000 kilométeres légiforgalmi gyakorlat van. (Pécsen ismerek egy 80 esztendő matrózát, aki hónapok óta könyörög a családjának, hogy engedjék röpiálni.)

Az utasok között fiatal rádióistát ül, fülén fekete kagyló. Állandó érintkezésben van Mátyásfölddel, adja és kéri a meteorológiai jelentéseket. Künn zúg a szél és zúg a motor és zeng a két hatalmas szárny és mellettem Dekobrárt olvas valaki, szegény.

Akinek, sajnos, humora van

az egy ilyen, zsufolt utasszállító gépekben valóságos csapás. Keresztberakja a lábát, végigkacsint az utasokon és így szól:

— Nahát, én kényeszfelszállást végeztem. Én nem akartam, a feleségem azt mondta, hogy biztosan félek, hát mondom, majd kiderül kérem, a végén.

Körülnéz.

— Vészfék nincs!

Röhög. Az utasok körében kincs csend honol. — No nem baj, legalább nem állunk meg nyílt pályán.

Nagy tetszéssel hallgatja saját szavait. A rádióistához fordul:

— Hogy nem unja ilyenkor is azt a vacak rádiót hallgatni!

Feláll és kikotor a zsebéből egy pakli kártyát.

Ez az a pillanat, amikor ellenlábasa, a tragikus sejtelmektől gyötört Komoly Ur, rászól:

— Nem áttal viccelni, amikor minden pillanatban lezuhanhatunk.

— Ugyan kérem, — feleli Vidám.

Komoly Ur ekkor elsorolja mindazokat a repülésveszélyességeket, amelyek Wrighték óta előfordultak. És mindegyikhez hozzátesszi: „Akkor is ép ilyen szeles idő volt“.

— Minek mesél ilyen rémes dolgokat, — szól közbe valaki.

— Kérem, — csillapítja Komoly Ur — halál vagy teljes rokkantság esetén 35.000 pengőt kapnak a becses hátramaradtak.

— Semmi köze hozzá, — toporzékol az illető.

— Miért, kérem? — mosolyog fájdalmas lemondással amaz — én is önnel fogok zuhanni, nem?!

Letekint a viruló mezőre s így folytatja:

— Pont a gép árnyékára zuhannánk.

Most már én is közbeszólók:

— Nem tud másról beszélni, mint folyton a zuhanásról?

Egy darabon esik a gép vagy húsz métert.

— Mondja kérem, — fordul hozzám sápadtan — ön nem érez zuhanáskor feszülést a dobhártyájában?!

— Nem figyeltem még meg. Majd ha zuhanunk, figyelni fogok.

Várom. Az ördögbe is, — pont amikor szeretném, nem akar zuhanni. Sohasem tudom meg, mi van azzal a feszüléssel a dobhártyában! De lehet, hogy a sápadtnak van igaza. Bizonyára feszül, amikor zuhan.

A gép hirtelen száz métert emelkedik.

Vidám úr félénken megszólal:

— Na, kuncog — most felfelé zuhanunk.

A madár érzéseit

sohasem fogjuk kifürkészni. A repülés érzéséről nem lehet komolyan írni. Nem marad belőle semmi. Pillanatnyi, hatalmas, reprodukálhatatlan, azonnal elmúló érzés.

Csak a reakciójáról lehet írni. Arról az érzésről, amikor az ember leszáll és két hosszukás végtagját egymás elé rakva, újra koptatni kezdi a cipőarkát. Minden esetben azt hittem, ujjal fognak mutogatni utánam: „Ni, szegény nyomorék, gyalog jár“.

Földhözragadt falucskák felett száguld a gép. A parasztság hallja a zúgást, fel se néz. Ha még egy kettejű tehén repülne! A repülőgép azonban nem csoda már. Egyszerűen: olyanfajta autó, amely nem földön szalad, hanem a levegőben s ennél fogva nem libát gázol, hanem sasmadarat.

Ha igaz. Mert a sas azért mégis régebbi dolog. Jobban bevált.

Nők a levegőben

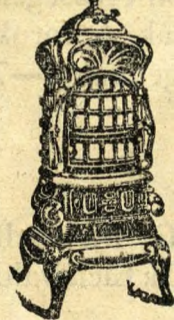
úgy viselkednek, mint a hullámvasúton. Gyermekek számára egyszerű hintaló az egész. Egy-egy embernek beletörődnek, mint a rádióba. Nem néznek ki az ablakon és számukra ezzel elintéződött a dolog.

De ha az ember kinéz az ablakon és nem a játék izgalmát érzi, hanem a lét izgalmát és nem nyugszik bele a mások számításába, hanem kételkedik, töpreng, figyel és bámul: akkor megtapinthatja a világmindenség közepét, — az akaratot, amelynek csak eszköze a tudás.

Mert ha a tudás csődöt mond és lezuhan, — az akarat felemelkedik és újra felszáll és új próbát tesz.

Igy jutottunk el odáig, hogy ma már a levegőben lényegesen kevesebb a katasztrófa, mint a földön.

Nincs jobb, mint az eredeti



UNIO

amerikai rendszerű folytonégő kályha!

Egy kályhával egész lakását fűtheti.

Minimális tüzelőanyag fogyasztás s ezáltal több mint 50%
pénzmegetakarítás. Kedvező fizetési feltételek.

Gyártja:

Oeti Antal Vasöntőde és Gépgyár R.-t., Budapest

Központi lerakat és eladási iroda:

Budapest, VI., Andrásy-út 9, Telefon: Automata 161-08

Figyelmeztetés!

Az UNIO kályha a magyar vasipar remeke
Egy csapásra hódította meg a közönséget,
mert MINŐSÉGBEN, KIVITELBEN
és ÁRBAN FELÜLMULHATATLAN.

Eredeti amerikai kályha a magyar piacon nincsen, csak
amerikai rendszerű cseh és magyar kályha van forgalomban.

Magyar érzésű ember csak magyar gyártmányt vásárolhat