

## Radó György József Attila életrajzi krónikája elé

Madách Imre életrajzi krónika (Salgótarján, 1987) megjelenése után Radó György egy még nagyobb vállalkozás tervével foglalkozott: József Attila életrajzi krónikáját szerette volna megírni.

Hetvenötödik életévén túl be kellett azonban látnia, hogy ez a munka már meghaladja erejét. A teljes krónika terjedelme ugyanis összemérhető volna a kritikai kiadás eddig megjelent négy kötetével, vagyis messze meghaladná a korábbi életrajzi krónika terjedelmét. Ráadásul mozgásában egyre inkább korlátozva volt, így a munka elvégzéséhez szükséges könyvtárbejárást, levéltári kutatást stb. már nem tudta vállalni.

Ezek a korlátok érezhetően kedvét szegték, s a kezdeti lendület után a munka évekre abamaradt. Személyes beszélgetéseink során minden alkalmat megragadtam arra, hogy laikusként a beláthatatlanul szerteágazó munkának legalább a megkezdésére buzdítsam őt. 1992 tavaszán aztán elhatározta, hogy nyáron Szigligeten megírja az életrajzi krónika 1905-től 1922-ig tartó szakaszát.

A felhasznált irodalom azonban még ezen a szűk korszakon belül sem lehetett teljes. Néhány alapvető monográfia ugyanis Radó György könyvtárából hiányzott. A sietségben csupán egyetlen nagyobb lélegzetű, a munka szempontjából alapvető műnek, a *Fiatál életek indulójának* a fénymásolására maradt idő. Az életrajzi krónikába tehát nem kerültek be például olyan adatok, amelyek a *József Attila kéziratai és levelezése* című katalógusban szerepelnek, s nem lett felhasználva a versek 1984-es kritikai kiadása sem. Vagyis az életrajzi krónikának itt közzétett része is a későbbiekben még kiegészítésre szorul. Sőt, remélhetőleg(!) sokszoros kiegészítésre. Nem is lehet másként, ha csak arra gondolunk, hogy a kézirati katalógus megjelenése óta hány újabb kézirat vált ismertté. Az is bizonyos, hogy néhány helyen pontosításra is szükség lesz a jövőben. E sorok írója nem sokkal a munka elkészülte után felhívta a szerző figyelmét arra, hogy *A szolnoki hídon* című vers nem születhetett az 1920. IX. 30-i Budapest-Szeged út hatása nyomán, mivel a két város vasúti pályaudvarai a Tisza egyazon oldalára esnek, s még egy esetleges kerülőút is gyakorlatilag elképzelhetetlen. Radó György elfogadta az érvelést (a vonatkozó rész most szögletes zárójelek között szerepel), bár *A szolnoki hídon* keletkezésére nézve akkor egyikünk sem talált magyarázatot.

Néhány nappal Radó György halála után a szolnoki híd túloldalán, a kenderesi kastélyban időztem, ahol egy hölgy – talán Kisújszállás fizikai közelsége miatt – teázgatás közben sajátos helynévtévesztéssel mondta a *Kései siratót*: Utoljára Kisújszállásra mentem... A versben persze Szabadszállásról van szó, mindazonáltal pillanatnyilag mégiscsak a Kései sirató adja a legjobb kulcsot *A szolnoki hídon* keletkezéséhez. A vers szerint „*Utoljára Szabadszállásra mentem*”, s ha ezt az állítást (Örkény István s más kortársak instrukciói nyomán) szó szerint vesszük, akkor ez azt jelenti, hogy József Attila közvetlenül édesanyja halála előtt másutt is járhatott vidéken, legvalószínűbben ugyanazért, amiért Szabadszállásra utazott: élelemért. Azt is föltehetjük, hogy az utazás körülményei is hasonlóak lehettek; ha a 89 km-re fekvő Szabadszállásra nem tudott a költő jegyet váltani, úgy a 100 km-nél távolabb fekvő ismeretlen helyszínt is (maga a szolnoki vasútállomás majdnem pontosan 100 km-re van Pesttől) legvalószínűbben a vonat tetején (jegy nélkül) utazva közelíthette meg. A vers hetedik sora. *"Alattad a Rém, felül büntető Ég"* megerősíti, hogy valóban így történhetett az emlékezetes utazás.

Természetesen a vers igazi megértésétől ezzel még nagyon messze vagyunk, de mert eddig még nem történt érdemi kísérlet e korai mű keletkezési körülményeinek megfejtésére, talán egy, a későbbiekben aprólékosan ellenőrizendő feltevést nem érdektelen dolog megfogalmazni.

A vers nem hagy kétséget afelől, hogy nem a híd vagy a táj szépsége volt az, ami a költő élményei megfogalmazására készítette, hanem – anélkül, hogy tartalomelemzésnek vetnénk alá a statisztikai elemzéshez amúgy is túlságosan rövid 12 sort – inkább a halállal való váratlan és megrázó szembesülés. A kilencedik sor – *"A Hold is kacag a nagy gyávaságon,* – úgy értelmezhető, hogy az élmény idején a körülbelül 15 és fél éves József Attila komolyan megijedhetett. Mi adhatott okot a különös ijedelemre? Ezzel kapcsolatban két feltevés fogalmazható meg. Az egyik: a híd felépítése miatt József Attila váratlanul veszélyesen közel került avaszszerkezethez. A másik, részben az előző magyarázatául szolgáló lehetőség: a vonattető amplitudója az alátámasztással nem rendelkező hídon nagyságrendekkel megnőtt, s ha a költő a Kései siratóban említett módon helyezkedett el – *"A vonatetön hasaltam keresztben,* –, akkor az oldalirányú kilengések miatt könnyen az egyik oldalra csúszhatott, s így kerülhetett közel a híd valamelyik szerkezeti eleméhez. Erre a lehetőségre utal az első két sor: *"Az ércoroszlán üstökét csóvátva/ riadtan reng a halál-szinpádon,* A füst mozgását ugyan sok véletlenszerű körülmény magyarázhatja, ám a rengést, s az azzal együttjáró oldalirányú mozgást leginkább maga a hídszerkezet. Az 5-6. sor szerint: *"Tenyérnyi hely s a vigyorgó, kapzsi Vég/ orcájába sápad belé arcod,*”; ez is arra utal, hogy József Attila feje s a vasszerkezet között kritikusan kicsi volt a távolság. A már idézett hetedik sor vége – *"felül büntető Ég,* – azt sejteti, hogy a veszély felülről leselkedhetett az utazóra. József Attila valószínű élményét, a vers születésének igazi okát azonban akkor érthetjük meg, ha elfogadjuk, hogy a tenyérnyi hely valóban tenyérnyi volt. Mit jelent ez? Egészen pontosan azt jelenti, hogy a halálos fenyegetéssel szembesülő József Attilának arra már végképp nem maradt ideje, hogy felmérje: túléli-e az elkövekező néhány tizedmásodpercet. Vagyis nemcsak váratlanul vett észre valami életveszélyes fenyegetést a hídon, de azt sem lehetett megnyugtatóan felmérni, hogy a fenye-

getés elől a rendelkezésre álló szűk helyen ki lehet-e térni. Úgy próbálhatott tehát a vonat felületéhez símulni, hogy nem tudhatta: erőfeszítése túléléshez vezet-e vagy halálhoz.

Az itt vázolt feltételezést a szolnoki híd korabeli felépítésének, a korabeli vasúti kocsiknak, vagonoknak a tanulmányozásán túl a helyzet teljes rekonstruálásával – a kutatónak a vasúti szerelvény tetején való utazásával – lehetne legalább a lehetőségekhez mérten megnyugtatóan tisztázni. A vers életrajzi háttérének megértéséhez azonban még egy fontos körülményt kellene ismernünk: melyik tiszántúli településre, kihez utazhatott József Attila?

Az előbbiekből következően nem csupán életrajz és életmű, de azok korrektd leírásai, magyarázatai között is szoros és kölcsönös a kapcsolat. Az életrajzi krónikának messzemenően támaszkodnia kell az életmű mégoly lényegtelennek látszó motívumaira is, és fordítva: a kritikai kiadásnak is érdemes felhasználnia az életrajzi krónika eredményeit. Esetünkben az utóbbi mindössze azt jelenti, hogy a vers keletkezéséül szolgáló élményt 1919 végére tehetjük (a mama halála előtti időszakra), a vers keletkezésénél pedig megerősíthetjük az 1920-as évszámot, amely a nem autográf gépiraton áll. Ennél azonban még tovább is mehetünk: a vers 1920 elején keletkezhetett. Az édesanyja halálát költőileg (s nem utolsó sorban: lélektanilag) ekkor még feldolgozni képtelen fiatalember inkább egy másik megrázó élményét írta le, néhány héttel a történetek után.

E rövid példa a korrekció túl a feladat szépségére kívánta felhívni a figyelmet, s arra, hogy ismereteink rendszerezése, rendezése, s az ismertnek hitt információk újbóli átgondolása – legyen szó Madáchról, József Attiláról vagy valaki másról – nehéz, de nem reménytelen vállalkozás.

**Andor Csaba**