

0716

A MAGYAR HÍRLAP HÉTVEGI MELLÉKLETE
2016. JÚLIUS 16.
SZERKESZTETTE: PETÁN PÉTER
MŰVÉSZETI VEZETŐ: SALÁT ZALÁN PÉTER

V a s p a r i p a

Petőfi Sándor: Vasúton

*Tenger kéj veszen körül,
Közepében lelkem fürdik...
A madár röpült csak eddig,
Most az ember is röpül!*

*Nyílsebes gondolatunk,
Késő indulánk utánad,
De sarkantyúzd paripádat,
Mert elérünk, elhagyunk!*

*Hegy, fa, ház, ember, patak
És ki tudja, még mi minden?
Tünedez föl szemeimben
S oszlik el, mint köd-alak.*

*A nap is velünk szalad,
Mint egy örült, aki véli,
Hogy őt, összevissza tépni,
Űzi egy ördögcsapat;*

*Futott, futott, s hasztalan!
Elmaradt... fáradva dől le
A nyugati hegytetőre,
Arcán szégyen lángja van.*

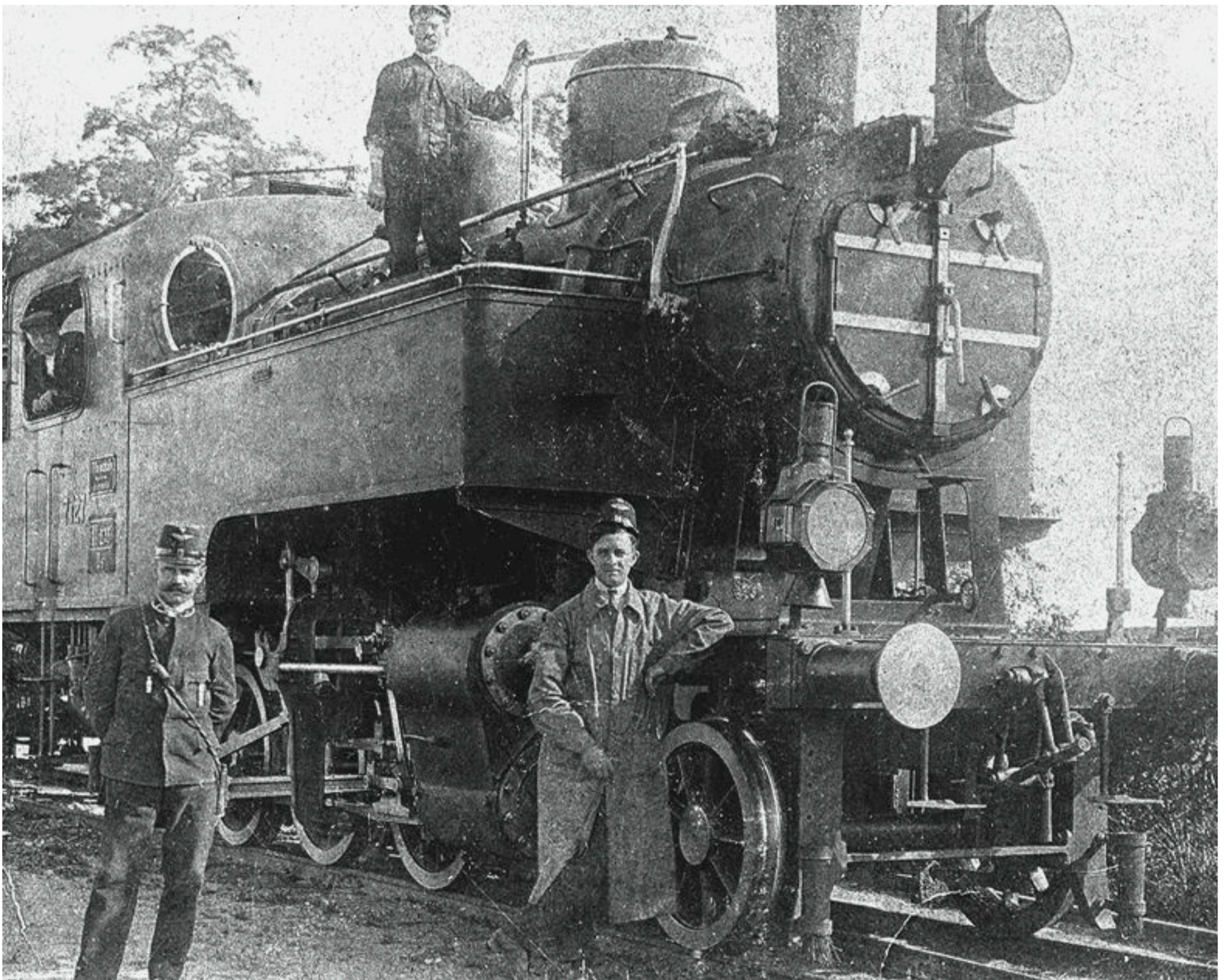
*S még mi egyre röpülünk,
Egy sziporkát sem fáradva;
Ez a gép tán egyenest a
Másvilágba megy velünk! –*

*Száz vasutat, ezeret!
Csináljatok, csináljatok!
Hadd fussák be a világot,
Mint a testet az erek.*

*Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség,
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei.*

*Miért nem csináltatok
Eddig is már?... vas hiányzott?
Törjetek szét minden láncot,
Majd lesz elég vasatok.*

Pest, 1847. december



A MÁV 275-ös sorozatú mellékvonali gőzmozdonya, 1910. Beceneve Nyalóka
FORRÁS: FORTEPAN

Amikor élesem nyerített a jövő

Hazánk első, 33,6 kilométer hosszúságú vasútvonalát, Pest és Vác között százhetven éve nyitották meg. A vonalon Petőfi Sándor is utazott, az élmény hatására írta meg Vasúton című versét.

„1846. év július 15-én délutáni három óra-kor rendkívüli mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, ahol a sorkatonaság és a polgári őrsereg díszes egyenruhában tisztegett; a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintóikban, az uracsok sebes tillburykban vágatva érkeztek, mert négy órára volt kitűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes inaugurációja, amely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesebbé ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott, nagyszerű, 58 személyt befogadó waggonokat és a legfényesebb dísszel bútorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek: megérkezett a fenséges nádor is a főhercegi családjával, s mire a meghívottak helyet foglaltak hét oly nagyszerű waggonban, melyekbe könnyen 350 személy férhetett; azután a virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített gőzmozdony »Buda« és »Pest« egyet nyerítének vagy sivítának és az udvari kocsi megindult hét waggonnal a sokaság ámulatára, a mely alig kiabálhatott egy-két »éljent« örömeiben, annyira meg volt a látvány saját-szerű rendkívüliége által lepetve. Alig tűnt el szemeink elől az utolsó pesti néző; már is a palotaiaik és főtiai állnak előttünk, kikhez tán

távolabbi helységekből lakosok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában (mely éppen nem kietlen vidéken vonul el, minthogy egyfelől a budai hegyek, másfelől egy kellemes rónaság változékonyasága díszlik) és 25 percnyi utazás után Dunakeszi-i állomáson megálltunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindulunk és Göd mellett elröpül-vén 24 percnyi utazás után a mozsarak harsogása között Vácra leszállunk... honnan... visszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre, hol tömérdek nép várta visszaérkezésünket, mely távollétünkben a pályaudvar és a kocsi megtekintésére bebocsátott, most pedig alkonyadtkor a városba visszavándorolt.”

A Budapesti Híradó korabeli lelkes beszámolója szabatosan visszatükrözi azt a felfokozott hangulatot, amelyet a kortársak átélhettek a „vaspályatársaság” – kétségtelenül hosszas vergődést követő – debütálásakor. Fontos megjegyezni, a cikkben említett Pest és Buda mozdonyok mellett a Pannonia és a Pozsony nevű – darabonként nyolc-nyolc személykocsit elhúzni képes – gépek is munkába álltak. Közös jellemzőjük, hogy mindannyian Belgiumban készültek – nem így a waggonok, amelyek születési helyén máig vitatkoznak a szakmatörténészek. A múltbúvárok közös ne-

vezőre pusztán abban jutottak, hogy a személyszállító kocsik alkatrészei több hónapos, lovas szekereken történt európai vándorlás nyomán kerültek a Duna partján álló ügynevezett Ullmann-féle raktárakba, ahol összeszerelték őket, majd nagy nehézségek révén ismét felcigölték őket a platókra és úgy taszigálták el őket az indóházba azért – hogy ott végre sínre kerüljenek.

Utólag persze kisütötték, olcsóbban megússzák az egész hercehurcát, ha legalább a műhely és a pályaudvar között lefektetnek egy ideiglenes iparvágányt.

A faék egyszerűségű megoldás elmulasztásáért hibáztatni persze nem lehet az elődöket – pláne úgy, hogy a mából nézve is csodaszámba megy, hogy az egész, Pest és Vác közötti építkezéssel – töltésekkel, rézsűkkel, átereszekkel, hidakkal, épületekkel, színekkel, kamrákkal, váltókkal, póznákkal, sínrakodással, megrendeléssel, dolgozók beszerzésével, etetésével-ítatásával cakkom-pakk – alig két esztendő alatt végeztek.

A haladásnak természetesen akkor is akadtak ellenségei, akik kor-szerű érvekkel riogatták a publikumot. Például olyanokat vetettek papírra a lapokban, hogy az eszelős sebességtől majd szívészélhűdést kapnak a jegyet váltó idősek és szenge szívű hölgyek. Vagy ha ők nem,

hát a pálya mentén molyoló barmok, birkák és malaczkok, s a „tömeges méretű szörnyhalál” nyomán kötelezően kifizetendő kártérítés borítékolhatóan csődbe dönti a részvényeseket.

Végül persze minden utas túlélte – legfeljebb rekedtre kiabálta magát örömeiben.

Mutyi persze akkor is akadt – például a legkevesebb törvényi védelmet élvező kétkezi munkások rovására. Őket a részvénytársaság kantineiban „kutyának való” ételekkel és „rissz-rossz pálinkákkal, eczetes-seprős borokkal” traktálták – mint arról a korabeli sajtó több esetben maga is mérgesen beszámolt. De csaltak a földszállításokon is –, ám mindezt végül feledtette a szemkápráztató, soha nem látott élmény, látvány. Például utóbbi közé tartozott a vonatfogadó csarnok a maga huszonhét méteres szélességével és száznegyvenkét méteres hosszával. A világosság az üvegből készült íves ablakokon áradt befelé, a tető alatt pedig öt sínpár futott.

Az elődöknek nagyjából olyan érzése lehetett a magyar vasút láttán, mint nekünk ma, amikor Elon Musk tengeren hánykolódó zsebkendőnyi stégjére az úrból visszatérő, s patient módon leszáll rakétáját nézzük élőben a világhálón.

LÁZIN MIKLÓS ANDRÁS

Waring Károly, a sötét üzelveiről híres panamista

Nem volt kispályás figura Charles Waring. A név-magyarosítása után Waring Károlyként bemutatkozó „kedves” angol úr sötét üzelveivel kis híján csődbe döntötte a korabeli Magyar Királyságot. Üzelveit azzal kezdte, hogy hárommillió forintot adott „zsebbe” az akkori Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkárának azért, hogy a Nagyvárad és Brassó között futó Keleti Vasútra kiírt versenytárgyaláson őt hozza ki győztesnek.

Az összeg értelmezéséhez fontos tudni, az akkori állami költségvetés 120 millió forint körül hullámzott, azaz ez – pusztán számszakilag – nagyjából annyit tesz, mint ha a mai, durván 15 ezer milliárd forintos bevételhez képest valaki 375 milliárddal próbálna egyetlen embert megkenni. Igaz, akkoriban egy forintban csak három húszas volt, s nem öt, mint ma, ám vásárlóértéken jobb volt az arany alapú hazai valuta, mint a mai.

Waring Károlynak volt miből nagylelkűnek lennie, hiszen Nyugaton már megszédte magát a

vasutakkal. E pénzügyi csúcsragadozót egy belga bankház küldte hozzánk, hogy az említett Nagyvárad és Brassó közötti Keleti Vasút ügyét sikerre vigye, ám a férfi végül nem ezt, hanem „önnön magát” karolta föl.

A belga pénzemberek a tárgyalás szakasz Herz Gyula mérnök által elkészített rajzait a forradalom leverése után, potom pénzért szerették meg, s az 1867-es kiegyezés politikai sikerét látva határozották el, érdemes befektetni az ügyletbe. Miután a versenytárgyaláson Waring győzött, Párizsba utazott, ahol a magyar kabinet által adott koncessziót „lábon” értékesítette egy banknak, amely ezt azonnal továbbpasszolta a még megalakulás előtt álló Keleti Vasút Társaságnak. Waring természetesen itt is szerepelt; őt nevezték ki fővállalkozónak. Nem tétlenkedett: a részvények kibocsátása előtt 7,3 millió forintot emelt ki a kasszából, majd a tőzsdei bevezetésekor újabb másfél milliót ügyeskedett össze. A magyar állam garanciája vonzóvá tette a céget, így dőlt a pénz.

Alig esett meg az első kapavágás, amikor Waring Károly friss pénzforrást fedezett föl, jelesül a kisvállalkozóknak némi zsebpénz fejében a társaság kasszájából kifizette a Nagyvárad–Kölcsvár szakasz költségeit – holott az állam egyszer korábban már megtette. Nem sorakoztatva tovább bűneit, a „vasútert elkötelezett férfiú” három esztendő alatt húszmillió forintot lopott, s mielőtt jött a vég, lelépett Törökországba.

Egy vizsgálat szerint 1871-ben az építkezésben érintett Angol–Osztrák Bank trezorjaiban mindössze tizenhatmillió forint szerénykedett, holott ennek a többszörösét tartották nyilván. A külföldi és hazai lapok egyre többet írtak az ügyről, így a Keleti Vasút papírjai huszonöt százalékra estek. Közben a nemzetközi, s vele a magyar pénzügyi rendszer is megroppant, így a vasúti csőd kevés híján magával vitte az államot is.

Végül a vonalat államosították, s a részvényeseknek a tőke egyharmadát adták kárpótlásul. Mint ma mondanánk, így jártak... (LMA)



Megszállt itt a perzsa sah, a bolgár cár, s lakott itt Deák Ferenc is
FORRÁS: WIKIPEDIA

Az eltűnt Angol Királyné nyomában

„Ennek a városnak több jó kávéháza van, de azt hiszem, avval, amelyik a hajóhíddal szemben áll, egész Európában nem mérkőzhetik egy sem. [...] És ide, a kontinens szokásainak megfelelően minden rangú ember és mindkét nem eljöhet, s a fodrász púderes kabátjában, meg az öreg kofaasszony is eljön, hogy kávéját elfogyassza, vagy likőrjét megigya, akárcsak a grófok vagy a bárók.”

Igy méltatta egy angol utazó, Robert Townson 1793-ban tett magyarországi utazása után a pesti Kemnitzer-kávéházat Saly Noémi irodalom- és Budapest-történetész közlése szerint. A polgárosodó Pest egyik kitüntetett helye volt ez a klasszicizáló kései barokk stílusú palota, benne a kristálycsillárokkal, márványburkolattal, hatalmas tükrökkel díszes kávéházzal. Az utazó még arról is említést tett, hogy – a mai látványkonyhákhoz hasonlóképp – a vendégtér és a konyha között nem volt fal...

Az akkor frissen elkészült új palota helyén régebben a pesti városfal és egyik rondellája állt, egészen a Dunánál. (Akkoriban a folyam partja még egy házsornyival beljebb volt a maihoz képest, csak a 19. század közepétől hódította el a város az egyteleknyi sávot, ahol a Lánchídtól az Erzsébet hídig ott állt a második világháború után lebontott legendás szállodasor: többek között a Ritz, a Bristol, a Grand Hotel Hungária és a Carlton.)

Ahogy a Történetek Budapest Múltjából című periodika első, 1932-es kötetében Rokken Ferenc írja, az 1789-ben bontani kezdett rondellához tapasztva már korábban is volt kocsmá – ennek eredete homályba vész, annyi bizonyos,

hogy a hajóhíd pesti oldalán praktikus hely adódott neki, és folyamatosan népszerű hely volt. A városvezetés nem volt meglepődve a bevételével, ezért értékesítette, ám az idézett tanulmány egy korabeli panamát sejtet. A vevő, Hilmayer Máttyás a polgárság átírata szerint a meghirdetett árverést megelőzve, ráadásul áron alul juthatott birtokba. Az ügy elhalt, Hilmayer aztán továbbadta ingatlanát Kemnitzer Jánosnak, aki némileg felújította – az ő kávémérés-engedélyét pedig a pesti céh próbálta megtorpedózni, sikertelenül. Majd sorra a szomszédos telkeket is megvéve végül 1793-ra – nagyrészt a rondella kőanyagából – felhúzta a fentebb már említett palotáját, az emeleteken lakásokkal, fogadóval, három utcára nyíló, díszes homlokzatokkal. A kávéházban nagy élet zajlott: A vendéglátás emlékei című Gundel-Harmath könyv szerint „...állítólag Kármán József a kávéházban gyűjti maga köré az írókat, és itt korrigálja a szerkesztésében megjelenő Uránia folyóirat kézíratait”. A felvilágosodás kori magyar irodalom ezen rövid életű lapjában jelent meg a Fanni hagyományai című regény, folytatásokban. A folyóirat célja a nők nevelése, illetve az irodalmi nyelv kialakítása és „a nemzet tsinosodása” volt, amint utóbbiról maga Kármán is szövelt az utolsó lapszám híres tanulmányában.

A következő évtizedekben kiépült az elegáns, már klasszicista stílusban tervezett palotasor az akkori Duna-parton – amelynek néhány tagja most is látható a mai Apáczai Csere János utcában –, valamint a Vigadó elődje, a Pollack Mihály tervezte Redout, előttük pedig a sétány. Az 1838-as nagy árvíz elég jelentős pusztítást

végzett a környéken, a Kemnitzer-fogadó akkori bérlője, Bartl János a felújítás után a következő évben nyitotta újra az intézményt, már teljesen szállodaként. Ekkor kapta a nem sokkal azelőtt trónra lépett brit királynő, Viktória tiszteletére az Angol Királynéhoz cégért.

Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc végén az osztrákok Budáról lényegében szétlőtték a pesti partot, a szálloda is jelentős károkat szenvedett, majd 1851-re Hild József klasszicista stílusú tervei szerint az akkori tulajdonos, Wodianer Móric már háromemeletessé építtette újjá. Az akkor újdonságnak számító Thonet-bútorokkal, a korábbi pompának megfelelő kávéházzal, étteremmel bíró hotelben lakott másfél évtizedig Deák Ferenc is – a források szerint itt mondta tollba (nehogy a kézírását felismerjék) híres, a kiegyezés alapjait meghirdető hűsvéti cikkét 1865-ben –, erről domborműves emléktábla is tanúskodik 2003 óta a most itt álló ház falán. A korszakban egyébként számos híres hotel volt a tágabb környéken, báltermekkel, éttermekkel, kávézókkal: például a Vadászskürt, az István Főherceg, a Tigris és a Nádor.

A kiegyezést követő évtizedekben az Angol Királyné szobáiban megszállt például a brazil császár, Habsburg Rudolf trónörökös, a későbbi VII. Edward brit király még walesi hercegeként (a jelenlegi uralkodó, II. Erzsébet dédapja), a perzsa sah, a bolgár cár, és az idős Deákot személyesen meglátogatta Ferenc József és felesége, Erzsébet királyné is egyszer.

Bár a források nem számolnak be róla, hogy miért, de száz éve, 1916-ban bezárt az Angol Királyné, ezzel el is tűnt ez a cégér. Feltehetőleg az

első világháború közepén a gazdasági nehézségek is jelentős szerepet játszottak ebben. Korabeli híradások szerint a Grand Hotel Imperial vezetősége „a személyzet nagy részét átvette”, hogy vendégeinek színvonalas kiszolgálást biztosíthasson. Az épületet a Magyar Királyi Pénzügyi Pénzügyi Központ, az akkor megalapított felügyeleti szervezet vette meg és alakította át irodaházának, de 1940-ben aztán az épület is eltűnt, a szervezet lebontatta – az akkori régészeti feltárások meg is találták a néhai rondella alapjait. A Deák-lakosztály bútorai ekkor kerültek a Nemzeti Múzeum gyűjteményébe. A ház helyén pedig 1952-re készült el a hazai avantgárd és modernista építészet egyik jeles alakja, Nyíri István tervei alapján az Uvaterv akkori székháza.

Érdekes kapcsolatokra bukkanhatunk e ponton, a Kemnitzer és Wodianer családok, a pénzügyi központ, illetve Nyíri István háromszögében. A dúsgazdag, eredetileg tímárként dolgozó Kemnitzer János 1821-ben a mai Bajcsy-Zsilinszky úton, az Erzsébet tér oldalában is építtetett egy hatalmas házat, a Marokkó-udvar néven ismertté vált klasszicista palotát, két fekvő török figura szobrával a timpanonján, amely aztán szintén Wodianerék tulajdonába került. Ezt 1950-ben bontották le a szomszédos házakkal együtt, hogy szélesítsék az utat, és mögöttük megépülhessen a távolsági buszok pályaudvara – amely szintén Nyíri István alkotása. Aki viszont az Angol Királyné épületébe költöző pénzügyi központ új, 1940-re felépült székházát is megtervezhette a Szabadság térré...

ZSIRAV-RUMMER ZOLTÁN

„ Minden rangú ember és mindkét nem eljöhet, s a fodrász púderes kabátjában, meg az öreg kofaasszony is eljön, hogy kávéját elfogyassza, vagy likőrjét megigya ”

Mikszáth Kálmán: Magyarország lovagvárai (8.) Gúnyvár

Az 1889-ben írt gyűjtemény 1926-os Révai-kiadása alapján

Szép dolog a virágbeszéd, sőt a legyezőbeszéd is divatban volt egy időben az előkelő szalonokban, de mi ez mind a várakkal való beszélgetéshez képest.

Ezt a nagyúri mulatságot megcsinálta János Zsigmond király 1562-ben.

A székelyek tettek a tűzre rossz fát. Mikor kardra került a viszály I. Ferdinánd és János Zsigmond közt, a székelyek Ferdinánd mellett nyilatkoztak. Leginkább a pixidárosok, akik Ausztriától remélték megszorított kiváltságaik helyreállítását.

»Nem kell János Zsigmond!« Ez a kiáltás zúgott végig a székely bérceken.

Össze is gyűlének a vajai rétre vagy negyvenezeren, a nagytermetű Pálfalvi Nagy György vezérlete alatt.

- Halál János Zsigmondra és az urakra!

Még akkor nem sok ideje múlt a Dózsa-lázadásnak. Nagyon öreg emberek még emlékeztek rá. És a fiatalok szerették volna megkóstolni.

A király ellen indultak; közben zsákmányolva

a nemesi portákon. Hanem a király sem aludott, ellenök küldé az oláh származású Majláthot, aki Marosvásárhelynél szétverte a felkelőket.

Rossz napok jöttek most a székelyekre. Kiváltságaikat még kisebbekre szorítá a király, és a nagytermetű Pálfalvi György sem maradt olyan nagytermetűnek; megkisebbedett egy fejjel. Nemkülönben a többi főnökök, kik szintén halállal lakoltak a segesvári országgyűlés határozatából.

De a gyűnyanyag még mindig ott maradt a székely földön, a kifolyt vér azt el nem oltotta. János Zsigmond, hogy a további lázongásokat megfékezhesse, két várat épített, egyet Udvarhelyen, egyet nem messze attól, Várhegyen.

Az egyik várnak azt a nevet adta: »Székely támad«, a másik várnak azt a nevet adta, »Székely bánja«.

Egy pasquill kövekből rakva, bástyákkal erősítve, tornyokkal ékesítve, nehéz ágyúkkal felszerelve!

A két vár tehát nagy szálda volt a székelység

szemében. Elég volt említeni őket, hogy arcukba kergesse a vért.

Sokáig nem lehetett a székelyt túrni. 1599-ben az egyik gúnyvárat (a várhegyit) széthányta a haragra lobbant székelység úgy, hogy kő kövön alig maradt.

Az udvarhelyi fészek sokkal erősebb volt, csinosabban, gonddal építették: imitt-amott most is látszik a falakon egy-egy megkopott, elmosódott farkas (a Zápolyák címere), néhol pedig az Izabelláé: a kígyó.

De ha százszor erősebb lett volna is, addig nem nyughattak a vitéz székelyek, míg az a farkas rájok vicsorította a fogát és a kígyó nyakuk körül látszott tekerődni.

Nekiestek egy nap az udvarhelyi várnak is és lerontották, de nem valami nagy szerencsével: mert a lécfalvi országgyűlés rájok parancsolta: »Építsék fel újra!« Építsék fel a saját székelyüket. Keservesen esett az a téglahordás.

János Zsigmond halála után az álladalomé lett a vár, majd II. Rákóczy György adta azt Kemény

Boldizsárnának ötezer forintban. Később a Gyulai családé lett, míg végre Pekry Lőrinc kuruc vezér haragjában lebontatta székelyek által.

Romjai ma is állanak, de a székely már nem bánja. Ami seb volt valamikor, most kellemes emlék. Régi neve is már a regéé. Egyszerűen »csonka vár«-nak hívják. Farkastej nő az udvarán s kígyó csúszik a gyom között – mintha a János Zsigmond címerállatjai szerepelnének itt még mindig.



Képirás (12.)

Boldizsár Andor a tisztán tagolt, gyönyörűen zengő beszédét magával vitte a sírba

Hősi halottak

Száz évvel ezelőtt, a Nagy Háború idején – mint az ilyenkor általában lenni szokott – a hadvezetés szinte válogatás nélkül mozgósította a férfiakat, így természetesen a színészeket és más művészeket is. A korabeli sajtó pedig ünnepelte az egyenruhát ezúttal immár nemcsak jelmezként magukra öltő ismert, vagy kevésbé ismert előadókat, festőket, zenészeket. A Színházi Élet című lap 1916-os karácsonyi számában többoldalas képes összeállításban dolgozta fel, hogy kik cserélték fel a világot jelentő deszkákat (a hangszereket vagy az ecsetet...) fegyverekre, és cserélték fel a teátrumok, a kiállító- vagy koncerttermek világát a harcterekre. Ebben az összeállításban azonban, sajnálatos módon, már helyet kellett kapniuk a művészvilág áldozatainak, hősi halottainak is. Mintegy táblaszerűen, portrékkal

mutatták be a frontokon elesett művészeket, és ezzel tisztelgett az emléküik előtt. A felső sorban: Csopó Jenő (1.), Vértés Mihály (2.), Boldizsár Andor (3.), Bányai Elemér (4.). Az alsó sorban: Sztrakoniczky Károly (5.), Lévy Elemér (6.), Bihar Sándor (7.). A nyolcas számú színészáldozat neve, sajnálatos módon, lemaradt a Színházi Élet 1916-os képaláírásából. Ő lesz hát az ismeretlen katona, akinek sírjánál ma fejet hajtunk, hiszen százával, ezrével voltak a Nagy Háborúnak elesettei minden oldalon, akiket később már csak névtelen hősként tartottak nyilván; ahogy jómagam sem tudom – mert a család soha nem tudta meg – hol és milyen körülmények között esett el dédapám a Monarchia katonájaként. Boldizsár Andor például Müncz Adolfféé született Karcagon 1878. március 13-án, majd Kecskemét-

ről került fel a fővárosba, s mint feljegyezték róla, tisztán tagolt, gyönyörűen zengő beszédével, méltóságteljes humorával remekül alakított magyar parasztembereket. Vagy az örmény származású, Zuboly írói álnéven is ismert Bányai Elemér Szamosújváron született 1875. augusztus 21-én, újságíróként kereste kenyerét, de íróként is jegyezzük. Ő önkéntesként vonult be a hadseregbe és az orosz fronton esett el. Sztrakoniczky Károly a Nyugat szerzője is volt, de így búcsúztatta őt a Lyka Károly szerkesztette Művészet című lap: „A magyar kritika Benjáminka, szép, biztató, férfias reménysége volt.” Hosszan lehetne folytatni a felsorolást olyan nevekké, akik nem szerepeltek a Színházi Élet összeállításában. Mégis, elég talán, ha száz év távlatából mindössze annyit mondunk: nyugodjanak békében mindahányan! (SZPA)