

**KONZERVÁLT
ÚTIPOR**

KOMÁROMI JÓZSEF

KONZERVÁLT ÚTIPOR

indzsera, balalajka és egyéb hasznos élmények

2006

Megjelent a
blablabla Kft
gondozásában

©Komáromi József
Szerkesztette: Komáromi József
A borítót tervezte: Komáromi József
ISBN:

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés			9
I. RÉSZ	1. fejezet	Hazai tájak	11
	2. fejezet	Dunai hajózás	23
		Esztergomtól Mohácsig	23
		Először az Al-Dunán	30
		Megismerkedésem a Felső-Dunával	50
		Paklis hajó	64
		Kis-víz	71
		Zuhatagi szolgálat	76
	3. fejezet	Csehország és Szlovákia	79
	4. fejezet	Lengyelország	83
	5. fejezet	Németország	91
	6. fejezet	Nagy-Britannia	116
	7. fejezet	Franciaország	125
	8. fejezet	Adriai-tenger	128
	9. fejezet	Bulgária	132
II. RÉSZ	10. fejezet	TESCO-szakértő	135
		Etiópiai remények	138
		Valóra vált remények	142
		Egy szakértő első napjai	147
		Családostul	160

	Földrajzi és történelmi áttekintés	
	Aida országáról	167
	Országjárás	177
	Hétköznapi Addisz Abebában	194
	Tana-tó	198
	Nagy tavak	204
	Költözködés és hazai szabadság	210
	A második év	216
	Egyiptomi és görög élmények	230
III. RÉSZ	11. fejezet Szovjet-ország utazások	236
	12. fejezet Moszkvai szolgálat	266
	Egy kis moszkvai útikalauz	269
	A hiányok és kiváltságok földjén	273
	Baku	280
	Moszkvai téli napok húsprogrammal	285
	Kiruccanások	295
	Friss erővel új (bal)sikerek felé	311
	Korea	314
	Harmadik évem Moszkvában	319
	13. fejezet Kijev	322
	14. fejezet Tengiz	332

Bevezetés

Gyermekek, különösen a fiúk, gyakran akarnak olyan foglalkozást választani felnőtt korukra, amilyen a mozdonyvezető, hajós-kapitány, esetleg felfedező. Ez mind abból fakad, hogy az ember alapvetően kalandra termett, ez mutatkozik meg a biblia édenkerti történéseiben is, hiszen ami tilos vagy ismeretlen, az nem hagyja nyugodni az embert, még ha ezzel magát veszélybe sodorja is.

Én sem voltam kivétel, amint olvasni tudtam, akartam is olvasni -- nem volt akkor még sem TV, sem videó, számomra még a pesti gyerekek részére elérhető olcsó, bolhás mozik sem, mivel olyan kis faluban nőttem fel, ahol csak egyetlen kertmozi volt a nyári idényben, télen pedig csak a petróleumlámpa fénye maradt az olvasáshoz. A meséket hamar kinőttem, kivéve az Ezeregyéjszakát, ami szerintem felnőtteknek készült, ezután már a kaland és az útleírás volt a csemege számomra. Nem is lett volna belőlem más, mint az összes, amit felsoroltam, de az élet nem olyan engedékeny, nagyon is merev ketrec azok számára, akik burokból nem születtek, ezért az én sorsom is meg volt határozva. Ismerjük a világirodalomból, hány fiatal, aki hasonlóan képzelte el az életét, volt kénytelen szülei, rokonai nyomására olyan pályát választani, ami maga volt az unalom, legalábbis szerintük, és legalábbis egy időre.

Bátyám gyermekkorában balesetben elhagyott bennünket, és rendkívüli műszaki érdeklődése miatt megálmodott gépészmérnöki hivatása, amely korai halála miatt nem válhatott valóra, beszippantott engem, mint egy jó porszívó. Szüleim nem törődtek velem, hogy minden vagyok, csak nem technikai zseni, nem is gondoltak másra, mint arra, hogy szegény bátyám helyett én váljak gépészmérnökké -- ami akkor azért még rendelkezett némi vonzással, nem úgy, mint ma, amikor csak a bankár és a számítástechnikai szakember az ember --.

Szóval nem lettem hajóskapitány, bár hajón dolgoztam egy ideig, sem

felfedező, bár Afrikát megjártam, és láttam olyan állatokat és embereket, akik nem mindenki számára ismertek, még kevésbé lettem mozdonyvezető. Gépészmérnök lettem és aztán később közgazdász is. És a várakozások ellenére ez nem annyira elzárta a kalandtól és a világljárás lehetőségeitől, hanem ezzel tudtam részben valóra váltani gyermekkori álmaimat.

Akik azt a balgaságot elkövetik, hogy ezt a könyvet kezükbe veszik, sőt el akarják olvasni, azoktól eleve elnézést kérek, ha nem mindig azt fogják kapni, amire számítanak. Mint aki Görögországban kéri a számlát egy kiszendéglőben, és nem az az összeg áll rajta, mint amire számított. Megpróbálom az idegen tájakon látottakat, az ott átélt eseményeket nem naplószerűen továbbadni, hanem desztillált formában, a lényeget elmesélni. Ebben segítségemre van az a tény, hogy némelyik élménytől már évtizedek választanak el. Kiegyenlíti viszont ezt a hatást az, hogy az olvasó egyszerűen fel lapozza a fejezetek végén levő képgyűjteményt, és reális valóságában látja azt, amiről olvas. Az a hobbim, hogy fényképen örökítem meg az eseményeket, tizenéves koromtól él. Mintegy három-négyezer felvételem nagyobbik része színes diapozitív, amelyek zömét saját magam hívtam elő -- bár a nyersanyagok gyakran nem voltak érdemesek a témára, de hát szegény ember vízzel főz -- saját sötétkamrámban vagy előhívó tankomban.

Igyekeztem a meglátogatott vidékekről a fényképeken kívül némi leírást is adni, de bizonyára megértik, ha azért a saját magammal és útitársaimmal történtek is helyet kaptak. Néha még korrajznak is felfogható egy-egy részlet, mert a legtöbb helyre nem saját akaratomból és költségemen utaztam, hanem küldtek, hivatalosan munkahelyeimről. És ezek mögött mindig volt valami tisztességes -- vagy ellenkezőleg -- indíték. Minden összefügg a világban, ezt nem kell bizonyítanom.

Szeretném, ha a felsorolt valamennyi visszahúzó tényező ellenére az itt következő beszámoló több kellemes, mint visszás élményt hagyna az olvasókban. Talán, ha maga a leírás nem is nyeri meg mindenki tetszését, a fényképanyag kárpótolja azokat, akiket az olvasmány nem tud lekötni.

ELSŐ RÉSZ

1. fejezet Hazai tájak

Mielőtt még a magam akaratából -- vagy saját sorsomtól vezérelve -- utazni kezdtem volna, szüleim és a történelem eseményei hozzásegítettek, hogy az ország (melynek méretét dialektikusan az adott időszakra vonatkoztatom) távoli pontjaira eljuthassak. Csak három hónapos voltam, amikor apám pénzügyőri foglalkozása és a második müncheni szerződés Székelyföldre sodort. A szerződéssel visszacsatolt Észak-Erdély az állami hivatalnokokat az anyaországból kapta, apámat is odahelyezték. Talán mondanom sem kell, hogy amit arról a vidékről és lakosairól tudok, azt nem saját tapasztalatomból merítem, hiszen mielőtt három éves lettem volna, egész családom csatlakozott a menekülő-áradathoz, és még sokáig nincsenek emlékeim a meglátogatott falvakról.

Amikor hatéves voltam, 1947-ben, a háború után újra szerveződő pénzügyőrségtől elküldték apámat, aki emiatt gyöngyösi szolgálati helyét saját akaratából a Balaton déli partján fekvő Fonyódra cserélte, ahol rokonsága, számos testvére élt. Kilenc évig laktam ott, a Balaton szeretete akkor ivódott mélyen belém. A távoli emlékek persze az ötvenes évek elejének -- legjobban falun érzékelhető -- igazságtalanságait is felidézik, amelyből hozzám főleg az jutott el, hogy anyámmal az erdőben gyűjtöttük össze a szükséges faanyagot a téli fűtési szezonra, vagy hogy sokszor az volt az ebédünk, hogy egy üveg étolaj maradékából a tányérba öntöttünk pár cseppet, és kenyérral kitunkoltuk. De egy értelmiségi gyerek emellett azért azt is érzékelte, hogy mássága miatt a falusi gyerekek nem fogadják el, irigylik tőle a családban a környező átlagnál könnyebben megszerezhető nagyobb tudását, de mindezt erejükkel és kapcsolataikkal akarva ellensúlyozni, nem hagynak ki egyetlen alkalmat sem, hogy megalázzák.

Az emlékek között azonban elsősorban a vidék csodálatos, rabul ejtő szépsége maradt fenn. A Balaton ezernyi arca, a forró nyári napokon a magas löszfalról nézve, amikor az önmagában zöld víz a halvány eget tükrözi vissza; vagy amikor a Nap felhő mögé rejtőzik, akkor pedig sűrű lesz

az egész vízfelület, mint a fémlemez, de ragyogása nem múlik el akkor sem. Ősszel, amikor az észak-nyugati szél félméteres hullámokat korbácsol rajta, fent a dombon csak a szél ereje érezhető, de az annyira, hogy a mélység fölél kihajított faág nagyot perdül, és bumerángxént hull az őt elhajító ember fejére. A víz azonban egyöntetűen szürke a mélyen ülő felhők alatt, színe is azokkal egyezik, és az egymást tíz-húsz méterre követő hullámok sora tisztán látszik egészen a távoli túlsó partig. A hullámok fehér tarajosra váltanak, amint a sekély parthoz közelednek. Ettől van az a csodálatos szürke kvarchomok, amit a hullámverés a partra dob. Illetve volt, amíg a hatvanas évektől kezdve be nem zárták a vizet betonteknőbe, azóta csak a rossz szagú korhadó hordalék szaga érezhető, a homok lent marad, nem úgy, mint mikor a víz szabadon kifutott, és lerakta a homokot, arra a hordalékot, amit az élőlények saját céljaikra hasznosítottak.

Mi mindent fel lehet szedni ilyen hűvös, viharos őszi időben. A híres balatoni kecskekörmöktől kezdve, amelyek tulajdonképpen a félbetört vándorkagylók megkövesedett héjának hegyesebbik végei, a nyakláncba fűzhető apró csigák üres héján át a szerencsétlenül járt hajókról és csónakokról származó felszerelési tárgyakig. Aki ilyenkor part-menti sétára adja a fejét, az számíthat arra, hogy nem lesz kihez szólnia, amíg úgy nem dönt, hogy hazamegy, vagy a kocsmában bedob egy kis melegítőt.

Aki ott lakik a tó melletti községben, az nem kerülheti el, hogy gyerekként iskolai kiránduláson, később saját kompániájával, családjával, át ne hajózzon a tavon a szemben fekvő partra. Az a szemközti part! Micsoda gyönyörű látvány! A kialudt vulkánok egymás mellett, sorban. Mindegyik közül legszebb a Badacsony. Átlagos nyári vagy kora-őszi napon a tó felett kialakuló pára mélykékre festi a hegyeket, nem lehet tisztán látni az erdőt, a szőlőskerteket, présházakat. Amikor azonban egy hidegfront kitakarítja a párát, mintha a hegyek belegázoltak volna a vízbe, hogy átjöjjenek az inenső partra, szinte a kezünkkel megérinthetjük őket. Az a hat kilométer, ami elválaszt tőlük, semmivé lesz. Minden tisztán kivehető, a hajóállomáson a fehér személyhajó, amint fekete füstgomolyagot fellövellve elindul a húszperces útra a fonyódi kikötő felé, a vitorlások, a horgászok csónakjai, feljebb pedig a hegy lábánál a jómódúak kertjei a takaros házakkal, még feljebb a sokholdas szőlők, a földből kitermelt bazaltkőből épült présházakkal, amelyek több századon át fennmaradtak és legtöbbször még lakó-

házzá is alakult.

Az erdő, amely a 400 m magas hegy tetejét és az alatta levő 100-méteres gallért takarja, kristálytisztán mutatja magát, nem érvényes rá a mondás, hogy a fától az erdőt ne lehetne látni. Az úton ballagó emberek élesen kívánnak a tájból, még talán meg is lehet őket ismerni. A Badacsony a geológusok szerint úgy keletkezett, hogy három egy sorban álló vulkán addig ontotta magából a lávát, amíg teljesen fel nem töltötte a köztük levő helyet, ma már csak a vulkanikus púpok csúcsa jelzi, hol is voltak eredetileg. A Szigligettől Tihanyig húzódó felvidék számos vulkanikus hegyével egy sorban helyezkedik el, Dél-nyugatról Észak-keletre. Igazi szőlőskertjeik a Balaton felé eső dél-keleti lejtőkön helyezkednek el. A másik oldalon is terem szőlő, de ott már nem az a tüzes bor szüretelhető. A Badacsony észak-keleti végén a láva csodálatos kőoszlopokat hozott létre, mintha egy óriás szakács gigantikus palacsintarakásokat halmozott volna fel egy hozzáillő méretű tányéron. Az ember természeténél fogva persze nem annyira a szépséget látja, mint inkább a pénzt: nagyon gyorsan elkezdtek bányászni a vasúti pályákhoz használható bazaltot. Gyerekkoromban naponta háromszor-négyszer hallatszottak a robbantás hangjai, aki csónakjából lógatta a horgot a vízbe, onnan tudhatta meg, hány óra van. Most már a maradék bazalt szerencsére biztonságban van, 1964-től a bányászat megszűnt. A hegy másik végén is van láva-park, de ott nem volt bánya, ott egy nagy keresztet állítottak fel, amely a másik partról is látható tiszta időben. Fel lehet menni a hegytetőre, kiváló séta, kis kapaszkodóval fűszerezve.

A Balaton déli partja lapos. Mindössze három domb emelkedik, ebből kettő Fonyódon van, egy Balaton-bogláron. A fonyódi dombok igazán akkor értékelhetők, ha az ember a tavon hajózik, és a nap már lemenni készül. Ilyenkor a kettős ikerdomb közül a jobboldali feltárja, hogy csupasz az oldala, a tó felé meredek löszpart néz. A rásütő délutáni napban a szakadék fehéren tündököl. Mind a két dombot részlegesen erdő, vagy inkább liget borítja. A forró nyári napok legkellemesebb szórakozása az erdőben üldögelni a sétautak mentén kirakott padokon.

A két fonyódi domb volt az őrzője nagyon régen, évezredekkel ezelőtt, a Balaton dél-keleti irányban elnyúló hosszú öblének. Ezt az öblöt aztán a folyamatos észak-nyugati széljárás által keltett hullámverés lassan-lassan

bezárta, elrekesztette a Balatontól. Az önálló lefolyással és táplálással nem rendelkező belvízből a természetes töfejlődés során előbb mocsár lett, majd ingovány, végül láp, vagy ahogy Somogyban hívják, berek. Ez is a neve még ma is, amikor már a maradék vizet is kiszipolyozták alóla. Úgy hívják, Nagyberek. Gyerekkoromban még az ingovány stádiumban volt az északi része, tőzeget termeltek ki, a szabadon maradt tőzegtavak vörösbor színe jellegzetes látványt nyújtott. Aztán a levezető kanális a maradék vizet belevitte a nyaranta ugyancsak alacsony vízszintű Balatonba, amelynek vizét a Sión fel- és leszállítandó hajók miatt állandóan engedni kellett. Ma már szintiszta termőföld a berek, az ötvenes évek végén létrehozott állami gazdaság élvezi az elmúlt évszázadokban felgyülemlett szerves anyag előnyeit.

A Balaton üdülőhely, de mint ilyen, kizárólag nyári kikapcsolódásra alkalmas. Az ott lakók viszont télen is ott maradnak. Akkor pedig eléggé unalmas, kivéve a Balaton jegét, amit halászatra, nádvágásra, fakutyázásra -- ez a szerkezet úgy néz ki, mint egy szánkótalpakra felszegelt ebédlőszék, jó magas, és aki ráül, egy pár szeges végű bottal lökheti magát a jégen, de megy is, mint a meszes, amíg nincs pechje az illetőnek, és nem talál rianást az útjában -- és jégkitermelésre használtak, amikor én ott laktam. A téli Balaton nem igazi szórakozás. A sima felszín felett meglódul a levegő, örökké szél van, és a sok mínusz fokos szél ugyancsak hideg. Egyébként azt sem tudja az ember, hol van vége a partnak, és hol kezdődik a Balaton, olyan az egész, mint a behavazott Nagyalföld.

Az én balatoni időmben még elég kevés vonat járt arra, pedig a falu a Budapest-Nagykanizsa fővonalon van, sőt, Kaposvárra, Somogy-megye székhelyére is innen megy a vasút. Persze a járatsűrűséggel ma sem büszkélkedhetne a MÁV, a 60-as években volt csak egy rövid időszak, amikor az ember lekésett egy vonatot, és sietnie kellett a restiben a korsó sörrel, hogy következő is el ne szalassza. Persze azért nem mindegy, gőzmozdonyok járnak-e, mint mikor ott laktam, vagy motorvonat, mint a fellendülés idején, illetve a ma már elkészült villamos pályán száguldnak-e a Kandó-szerelvények.

Fonyód 2-3 ezer lakosú falu volt az én ott-tartózkodásom alatt. Felfelé ívelő pályája akkor indult el, amikor 1950-ben járási székhely lett, ezt a

címet a rivális Boglár elől halászta el. A járás, mint fogalom és közigazgatási egység már a múlté, de a település lélekszáma és színvonala folyamatosan emelkedett mind a mai napig. Az általam látogatott nyolc-osztályos iskola mellett ma már gimnáziuma is van. Sok szerencsét a fonyódiaknak továbbra is!

A Balaton többi települése közül, bár ismerni ismerem mindet, legjobban mégis Siófokot sikerült megtapasztalnom. Közel másfél évig tanulója voltam a "Perczel Mór" gimnáziumnak 1955/56-ban. Nevezik a várost a Balaton fővárosának is, bár ezt a címet Keszthely is magáénak mondja. Siófok az utóbbi időben talán inkább más tevékenység fővárosává lett, amelyet az olasz nyelv fejezhet ki legszebben.

Tizenöt éves koromtól Budapesten élek, azt hiszem, a fővárosról csak keveseknek tudnék bármi újat mondani, azzal pedig nem szeretném az olvasók idejét rabolni, hogy saját impresszióimat vessem papírra. Egyetlen megállapítás, amit meg kell tennem, az, hogy az általam itt töltött 44 év alatt annyit fejlődött a város, mint egész addigi történelme során. Ez nagyrészt, sajnos, magával hozta a lehetséges negatív kísérőelemeket is. Csak egy példa a változásokra. Hat évig éltünk feleségemmel albérletben házasságunk első idejében. Ez alatt, sőt, inkább csak az utolsó három év alatt, lakóhelyünk környéke kisvárosi jellegű apró-házaskörnyékből átalakult a főváros egyik házigyári lakókerületévé. Utána új lakásunkba költöztünk, amelyet szintén azalatt a három év alatt építettek fel. Bár a terület már közművesítve volt, csak a lakótelepre terjedt ki a közmű. Ez volt egyébként a pestlőrinci KISZ lakótelep. Szomszédságában még állt az 1941-es erdélyi bevándorlók részére létesített állami lakótelep. A másik három irányban zöld mező, kissé távolabb erdő határolta. Az erdő egy részén működött a lőrinci téglagyár agyagbányája. A téglagyár helyén áll ma a szakorvosi rendelő. Az erdőt utak szegélyezik és szelik át. A zöld mező egy része akkor mocsaras volt, náddal, sással, békákkal. Ott engedték el fiammal azt a békát, amelyet egy jó humorú halárus neki ajándékozott segéd-meteorológusnak, és addig őriztünk, amíg rá nem jöttünk, hogy az egyén nem annyira leveli, mint inkább kecskebéka. Jelenlegi munkahelyemen az íróasztal ott áll, ahol a békát elengedtük. Azóta ugyanis a zöld mező helyén épült fel a Gloriett lakótelep.

Talán ideje rátérni azokra a helyekre, ahova a sors jóvoltából elkerültem. Parádsasvár, a Mátra egyik völgyében fekvő kis falu volt az első olyan hely, ahova 16-évesen, alig pár hónappal Fonyódról Budapestre költözésünk után eljutottam. Addig legmagasabb hegynek a Badacsonyt ismertem. A Mátra ma is kedvencem a hazai hegységek közül, úgy látszik, valami vonz a vulkanikus képződmények felé. Hogyan is kerültem oda? Nos, egyik nagynéném szokása volt a falusi nyaralás, megőrizte ezt a szokását a két háború közötti időszakból. Levelezésben állt több vidéki ismerősével, és szabadságát rendszeresen ezeken a távoli helyeken töltötte, akkoriban még, az 50-es években, szinte ingyen. Ő vitt magával engem is egy másik fiúgyerekekkel együtt. A falusi vendéglátó családok örültek a szezonális különjövödelemnek, az ellátás pedig kitűnő volt, a magyar konyha hagyományai szerint.

A község a parádi gyógy-szanatórium közelében fekszik, a Csevice nevű forrás, amelynek vizét a parádi szanatórium használja, a falu határában ered. Ősidőkben a víz mindenkié volt, aztán az állam bekerítette, a vizet saját monopóliumává tette, de a helyi lakosok azért továbbra is utalványt kaptak akkora havi kvótával, amit meg sem tudtak inni. A víz szénsavas is, de fő erénye az a kénvegyület, amit a vizet először megkóstoló ember el sem tud viselni. Olyan, mintha záptojással készült matróz-sört próbálna valaki lenyelni. Fokozatosan azonban hozzá lehet szokni, mint a nikotinhoz. Később már nem is ízlik a sima friss víz, mert se íze, se büze.

A forráson kívül a vidéknek két fő látványossága van. Egyik a Mátra, a csodálatos erdőrengeteggel. Meleg nyári napokon is elviselhetővé válik a forróság a hatalmas fák és az aljnövényzet által nyújtott hűvös árnyék miatt, a vegetáció a nedvességet is megőrzi, még a legszárazabb hónapokban is képes a gombák növekedését elősegíteni. Amikor pedig máshol is van gomba, itt nem is kell keresni őket. Még az út mentén is ott illetlenkednek. Egyedül itt találtam császárgalócát, a legenda szerint Claudius császár kedvenc gombáját. A Mátra egyébként annak ellenére az ország leginkább megőrzött vadregényes tája, hogy Gyöngyös közvetlen közelében van, sőt, Egerből is könnyű odajutni.

Másik dolog, amit érdemes megnézni, az üveggyár. Amikor először láttam, még az eredeti technika volt jelen, mindent kézzel készítettek, tüdő-

vel fűjtak. A 60-as években modernizálták, de az nem vált be, mivel attól már nem az volt "a" parádsasvári üvegyár, hanem csak egy üvegyár a sok közül, így visszaálltak a hagyományosra, persze azért a magasabb műszaki színvonalon. Termékeiből alig marad valami itthon, nem ismeretlen dolog, hogy külföldön jobban meg tudják fizetni a művészi kézimunkát.

A Mátrát jó tíz évvel később ismét sikerült meglátogatnom, akkor szakszervezeti nyaralás útján, közben persze rendszeresen ki-kirándultunk feleségemmel oda, albérlési szobánk nem igen marasztalt bennünket ott-hon. A későbbi tartózkodáskor már volt némi változás, de a csodálatos rengeteg erdő az maradt a régi. Amint említettem, a falu Parád mellett van, ahol a régi birtok területén a kastélyban gyógyüdülő van kialakítva. Páratlan látványosság az istálló és a kocsimúzeum. A falu akkor dicsekedhetett saját fafaragó-művészeivel, Asztalos Joachim alkotásai egyedien rusztikusak voltak.

Bár a Balaton örökre elnyerte nálam az első helyet minden természeti jelenségek és földrajzi helyek között, fiatalkoromban, amikor még nem fejeztem be egyetemi tanulmányaimat, és Zoltán barátommal a kapcsolatunk szorosabb volt, gyakran derítettük fel a Velencei-tó partjait is. A későbbi években, már családosan, feleségem rokonsága tette lehetővé az ismételt kiruccanást. A Balatonnal szemben persze nem áll meg ez a kis tó, amely egyébként a tavaknál szokásos életciklus sokkal előrehaladottabb stádiumában van, de nagyon sok szempontból talán még előnye is van nagyobb testvérével szemben. Aki csak pihenni és strandolni jön, annak a főváros közelsége is számít. Aki emellett madár-kedvelő vagy horgász, az pedig a jóval gazdagabb élővilágot élvezheti.

Visszagondolva ma is csodálatosnak tartom, milyen sokszor változtatja meg életünket egy jelentéktelennek tűnő mozzanat. Még egyetemi éveim alatt történt, hogy nem tudtam ellenállni egy lelkes hallgatótársam unszolásának, és, mivel tulajdonképpen nem láttam semmi rosszat abban, ha így teszek, beléptem a KISZ-be. Új tagként azonban nem tudtam kitérni az elől, hogy jelentkezzem egy építőtáborra a nyáron. Pedig nem nagyon volt szándékomban ilyesmi, más terveim voltak, hajóra akartam szállni, hogy gyakorlatot szerezzek és keressek némi pénzt. Addigra már néhány éve az a szokás, hogy a kormányzat ifjúsági építőtáborokat szervez, elfoga-

dottá vált. Az első ilyen tábor 1958-ban hozták létre a Hanság lecsapolására. Volt egy tábor a Dunai Cementmű építésére. Abban az évben pedig, amiről írok, 1961-ben, a táborba vonuló fiatalok feladata a Berentei Vegyiművek alapjainak kiásása lett, és ebből vettem ki én is a részemet.

Az élet a táborban, várakozásaim ellenére, nem volt kellemetlen. A fizikai munka nem volt ismeretlen számomra, ugyanakkor a társaság kitűnő volt. Mindez 4 hétig tartott, egész júliusban. Táborunkban csak fiúk voltak, a lányokat könnyebb munkára osztották be. Berente mikroszkopikus méretű község volt Kazincbarcika közelében, sőt, akkor hozzá is tartozott közigazgatásilag. Környéke, a Sajó völgye nagyon szép, bár akkor már érezhető volt az épülő BVK jövőbeli hatása. Minden esetre, akik szeretik a domboz, erdős vidéket, azoknak ajánlhatom egy kirándulásra. A tábor ideje alatt elláttak bennünket minden kulturális jóval, egy alkalommal ifjúsági zenekart hoztak szórakoztatásunkra (akkor még nem futott ki az első rock-and-roll korszak), máskor a KISZ KB rajkó-zenekarát hallgathattuk meg.

A Duna a maga csodálatos, vad szépségével azóta tart fogságában, amióta csak megismertem. Ma már a környezet szennyezése olyan méreteket ölt, hogy hagyományos üdülési, sportolási és horgászati tevékenységekre nem alkalmas. Negyven-ötven évvel ezelőtt azonban még nem ez volt a helyzet, illetve nem volt annyira ismert, milyen ártalmak fenyegetik azokat, akik szennyezett környezetben próbálnak meg kikapcsolódni. Közvetlenül a berentei tábor után, eredeti terveimnek megfelelően, egy hónapot töltöttem munkában a "Kossuth" személygőzös fedélzetén, mivel ösztöndíjas voltam a MAHART hajózási vállalatnál.

Amikor augusztus végén kiszálltam a hajóról, ahol életemben először gépkezelői beosztásban dolgoztam, és amelyről később bővebben beszámolok, még volt kb. 10 napom a következő, 5. egyetemi félévem kezdetéig. Véletlenül régi barátom, Zoltán éppen ráért, úgy döntöttünk, lemegyünk Bajára hajóval, és a gyönyörű szeptember eleji időben a Dunán és a holtágban strandolunk egy kicsit. Magammal vittem a kerékpáromat is. Nagyon kellemes hét volt, egy apró részletet kivéve. Egyik reggel a sátorban felkeltett a szükség, utána körülnéztem, minden rendben van-e, úgy találtam, hogy igen. A kerékpár is a helyén volt, a sáornak döntve. Amikor azonban két óra múlva felkeltünk, már eltűnt, nem is lett meg soha többé.

Ki kell tartanom amellett, hogy egyébként a nyaralás kellemes volt. A Sugovica nevű holtág, amely a városközpont közelében szigetet alkot -- ezt Petőfi-szigetnek nevezik -- azzal a szövevényes csatornarendszerrel áll kapcsolatban, amelyet még a szabadságharc előtt, majd a monarchia idején alakítottak ki a Duna mentén fekvő települések és a távolabbi helyek egészen a Tiszáig történő vízi összeköttetésére. Magát a holtágot téli kikötőként használják, emiatt elég jelentős kotrást igényel. A jelentéktelen vízsebesség miatt az üledék finom homok és iszap. Amikor mi ott voltunk, akkor frissen kotorták ki a medret, a több száz vagy ezer köbméternyi finom homokot közvetlenül a parton terítették el. A szeptemberi meleg időjárásban a homok felmelegedett, szinte déltengeri strand képzetét keltette. Hatalmas kiterjedése és a homok tisztasága miatt Zoltánnal elneveztük Szaharának. Ma már ez a környék is egészen más. Közben alkalmam volt ismétellen felkeresni a várost és azt a helyet, ahol a kellemes nyaralás lezajlott, de sem a Szahara nem létezik, sem az az érintetlenség, amit ott láttam. Most az a sziget a város szabadidő-centruma, minden előnyével és hátrányával az ott tapasztalt fejlődésnek.

Az ország hegyvidéki tájai közül második számú kedvenc számomra a Bükk-hegység. Az egészret sajnos nem ismerem, mivel ahhoz több időt kellett volna ott eltöltenem, vagy Miskolcon kellett volna laknom. Olyan ez, mintha a Louvre-ról beszélnék: aki jól ismeri, annak ott kellett dolgoznia az intézményben, különben nem mond igazat, ha azt állítja, hogy ismeri. Első munkahelyem tette számomra lehetővé az országjárást, és első lakáslehetőségem növelésem után. A MAHART ugyanis a vasútra személyzeti jegyet biztosított, az albérlet pedig (ami azért lakás, ha nem is teljes értékű) nem nagyon tartott bennünket a falakon belül, mentünk inkább, amerre láttunk. Akkoriban szinte az ország egyetlen jó vasútvonala (megfelelő célállomással) a miskolci volt, ahova a Lillafüred Expressz leröpített bennünket kevesebb, mint két óra alatt. Miskolc ugyan önmagában nem nagyon volt érdemes a megtekintésre, de ott volt Miskolc-Tapolca és Lillafüred.

Az utóbbi volt a kedvencünk. A kisvasút felvitt bennünket a nagyszállóhoz, tovább nem utaztunk vele, mivel általában egy napra tudtunk csak kirándulni, hogy ne kelljen szállást fizetnünk. A Lillafüredi-tó környéke biztosít programot jó néhány órára, ebbe még bele sem fér a közeli három

barlang megtekintése. Ha viszont csak az egyikre van időnk, az a Szeleta-barlang legyen, mert ott lakott ősünk (bár újabban az a tudományosan elfogadott nézet, hogy a neandervölgyi ember nem volt ősünk, csak a mi valódi ősünkkel egyidejűleg élt a környéken). Érdemes a visszaúton egy megálló gyalog lemenni, és ott várni meg a kisvasutat. A gyalogút ugyanis csodálatos ösrengetegen vezet át, amelyet tisztán ős-öreg bükkfák alkotnak. Ha nem is szólunk az esetleges gomba-zsákmányról, akkor is megéri az élmény. Mintha a kölni dómban állnánk, ha körülnézünk. A milliányi apró zajból összeálló csend pedig szinte szól hozzánk. Feledhetetlen élmény.

Bár az ember sok érdekes helyet bejár külföldön, ha lehetősége van az utazásra, néha egy időre leragad, és több időt tölt otthon. Ilyenkor szüksége van arra is, hogy saját hazájának addig nem ismert tájait meglátogassa. Ezt tettem én is családommal 1984-ben. Hetedik osztályos fiúnkat elvittük országjárásra, megnéztük a hortobágyi nemzeti parkot. Kora reggel vonatra szálltunk, majd Füzesabonyban egy másikra szálltunk át, ami odáig vitt bennünket. Magyar ember nem vonhatja ki magát a Hortobágy hatása alól. Lehet, hogy ez az érzés még a honfoglalás előttről ered, amikor őseink élete a nagy síkságokhoz és a nomád állattenyésztéshez kötődött. Azóta ugyan évszázadok múltak el, de a Nagyalföld varázsa ma is létezik. Páratlan élményt nyújt az a vidék. Ha egyetlen épület sem állna ott, akkor is így lenne talán. Így azonban, a vidék közismert jelképei csak növelik a magyar látogató megilletődöttségét. Programunk igazán jól zajlott le. Megebédeltünk a hortobágyi csárdában és végignéztük az összes múzeumot. A sűrke gulya különleges magyar fajtájú szarvasmarha, amely sovány húsáról nevezetes és hosszú szarváról -- és a kilenc-lyukú híd megtekintése alatt az idő már délutánba fordult, kiballagtunk az állomáshoz és hazautaztunk.

Az aggteleki barlanghoz is elutaztunk még abban az évben az ország északkeleti csücskébe. Egy közeli turistaszállón töltöttük az éjszakát, nemcsak a gyerekeknek, nekünk is jó kikapcsolódás volt, emellett olyan helyeket láttunk, amelyeket addig csak könyvekből és a TV-ből ismertünk. Valamikor a hely nem volt annyira perifériális, az ország belsejében feküdt. Mivel azonban már jó ideje két ország határán fekszik, oda bizony Budapestről még autóval is nehéz úgy eljutni, hogy az ember még aznap haza is térhesen. Mi meg sem kíséreltük. Jó vonattal, rossz vonattal és autóbusszal kellett utaznunk, mire megérkeztünk. A rossz vonat a mellékvonal volt, nép-

szerű nevén csicsali. Maga a barlang olyan látványosság, amit nem lehet röviden jellemezni. Legjobb, ha megnézi mindenki, aki csak teheti. Aki egyébként nem akar egy jó megfázást beszerezni, az ne nyáron menjen, de télen se, mert akkor meg cipelheti a meleg ruhát végig a kezében. Barlangot ősszel vagy tavasszal kell megnézni, akkor benn is olyan a hőmérséklet, mint a szabadban. Aki pedig meleg-front érzékeny, vagyis nem állja a túlzott légnedvességet, az maradjon távol, mert ott benn bizony elég magas a levegő relatív nedvességtartalma. Persze, ha mégis látni akarja ezt az egyedülálló természeti képződményt, akkor meg kell erőltetnie magát és elviselni a kellemetlenséget. Biztosíthatom, hogy a látvány megéri. Aki több napra menne oda, az még arra is talál időt, hogy az erdős hegyvidéket bejárja, ami szintén nagy élmény, különösen ősszel, gombaszezonban. Ami megint csak újabb kihívás a kalandvágyó embernek.

Sopron volt az a hazai város, amelyet évtizedekig csak elbeszélésből és könyvekből ismertem. Bár laktak ott rokonaim, akik minden alkalommal, amikor sokévenként találkoztunk a fővárosban, kötelességszerűen meghívtak, bármikor próbáltam tőlük konkrét időpontra meghívást kapni -- amire szükség lett volna, hiszen a nyugati határsávban feküdt, amely 1989-ig létezett -- valamiért mindig éppen nem volt alkalmas az időpont. Végül egy szakszervezeti üdülés, amelyet munkahelyem közösségétől kaptam, 1986-ban tette lehetővé az odautazást. A határsáv még létezett, és léte meg is hiúsította fiam számára, hogy a Fertő-tó horgászvizeit kipróbálja. A tóhoz mághoz nem mehettünk le, mivel határsávban horgászni csak lakóhelyünkön kért külön engedéllyel lehet. Haza nem utaztunk azért, hogy az engedélyt utólag megkérjük, anélkül pedig a soproni horgászok nem adtak napi jegyet a gyerekeknek.

Nem kellett csalódnom abban, amit a városról tudtam. Sőt, a környezet szépségét talán nem is lehet jellemezni másként, mint egy középkori Hanza-város és az alpesi hegyvidék keveredéseként. A városon belüli távolságok tekintélyesek, ezért aki teheti, autóval látogassa meg, de a városi buszjárat, ha ritka is, kiválthatja az autót. Mi egyébként rengeteget gyalogoltunk, mert úgy ismeri meg az ember igazán a helyszínt. Sok ismérve volt még akkoriban a vasfüggönynek. Igaz, szakadások is voltak rajta. A legszebb részen, a városi TV-torony környékén még ott voltak a határőrség laktanyái, de a térképen zárt területnek jelzett helyekre nyugodtan besétál-

Konzervált útipor

tunk. Azt hiszem, néhány éven belül, amikor már az EU tagjai lehetünk, ez a vidék visszanyerheti mindennapi jelentéktelenségét politikai értelemben, ami biztosan előnyére válik majd.

2. fejezet Dunai hajózás Esztergomtől Mohácsig

Érettségi után elég szerencsés voltam ahhoz, hogy azonnal tovább tudtam tanulni, elfogadták jelentkezésemet a műszakira és sikerült a felvételi vizsgán is túljutnom. Amikor aztán a Budapesti Műszaki Egyetem hallgatója voltam a gépész karon, a második év végén döntenünk kellett szakterületünkről. Bennem a kisördög dolgozott, a hajók nagyon vonzottak még mindig. Korábban beszéltem évfolyamtársaimnak elképzeléseimről -- kezdetől fogva hajó-szakos szerettem volna lenni --, de ők csak nevettek naivitásom: azt mondták, a 400 hallgató felének ez az elképzelése, de a hajó ágazat csak minden második évben indul, és csak 4 hallgató juthat be a csoportba. Egyik nap a második tanulmányi év vége felé, amikor a dékáni hivatalban éppen valami kérelmet kellett beadnom, az adminisztrátor hölgy terveimről kezdett kérdegetni. Amikor meghallotta hallatlan elképzelésemet a hajó-szakról, segítségképpen azt ajánlotta, hogy menjek a MAHART folyamhajózási vállalatához, mivel ők újsághirdetésben kerestek valakit társadalmi ösztöndíjra. Akkoriban a szocialistának nevezett, valójában sok feudalista vonást hordozó gazdaság szabályai értelmében nem az állásból volt kevés, hanem az emberből. A nagyvállalatok között elterjedt szokás volt a kívánt szakos egyetemistával szerződést kötni, és annyi időre magukhoz kötni végzés után, ameddig az illető az ösztöndíjat kapta.

Megfogadtam a tanácsát és ezzel mégis sikerült biztosítani helyemet a hajó-szakon a néhány fő között, amennyit a tervszerű elosztás lehetővé tett abban az évfolyamban.

Azon a nyáron nagyon elfoglalt voltam. Röviddel a berentei építőtáborból való visszatérésem után munkát vállaltam egy folyami személyszállító gőzhajón létszámfeletti gépkezelőként. Ez volt az első alkalom, hogy járművön dolgoztam és ott is laktam. Kaptam egy kis egyágas kabint felső pótággal, ami le volt szakadva a korábbi túlzott igénybevételek miatt. A hajó neve "Kossuth" volt. Ez a jármű ma is üzemben van még, de már utasokat nem szállít, mivel a Lánchíd mellett van a helye kaszinó-hajóként. Első

munkám egy hajón óriási mértékben megváltoztatta a felfogásomat. Rájöttem, hogy a hajó komplett világ, de rendkívül kis helyre zsúfolva, így mindenki tud mindent mindenki másról.

Az a hajó nagyon jól-sikerült jármű volt, 1913-ban épült az angyalföldi hajógyárban -- akkor még Ganz-Danubius --. Tipikus folyami gőzhajó volt oldalsó lapátkerekekkel, a galéria (a főfedélzet kiterjesztése a hajó oldalvonalán túl) a kerekek szélességével volt azonos, és elől-hátul követte a hajótestet. A hajótestben voltak elhelyezve elől a legénységi kabinok, hátul az utas-kabinok, középen pedig a géptér és a kazánház. A főfedélzeten körben a galéria helyezkedett el, elől alakították ki az éttermetek, hátul a társalgót az utasok részére. A galériában helyezték el a tiszti kabinokat, a konyhát és a zuhanyozókat.

A sétatfedélzet egy szinttel a főfedélzet felett húzódott, elől-hátul nagy nyitott területtel. A hajóközépen a parancsnoki híd foglalta el a teljes szélességet, mögötte középen a géptéri gépakna a felülvilágító ablakokkal, annak mindkét oldalán egy-egy nagy kabin, egyik a kapitánynak, másik a műsor-közlő rendszer stúdiójának. Óriási kéménye volt a hajónak, amelyet le lehetett dönteni hidak alatti áthaladásnál.

A kazánoknál még megmaradt az eredeti tüzescöves rendszer, de fűtőanyagként már pakurát használtunk szén helyett. A hajó gőzgépét háromhengeresre építették, öt perc alatt egy 10-éves gyerek is megtanulhatta egyszerű kezelését, főleg, mivel a gőzgép nyitott rendszere miatt mindig látni lehetett, éppen melyik henger milyen helyzetben van. Az egyetlen kellemetlenségnek a meleget találtam, volt idő, amikor a hőmérséklet az 50 C fokot is meghaladta. A gép lármasnak nem volt nevezhető, a zajt el lehetett viselni, normál hangon tudtunk beszélgetni teljes sebességnél ("Egész erő" a géptelegráf állása szerint).

A hajón találok néhány nagyon rendes emberrel a tisztek és a legénység között is. A kapitány igazi úriember volt, modora és jelleme bármelyik angol klubban helyet biztosított volna számára. A főgépész különleges típusból került ki. Kövér volt, természete pedig robbanékony, mint a benzin. De lényegében jólelkűnek ismertem meg, nem tudott volna senkinek semmi rosszat tenni. Az első héten néhány dolgot elrontottam tapasztalatlanságom miatt. Mindig mérges volt rám, még goromba is, de utána el

volt intézve, és sok hasznos dologra tanított meg a szakmában.

A másodgépész nem testesítette meg éppen Adoniszt. Mégis, akármilyen csúnya és beképzelt volt, soha nem láttam életem során férfit, akinek több szerelmi ügye lett volna, mint neki. A nők nem tudtak ellenállni az udvarlásának. Egyetlen tulajdonságot találtam benne, amit a pozitív oldalra írhattam, és ez a szakmai tudás volt. Szakmáját 15-évesen kezdte, és a Dunán nem volt olyan hajó, amiről ne lett volna valami érdekes mondani-
valója.

Két gépkezelőnk volt, egyikük fiatal, másik már benne volt a korban. A fiatalnak a felesége éppen várandós volt, emiatt a férfi hamarosan otthagya azt a munkát, hogy együtt lehessen a családdal, és elvállalta a cég hajóin a hűtőgépszerelői állást. Az idősebb kollégát igen egyszerű, de jó embernek találtam. Ő is tudott hasznos dolgokat mondani, és ki tudott mászni minden nehéz helyzetből, jóval csekélyebb elméleti tudása ellenére.

Volt néhány kellemetlen személy, de rájuk nem térek ki, mivel érvényes a régi sláger szövege, hogy csak a szépre emlékezem.

A kazánokat pakurával fűtötték, a fűtők munkája sokkal elviselhetőbb volt, mint korábban, amíg szénrel tüzeltek. Az egyetlen kellemetlenség viszont megmaradt: még a gépházénál is nagyobb volt náluk a meleg.

A vállalat személy-gőzösei azokban az években még hűek voltak a korábbi idők hagyományaihoz. Két különböző járatban teljesítettek szolgálatot, ebből az egyik a völgymeneti út volt. A fővárostól a déli határvárosig, Mohácsig személy- és terményszállítók voltak, közkeletű néven kofahajók. Abban az időben a főváros olyan mértékig átvette az ország ipari és kereskedelmi központjának szerepét, hogy csak egyetlen nagybani piac volt az országban, a főváros déli részén. Az ország minden részéből a terményt ide szállították, és a Duna mentén a TSz-ek, állami gazdaságok és az újonnan alakult háztáji gazdaságok a zöldséget és gyümölcsöt ezekre a "kofa"-hajókra rakták. A hegymeneti utak mindig sokkal lassúbbak voltak a völgymenetieknél nemcsak az áramlás hatása miatt, az állásidők hegymenetben több, mint egy óráig tartottak egyes községeknél, annyi volt ott az áru, amit a sétatfedélzetre kellett felrakodni. A matrózok szerették ezeket az utakat: erszényük hizott tőlük, mivel a rakodást ők végezték, és a kofák nem sajnál-

ták a pénzt az elvégzett kemény fizikai munkáért.

A fővárostól délre a folyó mentén még hordták a hagyományos viseletet akkoriban. A privát gazdálkodásba kezdő lakosság nagy része sváb volt, és a nők töménytelen számú alsószoknyát viseltek. Némelyiken több, mint tíz volt, emiatt kövérebbnek néztek ki a valóságosnál. Úgy hívtuk őket, hogy ejtőernyősök, mivel a felső szoknya nyitott ejtőernyő alakját vette fel. Mulatságos volt elnézni ezeket az ejtőernyős falusi asszonyokat, amint szundikáltak. Terménnyel megtömött zsákjaik tetején gondosan elrendezték alvóhelyüket. Lefekvéskor alsószoknyaik felét lepedőnek, másik felét takarónak használták. Persze nem mindegyik töltötte így az éjszakát, némelyik megengedhette magának, hogy kabint béreljen, és a matrózoknak fizessen az áru őrzéséért. Azt hiszem, a mai milliomosok egy része akkor kezdte meg az eredeti tőkefelhalmozást.

Ezeken a járatokon a legtöbb utas egyszerű szegény ember volt, aki azért ment hajóval vonat helyett, mert olcsóbbnak találta. Persze nem volt könnyű végigülni a 17-órás hegymeneti utat, de még lefelé is 13 óráig tartott a hajóút. Völgymenetben a hajó este 8-kor indult és reggel 9-kor ért Mohácsra. Hegymenetben délben indult vissza, és a nagybani piacra reggel 5-kor érkezett meg. A Belgrád-rakparton levő központi hajóállomást 8-9 óra körül érte el.

A hajók másik járatí formája volt a kirándulás. A főváros feletti két célkikötő Visegrád volt és Esztergom, ahova naponta jártak a gőzösök. A szombat és a vasárnap a nyári szezonban kirándulójáratí nap volt szinte állandóan. A hajók felfelé 8-kor indultak és délután 2-kor fordultak vissza. Felfelé 4, lefelé 3 óráig tartott az út.

A Duna iránti erős vonzalmam a rajta eltöltött hajós-évek illetve inkább csak hónapok alatt tovább erősödött. Aki elolvasta Mark Twain könyvét a Mississippin töltött hasonló időszakáról, annak lehet fogalma egy nagy folyó szépségéről és veszélyeiről. Maga a hajó is hozzájárult ehhez a gyermekkori olvasmányok részbeni valóra válásával. De igazából a folyó az, ami önálló személyiséget nyer, és a hajós-élet idején az embernek partnere, társa lesz. Amikor a "Kossuth"-ra beszálltam, vagy ahogy a hajósok mondják, "behajóztam", az első nap fárasztó munkája után, amit Misi bácsi, az idősebb gépkezelő atyáskodása alatt végeztem el, gyakorlott kempinge-

zö-sátorlakóként elhelyezkedtem a mikroszkopikus kabinban és aludni próbáltam. Ebben a törekvésemben azonban a hajó két jellegzetes jelensége megakadályozott. Az egyik a félreismerhetetlen kikötői vízszag volt. Nem csoda, hiszen a hajótest héjazatán, nem sokkal a vízvonallal felett levő kerek ablakon, amelyet a szűk kabin levegőtlenessége miatt nyitva kellett tartanom, a víz szaga beáradt hozzám. A Duna vize pedig jellegzetes szagú. A szagokra rendkívül érzékeny vagyok, emiatt az első éjszaka még nagyon keveset tudtam aludni.

A másik dolog a víz hangja volt. A pesti rakpartnál nem több, mint 3-4 km/h az áramlat sebessége, de a vaslemezről épült kikötött hajótest mellett folydogáló Duna számomra elég erősen hallatta hangját. Később mindkét dolgot meg tudtam szokni, a szagot azért is, mivel menet közben az ablakot csukva kellett tartanom, hogy az esetleges találkozásoknál a másik hajó hulláma ne zúdítsa be a kabinba egy fél köbméter vizet. A zajt pedig állás közben már meg sem hallottam, menetnél pedig jött még valami, egy újabb jelenség, ami viszont segített az alvásban. A következőképpen tudom ezt a jelenséget szemléltetni. A hajó néhány száz tonna súlyú, a gőzgép mozgó alkatrészei néhány tonnásak. Amikor a méretes dugattyúk, és velük együtt a kiegyensúlyozatlan forgattyús tengely, amely egyben a két gigantikus lapátkerék tengelye is, hosszirányban alternáló mozgást végez másodpercenként egy alkalommal, a rendszer súlypontja előre-hátra ingázik. A tömegek arányában ez a súlypont-áthelyeződés az egész hajótest súlypontját is módosítja, ha csak néhány milliméterrel is. A hajó mozgása az állandó sebességű egyenes vonalú haladás mellett egy lengőmozgást is tartalmaz összességként. Emiatt minden le nem rögzített test, amely a hajóval együtt halad egyenes sebességgel, és a lengőmozgást nem veszi át tőle, a hajóhoz képest azonos ciklusban lengésbe jön. Az ágyam a kabin hosszirányában, a hajótest hossz tengelyére keresztben volt beépítve, ezért alvás közben a lengés elringatott, akár egy csecsemőt a bölcső mozgása. Soha az életben olyan mélyen, nyugodtan nem voltam képes aludni, mint azon a hajóágyon. Az alacsony szintű monoton zaj csak még erősítette ezt a hatást.

Az alvás élvezetén kívül még számos kellemes emléket őrzök erről az egy hónapról. Nyáron a Duna közepes vízállású általában, kivéve néhány extrém esztendő, amiről még lesz mit elmesélnem. Tavasszal a hóolvadás és az esőzések után rendszerint két-három métert árad a folyó, ősszel, mie-

lőtt a téli csapadék beindulna, a legalacsonyabb a vízállás. Ilyenkor a bóják (hajós nyelven úszók) elszaporodnak a víz színén, a hajóskapitányok ragaszkodnak a hajózó-utakhoz, nem mennek a vízen toronyíránt. A Petőfi-rádió pedig többször használja a "hajóvonták találkozása tilos" kifejezést. Abban az időben még élénk vízi-sport zajlott a Dunán. A hagyományos csónakházak megvoltak a part mentén sorakozó vízi-telepeken, amelyek többé-kevésbé önálló egyesületek birtokában voltak. Az egyesületek jelképes tagdíjért örömmel fogadtak minden fiataalt, még emlékeztek arra, hogy évente az ember átlagosan egy évet öregszik, tehát szükséges az állandó utánpótlás. Jó időben minden nap nyüzsögtek a kajakok és kiel-bootok a folyón, hétvégén szinte lehetetlen volt tőlük a hajózás, főleg a Szentendrei-sziget nyugati felén levő Kis-Dunában. Fürdési szezonban az fürdőzők is erősen zavarták a hajókat, pedig egy lapátkerék nagyon veszélyes tud lenni, de ők arra nem figyeltek. Néha drasztikus módszert kellett választani, a pumpát fáradt olajjal megtölteni és rájuk "lőni".

A Dunának minden kilométere más és más. Sok év kell ahhoz, hogy kiismerje egy hajós, számtalanszor kell elhaladnia egy-egy szakaszon, hogy apró eseményekhez kapcsolva elraktározza a fejében az egész hazai folyamszakasz jellemző adatait. Nekem erre nem volt alkalmam, de azért elég sok mindenre emlékszem, és ezeket többnyire szívesen idézem vissza. A főváros alatti folyószakaszon völgyemenetben balról a Csepel-sziget marad el mellettünk, először a két téli kikötő bejárata, aztán jó darabig szinte semmi, csak a hatalmas gyártelep, amiből mára már alig van valami működésben. Jobbról a budafoki, tétényi partszakasz, nyugati szél esetén ablakokat mind becsukni, felhúzni, mivel a sertéshízlalda szagát 20 km-re is érezni lehetett. Akkor. Ma ott is nyugalom van, a legkényesebb orruak sem éreznek semmit.

Balról elmarad a Csepel-sziget csücske, majd jobbról elérjük a dunaújvárosi (szegény település, Dunapentele nem volt jó a sztálinvárosi időszak után, muszáj volt új nevet adni neki) telet. A menetrend szerint ide éjjel értünk, a város fényeit a magas parton szép látványnak találtam. Aztán egy hidat látunk átívelni a folyamon, a kettő közül a felsőt, ami Budapest alatt van. Még az éjszaka folyamán sok kikötés következik, de ezek mind csak perceket vesznek igénybe, az a néhány ember gyorsan ki- és beszáll. Hajnalban Érsekcsanád után már Baja jön. Itt azért szokott lenni pár posta-

csomag, egyéni teheráru, amit ki kell rakodni, ez akár tíz percig is eltart. Aztán már világos nappal kötünk ki Dunaszekcsónél, végül elérjük Mohácsot, aminél lejjebb semmi nem mehetett az akkori határsávós időben. Mindkettő a dunántúli oldalon fekszik.

Mohács elég nagy mezőváros volt már akkor is. Azóta persze nemcsak a határsáv szűnt meg, hanem a csatatéren létrehozott turista-látványosság is hozzájárul a forgalomhoz. A kofajáratban megtett számtalan út közül mindössze egyszer, az első alkalommal néztem körül, többet soha ki sem mentem a hajóról a három órai várakozás ideje alatt. Inkább a gépápolásban segítettem a másik két gépkezelőnek.

Pont délben visszaindult a hajó a fővárosba. Lefelé majdnem húsz kilométerrel haladtunk, mivel a holt-vízi 15 km/h mellett a 4 kilométeres vízsebesség is nekünk segített. Hegyemenetben viszont ellenünk dolgozott, így 10-12 km/h-nál többet nem lehetett megtenni. Az én szolgálatom 4-től éjfélig tartott, ami nagyjából a Bajától Dunaföldvárig tartó hajóutat jelentette. A termények tömegét hozták fel a kofák a nagybani piacra, ezért sok kikötés egy óránál is több időt jelentett. A nappal jól felismerhető part ilyenkor sötétbe burkolózott, csak a kikötő-ponton és a parti irodaépület volt kivehető. A zsákok és ládák mind a csónakfedélzetre kerültek, egy idő után a felső szint zsúfolt raktárra hasonlított. Éjfélkor letettem a szolgálatot és aludni mentem. Nem sokáig lehetett azonban nyugalom, öt óra körül elértük a nagyvásár-telepet, és a kirakodás zaja felébresztett.

Néhány hét alatt teljesen hozzászoktam a hajósélethez. Hosszú ideig azonban nem maradhattam, a gyakorlatnak vége lett, én pedig visszamentem az egyetemre. Előtte azonban még a bajai Szahara várt Zoltán barátommal együtt.

Előszőr az Al-Dunán

Újabb egy évet töltöttem el azzal, hogy fejemet komoly dolgokkal tömögessen, szorgalmasan látogattam az egyetemet, letettem a vizsgákat és a harmadik év végén esedékes szigorlatokat. Jöhetett az újabb nyári gyakorlat, természetesen megint hajón, de most már külföldre is eljutottam. 1962. júliusában beszálltam az "Esztergom" vontatóra egy Al-Dunai útra, ez volt az én legelső külföldi utam. A hajózási vállalatnál a személyzeti főosztály különleges csoportja foglalkozott a legénységnek a különböző hajókra, vontatókra vagy uszályokra történő elosztásával. A mi emberünk a gépszemélyzetnél Arany-Szabó Lajos bácsi volt. Nem volt idős, de megjelenése és természete bácsit csinált belőle még a legidősebbek előtt is. Sorsa íróasztalhoz rendelte: 1956 utolsó napjaiban egy puskagolyó a lábán találta el, amikor sorban állt kenyérért. Lábát pótolták egy falábbal, de szeretett hajójának gépházába nem mehetett vissza többé.

Mint a vállalat társadalmi ösztöndíjasát, egy éve ő küldött a "Kossuth"-ra. Mindenkinek belföldi járaton kellett kezdeni, utána jöhetett az al-dunai út. Egy felső-dunai beosztásnak már megvoltak a maga előfeltételei. Az én sorom most egy út volt lefelé, amit hatalmas izgalommal -- amibe egy csomó félelem is vegyült az ismeretlennel szemben -- vártam. A vontató a dunajvárosi telelőben várakozott előző útja és a következő között, amelyet előre a cégnél soha senki nem tudott kiszámítani. Ilyenkor, ha két út között nem rendelték el a hajó valamilyen karbantartó vagy javító munkáját, egy fedélzeti és egy gépész beosztotton kívül senki nem tartózkodott rajta. Ők is az egész napot pihenéssel töltötték, rájuk fért, hiszen menetközben, amint megpróbálom bemutatni, nem nagyon volt idő még elegendő alvásra sem.

Vonattal utaztam a dunajvárosi állomásig, onnan pedig gyalog mentem ki a kikötőhöz. Böröndöm nehéz volt, nem tudtam még akkor, amire későbbi utazásaim során rá kellett jönnöm, hogy sok mosóport és kevés ruhát kell vinni. Alaposan elfáradtam a 3-km-es gyaloglás során. A vonatát ott találtam part mellett szabályszerűen kikötve egy orr- és egy farkötéllel,

illetve két vasalt végű hengeres póznával a partnak kitámasztva. Nem sokat haboztam, felmentem a fedélzetre a járón keresztül. Így nevezik azt a dupla pallóból készült hidat, amely még ledönthető kötélkorlással is el van látva, és menet közben a hajó fedélzetén tárolják a mellvéd mögött. Minden elhagyott volt, hangosan megkérdeztem a semmitől:

-- Van itt valaki?

Néhány perc csend, aztán egy alacsony széles vállú ember jelent meg a mellső kabinokba vezető lépcső felső fokán. Most ő kérdezett:

-- Miben segíthetek?

-- Ide irányítottak gépkezelőként.

-- Várjon néhány percet. A gépüzem-vezető (így nevezték a főgépészt) otthon van, a másik gépkezelő pedig, a maga kollégája, ott van kint abban a csónakban egy lánnyal. -- Egy kis evezős dereglyére mutatott kb. 100 m-re tőlünk az öböl közepén. Az is üresnek látszott.

A férfi kiáltott egyet:

-- Huligán!

A csónakból egy szőke fiatalember feje bukkant elő.

-- Mi kell?

-- Megjött a kolegád.

Morgolódást hallottam, és egy lány is felült, melltartóját csatolta vissza. Kieveztek a hajóhoz. A fiatalember hangulata tükrözte csalódottságát, amiért megzavarták. Arra következtettem, nem nagyon fog kedvelni, eltaláltam. Egyébként S. Gyulának hívták.

Gyorsan tisztázódtak a körülmények, a helyzet világossá vált. A lány asszony volt, persze egy másik férfi felesége. Nemrég volt férjnél, de 16-évesen nem nagyon látott különbséget, kivel fekszik le. Én gyorsan túltettem magam az ügyön, nem az én dolgom volt. Gyula levezetett közös kabinunkba a hátsó lakóterben, ami a hajótestben volt elhelyezve, részben a fedélzet alatt. A fedélzeti ház oldalfala a fedélzeten a hajó szélénél kb. egy métert hagyott érintetlenül közlekedésre. Ágyam ez alatt helyezkedett el az oldalsó héjazatnál, ha fel akartam állni, azt csak a kabin közepén tettem, ami már a fedélzeti házban volt. Az építmény fedele, a csörlőfedélzet a főfedélzetnél legfeljebb egy méterrel volt magasabban, ezen az egyméteres oldalfalon nyíltak a kabin világítását biztosító kerek ablakok.

A hajó a Dunán látható motoros vontatók tipikus darabja volt. Kb. 40 m hosszú, 6-7 m széles, 3-400 tonna vízkiszorítású (Archimédész törvénye szerint ennyi a víz színén lebegő jármű súlya tonnában) géphajó volt. Főborda-magassága (a hajóhossz közepén a fedélzet szélének magassága a gerincvonal felett, amely folyami hajók esetében vízszintesre van tervezve általában) legfeljebb 2,5 m lehetett. A hátsó lakóteret ezért is kellett a fedélzet fölé nyújtani, mert ott már a hajócsavarok elhelyezése miatt a fenék vonala magasabbra került a gerinc síkjánál. A főfedélzet egyébként a fedélzeti ház többi részén folyamatos maradt, kivéve a géptérben a gépakna felületét. A fedélzeti ház a hajó hosszának 80%-át elfoglalta, egészen elől egy pár méteres hosszon az orr vonalától emelt fedélzetet alakítottak ki a tervezők, ezen helyezkedett el a horgony-csörlő, az árboc, ami csak a zászlót és a középső hatósági lámpát, a fehéret, hordozta. Az emelt fedélzet hátsó szélén mindkét oldalon három lépcső vezetett a főfedélzetre, ahol mintegy másfél méteres szabad fedélzet következett, és ott emelkedett a fedélzeti ház mellső fala. Az emelt fedélzet alatt volt a matrózok kabinja, 4-5-6 főre, attól függően, mikor milyen útra irányították a járművet. Ott már a hajótest áramvonala alakja nagyon korlátozta a tér belső elrendezését, az ágyak nem párhuzamosan, hanem a héjazat vonalát követve szögben álltak egymáshoz képest. Az alsó ágyak a felsők alól, szintén a héjazat formája miatt, szinte teljesen kinyúltak a hajóközépfelé.

A fedélzeti ház mellső fala egy szinttel magasabbra nyúlt a fedélzeti háznál, mivel ez volt egyben a parancsnoki hid mellső vonala is. A hid a fedélzeti ház fedelét alkotó csónakfedélzeten helyezkedett el, a fedélzeti ház szélességével (a hajó oldalától befelé mindkét oldalt egy-egy méteres szabad fedélzet húzódott a hajókorlát vagy mellvéd és a fedélzeti ház fala között) megegyezett a fedett, zárt kormányállás szélessége. Attól jobbra-balra a hídon szárnyat alakítottak ki a vezénylő tiszt jobbra-kilátása érdekében. A fedélzeti ház lelegején a tiszt étkendezde vagy szalon helyezkedett el, ablakai előre és baloldalra néztek. A jobboldalt a parancsnoki kabin és a rádiósfülke foglalta el. Ezek mögött mindkét oldalt kisebb tereket alakítottak ki, majd a géptér következett. Ez volt a legnagyobb légterű hely, amely függőlegesen a hajófenéktől a csónakfedélzetig terjedt, tehát két szintet foglalt el. Hossza a hajóhossznak legalább a felét kitevte. Az alsó szinten húzódott a felszedhető vaspadló, amely csak ott hiányzott, ahol valamilyen gép szükségtelemé tette, a padló alatt a merevítő bordázattal behálózott ha-

jófenék rejtőzött a számtalan csőrendszer oda elrejtett vezetékeivel. A fenékben mindig lötyögött valamennyi fenékvíz, ami a hajótest pára-lecsapódásától a motorok rendszereinek csöpögésén át mindentől keletkezett. Bár szinte állandóan igyekeztünk a fenékvizet kiszívni, azért mindig maradt valamennyi. A két főmotor foglalta el a legnagyobb helyet, ezek forgatták a propulziós (meghajtó) tengelyeket, jobban mondva tengelyrendszereket, amelyeknek végén forgott a két nagy hajócsavar.

A két főgép magassága meghaladta a főfedélzet szintjét. A dugattyú átmérője 32 cm volt, hossza kb. 60 cm. A tíz tonnánál nagyobb hajócsavartolóerő felvételére a robosztus toló-csapágyak szolgáltak. A tengelyrendszer mindkét oldalt több darabból állt, az egyes tengelyeket méretes tengelykapcsolók kötötték össze. A géptér alsó szintjét szinte teljes szélességében lezárta elől a kapcsolótábla. A hajótest oldalainál mindkét oldalon ki volt alakítva egy vízszekrénynek nevezett valami. Ennek alsó részén a hajótesten lyukat alakítottak ki, amelyet azonban egy hatalmas elzáró-szeleppel le lehetett zárni. Ez volt a fenékszelep. A két vízszekrényt vastag cső kötötte össze, a fenékszelepek nyitott helyzeténél ebből nyerte a vizet minden berendezés: a fő- és segédgépek hűtéséhez, a vízellátó hidrofórhhoz, a tűzoltó-szivattyúhoz, szóval mindenhez innen jutott el a Duna-víz. A hajó fő funkcióján kívül (a 8-10 ezer tonna áru továbbítása az uszályok vontatásával) a személyzet részére egy település minden kényelmét biztosította a víz- és elektromos ellátással együtt. Ehhez bizony számos kis szivattyú és egyéb berendezés kell, ezek mind megtalálják helyüket a géptér vaspadlója mentén.

A vontatók egyik legfontosabb gépi berendezése a vontató-csörlő volt, amely a csónakfedélzet megerősített hátsó részén volt szilárdan az alapjára lecsavarozva, és ez vette fel az uszályok vontatásához szükséges vonóerőt. A csörlő a dobon tárolta a 40-mm-es 200 m hosszúságú vontatókötelet. A kötél kiengedése magától megtörtént, amikor a hajó tolóereje a vontatóerőt létrehozta. Behúzását elektromotor végezte. Az említett gépekről és felszerelésekről még fogok beszélni, ezért tartottam fontosnak, hogy bemutassam őket.

Gyula az elrontott randevú után kalauzom lett, mindent megmutatott a géptérben, az a két nap, ami addig maradt, hogy felvegyük az uszályokat, vontába rendezzük őket, és elinduljunk lefelé, elég volt, hogy megtanuljam

a szükséges részleteket. Ezalatt a két nap alatt még egy humoros baleset is ért, ami miatt vissza kellett térnem a fővárosba egy gyors látogatásra. Mind ez a következőképpen zajlott le. Első vonatón töltött éjszakámat követő reggel kollégámmal, barátnőjével és annak barátnőjével, aki addigra még nem ment férjhez, csónakba szálltunk, hogy körülevesszük a kikötőt. Mint már említettem, időnk az volt. Az öböl közepén a lányok mászkálni kezdtek a csónakban, én ettől elvesztettem az egyensúlyomat és a vízbe estem. Nem lett volna baj, mivel jól úszom és a víz sem volt hideg, ha leveszem a szemüvegemet, mint máskor tettem úszás előtt. A meglepetés miatt szemüvegem a fenéken maradt 6 m mélyen. Az iszapos fenéken és zavaros vízben, főleg, hogy a csónak már elsodródott onnan, reménytelen lett volna a keresés.

Szemüveg nélkül nem tudtam volna a vonatón ellátni a feladatomat. Gyorsan felöltöztem, elmentem az állomásra, és a következő vonattal a fővárosba utaztam abba az OFOTÉRT boltba a Rákóczi-úton, amely a sürgős munkákra volt kijelölve. A legolcsóbb keretet választottam ki, hogy fussa rá a pénzem, hiszen orvoshoz menni nem volt idő, recept híján a teljes árat meg kellett fizetnem. Délutánra kész lett a szemüveg, és még napnyugta előtt újra a hajón voltam.

Ez volt az első motoros hajó, amelyre beszálltam. Bár sok mindent meg kellett tanulnom rajta, amit elsajátítottam, a későbbiekben nagyon jól tudtam hasznosítani. Magát a hajót Ausztriában, Linzben építették -- abban az időben, 1943-ban Németországhoz tartozott --, főgépként két öthengeres kétütemű Sulzer dízelmotor szolgált. A hajócsavarok a far alatt szokás szerint fél-alagútban voltak elhelyezve fix Kort-gyűrűkben. Kormányja egy három lapátból álló együttmozgó rendszer volt a Kort-gyűrűk mögött elhelyezve. Amikor először a gépekre néztem, 6 hengert számoltam meg rajtuk.

-- A hatodik nem a motor hengere -- nevetett Gyula -- az a levegőrendszer kompresszora.

Ez új volt nekem. Előző évben a gőzgépet könnyű volt mozgásba hozni: be kellett engedni a gőzt abba a hengerbe, amelyik éppen indulásra kész volt. A dízelmotor azonban zárt egység, nem lehet látni, melyik hengere kész indulásra előre, és melyik hátra. Az indításnak szigorú mechanizmusa van: annak ismeretében, hogy merre kell indítani a gépet a csavar tolóereje érdekében, az indítókart a megfelelő végállásba nyomjuk egy rugó ellenében, előre vagy hátra. A sűrített levegő beáramlik abba a hengerbe, amelyik

éppen induló helyzetben van, ezt a motor tervezői megoldották a vezérműtengely felhasználásával. Amint az a henger túljut az induló pozíción, a levegő abba áramlik, amely a helyébe lép, és így tovább, amíg a gép eléri a kellő fordulatszámot. Amint a motor elindult, a kart visszaengedjük a maximális töltés helyzetéig és ott tartjuk, amíg a motor kellően fel nem pörög, majd visszahúzzuk a géptávíron kért erőfokozatra. Ezt is nagyon gyorsan megtanultam, nem zavart az sem, hogy egyszerre több dologra is kellett figyelnem.

A főgépeken kívül a vontató berendezéséhez tartozott két segédmotor is, amelyek generátorokat hajtottak, hogy a hajón az elektromos ellátást fenntartsák. A nagyobbik 4-hengereset levegővel kellett indítani, a kisebb 2-hengereset kurblival. A főgépek Svájcban készültek, a segédgépek hazaiak voltak a Jendrassik-típusból. Befecskendező rendszerük miatt az utóbbiak sokkal nagyobb zajt csaptak, mint a főgépek. De még az a zaj is semmi volt ahhoz képest, amit következő évben a paklis hajón tapasztaltam a Jendrassik főgépeknél. Ott fél óra után rosszul lettem a 110 dB-es zaj és a vibráció miatt, a kollégák nagyon megértőek voltak, hagyták, hogy megszokja a szervezetem a pokoli zajt. Szerencsére nem dolgoztam olyan sokat hasonló környezetben, mivel kimutatható, hogy ezeken a hajókon a gépészek halála károsodott.

Az a hat hét, amit ezen a hajón töltöttem, agyamban egy csomó jó és rossz emléket raktározott el. Érdekes, akármennyire próbálok, a főgépészről nem tudok semmi emléket felidézni. Mindössze annyira emlékszem, hogy idősebb csendes természetű ember volt, akinek azonban volt tekintélye mind beosztottjai, mind a tiszték körében. A másodgépészről annál inkább előjönnek az emlékek, főleg a kellemetlenek. Végzett mérnök volt, akinek azonban nem tetszett a hivatalok kötelező hierarchiája -- vagy esetleg az ott elérhető alacsony kereset --, hajógépkezelőként, majd gépészként dolgozott, és minél többet meg akart ismerni a világból. Más embertípus volt, mint én, erősen eltúlzott magabiztossággal és számos rossz tulajdonsággal felruházva. Azalatt a hat hét alatt pedig a főnököm volt, el kellett viselnem az ugratásait és rosszindulatú megjegyzéseit. Huszonegy évesen abban az időben már majdnem felnőttem voltam, és született naivitásom legnagyobb részét elvesztettem. Ez az első al-dunai hajóút csak további lecke volt számomra az emberi társadalomról, megkeményített, mint a nehéz helyzetek elviselése általában.

A vontató személyzete meglehetősen vegyes társaság volt. Közülük azonban mindig számíthattam arra a matrózra, V. Gyulára, akivel először találkoztam. Jó természetű tisztességes ember volt. A kapitány is pozitív benyomást tett rám, gyakran bevont beszélgetéseibe. Egyik általános iskolai tanáromra emlékeztetett, és jól megértettük egymást. Bennem inkább az értelmiségi embert látta, a leendő mérnököt, és nem az egyszerű gépkezelőt, mint a másodgépész.

Legérdekesebb társaságnak a konyhai személyzetet találtam. A hajózási vállalatnál a konyhai személyzet elosztásának szigorú rendje volt, ami még a háború előtti időkben gyökerezett. Minden vontatón vagy paklis hajón (folyami áruszállítón) 12-fős legénység felett volt egy szakácsnő és egy konyhai kiegészítő, szintén női személy. Beosztásuknál az illetékesnek figyelembe kellett venni, hogy éppen ki a partnerük, élettársuk, férjük. Rengeteg galibát okozott korábban, amikor a nőket más hajókra osztották be, mint ahol partnerük szolgált. Az "Esztergom" vontatón nem volt ilyen gond, mindenki a helyére került, és ezt a többiek kivétel nélkül tudomásul vették. Ezek miatt a dolgok miatt a vontató személyzete úgy élt, mint egy nagy hűbéri család, ahol a befolyásos csoport mellett a többség különálló, de mindenkire vonatkoznak a merev viselkedési normák.

Szerencsésnek tartom magam, hogy láthattam a Duna zuhatagi szakaszát abban a majdnem eredeti állapotában, amikor a folyam medre ugyan már szabályozva volt a hajózás biztosítása érdekében, de a vízszintet még nem emelte meg jelentősen semmilyen duzzasztómű. A folyam azon a szakaszon most már betonteknőbe van zárva, és legnagyobb részét több tucat méteres víz fedi. Nem szeretném, ha félreértenék, amit ezzel mondani szeretnék. A hajózási viszonyokat valamilyen módon meg kellett javítani. Erre azonban lett volna más megoldás, pl. külön hajózó csatorna kialakítása a folyóval párhuzamosan, zsilipekkel. A Vaskapu-duzzasztó másik fő célja ugyanakkor nem a hajózás könnyebbé tétele volt, hanem a 60-as évek vízierőmű-mániája, mindkét partmenti ország minél több energiát akart kifacsarni a duzzasztóműre telepített erőműből. Az nem zavarta a döntéshozókat, hogy történelmileg és kulturálisan nevezetes helyek elárasztására került sor, egy egész országrész képe változott meg visszafordíthatatlanul. Az energiát nem feltétlenül kell megtermelni és elfogyasztani: ha kevés van belőle, az egyensúlyt úgy is megteremthetjük, hogy a fogyasztást visszük

lejjebb. Ezek az elvek azóta már legalább a tudatunkba bekerültek, de még sokáig tart, amire a gyakorlatban is alkalmazzuk majd őket.

A hajón az élet szigorú rend szerint folyt. A fedélzeti személyzet, parancsnoktól a matrózokig, napi tizenkét órát volt szolgálatban függetlenül attól, merre hajóztunk. A gépszemélyzet azonban ilyen szempontból úri társadalomnak számított, mi csak a Felső-Dunán és a Zuhatagon 12-órátunk, egyébként a Munka Törvénykönyvében meghatározott napi nyolc órát voltunk szolgálatban. Ez persze hetenként hat napon át volt kötelességünk, a hetedik napért túlóradíj járt, sőt, a fizetett ünnepekért még magasabb volt a külön díj. A négyfőnyi gépszemélyzet az üzemvezetőből vagy főgépészből, a másodgépészből és a két gépkezelőből állt. A két nappali műszak reggel négytől este nyolcig egy-egy fő volt, az éjszakait a főgépész a fiatalabbik gépkezelővel adta. A Zuhatagra megérkezve azonban mi is átálltunk a kétszer hatórás szolgálatra naponta, attól kezdve képtelenség volt magunkat rendesen kialudni.

Amint hozzászoktam a hajón megszokott életritmushoz, szabadidőmből amennyit csak tudtam, a környezet megfigyelésével töltöttem. A hajó, mivel Németországban épült, példája volt a takarékos anyagfelhasználásnak. Annyira vékony lemezből készült a héjazat, hogy működés közben, különösen nagyobb vontával, a vibráció szinte elviselhetetlenné vált. A légénységi étkező a számunkra kijelölt társalgó volt a hátsó lakótérben, amely a már ismert fedélzeti házban helyezkedett el, részben a fedélzet alatt. A légénységi kabinokba innen lehetett a bejutni. Lábunk alatt forgott a két propellertengely. Amikor a motorok kritikus fordulatszám-zónákat léptek át felfelé vagy lefelé, a tengelyek olyan mozgást keltettek, hogy lehetett látni, amint a padló több centis lengést végez függőleges irányban. Ha a konyhai kisegítő személyt cserélték, az minden alkalommal egy készlet tányérba került: a tányérok, ha előbb terítették meg, mint ahogy leültünk, a rezgéstől mozgásba jöttek, levándoroltak és összetörték. Az új lánynak ezt mindig újból meg kellett tanulnia.

A rezgésnek egyéb oka is volt, mint az anyagtakarékosság. A főgépek ugyanis, ahogy említettem, bár hathengeresek voltak, egyik hengerük kompresszorként működött, tehát a tömegérők oldaláról ugyan kiegyensúlyozott volt a motor, de mivel a belső-égés folyamatában nem vett részt, a munkaütemek során a gépben kiegyensúlyozatlanság maradt. Na és volt

még valami: először azt hittem, Gyula tréfál, amikor azt mondta, a főgépek kétüteműek. Az én agyamban a kétütemű motor a Dongó-segédmotort, de legfeljebb a Pannóniát idézte fel. Pedig igaza volt. A svájci motorgyár ezzel a húzással, bár nyilvánvalóan sokkal nagyobb volt a fajlagos fogyasztás, mint egy négyütemű dízelnél, elérte, hogy akkora motor, amely a többi hajón négyütemű változatban hat hengerrel csak 400 LE-t adott le, itt öt hengerrel 550 LE teljesítményre volt képes.

A motorok által keltett vibrációt és zajt a hajóorrban, vagy fenn a kormányállásban kevésbé lehetett érezni. Az utóbbi hely általában tilos volt azoknak, akiknek nem ott volt a szolgálati helyük, én azonban bármikor felmehettem, ha magam nem voltam szolgálatban, a parancsnok engem is saját baráti körébe sorolt. Akik ott teljesítettek szolgálatot, azok közül mindenkinek nagy hajózási gyakorlata volt, így a híd rendszerint egy tengerészeti klubra emlékeztetett. Rendkívül érdekesnek találtam a témákat, amelyek ott szóba kerültek, úgy is mondhatjuk, jobb volt, mint a moziban.

Amikor szép idő volt -- utam alatt a napok 95%-ában derült idő volt --, leültem a hajóorr legszélső részére és figyeltem a víz susogását az orrtöke alatt. Annyira nagy volt ott a csend, hogy a távoli partról is hallani lehetett egyes zajokat. A farnál pont az ellenkezőjét tapasztaltam. A hajótest iszonyúan rezgett, ami óriási zajt keltett, ezt még növelte a hajócsavarokból kilövellő vízszög zaja. A hajó csavarjainak konstrukciós elhelyezése még tovább növelte a zajt: a csavarok felül befelé forogtak, ezért a farhullám kb. 30 cm-rel magasabb volt a szokásosnál.

Említettem már, hogy a nagy vontatócsörlő a csónakfedélzeten volt felszerelve, lefelé-menetben (völgymenetben) a 200 m kötélnek csak kb. tíz százalékát adták ki az uszályokra. Az uszályok orrát, három egy sorban és három sor összesen, szinte meg lehetett érinteni a hajóról. Felfelé (hegymenetben) az összes kötelelet kiengedték, a vontatott járművek teljesen megrakva majdnem láthatatlanokká váltak. Az uszályokon a személyzet mindössze két tagból állt, egy kormányosból és egy matrózból. Ők is mind a vontatóról kapták az ételmezt: az ételhordókat a vontatókötélen küldték -- postázták -- oda-vissza. Néha az étel bizony tönkrement, ha a hajón a fedélzetiek nem voltak eléggé körültekintőek. Postázó manőver közben a vontató vezérlő szerveit a kormányállásban illetve a géptérben nem volt szabad kezelésbe venni, különben a vonta részei egymáshoz képest elmozdulhat-

tak, és a vontatókötél víz alá merült az étellel együtt. A hajósok őszinte emberek, nem hagyták szó nélkül az uszályosok sem az ilyen malört. Este, amikor megálltunk, felkeresték a hajót, és megjegyzték:

-- Híg volt máma a leves, mamikám! Akár a Duna-víz!

Nem fordult elő az ilyen eset gyakran, hiszen a hajó fedélzeti legénységének tagjai a normál számlétrán felfelé haladva uszály-kormányosokká válhattak, és ők is visszakaphatták ugyanazt a bánásmódot.

Az élet a vontatón általában nem nagyon eseménydús. Mindenki teszi a saját kötelességét. A vontató és az uszályok állandó sebességgel haladnak éjjel-nappal, csak határátlépésnél állnak meg, vagy ha köd vagy más ok teszi szükségessé. A mi első megállásunk a magyar-jugoszláv határnál történt. Addig minden esemény nélkül telt az idő, a táj is ugyanazt a képét mutatta, amit már az előző nyáron megszokhattam. A határátlépés mindig lassú dolog egy áruszállító folyami hajónak. El kell végezni a lekötés (azaz a hajó és a vonta szétválasztása) műveletét, ami a következőképpen történik. A vonta áramlat ellenében a part mellé manőverez, és az uszályok horgonyt vetnek, a hajó akkora géperővel dolgozik, ami éppen csak a parthoz képest álló helyzetben tartja az egységet. Aztán az első sor elengedi a vontatókötelet, amit a csörlővel behúznak a hajóra. A vontató az uszályokat magára hagyva a határőrirodához megy és az első tiszt -- a parancsnok helyettese, egyben rádiós -- kérelmezi a vizsgálatot. Ezt követően a vontató visszatér az uszályokhoz, kötéllel odakötik a szélsőhöz, és ott várakozik.

A vizsgálatra való felszólítást, ami attól függően hamarabb vagy később érkezik, hogy hány hajó vár a sorára, az iroda jelzőárbcára felhúzott zászló jelzi. A vontatót elengedik, a hajó ismét odaúszik a határőrökhöz, felveszi a szolgálatosokat és a vizsgálatához szintén elengedhetetlen vámosokat. Először magának a hajónak a legénységét ellenőrzik, ez már akkor megkezdődik, miközben megközelítik a horgonyra állított vontatót, aztán utasítják a parancsnokot, hogy tegye lehetővé az uszályok ellenőrzését. Azok is egyenként átesnek a vizsgálaton, ami egyébként igen komoly légkörben zajlik, de csak ritkán tapasztalható a hatóság részéről szándékos rosszakarat. Néha azonban külön emberek is kerültek a határőrök vagy a finácok közé. Egyikük például a kitett járó "tiklépkedőnek" titulálta, azt mondta, legközelebb nem megy át rajta és miénk a felelősség az idővesztéséért vagy a meghiúsult vizsgálatért.

Egy ilyen hivatalos célból történő kötelező megállás legalább egy órát vesz igénybe, de tarthat akár több napig is nehézség esetén, amíg a kiléptetés végül megtörténik. Aztán az egész megismétlődik a határon túl a másik országba való beléptetéssel. A mi első esetünk gyors volt, két órán belül mindkettő lezajlott, és a vontató ismételt összeállítása után újból úton voltunk. Az elindulás sem túl egyszerű dolog. A vontató a folyás irányával szemben az első sor uszály elé kormányozza magát, és ott az áramlat erejét éppen csak kiegyenlítő mértékű géperővel a parthoz képest álló helyzetben marad. A géperő csökkentésével ráereszkedik az uszályokra. A legközelebbi uszályra egy 6 mm-es kenderkötetet dobunk át, végén fanehezéssel, ezt dobónak hívják. Ennek másik vége a vontatókötélhez van erősítve. Áthúzzák vele a vontatókötetet, és ráhelyezik egy bakra -- a fedélzet szélén megerősített dobogóra hegesztett, függőleges tengelyű hengeres szerkezet, általában hat ilyen alakítanak ki párosával --. A vontató ezután növeli a géperőt és az árral szemben eltávolodik a vontatótól, miközben annyi kötetet enged ki, amennyi szükséges. Az uszályok most már felhúzzhatják horgonyaikat, ezzel megszakad a szárazfölddel a kapcsolatuk és kizárólag a vontatókötél tartja őket, a hajó vontájává váltak. Völgymeneti járatnál ezt követően még meg is kell fordítani az egységet és be kell állítani a vontatókötél végleges hosszát.

Első al-dunai utamon, azaz a Vaskapu-gát megépítése előtt, a mintegy 120 km hosszú zuhatagi szakasz a hajózás útjában valóságos akadályt képezett. Ez az a földrajzi hely, ahol a Duna a Déli-Kárpátokon keresztül folyik. A Kárpátok láncza azon a részen már veszít magasságából, de a vidék szépsége lenyűgöző. Valami vadság van abban a vidékben. Nem olyan érzést kelt az utazóban, mint a Felső-Duna fenyvesekkel borított partja, inkább a vadnyugathoz hasonlít a csupaszigetekkel és az egyes helyeken ténylegesen áthatolhatatlan meredek szakadékokkal.

A hajózás bonyolultsági foka szerint lényegében három fő szakaszra oszthatjuk fel ezt a nehéz folyórészt. A legfelső szakasz Ó-Moldova és Szvinyica között húzódik mintegy 50 km-en, veszélyes helyének hossza 15-20 km. Itt a folyómeder szélessége normális, de tele van kiálló sziklákkal, csak egyes kirobbantott csatornák használhatóak. Ezeket a szűk hajózó-utakat 160 évvel ezelőtt az ország legjobb szakemberei teremtették meg, hogy a Dunának ezt a részét is hajózhatóvá tehesék. Szárazabb időszakok-

ban a kisebb csapadékkal együtt az áramló vízmennyiség is csökkent, a vízszint lejjebb ment, majdnem a teljes áramlat a csatornába terelődött, így a vízsebesség erősen megnőtt. Magasabb vízállásnál csökkent a sebesség, mivel a víz át tudott bukni az elárasztott sziklák felett is.

Lefelé haladva egy vontató két uszályal biztonságosan tudott átkelni ezen a helyen. Ez azt jelentette, hogy a mögöttünk levő 9 uszályt le kellett horgonyozni a part melletti lekötnél -- előzőleg meg kellett fordítani a vontát, ahogy a vámvizsgálatnál leírtam --, és kettesével átcsúsztatni a szűk keresztmetszeten. A felfelé vezető út a vontatónak nehéz volt, de teljes géperővel egyedül, vontá nélkül -- szeparát-menetben -- meg lehetett oldani úgy is, hogy a láncos vontató segítségét nem vette igénybe. Hegyemenetben a vontatók csak egy uszályt tudtak átsegíteni, emellett igénybe kellett venniük a láncos vontató segítségét, amiről még érdemes néhány szót külön is szólni. Ez volt aztán a berendezés! Eredetileg maga is vontató-gőzösnek készült, "Vaskapu" név alatt, nyugdíjba vonulásakor különleges felszerelésként kapott egy irdatlan méretű lánc-csörlőt. Egy szokatlanul nagyméretű horgonyláncot fektettek végig a meder alján, amely a "Vaskapu"-n levő csörlő működésekor lehetővé tette a láncos vontató hegy- illetve völgymenti mozgását a szűk hajózóútban. A kisegítő hajó géperejének és a csörlő működésének köszönhetően a lánc egyszerűen felmászott a fedélzetre, és az ott kialakított zsírozott csatornában végigcsörömpölve lebukott a vízbe és vissza a fenékre, de rendkívül nagy vonóerőt biztosított, hogy segíteni tudja az áramlattal szemben haladó járműveket. A segítségre szoruló vontatót és uszályt a láncos vontatóhoz csatolták, és az adta azt a többlet vonóerőt, ami az áramlat ellenében szükséges volt. Magas vízállásnál nem kellett a segítség, a vontatók egy uszályal boldogulni tudtak maguk is.

Ennek a folyószakasznak a bejárata völgyemenetben Ó-Moldovánál volt. Ez a környék még nem volt annyira ijesztő, inkább a Visegrád-környéki dombokra emlékeztetett. A zuhatagi átkelésre váró vagy azt éppen befejező vontatók és uszályok tömege foglalta el a lekötet és a többi létesítményt. A folyam szélessége elérte a megszokott több száz métert, bőven akadt hely minden járműnek a saját műveleteihez. A lefelé haladó hajók jobbról hamar megpillantották a Babakai-sziklát a parttól tekintélyes távolságban a sodor közepén, ehhez a sziklához kapcsolódik valami legenda a szerelmétől elszakított lány meg az apa közti hadakozásról -- a megszokott

történet a világ minden részéből --. Ugyanazon az oldalon, de már természetesen a parton, láthattuk a galambóci vár romját, itt Mátyásnak volt valami dolga a törökkel (sajnos, nem volt elég kemény velük, különben nem mertek volna idejönni 1526-ban). Itt már emelkedik mindkét parton a hegy, mintha húznák felfelé. Mindkét oldalon a hajózás megkönnyítésére szolgáló jelzőállomások voltak kiépítve a hegyoldalban. Drenkova, Izlás, mindkettő olyan név, amely a dunai hajósoknak álmukból felriasztva is azonnal ismerős volt. Ma már csak az emlékük él, illetve semmi nem kötődik hozzájuk.

Szvinyicára érve a magunkkal hozott két uszályt biztonságba helyeztük, aztán fordultunk vissza a következő "cúg"-ért. Amikor végül befejeztük a "cúgozást" ezen a szakaszon, néhány kilométert simán haladhattunk a következő szűk keresztmetszetig, ami akkor is majdnem ugyanúgy nézett ki, ahogy most, két kivétellel. Ez a szakasz ugyanis a két Kazán-szoros. Az első különbség a két szoros, a Nagy- és a Kis-Kazán közötti szakaszra esik. A bal-parton a hegyek távolabb fekszenek a folyó vonalától, ezen a területen akkoriban egy kedves kis falu feküdt, még magyar neve is volt, Dunatölgyes. A folyó a szabad terület felé kiöblösödött, az öböl közepén volt egy kis sziget, ami szerepel Jókai "Aranyember"-ében, a főhős ott találja meg a boldogságot a szeretett lány oldalán. Most ez mind víz alatt van, a folyó ott valódi tóvá szélesedik, és a víz a távoli hegyek lábát mossa.

A másik különbség talán még szomorúbb. A 2. században Traianus római császár meghódította Erdély déli részét, ami akkor Dácia néven volt ismert. Ahogy a Duna mentén végigvonult, légiói a két Kazánban a vízvonalon felett utat véstek a sziklába. Ez a "Traján útja" mindaddig meg is maradt, amíg a gát miatt megemelkedő víz el nem árasztotta. Most már csak könnyűbúvárok láthatják, amit mi annak idején a hajóról láttunk mellettünk elvonulni.

A két Kazán-szoros látványa talán a legszebb valamennyi közül a Dunának ezen a táján. Mindkét szorosban szinte függőlegesen emelkednek a sziklafalak, a víztől egészen a hegy tetejéig. Valamikor hatalmas erők működhetek itt, hogy ilyen folyómeder kialakulhatott. Ezek a meredek sziklafalak a folyót rendkívül keskeny mederbe kényszerítik. Egyes helyeken a víztükör szélessége kevesebb 100 m-nél. Ugyanakkor mélysége is le-

galább ennyi, a megfelelő méretű keresztmetszet és a mérsékelt esés miatt a vízsebesség nem nőhetett meg túl nagyra. A szűk hajózóút miatt azonban egy vontató mindkét irányban csak egyetlen uszályt vihetett, azt is lehetőleg az oldalához csatolva.

Mind a két Kazán-szoros körülbelül négy kilométer hosszú. Az alsó szorosból kijutva jobboldalt láthattuk a Traján-táblát, nem tudom, feljebb emelték-e, vagy azt is eltakarta a víz. Uszályainkat egyenként átjuttattuk, mindegyik útnál az uszályt a dalbokai lekötőig vittük, onnan fordultunk vissza a többiekért. Dalboka Orsova horgonyzóhelyeként működött, itt volt a zuhatagi rész középső nehéz szakaszának alsó vége. Orsova még akkor is számos magyar lakossal dicsekedhetett, amikor én ott jártam. Régebben hagyományosan magyar város volt, a közelében fekszik Herulesfürdő, ami a monarchia korában jelentős üdülőhelynek számított.

A Duna a zuhatag teljes hosszán határfolyó. A bal-part Romániához tartozik, ahol Orsova is feküdt. Azért használok múlt időt, mert ma már csak a város külső területei láthatóak, többi része víz alatt van. Ezen a sorson osztozik az egykori Ada-Kaleh sziget is, amelynek minaretje nagy látványosság volt a gát megépítése előtt. Orsovában a hajózási vállalatnak kirendeltsége volt, ott a hajó parancsnoka utasítást kapott, hogy állítsa az uszályokat horgonyra és vegyen a fedélzetre egy filmes csapatot. A csoport hat emberből állt: három színészből, egy színésznőből, egy operatőrből és a rendezőből. Vonattal érkeztek ide, és egy hét alatt be akarták fejezni forgatási munkájukat. A mi segítségünkkel ez sikerült nekik négy nap alatt. Az "Aranyember" című film bevezető részének felvételét készítették. Mutattak nekünk egy régies kinézetű kis uszályt, amit bögős hajónak neveznek az orrképzése miatt. Eredetileg egy 300 tonnás normál acéllemez uszály volt, de betakarták deszkákkal, befestették, és így teljesen úgy nézett ki, mint a könyv szerinti "Szent Borbála".

Valóban érdekes volt a következő négy nap, jelen lehattunk egy film forgatásán. A vontató legénysége mindig félrevonulva várta, hogy szükség esetén segíthessen. A kis uszálynak csak a külseje volt valódi, ezért néhány belső felvételt a mi tartalékkabinunkban oldottak meg -- némi átrendezés után, persze --. A filmesek Orsován egy szállodában laktak, de napközben idejük zömét a vontatón töltötték. Néha még le is ereszkedtek hozzánk egy kis beszélgetésre.

A színész, Béres Ilona játszotta a török lány szerepét, aki a főhős felesége lesz, de soha nem alszik vele. Olyannak is tűnt, aki ezt jól el tudja játszani. Soha nem láttam senkivel szót váltani. A főhőst játszó színész, Csorba András Erdélyből jött, akárcsak a lány apját játszó Szabó Ernő. Akkoriban már az erdélyi színészek akadályozva érezték magukat abban, hogy anyanyelvükön dolgozzanak, ezért jöttek át Magyarországra. Sajnos, abban az időben ez nem volt szokatlan, csak beszélni nem nagyon lehetett róla, ezért volt ez a téma annyira ismeretlen az átlag magyar polgár számára. Mindketten nagyon rokonszenves, szerény emberek voltak. Ők álltak csak meg velünk beszélgetni. A harmadik színész, Basilides Zoltán, aki a kormányost alakította, nagyon szófukar volt, megjelenése alapján nyugodtan válalhatta volna, hogy a vontató legénységéhez tartozik, annyira jól adta a hajósembert. A másik kettőt, az operatőrt és a rendezőt, soha nem láttam a parancsnok kabinján kívül.

Amikor visszatértem erről az útról és megnéztem a filmet, rendkívül jó érzés volt tudni, hogy ott voltam a helyszínen a felvétel készítésekor. A jelenetek felvételéhez több órai anyagot elhasználtak, de a filmen csak hét percig látható az al-dunai helyszín.

Azt hiszem, van egy adósságom a hajósok leírásából, még nem említettem a kalauzokat. Ők nem jegyet lyukasztanak, hanem hosszú évek után, amelyeket a zuhatagon töltenek el először matrózként, majd feljebb emelkedve, kormányos matrózi minőségben, utána pedig tanfolyamot végeznek, ahol nyelvet is kell tanulniuk, levizsgáznak a zuhatagi szakasz ismeretéből, és jogosítványt kapnak, hogy ők kormányozzák át a hajókat a nehéz szakaszokon. Akár a révkalauzok a tengeri kikötőkben. Természetes tehát, hogy amint a veszélyes szakaszra értünk, a fedélzetre kellett vennünk két zuhatagi kalauzt. Ők akár Joseph Conrad egyik művéből is léphettek volna elő. Az ő elbeszéléseik még a parancsnokéinál is érdekesebbek voltak. Azalatt az egy hét alatt, amíg a kilenc uszályt átkínlódtuk, ők végig ott tartózkodtak velünk a vontatón.

Amint Orsován végeztünk a filmesek gardírozásával és a teljes vontát összegyűjtöttük, elérkezett az idő, hogy uszályainkat átcsúsztassuk az utolsó, legveszélyesebb szakaszon. Ez volt a Vaskapu. A bal-parton a magas hegyek a folyóig nyúltak, a másik oldalon volt egy 1 km széles sík terület, azon túl emelkedtek a hegyek. Eredetileg, a folyószabályozás előtt, a na-

gyon szűk hajózóút a baloldalon volt. A part legszélén keskeny ösvény futott, ezen vonultak a lovak libasorban, és a hajót az áramlás ellenében vontatták. Egy éles kanyarulatnál az Öreg-útnak nevezett hajózó-csatorna felső végénél a vontatókötelet el kellett engedni, a hajó a kapott lendülettel tovább haladt, áttért a folyó teljes szélességében a másik part mellé, ahol horgonyt vetett, amíg a következő vontatófogat meg nem érkezett, hogy tovább vigye. Az a hajózó-út, amit akkor használtak a bal-partnál, ma már csak egy dereglyéhez lenne elegendő. A másikat azonban, ahova a lendület vitte át a járművet a jobb-part közelében, a szabályozásnál kibővítették. Amikor elvetődtem arra, az a csatorna volt a legfelső a három Vaskapu-csatorna közül. A majdnem három kilométeres hajózóút neve Dzevrin-csatorna volt. Alsó végénél indult a csak Vaskapu-csatornának hívott, közvetlenül a jobb-partnál levő Sip-csatorna, amely úgy jött létre a szabályozáskor, hogy ott kirobbantották a fenék szikláit, majd építettek egy gátat a kikövezett parttal párhuzamosan, ilyen módon létrejött egy zárt csatorna, amelynek keresztmetszete elegendő volt egy vontató és egy uszály befogadására.

A Sip-csatorna létrejöttével a kisvízi és nagyvízi hajózás gyakorlata eltérővé vált. Magas vízállásnál, tavasszal és nyár elején elegendő víz volt a sziklákon ahhoz, hogy a víz átbukhasson, és az áradat nagy része ott folyjon le, ilyenkor a csatornában a vízsebesség nem volt több 13-14 km/h-nál. Kisvíznél majdnem minden víznek a csatornában kellett lefolynia, mert a folyót elzáró sziklák majdnem folyamatos duzzasztó gátat alkottak, ott nem tudott a víz átbukni. Olyankor az áramlás sebessége elérte a 22 km/h-t. Még nagyvíznél is szükség volt kiegészítő tolóerőre a vontató és az uszály feljuttatásához. Ezt pedig egy gőzgép adta. Egy 2.000 Le-s teljesítményű gőzmozdony a parton kiépített pályán a csatorna alsó végéhez tolatott, vontatókötelét átadta az uszálynak, majd a vontató és a mozdony együtt segítette át az uszályt a halálos áramlaton.

Mert az áramlat halálos is tudott lenni. Egy évvel korábban a legnagyobb teljesítményű zuhatagi vontató gőzös, a "Magyarország" két uszályt húzott egyszerre -- nagyvíz volt és a parancsnok merte vállalni a feladatot -- felfelé a csatornában. Valami miatt a vontató géperezét nem tudták állandó mértéken tartani végig a csatornában. A vontatókötel megereszkedett, alámerült és a fenéken egy sziklában elakadt. A hajó lendülete megfeszítette, majd elszakította. A két uszály a keresztáramlástól nem visszafelé haladt,

hanem rásodródott a sziklasorra, és nem volt akkora a vízállás, hogy azon át tudtak volna jutni. A két jármű még mindig magasan ült a sziklákon, amikor ott jártam. Az uszályok legénységét szerencsére meg lehetett menteni a bal-esetnél, de a járművek mindörökre ott maradtak.

A mi helyzetünk egyszerűbb volt, hiszen mi az uszályainkat egyenként vittük lefelé. A felfelé vivő utat azonban egy-egy esetben nem tettük meg üresen, a vállalat hegymenetben levő más vontatóit segítettük ki munkájukban. A Sip csatorna alsó vége egybeesett a Kis-Dzerdap csatorna felső végével, ez a hajózóút már csak másfél kilométeres volt, aztán a folyó kiszélesedett, esése lecsökkent, és egy időre vége volt a megpróbáltatásoknak. Az éppen vontatókötélen levő uszályt azonban el kellett vinni Turnu-Severin-ig, ott lehetett csak lekötöni. És ezt kilencszer megismételni.

A nehéz szakaszon átérve, a turnu-severini horgonyzóhelyen uszályainkat megint 3-szor 3-as alakzatba rendeztük, és megkezdtük a deltáig vezető út hosszabbik részét. Nagy volt a forróság, még a zuhany sem frissítette fel az embert, mivel a vízhőfok elérte a 29 C fokot. A folyó ezen a szakaszon 6-8 km széles, és néha az alacsony partvonal, amit látunk, csak egy sziget, a part valójában még sokkal messzebb van. Lefelé-menet a kép állandóan változik, bár a rettenetes méretek miatt csak igen lassan, de felfelé az ember lemegy aludni és amikor feljön, ugyanazt a nagy görbe fát látja, csak valamivel hátrébb.

Erről a folyamszakaszról fennmaradt egy anekdota, amiből az olvasót sem szeretném kihagyni. Egy tengeri személyhajó, amit a lengyeleknek építettek a budapesti Ganz Hajógyárban, haladt lefelé a Dunán, hogy aztán majd valahogyan eljusson Lengyelországba. Kormánygépe elromlott, és a hajó irányt vett a part felé. Sebességét nem lehetett nagyon csökkenteni, mivel nem terveztek rá tengelyféket, így a gépészek a "hátra" parancsot nem tudták végrehajtani, a hajó nekifutott a partnak. Semmi baja nem történt, addigra már a sebesség lecsökkent, de az előrehajló orrtőke a parton álló fát kidöntötte, ami rázuhant egy tehénre és megölte. A fa alatt alvó pásztor sértetlen maradt, az ijedségen kívül nem lett baja. Most azt mondhatják, fene a fantáziáját. Pedig ez igaz történet, 1954-ben történt. A hajó fekete szénért cserében barter-egyezmény alapján épült. Neve "Mazowsze" volt, később láttam Gdyniában, addigra állóhajó-étterem lett belőle.

Turnu-Severin alatt nem sokkal, talán félnapi völgyemeneti hajóútra, elhagytuk a jugoszláv vizeket. Innen kezdve jobbról Bulgária, balról Románia partja látszott. Egyre kevésbé, mert a vidék olyan lapos volt, mint a palacsinta, a folyó meg egyre hatalmasabb. Olyan helyeket hagytunk el, mint Vidin, Lom, de ezek csak topográfiai fogalmak maradtak, legalábbis lefelémenet. A "Dunai hajós"-ból ismert Rusze és Giurgiu sem volt más, mint távoli lapos szigetek mögött valószínűleg ott levő földrajzi helyek. Valami azért mégis más volt, Belgrád alatt ez volt az első híd, ha csak egy vasúti híd is. Szilisztra után a jobbspart is románná vált, ezután a Duna ugyan nemzetközi hajózóút maradt (hányszor megsértették azóta ezt a státuszát), de román belvíznek számított. A Dobrudzsa hegység a folyamot észak felé kényszeríti nem sokkal ezt követően. Még egy vasúti híd következett Csernavodánál, aztán az utolsó keletre fordulást követően a Duna hamarosan torkolatba ment át, a Duna-deltába. Előtte azonban ott volt a bal-parton Braila, ahol a partot végig a hatalmas hajógyár uralta. Több tízezer tonnás tengeri teherhajók sorakoztak a sólyatéren. Végül is újabb 40 km után elértük a helyet, ahova igyekeztünk. Reni volt az, eléggé kis város, de nagy átrakóhely a folyó mentén az akkori Moldvai Szovjet Szocialista Köztársaságban, a bal-parton. Később, a 60-as években Hruscsov intézkedésére létrejött egy területsere Moldova és Ukrajna között. Moldova kapta a Dnyeszteren Túli Területet -- mostanában igazi tűzfészek, mert az Afganisztánból hazatért 14. orosz hadsereget Lebegy tábornok parancsnoksága alatt oda telepítették --, Ukrajnára lett minden terület biztonsági okokból, amely a Dunával és a Fekete-tengerrel érintkezik. Abban az időben azonban Reni még Moldvához tartozott.

A kikötő akkora volt, hogy sehol a Duna mellett nagyobbat nem láttam, különösen úgy, hogy igazi szibériai hagyományok szerint, a teljesen a nyílt vízén, minden állóvízű téli kikötő nélkül hoztak volna létre bármilyen hasonló létesítményt. Reni a Brailánál kezdődő Szulinai-ágban fekszik, ott még az a legészakibb ág, ahol a tengeri hajóforgalom is bonyolódik. Nyolcvan kilométerrel lejjebb kezdődik a Kilijai-ág, ott a nemzetközi forgalom a jobbra elágazó Szulinai-ágot követi továbbra is, ezzel ismét román belvízre kerül.

Amíg Reniben állomásoztunk, gépkezelőként nem volt sok dolgom a rakodásnál, kimentem megnézni a várost. Fényképezőgépet akartam venni

aapidíjamon. Amint már említettem, ez volt az első külföldi utam, és az egész út alatt ez volt az első hely, ahol partra lehetett szállnunk, kivéve a turnu-severini piacot, de arról inkább nem mesélek. Láttam már nagy szegénységet és rettenetes elrendezésű településeket, de soha még ilyen várost negyvenezer lakossal. Utak nem voltak, csak csapások, amelyeket a járművek kerekei hoztak létre. Üzletek sem voltak, éttermek sem, csak egy romos templom, amiről később kiderült, gabonaraktárnak használták. Az egész város úgy nézett ki, mint az alvég Fonyódon, a faluban, ahol korábban laktam.

Kilenc évi általános és középiskolai, valamint egyetemi orosz tanulás után alig tudtam szert tenni arra az információra, hol tudok egy fényképezőgépet vásárolni. Nagy sokára találtam egy üzletet. Csak a cirill betűs felirat alapján ismertem rá, ami így szólt: MAGAZIN. Csak egyetlen fajta fényképezőgép volt kapható, egy 35 mm-es box-gép, Szmena-9. Távolságot nem lehetett állítani rajta, a zársebesség is fix volt. Ugyanazt a színvonalat képviselte, mint az én 3 évvel korábbi saját furnér-lemez barkács-termékem. Három fényerő-állást lehetett beállítani a rekesz segítségével: egyiknél a Nap jele volt, a másikat a beárnyékolt Nap jelezte, a harmadikhoz egy égő volt odarajzolva. Félapidíjamért vettem meg, öt- és fél rubelért. A visszaúton felfelé sok jó felvételt csináltam új géppel, mint ahogy a következő évben is évfolyamtársaimmal közös kirándulásainkról. Könnyű volt kezelni és mindenhova magammal tudtam vinni.

Ez a kis fényképezőgép csak rövid ideig szolgált. A következő évben, amint lesz még alkalmam elmesélni, a "Kaposvár" vontatóra osztottak be, amelyet a hajózási vállalat javítóüzemébe karbantartásra küldtek be. Elkésstem kissé azzal az elhatározással, hogy a géptéri íróasztal fiókjából kiveszem, nehogy ellopják. Már megtörtént addigra. Sajnos, jó néhány friss felső-dunai felvételemet is más hívatta elő. A híres Szovjetunióról akkor és ott olyan benyomást kaptam, ami lehetetlenné tette, hogy bárki az ellenkezőjéről meggyőzhessen. Két év múlva ismét elkerültem ugyanarra a helyre, az első igazán nagy szovjet városba tett utazásom pedig 7 évvel az első reni látogatás után történt.

Nem sokáig kellett várakozni, megkaptuk piritrakományunkat, amelynek címzettje a dunaújvárosi vasmű volt. Elindultunk hazafelé. A hegyme-

neti út sokkal tovább tartott, a pirittel rakott tíz uszályal a hajó nem tudott a parthoz képest több, mint 4-5 km-rel haladni óránként, néha még annyival sem. Ez 8-10 km-es holt-vízi sebességet jelentett. A semmittevés hosszú órái pedig, az összezártsággal együtt a rossz-természetű embereket még kibírhatatlanabbá tették, mint addig voltak. Számos ilyen értelmű emlékem van ebből az időből minden igyekezetem ellenére, hogy csak a szépre emlékezzenem.

A beépített ipari hűtőgép és fagyasztó-szekrény térfogata véges lévén, tartalékunk kezdett kifogyni. A hajókonyha részére ellátmányt kellett vásárolni, parancsnokunk úgy döntött, megállunk egy bolgár kikötőben, Lomon. Ott én is megint partra szálltam és egy boltban -- Renivel ellentétben rendes boltok voltak a városban, akárcsak itthon -- vásároltam egy pár bőrkesztyűt. Korábban fényűzésnek tartottam a bőrkesztyűt, ez volt életem során az első kesztyűm, melyet nem anyám kötött.

Az Al-Dunán megtett négykézláb gyászmenet után vontánkkal ismét megérkeztünk a zuhatagra. Tíz uszályunk volt, és lassú munka volt ezeket mindet átjuttatni a szűk keresztmetszeteken. Legalább egy hétig tartott, no de azalatt legalább senkinek nem volt kedve a többieket ugratni. Amint már említettem, a vállalat hajóin az volt a szokás, hogy a zuhatagon kívül a gépezetek napi szolgálata 8 óra volt, a zuhatagon viszont 12 órát töltöttünk odalenn. Amikor újra elkezdődött a normális rutin, már biztonságban voltam a rosszindulatúaktól, megtanultam magamat megvédeni. És utána már semmilyen hajón vagy társaságban nem tudtak tartósan zavarni. Jó kiképzés volt, és hasznomra vált. Még egy alkalommal megálltunk, ezúttal Belgrádban. Hiszen, ha a legénység az út során érintett országok pénznemében napi díjat kap, ahhoz is joga van, hogy azt elköltse. Gyerekkoromban olvastam a nándorfehérvári csatáról, ami a mai Belgrádnál zajlott le. Most alkalmam nyílt, hogy saját szememmel lássam a várat. Csalódást okozott, nagyon kicsi volt és jelentéktelen.

Majdnem hathetes távollét után átléptük a határt és hazaértünk. Az embernek mindig nagy élményt jelent, ha valamiben először részesül. Nekem ez volt az első külföldi utam, az első hajós-utam egy motoros vontatón, és nem utolsó sorban, az első alkalommal láttam azt a gyönyörű vidéket, amely az Al-Dunát jelenti. Remélem, felvételeim megnyerik az olvasó tettségét is.

Megismerkedésem a Felső-Dunával

Következő hajóutam már nem egyszerően a MAHART és köztem érvényben levő szerződés eredménye volt, hanem az egyetem is hozzájárult a következőképpen. Amikor a negyedik tanulmányi évemet elkezdtem, az 1962/63-as tanév elején néhány felsőoktatási reformot léptettek érvénybe. A reform egy része az én életemre is közvetlen befolyással volt, mégpedig az, hogy 16-hetes termelési gyakorlatot kellett végezni a negyedik egyetemi tanulmányi év utolsó részében. Minden hallgatónak be kellett fejeznie vizsgáit március végéig, és munkába kellett állnia szakterületén ott, ahova kirendelték. A gyakorlat július végéig tartott, tehát a szokásos vizsgaidőszak után még egy hónapig. Rám, mint hajó-szakos hallgatóra két terület várt, 13 hetet hajón kellett töltenem gépkezelőként, a többi hármat az angyalföldi (akkor még Gheorgiu Dej) hajógyárban az összes műhely tanulmányozásával. Valamennyien, akik a hajó ágazaton voltunk, ezt a programot kaptuk feladatul. Hajózásunk először lefelé, aztán felfelé volt tervezve. Volt azonban még valami, ami rám ugyanilyen nagy hatással volt. Dékánunk egy ideje próbálta elfogadtatni javaslatát külföldi diákcsereére, addig az évig azonban mindig volt valami ürügy, amiért nem lehetett, ebben az évben viszont az egyetem vezetése és a minisztérium jóváhagyta a külföldi termelési gyakorlatot bizonyos szakterületek hallgatóinak. Így én is bekerültem csoportársainkkal együtt egy diákcsereére alapozott külföldi tanulmányútba. Az NDK-ba szervezett tanulmányutat nem tették kötelezővé, a 18 résztvevő között hat hajós volt, a többi 12 gyártástechnológus. Erről a tanulmányútról később még többet tudok mesélni.

Most visszatérek a Dunához, azon belül is első felső-dunai hajóutamhoz. Az a tél igen kemény volt. 1956-tól, amikor a fővárosba jöttem, csak kétszer láttam a Dunát teljesen befagyva: 1957-ben és akkor, az 1963. év elején. Vizsgálunk befejezése után a hajózási vállalathoz kellett mennünk beszállási utasításért, de nagyon úgy tűnt, április 1-én nem tudunk hajóra szállni, a hajók még mind a befagyott telelőkben voltak. Röviddel a határidő előtt azonban a meleg megérkezett és a jég felszakadt. Lajos bácsi engem a

"Kaposvár" vontatóra rendelt. Egyike volt ez azoknak a vontatóknak, amelyeket a Balatonfüredi Hajógyárban építettek. Két hazai gyártású Láng főgépe a csavarokra 800 LE-t adott le. Egyéb vonatkozásban propulziója és kormányja ugyanaz volt, mint az akkori többi vontatónak, amiről az "Esztergom" motorosnál úgy érzem, elegendő magyarázatot adtam, nem akarom a szót tovább szaporítani.

A hajó felső-dunai út előtt állt, a cél Regensburg volt Németország nyugati részén. Az a város volt a hajózás legfelső határa a Dunán, mert áll ott egy középkori kőhíd, amely alatt már csak evezős csónakkal lehet áthaladni. A teljes hegy- és völgymenti forduló két hetet vett igénybe. Összesen két ilyen utat tettem ezen a hajón, közben részt vettem a főgépek olajcseréjében, ami olyan karbantartó tevékenység, amely egy hét alatt volt elvégezhető. Még sűrűn úsztak a folyón a jégtáblák, amikor az uszályok vontába rendezése után elkezdtük lassú felfelé haladásunkat. Először még nem is volt az annyira lassú, mivel a vonta méretét az osztrák szakaszra határozták meg, ott sokkal nagyobb volt a folyóvíz áramlási sebessége, ezért a vonta összesen hat uszályból állt.

A Felső-Duna teljesen más, mint az alsó szakasz. A folyóágy keskenyebb, és egy százötven km-es hosszról eltekintve, ahol a folyó határt képez Magyarország és Szlovákia között, illetve egy ugyanolyan hosszú résztől Bajorországban, a partot végig magas hegyek szegélyezik. Ezt a folyószakaszt már sokkal korábban szabályozták, mint az al-dunai Zuhatagot. A fejlettebb ipari környezet már több száz éve lehetetlenné tette, hogy a nyersanyagokat kizárólag közúton szállítsák -- a vasút pedig még egyáltalán nem volt jelentős tényező akkoriban, a 18. században --, létre kellett hozni a belső vízi-utakat folyószabályozással és csatornaépítéssel. Abban az időben, amikor először jutottam el arrafelé, a Magyarországtól lefelé húzódó Duna-szakaszon az első duzzasztómű még csak terv volt, az osztrák Dunán azonban már a negyediket láttam épülni Aschachnál.

A magyarországi szakasz legszebb része a Dunakanyar, amely jól ismert a hazai olvasók között. A jobb-parton a Pilis, a bal-parton a Börzsöny látható. Tovább haladva felfelé, jobboldalt hamarosan szlovákká változik a terület, ez már nem is változik, amíg Ausztriába át nem lép a hajó. Baloldalt, a jobb-parton, magyar falvak és városok láthatóak, míg csak ott is szlovák nem lesz egy pár kilométeres hosszon, majd Ausztria következik. A folyam

legszebb közép-szakasz jellegű ártéri erdői azok, amelyek ezt megelőzően húzódnak mindkét oldalon, a Szigetköz és a Csallóköz területén. Ez az a része a Dunának, ahol a hajózás a legnehezebb. A nagy mennyiségű hordalékot, amelyet a sebes osztrák szakaszon a víz még meg tud tartani, itt szinte mind lerakja. A vízmélység növelését célzó drasztikus szabályozás nélkül ez a szakasz annyi kotrást igényelne, amelyet fizikailag sem lehet elvégezni, nem is beszélve arról, hogy a kikotort kavicsot az egész világ építőipara sem tudná elhasználni. Sok víznek kell még a Dunán lefolynia (főleg a jelenlegi igencsak megnyirbált vízmennyiséggel, amelyet a főmederbe engednek), amíg a folyam két partján élő népek közös döntést tudnak hozni ennek a problémának a megoldására. Ha a jelenlegi hajózási lehetőségeken nem lehet javítani, az nemcsak a két érintett ország gazdaságát fékezi a kihasználatlan szállítási potenciál miatt, hanem a távolabbi áruk sem kerülhetnek be ebbe a folyamatba. Olyan lánc így a Rajna-Majna-Duna vízi-út, amely szét van esve két külön darabra a hiányzó láncszem miatt.

A Felső-Dunára irányított vontatókat mindig ideiglenesen összeállított vontával indították el Budapestről, mert az igazi rendezés Komáromnál zajlott le. Mi is ott kaptuk meg a végleges diszpozíciót. A város engem közletről érintett, mivel családnvem eredetileg nemesi előnév is volt, és három generációval korábban apai felmenőim ott éltek. Ez az első alkalom, amikor láttam a várost (nem Új-Szönyt, ahogy a mai magyarországi Komáromot eredetileg hívták, hanem a ma Komárnonak nevezett régi magyar várost), csak arra adott lehetőséget, hogy a folyón túl levő település távoli képét rögzítsem az agyamban. Később aztán volt lehetőségem odalátogatni. Az első útról csak a két komáromi és a medvei híd emléke maradt bennem. Feljebb pedig Pozsony, a páratlanul szép, jellegzetes várral. Akkor még nem volt ott egy híd sem, ma már kettő is van, amelyek a vár látványát kevésbé élvezhetővé teszik. Csak a feljebb álló vegyes híd tette lehetővé az átkelést a folyón.

Pozsony felett nem sokkal elértük előbb a jobb-, majd a bal-parti osztrák határt. Az utóbbi a Dvényeni várral esik majdnem egybe, a Morava torkolatánál. Ma sincs másképpen, de akkor még szembeötlőbb volt a part állapota a határ két oldalán. Az osztrák szakasz mindenben megfelelt a modern árvíz- és jégzajlás-védelem követelményeinek. Akárhon néztem ki a géptér ablakán, láthattam a kikövezett partba süllyesztett jelzőköveket

minden 100 méteren, és a folyamkilométer-jelzéseket. A partig nyúló keretek, szántóföldek arról árulkodtak, hogy a tulajdonosnak fontos, hogyan néznek ki. A határtól Bécs legalsó széléig, ahol a bal-parton a tankuszályok téli kikötője nyílik, még negyven kilométer sem volt, aztán balra, a jobb-parton a téli kikötő bejárata vált láthatóvá. Még egy óra, és ott voltunk a Handelskainál, ahol a mi uszályaink lekötőjét bérelték. A legdélebbi bécsi híd, a stadlaui vasúti híd ott húzódott hagyományos rácsszerkezetével.

Nem álltunk meg Bécsben hosszabb időre, így csak a látvány maradt bennem első alkalommal emléknek. A városközpontba vezető útvonalon a Dunán rendkívül tetszetős függőhíd ívelt át. Ez volt a Reichsbrücke, amelyet az 1955-ig ott állomásozó szovjetek tiszteletére átneveztek Vörös Hadsereg hídjává, de arra a sorsra jutott, mint a budapesti hasonló nevű utak, visszakapta eredeti nevét. Sőt, rosszabb, de az nem függ össze ezzel. A 70-es években a felújítási munkák után nem sokkal a híd leszakadt, és ma már nyoma sincs. Mielőtt a várost hegymenetben elhagytuk volna, még három hidat kereszteztünk, aztán megkezdődött az első olyan folyamszakasz, ahol valóban munka volt a vontatás. A vízsebesség megközelítette a 10 kilométert óránként, nem véletlen, hogy csak négy uszály volt mögöttünk.

Bécsben a vontatóknak tulajdonképpen semmi dolguk sem volt. Még ahhoz sem kellett a helyi kirendeltségre menni, hogy utasításokat vegyenek át, a fedélzeti rádión keresztül bármilyen üzenet megérkezett. Mivel azonban a parancsnok is ember volt, neki is voltak magánügyelei, így aztán a hajósok mind elrendezhették dolgaikat. Bécsben már erős volt a sodrás, a vonta lassan haladt felfelé. Nem sokkal Bécs felett kezdődött a szabályozott szakasz. Jó két órával Bécs felett a jobboldalon megláttuk a korneuburgi hajógyárat, ahol akkoriban a legszebb dunai személyhajók épültek, illetve az a tolóhajó-típus, amelyet később az Óbudai Hajógyár vett át és gyártott tovább. A vidék leírhatatlanul szép volt, dimbes-dombos, mint a Dunántúl, mindkét oldalon takaros házakkal. Annál is jobban láttunk mindent, mert a folyó szélessége már nem volt túl nagy, csak két-háromszáz méter. Elhagytunk egy vasúti hidat, majd másnap még kettőt és megérkeztünk Kremshez. Nem sokkal feljebb Dürnstein következett, pici város egy magas szikla tetején. Erről még lesz mit mesélnem, ha majd a paklison töltött szolgáltatomat írom le. Jó tíz órai hajóút után a baloldalon egy nagy sziget vonult el mellettünk, a szigeten és a mellékágon túl látszott a melki apátság épülete. Vagy

húsz kilométerrel haladtunk tovább, és megláttam az első hajózsilipet életemben, az ybbs-persenbeugit. Miközben zsilipelésre vártunk, megcsodálhattuk a hatyúkat és a bal-parton a persenbeugi Habsburg-kastélyt.

Átkeltünk a legalsó zsilipen, és olyan tájon haladtunk, amely a rajnai vidékre emlékeztet. Mindkét parton kis falvakat vagy városokat láttunk festői környezetben. Abban az időben saját országunkban utazni azt jelentette, hogy mindenfelé rendetlen, unalmas vidék bukkant elénk. Teljesen meg voltam lepve az itt látható rendben tartott vidéktől. A zsilip Habsburg Ottó kastélya közelében épült. Abban az időben ő maga száműzetésben élt, még hazájában sem volt kívánatos személy. Még feljebb, Linz városa felett elértük a Felső-Duna legnehezebb részét. Minthogy az ide tervezett gát még csak épülőben volt, a sodrás sebessége nem csökkent a korábbihoz képest. A vontató képtelen volt az egész vontát egy lépésben feljuttatni, a négy uszályt két fordulóval vittük át.

A zsilipelés később is mindig érdekelt, első alkalommal pedig nagyon figyelmesen megnéztem mindent. Annál könnyebb volt, mert nem voltam szolgálatban. A duzzasztó-gát felvízi oldalán a duzzasztott víztükör terület el szélesen, tükörsimán. A látványt első ízben csak akkor pillantottam meg, amikor a zsilipelés már lezajlott, és a hajó a felső vízen kiúszott a zsilipkamrából. A gát alsó oldalán (kb. 15 m-rel lejjebb) a folyó semmit nem változott a gát megépítése előttihez képest. Sem a vízállás, sem a vízsebesség, hiszen a gát szabályozható átereszein és a vízi-erőmű turbináin átáramló víz mennyisége a folyó pillanatnyi hozamával egyezik meg. Az alsó vízen érkező hajó a két zsilipkamra egyikébe úszik be, a kamrák mérete a hajót és két uszályt képes befogadni. Nagyobb vontát több részben kell átvinni a felső vízre. A zsilipkapu bezárul, és a kamrába vizet engednek a felső szint felől, amíg a kamrában a vízszint el nem éri a felsőt. Akkor kinyílik a felső kapu, és szabad az út. A lefelé haladó jármű a felső vízszintnél úszik be a kamrába, a mögötte levő kapu bezárása után a vizet kieresztik a kamrából, és az alsó vízre vezető kapu kinyitása után a hajó folytathatja útját.

A duzzasztómű tulajdonképpen a folyómederre keresztben épített beton gát, amelynek három fő funkciója van. A legszembevetőbb, és ősidők óta elsődleges szerep a felsővízi hajózó-utak minőségének növelése állóvízű, mély duzzasztott vízterület megteremtésével. Másik funkciója a felső és az alsó szint összekötése hajózsilipekkel. Általában két zsilipkamrát a-

lakítanak ki az egyik part mentén. Harmadik funkciója az energia-termelés a két víztükör szintkülönbségének kihasználásával. Emellett két magától értetődő funkciója van, az eredeti vízhozam biztosítása a duzzasztómű alatt, ezt olyan szabályozható kapukkal (átereszekkel) valósítják meg, amelyek kisvíznél majdnem zárva vannak, ilyenkor csak az erőmű turbináin átfolyó víz jut át a gáton, mivel kicsi a vízhozam, és nagy a két víztükör különbsége. Nagyvíznél az átereszek szinte teljesen nyitva vannak, hogy a megnövekedett vízhozamot a lecsökkent vízszint-különbség mellett át tudják engedni. A másik magától értetődő funkció a felsővízen olyan víztározó létrehozása, ahonnan az ipari és kommunális vízigény kielégíthető.

Nem sokkal az ybbi zsilip felett elértük azt a szakaszt, amely miatt a duzzasztót építették, a Struden. Itt korábban a hajózást csak hasonló segéd-megoldásokkal lehetett fenntartani, mint amilyen az Al-Dunán volt szokásos. Ennek a nagy esésű szakasznak a leküzdéséhez közvetlenül a Struden alatt még egy zsilipet kellett építeni Kachletnél. Ez a duzzasztó még számos kisebb forgót és zúgót elborított, így Linzig már nem volt nehéz eljutnunk. A vidék csodálatos látnivalókat nyújtott, talán Wallsee volt a legérdekesebb, többen a hajósok közül azt mondták, emlékeztet a rajnai vidékre a Lorelei sziklánál. Jobboldalt láthattunk más nevezetességet is, a mauthauseni tábor megvolt még úgy, ahogy a háború végén kiürítették. Néhány hidat kereszteltünk, aztán megérkeztünk Linzbe. Mivel ide kellett hoznunk az egyik uszályt, a vontát lekötöttük, az ide szóló uszályt pedig bevittük a teletőbe.

A Felső-Duna legfestőibb vidéke itt kezdődik a hegymenetben haladó jármű utasainak, a Passau és Linz közötti alpesi szakaszt itt hagyja el a folyó. A meredek erdős hegyoldalak a vízpartig nyúlnak le, csak néhol hagnak kisebb völgyet a folyóig jönni. Ott rendszerint van egy-egy település, bár nem igazán kedvező a hely emberi élethez, mert ezek a völgyek a hóolvadékot vezetik a Dunába, vagy egy mellékfolyócska illetve patak torkolatát jelentik, ami tavasszal egyértelmű az árvízveszéllyel. Az itteni emberek kemények, megélnék akár miből, emiatt a kis falvak nemcsak a völgyekben találhatóak, hanem szinte mindenütt. Egy dolog biztos: nincs falu kocsmá és templom nélkül. A kilencven kilométeres nehéz folyószakasz jobb hajózhatóságát akarták javítani az Aschachnál épülő duzzasztóval. Amikor először arra jártam, még csak a partokat kövezték a duzzasztáshoz. Ezzel a kö-

vezéssel kapcsolatban van egy kis mesélnivalóm, ami az egyik este történt vidám esetről szól az épülőben levő gát közelében. A vontató az uszályokat a part mellé állította, azok horgonyt dobtak, majd lekötés után a hajó is azt tette Schlägen falu mellett. Azok a kis felső-ausztriai települések, mint említettem, mindig templomból, polgármesteri hivatalból, üzletből és kocsmából álltak a falut alkotó fél tucat lakóház mellett.

Én a hajón maradtam, de a tisztek és a legénység többsége, valamint a két főnyi konyhaszemélyzet a partra ment. A jó sörnek megvolt a hatása, mivel amikor a kocsmában a mi embereink is csatlakoztak a helyiek a táncához, szakácsnőnk állandó partnere túl kapatos volt, hogy felismerje gépezelő kollégámat, amint felkéri a hölgyet táncolni és azt mondta:

-- Mit akar ez a "Srégeni követ" a mi lányainktól?

Azt akarta mondani ez a "schlägeni kövező", mivel azt hitte, az egyik gátépítő munkást látja. Ettől a perctől kezdve kollégám, aki a szakácsnőt táncolni kérte fel aznap este, nem tudott szabadulni a srégeni követ meg-tisztelő címtől.

Ahogy visszaemlékszem erre az útra, felmerül bennem az áruforgalom emléke, amit a hajósok gyakoroltak. Talán az idősebbek még emlékeznek, hogy hazánkban akkoriban az áruhiány normál jelenség volt. Emiatt voltak magasabbak a bonyolult ipari termékek árai az ésszerűnél. Így aztán azok, akik nemzetközi forgalomban jártak, mint a hajósok, a vasutasok, a kamionosok, stb., mindig részt vettek abban a nagyon régi szakmában, amit illegális importnak, röviden csempészetnek nevezünk. A vámhatóságok természetesen tudták, hogy ezt a tevékenységet megszüntetni nem lehet, de megpróbálták szabályozott keretek közt tartani.

Abban az időben a nemzetközi fuvarozásban résztvevők részére különleges útleveleket adtak ki, ennek értelmében engedélyezve volt bizonyos mennyiségű áru behozatala is. A "Felszerelési Füzet" segítségével behozhatták vámmentesen a napidíjuktól vásárolt ajándékokat, élelmet és műszaki cikkeket. A felszerelési füzetbe a vásárolt és behozott áruk közül természetesen csak annyit vezettek be, hogy az egész év folyamán éppen csak elérjék a megengedett felső határt. Az árukra ugyanis nemcsak összértékben volt korlátozás, hanem áruféleségenként is korlátozva volt a behozható mennyiség. Ezek mögött az áruk mögött azonban mindig sokkal

nagyobb mennyiség volt valójában, amely kitűnő rejtekhelyeken elrejtve várta, hogy előszedjék, ha már biztos helyen volt a hajó. Ezt nem szánták bejelentésre. A vámszerveknek megvoltak a beépített informátorai a legénység között -- leginkább olyanok, akiket egyszer már, talán más spiclik segítségével, elkaptak, és sorsuk a pénzbírság és elkobzás mellett azonnali elbocsátás lett volna, kivéve, ha vállalják az informátori szerepet --, ezért veszélyes lett volna bármit is elrejtteni a hajón egy másik ember tudtával. A bizalom egy dolog, az "üzlet" egy másik.

Természetesen az "olcsón vegyél, drágán adjál el" szabályt is be kellett tartani. Embereink fő forrása az áruk beszerzésére egy bizonyos asszonyiség volt, aki Bécs déli külvárosában élt. Molnárnénak hívták, 1956-ban hagyta el ő is az országot, és azóta ott élt, hogy hajósaink kereskedelmének egyik fő tényezője legyen. Nála minden árut meg lehetett venni, emellett még a rendkívül kockázatos pénzváltást is magára vállalta. A váltás árfolyamának számértéke kódolva volt: ha azt mondták, Molnárné ennyi meg ennyi éves, az azt jelentette, hogy annyi schillinget adott 100 forintért. Amikor kicsi volt a hajóforgalom, a hölgy megöregedett. Amikor nőtt a konjunktúra, fiatalodni kezdett. Az én első utamon még hatvan felett járt, következő évben már csak ötven felett volt valamivel. Nagyon jó üzleti érzéke volt. A sört mindig olcsóbban adta, mint vetélytársai. Természetesen veszített valamennyit azoknál, akik a sörön kívül semmit sem vásároltak, de megvoltak az állandó ügyfelei és az üzlet virágzott.

Ha az ember egyedi árut akart, főleg műszaki cikket, mindent egyeztetni kellett vele, de a visszaúton megvolt a kért anyag. Ezek voltak a kivételek, a forgalom zömét a divatcikkék tették ki. Három ilyen volt akkoriban: nylon kendők, orkán-kabátok és karórák. Az utóbbi volt a legkockázatosabb üzlet. Két óra lehet egyforma kinézetre, de minőségük rendkívül eltérő. A hajósok nem voltak szakértők, akik meg tudták volna különböztetni a minőségi árut a hamistól. Ha valóban jó órát akart valaki, azt nem vette Molnárnétól. A hétköznapi órák azonban -- ahogy a hajósok hívták, "kilós" órák, mert kilóra kellett venni, nem darabra -- kaphatóak voltak nála, és nem volt túl nagy annak a kockázata, hogy a hazai végfelhasználó patáliát csap. Ha véletlenül ismerős vette meg és rossz volt, legfeljebb kicserélték a tartalékból.

Számomra szóba sem jöhetett a csatlakozás ehhez az ősi szakmához:

nem volt tőkém, amit bármilyen Molnárné-életkoron megforgathassak. Volt egy jó orosz pormentes óráim korábról, és nem kellett másik. A kendőkből azonban vettem egy tucatot -- nem száz tucatot, mint mások --, rokonnaim között voltak kedves hölgyek, akik örülhettek nekik. Orkánt is akartam, de nem volt jó méretben és színben. Az még várt egy évet, akkor aztán kettőt vettem, a másikat a feleségemnek. A város központját sem láttam Bécsben. Az is várt egy évet, amíg a "Gyöngyös" motorossal ismét el nem jutottam a császárvárosba. A folyóról azonban nemcsak néztem a gyönyörű látványt a parton, kis orosz fényképezőgéppel számtalan felvételt készítettem. Zoltán barátom bejáratos volt apja fotólaborjába és lehetővé tette nekem is, hogy a nagytásokat és a képek előhívását elvégezhessem.

A Linz és Passau közötti szakaszon még volt egy zsilip. Engelhartzellnél építették, utána már rövid idő alatt elértük Passaut. A hátrahagyott 90 km megoldoztatott bennünket, minden percünk foglalt volt, de a csodálatos látvány megérte. A 100 km-es szakaszt az aschachi duzzasztó volt hivatott szabályozni, az alsó és a felső vízszint között a zsilipeknek 18 m-es emelőmagasságot kellett leküzdeniük. Amint feljutottunk ennek a nehéz szakasznak a végére, átzsilipeltünk a passauai zsilipen is, és ezután már a felső-szakasz jellegét elfelejthettük. Ezt a várost, Passaut tartom legszebbnek az egész Felső-Dunán. Két mellékfolyó ömlik a Dunába, a jobbparton az Inn, Innsbruck folyója.

Sok híd íveli át a három vizet, ebből a Dunán öt található, a legfelső a város feletti zsilipnél, amelynek neve a hely után Kachlet-zsilip. A számos híd közül a legszebb a Dunán át épült függőhíd. A jobb-parton szokásos hídfője van, a másik oldalon azonban a járműáradat egy alagútban tűnik el, amely a víz széléig ereszkedő hegy oldalába vezet. A híd tartókötelei magasan fenn a hegy szikláihoz vannak rögzítve. Ennél a városnál éri el a folyót az osztrák-német határ nem sokkal a híd alatt a bal-parton, innen felfelé egy darabig a hajózóút a határ. A hegyoldalban, bár a lejtő ugyancsak meredek volt, láttam egy traktort lassan pöfögni a folyóval párhuzamosan, legalább 20-25 fokban megdőlvén. Azok a németek bizony igencsak szorgalmas emberek.

Újabb huszonöt km-rel feljebb a folyó teljesen német belvíz lett. Olyan részhez értünk, ahol a partok mindkét oldalon alacsonyak, és szinte a látóhatárig nem lehet hegyeket látni. A hajózóútban a vízmélység csak akkora

volt, hogy az állandóan karbantartott csatornákon átsurranjunk. Az egész folyóágy szélessége legfeljebb 100 m volt. Ezen a részen a folyószabályozásnak már több évszázados hagyományai vannak. Kizárólag folyamatos kotrással és keresztirányú oldalgátakkal -- a hajósok ezeket traverzniknek nevezték --, amelyek a tényleges meder szélességét csökkentették a sodrás növelése érdekében, lehetett a vízmélységet még ilyen szinten is fenntartani. A vízhozamot növeli néhány mellékfolyó, pl. Deggendorfnál a jobb-parton beömlő Isar, München folyója, de nyári időszakban bizony a víz csak kisvíz.

Valahol errefelé történt az az esemény, ami egyetlen veszélyes helyzet volt hajós-életem során, és ami majdnem ütközéshez vezetett. Csak csoda folytán kerültük el a balesetet. Másztunk felfelé kevesebb, mint 5 km-es óránkénti sebességgel. A keskeny meder és kis vízmélység miatt a gépek kevesebb, mint félerővel dolgoztak. A folyó éles kanyarokat produkált. Hirtelen az egyik kanyarban a part takarásából előbukkant egy lefelé jövő vontató mögötte levő vontával.

Mindent jól láttam, mivel nem voltam szolgálatban, és a jó idő felcsábított a felső fedélzetre. Amikor a felénk közeledő vontát észrevettük, a két vontató egymástól legfeljebb 60 m-re volt. Minden, amit a két hajó kormányosa tenni tudott, az volt, hogy annyira jobbra vették az irányt, amennyire csak lehetett. Mindenki el volt készülve a nagy ütközésre, de az szerencsére elmaradt. Ugyanakkor mindössze néhány centi maradt a két vontó baloldali uszályai között. A két egység egymáshoz viszonyított sebességét legalább 25 km-re becsültük. A másik hajó hátsó uszályán jugoszláv zászló lengett.

Amit az elsuhanó vontából még láttunk utoljára, a leghátsó uszály magára hagyott kormánykerekénél álló turbános ember volt: hányta magára a keresztet. Rejtély, ki lehetett az illető: a turbán mohamedánra utalt, lehetett valaki Boszniából, a keresztvetés pedig egy keresztény benyomását keltette. Ki lehetett az? Soha nem tudtuk meg, de az esetet nem könnyen felejtettük el. Egy egész napig nem volt más téma a hajón, mint ez a találkozás. Valóságos csoda volt. Egy ilyen ütközés -- amit a hajósok a francia kifejezés után havariának neveznek -- legalábbis egy uszály elvesztését okozhatta volna, esetleg a hajójét, vagy haláleseteket. Azalatt a közel egy év alatt, amit hajókon töltöttem, soha nem voltam ilyen közel a katasztrófához.

Kb. félúton Passau és akkori végcélunk, Regensburg között van egy kis város, Straubing. Ezen a helyen a folyó keskeny, mert két domb között folyik át, és a hajóforgalmat közlekedési lámpák szabályozzák. Egyébként a piros-zöld lámpákkal szabályozott közlekedést csak zsilipeknél találjuk meg. A straubingi szűkület után már szabad az út Regensburgig.

Straubingnál a folyó teljes szélessége már nem éri el a 100 m-t, a magyar ember szinte a felső Tiszán érzi magát. A vízáram a klasszikus meanderező módon hol az egyik, hol a másik partnál mélyíti ki a medret, néha csak 4-5 méter hiányzik ahhoz, hogy a hajó oldala a parthoz sűrűlődjék. Tiszán lehet látni mind a két parton zajló eseményeket. Egy alkalommal a folyótól nem messze levő bekerítetlen parasztházból lépett ki egy bajor bőrnadrágos férfi, a fészkerhez ment, hallani lehetett a beindított traktor motorját, kijött a fészkerből a járművel, és elindult vele a szántófelé vége felé. Itthon akkor még a TSz-ek sorban álltak a gépállomásoknál a mezőgazdasági gépekért.

Regensburg alatt a vidék jellege kissé megváltozik, mindkét oldalon dombok emelkednek, a vidék a Dunántúlhoz hasonlít. A város alatt a jobbparton van a teelő, a másik oldalon pedig, valamivel ezalatt egy jellegzetes domb, amelyet egy neo-klasszikus félkör-alakú oszlopsor koronáz. Ez a Walhalla, valamennyi nagy német történelmi alak emlékműve. Nem láttam még hozzá hasonlót, talán olyan, mint fővárosunkban a Hősök Tere. A folyó itt már mindössze 50-60 m széles. A jobbparton nyíló kikötő bejárata még ennél is sokkal szűkebb. Nagyteljesítményű vontatóknak nem tanácsos uszályaikat a teelőbe bevinni, a 10 tonna körüli, pár méter hosszú kis boxerek ezt a munkát sokkal jobban elvégzik. Uszályainkat lekötöttük a kikötő bejáratánál, és a hajóval a városba mentünk, ami két kilométerrel feljebb van, ott ráálltunk a jobbparti pontonra. Ez alatt párszáz méterrel jobbról, a balparton elhagytuk a régi kikötőt, amely a pontonnal szemben szigetet alkot.

Számos híd van a város alatt közvetlenül és benn a városban is. Ezen a helyen a folyó -- 2379 km-re a tengertől -- jelentéktelen kis víz, a meder nem szélesebb 60 m-nél a két part között. A sziget felőli oldalon eléggé ipari kinézete volt a rakparton álló épületeknek, de a jobbparton, ahol mi is kikötöttünk, szépen rendben tartott emeletes városi lakóházak álltak. Amikor később volt időm egy kicsit jobban körülnézni, nagyon megtetszett a hely.

Különösen a dóm. De az otthonos kis üzletek és a kedélyes vendéglők is kellemes emléket hagytak bennem. Az emberek felfogása és viselkedése azon kívül, hogy németek, mi pedig magyarok vagyunk, ami önmagában jelent bizonyos kulturális eltérést, emlékeztetett arra, amit később, a 80-as és 90-es évek fordulóján itthon tapasztaltam.

Manapság, amikor a Duna-Majna-Rajna csatorna működik, a hajóforgalom sokkal nagyobb. Amikor először jártam ott 1963. áprilisában, alig volt ott hajó, összesen három: a mi vontatónk, egy másik a mi vállalatunktól, azt hiszem, a "Tatabánya" és egy szovjet vontató. Ez volt a legelső szovjet hajó, ami ilyen messze feljött. És néhány évig az utolsó is: a legénység egy kocsmában verekedésbe keveredett, és a szovjetek jó darabig nem jöhettek ide vízum hiányában. Csütörtök volt aznap, nagypéntek előtti nap. A hajó hamar kiürült. Minden tiszt kiment a partra, a legénységből csak egy matróz maradt rajtam kívül. Sötétedni kezdett.

Kb. félóra múlva valaki németül szólt be a rakpartról:

-- Van itt valaki?

Felmentem és egy nőt láttam ott állni. Magasabb volt egy átlagos férfinél és nem lehetett volna véznának nevezni. Legalább kétszerannyi lehetett a súlya, mint az enyém. Válltól a lábáig azonos volt a keresztmetszete.

-- Mi tetszik? -- kérdeztem.

-- A kapitányuk azt üzeni velem, hogy jöjjenek a kocsmába azonnal.

-- Biztos ebben? -- kérdeztem, mivel én magam nem voltam biztos abban, hogy az üzenetet a megfelelő helyen adta át.

-- Igen, igen -- és megmondta a parancsnokunk nevét. Mindketten haboztunk a matrózzal, de mivel a hajót be lehetett zárni, a kocsmá meg nem volt messze, úgy döntöttünk, odamegyünk.

A nő elvezetett bennünket a vendéglőhöz. Belépve megpillantottuk a mieinket, a tisztok és a legénység tagjai mind egy nagy asztal mellett ültek egy hosszú teremben. A parancsnok intett, hogy mi is csatlakozzunk hozzájuk. Rendeltünk egy-egy pohár sört, kifizettük és magunkkal vittük az asztalhoz. Hamarosan mindenki megtalálta beszélgetőtársát, a parancsnok és egy hölgy -- akiről gyorsan kiderült, hogy a tulajdonos -- nyilvánvalóan régebb óta baráti kapcsolatban voltak, innen indult ki az összejövetel gondolata.

Kora tavasz lévén, viszonylag korán besötétedett. Nyolc óra után a helyiek mind felálltak és elmentek. Nem volt még olyan modern világ akkoriban a németek között, ragaszkodtak saját hagyományos életvitelükhöz, ahol a család és az otthon központi helyet foglalt el. Elhagyta a helyet B. Rezső is, aki tankör-társam volt, és a másik MAHART vontatón töltötte a gyakorlati időt. Őt egy lefelé menő hajóra osztotta be Lajos bácsi, de, amint később megtudtam, sikerült neki abból egy hegymeneti beosztást csinálni -- apja a kormányzat köreiben mozgott, a hajós tankörbe is később tették át, akkor még nem találták ki ezt a kifejezést, de a 70-es években biztosan ejtőernyősnek hívták volna --, így került a vállalat másik ott levő vontatójára.

Az ajtót kilenckor bezárta egy szigorú kinézetű úriember, ő volt bizonyára a tulajdonosnő jobb-keze. Az NSZK-ban abban az időben alkoholtilalom volt nagypéntek reggeltől Húsvét vasárnap estig. Ez is a hagyományok része volt, amit ma már nem lehetne betartatni. Azoknak a kocsmáknak pedig, ahol ételt nem árultak, kilenckor volt a zárórájuk. Attól a pillanattól kezdve a tulajdonos vendégei voltunk, ezt tudunkra is adták, és nem szenvedtünk hiányt italban a sörtől a pálinkáig.

Én magam nem tudok sokat inni, az időt beszélgetéssel töltöttem és az emberek megfigyelésével, ami igazán szórakoztatónak bizonyult. A legérdekesebb látvány tőlem nem messze volt -- lehetne úgy is mondani, hogy terült el --, a másodgépész és az óriásnő, aki bennünket idehozott. A nő valószínűleg fogyatékos lehetett, látszott, hogy anyai érzéseket táplál irányában. A férfi kicsi volt és sovány, a nő annyira átölelte, hogy majdnem eltűnt a gigantikus karok között. A hajósok alkohol-élvezetéről vannak legendák, még inkább igaz mindez a tengerészekre. Az utóbbiakról azt is mondják, hogy mértékkel isznak és tartózkodással: mérték a vödör, tartózkodás az asztal alatt. Ez a férfi annyira kedvelte az italt, hogy az a pletyka keringett róla, miszerint soha nem volt még másnapos. Végre tíz óra körül parancsnokunk megköszönte a vendéglátást, felszedelőzködtünk és visszamentünk a hajóra. Sem korábban, sem később, soha nem tapasztaltam, hogy egy hajó parancsnoka ilyen családfői stílusban tudott volna rendet tartani a 17-főnyi legénység körében, mint a "Kaposvár" vontatón akkor.

Maradt még három napunk a városban, amíg uszályaink helyett megkaptuk az újabb vontát. Regensburgban a cégnek volt fuvarszervező irodája, így a dolgok jobban meg voltak szervezve, mint a többi célikötőben.

Ezt az időt én arra használtam, hogy első nyugati utamon mindent megnézzek, amit csak tudok. Szereztem egy ismerőst is, bár utólag visszatekintve lehetett volna ez provokáció is, de remélem, nem az volt. Amint sétáltam az utcákon kirakatokat nézegetve, megszólított egy fiatalember az én korosztályomból. Kérdezte, honnan vagyok, és amikor elmeséltem, ő is mesélt magáról. Egy katonai tisztképző növendéke volt nem sokkal tanulmányainak befejezése előtt. Azt javasolta, hogy legyünk levelezőpartnerek. Belementem, bár nem lehet nagy levelezésnek nevezni, ami lett belőle, soha nem kaptam egyetlen levelet sem tőle, bár én kettőt is küldtem.

Érdekes volt a városban nagy sétákat tenni. A gótikus dóm volt a kedvencem, de tetszetek a jellegzetes faszervezetű téglaházak is. Egy alkalommal egy mozielőadást is megnéztem, ahol Edgar Wallace egyik klasszikus regényéből készült filmet vetítettek. A boltokban kapható termékek zöme német eredetű volt, minőségét és formáját tekintve még a háború előtti tökéletes minőséget képviselték. Mindig szerettem a jó töltőtollakat és nem tudtam ellenállni a kísértésnek, hogy vegyek egyet a Kaweco márkából. Kaptam hozzá egy 10-éves garanciapapírt, és bizony nem romlott el 10 évig. Még a fiam is azt használta az iskolában első tollaként. A főgépész bevásárlására jól emlékszem, két kisfia volt, azoknak vett egy-egy bajor bőrnadrágot. Büszkén mutogatta nekünk is, nem volt olcsó áru. Azért emlékszem rá, mert amikor a következő útra a legénység megint összegyűlt, elmesélte, mi történt otthon. Amikor azt hitte, már alszanak a fiúk, megmutatta feleségének, és azt is hozzáfűzte, no, ezt csak nem nyúvik el olyan gyorsan, mint a vászonnadrágokat. Másnap éktelen haraggal látta, hogy mindkettőnek lyukas a fenéke. Miután a gyerekeket elnápángolta, azok bőgés közben elárulták, hogy kihallgatták a beszélgetést, és ők csak megpróbálták a minőséget ellenőrizni: amíg egyik odatartotta fenekét a köszörűhöz, a másik hajtotta.

Amikor az uszályok elkészültek a ki- és berakodással, elindultunk lefelé a visszaúton. A felső folyószakasról érkező hajók általában nem kapnak utasítást a fővárosba történő behajózásra, hanem Komáromnál kapják meg új vontájukat. Ezúttal azonban a mi vontatónk olajcserére volt előjegyezve az újpesti szigeten a javítóüzemben, így az újpesti teletőbe mentünk.

Paklis hajó

Az olajcsere a hajó főmotoroknál nemcsak a fáradt olaj leengedését jelenti, és újjal való feltöltést. A hajó-főgépeket belülről ki kell törölni tisztára, mielőtt az új olajat betöltjük. A munkát maga a gépszemélyzet végzi el, de a javítóműhely területén, és kb. egy hétig tart. Közben a hajón esedékes egyéb javítások is sorra kerülnek, azokkal a műhely személyzetét bízzák meg. A javítóüzemben való tartózkodás a legénység számára nagyon kellemetlen időszak. A kabinokat zárva kell tartani az esetleges tolvajlás megelőzésére, a géptérben szintén mindennek könnyen lába kel. Így történt az én kis fényképezőgéppemmel, amit a géptéri íróasztalban hagytam, vele mentek a Regensburgban készített képeim. A javítás végére a fedélzetet vastagon lepi a szenny, amikor a hajó kifut, két napi munkájába kerül a matrózoknak, hogy minden ismét tiszta legyen.

A vontatót ismét a Felső-Dunára küldték, én is rajta maradtam. Második utam felfelé nem hozott semmi újat, elkerültük a hasonló veszélyes találkozásokat, élveztem az utat, habár a szolgálat a felső szakaszon egyáltalán nem könnyű. A szolgálat ott is, mint a zuhatagon, napi tizenkét óra, szemben az általános nyolcórás váltással. A nagyobb óvatosságra szükség is van. Igazolják mind a bonyolultabb hajózási viszonyok, mind a nagyobb mértékű potenciális kár egy olyan balesetnél, ahol a hajózóút elzáródhat. A szolgálati idő három négyórás műszakra volt felosztva. El lehet képzelni, mennyire kemény dolog, hogy egyhuzamban legfeljebb három órát lehet aludni, naponta pedig legfeljebb hatot. A határátlépések még tovább csökkentették az alvásra fordítható időt, mivel a legénységnek a vámtiszteket a társalgóban ébren kellett várnia.

Fényképezőgépem elvesztése nagyon érzékenyen érintett, el is határoztam, hogy pótolom, amint tudom. A második útról visszatérve egy másik hajóra kaptam beosztást, ezúttal a "Hunor" nevű paklis hajóra. A paklis hajó tulajdonképpen egy uszály, amelynek 3. számú raktere helyett géptér van kialakítva. A "Hunor"-on a géptéri gépakra köré fedélzeti házat telepítet-

tek. A másik két raktér is egy kicsit rövidebb lett, hogy egy test-tanknak helyet adjanak. A két raktér nyílásai között egy középső fedélzeti ház foglalt helyet, amelynek csónakfedélzetén helyezték el a kormányállást. Főfedélzeti szintjén a tisztí társalgó és a parancsnok kabinja volt található. A légénységnek nem volt társalgója. Jó időben egy asztalt tettek ki a 2. számú raktér záró-fedelére, a légénység ott ebédelt. Mivel az időjárás egy hajó fedélzetén gyakran szeles, különösen, ha a hajó éppen fordulót hajt végre, megessett, hogy a szél kifújta a levest a kanalunkból, mielőtt kiszippanthattuk volna.

Ezen a hajón mindenki, beleértve a tiszteket, a matrózokat és a gépszemélyzetet, a maga nemében különc volt. Egy-két napig ez identitás zavart tudott nálam okozni, de aztán visszaemlékeztem egy esetre nővérem tanári gyakorlatából. Hallotta, amint a fogyatékos gyerekek -- kis-létszámúak az akkori pedagógus-zsargon szerint, mivel minden iskolában egy kisebb létszámú tanuló ahhoz az osztályhoz tartozott -- vitatkoznak az egyszerű tanulókkal, és az egyik fogyatékos azt mondja: "Ti hülye normálisok." Csak attól függ, ki hova tartozik, honnan nézzük. Na és van még a vicc a majomról, aki azt gondolta, amint kitekintett a ketrec rácsain: "Szegény emberek, milyen sokan vannak, és mind be vannak zárva egy óriási ketrecbe."

Mindig nézőpont kérdése, ki a normális, és ki a különc. Még közülük is érdemes azonban megemlíteni szakácsnőnket. Teljesen hétköznapi parasztasszony volt -- talán ejtőernyős a sokszoknyás értelemben --, aki soha nem lépte át a faluja határát, amíg csak a fia nem döntött a hajós foglalkozás mellett. Akkor viszont ő is vele ment és mindig azon a hajón volt szakácsnő, ahova a fiút beosztották. A fiú egy igazán belevaló fiatalember volt, egyáltalán nem zavarta az édesanyja őrangyal szerepe.

Ezen a hajón, a "Kaposvár"-ral szemben létszámfeletti voltam, nem jutott hely a gépkezelők kabinjában, ezért a matrózok között az orr-lakóterben kaptam szállást. Az ágyam kicsi volt és aszimmetrikus, mert a hajóorr vonalát követte, de soha még más hajón nem tudtam olyan jókat aludni amiatt, hogy a víz a fülemnél susorogva ringatott álomba.

Hogy erre a hajóra beszállhassak, a csepeli HÉV-vel kellett a vámmentes kikötőbe kimennem. Május közepe volt, és a víz kezdett már emelkedni a hó-olvadásból származó csapadék miatt. Tavasszal a Dunán ez csak rövid

áradás. Ilyenkor csak a környező területek zúdítják le nedvességüket a folyómederbe, az Alpokból származó hólé csak júniusban emeli meg a vízszintet -- és okozza az úgy-nevezett zöldárt --.

A kikötőből kihajózva utunkat felfelé vettük. A paklis hajó rakterei liszttel voltak megrakva, amelynek Franciaország volt a célállomása. Soha nem találnák ki, mi volt a rakományunk visszafelé: liszt Franciaországból. Ez nem vics, bár sokáig meg voltam róla győződve. Csak évekkkel később tudtam meg, hogy a kenyérgyártás technológiája különböző búzafajtákból örölt lisztet igényel, azokat pedig lehetetlen egyetlen országban termesztetni, mivel a különbséget a talaj és a klíma eltérése együttesen okozza. Hiába, jó pap is holtig tanul. A lisztnek nem volt sürgős az útja, és ez így volt jó. Utunkat ugyanis meg kellett szakítanunk Ausztriában Dürnsteinnél, a hajózóútban történt baleset miatt, ahol a folyómeder a legkeskenyebb. Az volt a baj, hogy a tavaszi áradás tetőzése után a vízszint elkezdett csökkenni, ezt nem mindenki vette figyelembe, és dízel-elektromos vontatóink egyikének sikerült egy uszályt zátonyra juttatnia. Ez a vontató egyike volt annak a ketőnek, amelyeket a harmincas években egészen egyedi elv alapján építettek. Talán nem lesz egészen haszontalan egy kis történeti visszapillantás, remélem, hogy az olvasót nem untatom vele.

A hajók gépi meghajtása -- propulziója -- az evezős gályák és a vitorlás-hajók korát követően a hajócsavarokkal kezdődött, amelyeket a hajó hossz tengelyével párhuzamos tengelyekre szereltek fel. Ezek eleinte fából készültek, és hogy szilárdságukat biztosítsák, szállítócsigára hasonlítottak. Szerencsére próbaútján az egyik hajó a háborgó tenger miatt a mólóhoz nyomta a csavart, amiből jó darab letörött, csak a harmada maradt meg. A hajó ettől ugrásszerűen felgyorsult. Így fedezték fel a ma ismert hajócsavart. Volt egy másik mód a propulzió kifejlesztésére: a lapátkerék. Ez elég szívós szerkezet volt, és a vezérelt lapátok feltalálása óta hatásfoka meghaladja a hajócsavarét. A vezérelt lapátok nem egyszerűen sugár irányban vannak mereven felszerelve. Ehelyett középtájt elhelyezett forgáspontjukban vannak felfüggesztve, és egy körhagyó kerék -- excenter -- adott pontjaihoz is hozzá vannak erősítve, amely úgy szabályozza helyzetüket, hogy mindig függőlegesen merülnek be a vízbe és helyzetüket megtartják kiemelkedésükig, ezzel maximális tolóerőt adnak át a hajótestnek.

Az alkalmazandó propulzió típusát rendszerint a vízi-út határozza

meg. Tengeren a lapátkerék karrierje rövid volt, mivel működését a hullámzás negatívan befolyásolja. A folyami gőzhajók azonban sokáig megőrizték ezt a konstrukciót. A lapátkerék kis-fordulatszámú hajtógéphez kapcsolható könnyen, a hajócsavar nagyobb fordulatszámnál kedvező. Ez azt jelenti, hogy a gép fajtája határozta meg mindig a propulzió fajtáját. Ezen a területen a fő feladat az volt, hogy vagy a gőzgépek hatásfokát megnöveljék a dízelmotorokéval azonosra, vagy jobb hatásfokú hajócsavarokat készítsenek a dízelmotoros hajók részére.

A Duna korlátozott hajózóút-mélysége mellett az utóbbinak megvoltak a korlátai, bár feltaláló kedvű mérnökök találtak módot arra, hogy a problémát megkerüljék. A Kort-gyűrű használata a csavarokat virtuálisan nagyobbá tette: egy 1,8 m átmérőjű Kort-gyűrűben dolgozó csavar tolóereje azonos egy 2,1 m-es hagyományos csavaréval. A hidrodinamika pedig lehetővé tette, hogy a csavarokat alagútban helyezték el, vagyis a csavar felső részéből 30 cm a víz színe felett legyen. Amint a gép és vele a csavar forgásba jön, a mögötte kialakuló nyomás fokozatosan feltölti az üres teret vízzel, ezután már a csavar normális körülmények között, teljesen vízbe merülve dolgozik.

A másik lehetőség az volt, hogy a lapátkereket hajtó gép hatásfokát növeljék meg. Ez volt az az egyedi módszer, amelyet a német tengeralattjáróknál alkalmaztak először: dízelgenerátorok és elektromos meghajtó motorok. Az említett vontató esetében a három 400 LE-s dízelmotor egyenáramú dinamókat hajtott meg, az áram pedig a nagyméretű kis-fordulatszámú elektromotort forgatta, amely a lapátkerekek tengelyére volt felszerelve. Ilyen módon a teljes hatásfok 50 %-kal nőtt.

Persze nem volt azért ez ennyire szép. Először is, a karbantartási idő -- és költség -- 100 %-kal nőtt meg. Másodszor, a lapátkerekes hajók navigálhatósága rosszabb a hajócsavarosokénál. Egy kétszavaros hajó még oldalt is tud haladni, vagy inkább helyben megfordulni, ha egyik gépét előre, másikat hátra működteti. Egy lapátkerekes hajónak az áramlást tekintve mindig föléje kell mennie a kívánt helynek, és az áramlattal levitetnie magát. Völgymentben egy ilyen hajó ágyúból kilőtt golyóhoz hasonlít. Ha eredetileg rosszul céloztak, nem a helyes útvonalat követi, és meg kell ismételnie a manővert.

Visszatérve a mi esetünkre, az apadó folyó minden percben nehezebbé tette a mentést. A vontató parancsnoka még tetézte a hibát, megpróbálta lehúzni az uszályt a zátonyról, de a köves fenéken a héjazat megsérült és az egyik raktér kezdett elárasztódni. Csak egy lehetőség maradt, üres uszályokat bérelni és a közelben levő két vállalati hajó -- a vontató és a mi paklisunk -- legénységét utasítani a sérült (és lehet, hogy részben a többi) raktér kirkására, amíg csak az uszály le nem jön a zátonyról. Elég kellemetlen munka volt bemenni az uszály rakterébe és a vöröses anyagot -- valamilyen vegyi folyamat nyersanyaga volt -- tartályokba lapátolni, amelyeket aztán egy úszódaru kiemelt. A sérült raktér maga is részt vett a mentésben: a léken át a víz fokozatosan kimosta az anyagot.

Mielőtt nekiugorhattunk volna a mentésnek, meg kellett várnunk a megfelelő feltételek megteremtését, ami két napig tartott. Mivel "szeparátmenetben" voltunk, vagyis nem húztunk uszályt, addig az ideig kb. 16 km-t tettünk meg óránként, egyáltalán nem voltunk késésben. Esténként a várakozás ideje alatt társasjátékot játszottunk -- akkor jött divatba a háború előtti Capitaly játék új változata, a "Gazdálkodj okosan" -- és zenét hallgattunk a tisztai társalgóban a rádióból. Napközben sétálni mentem, gombát szedtem és felmentem a faluba. A falu a dombtetőn volt, és úgy nézett ki, mintha négy többemeletes lakóházat kiemelték volna egy nagyvárosi centrumból, és letették volna arra a helyre. A presszóban a sütemények finomak voltak, a fiatal pincérmő pedig barátságos volt velem.

A második napon az este még ott talált. Egy nagy csoport fiatal a faluból valamit ünnepelt, és meghívtak maguk közé. "Matrózsört" készítettek. Volt abban mindenféle ital világos sörből kezdve a barna sörön át a pálinkáig, még egy nyers tojást is beleütöttek és elkeverték. Mivel nem vagyok képes lenyelni a nyers húst vagy tojást, csak úgy tettem, mintha innék. Magát az italt egy gömbölyű talpú kétliteres edénybe tették, hogy ne lehessen letenni, amíg ki nem ürült. A végén mindenkinek rendkívül jó kedve lett.

Talán igazságtalan vagyok Dürnsteinhez, amikor lefaluzom, hiszen történelmi nevezetessége is van: itt őrizték Oroszlánszívű Richárd királyt, amikor a Szentföldről hazafelé elfogta egy német fejedelem, és amíg Angliából meg nem érkezett a váltságdíj. Ezt a Robin Hood filmekből már ismerhetjük.

Amikor a várakozásnak vége lett és megjött a daru, a mentést egy nap alatt bejeztük, kiürítettünk kettőt a négy raktérből és amennyit lehetett, kiraktunk a sérültből. Folytattuk az utat. Közben sikerült már említett veszteséget pótolnom. Megvettem új fényképezőgépet, egy másik szovjet gépet, de nagyon korszerű készüléket, eredeti Leica optikával. Több, mint tíz évig szolgált, és még mindig megvan működő állapotban 37 év után. A hajó első tisztjétől vettem. Elmeséltem neki az ellopott fényképezőgép történetét és panaszkodtam, hogy nincs gépem. Erre ő felajánlotta tartalék-gépét, amit egy szovjet hajóstól vett az Al-Dunán.

Regensburgba érve bevíttek minket a kikötőbe kirakodni és felvenni az új árut. Mivel ez négy napig tartott, kihasználtam azt a lehetőséget, hogy uszálykirakóként némi plusz pénzt keressek. Nem tagadom, magam is tudtam, hogy ez törvénytelen feketemunka tulajdonképpen, de a 2,20 márka napidíj annyira kevés volt, hogy semmit sem tudtam volna vásárolni belőle. Itt viszont két márkát kaptam óránként -- a helyiek nyolc márkás órabérével összevetve éhbérnek tűnik -- és a két nap alatt többet kerestem, mint amennyi egész úton a napidíjam volt. Korábban már volt tapasztalatom a fizikai munkával, tizenöt éves koromtól nyaranta építkezéseken vállaltam munkát segédmunkásként. Meg sem kottyant ez a kis gyakorlat. A két nap alatt másodmagammal raktam ki egy 700-tonnás uszály három raktere közül a középsőben levő bauxit-rakomány maradványát, amit a markoló már nem tudott összekaparni.

Szolgálatom a paklison egy út lejártával júniusban véget ért. Másnap Lajos bácsi egy kétnapos útra szállási utasítást adott az ország első szárnyashajójára. A kisebbik szovjet típushoz, a "Rakéta"-hoz tartozott, a vállalat két darabot vásárolt belőle. A hatvanas évek eleje volt a hajóépítés megújulásának kora világszerte. Nemcsak a hagyományos hajóépítő területek veszítették el jelentőségüket, és olyan országok, ahol az ipar csak akkor alakult ki, hódították el a vezető szerepet, hanem a tervezési technika is megváltozott, három új területen kezdtek fejlesztésbe a hajómodell-kísérleti intézetek: a szárnyashajó, a légpárnás jármű és a különleges propulzió területén. A szárnyashajók vezető építője a Szovjetunió lett, mivel a vízből való kiemelkedéshez nagy teljesítmény kell, a hagyományos hajóhoz képest pedig túlzott előnnyel nem rendelkezik, nem volt miért erőltetni azokon a helyeken, ahol a repülőgép és a magán-autó ezt a közlekedési szektort

kimerítette. Ahol viszont nem volt lehetőség a privát autózásra, az üzemanyag pedig olcsó volt, lehetett ilyen fejlesztést folytatni állami pénzen. A szárnyashajó működési elve szerint kis sebességnél normál hajó, amint azonban a sebesség eléri a határértéket, a hajó alatt elhelyezett profilos szárny olyan felhajtóerőt hoz létre, amely a testet a vízből kiemeli, ezt követően a szerkezet kizárólag ezeken a szárnyfelületeken siklik. A sikláshoz nem kell nagy teljesítmény, de amíg a hajótest el nem éri a kritikus sebességet, addig igen nagy az ellenállása. A szovjetek egy főgéppel 60-személyes, kettővel 150-személyes járműveket gyártottak, a nagyobbakat "Meteor"-nak keresztelték.

Amikor a családom híret vette, hogy ebben az évben ez lesz az utolsó utam, mindenki a homlokához kapott és kiadta megrendelését Bécsből származó árukra. Ez volt az oka, hogy ezúttal nem mentem Molnárnéhoz, a forrásnál akartam az árut megszerezni.

A szárnyashajó semmi munkát nem adott, gépésze senkit nem engedett a berendezésekhez hozzányúlni. Igazi orosz konstrukció volt, de a jobbik fajtából. A főgépre azonban ez nem volt igaz. 1200 LE-s motorját mindössze 500-órás élettartamra tervezték, nem csoda, hiszen a T-72 tank motorját használták fel hozzá.

Nem maradt bennem túlzottan sok emlék erről az útról, főleg csak anynyi, hogy ezúttal azokon a szakaszokon, ahol vontával csiga-lassúsággal kell átvánszorogni vagy azért, mert a gép nem bír többet, vagy pedig az alacsony vízállás és a part közelsége miatt a környezet védelmében nem lehet nagyobb sebességet kierőszakolni, hogy a hullámzás ne rombolja le az alamosott partot, most 60-kilométeres sebességgel száguldottunk végig. Érthető, egyrészt a szárnyakon sikló jármű ilyenkor csak a szárnytámaszok vékony élével hasítja a vízfelszínt, ami alig csinál hullámot, másrészt a szárnyak alatt a hajó csak pár deciméteres vizet igényel. Ezúttal nem a kereskedelmi rakpartnál kötöttünk ki, hanem a Mexiko-Platznál, a Reichsbrücke tövében.

Kis-víz

A hajón töltött fárasztó termelési gyakorlat után három hetet az angyalföldi hajógyár megismerésével töltöttem csoporttársaimmal együtt, majd egy még fárasztóbb NDK tanulmányút következett. Aztán közel egy évig nem kerültem hajók közelébe, legalábbis a valóságban nem, hiszen az egész év a hajók körül forgott számomra, mivel utolsó évem következett a műszaki egyetemen, a diplomatervezéssel és az államvizsgával, más néven diplomavédéssel együtt (bár van valami abban, amit egyikünk mondott a csoportunkból, hogy nehéz megvédeni valamit, ami még nincs). Amikor ezzel végeztem, összeházasodtunk menyasszonyommal. Rövid néhány hét együttlét után pedig munkába álltam, mégpedig a tanulmányi ösztöndíj szerződésében foglaltak szerint, hajón, gépkezelőként. Lajos bácsi olyan hajóra osztott be, amelyik minden valószínűség szerint kizárólag felső-dunai utakra fog menni. Hiszen egyáltalán nem volt lényegtelen egy fiatal házas részére, hogy minden második, vagy minden nyolcadik hétben jut-e haza.

A hajó, amelyikre kerültem, a "Gyöngyös" motoros, valami egészen újat jelentett a szakmában. Tervezői szakítottak a hagyományokkal, a harmincas évektől változatlan paraméterű vontató helyett kisméretűt terveztek. A szokásos 1,6 m helyett csak 1,2 m-t merült. Nagyobb szélességgel, könnyebb hajótesttel és fedélzeti házzal érték el a kisebb merülést, úgy tervezték, hogy a Felső-Dunán tudjon dolgozni, még kisvíznél is. Ez volt a prototípus, készült még egy, az "Inota", amely után azonban más szelek kezdtek fújni, eljött a tolóhajózás kora. A vontató behajózásomkor a hajójavító üzemben állt, frissen helyreállítva egy elég nagy ütközés után, amely legelső útján következett be. Még viccesnek is nevezhetném a havariát, ha nem lett volna veszélyes, bár, mivel sérültek nem voltak, mindenki, aki csak hallotta, mi történt, nevetett az egészen. A baleset az újonnan elkészült aschachi zsilipnél történt Ausztriában. A napi vízállásjelentés szerint a hajó befért volna a felső szint zsiliphídja alá, azonban bizonyos idő már eltelt a jelentés óta, és nem figyeltek oda, hogy tavaszi ár lévén a víz emelkedőben

volt, és újabb tíz centit áradt. A parancsnok a teljesen elfogadott módon bevezette a hajót a zsilipbe felülről jövet. A lehajtott helyzetben levő árboc csúcsa nem fért el a rendelkezésre álló magasságban, nekiütközött a hídnak, majd becsúszott alá, és ettől a hajó orra lejjebb merült a vízben. Ettől a trimtől -- hajós szaknyelven a hosszirányú billenést hívják így -- a kormányállás befért a zsilip vasszerkezete alá. Akkor jött a baj, amikor az árboc a terhet már nem bírta elviselni. Amint a reccsenés után a hajó felbukott, a kormányállás alulról ütközött bele a híd szerkezetébe. A parancsnok és a kormányos az ajtóhoz ugrott, egyik erre, másik arra, hogy az életét mentse, az alumínium szerkezet pedig összerogyott a felülről jövő csapás alatt. Akik látták, azt mondták, olyan volt a helyszín a baleset után, mintha egy repülőgép esett volna le.

A hajó a javítóban a helyreállítás során közönséges szétszerelhető faszervezetű kormányállást kapott. Beszállásom után még tíz napig maradt benn különféle javítások miatt, ez-ide alatt egészségre két tényező hatott jelentősen, mégpedig negatív irányban. Az a két tényező, ami az egészséget kedvezőtlenül befolyásolta, a fedélzetmester -- bootsman -- volt, és az ő ostobasága. Fedélzetmesterünk, látva, hogy a hajó ivóvíztankja majdnem üres, ivóvizet akart vételezni. Meglátott egy gumicsövet, amiből víz folyt. Beledugta a hajó ivóvíztankjába és feltöltötte vele. Sajnos, amit nem vett észre az volt, hogy a csőben nem ivóvíz folyt a városi hálózatból, hanem közönséges tisztítatlan folyóvíz. Egy nap alatt mindenkinek hasmenése lett tőle. A legénység többsége, akik nem voltak túl érzékenyek erre a baktériumtörzsrre, hamar kiheverték, mivel azonban a fertőzött víz a tankban maradt, és a későbbi utántöltéseknél sem lett teljesen tiszta, csupán felhígult, néhányan nem voltunk elég immúnisak ahhoz, hogy legyűrjünk a betegséget. Én egyből orvoshoz mentem és kaptam jó gyógyszert. Amíg szedtem, jó is volt az állapotom. Amint azonban néhány nap múlva elfogyott, a bajok visszatértek. Egy hétig rossz állapotban voltam, hasmenésem volt és szörnyen betegnek éreztem magam. A fertőzést sok évig nem hevertem ki, csak forraláson átment vizet, tea vagy kávé alakjában tudtam fogyasztani.

A hajó indulását szombat estére tüzték ki. Feleségem a hajón maradt, a magyar szakaszon velünk jött. Nem ő volt a hajón az egyetlen asszony, az egyik matróz terhes felesége és az okos bootsman felesége is velünk jött. Erre az éjszakára be tudtunk költözni a tartalékkabinba, azaz, hogy csak ő,

mivel fél éjszakát szolgálatban töltöttem. Másnap délben elértük a horgonyzóhelyet Komáromban, ahol, amint a határvizsgálat lezajlott, feleségem kiment a vasútállomásra és felült a hazafelé tartó vonatra.

Mivel már nem volt újdonság a hajózás, úgy tűnt, megszokott helyre kerültem ismét, jól emlékeztem még az előző évre, de ez alkalommal jó pár kellemetlen ember volt a személyzetben. A bootsman volt egyik ezek közül. Bár nem lett volna közünk egymáshoz, mivel semmi kapcsolat nem volt a munkakörünk között, azok közé tartozott, akik nem élhetnek anélkül, hogy valakit bosszantanának. Ő is ezt tette, állandóan bosszantott, amíg egy nap meg nem mondtam neki, tartsa a száját, ha nem akar átröpülni a korláton. Pedig ami engem illet, soha nem voltam olyan ember, aki ügyeit vadnyugati módon intézi el. Attól kezdve az illető csöndben maradt, de azok a hetek nem voltak könnyűek, amit vele közös hajón töltöttem. A következő úton aztán új fedélzetmestert kaptunk.

A hajó főgépésze rendes ember volt, csak rettentően féltékeny volt rám képzettségem miatt. Diplomás mérnök létemre nem tudtam előtte megállni, nem szűnt meg bizonygatni, hogy az én tudásom semmi az övéhez képest. Még olyan esetekben is, amikor megalapozott érveim mindenki mást meggyőztek volna, csökönység gyakran kellemetlen helyzetekbe hozta. Sokkal keményebbé tette számomra a hajón eltöltött hat hónapot, mint egyébként lett volna. Én magam nagyon sajnáltam ezt a szembenállást, mivel már akkor is érlelődött bennem az a vélemény, ami azóta szilárd meggyőződése, hogy a gyakorlat egy eszes embernél ki tudja egyenlíteni a képzettség hiányát. Ennek az embernek rossz volt a természete, de egyébként semmi szégyenkezni valója nem volt szakmai tudása miatt, emberileg is magasra tudtam értékelni.

Az első tisztről semmi jót nem mondhatok, de nem volt vele kapcsolatomból közvetlenül, így nem okozott semmi gondot. A többiek a legénységből és a tisztek közül egyaránt értékes emberek voltak.

A másodgépész kedvence volt a főgépésznek, akinek kellett valaki, akiből bolondot csinálhat. Erősen szeplős volt, és a főnök először "Pötytyös"-nek, aztán "Tarká"-nak nevezte. Különlegesen jó természete volt, még ez a rendszeres ugratás sem tudta kihozni a sodrából. Nekünk kettőnknek nagyon jó kapcsolatunk volt egymással.

Kollégám és kabintársam szinte gyerek volt még, húsz éves, gyakorlati műszaki tudása azonban jó segítség volt számomra a hajón az első napokban. Barátok maradtunk azután is, hogy otthagytam a hajózást és a hajójavító szerkesztésére mentem dolgozni tervező mérnökként.

A matrózok egyikének terhes volt a felesége, őt már említettem. Egyszerű, jó szívú ember volt, és sokat mesélt katonai szolgálatáról, amit a flottillánál töltött. A fedélzetmester, aki második utunkon csatlakozott hozzánk, igen nehezen kiismerhető, ravasz ember volt. Megtartotta magának a véleményét, de nem volt rosszindulatú. Azt hiszem, csak arról volt szó, hogy voltak már rossz tapasztalatai képzett emberekkel, ezért érezte szükségesnek, hogy minél óvatosabban álljon meg az ismeretlenekkel szemben. A szakácsnő különben az ő partnere volt, emiatt az első úton a hölgy nem volt túl beszédes kedvében.

Egy másik matróz nagyon jó eszű fiatalember volt -- néha hasonló gondolatai voltak mindkét bootsmannel, mint nekem a saját főnökömmel --, és fülig szerelmes volt menyasszonyába. Később, amikor már a szerkesztésen dolgoztam, meghívott az esküvőjükre. Mindkét felső utunkon hármásban vele és kabintársammal jártuk a városokat, ahol a hajóról partra tudtunk szállni, nagyon jó csapatot alkottunk. Első utunkon Regensburgban egyik nap beszélgetve mentünk az utcán, amikor egy idősebb nő megszólított bennünket magyarul. Húsz éve élt már ott és varrodája volt. Azt mondta, örül, hogy honfitársaival találkozik, meghívott bennünket a lakására -- ami egyben a szabóságnak is helyet adott --, és amint teával kínált, üzletet ajánlott. Azt akarta, hogy rendszeresen vigyünk neki néhány rúd paprikás szalámit, azt ígérte, jó áron átveszi. Akkoriban nem volt még Németország a vásárlók paradicsoma, ami manapság. Magától értetődik, amikor újra találkoztunk, a szalámit fél-áron akarta átvenni. Azt mondta, nem hiszi, hogy valóban paprikás, vágjuk el a rudat, hogy meggyőződhesen róla. Mi persze visszavittük a szalámit, ő meg kereshetett más madarat.

Néha elmentünk a vendéglőkbe is. Volt néhány ismertebb, ahol az épületnek csak a kocsmán át volt bejárata, a lépcsőn pedig lányok jöttek-mentek. Az amerikai katonák gyakran látogatták ezeket a helyeket, de elég volt, ha nyílt az ajtó és bejött egy tábori csendőr "MP" felirattal a karján. Ahogy megállt az ajtóban, a katonaleányok erősen igyekeztek kifelé.

A leghíresebb kocsmát "A Kőhidhoz" címmel illették, nevét a hajózóút felső határát képező középkori kőhídról kapta. Mi "Vak egér"-nek hívtuk. Ez volt a legismertebb hasonló kettős célú intézmény a városban. Minket egyébként nem zavart ez a kettős jelleg, a csapolt sör, mint mindig bajor területen, kiváló volt, a többire rá sem hederítettünk. Azt a kisvendéglőt, ahol egy évvel korábban Húsvét előtt megvendégelték bennünket, nem találtam. Új épület állt a helyén és a kocsmá helyett night club volt, a 60-pfen-niges sör helyett pedig 2 márkáért adták az italt. Igaz, még mindig jobban meg tudtuk volna fizetni, mint egy másikat, ahol a kinti itallap szerint a belépő 5 márkát tett ki, bár ezt egy pohár konyakkal le lehetett fogyasztani. Ott persze a hirdetés strip-tease-t is jelzett (a Coca Colával egy szinten jelképezte a nyugati világ romlottságát az akkori keleti szemléletben).

Már visszautunkon érezni lehetett, hogy a természet különleges akadályokat akar a hajózás elé gördíteni. Emiatt második utunk a hajó számára jó ideig az utolsó felső-dunai utat jelentette. Annyira alacsony volt a vízállás, hogy Tarkának teljesen igaza volt, amikor azt mondta:

-- Nem szeretem, amikor a fürdőzők szembe gyalognak velünk a hajózóútban.

Ez volt az igazság: a német szakaszon a hajó néha súrolta a mederfeneket. Az uszályokat csak részlegesen lehetett megrakni, a fuvarozás teljesen gazdaságtalanná vált. Abban az évben egyáltalán nem esett az eső, így a következő év áprilisáig nem lehetett közlekedni. Na, de akkor! Később majd elmesélem, hogyan viselkedett a Duna a következő évben.

A két forduló között a hajó a szokásos helyen állt meg Komáromban, feleségem eljött meglátogatni. Rengeteg megbeszélni valónk volt. Az első út alatt legalább öt levelet írtam, de egyet sem kaptam tőle, ahogy kiderült később, nem ő tehetett róla. Amikor lefelé jövet Bécsben morgolódtam a posta hiányáért, azt mondta a főnököm, Rudi bácsi:

-- Türelem. Legközelebb megkapja. Az Aranyos Levente (a szerelmes matrózfiú) kapott egy rahedlival. -- Na igen, de mind 3-hónapos volt. Ném is sokat írt, és azokat legközelebb lefelé jövet Bécsben kaptam meg. Most azonban személyesen tudunk beszélni, a két nap várakozás persze nem volt hosszú, főleg, hogy ő csak egy napot maradhatott.

Zuhatagi szolgálat

Második utunk minden különösebb esemény nélkül folyt le, azt kivéve, hogy a folyó medrében már alig volt víz. Amint jöttünk lefelé, azt az utasítást kaptuk, hogy folytassuk az utat a fővárosig. Ez egyértelműen azt jelentette, hogy a hajó al-dunai útra megy. Sőt, nem egyszerű al-dunai fordulót kellett tennünk, hanem zuhatagozni küldtek bennünket, a vállalat hajóinak kellett segítenünk vontájuk átfuvarozásában. Ezt a feladatot eddig a legnagyobb teljesítményű vontatók látták el, de kettőt a hátról javításra kellett berendelni, emellett a vízállás a Zuhatagon is soha nem látott alacsony szintet ért el. A fővárosban volt egy rövid pihenőnk, ami lehetővé tette, hogy a legénység hazautazzon, mielőtt a hosszú útra elindulnak. Néhányan kiszálltak, helyettük újak jöttek. Fiatal géptéri kollégám is partra szállt. Utódja első alkalommal került hajóra, a MÁV-nál volt addig dízelmozdonyvezető.

Feleséggel nehezen viseltük el a tudatot, hogy több hónapig nem látjuk egymást. Híreket is hozott, megkaptam a meghívót a diplomakiosztó ünnepségre. Távollétemben neki kellett elmenni oda és átvenni az okleveletem, mivel én addigra már Orsova környékén leszek. Hozott családi híreket is, pl. nővérének a következő hónapra volt tervezve a költözködése az új lakásba (ezzel ránk szállt az ő albérleti szobájuk), bátyja pedig eljegyezte végre barátnőjét. Amikor mindent megbeszéltünk és a hajó elindult, a parttól integetett. Rettenetesen egyedül éreztem magam.

Igen nagy vontát kaptunk, de ez alkalommal csak a zuhatagig vittük az uszályokat. Az volt az utasításunk, hogy hat hetet töltsünk ott a vállalat vontatóinak átzuhatagolásával, végül is nyolc hét lett belőle. És akkor sem hazafelé indultunk, hanem Renibe, ami addigra már Ukrajnához tartozott. Semmi nem változott azóta, hogy először láttam ezt a gyönyörű, de borzasztóan veszélyes folyamszakaszt. Ez alkalommal azonban egy zuhatagi vontató aktív gépkezelője voltam, még fényképezésre is alig maradt időm. Szolgálaton kívüli tevékenységem többnyire alvásból állt. Az idő hidegre

fordult, jobb volt belül lenni, a fűtőkazán, amit nyáron csak a zuhanyozáshoz való melegvíz előállítására használtunk, most állandóan üzemben volt. A géptéri meleg kellemessé vált, sőt, lenni a motoroknál, ahol a huzat erősebb volt, még hűvösnek is éreztük a levegőt. A fedélzeten kinn a reggeli hideget egyre nehezebb volt elviselni. Itt történt ezen a hajón, hogy rádöbbenem, mennyire igaz van a mondásnak, amelyet már nem tudom, hol hallottam: a meleg kellemetlen, de a hideg fáj.

Október végén végre megkaptuk az utasítást, hogy fogjuk az uszályokat, amelyek al-dunai útra vártak a zuhatag alatti horgonyzóhelyen és vigyük őket Renibe. A rakomány megint vasérc lesz majd felfelé. Amint már úton voltunk, a történelem szele csapott meg bennünket. A második tiszt, aki a rádiós munkáját is végezte, hírt kapott hazulról a Szovjetunióban lezajlott hatalomátvételtől. A kisembert, aki Bulgaryinnal együtt üstökös-ként emelkedett fel 1958-ban, majd villámgyorsan megszabadult nemkívánatos szakállas társától, kipöckölték a magas székéből. Meg kellett tanulnunk egy új nevet, ez volt Brezsnyev. Mindenesetre kaptunk rá majdnem 20 évet, hogy memorizáljuk.

Renibe való megérkezésünk meglehetősen rosszul volt időzítve. A november 7-i ünnep miatt háromnapos munkaszünetet tartottak. Még ünnepség is volt, amelyre az összes hajó teljes legénységét meghívták. A tél már megérkezett, hó takarta a kikötőt és a hatalmas rendező-pályaudvar számtalan vágányát, amely mind tele volt vasúti kocsikkal. Mindegyik meg volt rakva vasércel, az viszont mindegyikbe alaposan belefagyott. Ahhoz, hogy az uszályokba be lehessen rakodni, gőzzel kellett kiolvasztani és 10-tonnás markolókkal átrakni. Nyolc napig tartott a nyolc uszály megrakása.

A zuhatag alatti szakaszon hajón töltött negyven napomra minden napidíjamat szovjet valutában vettem fel. Elég ostoba dolog volt, ha figyelembe vesszük két évvel korábbi áruellátási (vagy inkább annak ellenkezője) tapasztalatomat. A pénzen egy elektromos fűtőtestet vettem, meg egy gitárt. Mindkettő a családban más-más helyen kötött ki. Szert tettem még valamire, mégpedig tapasztalatra, de az díjmentes volt. A városból jöttem vissza az esti sötétségben jellegzetes orosz papírmadzagos csomagjaimmal, amikor egy egyenruhás ember megállított és vásárlásomról kérdezett. Megdöbbenem, hogy ilyen létezik, de megmutattam neki a holmit. A tárgyak nem érdekelték, csak az áraik. Behívtott az irodájába és leírt mindent, amit mondtam.

Számításai szerint 60 kopejka hiányzott -- először elfelejtettem neki megmondani a cukorkát, amit szintén vettem útközben, de aztán kiszedtem a zsebemből --, de ez csak az egyik problémája volt. A nagyobbik: igazat mondtam-e pénzem eredetéről, vagy esetleg a fekete piacon váltottam-e be.

Utasított, hogy várjak az irodában. A szituáció számomra szinte felfoghatatlan volt. Na igen, meg lehet szegni a szabályokat úgy is, ha az ember nem tesz rosszat, amennyiben maguk a szabályok rosszak. Ez volt a helyzet honfitársaim millióival az első világháború után, amikor külföldieké váltak saját országukban. Fél óra elmúlt, a hivatalnok pedig visszatért. Azt mondta, minden rendben van. *Megengedte, hogy elmenjek: "Vy szvabodny."* Természetesen semmi bocsánatkérés.

A nyolcnapos kényszervárakozás után végre rendezhettük vontánkat és elindulhattunk hazafelé. Rekordidő alatt, két héten belül a fővárosba értünk. A hajót a Matróz-csárda pontonján kötöttük ki, és mindenki hazamehetett egy napra. Bár a hajón maradtam beosztásomban, néhány nap múlva Lajos bácsi partra szállított, és dunai hajós pályám ezzel véget ért. Ezután már a hajók építésében vettem részt, szeretném azt hinni, hogy nem is rossz eredménnyel, a világot pedig más járművekkel jártam be. Sokáig persze ezek az utak nem voltak függetlenek hajós kapcsolataimtól, de később már más témák kerültek a középpontba. Eljutottam azokra a helyekre is, ahol hajósként megfordultam, csak kissé másnak találtam őket, nemcsak az idő múlása miatt, hanem helyzetem miatt is, amelyet akkor foglaltam el. Remélem, az olvasó nem fogja érdektelennek találni azokat a beszámolóimat sem.

3. fejezet Csehország és Szlovákia

Magyarországon néhány évtizeddel ezelőtt nagyon sok embernek a külföldi út egyet jelentett Csehszlovákiával. Nemcsak azért, mert ez volt a legközelebbi ország, ahol amellet nagy magyar népesség is él, hanem azért is, mert ezzel az országgal történt az első olyan kormány szintű megállapodás, amely a turizmust megkönnyítette. Számomra nem ez volt az első idegen ország, megjártam már fél tucat másikat, amikor először átléptem a határt, akkor is csak tranzitban tettem vonaton. Ez 1963-ban történt, amikor az egyetem hallgatójaként az NDK-ba mehettem tanulmányútra. Bár mehattunk volna közvetlenül Berlinbe, a kísérő tanárok megszervezték, hogy Prágában töltöttünk egy napot. Ez nemcsak nagyon rövid idő volt, hanem az eső is zuhogott, ahogy Prágában szinte mindig. A várost, ami szerintem legfeljebb Budapest belterületével azonos méretű, gond nélkül megtekintettük a rendelkezésre álló idő alatt. Megdöbbenett a hasonlóság a pár héttel korábban az NSZK-ban látott városokkal. Ma már nem lepne meg, hiszen a cseh föld Németország, sőt akkoriban még, amikor meghatározó része épült, a Nagy Károlytól fennmaradt birodalom szerves része volt, császárváros. Tetszett a Hradzsin, a Moldva folyó a rengeteg szép régi híddal, még a város dimbes-dombos fekvése is. Ennyit láttam Prágából, bár egyszer később jártam arra autóval, de akkor csak megkerültük az autópályán a várost, nem álltunk meg.

Második látogatásom Komárnoba irányult. Tervező mérnökként dolgoztam a Ganz Hajó- és Darugyár Óbudai Gyáregységében, ott kaptam azt a feladatot 1973-ban, hogy képviseljem munkahelyemet egy német-nyelvű előadással a komárnoi hajógyár felületvédelemmel foglalkozó szimpóziumán. Októberben így elutaztam névadó városomba a Duna szlovák oldalára, és részt vettem a konferencián. Elég szerény esemény volt, inkább szimpózium, a legtöbb résztvevő tudott magyarul, bár hivatalosan nem használták a nyelvet. Az ottani hajógyár volt a szervező, amelynek két fő gyártmánya volt ismert. Teherhajókat exportált a Szovjetunióba a nagy szibériai víztározókra, gyakran lehetett látni ezeket a járműveket, amikor átadásuk

után szállították őket a Dunán lefelé. Irdatlan nagy járgányok voltak, tervezőik elsősorban a könnyű megépíthetőséget tartották szem előtt, azok a lágy "hajós" vonalak, amelyeket a vasból épült hajók is megőriztek a favitorlások korából, hiányoztak belőlük. A másik gyártmány munkagép volt, ott épültek a Duna legjobb konstrukciójú vedres kotrói. A gyárat még az I. Világháború előtt alapították, amikor a vidék a monarchia részeként Magyarországhoz tartozott. Az esemény, amelyen részt vettem, tulajdonképpen a gyár önünneplése volt meghívott külföldi vendégekkel.

A várost a Dunáról már láttam, de most léptem be oda első alkalommal. Kis nosztalgia is volt bennem, mert családnevem eredetileg egy nemesi előnév volt, apai őseim innen származtak. Elköltözésüket nem az önkéntesség jellemezte, a szabadságharc után sok környékbelivel együtt telepítették ki őket a Somogy-megyei Buzsákra, ahol akkor kezdődött a tót nemzetiségű lakosok arányának növekedése. Fiatal hajógyári kollégánóm ebből a városból származott, konzultáltam vele elutazásom előtt. Tetszett a város, a 70-es években a tábor országai még ügyeltek a rend és tisztaság megőrzésére. Az épületek is jó állapotban voltak, mind a régiek, mind az újak, a közlekedés pedig kulturáltan zajlott.

Az én előadásom témája nem nagyon illett bele a szimpózium fő tematikájába, amellet ez volt az egyetlen német nyelvű előadás. Az esemény szervezésekor nem gondoltak sem a résztvevők szakmai összetételére, sem nyelvismeretükre. A hivatalos nyelv a szlovák volt, de a lengyelek lengyelül, a horvátok horvátul beszéltek, és tolmácsra nem volt szükség. Nekem sebtében szerzett ismerőseim, ottani magyar nemzetiségűek segítettek. A másnapi hajógyári látogatás tanulságos volt számomra, a gyártástechnológián kívül mindent az eredeti K. u. K. állapotban találtam.

Még egy alkalommal kerestem fel ezt a határ-menti várost, két évvel az előző után. Fiam négy éves volt, amikor úgy döntöttünk feleséggel, hogy a külföldi utakra időközben hozott könnyítő rendelkezéseket kihasználva egy napra átlátogatunk mind a hárman. Kellemes ősz volt, sokat sétáltunk, megvettük a karácsonyfa díszeket, aztán hazagyalogoltunk Magyarországra a közúti hídon. Fiam másnap közölte az óvodában, hogy "tegnap más országban voltunk".

Ismét szakmai kötelesség szólított Csehszlovákiába négy évvel ké-

sőbb, akkor a Brnoban rendezett őszi vásáron képviseltem új munkahelyemet, ahol még csak pár hónapja dolgoztam. A város sok nevezetessége között szerepel a kolostor söröző-pincéjével és a külön helyen őrzött "száraz barátokkal". Már ott sem élveztem a látványosságnak kiállított emberi múmiákat, ahogy később Egyiptomban sem találtam elfogadhatónak ezt a szokást. A város egyébként nem nagyon tetszett, mert az ipari jellegű települések mindig elrontják a hangulatomat. Ehhez járult még a csúnya novemberi időjárás, a hó is szállingózott, a vastag felhőtakaró az állandó éjszaka képzetét keltette. A "szocialista tábor" országainak jellegzetes szálláshelypolitikája itt is érezhető volt. Évente két alkalommal rendeztek Brnoban kiállítást, a közbenső időben, az év 95%-ában álmos kisváros volt a település. Minek kellett volna szállodákra beruházni, amelyek szinte mindig üresen álltak volna. Az egyetlen szálláslehetőség volt az utazási irodától kivethető kiadó szoba magánházban. Engem is a város kertvárosi külterületén helyeztek el, a háziasszony édesanyámra emlékeztetett, a rétes, amivel megkínált, a régi osztrák hagyományokat őrizte, ő strúdelnek hívta. Németül is értett, középiskolás lányával viszont csak oroszul tudtam úgy-ahogy kommunikálni.

Újabb négy évig sorsom másfelé vezetett, aztán 1983-ban, akkor már Afrikát és több dél-európai országot megismerve, eljutottam az északi Kárpátokba, amely a hazai sísport kedvelőinek egyik kedvenc helye volt, amióta csak megnyíltak a határok a turisták számára is. Novemberben családommal csatlakoztam egy kiránduláshoz, amelyet közvetlen munkahelyi igazgatóságunk szakszervezete szervezett a Kárpátok északi részére, a Tátrába. Ez a legkedveltebb a régi magyar vidékekre látogatók között. A kirándulás szervezése jó volt, az idő is szép, a vénasszonyok nyarának utolsó napjai, de egyik élményünk mindkettőnket feleséggel arra csábított, hogy mielőbb elfelejtjük az egészséget.

Egyik nap estefelé megálltunk a két busszal az egyik látványosság közelében, és a csoport nekiindult, hogy megnézzék. Le kellett ereszkedni egy völgybe, visszafelé pedig a kiindulási helyre felkapaszkodni. Lefelé 12-éves fiam is velünk volt, mivel azonban felfelé lassabban jöttünk nála, előre ment, aztán újra visszajött, bement az erdőbe is az ösvény mellett. Rászóltam, ne csináljon nagy kerülőket, mert eltévedhet és már sötétedik. A buszhoz felérve nem találtuk a gyereket. Besötétedett, és elindultam visszafelé

rohanva, aztán megint fel, milliméterekkel voltam egy szívroham előtt, de sehol sem találtam. Leírhatatlan volt a kétségbeesésem. Nem tudtam megállni, hogy ne gondoljak arra, hogy már nem él. A csoport lassanként tudomást szerzett a helyzetről, néhányan segíteni kezdtek a keresésben, de akik nem, azok is mind együtt éreztek velünk.

Egyszerre csak egy másik gyerek jött oda hozzám, és azt mondta:

-- Jóska az út túloldalán ül már egy félórája.

Csak az történt velem, hogy elfáradt és leült, egyáltalán nem is tudott a felhajtásról, amit az utána folytatott keresés okozott. Mint említettem, többek között ez volt az ok, hogy ezt a kirándulást feleségemmel mindketten szerettük volna minél előbb elfelejteni. Szlovákiát nem láttam ezután évekig, nem csábított, hogy odautazzam, azok a változások, amelyek a kedvező politikai fordulatot hozták, nagyon sok kedvezőtlen változást is előidéztek. 1993-ban Kijevbe autóval visszatérve szabadságomról átutaztunk rajta családommal, de akkor gyengébb színvonalat tapasztaltam, mint itthon vagy Lengyelországban, amelyen szintén áthajtottunk.

4. fejezet Lengyelország

Lengyelország nagyon sok olvasmányomban szerepelt diákkorom óta, egyetemi hallgató koromban sokan közülünk tanulni kezdték még a nyelvet is. Abban az évben, amikor én az egyetemről az NDK-ba jutottam el tanulmányúton, egy másik csoportunk Lengyelországba utazott. Az onnan visszatérők kissé elvették a kedvemet, hogy magam is odautazzam, nagyon sok kedvezőtlen dolgot meséltek a gyengén működő lengyel gazdaságról. Aztán mégis megváltozott a véleményem, amikor első alkalommal voltam ott 1974-ben. Abban az évben volt egy hajóipari konferencia, amit a lengyelországi Szczecinben levő hajógyár szervezett. Hármunkat még előző évben jelölt ki rá a Gépipari Tudományos Egyesület, amelynek már négy éve tagja voltam akkor. Útitársaim egyike István volt, aki a Műszaki Egyetemre járt esti tagozaton, a másik pedig Ottó, aki csak rövid ideje dolgozott velünk. Főnököm nemrég fedezte fel őt olyan helyen, ahol balszerencsés múltja miatt dolgozott, de nem használta tudását, ezért kinevezte a Dokumentációs Osztály élére.

Ottót a hajózást és a "havariákat" érintő nagy tudása a fővárosi vízirendőrségnél segítette szakértői munkához. Jó példa az olyan emberre, aki egy apró vétség miatt magas helyről visszahullott, és újra megbecsülést szerzett magának tisztességes igyekezetével. Mindenesetre a konferencia négy napját hasznosan töltöttük el, én angol tudásommal tartottam az őrhelyet, ők pedig felderítették a várost. Én magam még szenvedtem a pár hónappal korábbi bokasérüléstől, a járógipsz csak pár hete került le rólam. Ha nem volt muszáj, nem mászkáltam sokat. Így a városból sem láttam annyit, amennyit szerettem volna, amit tudok, inkább a begyűjtött prospektusok és képeslapok alapján szedtem össze.

A lengyel nyelv nehezen érthető egy külföldinek, még ha beszél is oroszul. Sem Ottó, sem István nem beszélt egyiket sem. Ottó viszont díjat érdemelt volna hidegvéréért, amint ebédnél sorban állt, kezében egy jegyzet-tömbbel. Miután jelbeszéddel megrendelte ebédjét a mintának kitett ételek-

ből, átadta a noteszt a pult mögötti eladónőnek, hogy írja rá a fizetendő összeget. A módszer kitűnően bevált. A konferencia alatt kölcsönösen megnyertük egymás megbecsülését. Ő azzal, hogy jó természete volt és mindig higgadt maradt, én pedig műszaki tudásom és nyelvismeretem miatt -- az angol mellett, amit addigra már igen jól tudtam használni, soha nem vesztettem el teljesen sem az orosz, sem a németet --. Lengyelországról nagyon kellemes benyomást szereztem, utána soha nem mulasztottam el, ha meglátogathattam.

Legközelebb két év múlva volt erre lehetőségem. A Hajótest Osztály vezetője, Miklós, aki jó nevű versenyző volt a nemzetközi vitorlássportban, azt javasolta, hogy legyek jelen vele együtt Gdanskban az akkor tervezés alatt álló objektum, egy 1.200 LE-s folyami tutajvontató hajó modellkísérleteinél, amelynek egyébként objektvezetője voltam. Akkor éppen a közgazdasági egyetemet végeztem esti tagozaton, és a vizsgaidőszak tartott, már az utolsó félévet végeztem. Amint befejeztem a vizsgáimat, elrepültünk Varsóba, onnan pedig vonattal mentünk Gdanskba. Szobát Sopotban foglaltak számunkra, Gdansk külvárosában, mivel a városban nem volt szabad szállás. Ez azt jelentette, hogy az intézetbe elektricskával kellett bejárnunk, de a szállodát magát nagyon jónak találtuk. Óriási strandja volt, és a késő délutáni órákban a forró júniusi napokon kihasználtuk a kínálózó lehetőséget. Sokat jelentett az a pár fok, amivel északabbra voltunk, a nap szinte már nem akart lemenni. A strandon mindenféle árus portyázott, kínálta a különféle élelmiszereket, leggyakrabban azonban a fagyaltárus hangját hallottuk napozás közben.

Amíg odafelé menet Varsóban a repülőgép és a vonat között átszállásra vártunk, volt időnk sétálni egyet a régi városban. Később, a 80-as évek közepén, amikor gyakrabban jutottam el oda, jobban megnéztem, ez alkalommal csak egy rövid sétát tettünk, de nem sajnáltam a filmet felvételek készítésére. Amikor pedig már állandó helyünkön voltunk, arra is szakítottunk időt, hogy a Gdansk-környéki látványosságokat megtekintsük. Átmentünk szárnyashajóval a Hel félszigetre, amely a Gdanski-öböl észak-nyugati szélétől kb. 60 km hosszan nyúlik Dél-kelet felé, egészen Gdynia vonaláig. Szélessége azonban csak pár száz méter, a tengerszint felett néhány méterrel van a legmagasabb gerincvonal, hiszen csak egy homok-képződmény. A Római-parthoz hasonló üdülőházacskákat lehet látni, autóközlekedés,

mondanom sem kell, nincs. Az elektricska vonalán Gdanskból elmentünk a másik végállomásra Gdyniába, amely nem rendelkezik történelmi hagyományokkal, viszont kikötője jelentős. Ott láttam azt a bizonyos "Mazowsze" nevű személyhajót, amelyet 1954-ben a Ganz Hajógyárban (akkor Gheorghiu Dej) építettek. Gdyniában étteremmé átalakított állóhajóként üzemelt, nem kora miatt, hanem azért, mert alumínium felépítménye és fedélzeti háza annyira levitte a súlypontot, hogy túlzottan stabillá vált. A normál hat másodperces lengési periódussal szemben lengésideje három másodperc, ami a legrégebbi tengeri medvéket is rosszul éltbe kergeti. Hajóként tehát használhatatlan. Gdynia nevezetes még a Westerplatte nevű helyről, ahol a II. Világháború kitört. A szabad hétvégét is jól hasznosítottuk, vonattal felkerestük Malborkban a Teuton lovagok újjáépített középkori erődjét. Innen uralták az egész környéket mindaddig, amíg a lengyel nemesség mellé felsorakozott népi felkelés egyesült ereje Grünwaldnál szét nem verte őket. Félelmetes volt látni ezt a helyet, annál inkább, mivel kevés olyan jó történelmi filmet láttam, mint a Sienkiewicz regényéből készült "Kereszetesek"-et, ahol ezt a helyszínt használták a forgatáshoz.

Az utazás szakmailag is sok hasznosat hozott nekünk. A hétköznapiakon minden percünket lefoglalta a munka, mivel mindketten a lehető legtöbb információ megszerzésére törekedtünk. A gdanski egyetem részeként működő Hajómodell-kísérleti intézet berendezése korszerű volt, Skóciából vásárolták, de külső megrendelő számára végzett kísérletre a mi szerződésünk volt az első. Magunkkal vittük mindazokat a rajzokat, amelyek szükségesek voltak a hajótest és a csavar modelljének elkészítéséhez. A kormány szerkezetet még nem terveztük meg, az intézet egy szokásos három lapátból álló rendszert szerelt fel a vizsgálatokhoz.

Az a szakember, aki a vontatóhídon a munkát végezte, fiatal mérnök volt, Marian volt a keresztnéve. Főnöke, a modellkísérleti részleg vezetője egyedi ember volt az idősebb generációból, kissé angolos humorral. Nem véletlenül, a háború alatt Angliában élt, mint a Felszabadító Hadsereg tisztje. Harmadik állandó partnerünk, az egyetem vállalkozási tevékenységeinek felelőse valódi úriember volt. Az idősebb lengyelek folyékonyan beszéltek angolul, de a fiatal Marian csak főnökeinek keresztül tudott velünk kommunikálni, vagy rettenetesen szerény francia tudása segítségével Miklóssal. Akkoriban nekem a francia még kínaiul volt, csak tíz évvel később

kényszerültem arra, hogy legalább alapfokú tudást szerezzek belőle munkám miatt, ami a nyelvet megkívánta.

Kéthetes utunk nagyon eredményes volt, és azzal az ígérettel utaztunk el, hogy szeptemberben újra jövünk az eredményekért, illetve a szabadmeneti kormányzási próbákra, amelyeket a Lengyelország közepső részén levő tavak egyikén akartak elvégezni. Szeptemberben Miklós és én megint elutaztunk Lengyelországba. A lengyel vidék sokkal szebb ősszel, amikor az esőtől dús zöld minden. Hűvös volt az idő és szeles, de nem értünk rá ezzel foglalkozni, állandóan el voltunk foglalva. A modell szabadmeneti kormánypróbái után -- ehhez a kísérlethez a modellel felszerelték egy elemes propulziót -- visszavittek bennünket az egyetemre, és kaptunk néhány napot, hogy átnézzük az eredményeket. A próbák alapján a kiválasztott hajócsavar jónak bizonyult, az emelkedést jól etaláltam az előzetes számítások során. A kormánypróbák azonban azt bizonyították, hogy egyetlen központi hajócsavar esetén a hagyományos három-lapátos kormány nem eléggé hatékony. Következő évben emiatt eljutottam Németország egyik olyan városába, ahol még nem voltam.

Ezt a lengyel utat követően hamarosan munkahelyet változtattam, legközelebb új munkáltatóm, a Szerszámgépipari Művek képviseletében vettem részt Lengyelországban egy KGST szekcióülésen. Az 1978-79-es tél egész Európában nagyon komoly volt, rengeteg hó esett mindenfelé. Még februárban is, amikor már úgy tűnt, vége van a télnek, az időjárás még tartogatott meglepetést. Tervbe volt véve egy szokásos sokoldalú ülés szerszámgép témában, a helyszín Varsótól északra kb. 30 km-re volt kijelölve Lengyelországban. Abban az országban akkoriban valami rosszul ment, de ezt csak érezni lehetett, nem voltak zavargások. A szekcióülést elhalasztották, mert nagy havazást jelzett a meteorológia, egy héttel később azonban mégis összehívták a résztvevőket. Magyar részről kb. tízen vettünk részt, ebben benne volt a külkereskedő hölgy, a szerszámgépgyártók képviselői és azok is, akik az import gépek belföldi felhasználóit képviselték. A szekcióülés résztvevői összesen kb. 80-an voltak.

Varsóba érkezve mindannyiunkat fogadott a rendezéssel megbízott lengyel külker cég. Elfuvaroztak bennünket szállodáinkba. Másnap reggel buszokkal kivittek bennünket a helyszínre, egy tipikus modern pártüdülőbe. Az épület nyári programokra készült, a szimpla ablakok sugározták a hi-

deget, ha csak megközelítettük is őket. Fűtés alig volt, ennek ellenére az első két napban minden rendben ment. A harmadik napon azonban rengeteg hó esett, vagy 60 cm, és az erős szél hótorlaszokat emelt. A hőmérséklet leesett mínusz 18 C fokra. Minden akadály ellenére befejeztük a hivatalos programot, és éppen a búcsúvacsorához készülődtünk, amikor sötét lett, mert áramkimaradás következett be. A kábelek egy darabig tűrtek, aztán már nem bírták el a hó és jég súlyát és leszakadtak. Minden ellátás alapja az elektromosság volt. Nemcsak sötétben maradtunk, hanem a vízellátás és a fűtés is leállt. Nem volt mit tenni, mint várni, amíg a Lengyel Néphadsereg megment bennünket.

Újabb két nap múlt el, a hatodik napon dél felé végre megérkeztek a tankok. Ezek voltak csak képesek letaposni az utat a teherautóknak -- a buszok szóba sem jöhettek, azok nem tudtak bejönni a főútról --, amelyek kivittek bennünket a repülőtérré. Ott aztán elővettem a borotvakészletemet, lementem a mosdóba és megborotválok. A háromnapos tatár-bifsztek után a reptéri büfében kapható szendvicsek nagyon jólestek. Még a jellegzetes lengyel kávé is ízlett. A lengyelek hasonlóan készítik a kávé, mint amilyen a török kávé, csak nem forralják a vizet a kávéval együtt. Egyszerűen ráöntik a forró vizet a darált kávéra és megkeverik. Tárgyalásnál ez kiváló: ha ugyanis az idő múlik, és nem kapunk mást a kávé kivül, és már nagyon éhesek vagyunk, megehetjük a maradékot a pohár aljáról.

Pár hónappal ezután lehetőséget kaptam, hogy pár évre Afrikába menjek szakértőként dolgozni, amiről bővebben szeretnék beszámolni a maga helyén. Visszatérésem után ugyanahhoz a munkáltatóhoz tértem vissza, hasonló műszaki kereskedői munkakörbe, ennek köszönhettem a következő lehetőséget a lengyelek meglátogatására. Negyedik éve, hogy nem voltam náluk, 1983. volt, már két éve elmúlt, hogy Jaruzelski úr elhárította az ottani 1956 veszélyét, de a gazdaság még csak arra volt képes, hogy a feketepiacon elég áru legyen a magyarországi magánexporthoz. Akkor virágzott nálunk legjobban a gyáli piac.

Röviddel azelőtt Bulgáriában, Plovdivban voltam egy tehetséges fiatal külkereskedővel, aki később szép pályát futott be, pár év múlva, mint tuniszi kereskedelmi tanácsossal találkoztam vele. Ugyanaz az üzletkötő volt megbízva a lengyel ügyekkel is. A plovdivi kiállítás egyik lengyel vendége javaslattal kereste meg egy jármű-légfék gyártás terén létrehozandó koope-

ráció miatt. Utunk októberben realizálódott. Elkísért bennünket H. József, kecskeméti gyárunk vezető tervezője. Kooperációs partnerünk székhelye a fővárostól távol feküdt, az ügyletet lebonyolító MOGÜRT varsói képviselője vitt le bennünket saját kocsijával.

Rettenetes időszak volt ez Lengyelország számára. Az üzletekben semmi áru nem volt, az emberek mindent külföldre vittek eladni. Ez volt az egyetlen ország, ahonnan a rapidíjat haza lehetett vinni hivatalosan, mivel elkölthetetlen volt. Az emberek annyira mélyen voltak, hogy egy külföldi egy vacsoráért partnert kaphatott. Keserves volt látnom ilyen szegénységet, mivel a lengyelek iránt mély megbecsülést érzek. Amikor a főváros legnagyobb áruházába bementünk, a nagy termék teljesen üresek voltak. Még a polcokat is kihordták. Egyetlen sarokban volt egy eladópult, ahol nyél nélküli rozsdamentes evőeszközöket árultak.

Partnereink valódi úriemberek voltak. Egész nap gondoskodtak elfoglaltságunkról hivatalos témakörben, egy különteremben pedig -- a dolgozók szeme elől némileg elrejtve -- jó ebédet kaptunk. Amikor szóba került az ellentmondás az áruhiány és ebédünk között, elmondták, hogy a cég sertéseket tenyészt a gyár területén, és a dolgozóknak húst biztosít minimális mennyiségben önköltségen. Este is volt elég élelem és vodka. Nem tudok sajnos inni anélkül, hogy rosszul ne lennék, de nem volt mód teljesen visszautasítani a kínálást, bár a fogyasztást igyekeztem a minimálisra szorítani. Az elfogyasztott ital ebben az esetben is az éjszakámat tette tönkre.

Meg kell állapítanom, hogy mindkét oldal minden igyekezete ellenére ez a műszaki együttműködés sajnos nem jött létre. Ez volt az egyik leglabilisabb politikai időszak a régióban. Bármi megtörténhetett volna, nem véletlen, hogy olyan filmek készültek akkoriban, mint a "The Day after" (Másnap) Amerikában.

Következő utam Lengyelországba újabb három év múlva, 1986. áprilisában zajlott le. Röviddel ezt megelőzően ugyanis a lengyel szerszámgép export területet át kellett vennem munkahelyemen. Nem egyszerű tárgyalásra, hanem tömegrendezvényre sikerült, két üzletkötő is jelen volt, amelllett a gépgyártóktól a műszaki kereskedők és a szervizfőnökök. Varsóban az új város középpontjában álló Fórum szállóban voltunk elhelyezve. A fővárosban lefolytattuk a külker cégeket érintő tárgyalásokat, következő nap le-

utaztunk vidékre a repülőgépgyárba, ahol a tárgyalás magját képező berendezés, az öt-tengelyes megmunkáló központ potenciális vevői voltak.

Kellemes látvány a lengyel vidék, bár az utak nem voltak kiválóak, az utazás kellemes élményként maradt bennem. Az évszázados befolyás hatására a lengyel települések emlékeztetnek a német városkákra. Megőrzik a történelmi emlékeket is, amilyenek a várak, kastélyok, kolostorok. A terület nagysága miatt pedig nagyon sok szép erdő maradt meg majdnem érintetlenül. Nem ez volt az egyetlen ilyen autós vidéki utam, mindegyikre ilyen kellemes gondolatokkal tudok visszaemlékezni.

A vidéki (mieleci) repülőgépgyárban szívélyesen fogadtak bennünket. Ők voltak a tényleges vásárlók, nem a külkereskedők. Nagyon kemény napunk volt, a dolgok teljesen fejre álltak. Általában a világon mindenütt az eladók többet akarnak eladni, a vásárlók kevesebbet vásárolni, mint a partner akarja. A KGST-ben ez fordítva volt. Kevesebbet tudtunk szállítani, mint amennyire szükségük volt. Eközben a másik üzletkötő az ország másik felén egy másik ügyfelet látogatott meg, aki a Csepel-gépekre specializálta magát.

Vacsoránál nagyon ébernek kellett lennem. Először is, amennyire lehetett, csak kevés vodkát volt szabad innom. Másodszor, a lengyelek mindig tatár-bifszteket adtak előételnek -- darált nyershús egy beleütött nyers tojással --. Sem nyershúst, sem nyers tojást nem eszem. Vendéglátóim azonban ebből semmit nem vettek észre, megkentem a kenyereket vajjal és dagasztgattam a villával az előételt, de csak a vajjas-kenyeret ettem meg, egy falatot sem a többiből.

Ehhez az utamhoz olyan emlék is kapcsolódik, amely a világ számára figyelmeztetés volt az atomerőművek és a velük dolgozó, esetenként felelőtlen, önjelölt tudósok veszélyeiről. Pontosan azon a napon, amikor Varsóból visszatértünk, következett be a csernobili üzemzavar. Akkor ugyan még semmit sem tudtunk róla, de kaphattunk egy jó adag sugárzást. Ez az incidens is jó lecke az emberiségnek, hogy az eszközöket lehetőleg olyan mértékben bolond-biztossá kell tenni, hogy saját doktori értekezéséhez senki ne gyűjthessen úgy adatokat, hogy egy atomerőmű üzemeltetésére vonatkozó biztonsági szabályokat 18 esetben megsértve előidézze a láncreakciót.

Júniusban újabb látogatásra került sor, részt kellett vennem a poznani nemzetközi vásáron Lengyelországban. Mindegyik vevőmmel találkoznom kellett, amiben T. László, varsói képviselőnk, az ottani szervizvezető segített. Rövid, de nagyon fárasztó utazás volt, szinte alig volt időm a látivalókat megnézni. Következő lengyel utamra augusztusban került sor, akkor is ez volt a helyzet. Közben a dolgok kissé más irányt vettek. T. László már készült hazafelé, tett néhány lépést abban az ügyben, hogy a helyére menjek hazatérése után. Ebből azonban az ismét labilisabbá váló lengyel gazdasági helyzet miatt nem lett semmi. Rövid idő múlva elkerültem arról a munkahelyről, és azóta nem volt módom és alkalmam ezt a szép országot meglátogatni, kivéve egy rövid tranzit autótutat, amikor a 90-es évek elején kijevi szolgálati helyemre szabadságomról autóval Szlovákián és Lengyelországon át tértem vissza.

5. fejezet Németország

Említettem dunai hajós élményeimnél, hogy 1963. nyara az én évfolyamomnak a műszaki egyetemen elég sűrű programot tartalmazott. Amint befejeztük a hajógyári gyakorlatot, be kellett csomagolnunk bőröndjeinket a külföldi üzemi gyakorlatra. Amikor összehívtak bennünket az egyetemen tájékoztatásra, egyik tankör-társam mondott valamit, ami az én gondolataimat is tökéletesen kifejezte: "Amit most legkevésbé kívánok, az egy út az NDK-ba." Ebben azonban mindketten tévedtünk. Az NDK-ban töltött háromhetes gyakorlat volt a legértékesebb mindabból, amiben az év folyamán részünk volt. Tanulmányutunkat csere formájában szervezték meg. Az itt levő német hallgatók csoportját szintén összehívták, hogy találkozzanak velünk, mielőtt hazautaznak. Ez a "fehér-asztal melletti" értekezlet a Várban, egy kis kerthelyiségben zajlott le. Az étterem a hallgatók törzshelye volt, mivel ugyanabban az épületben helyezkedett el a Hess András térnél, ahol a kollégium. A németek is ismerték, mert ittlétük alatt a "kolesz"-ban laktak.

A sörrel dúsan megrakott asztalok mellett tartós barátságok szövődtek. Én is itt ismertem meg német barátomat, akivel feleségemmel együtt később sokszor találkoztunk mindkettőnk hazájában. Keresztneve Hans volt, elmondta, hogy már családja van. Az NDK-ban aztán ismét összejöttünk, amikor Rostockban a cserepartner egyetem székhelyén rendeztek számunkra egy másik ismerkedési estet.

A csoport utazása a Balt-Orient Expresszen kezdődött. A 18-órás út kellemesnek indult, de amint leszállt az este, mivel nem volt hálókocsijegyünk, egyre nehezebben bírtuk. Megérkezve Prágába kiszálltunk, mert úgy szervezték a velünk jött tanárok, hogy azt a várost is meg tudjuk tekinteni. Következő napon indultunk tovább ugyanazzal a vonattal. Berlinbe kora reggel érkeztünk. Az egyetem két tanárt küldött velünk idegenvezetőnek, az állomáson pedig egy német kollégájuk várt bennünket. Később még egy német oktató csatlakozott hozzánk. Tartózkodásunk alatt a

fővárost, Berlin keleti részét leszámítva az ország öt nagy városát látogattuk végig. Egyik magyar kísérőnk dr. Benedek Zoltán volt, egyetemi előadónk a propulzió című tárgyból. Nem túlzok, ha azt mondom, hogy soha életemben nagyszerűbb emberrel még nem találkoztam.

Berlinben megdöbbenve láttuk, hogy a város romokban hever, majdnem ugyanabban az állapotban, mint a háború utolsó napjaiban. Két év múlva, amikor meghívásra utaztunk az NDK-ba feleségemmel, még mindig ugyanezt tapasztaltuk. Csapatunk, amely 18 hallgatóból és két tanárból állt, hamarosan szétesett, és ahogy az már szokott lenni az emberei társadalomban, kisebb klikkek alakultak. Mi hajósok hatan voltunk, mi automatikusan egyik kisebb csapatba tömörültünk. Persze mi sem voltunk egységesek. Imre mindig nők után járt, alig volt velünk. István és Antal régi barátok voltak, mindketten jó gazdasági háttérrel, fontos helyen dolgozó szülőkkel, ők a felső osztályba sorolták magukat, és lehetőleg nem keveredtek a plebszsel. Bennünket Tivadarral nem fogadtak el egyenrangúnak, ő is gyengén állt anyagilag, akárcsak én. Odáig is elmentek, hogy műveltségemre is tettek megjegyzéseket, ezt azzal sikerült leszerelnem, hogy amikor Antal azt állította, a "Bűvös vadász" Wagner műve, kijavítottam Weberre. Ott volt még a csapatban Endre, akkor is, és mindaddig, amíg ki nem került a látókörömből, a műszaki dolgok fanatikusa volt.

Berlinben tulajdonképpen nem volt hivatalos programunk, mindössze egy potsdami kirándulást szerveztek számunkra az akkor még újjáépítés alatt álló Sans-Soucie kastélyba, a csoport azonban szervezeten meglátogatta a Pergamon Múzeumot a Spree szigetén. A hivatalos turista program a Sans-Soucie Palota meglátogatása volt Potsdamban, amely II. Frigyes nyári palotája volt a 18. században. Bár a palotának csak kis része volt helyreállítva, Potsdamról meg annyit tudtunk összesen, hogy ott írták alá a Németország és Európa sorsát meghatározó szerződéseket, az út megérte a fáradtságot. Az akkor még újdonságnak számító emeletes vonattal utaztunk, vagy 60 km volt az út, amit ma legfeljebb 15-re becsülök. Akkor azonban meg kellett kerülni egész Nyugat-Berlint. A mi kis hatos csapatunk ezen kívül rászánta az anyagiakat egy estére a Friedrichstadt-palastban. A látogatás fő oka az volt, hogy Tivadar bolondult Balogh Edináért, aki Klapka Györggyel éppen oda volt szerződve táncosnak. Három nap elteltével aztán vonatra raktak bennünket Rostockba, az egyetem, cserepartnerünk székhelyére.

Megérkezésünk estéjén összejövetelt rendeztek a nálunk járt német hallgatókkal, ott megint találkoztam Hanssal, felújítottuk a barátságot és címet cseréltünk.

Mind Rostockban, mind a közeli tengerparti városban, Warnemündében, amely egyben kellemes üdülőhely is, volt egy-egy korszerű hajógyár. Ami mindenkit nagyon megragadott, az a teljes sólyateret befedő kábelدارu látványa volt. Általában rengeteget tanultunk, mert a tizennyolc éves "szocialista" rendszer nem tudta kinevelni a németekből a precíz, tökéletes munkára való törekvést. A legkisebb részletben is találtunk eltanulni való dolgokat. Ez persze azt is jelentette, hogy a nagyobb városok egytől-egyig utálatos ipari jelleget öltöttek. Csak a kisebb települések őrizték meg az otthonosságot, a "Gemütlichkeit"-et.

A hivatalos programokat nagyon jól megszervezték számunkra, de mellettük még maradt időnk strandolásra is. Augusztusban a Balti-tengeren általában jó az idő, ez így is volt első nap, amikor megérkeztünk. Nagyon élveztük a 26 C°-os levegőt és az ugyanolyan meleg vizet. Másnapra a szélcsenget élénk szellő váltotta fel. A levegő nem lett hűvösebb, de a hullámok felkavarták a mélyebben levő hideg vizet, a vízhőfok 16 C°-ra esett vissza. Aznap csak mi magyarok úszkáltunk, mások nem merészkedtek a vízbe. Magától értetődik, hogy fényképezőgépet magammal vittem. Amikor dr. Benedek Z. fotózni látott, adott néhány gyakorlati tanácsot. Nem volt mind újdonság számomra, mivel ezt a hobbit már egy ideje űztem, de egyet komolyan vettem: kipróbáltam a színes diákat. És azóta szinte mindig csak diafilmet használok, annyira megkedveltem.

Amilyen nehezen indultam el erre az útra, annyira tetszett az ország, és lakói is. A jól-szervezett gyárak is nagyon megnyerték tetszésünket, ahol láttuk gyártás közben mindazt a berendezést, ami egy hajó építéséhez kellett. Warnemündébe a malmöi komp naponta érkezett. Igazi látványosság volt, amint a hajó orrán a hatalmas kapu kinyílt, és a komp gyomrából a személyautóktól a vonatig mindenfajta jármű előjött. Folyami hajókhoz szokott szemem előtt óriásinak tűnt a komp. Rostockból a csapat tett egy kis kitérőt Strahlsundba, amely szintén fürdőhely, és hajógyár is van a városban. Az ottani hajógyárban a szovjeteknek építettek úszó halfeldolgozókat. Strahlsund igazi Hanza-város, olyan, mint egy Piko kisvasút modell-faluja. Rostockba visszatérve elvittek bennünket a motorgyárba is, ahol a 60-ezer

tonnás teherhajókba kerülő óriási dízelmotorok készültek. A motorokat először gőzgépeknek néztük, mivel öntvényük nyitott és keresztfej is van mind egyik hengerhez. Megtudtuk azt is, hogy ezeket a gépeket összeépítés és üzemi próba után szétszerelik, és a hajó gépterében szerelik készre őket.

Balti-tengeri programunk bejezése után Magdeburgba helyeztük át székhelyünket, ott meglátogattuk az SKL motorgyárat, valamint egy folyami hajógyárat is láttunk az Elbán. Ez volt az első látogatásom Magdeburgban, de a későbbi években több munkahelyemről még gyakran el kellett ide utaznom. Magdeburg egyike volt azoknak a német városoknak, amelyek súlyos bombatámadást szenvedtek el. Akárcsak Berlin, még úgy nézett ki, mint a háború végén. Abban az időben az egész országban komoly élelmiszerhiány is volt, ami nekünk nem okozott semmi gondot, mivel vendéglátóink elláttak bennünket, de láttam a boltban, amint az emberek jegyre vásárolták a vaját. Amikor évekkel később kollégámmal visszatértem ide, elmesélte, hogy ez volt az az év, amikor a húsboltok kirakatában hús helyett csak virág volt látható. Ennek ellenére két évvel később, amikor feleségemmel újra erre jártam, már nem tapasztaltunk semmilyen hiányt élelmiszerben.

Itt Magdeburgban láttam a dómban egy képet, amely az egész várost romokban ábrázolta a bombázás után, egyedül a dóm állt sértetlenül. Láttunk itt egy csodálatos középkori óraművet is, amely legalább 12 különböző funkciót teljesített.

Már nem emlékszem, hogy a meglátogatott városok közül melyikben volt, ahol egy sportszer boltban megláttam egy expandert, valódi német precíz készüléket, mintha a háború előttről maradt volna itt. Szükségem volt rá, mivel néhány hónappal korábban az első felső-dunai úton tönkretettem a jobb csuklómat a segédmotor bekurbizásakor. A karomat utána Napoleon-stílusban hordtam, és legalább két hétig egyáltalán nem tudtam használni. A baleset után hónapokig a jobb karom nagyon gyenge volt, emiatt kerestem valami eszközt, ami megerősíti. Három év alatt, először egyetlen rugóval indulva és a hatból négyig felnövelve, teljesen rendbe jöttem.

Magdeburgból Lipcsébe vittek bennünket. Itt sem volt semmilyen szakmai feladatunk, de mivel a város történelmi nevezetesség, megtekintettük a Népek Csatája emlékművét és a múzeum értékes kiállításait. A díkszállón, ahol laktunk, voltak helyiek, lányok is köztük, és közülünk töb-

ben nem hagyták ki a románcot a Drezdába indulásunk előtti éjjel. Drezda volt utolsó helyszínünk. Ezt a várost is tisztán turisztikai célból iktatták be programunkba. Manapság a városnak új központja van, ami szörnyű beton-épületekből áll, ezt 1975-ben alkalmam volt látni. Abban az időben, amikor először jártam a városban, ugyanolyan romhalmaz volt, mint Berlin vagy Magdeburg. Láthattuk, hogy a háború utolsó heteiben mire volt képes a szövetséges légierő, milyen precízen rombolták le egy választóvonalig, amelyen túl minden ép maradt. Mintha egy hatalmas késsel jelölték volna ki, még a Zwinger (ketrec), az egykori szász királyi rezidencia palotájának fele is eredeti formájában állt, két lépésre a vonaltól pedig a rombolás tökéletesre sikerült.

A város az Elba partján, csodálatos környezetben helyezkedik el. Mindkét parton hegyek láthatók, a folyóparton pedig az építészet szép darbjait találjuk. Még távolabb a német és cseh határvidék hegyei kéklenek. Ennek a határvidéknek a német oldala a Szász Svájc, nemcsak híres, hanem tájnak is gyönyörű. Maga az Elba nem tett rám nagy benyomást, csupán akkora, mint a Tisza, de víz alig van benne. Legalábbis akkor, amikor láttam, így volt. Hajókat ugyan láttam, de szerintem elég nehéz lehet számukra biztosítani a hajózást ennyire jelentéktelen vízi-úton.

Emlékeimben négy dolgot őrzök Drezdáról. Az első a Zwingerben tett látogatásunk. Az eredetileg királyi palotát hatalmas művészeti galériává alakították, azt hiszem, másként nem lehet megtekinteni az ott elhelyezett valamennyi kincset, csak úgy, ha valaki a múzeumban dolgozik, és engedélye van az összes kiállító-terem és raktár bejárására. Semmilyen tekintetben nincs a Louvre vagy az Ermitage mögött. Abban az időben a németek még nem őrizték ezeket a műkinceseket a modern értelemben: annyi fényképfelvételt készítettem, amennyit csak akartam, a termeket a természetes fény elegendően megvilágította. Még a vaku használata sem volt tilos.

A másik három emlék egymással szoros kapcsolatban van. A német idegenvezető-tanár, aki a legtöbb helyre elkísért minket a három hét alatt, túlzottan takarékos volt, és az utolsó napokban rájött, hogy több pénzt takarított meg, mint amennyi a hátralevő időre kell. Emiatt egyenesbe akarta hozni a költségeket, nehogy legközelebb kevesebb keretet biztosítsanak egy hasonló programhoz. Két nappal távozásunk előtt nagy vacsorát rendezett, ahol mindenből bőségesen jutott, italból még több is a kelleténél. Min-

dannyan részegen hagytuk el az éttermet, mivel külön sértésnek vette, ha valaki nem itta ki az italát. Én nem annyira részeg voltam, mint inkább beteg, mivel a szervezetem nem képes a szeszt nagyobb mennyiségben fel dolgozni. Ez volt a második és a harmadik emlék.

A negyedik pedig a találkozás egy régi ismerőssel, amit másnapra beszéltem meg. Emiatt nem mentem el a csapattal a Szász Svájcba kirándulni, hanem őt vártam. Amikor Drezdába érkeztünk, írtam Renate-nek, középiskolai levelező partneremnek, hogy látogasson meg azon a napon. Akkor még nem tudhattam, hogy az lesz a kirándulás napja. Az éjszaka folyamán egy percet sem aludtam, de végre reggel felé sikerült elszundítanom, szervezetem túltette magát a mérgezésen. Amikor a rövid alvás után felébredtem, kimentem a kapushoz, és megkértem, szóljon be, ha valaki keres. Nem tudhattam, jön-e vagy nem. Nem reggeliztem, de nem is kívántam semmit enni.

Tíz óra körül egy lány szólított, aki bejött a szobába. Ismét meg kellett állapítanom, hogy a fényképek csalnak. Levelezésünk kezdetén küldött magáról fényképeket, amelyek csinos arcú, karcsú lánynak ábrázolták. Valójában az arca annyira mindennapi volt, hogy majdnem csúnya, alakja pedig, mint a deszka. Csalódásomat persze nem árultam el, óriási lelkesedést mutattam, hogy láthatom, és arcára adott puszival akartam üdvözölni. Nem engedte, helyette kezet nyújtott, kézfogása pedig annyira férfias volt, amennyire csak lehetett. Később rájöttem, ez egyszerűen szokás volt az NDK-ban. Viselkedése tartózkodó volt, és éreztem, azt akarja, hogy ezt tudomásul is vegyem. Nos, nem nagy kedvet éreztem akkor az udvarlásra, nem okozott gondot, hogy meg legyen velem elégedve.

Nem nagyon akart magáról beszélni, azt hiszem volt egy fiúja annak rendje s módja szerint. Egyidősek voltunk 22 évünkkel. Valószínűleg kellemtelen kötelességnek vette azt a napot, amit teljesítenie kell, és tökéletesen eleget tett a kívánalmaknak. Akcentusa rendkívül szászos volt. Először egy szavát sem értettem, később aztán hozzászoktam a kiejtéséhez. Először egy modern képtárba vitt, ahol jól játszotta az idegenvezetőt. Utána felvitt az egyik domb tetejére kötélvasúttal. Ott volt a "Weisser Hirsch" (fehér szarvas) nevű étterem. Meghívott ebédre és nem hagyta, hogy én fizessek. Az igazat megvallva nem ment bele tönkre, nemcsak az ételek olcsósága miatt, hanem azért is, mert csak egy csésze teát ittam egy süteménnyel. Amint aka-

ratlanul figyeltem evés közben, észrevettem, hogy a salátát nem a főételhez fogyasztja, hanem utána. Akkor ez furának tűnt, de később, amikor többet láttam más népek szokásaiból, ez már csak egyike volt a részleteknek, hiszen különböző emberek ugyanazt a dolgot különbözőképpen csinálják. Például, miután Oroszországban és Ukrajnában éltem, magam is rászoktam arra, hogy előre egyem meg a salátát, ezzel jobb étvágyat csináljak magamnak.

Délutánra, amikor azt mondta, már mennie kell, teljesen elmúlt a rosszullétem. Elkísértem a távolsági buszhoz -- Karl-Marx-Stadtban lakott, amelyet korábban Chemnitznek hívtak, és újabban megint ez a neve, mert 1990-ben visszakapta régi nevét -- és utána hosszú sétát tettem, mielőtt a szállóra visszatértem. Szóval ez volt a negyedik emlékem a városról, egyben arról a tanulmányútról is. Az utána következő élmények elnyomtak minden egyebet, részben utolsó évem következett a műszaki egyetemen a diplomatervezéssel együtt, részben családalapításba fogtam, és ez az utóbbi mindennél fontosabb volt számomra.

Szinte gyerekkorunk óta ismertük egymást menyasszonyommal, de csak akkor kezdtünk együtt járni és jegyeztük el egymást, amikor az NDK tanulmányútról hazatértem. Arról már beszámoltam, hogy házasságkötésünk után hamarosan el kellett hajóznom, most azt szeretném elmesélni, mit tapasztaltunk Hanséknál, amikor barátom meghívott bennünket, nyaraljunk velük. Amikor esküvőnkre készültünk, az eseményről a sok ismerős között Hansnak is küldtünk értesítést az NDK-ba. Házasságunk első hónapjaiban kaptunk egy kicsi, de szép nászajándékot tőlük. A "Gyöngyös" hajón töltött félév alatt elhanyagoltam őket, de amikor a javítóüzembe helyeztek, és mérnökként kezdtem dolgozni, megint tájékoztattam őket életem folyásáról.

1965-ben, kora tavasszal levelet kaptunk tőlük, amelyben meghívtak bennünket, töltsünk velük három hetet júniusban a Keleti-tengeren. Nagy felzúdulás lett belőle itthon, mindkettőnk családja hevesen ellenezte, hogy elmenjünk, de mi úgy döntöttünk, kihasználjuk a meghívást. Nem volt olcsó vállalkozás két pályakezdőnek. Először is meg kellett vennünk a vonatjegyeket. Be kellett szerezniünk számukra ajándékokat is. És nem feledkeztünk meg arról a költségről sem, hogy egy évvel később nekünk is meg kell őket hívnunk viszonzásként. Akkor még nem is beszéltem arról, milyen

komplikált volt engedélyt kapni munkahelyünkötől a két heti fizetés nélküli szabadságra. Mindezek ellenére sikerült elintézni mindent, és nagy reményekkel vártuk az utat.

Említettem korábban, amikor a "Gyöngyös" sekélymerülésű vontatóval második fordulót csináltam, hogy azt az utamat követően a felső szakaszon nem volt hajózás a rendkívül alacsony vízállás miatt. Félévig az egész Duna-medencében nem volt jelentős csapadék. Újév után aztán nagy mennyiségű hó esett az Alpokban. Tavasszal a sok eső okozott bajokat, de legalább végre a folyót lehetett hajózásra használni, ha nem is nagyon sokáig. Azért nem sokáig, mert májustól a vízállás már az árvízi szinttel volt egyenlő.

Munkahelyemen, a Népszigeten a Duna ellepte a rakpartot, utolsó előtti munkanapomat azzal töltöttem, hogy csatlakoztam az árvízi mentőcsapathoz és a gyár földalatti üzemanyagkészletét a földalatti tartályokból tartálykocsikba szivattyúztuk, nehogy a víz elöntse a tankokat és környezet-szennyezést okozzon. Rákövetkező, utolsó napom a gyárban csónakázással kezdődött: bár mi tervezők aznap még dolgoztunk, mivel az emeletre a víz nem jött fel, a Népszigetre vezető vasúti hídtól az épületig nyolcvan centis víz borította a gyárudvart. Másnaptól a Vígadó téren kellett felvenni a munkát. Én ezt már nem tettem, mivel a következő napon útra keltünk. A vonat hosszú kilométereken át a folyópartot követte, rettentő látvány volt a tenger közepén lenni, amit az elárasztott rétek képeztek. Csak elvéve lehetett egy-egy száraz helyet látni.

Utunk először fárasztó volt, később azonban, amikor a fülkéből a velünk utazó idős pár kiszállt, kettesben maradtunk. Még le is fekhettünk a padokra aludni. A hajnal felébresztett bennünket, és mi az ablakhoz ültünk, hogy minél többet lássunk. A csehszlovák-német határon az ellenőrzés nem tartott sokáig, és utána már csak néhány óra maradt Berling. A város nem változott sokat két év alatt, amióta utoljára láttam. Csúnya volt és ipari jellegű, talán még 100 év alatt sem változott semmit. Amint vonatunk befutott az "Ostbahnhof"-ra, egyszerre megláttam Hanst. Kezet ráztunk, nejem pedig pusztit adott neki, ami nem volt ellenére. Tájékoztattam bennünket, hogy kicsit várunk kell a vonatra, amely szülőfalujukba visz. Felesége ott várt bennünket.

Hogy az időt eltöltsük, sétáltunk a peronon és kint a pályaudvar környékén. Feleségem ekkor lépett először idegen földre. Aztán leültünk, elővettük az élelmünket és a német fiút is megkínáltuk. Cserében ő is kicsomagolta a saját szendvicseit. Mi is megkóstoltuk őket, sajt volt két rendkívül vékony szelet vajjas-kenyér között. A következő hetekben ez lett alapvető reggeli táplálékunk.

A különleges emeletes vonat, amelybe végül beszálltunk, és amelyet én már a potsdami útról ismertem, kifutott az állomásról és észak-kelet felé vette az irányt. Hamarosan megérkeztünk egy kis faluba, gyermekkoruk színhelyére. Elképzeltem magamat, ha nővérem nem akarta volna folytatni tanulmányait, az én sorsom is az lett volna, hogy falusi lányra találjak. A faluban való rövid tartózkodás csak egy órát vett igénybe, ezalatt mindkettőjük szüleivel találkoztunk, aztán megvártuk a távolsági buszt, amely lakóhelyükre vitt bennünket. Azért jöttek a faluba, hogy kisebbik lányukat nagyanyjánál hagyják az üdülés idejére. A nagyobbik lány akkor 5 éves volt, ő otthon várt ránk a szomszédoknál a kisvárosban, Oderbergben. A kisváros az Oderbruch nevű árvízi területen fekszik, az Odera, a holt Odera-ág és egy csatorna szigeteket alkot. 1998-ban ott volt az a nagy árvíz, ahol annyi épületet elvitt a víz.

Hans családjával ugyanakkor költözött az Odera holtága melletti kisvárosba, amikor én a sekélymerülésű vontatóra beszálltam. Állást kapott az ottani kis hajógyárban tervezőként. Közösségi házban laktak, amelynek közös udvara volt és szabadtéri árnyékszékei, fürdőszobák nélkül. Tipikus német munkásház volt a háború előtti időkből. Az ő lakásuk azonban a házon belül tisztán volt tartva, bútorzatuk is minden igényt kielégített.

Várnunk kellett egy napot, hogy az "Ahlbeck Express"-szel elutazhassunk. Hans felesége, Elfie jó természetű csinos vidéki fiatal nő volt. Bizalmába fogadott bennünket, és mindig nagyon intelligensen viselkedett, megértette, hogy mások vagyunk, mint ők. Nagyszerű szakácsnő volt, és jó ízléssel bírt az öltözködés és a berendezés terén is. Nagyobbik lányuk, Sabine 5-évesen olyan szép volt, hogy csak egy angyalhoz tudtam magamban hasonlítani. Szőke volt, kékszemű, természetes naivitással. Mindketten azonnal megszerettük. A szabadnapot részben a városban sétálva töltöttük. Mi Hanssal utána elmentünk a hajógyárba, ahol dolgozott. Sokkal kisebb volt a mi javítóüzemünknel, de a német rendszeret meglátszott.

Másnap reggel az "Ahlbeck Express" házhoz jött. Nem volt más, mint egy háború előtti öreg német teherautó, amelynek alvázára feltettek egy 24-személyes utasfülkét. A bejárat hátul volt, és a középső folyosó mindkét oldalára négyszemélyes ülőboxokat helyeztek el, mint egy fapados kisvonaton. Még az ablakok is olyanok voltak. Mondanom sem kell, a teherautó rugózása kissé keményebb volt, mint amit ideálisnak neveznénk egy kényelmes utazáshoz. Akár egy GMC Blue Bird rövid autóbusz vagy a kurgáni Zil-busz. A több, mint 300 km Ahlbeckig, az Usedom-sziget északi partján fekvő üdülőhelyig meglehetősen fárasztó volt, de végül megértünk.

A szigetet a Keleti-tenger hullámai hozták létre homokból. Nyugatról keletre nyúlik el keskeny turzasként, eredetileg teljesen lezárta az Odera torkolatát. A sziget déli oldalán zárt vízterület van, amely a tenger és az Odera vízének keveredése miatt kicsit sós. A környező vidék székhelye, Wolgast, ami akkor az NDK haditengerészeti bázisa volt, a szárazföldön fekszik. Keskeny híd vezet át a holt-víz felett, a szigetre vezető vasútvonal is azon halad át. Hansék hajógyárának volt ott egy üdülőterülete, ahol egy nagy deszkaépületben hálószobákat alakítottak ki. A konyha és a két nagy közös külön férfi illetve női mosdó, amelyek megfelelő tisztálkodási lehetőséget biztosítottak, kellemessé tették az önellátó nyaralást. Mi ketten feleségemmel négyágyas szobát kaptunk, ahol két alsó és két felső ágy volt, de természetesen nem voltak szobatársaink. Az épületet közvetlenül a vízpartra építették, és a bejárat előtt nagy fedett teraszt képeztek ki. Ezen a helyen 12 napot töltöttünk, és mivel az idő is jó volt, emlékeink leginkább kellemesek.

A Bootz-család csoportján belül rajtunk kívül is volt egy nem-hajógyári tag, ő Werner volt, Elfie öccse. Frissen végzett fizikus, inkább tudós, mint nagy ismerője a nőknek, ezt egyszerre látni lehetett. Olyan ember volt, akit egyből meg kellett szeretni. Nagy csodálója volt feleségemnek, aki nem érzett ebben semmi kivetnivalót a kapcsolat ártatlan jellege miatt.

Ott tartózkodásunk alatt, mint említettem, az idő végig jó volt, a strand pedig tiszta élvezet az óriási szemű kvarchomokkal. Mivel június volt, a víz hőmérséklete még nem emelkedett 15 fok fölé. Csak az én edzett bőröm bírta ki, egyedül úszkáltam a tengerben. Az élővilágot nagyon szegényesnek találtam, sem kagylók, sem csigák nem voltak, még a héjuk sem. Gye-

rekkoromban a Balaton partján egy lépést sem tehetett az ember, hogy valamit ne találjon. Itt viszont a vízi forgalom volt nagyobb, mindig láttunk hajókat, leginkább teherszállítókat a láthatáron, amint vártak sorukra, hogy a közeli lengyel kikötőbe beállhassanak. Néha-néha személyhajók vagy kompok is feltűntek a láthatáron.

A reggelit és a vacsorát a teraszon fogyasztottuk el, de ebédelni a faluba mentünk valamelyik étterem menüjét kipróbálni. Az étel az "emberre nem ártalmas" kategóriába tartozott -- ez még az egyetemről való régi tréfa, ahol az ételeket a méregtől az istenek ededeléig rangsoroltuk --, és mivel reggelire a jó háziasszony, Elfie bőven adott felvágottat, sajtot és hasonlókat, nem tettük tönkre őket anyagilag. Még a mi vajunkat is reggelire és vacsorára ettük meg. Korábbi tapasztalataim alapján azt tanácsoltam nejemnek, hogy vigyünk néhány csomag vajat, de a két évvel korábbi hiány már megszűnt, be kell vallanom, az ő vajuk jobb volt és olcsóbb. Elvittük magunkkal az előző évben Badacsonyban vásárolt üveg nemes bort is, és az összes ajándék közül ez aratta a legnagyobb sikert.

Nem sokkal érkezésünk után Hans hallotta a rádióban, hogy a külföldieknek érkezésüket követő három napon belül regisztráltatniuk kell magukat. Fogtam útlevelünket -- érdekes módon nem volt túl nagy hagyománya nálunk ennek az okmánynak, útlevelként csak egy-egy betétlapot kaptunk a személyi igazolványunkhoz --, és Hanssal Wolgastba utaztam jelentkezni. Hiába tettük meg azonban az utat, a hatóságok semmit nem hallottak ilyen rendelkezésről, megszámatlanul tértünk vissza. Remélem, a Stasi nyilvántartásában nem keletkezett pótolhatatlan információhiány emiatt.

Akkor már kezdett keményre változni az NDK rejtett rendfenntartó rendszere, ugyanakkor hatása még nem tudott mindenütt érvényesülni. Berlin volt a központi veszélyforrás, ott húzták fel a falat is pár évvel korábban. Az ilyen helyen azonban, mint amilyen ez a kis üdülőhely volt, ebből még nem sokat lehetett érezni. Egyik este, amikor egy étteremben ültünk sörünk mellett, a szomszédos asztalnál énekelni kezdtek kórusban. A dallam ismerős volt, de nem ismertem fel a német himnuszt. Akkor még az Elbától keletre nem hallottuk gyakran. A szöveg viszont a háború előtti időkre emlékeztetett. Amikor Hans látta megütközött arcomat, azt mondta nevetve:

-- Rendben van minden, ne izgulj. Hiszen minden német fasiszta.

Ez persze nem igaz, ma már főleg nem, de akkor voltak elnyomott érzések. Két évvel korábban, ahogy már említettem, a németekkel egy időben lengyel hallgatók is voltak nálunk, és a két náció a buszon összeverekedett a régi dolgok miatt.

Tengerparti tartózkodásunk végefelé Werner felajánlotta, hogy befizet bennünket hatunkat egy Rügen-sziget körüli hajóútra. Elég nagy tett volt ez egy kezdő fizikustól, a kezdő fizetések ott sem voltak magasak. Emlékezetes élmény volt, és ez volt a koronája a kellemes üdülésnek. A hajóút után már nem tértünk vissza Ahlbeckbe, hanem vonatra ültünk, és Rostockba vittek bennünket. Vendéglátóink ott éltek Hans egyetemi éve alatt, mialatt Elfie irodában dolgozott. Én már ismertem a várost, az egyetemi csoporttal két évvel korábban már jártam ott.

Most Hansék ismerőseinél voltunk elszállásolva, a középkorú házaspár nagyon kedves volt hozzánk. Rostockból tettünk egy kirándulást Warnemündebe is, és a kis tengerparti település feleségemet is megfogta, ahogy engem korábban. A két kilométer hosszú sétány a jachtkikötő mentén nyaralósort alkot, a kis házak egymáshoz érnek, homlokzatuk egységes. A sétány felső szintje a házak előtt halad, az alsó lenn a rakparton, amely szintén rendszeren karban van tartva és általános tisztaság van mindenütt. Igazi mediterrán kép, ahogy a kis motoros és vitorlás jachtok a halászhajókkal együtt sorakoznak a kikötőöbölben. A sétány külső vége a komp fogadására alkalmas nagy mólóban folytatódik, a sétány pedig merőlegesen balra fordul, ott húzódik a strand hosszú homokpartja. A parttal párhuzamosan, a víztől kb. 50 m-re halad a sétány, ahol nagyobb épületek, közösségi nyaralók és szállodák állnak.

Innen Berlinbe utaztunk vissza, ott Elfie bemutatott bennünket barát-nőjének, akivel sok közös emléküik volt lánykorukból. Férje éppen katonai szolgálatát töltötte. Amint az asszony fűröszötté kisfiát, azt mondta H-nak:

-- Idenézz, ez egy fiú prototípusa. -- Azért mondta, mert Hansnak lányai mellett fia nem volt. Este Hans elbúcsúzott tőlünk, szabadsága lejárt, másnap már munkába kellett állnia. Magával vitte a lányát, Sabinét is. A nők elkísérték őket a vonathoz, utána pedig valószínűleg elmentek valamerre a régi szép időkről beszélgetni, mivel nem jöttek haza, amíg ébren voltunk.

Háziasszonyunk kisfia éjjel felébredt, nem találta az édesanyját és hozzánk jött az ágyba. Először visszavittem a helyére, de hiábavaló volt, állandóan újra bejött hozzánk. Végül hagytuk, hadd maradjon. Sajnos a szóban forgó ágy csak egy kétszemélyes heverő volt, a kisfiú pedig keresztben szeretett köztünk aludni, amitől a hely szűknek bizonyult hármunknak. Az asszonyok hajnalban értek haza, reggelinél jó muri volt az éjjeli eseményeket elmesélni.

Ez alkalommal már valamivel jobb benyomást kaptam az NDK fővárosáról. Habár a centrum még mindig romhalmas volt, megkezdődött az eltakarítás. Öt évvel későbbi látogatásomkor láttam óriási plakátokon, hogyan épült a TV-torony 1967-ben. Elkezdték az építendő új városközponthoz előkészülni. Elfíével hármasban nagy sétákat tettünk, nagyon jó idegenvezető volt. Mesélt a nyugati oldalra történt átsurránásaikról 1958-at megelőzően, amikor a kémkedés megállítása végett a másik oldal hatóságai intézkedéseket hoztak. Az NDK csak 1961-től akadályozta az átjárást. Korábban az emberek könnyen találtak átjárót, azóta azonban a fal egyre csak keményebbé és tömörebbé vált.

Elfie elkísért bennünket Potsdamba is, hogy megnézzük II. Frigyes porosz király nyári palotáját. Egyetemi társaimmal voltam már Sans-Soucie-ban, de feleségemmel sokkal kellemesebb volt, nem is beszélve arról, hogy az eltelt két év során majdnem teljesen elkészült a helyreállítás. Az alap helyzet nem változott, ahhoz, hogy Potsdamba eljussunk az emeletes vonattal, Nyugat-Berlint teljesen körbe kellett kerülnünk.

Elutazásunk előtti este a hölgyek meghívtak bennünket vacsorára egy étterembe. A Friedrichstadt-palastba mentünk, ami a háború előtt a környék leghíresebb helye volt. Ma már rég nem létezik eredeti formájában, bár az illúzió miatt az épületet megtartották, de akkor imponáló volt, habár soha nem szerettem a hasonló helyeket. A lányok számára valószínűleg sok emléket őrzött a régi szép időkből. Balogh Edina már nem táncolt ott, kezdett kialakulni az a jellegzetes NDK "esztrád", amit az oroszok is nagyon megkedveltek, és mindaddig divatban volt, amíg a nagy változás be nem következett náluk.

Hazafelé vezető utunk rettentően fárasztó volt. A vonat a német és a cseh szakaszon még világosban haladt, útitársaink most kizárólag külföldi-

ek voltak. A legnépesebb egy diáklány csapat volt, akik egy magyarországi üdülőtáborba utaztak. A cseh szakaszon aztán felszálltak olyanok is, akik "létszámfelettiék" voltak, hely-jegyük mindenesetre nem volt. Nem állhattunk fel, még azért sem, hogy WC-re kimenjünk, azonnal lezuhantak az üres helyre, és nyelvi nehézség miatt nem lehetett őket eltávolítani. Kora reggel érkezünk, és hazaérve aludtunk fél napot, mielőtt a kötelező látogatásra kimentünk volna mindkettőnk szüleikhez délután.

Öt évig nem jártam az NDK-ban ezt követően, kezdő tervező mérnökként nem kaptam olyan feladatot, ahol külföldi kiküldetésre lett volna szükség, bár az egyik objektumon, egy toló-önjáró hajón rengeteg munka kötött az NDK-ból vásárolt berendezésekhez. Emellett anyagi helyzetünk sem engedte meg, hogy utazgassunk, kivéve a belföldi kirándulásokat, hiszen vasúti személyzeti jegyem azt olcsón lehetővé tette. Amikor azonban új helyre mentem dolgozni, de a régi főnökhöz, aki közben váltott, egy jól sikerült munkám után főnököm hivatalos kiküldetésbe küldött az NDK-ba egy másik feladat megoldására. A témát tulajdonképpen levélben is el lehetett volna intézni, de meg akart valahogy jutalmazni azért a teljesítményért, amit egy kuvaiti megrendelésre készült kikötői vontatón nyújtottam.

Feladatom közelebről az volt, hogy megszerezsem a rajzdokumentációt a magdeburgi motorgyártó cégtől az akkor tervezés alatt álló úszódaruk fő- és segédgépeihez. A ködös, esős téli idő miatt el akartam kerülni a repülést és vonattal akartam utazni, de úgy látszik, túl sokan gondolkoztak hasonlóan, nem tudtam vonatjegyet szerezni. Így repülővel mentem egy nappal később. Különös, hogy néha, amikor az embernek valamit nem sikerül elérnie, a kudarc egy sokkal nagyobb kellemetlenségtől kíméli meg. Most is így történt. A vonat, amire nem kaptam jegyet, kisiklott, és 13 embert szállítottak kórházba. A vonat 6 órát állomásozott a nyílt pályán, mielőtt tovább mehetett volna.

A délutáni géppel repültem Berlinbe, és egyenesen a szállodába mentem. Levelezésünkből tájékozott voltam, hogy Hans is más helyen dolgozik, Berlinbe került. Felhívtam a hivatalában. Találkozni akart velem még aznap, de mivel másnap reggel vonattal Magdeburgba kellett mennem, megállapodtunk, hogy jelentkezem majd, ha visszatértem. Egy ideje a Közlekedési Minisztériumban dolgozott, egyedül élt Berlinben, és hétvégeken hazautazott. Az NDK-ban akkor már minden szombat szabad volt csökken-

tett heti munkaidővel, nálunk még csak kéthetenként volt hosszú a hétvége, a heti munkaidő pedig akkor még 44 órát tett ki, de ez is nagy előrelépés persze az öt évvel korábbi reformot megelőző 48 órához képest.

Magdeburgban akkor már a német stílust kezdte felváltani a "szocialista" munkamorál, a partner nem kapkodta el a dolgot. Emiatt olyan rengeteg szabadidőm maradt, hogy ha kevésbé érdeklődő ember lennék, unalmasnak találtam volna a tartózkodást. Mivel azonban mindig minden érdekel, annyit gyalogoltam mindenfelé, hogy estére a lábamat alig éreztem, ebben nem akadályozott meg a csúnya, ködös decemberi időjárás sem. A magdeburgi gyárat háromszor is fel kellett keresnem, mielőtt az összes rajzot és leírást megkaptam. A harmadik látogatás egy órával vonatom indulása előtt történt, akkor már nem tudták az időt tovább húzni, kiadták az anyagot.

A hazafelé szóló repülőjeggyel valamit elrontottak otthon a vállalati utaztatási előadók. Aki a jegyet rendelte, open-re hagyta, és nekem kellett volna lefoglalnom a helyet. Ez lehetett szándékos kibabrálás is, hogy külföldön rekedjek, mert Karácsony előtt -- végül is december 22-re kaptam szabad helyet -- Berlin és Budapest között, akárcsak Moszkva és a magyar főváros között, minden hely többszörösen volt lefoglalva, és amikor Magdeburgból telefonon próbáltam a jegyemet okéztatni, tájékoztattak, hogy 15. vagyok a várólistán. Reménytelennek tűnt, hogy helyet kapjak. Valahogy azonban a berlini MALÉV irodában mégis rendbejött a dolog, talán egy egész turistacsoportot töröltek, így szabadulhatott fel ilyen sok hely.

Újra Berlinbe érve találkoztam Hanssal, aki a hétvégére magával vitt Oderbergbe. Ugyanabban a házban laktak még, mint 5 évvel korábban, csak a lányok nőttek meg észrevehetően. Ute, a kisebbik ki akart magának sajátítani, mindent meg kellett tudnom az iskolai dolgairól. Még jól is jött Hansnak és Elfienek ez az érdeklődés, akik csak hetente egyszer láthatták egymást, és így hívatlan vendégüket lányaikra bízhatták. A nagyobbik lány, Sabine 10. évében volt, de legalább 12-nek nézett ki. Örült a találkozásnak, rengeteget beszélt hozzám, nagyon intelligens stílusban, kiejtése tiszta volt, mindent jól megértettem.

Elfie is örült, de nem elsősorban az érkezésemnek, hanem inkább a híreknek, amiket Hans hozott. Lakáskiutalás volt Berlinbe, egy-két éven belül beköltözhetően. Elfie sok karácsonyi süteményt készített, köztük a hagyományos

mányos német kalácsot, ami hasonló az angolok Christmas puddingjához. Ugyanott aludtam, ahol nejemmel évekkal korábban, a kakukkos óra sem lett csendesebb, minden órában felébresztett. A család magával vitt sétákra a városban, sok felvételt készítettem. Kellemes dolog ma is elővenni a diákat, és felidézni a régi időket újból, annyi év után.

Megint hagytam az NDK-nak három évet, hogy megváltozhasson. 1973. szeptembere eseménydús időszak volt az egész világon Jordániától Bukaresten át Chiléig. Kedvezőtlen hírek jöttek minden médiában a rádiótól az újságon át a TV-ig. Ebben a sűrű időszakban a Hajógép Osztályról hármunkat, az osztályvezetőt, csoportvezetőmet és engem hivatalos útra küldtek az NDK-ba, Magdeburgba. Minden részletet tisztáznunk kellett az SKL motorgyártóval a szovjet megrendelőknek készülő objektumok berendezéseiről. Ez alkalommal a cégtől nem engedtek el bennünket külker üzletkötő felügyelete nélkül, aki a kereskedelmi igazgatóságon az NDK import felelőse volt, egy kolléganő. Őt találtam a legkevésbé vonzó és legkellemetlenebb természetű embernek, akivel dolgoznom kellett -- már mint a tárgyalóasztalnak ugyanazon az oldalán -- életem során. A külföldi partnerek azonban ismerték, megszokták és elfogadták mindezzel együtt.

Berlinben csak az ő "mellékletei" voltunk a külker cégnél, akik vele együtt ittuk a felkínált gyenge kávé, Magdeburgban azonban ő volt a mi "mellékletünk". Ott a műszaki részleteket kellett megbeszélni, és abban ő nem volt tekintély. Berlinbe visszatérve meglátogattam barátainkat majdnem új lakásukban. Örültek, hogy végre van saját külön birodalmuk. Az idősebb lány, Sabine 12-évesen már majdnem felnőtt hölgy volt, a kicsi, Ute pedig a magasabbik volt a kettő közül.

Berlini tartózkodásunk időben összeesett két eseménnyel, amit szállodai szobánk TV-készülékén láttunk: egyik a Pinochet-puccs Chilében, a másik a bukaresti földrengés. A riporterek beszédének pontos megértése nélkül is mindent felfogtunk a látottakból. Ez az NDK út csak néhány napos volt, nem nagyon maradt időnk sétálni. Annyit azonban észrevettünk, hogy Berlin folyamatosan fejlődik (amennyiben fejlődésnek tartjuk a foghíjak betöltését betondobozokkal), egyre több új lakótelep készült el, a régi Alexander-platz új burkolatot kapott, aluljáró készült alatta, folytathatnám tovább is, de ennyi talán elég. De nem ez volt a legfontosabb változás, hanem a korábban ideiglenesnek vélt helyzet stabilizálódása. Az NDK, főleg Ber-

lin, a keleti tábor kirakata volt szemben a nyugat kirakatával, az NSZK-val. Az árukínálat szinte határtalan volt Berlinben, az árak alacsonyabbak, mint itthon, az odalátogató magyarban kezdett dolgozni az irigység. Ugyanakkor a berliniek átláttak házaikból a falon, látták a nagyobb fényerőt éjszaka, és a TV-n megnézhatték a nyugati híradót. Bennük még nagyobb volt az irigység emiatt.

Két év múlva utaztam ismét oda. Tavasz folyamán 1975-ben osztályvezetőmmel műszaki szakértőként maga mellé vett bennünket az NDK import ügyintéző, és magával vitt bennünket az SKL gyárba ismét. Ha lehetséges, még kevesebb időnk volt, mint korábban, alig tudtam barátainkat meglátogatni. Az idő elmúlt, nemcsak rajtam, Hans és Elfie is idősebbnek nézett ki, lányaik pedig felnőtt nők voltak már. Ragaszkodtak hozzá, hogy abban az évben családommal látogassunk el hozzájuk, mint mondták, már rég elkéstem a dologgal. Megígértem, hogy rábeszélem feleségemet az útra.

A nyár folyamán családommal elutaztunk, és meglátogattuk Berlinben német barátainkat. Azon a napon, amikor a repülőterre készülődtünk -- ez volt az első repülőút feleségemnek és fiannak is --, cserepes piros hibiszkusz virágunk, amelynek kis hajtását évekkorábban kaptuk anyámtól, kibontotta első gyönyörű virágját. A növény virágjait egy-két óra alatt el is veszíti. Még reggel talált a gyerek egy szép bogarat, burgonyabogár nagyságút és formájút, de gyönyörű metál zöld színe volt, amit a frissen kinyílt virágba tett. Mielőtt kiléptünk a lakásból, körülnéztünk az egy hét távollét előtt, és fiam észrevette a leesett virágot, amiben még mindig benne volt a bogár. Felvette és a kezében tartotta. Ott is maradt mindaddig, a virág ugyan kissé megfogyadt, amíg el nem értük vendéglátóink lakását.

Feleségem tíz évvel azelőtt volt Berlinben, és amint már említettem, a város azóta megváltozott. A romhalmaz helyett házgyári lakótelepek és nagy nyitott területek voltak. A Spree partján a katedrális felújítás alatt állt, és a közelében felépült egy csúnya épületóriás tükrös üvegekkel. Az volt a Köztársaság Palotája. Tipikus NDK épület. Néhány évvel később elterjedt róla, hogy rettenetes mennyiségű azbesztet használtak fel hozzá, ezért veszélyes a benttartózkodás.

A városban kétségtelenül emelkedett a színvonal. Voltak exkluzív üz-

letek és széles autóutak. Az Alexander-platz korábban primitív környezetét vonzó turista-centrummá tették, ahol fényszórókkal megvilágított szökőkút és a város alapításának jubileumára újjáépült templom fogadta a látogatókat, nem is említve az elegáns éttermeket a megszokott ajtó előtti sorok nélkül. Az emberek jövedelme magasabb volt, mint Európa keleti részén bármelyik másik országban. A boltok tele voltak jó áruval, alacsony áron. Még így is, nem a mi barátaink voltak az egyedüliek, akik 7. emeleti lakásuk ablakából irigységgel néztek át a fal túloldalán levő másik Berlinbe.

Kellemesen töltöttük el az időt, és újból meghívtuk őket, hogy jöjjenek el hozzánk, de ezúttal lányaikkal együtt. A legkellemesebb az a nap volt, amit hétvégi telkükön töltöttünk. A Berlin észak-keleti részén levő Pankow üdülőterületen fekvő telken apró hétvégi ház is volt, és rengeteg finom gyümölcs. A hűvös, nedves időjárástól a ribizli meggy nagyságúra nőtt és íze páratlan volt. Nagy terveik voltak barátainknak, hogy egy jobb telken majd nagyobb házat építenek.

Újabb két évig nem jártam arrafelé, akkor sem kéjutazásra kellett mennem. 1977. februárban volt egy kiküldetés a Hajógép Osztályról a szokásos triónak, osztályvezetőmnek, csoportvezetőmnek és nekem az NDK-ba, ezúttal kísérőnőnk nélkül, mivel műszaki részletekről volt szó. Berlinbe repülőgéppel mentünk, ott a schwerini vonatra szálltunk -- ez a Berlin-Hamburg vonal --, ahol vártak bennünket partnereink a boizenburgi hajógyárból. Kocsival vittek bennünket odáig. A hajógyár az Elbára épült, ahol a két Németország között a folyó közepe volt a határ. A folyó ott annyira keskeny, hogy minden vízrebocsátásnál a nyugatiak a Bundesrepublik-ból póznákkal taszigálták vissza a hajót.

Tárgyalásaink a Gdanskban modellkísérlettel megvizsgált folyami tutajvontató hajó kormányrendszerére vonatkoztak. A gyár főkonstrukktőre fejlesztett ki egy olyan soklapátos rendszert, ahol a lapátok nem egyformán mozdulnak el, hanem egy erre a célra szolgáló bonyolult vezérlő mechanizmus differenciáltan téríti ki az egyes egységeket, ettől a kormányhatás megnő. A megbeszélések gyorsan lezajlottak és nagyon kellemesek voltak. Kizárólag a műszaki oldalt beszéltük meg, a KGST-n belül nem esett szó licenc-díjról, a tagállamok egymásnak a találmányokat díjmentesen adták át.

Éjjel hatalmas mennyiségű hó esett le, visszautunk veszélybe került.

Szerencsére elértük berlini vonatunkat. A vonat nem volt pontos, a délutáni Interflug gép otthagytott volna bennünket, ha nem kellett volna még érkezésünkkor is felszállási engedélyre várakoznia. Budapesten viszont nagy köd volt. Megkaptuk beszállókártyáinkat, aztán a tranzit váróban türelmesen várakozni kezdtünk. Már sötét volt, amikor végre elrendelték a beszállást. Ahogy ballagtunk fel a lépcsőn a gépre, az orrkereket javígtatták egy 25-kilós kalapáccsal. Azt hiszem, igazi hívőknek is kellett lenniük a gépen, vagy valaki kívülről küldte nagyon jó helyre az imákat, mivel rendben haz értünk.

Korábban elmeséltem folyami hajós útjaimat a Felső-Dunára. Németország nyugati felén, bár a másik oldalon számos alkalommal lehetőségem volt látogatást tenni, majdnem húsz évig nem fordultam meg. Akkor nyílt rá lehetőségem, amikor a Szerszámgépipari Műveknél műszaki kereskedőként tevékenykedtem, azon belül is én voltam megbízva a vasúti és közúti járműfék szerelvényekre vásárolt licenc felügyeletével és a kiegészítő kooperációs kapcsolaton belüli exporttal, amelyet egyszerűen Knorr-visszaszállításnak hívtunk. A licencet a cég ugyanis a müncheni Knorr-Bremsétől vásárolta. Első utam a KB-hoz 1982 nyarán történt, ez volt első utam Münchenben. A téma vasúti fék volt, amelynek külkereskedőjeként a NIKEX szerepelt. Volt egy másik kiutazó vasútfék-gyárunkból, a kereskedelmi üzletkötő pedig ugyanaz a hölgy volt, akivel Szófiában jártam röviddel előbb. Ez az utunk csak egy évenként rendszeresen ismétlődő látogatás volt, tulajdonképpen semmi nem múltott rajta, így többet törődhattünk az utazás kellemesebb oldalával, az élményszerzéssel.

A KB-tól partnerünk egy ott élő és dolgozó magyar ember volt, K. István. Más volt a gondolkodásmódja, mivel idősebb volt nálam jó néhány évvel, azonkívül életkörülményei is sok mindenben eltértek az enyémetől. Egy kis étterem teraszán ülve elég élénk vitánk volt az izraeliek dél-libanoni akciójáról -- a sajtóban azidőtájt első helyen foglalkoztak Dél-Libanon elfoglalásával --, és távolról sem értettünk egyet. Szerinte jelentéktelen esemény volt, amely csak bolhapiszok az irak-iráni háborúhoz (az is folyt már két éve, de még hatig tartott utána). Én azt mondtam, mi mindketten halottak leszünk, mielőtt Izrael kivonulna. A vita még nincs eldöntve, egyik szempontból sem, legalábbis, ami engem illet. Bár elképzelhető, hogy az idei események felgyorsítják a folyamatot.

München nagyon kellemes városnak tartom, amely lényegében főváros, még ha csak tartományi szinten is, ugyanakkor megőrizte a kisvárosi szellemet, különösen a sétáló területté kijelölt centrum. Üzletei is inkább hagyományos kiskereskedések, bár, aki szereti a gigantikus bevásárló-helyeket, azt is megtalálja. Szálláshelyünk egy viszonylag szerény, de minden kényelmet biztosító szálloda volt (amikor közúti fék ügyet kellett intéznom, egy másik hasonló hotelt használtunk) a főpályaudvar közelében, ami kissé kiesik az említett centrumból, de csak negyedórás séta odáig. Ott kellene ahhoz lakni, hogy a város minden nevezetességét meg lehessen tekinteni, de azért mindenbe kicsit bele lehetett kóstolni.

Tárgyaló partnereink valódi bajor úriemberek voltak, valahányszor náluk jártam, éreztették velem, hogy csak véletlen, amiért nem vagyunk egy ország polgárai: Bajorország nem írta alá a szövetségi szerződést, csupán elfogadta, és mindaddig tiszteletben tartja, amíg Németország is tiszteletben tartja az ő szabadságát. Ha pedig nem, mondták, akkor Ausztriával és Magyarországgal megalakítják a Dunavölgyi föderációt. A "szervusz" teljesen elfogadott köszönési mód náluk. Étvágyuk ugyanolyan kitűnő, mint a miénk, és, bár ételeik eltérnek a mieinktől, konyhájuk nagyon élvezhető. A piros-paprikát kevésbé használják, de a zsírtól nem félnek. Az adagok az éttermekben legalább kétszeresei a miénknek. Igaz, az árak pedig tízszeresek. Köreteik között előfordul egy hasonló alapanyagú gombóc, mint a cseh knédli, csak nem egy nagyobb cipóból szeletelve eszik, hanem sima gombócként, kétszer akkora az is, mint a mi krumplics gombócunk. Fő fogásként az összes európai ételt átvették, jellegetesen bajor étel azonban a grillben sült csülök, ami elmondhatatlanul ízletes, de rettenetesen zsíros, szinte merénylet az ember szervezete ellen. Szinte mondanom sem kell, hogy a csülökre töménytelen mennyiségű sört kell fogyasztani, a sör egyébként is a nemzeti italuk, még hozzá igen erős világos sör. Kivétel az őszi sörfesztivál, az Oktoberfest, akkor szándékosan főzik a sört gyengébbre, mert akkor mennyiséget kell belőle fogyasztani, mégpedig nagyot.

A kávé náluk is gyakori ital reggelinél és uzsonnánál, de inkább "schwarzes Wasser", ahogy egyik kollégám mondta egy német látogatónak első tervezői munkahelyemen. Arra azonban ügyelnek, hogy a "fekete" festékanyag az jó minőségű legyen. A mokka kávé, ahogy mi magyarok iszszuk, Európában csak az olaszoknál és az osztrákoknál divat rajtunk kívül.

A kávéról többet is tudok mondani, de azt a megfelelő helyen, annál az országnál mesélem majd el, ahol a kávé feltalálták.

Rengeteget lehetne írni München látnivalóiról, de én csak két területet szeretnék érinteni. Egyikük a már említett sétáló központ. Ugyanolyan módon, ahogy a Belváros Budapesten a Dunára épült, ez a városrész ott is a város folyójának partján, az Isar mentén helyezkedik el. Legismertebb épülete a Frauenkirche, azaz a Miasszonyunk temploma. Kettős tornya, amelyek tetejét a gömbszerű kupolák ékesítik, minden müncheni látképen felfedezhető. Vannak azonban most már újabb épületek is, szállodák, éttermek. Ezek közül egy régebbit szeretnék megemlíteni, amelynek neve Hofbräuhaus, magyar fordításban Udvari Serfözde. Valamikor az is volt, de most már az üzemek és raktárak helyén a csarnokokban éttermet hoztak létre. Két nagyobb terme van, az egyik a törzsvendégek terme, ahol a hagyományos kecskelábú nagy asztalok mellett folyik a baráti sörözés. A falak végig zárható szekrényekkel vannak betakarva, a törzsvendégek oda zárhatják be korszóikat. Itt aztán nem fordulhat elő, hogy valaki azt mondja: "Fúj, valami vizet ivott a korsóból!". A másik étterem leginkább a régi Orfeumra hasonlít, állandó zenés, táncos, humoros műsor van. Egy alkalommal a műsorvezető egy természetes hölgy volt, aki percenként megnevettette a publikumot. Aztán egyszer csak megjegyezte: tudja jól, hol kik ülnek. Ahol a viccen rögtön nevetnek, ott bajorok vannak. Ahol csak egy másodperc múlva teszük, ott "poroszok" (a bajoroknak minden más német porosz). Ahol egy perc múlva csattan fel a nevetés, ott külföldiek ülnek, annyi idő kell a tolmácsnak a poén lefordítására.

A sétáló központ fő attrakciója a sok kis üzlet, köztük a rengeteg ékszerbolt. De van köztük egyedi cipőbolt, sportszer-üzlet, és minden, amit csak akarunk. Nem hanyagolható el azonban a művészeti oldala sem ennek a területnek. Szinte mindig, még rosszabb időben is vannak, akik zenélnek, énekelnek, vagy egyéb módon hívják fel a figyelmet magukra.

A másik olyan emlékem, ami nagyon maradandónak bizonyul, a Műszaki Múzeum. A folyó másik partján helyezkedik el egy igazán múzeumnak való hatalmas épülettömbben. Erre is érvényes, hogy teljesen csak az ott dolgozók tudják esetleg megismerni az összes érdekességet. A legérdekesebbnek a járműveket találtam, azok között is az autókat, pl. a világ legelső automobilját, és a tengeralattjárókat. Az utóbbiból is van bőven, még

olyan is, amelyikbe be lehet menni, de jó néhányat kívülről is végig lehet nézni, hiszen fel van nyitva az oldala ebből a célból.

Megpróbáltam összehasonlítani az akkori Németországot azzal, amit majdnem 20 évvel korábban láttam. Szinte úgy tűnt, nem ugyanabban az országban járok. Inkább a 20 évvel korábbi Amerikára emlékeztetett. Persze én csak magyar szemmel tudtam nézni a helyet. Napidíjunk annyira kevés volt, hogy csak szuvenir tárgyakra futotta volna. Szerencsére vittem magammal a devizaszámlámról többlet pénzt. Így tudtam venni feleségemnek és fiamnak kisebb ajándékokat.

Következő utamra a KB-hoz 1983. februárjában került sor. Két téma volt, kooperációs szerződésünk -- fűkexportunk a KB-hoz -- és ezek számára egy konzignációs raktár nyitása. Ennél az útnál a külker cég a MOGÜRT volt, mivel közúti fékekről volt szó. Az üzletkötőnő rendkívül precíz munkatílusát nagyon kedveltem. Kellemes út volt, de nehéz program. Alig volt időnk vásárolni és sétálni. Az időjárás is télies volt, a három nap pedig kevés.

1984. májusában megint az NDK-ba kellett utaznom, mégpedig olyan városba, amit már jól ismerek, Magdeburgba. A város egyébként átment azon a változáson, amin Berlin, megszépült, viszont itt meghagyták üresen a kibombázott belső területet. Levegője sajnos rosszabb lett, ehhez biztosan a tőlünk importált Ikaruszok is hozzáettek valamennyit. Ez alkalommal nem tudtam felkeresni közben elvált barátainkat. Egyébként nagyobbik lányuk abban az évben végezte az utolsó évet egy magyar egyetemen. A szülők akkor váltak el, amikor Afrikában voltunk, levelükben tájékoztattak bennünket elhatározásukról. Lányuk, Sabine 1979-ben kezdett tanulni Szegeden, amikor mi kimentünk Etiópiába és ez volt az utolsó tanulmányi éve. Amíg Magyarországon volt, gyakran eljött hozzánk. Huga ápolónő lett a középiskola befejezése után.

Következő év nyaráig nem volt olyan feladatom, ami Németországba vitt volna, akkor azonban három is. Először megint a KB-hoz Münchenbe. A precíz üzletkötőnő volt az útitársam, azért mentünk, hogy Knorr-konzignációs raktárról írjunk alá szerződést. Rövid volt az idő, de sikerült elvégezni a munkát. Műszaki emberekkel is elkezdtünk egy megbeszélést a kifejlesztendő új szerelvényekről.

Németország nyugati részének egy másik nagyvárosát azért volt alkalmam abban az évben meglátogatni, mert munkahelyem néhány évvel korábban angol licencet vásárolt öntöttvas szerszámgép-ágyakra. Negyedévenként a szerződés értelmében egy 60 év körüli angol úr, egy rendkívül intelligens szervizmérnök, valójában a szervizmérnökök főnöke látogatta meg az öntödét. Olyankor együtt töltöttünk egy napot, és megállapodtunk a részletekben a következő három hónapot illetően. Ezen a tavaszon azzal a javaslattal állt elő a licenszszerződés meghosszabbításakor, hogy vezessünk be egy kisebb módosítást a royalty díj számítási módjánál, aminek fejében magukra vállalnák képviselőink részvételi díját az évenkénti, általában Angliában tartott konferenciákon. Főnököm egyetértett azzal, hogy az öntöde vezetője és én elutazzunk a konferenciára, amelyet abban az évben a németországi Kölnben rendeztek. Ez volt az első hasonló Meehanite esemény, amelyen részt-vettem. Mély benyomást tett rám a szervezés magas színvonala -- a Gépipari Tudományos Egyesület által szervezett hazai rendezvényekhez képest -- és tovább nőtt elismerésem szinte minden iránt, ami angol. A következő években sem kellett csalódnom ebben a vonatkozásban. (A futball rajongókat most ne vegyük számításba, azok az angolok között is, akárcsak itthon, egy teljesen más világban élnek.)

A kölni út nemcsak hasznos volt, hanem kellemes is. A városközpont gyönyörű, különösen a Dóm és környéke. Akivel utaztam, az öntöde vezetője művelt ember volt, akit minden műszaki dolog érdekelt. Jó szemmel azonnal felismerte a statikai csodát ebben az építészeti remekműben. Nem csoda, hogy még a II. Világháború bombázásait is túlélte. Ilyen csodálatot csak évekkel később éreztem az orosz templomokban és katedrálisokban. Egyébként kellemes érzés volt, hogy ha nem is tejből-vajból, de kölni vízben fürödhettünk naponta.

1985-ben a harmadik látogatás Berlinbe irányult, ezt az utat a NIKEX üzletkötőnöje szervezte, aki a mi fékszerelvényeink exportjával foglalkozott. A tárgyalások témája, amelyeket folytattunk, bizonyos szerelvények gyártása volt a korábbi berlini KB-főiroda és székesfehérvári gyárunk közötti kooperáció keretében. Az NDK-beli cég a KB-val kötött szerződésünket szerette volna a maga javára kihasználni, mivel nekik a falon át minden kapcsolat tilos volt. Partnereink elég kellemetlen emberek voltak, de a jegyzőkönyvet azért aláírtuk, és az ügyet már nem lehetett megállítani. Elég sok

szabadidőnk maradt. Mivel az üzletkötőnek megvoltak a maga kapcsolatai, külön programokat csinált, kihasználtam, hogy egyedül vagyok, és megpróbáltam megtalálni barátainkat. Sikerült is, de a négy személyt négy különböző helyen találtam, mivel a család már teljesen szétesett.

Először Sabinét találtam meg. Az ő címét leveleiből tudtuk. Amióta tanulmányait befejezve visszatért tőlünk, a város legcsúnyább ipari részében lakott egy kis lakásban. Örült a viszontlátásnak, mindig kedveltük egymást. Visszaemlékeztem 1970-re, amikor meglátogattam őket, és tízéves volt. Azóta 25-éves felnőtt hölgy lett. Szakmájában dolgozott, mint matematikus, és együtt élt barátjával, elfogadott kapcsolati forma volt ez náluk már jó ideje. Segített abban, hogy megtaláljam az anyját. Elfie egyedül élt egy kényelmes kis lakásban. Kicsit meglepődött az érkezésemtől, azt mondta, hogy menjünk el vacsorázni egy étterembe. A vacsora után, ahol nem hagyta, hogy meghívjam, végigsétáltunk a nemrég újjáépített centrumon. Nem ismertem a városnak ezt a részét, korábban örökké el volt kerítve, vagy romos volt. Kilenc évig nem voltam Berlinben az előző évi utamat megelőzően. Utolsó nap Hansra is rátaláltam. Újból megnősült, feleségével és annak valószínűleg előző házasságából származó fiával lakott. Nagyon energikus hölgynek találtam az asszonykát, más típusú ember volt, mint Elfie.

Elfie meglátogatott bennünket a következő évben barátnőjével, akinek lakásán eltöltöttünk néhány éjszakát Berlinben 1965-ben, amikor kisfia, ahogy elmeséltem, meglátogatott bennünket az ágyban. Elfie nálunk szállt meg, a legkisebb szobában aludt a heverőn. Jól érezte magát, kellemesen pihent, csak a szomszéd kutya ugatását találta túl hangosnak a nyitott ablakon át éjszakánként. Azt mondta:

-- Diogenész nem tudott aludni, és engem sem hagyott nyugodtan.

Azért hívtam így a kutyát, mert gazdái egy hordóban tartották szegényt.

Ez volt az utolsó alkalom, hogy barátaink közül bármelyiküket is láttam. Nem is hallottam róluk, nem keresik a kapcsolatot, teljesen elvesztek számunkra.

Nem jártam Németországban a két országrész újra-egyesítése óta, de figyelemmel kísérem, mi történik ott. Nem lehet számunkra közömbös, mi történik náluk, hiszen Európa egyesült részében ők képezik a legnagyobb

létszámú nemzetet, és a történelem számos kedvezőtlen fordulata ma már csak hasznosítható tapasztalat a számukra, a jövőben a németek fontos pozitív szerepet játszhatnak a földrészen.

6. fejezet Nagy-Britannia

Anglia egyike volt azoknak az országoknak, ahova mindig szerettem volna eljutni, már azt megelőzően, hogy négyéves angol nyelvtanulásom során sokat megtudtam róla az "Ország-ismeret" tárgyából, de azelőtt is, hogy Somerset Maugham és Agatha Christie könyvei megkedveltették velem az ottani embereket. Még gyerekkoromban olvastam az "Ivanhoe"-t, amely szinte egy másik "Egri csillagok" lett számomra. 1985. szeptemberében végre megismerhettem Angliát, mivel megint lehetőségem volt részt venni egy Meehanite-konferencián, és ez alkalommal Angliában, a devoni Torquayban. Nekem kellett munkahelyem részéről mindenről gondoskodnom, mintha privát útra mentem volna, megszerezni a pénzt, repülőjegyet, vízumokat. Csak a szállodafoglalástól mentesítettek az angol partnernél levő barátaink. Újból azzal a kollégával utaztam, akivel Kölnbe, az öntöde vezetőjével. Légi-utunk a British Airways járatával kellemes volt, bár a felszállást megszakítva a gépnek vissza kellett térnie a toronyhoz, mert egy hibás érzékelő nyitott csomagteret jelzett. Emiatt három órát késett a járat. Egy másik véletlen összehozott bennünket az ország szellemi életének egyik ismert alakjával. Amikor a Heathrow repülőtéren elintéztük a belépést, éppen a földalattiba vezető utat kerestük, amikor hallottam egy angol nyelvű kérdést, de nyugat-magyarországi akcentussal: "Hol van a földalatti?" Aki kérdezett, idősebb vékony alacsony férfi volt. Kérdeztem, angol-e, de azt válaszolta, nem, magyar. Bemutatkoztunk és segítünk neki eligazodni. Én erre az utamra is jól felkészültem még Addisz Abebában beszerzett térképeim és idegenforgalmi prospektusaim segítségével, tudtam meddig kell utaznunk földalattival, merre kell utána még gyalog menni. Ő is bemutatkozott, Hanák Péter volt, akadémikus a történelem területéről. A londoni egyetemre utazott ki, ahol az Osztrák-Magyar Monarchiáról rendezett történész konferencián vett részt.

Az egyórás út a földalattin elég volt arra, hogy konferenciája témáit megbeszélje velünk, nem is esett nehezemre őt hallgatni, mert a szabadságharc utáni időszak egészen az I. Világháború következményeiig nekem is

egyik kedvelt korszakom, mindent szívesen elolvasok róla, és régen kialakítottam saját véleményemet. Elégtétel volt azt tapasztalni, hogy sokak által különöncnek bélyegzett gondolataim a monarchiát illetően gyakran találkoztak ennek a neves tudósnak a véleményével. Egy megállóval előbb szállt ki, mint mi, ezzel el is tűnt az életünkből, többé nem láttam őt. Mi a magunk részéről rendben megtaláltuk szállodánkat, a szobánkkal is meg voltunk elégedve. A hotel az évtizedek óta nagyon megbízhatóan bevált angol hagyományoknak felelt meg, fürdőszoba a folyosón, de a kiszolgálást ettől függetlenül tökéletesnek találtuk. Az eső ellenére a már leszállt estében sétálni mentünk. Szállásunk a British Museum szomszédságában volt, sétánk során elsétáltunk az Oxford Streetig, de a nagyobb gyaloglást meghagytuk másnap reggelre.

Másnap délutánra volt betervezve, hogy vendéglátónk, Mr. Knight levisz bennünket saját kocsiján Torquayba. A délelőttöt így sikerült arra használnunk, hogy a Westminstert és a Cityt megnéztük és fényképeztünk. Végig gyalog mentünk, még a bolhapiacra is. Nagyon tetszett az a fajta szuvenír, amit kavics embertömegnek (pebble crowd) hívtak. A kavicsokra arccok voltak festve, mintha egy tüntetésen a tömeg egy része lenne, szinte a régi oroszországi forradalmakról készített dokumentumfilmekre emlékeztetett.

London nem okozott csalódást abban a tekintetben, hogy minden igazán jól megszervezettnek látszott. Az árakat ugyan nem a miapidíjainkhoz igazították, de ez természetes, hiszen ahol a jövedelmek egy nagyságrenddel magasabbak, ott lehetnek némileg magasabbak az árak is. Ahogy a közgazdasági egyetemen a 70-es évek közepén Huszár professzor kimondta az akkor még csak privát véleményként hangoztatható igazságot: két gazdasági terület életszínvonalának számszerűsítésénél nem az árakat és a béreket kell nézni, hanem a bérből megtakarítható mennyiséget, amit félre tudunk tenni, vagy esetleg tőkésíteni lehet. A város belső területe két fő részből áll, a Westminsterből, amely a Temze S-alakú nagy kanyarodásának középső, észak-déli szakaszának bal-parti része, és a Cityből, vagyis a belvárosból, amely ettől északkeletre van, de továbbra is a bal-partot foglalja el. Ez utóbbi ma már majdnem a Towerig terjed, amely azelőtt jóval kívül esett a városon.

Egyetlen délelőtt során jó, ha az ember kívülről meg tudja nézni a látni-

valókat, mi sem tehetünk mást, a Westminster-Abbeyt (apátság és templom) megnézhattuk ugyan belülről is, de a parlamentet csak körüljártuk. A Cityt viszont jól bebarangoltuk, megtekintettünk minden nevezetességet, még az operát is, amely akkor már nem volt vásárcsarnok. A bankvilág jellegzetességei, a feketeruhás, keménykalapos tisztviselők még megfigyelhetőek voltak az utcán lunch-time (ebéldíó) alatt. Minden elismerésünket kiérdemelte a Szt. Pál székesegyház. Ez volt az a pont, ahol visszafordultunk, a Tower még várt ránk egy évet. Az Oxford Street, amely a Cityn át kivezet a városból, tele van jellegzetes kis boltokkal, ahol minden megtalálható. Az útvonal más elnevezéssel a Westminster-től északra eső területen tovább halad nyugat felé, ott van a Harrods áruház, amely akkor a legnagyobb volt az angol fővárosban. Még tovább haladva abban az irányban olyan helyek várják az embert, mint a Scotland Yard, a Buckingham palota, és még sok más. A St. James's Park a művészek és excentrikusok helye, egy férfi azzal vonta magára a figyelmet, hogy ezer veréb szállt rá minden alkalommal, ha kitárta a karját.

Mr. Knight, az a szervizfőnök, aki hozzánk is rendszeresen járt szemlére, délután értünk jött és szokott nyugodt módján lefuvarozott minket a konferencia színhelyére. Minden percét élveztem az útnak. Az angol vidék, különösen olyan szép időben, mint amilyen akkor volt, a Dunántúl kissé rendezettebb változata. Az viszont feltűnő, hogy nagyobb az éves csapadékmennyiség, mint nálunk, és az ottani klíma a Golf-áramlat folytán mérsékeltőbb a mienknél. Néhány fokos fagynál szinte soha nincs hidegebb, a kánikulai meleg sem gyakori. Az út egyik változata egyenesen nyugat felé vezet, de Knight úr az autópályát választotta, amely Bristolig halad nyugatra, ott délnek fordul, és Exeteren át ér a déli devoni tengerparton fekvő üdülőhelyre, Torquayba. A vidék amellett, hogy dombos, kb. száz méterrel van a tengerszint felett, a tengerpartra viszonylag meredek utak vezetnek le. A kisváros a víz mellett fekszik, de a szállodákat általában a parttól távolabbi magasabb szintre építették, csodálatos kilátás van mindenfelé.

A szállodában mindketten külön szobát kaptunk ugyanabban az épületben, ahol az eseményt tartották. Nem minden vendéget tudtak ott elhelyezni, egy másik magyar licencvásárlótól, a Csepel Művek öntödéjéből érkezett három embert egy másik szállodába költöztették be. Délután a szállodába megérkezve regisztráltattuk magunkat a konferenciára, aztán villám-

gyorsan átolvastuk a programot, és eldöntöttük, mikor melyik előadást fogjuk kihagyni. Helyette inkább a gyönyörű devoni vidéket akartuk megtekinteni. Délután már csak a szálló környékén sétáltunk, élveztük a szálloda rendben tartott kertjének látványát.

Első estére tartalmazta a program a bemutatkozó eseményt, a közös vacsorát. Az ilyen alkalom hagyományosan nagyon jelentős, azon jelentik be az elmúlt egy év alatt az előző konferencia óta bekövetkezett személyi és egyéb változásokat. Mindegyik országból valakit felkértek, hogy mondjon pár üdvözlő szót a vacsoránál, tőlünk engem választottak ki. Mivel ez volt az első alkalom, hogy ebben a társaságban bemutatkoztam, kissé lámpalázam volt, így csak öt mondatot mondtam a jó öntvényminőségről, amit a Meehanite mérnökök segítségével elértünk, és az annak eredményeként megszerzett további export lehetőségekről.

Reggel csepeli kollégáink késve jöttek. Azt hittük, elaludtak, de kiderült, hogy hamis tűzriadó miatt felkeltették őket késő éjszaka, ki kellett menniük a szállóból, és a fél éjszakát a szabad levegőn ülve töltötték. Az első előadások nagyon érdekelték bennünket, dél felé azonban ellenállhatatlan vágyat éreztünk a távozásra. Hosszú sétát tettünk, még az ebédet is kihagytuk, helyette viszont megnéztünk egy miniatúr tájparkot apró épületekkel és úthálózáttal. Séta közben sok szokatlan dolgot figyeltünk meg az üzletekben. Például úgy találtuk, hogy a legolcsóbb autó a Rolls-Royce, mindössze két karóra árért lehetett kapni. Egyik boltban a kocsit 50 ezer fontért árulták, a másikban egy karórát 25 ezerre tartottak. Meg kellett állapítanom, hogy a nemzeti eltérések ellenére, amelyek németek, olaszok és angolok között fennállnak, a jachtkikötők látványa szinte az egész világon majdnem ugyanolyan.

Másnap megint minden előadást meghallgattunk, mivel olyan témák szerepeltek a programban, amelyek közül mindegyik érdekelt bennünket. Ebéd után a konferencia befejeződött, az előadások hamarabb véget értek, mint előző nap, megint lehetőségünk volt szabad foglalkozásra. Este pedig a búcsúparty következett, amelynek során egyéb érdekes megállapításokra is lehetőségünk nyílt, úgy tűnt, az emberek jobban bírják az előadásokat, mint a whiskyt.

Mr. Knight odafelé menet megígérte, hogy visszafelé a másik, rövi-

debb úton át megyünk, amely Dartmooron keresztül vezet, akkor láthattuk volna a Sátán kutyája színterét. Sajnos, a hely túlságosan is hű volt önmagához, ősz lévén aznap reggel sűrű ködre ébredtünk. Ha ragaszkodtunk volna a közvetlen úthoz, az részben amiatt, hogy nem autópálya volt, másrészt a kanyargós jelleg miatt hat óra többet lett volna, így el kellett fogadnunk, hogy ugyanarra menjünk vissza, ahol jöttünk. Londoni szállodánkban már vártak bennünket, helyünket fenntartották, csak másik szobát kaptunk. Az esti frissítő sétát ez alkalommal sem hagytuk ki.

A következő évben, 1986-ban olyan mozgalmas volt a munkám, hogy szinte úgy tűnt, nem tudjuk megszervezni a konferencián való részvételt. Röviddel angliai utam előtt máshonnan tértem vissza, alig maradt időm, hogy felkészüljek a Meehanite konferenciára. Ez alkalommal azonban vége lett a szerencse sorozatunknak, sem útitársam, sem én nem kerülhettünk el egy balszerencés esetet. Először Frankfurt-am-Mainba repültünk, ott szálltunk át egy közvetlen birminghami gépre, a konferencia helyszínére. László lezseren öltözött az utazáshoz, farmer, kék kockás flanel ing nyakkendő nélkül és sportcipő. Na igen, de csomagját tévedésből máshova küldték, a délutáni előadásokat ezekben a ruhákban kellett végigülnie, csak nyakkendőt talált neki az egyik aranyos hölgy a szervezők közül. A hölgy jó szíve miatt én is kaptam egyet a céges nyakkendőkből, amelyet azóta is őrzök. László csomagja, amelyet egy Bombay-i járatra tettek, és az egyik közbenső leszállásnál vettek le a gépről, csak késő este érkezett meg. Ami az én pechemet illeti, az azért valamivel kisebb volt: a precíz német hivatalnok a kézitáskámban felfedezte a zsebkésemet és utasította a földi utas-kísérőt, hogy vegyék el tőlem, és csak leszállás után kapjam vissza.

A konferencia helyszíne egy jellegzetes angol vidéki szálloda volt a Birminghamból észak felé kivezető országút mellett, a városon kívül. Mindent jól megszervezték, a szobákat kényelmesnek találtuk. Csak a szálloda alaprajza volt annyira bonyolult, hogy az utat eleinte alig tudtuk megtalálni a szobánkba, és ez mindvégig is gondot okozott, a rendelkezésre álló két nap kevés volt a helyszín teljes megismerésére. Mivel a szálloda 13 km-re volt a várostól az országút mentén, nem volt módunk a megszokott programra, az országúton nem tudtunk nagy sétákat tenni. Így Birminghamból csak a repteret, a kiállítási csarnokot és a vasútállomást láttam. A konferencia első napja nagyon érdekes volt, az előadások hasznosak. A

csepeli öntödét ez alkalommal csak egy ember képviselte, számára szinte protokoll volt az egész, mivel nem értette a nyelvet. Megismerkedtem ezen a konferencián Dr. Dale E. úrral, aki a Meehanite nemrég kinevezett kereskedelmi igazgatója volt, és aki mesélt nekem a közeljövőben Budapesten tartandó szimpóziumról. Nagy reményei voltak, hogy nálunk új és új ügyfelekre tesz majd szert. Nagyon intelligens ember volt, és bizonyos megbecsülést éreztem benne személyem iránt. Nem maradt el a szokásos ismerkedési vacsora ez alkalommal sem, a Meehanite vezetői közül többen is elhozták magukkal családtagjaikat, ez volt az első alkalom, hogy ilyent láttam.

A konferencia második napja valójában látogatás volt a város kiállítási központjában rendezett nemzetközi öntészeti kiállításon. Mivel munkahelyemen a saját fékszerelvény kiállításainkért én voltam felelős, érdekelt az esemény, tanulságosnak tartottam. Megragadott a nagyszerűség és az egyszerű megoldások egyidejű jelenléte az összes standon. Semmi pazarlás, csak annyi felhajtás, ami a cél eléréséhez szükséges. Minthogy ezzel számunkra véget ért a program, magunkkal kellett vinnünk csomagjainkat. A kiállítás összes termékének megtekintése után a vasútállomásra mentünk, ami szomszédos volt a kiállítási központtal. Csak a British Rail (Brit Vasutak) jelet kellett követnünk. Ez volt az első utam egy angol vonaton, és nagyon élveztem, különösen az angol vidék kellemes látványát, amiről már korábban beszéltem. Ahol nem volt város látható, a táj a Dunántúlra emlékeztetett. Az angol városok azonban annyira egyediek, hogy semmihez nem lehetett őket hasonlítani.

Londonban ugyanabban a szállóban foglaltak számunkra helyet, ahol előző évben. Mr. Knight, régi partnerünk intézte el a foglalást. Délután lévén, ki akartuk használni az időt, óriási sétára indultunk, elmentünk gyalog a Towerhoz, végig az Oxford Streeten és a St Paul's Cathedral mellett, túl a Lloydson, amíg el nem értük célunkat. Sajnos addigra késő lett és a Tower bezárták, bemenni már nem tudtunk, de csináltam róla és a hídról néhány felvételt. A közeledő estében még élveztük a Tower és a Tower-híd látványát, majd elballagtunk a "tube"-ig és a visszautat földalattin tettük meg.

A következő délelőttöt vásárlásra használtuk fel. Ez volt az első alkalom, hogy egy angol városban erre a programra is időt fordítottam. Volt ehhez is írásbeli segédletem, még az Addisz Abebában gyűjtött turista-iroda-

lom között. Szabályos vásárlási útmutató volt a belvárosról, olyan térképekkel, ahol az egyes utcák az ott levő kereskedelmi intézmények szerint voltak feltérképezve. Az utcákon érdekes volt látni az óriási ellentétet a rendben tartott házak és az utcai szemét között. Később tudtam meg, hogy a szemetet a kóbor kutyák idézik elő azzal, hogy éjjel széttépik, élelmet kutatva, a kitett műanyag zsákokat, a szél pedig szertefújja a szemetet.

Visszatérő utunkat Párizson keresztül szerveztem meg. Először is, közvetlen gép csak a következő napon lett volna. Párizsból viszont naponta volt járat, emellett a szállodák olcsóbbak voltak. Másodszor, szerettem volna megnézni a várost. Ez a kis kitérő jól sikerült, elmesélem a tapasztalatokat.

A következő évi konferenciáról lemaradtam, az azutáni, 1988-as évben pedig több körülmény arra kényszerített, hogy a szerszámgépes munkahelyet elhagyjam, és új területen próbáljak boldogulni. Mielőtt azonban elmentem volna a cégtől, szerettem volna megragadni az alkalmat, hogy még egyszer utoljára részt vegyek az angol partner rendezvényén. Korábbi állandó útítársam, az öntöde vezetője már előttem hasonló okokból elhagyta a céget, így az utat csak magamnak szerveztem meg. Abban az évben a konferenciát Bournemouthben rendezték. A reptéren dr. E. fogadott, a kereskedelmi igazgató, és olyan bánásmódban részesített, ami csak barátoknak jár. Elvitt saját otthonába, és ott helyezett el. Felesége megnyerő fiatal hölgy volt és jó háziasszony is, ami a felkínált ebédből és vacsorából is kiderült. Ugyanabban a surreyi kisvárosban laktak, ahol a Meehanite leányvállalat irodája is volt, egy Rheigate nevű helyen, amely a Londontól délre a tengerig elterülő dűnevidék (Downs) északi részén fekszik. Délután sétálni mentünk a városka népszerű gyülekezőhelyén, ami egy nagy rét egy gyönyörű domboldalon, zenepavilonnal és árusok bódéival felszerelve. Másnap reggel dr. E. saját kocsiján magával vitt Bournemouthbe, a Csatorna partján fekvő üdülőhelyre. Számos kitűnő szálloda és nagyszerű homokos tengerpart várja a nyaralni vágyókat. Ahogy végignéztem az enyhe ívben hajló jellegzetes angol tengerparton, az volt az érzésem, hogy egy Agatha Christie regény szereplője vagyok. A konferencia délután kezdődött el, a Meehanite emberei az előkészületekkel voltak elfoglalva, én azalatt elmentem felfedezni a környéket. Nagyot sétáltam a parton, aztán betévedtem a városba is, de az már kevésbé tetszett, eléggé ipari jellege volt.

Amikor visszatértem a szállodába, még mindig volt egy kis időm a

konferencia kezdetéig. A hosszú sétától fáradt voltam, mivel azonban szobámban a takarító-személyzet még nem végzett, leballagtam egy emeletet, ahol a könyvtárat találtam meg. Voltak eléggé érdekes könyvek, de a szálloda korának megfelelően, többnyire régebbi kiadások. Felfigyeltem az egyik polcon sorakozó bibliákra, mindegyik kissé megviselt volt, látszott, hogy sokat forgatták őket. Amikor visszamentem a szobámba, már rendbe volt téve, ledőltem az ágyra, és a fiókban felfedeztem a könyvtárban látott kötethez hasonló könyvet, a Gideon kiadó vadonatúj Szent Bibliáját. Amint kinyitottam, a borító alatti oldalon ez állt: "Ezt a könyvet ne vigye magával." Nem volt ilyen szándékom. Akkor még nem. Elkezdtem tanulmányozni a tájékoztatót, hogyan használjam, és a könyv lassan-lassan kezdett elbűvölni. Hamarosan le kellett tennem, mert megkezdődött a konferencia. Üdvözlöttük egymást a régi ismerősökkel, és a megnyitó üdvözlés után következtek az előadások egymás után.

Ami ez alkalommal kezdettől fogva világos volt előttem, az a tény volt, hogy nagyon jól éreztük magunkat együtt, de már nem volt mit mondanunk egymásnak. Mindenki mindent tudott azokról a témákról, amelyekről aznap délután az előadások lezajlottak. Visszaemlékeztem Dale-lel (dr. E.) idevezető utazásunkra. Többször is megpróbáltam őt a mindkettőnket érintő témákról kérdezzetni, beszélgetésbe bevonni, de nem volt hajlandó kinyílni előttem. Az egyetlen információ, amit kaptam tőle amellet az érzés mellett, hogy valami a mi közös dolgunkban nem jól megy, az volt, hogy nagy terveik vannak a jövőre nézve leányvállalatuk tevékenységének kiterjesztésében.

Az első ülést a szokásos nyitónapi vacsora követte, utána folytattuk a baráti beszélgetést. Sokan a résztvevők közül tartósan együtt üldögéltek, de én visszatértem a szobámba. Lezuhanyoztam, aztán lefeküdtem, és megint kezembe vettem a bibliát. Nem vagyok híve az éjszakázásnak, rendszerint korán lefekszem, és némi olvasás után korán el is alszom. Most viszont, amikor a könyvet a Teremtés könyvének közepén letettem, éjjel kettő volt már. Szinte megdöbbenett, hogy a biblia ennyire érdekes lehet. Pedig találkoztam már hasonlóval. Apám igazi hívő katolikus volt, és időről-időre olvasta a bibliát. Akkoriban, amikor én is megpróbáltam, unalmasnak találtam a szöveget. Valószínűleg az is hozzájárult, hogy a biblia magyarul még mindig az eredeti fordítást őrzi. Ezt a könyvet viszont a legszebb modern

angol nyelvre írták át. Meg kell mondanom úgy, ahogy van, soha nem voltam hívő, de a mitológia mindig kedvenceim közé tartozott, a bibliát pedig a könyvek könyvének tartom.

Rövid fejszámolás után arra a következtetésre jutottam, hogy ezt az olvasást csak akkor folytathatom, ha magammal viszem a könyvet. Ahogy már elmeséltem, délután felfedeztem a könyvtárat egy emelettel lejjebb, és ott láttam ugyanabból a bibliából néhány elnyűttebb kötetet. Most, az éjszaka közepén, lementem oda és a polcról leemelt kötetet utána fiókomba tettem. Az újat pedig bőröndömbe. Isten megbocsátja nekem ezt a lopást. Ettől kezdve ez az angol nyelvű biblia volt a kedvenc könyvem. Elolvastam az egészet az elsőtől az utolsó betűig. Voltak kedvenc fejezeteim, és voltak olyanok, amelyeket kisebb érdeklődéssel olvastam végig. Egészében véve azonban ez volt az eddigi legnagyobb élményem, amióta csak első mesekönyveimbe belefogtam hétéves koromban.

Ez volt az utolsó utam Angliába eddig a napig. A konferencia második napján tájékoztattam az ismerősöket, hogy másik munkahelyre megyek. Mindenki sajnálkozott, egyesek udvariasságból, mások őszintén. Néhanyan azóta sem felejtettek el, például a mai napig kapom a Foundry Trade Journal folyóiratot. Az a csapat egyébként már ugyanazon a fórumon belül nem folytatja összejeveleleit. A Meehanite angol leányvállalata abban a formában, ahogy én megismertem, nem létezik. A Kelet-közép Európában lezajlott változások megszüntették az okot, ami miatt létre kellett hozni évtizedekkel korábban.

7. fejezet Franciaország

Franciaország éppolyan álomvilág volt számomra gyerekkori olvasmányaim alapján, mint Anglia vagy Oroszország (no és Afrika, de az sokkal elérhetetlenebb légvárnak tűnt). Amíg azonban Európa több országába eljutottam dunai hajósként vagy hivatalosan, a franciák földje nem nyílt meg előttem. Mivel a nyelv is idegen volt számomra, és fiatalabb koromban nem is volt olcsó multság a francia turistaút, nem próbáltam erőltetni az odautazást, bár érdekelt a környezet és az emberek egyaránt. Első ízben akkor kerültem olyan feladat közelébe, amely francia vonatkozású volt, amikor a Szerszámgépipari Művek kereskedelmi osztályán szerszámgépek exportjával is foglalkozni kezdtem a járműfék-területen kívül, és Franciaország volt egyike a három területnek, amely az én hatáskörömbbe tartozott. El is kezdtem azonnal a nyelv elsajátítását, de az a hat hónap, amíg hozzám tartozott a régió, a beszéd területén csak az alapfokra volt elegendő. Írott szövegeknél jobban sikerült a tanulás, idős kollégám, dr. S. Péter sok könyvet adott kölcsön, amelyek elolvasása passzív szókincesmet szépen felduzzasztotta. Nem okozott gondot sem egy francia levél azonnali megértése, sem a válasz megfogalmazása.

Bizonyos értelemben a véletlen is segített abban, hogy az országnak legalább a fővárosába egyszer eljuthassak. Említettem, hogy a birminghami Meehanite konferencia után visszafelé Párizson át utaztunk kollégámmal. A London-Párizs repülőt a De Gaulle repülőtérre vitt bennünket, ahonnan vonattal mentünk a Gare de Lyonhoz (Lioni pályaudvar). Onnan már csak párszáz méterre volt a kis hotel, ahol a szobát lefoglaltam. A szállodat tulajdonképpen egy nagyon keskeny lakótömbből alakították ki, amely két másik ház közé ékelődött. A kicsi előteret tükörfallal növelték meg virtuálisan. Reggelinél a hely még szűkebbé vált, mivel a reggeliző asztalokat is ott állították fel.

Kora délután érkezünk Párizsba, elhelyezkedés után a délutánt sétával töltöttük, végigmentünk a Szajna mentén. A szállótól Észak felé haladva át-

keltünk a folyón és a csatornán, ahonnan Nyugat felé tekintve láhattunk egy szigetet, azon túl még egyet, azon pedig a Notre Dame jellegzetes tornyait, illetve a mi oldalunkon a templom hegyes harmadik tornyát, aztán a Bastille-nál balra fordultunk. Az most csak egy nagy üres tér emlékoszloppal a közepén. Utunk közben megnéztük a Notre Dame-ot a szigeten, aztán továbbmentünk a Louvre felé. Ahhoz, hogy bemenjünk, nem volt elég időnk. Talán egyszer majd lesz még rá lehetőségünk, úgy gondoltuk. Nem volt még felépítve az üvegpiramis, de nekem úgy jobban tetszett. Átmentünk a Louvre előtti parkon, az egykori királyi palota kertjén a Concorde térre és a Champs Elysées-n végigsétáltunk a diadalívig. Akkor még annak a nagy térnek a neve, ahol a diadalív áll, Étoile (csillag) tér volt, ma de Gaulleról van elnevezve. Ott megint balra fordultunk, majdnem Délre, megérkeztünk a Chaillot palotához és aztán átmentünk a folyó felett az Eiffel toronyhoz. Ott megálltunk pihenni. Hosszú séta volt, legalább 15 km. Ha még bírtuk volna erővel, a visszaúton az Invalidusok, a Luxemburg kert, a Monparnasse várt volna bennünket többek között. Mivel azonban már besötétedett, felszálltunk egy buszra a pályaudvarig. Onnan pedig hazasétáltunk.

Párizst nagyon szépnek találtam, annak ellenére, hogy valahogy jobban tetszenek az olyan jól-szervezett városok, amilyen London. Párizs pont az ellenkezőjének látszott. Az emberek pedig kedvesek ugyan, de a francia nyelven kívül szinte alig beszélnek valamilyen nyelvet. Majdnem itthon éreztem magam, ahol a közismert rendőrvice szerint a sok nyelven segítségért kiabáló embernek sem volt több esélye, mint nekik, a rendőröknek, akik csak magyarul tudtak, hiszen mi haszna volt a nyelvtudásának, úgysem értette senki, a végén belefulladt a Dunába. Ezt a véleményemet igazolja a másnapi reggelineél történt humoros eset. Egy német csoport reggelizett, és egyikük vizet kért a felszolgálónótól. Azt mondta: "Wasser", és nyújtogatta a vizes kancsót. A francia felszolgálónő láthatóan nem értette. Ahogy a franciák általában, ő is csak a saját anyanyelvén értett. Segítettem a németnek, azt mondtam a francia felszolgálónak: "d'eau". Ezt már egyből megértette, pedig csak ugyanazt jelenti. Azóta sem tudom felfogni, hogy lehet az, hogy nem értette meg a víz nevét egy szomszédos nép nyelvén, amely mellesleg legalább annyira világnyelv, legalábbis Európában, mint a saját nyelve.

A szállodában a délutáni és esti nagy séta után jól aludtunk, de reggeli után még előttünk állt egy másik nagy séta, a vásárlás. Egyikünk sem mert úgy hazamenni, hogy a családjának, de legalábbis a feleségének, ne vett volna valamit Párizsban. Egyenest a Galleries Lafayette áruházba mentünk, amelyet láttunk előző nap délután, de nem álltunk meg, akkor a turizmus volt a program. Bár a mérhetetlen bőség miatt ez a nagy áruház tovább növelte bennem a rendezetlenség érzetét, azért mindent megtaláltunk, ami kellett.

Amint hazaértünk, kifizettük a szállodát, felkaptuk a csomagjainkat és kiballagtunk a Gare de Lyon-ra, ahol felszálltunk Orly-ra menő vonatunkra és kimentünk a géphez. Este már itthon láttam a TV-híradóban, hogy egy időben távozásunkkal terroristák robbantási akciói kezdődtek meg. Amikor néhány hét múlva angol partnereink szimpóziumon vettek részt nálunk, öreg barátunk tréfálkozva mondta, hogy bizonyára azért álltunk meg Párizsban, mert el kellett ezt a "dolgot" intéznünk, hogy utána sietve távozzunk.

Meg sem kíséreltem újra eljutni arra a tájra, legalábbis eddig még nem. Ki tudja, talán, ha mi is az Unióhoz tartozunk majd, és esetleg lesz rá időm és pénzem, megpróbálom felderíteni, mi van az Alpokon túl.

8. fejezet Adriai-tenger

A Szerszámgépipari Műveknél dolgoztam, amikor 1982-ben a kereskedelmi igazgató alá tartozó dolgozók autóbuszos túrát szerveztek az Adriai-tengerhez. A közösség már egy ideje rendszeresen szervezett turistautakat külföldre minden második évben. A csapat mindig megkapta a vállalati buszt vezetővel együtt díjmentesen, csak az üzemanyagot kellett fizetniük. Ez az ügy szinte magától ment, mivel a vezérigazgatóság fő szakszervezeti funkcionáriusa közülünk való volt, és igen nagy ambíciókkal volt megáldva, nem nagyon volt előtte lehetetlen. Abban az évben, ahogy említettem, a dalmát tengerpartra szerveztek utat. A személyenkénti díjat sikerült elég alacsonyra kihozni még úgy is, hogy az említett hölgy teljes családja nagy valószínűséggel önköltségen vett részt. Bár pénzügyi helyzetünk nem volt felhőtlen, látni akartam azokat a helyeket, amelyeket előző évben Athénból (vagyis Etiópiából) hazafelé tartva, a rövid idő és a sok csomag miatt ki kellett hagynunk.

Az útiterv szerint busszal mentünk Opatija üdülőhelyig Horvátországban, amelyet Abbáziának hívtak korábban, ez volt az első pont, ahol meg szálltunk, és eltöltöttünk néhány napot. Ez az üdülőhely nyugatra van Rijekától, eredeti nevén Fiumétól, ami ma is jelentős tengeri kikötő, korábban pedig az Osztrák-Magyar Monarchia kereskedelmi kikötője volt. Abbázia népszerű üdülőhely volt a monarchia idejében, népszerűségét még a két háború között is megtartotta, bár akkor már Olaszországhoz tartozott.

Az országhatárt Letenyénél léptük át, a történelmet idéző földrajzi nevek következtek ezután. Első közülük Csakovec, vagyis Csáktornya, a Zrínyiek családi fészke. Varasd, Zágráb. Az utóbbinál megálltunk, a szokott kiábrándulás és fogszívás után (az árak miatt) tovább mentünk. Akkor még nem volt kész a Karlováctól (megint egy történelmi hely) Rijekáig húzódó autópálya, a hegyvidéken átvezető út időnként meredekebb volt és kanyargósabb, mint amit nyugodtan lehetne fogadni. A tengerhez vezető út utolsó szakasza gyönyörű hegyvidéken át vezet. Nagy történelmi nevek továbbra

is -- hiszen a horvátok velünk közös országban éltek kb. 800 évig, mivel elfogadták uralkodójuknak a magyar királyt -- mint Zerin, ahonnan a Zrínyiek neve származik, egyikük a 16. századi szigetvári hős, másik a 17. században a költő és hadvezér, de volt kivégett felségáruló is közöttük, ha elég nagy volt a vagyona hozzá. Vagy a Frangepán kastély -- francia urat jelent a helyi szláv nyelven --, amely a fiumei kikötőre néz le, az ő gazdája is benne volt a felségárulók csapatában.

Opatijában a szállodai szobákat 4 napra foglaltuk le. Volt időnk az ottani strandokat kipróbálni és az Isztriai félsziget több helyére kiruccanni. A szerzett élményeket két kategóriába tudom sorolni. A hely leírhatatlanul szép, a tenger páratlan, a víz csodálatosan alkalmas úszásra és a víz alatti világ megfigyelésére egyaránt. A másik oldal a politikai és emberi tényezők összessége. Erről inkább hallgatok, ha megengedik. Az Isztriai-félsziget önmagában is csodálatos élmény lehet. Olyan városok, mint Porec, Rovinj, Pula. A már a Krisztus előtti időkben is lakott vidék szépsége mellett kulturálisan is hatása alá vonja azt, akinek van érzéke hozzá. Az eredetileg illírekkel benépesült vidék lakossága ma már semmiben sem emlékeztet az őslakosokra, azokat a történelem elkergette, ma már csak az albánok számítják magukat illír-származéknak. A történelem nyomai meglátszanak a rómaiaktól kezdve, akik Pulában amfiteátrumot építettek, a velenceieken át, akik után csodálatos épületek maradtak, a monarchiáig, amelynek egyik hadikikötője Pula (akkoriban Póla) volt. Mindezek a látnivalók és az út menti kis falvak mind megérték a fáradságot a látogatónak.

Aki tengerparton nyaral, annak valamit haza is kell vinni emlékebe. Az opatijai parti sétányon megpróbáltunk valami igazi tengeri emléket vásárolni, adriai tárgyakat sajnos nem találtunk, de a távoli tengereken honos Nautilus mészvázas polip üres házából, amelynél tökéletesebb dolgot keveset alkotott a természet, vettünk néhányat. A sétány árusai emlékeztettek stílusukban az arab és afrikai árusokra rámenősségükkel és azzal, hogy a vevőt mindenáron be akarták csapni, ahol csak lehetett. Áraik viszont elég egységesek voltak, ami Afrikában ugyancsak ritkaság lenne.

Amikor eljött a nap, hogy Opatijából más helyre menjünk, visszafordultunk Rijekába, és onnan tovább délfelé haladtunk a parti úton túl Spliten, egészen egy Drvenik nevű településig. Ott kompra hajtottunk fel, ami egy kelet-nyugati fekvésű hosszú szigetre, Hvarra vitt át bennünket, annak a

nyugati részén az északi parton volt az a falu, Jelsa, ahol újabb négy napot töltöttünk. Az egy teljes napot igénybe vevő hosszú, vérfagyasztó utazás során megint csak történelem-leckét vettünk. Először Zára, mostani nevén Zadar. IV. Béla itt érte el a tengert, amikor családjával elmenekült a tatárok elől. Split, olaszul Spalato, korábban itt is hadikikötő volt. Az útról nem véletlenül mondtam, hogy vérfagyasztó. A több száz méteres mészkő partfalon vezet végig, baloldalt hegy, jobboldalt szakadék. A tenger felől fújó szél felelősödött, és amikor a gyerekek közül páran, közülük fiam is, rosszul lettek és kiszálltak levegőzni, a szél kivágta a busz ajtaját, amelynek kiakasztója le is szakadt egyből. A vidék páratlanul szép, de félelmetes.

Csak késő este értünk oda Jelsába, és mindenkit hatása alatt tartott az út. Ott viszont volt más is, egy kis meglepetés. Az a helyi férfi, akit az utazási iroda részéről a fogadással és a szobaelosztással bíztak meg, nem volt felkészülve az érkezésünkre. Azonnal azt kérdezte magyarul, de idegen akcentussal:

-- Beszél itt valaki szerbül? -- Persze meg akarta könnyíteni a saját munkáját, de nem sikerült neki, amit végül is mi keserültünk meg. A szobaelosztásnál -- a szobák a falu egész területén elszórt magánházaknál voltak lefoglalva -- semmilyen előre bejelentett igényt vagy szempontot nem vettek figyelembe. Még az az öregúr is, aki két bottal járt, fenn a dombon, a falu legtávolabbi házában kapott helyet. A kétgyerekes család pedig maga kényszerült alkudozni a csoport más tagjaival, hogy a gyerekeket rendesen el tudják helyezni. A botos öregúrnak ez nem sikerült.

Másnapra azonban ezek a gondok eltűntek a felszínről, a sértettek csak magukban fortyogtak, amihez az is hozzájárult, hogy a tenger gyönyörű volt, és jól éreztük magunkat. Az sem zavart, hogy az árusok nem voltak jobbak, mint Opatijában: elefántcsontot ajánlottak, ami valójában műanyagból készült. Persze nem tetszett nekik, hogy a lekapart forgácsokat lángba tartva ezt bebizonyítottam nekik. Voltak valódi kincsek is a tengerből, amit érdemes volt megvenni, pl. tengeri sünök mészháza és itt is voltak Nautilusok. De az élményeink továbbra sem voltak csupa kellemes élmények. Megint csak azt kell mondanom, hogy a másik oldal rettenetesen zavart mindannyiunkat: az emberek nem szerettek bennünket. A pénzünk kellett nekik, nem mi. Ezt sehol máshol a világban nem éreztem.

Visszafelé utunkon a Neretva völgyét követtük. Mosztárban láttuk és megcsodáltuk az öreg kőhidat, Szarajevóban a bazárt és a régi várost. Velünk maradtak ezek a diafelvételeken pusztulásuk után is. Bizony, bár azt sejteni lehetett, hogy a mesterségesen kétszer is létrehozott Jugoszlávia nem fog könnyen megoldást találni a belső gondokra, azt nagyon kevesen látták előre, hogy ekkora háború tör ki a népesség különböző csoportjainak össze nem egyeztethető elképzeléseiből. Hogy lesznek olyan csoportok, akik képesek a vérontásra, miközben saját megvalósíthatatlan elképzeléseikhez a végsőkig csökönyösen ragaszkodnak.

9. fejezet Bulgária

Hajósként megfordultam az országban Lomon és Ruzsén. De egy ilyen partra lépés nem ad teljes képet semmilyen helyről. Az 1982-es tavaszi BNV kiállítás után nem sokkal lehetőségem nyílt első hosszabb látogatásomat megtenni. Bulgáriába küldtek hivatalos útra a Nikex, a vasúti fékszerelvények exportjában érdekelt külker cég üzletkötőjével. Szolid megjelenésű hölgy volt, rendkívül precíz természetű. Utunk során munkahelyem pótalkatrész export szerelvényeiről volt szó a bolgár vasutak számára. Emiatt vállalatunk székesfehérvári gyárának igazgatója is jelen volt, a vasúti fékeket ez a gyár készítette. Az út nagyon hasznos volt számomra. Most láthattam azt az óriási különbséget, ami a bolgárok tárgyalási stílusa és a miénk között volt. A későbbi években ismételteltem jártam az országban, de sohasem tudtam teljesen megszokni az ő viselkedésmódjukat -- nemcsak az igen és nem fejbólintásokról beszélek --.

Ezen az első bolgár utamon a város szélén épített "Moszkva" szállóban laktam, nem messze a szófiai TV-toronytól. A közelünkben volt a magyar követség és a kereskedelmi kirendeltség. Az út során volt egy pillanat, amikor valami Addisz Abebát juttatta eszembe, ahonnan nem egészen egy évvel korábban tértem haza. Az etióp fővárosban első évünket egy magas házban töltöttük. Ahogy ültem a szófiai hotelszobában, elmerültem gondolataimban, és hirtelen olyan érzésem volt, hogy addiszi szobánkban vagyok, a Teklu Desta épület hatodik emeletén. Az ablakon kinézve látom az Entoto hegyet. Amikor összeszedtem magam, rájöttem, hogy ez it Szófia. Aztán megfjettem a rejtélyt: a szállodát ugyanabban a stílusban építették, ugyanolyan ablakokkal és kilincsekkel volt felszerelve, mint afrikai lakásunk. Emellett a májusvégi időjárás a gyülekező esőfelhőkkel, még a levegő nedvességtartalma is, a közeledő addiszi esős évszak érzetét keltette. Az ablakon betekintő Vitosza látványa pedig az addiszi Entotot idézte fel. Sokáig nem tudtam ettől az emléktől szabadulni, megdöbbenő, mennyire hasonlított ez a környezet Addisz Abebára.

Szófia az én véleményem szerint annyira egyedi a maga nemében, hogy sem keleti, sem nyugati útjaimon hasonlót nem láttam. Ha valamivel mégis egy kategóriába akarom besorolni, az csak az ukrán főváros, Kijev lehet. De ez is csak nagyon erőltetett kategorizálás. A város igazi feudális főváros, minden megvan (mennyiségileg), ami a lakosságnak szükséges, lakások, vízellátás, közlekedés, még szállodák és színházak is. A kormányzati épületek környéke azonban kihalt, mindenki tudja, hogy neki semmi keresnivalója arrafelé, ott mindent mások intéznek, nélküle és helyette. A sugátutak behálózzák a várost, de ha párszáz lépést teszünk rájuk merőlegesen, már az utcai világítás is eltűnik, a házak állapota pedig kétségessé teszi a földrészt, ahol vagyunk, nem tudjuk, tényleg Európában vagyunk-e vagy inkább Afrikában. A nemzeti ételek kitűnőek, csak nem biztos, hogy a fogásokkal nem kapunk-e valamit, ami nem kell nekünk: olyan gyomorrontást, amit csak hetek alatt tudunk kikúrálni. Még a jó szállodákban is megárhath a joghurt vagy a felvágott. Ja, még valami. Csak itt tapasztaltam, a legjobb szállodában, hogy alvás közben a folyosón üvöltöző hangszóró kéri X-Y-t, hogy menjen le a recepcióra. Biztos módszer. Mindenki hallja, át is adhatja az üzenetet, ha nem akarja, hogy még többször beharsogják.

Bulgária ezután egy évig nélkülözni volt kénytelen személyemet, amíg a MOGÜRT egyik üzletkötőjétől ajánlatkérést nem kaptam bizonyos fékszerelvények bolgár exportjára. Addig még nem ismertem őt, de hamarosan jó barátok lettünk ezzel a fiatalemberrel. Javasolta, hogy találkozzunk ügyfeleinkkel a plovdivi nemzetközi vásáron. Kereskedelmi igazgatóm egyetértett a kiutazással, még a székesfehérvári gyár igazgatóját is velünk küldte. A feladat nem volt túl megterhelő, maradt időnk a városnézésre is, Szófiában is és Plovdivban is.

Plovdiv az országnak abban a részében fekszik, amely két-hármezer évvel ezelőtt Macedónia területéhez tartozott. Vannak történelmi romok, köztük a nagy amfiteátrum. A hely II. Fülöpnek, Nagy Sándor apjának volt a székhelye. Vannak persze fiatalabb emlékművek is, mint az orosz katona szobra egy domb tetején. A nép a II. Világháború győzójének emelte, és Aljosának hívják.

Második látogatásom ebbe a városba újabb három évvel később nem sikerült ilyen könnyűre, mivel akkor a feladat reménytelen volt, a vállalati kiküldött pedig passzív, nem volt hajlandó a támogatásomra. Szeptember

elején Bulgáriába kellett utaznom, hogy részt vegyek Szófiában egy szerzőgépekről folyó tárgyaláson és ellátogassak standunkra a plovdivi vásáron. Nehéz napok voltak, nemdohányzó létemre állandóan együtt kellett lennem két erős dohányossal. Amikor a szófiai tárgyalást befejeztük, úgy volt, hogy vállalati szervizvezetőnk levisz Plovdivba. Ő volt életemben a leginkompetensebb ember, akit ismertem. Az ő személye is bizonyítja, hogy aki egy adott területen sokáig dolgozik, az hajlandó elfogadni az ottani mentalitást. Ő már teljesen hasonult a bolgárokhoz. Nem volt hajlandó hivatalos dolgokkal foglalkozni, amíg el nem intézte magánügyeit. Csak egyetlen napom jutott Plovdivra, amikor odaértünk, megállapodtunk, hogy következő nap délutánján értem jön, találkozunk, és visszavisz a fővárosba. Annyira megvárattott, hogy azt hittem, már nem is jön. A történet csattanója aztán másnap következett. Nem jött értem a szállodához, hogy a reptérre kivigyen. Türelmesen vártam, de amikor már úgy gondoltam, tovább nincs több időm, taxit fogtam és kimentem a géphez. Két hónappal később találkoztunk Budapesten, azt állította, hogy hiába várt rám a "Balkán" hotel recepciójánál. Én "Bulgária"-t mondtam neki, ami nem kis különbség, legalább két csillagot jelent a megjelölésben.

Utolsó bolgár utam 1987. januárjában volt, amikor részt vettem egy kétoldalú KGST tanácskozáson Szófiában szerzőgép témában. Azt hiszem, ma már alig ismernék rá az országra, az utóbbi évek forradalmi átalakulásai annyira megváltoztattak mindent náluk.

MÁSODIK RÉSZ

10. fejezet TESCO-szakértő

Aki ezt az élménybeszámolót kézbe vette és úgy döntött, hogy elolvasa, bizonyára egyetért velem abban, hogy a most következő eseménysorozat volt az a sok úti-élmény között, amely legjobban meghatározta jelenlegi gondolkodásmódom kialakulását. Ha hívő lennék, azt mondhatnám, a Gondviselés kiválasztott néhány embert, hogy engem erre az útra tereljen. Mivel azonban nem vagyok az, kizárólag az események törvényszerű láncolatának véletlenszerű sorrendiségét tarthatom felelősnek azért, hogy életem a következőkben elmesélt élményekkel gazdagabb lett.

Az 1966. év vége felé volt egy beszélgetésem valakivel a műhelyben, ami jövőendő életemre nagy befolyással volt. Akkor még első állásomban voltam mérnöki diplomám megszerzése után, a MAHART Hajójavitó Üzem szerkesztésén. Egyik nap bementem megnézni, hogy áll a 250-LE-s Z-hajtás szerelése, amelynek terveit nagyrészt én készítettem, a szilárdsági számításokkal együtt. A szerelés munkáját zömében egy idős ember vezette, akinek a többi szerelő között különlegesen nagy volt a tekintélye. Megállított és azt mondta nekem:

-- Ez egy jó konstrukció. De feltételezem, hogy nem sokat dolgozott szerelőként.

-- Köszönöm -- mondtam, -- honnan találta ki?

-- Némelyik alkatrész majdnem bennszülött. -- Bennszülött alkatrész azt jelentette a mi zsargonunkban, hogy nem lehet beszerezni a helyére, "ott benn kell megcsinálni".

-- Hát -- mondtam, -- segíthetne a tanácsaival elkerülni az ilyen hibákat.

Azután sokat beszélgettünk, elmondta, hogy mérnök, mivel azonban jó szerelő is, fizikai munkával többet tud keresni, mint a mérnöki diplomával. A magasabb fizetés az utolsó öt évben pedig magasabb nyugdíjat jelent. Beszélt arról is, hogy az én koromban ő a világ minden táján dolgozott.

-- Felültem a vonatra, és oda mentem, ahova tudtam, hogy többet keres-

sek. Világot látni, az sem volt mindennapi szórakozás.

-- Akkor ezt megtehetted -- válaszoltam, -- de most hogyan lehetne?

Ne felejtjük el, hogy 1966. volt, akkor Csehszlovákiába kijutni egy IBUSZ-úton már nagyon nagy dolognak számított. Mutatott azonban egy újságot, több heteset, amiben volt egy rövid tájékoztató. Ez hírül adta, hogy létrehozta egy új állami külkereskedelmi vállalatot. A neve TESCO (semmi köze az azonos nevű kereskedelmi világcéghez), célja pedig a szellemi export, vagyis arra hozták létre, hogy eladja külföldön a magyar találmányokat, és képzett szakembereket küldjön olyan országokba, ahol szükség van rájuk.

-- Ez a maga esélye -- mondta.

Valóban az volt. Az első adandó alkalommal megkerestem a minisztériumban egyik ismerősömet -- ő volt az, aki a hajózási vállalat személyzeti osztályvezetőjeként a tanulmányi ösztöndíj-szerződést aláírta velem még egyetemista koromban --, és megkérdeztem, mit tud róla. Azt mondta:

-- Mindig a TESCO kezdeményez. Levélben kérnek javaslatot jó szakemberekre.

-- Tudna engem javasolni legközelebb?

-- Tudnia kell angolul felsőfokon.

Megállapodtunk, hogy megszerzem az angol nyelvtudást és utána visszajövök.

Ez meg is történt, mármint az első fele, de a visszajövés kicsit elhúzódtott. 1974-ben két hónapot otthon töltöttem járógipszben, mert egyik bokámnál szalagszakadás történt egy rossz lépés miatt. Mielőtt a gipsz levétele után visszamentem volna dolgozni, egyik nap a következő gondolatom támadt: "Tulajdonképpen miért tanultam meg angolul?" Igen, azért, hogy jelentkezni tudjak a világ valamelyik részén egy TESCO kiküldetésre. Akkor meg mi a fenének ülök itt és nem próbálok meg szerezni egy kiküldetést. Fogtam a telefonkönyvet, kikerestem belőle a TESCO telefonszámát és címét. Busszal elmentem odáig, amíg lehetett, aztán odabicegtem az épülethez. A kapus beirányított a megfelelő hivatalnokhoz, egy colos fiatal hölgyhöz -- V. Zsuzsa volt, ahogy megtudtam később --, aki hellyel kínált. Nagyon elfoglalt volt, várnom kellett. Amikor befejezte a gépelést, megkérdezte:

-- Kiküldetésre pályázik?

-- Igen --feleltem, -- van lehetőség?

Tájékoztattott, hogy ő két országba szervez új jelentkezőket, Líbiába és Irakba. Voltak más előadók, akik más országokkal foglalkoztak, de angolul-beszélő szakértőket akkor máshova nem kerestek. Arról is tájékoztattott, hogy jó esélyeim vannak, de választanom kell Irak és Líbia között. Elgondolkodtam. Nem sokkal korábban volt egy légitámadás izraeli részről, ami egy iraki nukleáris létesítmény ellen történt. Ez azt jelentette, Irak nincs elég jó biztonságos helyen. Líbiát választottam.

Be kellett adnom bizonyítványaim fordítását és hiteles másolatát, valamint önéletrajzomat. Elfogadták a jelentkezésemet, és az engedélyezési eljárás -- először munkaadómnál, majd a felelős minisztériumnál -- megkezdődött. Néhány hónap múlva behívtak egy egyhetes felkészítő tanfolyamra. Sok mindenről szó volt ott, még egy olyan előadást is hallottunk, ami a kémkedésről és az elhárításról szólt. Egy különleges tájékoztatón pedig a Líbiából szabadságon itthon levő szakértők gyakorlati tanácsait hallgattuk meg.

Néhány hónapos várakozási időszak maradt számomra, amíg 1975-ben a helyszínre nem küldenek, de ebből nem lett semmi. A célegyenesben, amikor már az útleveleink készültek, 1975 tavaszán Gromiko meglátogatta Líbiát. Ezt követően Líbia valamennyi szakértőnk jelölését visszautasította.

Nem akartam, hogy TESCO-kiküldetésem örökre elaludjék, és pár év múlva újból felkerestem az ügyintézőt. Nagyon sajnálta, hogy nem tud segíteni, de itt azért nem állt meg, és bemutatott egy középkorú hölgynek -- akinek a férje diplomata volt --, aki Etiópiával foglalkozott.

Etiópai remények

Beszélgésünk vele először elég kínos volt. Amint meghallgatta kolléganőjét, engem pedig felmért a pillantásával, azt mondta:

-- Éppen most jött vissza onnan valaki, mivel hallotta, amint beszélték, hogy valahol lőttek. Maga sem néz ki túl rámenősnek.

Ettől a szemtelenségtől felment a vérnyomásom, de megpróbáltam megőrizni a nyugalمامat. Mosolyogva válaszoltam:

-- Ő egyvalaki volt, én egy másik ember vagyok. Hadd próbáljam ki legalább, mielőtt véleményt mond rólam.

-- Rendben van, nem akartam a büszkeségébe gázolni. De ott most háború van, ezt maga is tudja, ha figyeli az eseményeket.

Hamarosan barátságosabb lett és megkérdezte, pontosan milyen gyakorlatom van.

-- Járműgépész mérnök vagyok, de széleskörű gyakorlatom van, különösen épületgépészetből.

-- Gépészmérnököt kértek az egyetemre, és szükség van egy autós mérnökre is. Az Építési Minisztérium pedig épületgépészt akar. -- Lapozott a papírjaiban. -- Van magánál önéletrajz?

Odaadtam az önéletrajzomat angolul.

-- Jó -- mondta, -- hívjon fel két nap múlva.

Legalább egy halvány reményt elültetett bennem.

Amikor felhívtam a megbeszélte időpontban, úgy találtam, megint magára lelt.

-- Olyan önéletrajzot adott, ami semmire sem jó - üvöltött a kagylóba, - át kell írnia, és arra koncentráljon, mit csinált, ne arra, hol dolgozott. -- Önéletrajzomban valóban benne volt a munkahelyek neve, lehet, hogy a tevékenységek a kelleténél kisebb súlyt kaptak.

Átfogalmaztam és bevitettem hozzá.

-- Rendben van -- mondta, -- így jó lesz.

-- Mikor lehet tudni valamit? -- kérdeztem.

-- Lassan megy -- válaszolta, -- két hónapon belül az új szakértőkre vonatkozó ajánlatunk a Legfelső Tanács kezében lesz. -- A Mengisztut körülvevő katonai juntára céltzott ezzel. -- Legyen nyugodt, ha igényt tartanak magára, ki fog menni.

Jó munkát végzett, és, bár ezt akkor még nem tudtam, akadt egy pártfogóm a TESCO hamarosan kiutazó etiópiai képviselőjének személyében. Egy hónap múlva utazott el, és akkor magával vitte az iratokat.

Eltelt néhány hónap. Értesítést kaptam a TESCO ügyintézőjétől, hogy az etióp hatóságok elfogadták személyemet, és az Ipari Minisztériumnál megindult az engedélyezési folyamat. A hölgy arról is tájékoztatott, hogy első helyen az egyetemnek ajánlottak fel, és elfogadtak. A minisztérium ezután kérni fogja a vállalatot, hogy engedjen el, ami úgy tűnt, félévig is eltarthat. Az volt a dilemmám, tájékoztassam-e főnökeimet, vagy várjam meg, amíg a minisztérium közli velük a helyzetet, mármint azt, hogy a TESCO ki akar kérni. Vártam, és ez volt a jó megoldás. Néhány hónapon belül más körülmények miatt kellemetlen helyzetbe kerültem, és el kellett mennem a cégtől. Ez alatt a félév alatt ugyanis más dolgok is történtek. Munkahelyemen megerősödtek a feudális viszonyok, a már korábban is kialakult hatalmi klikk rálépett mindenkire, akit potenciális konkurensnek vélt, vagy azért, mert képességei veszélyesek lehettek, vagy azért, mert nem volt hajlandó az ő brancsukba besorolni. Azt hiszem, engem mindkét tényező veszélyeztetett állatfajjá tett. Elutasítás vagy tiltakozás a munkáltatóm részéről meghiúsíthatta volna a kiküldetést.

Tájékoztattam a TESCO-t döntésemről, hogy munkahelyet változtatok. A hölgy először mérges lett, de megígérte, hogy elintézi a minisztériumnál a kikérés módosítását az új munkahelyhez. Persze nagy volt a kockázat, hogy esetleg új helyemen a vezetés akadékoskodni fog. Mindenesetre, amikor újból felkerestem leendő főnökömet, két dologról tájékoztattam: hogy már beadtam a jelentkezésemet egy négyhetes intenzív orosz tanfolyamra, ami június közepén indul, így két hétig érinteni fogja új helyemen is a munkaidőmet, és hogy tervbe van véve külföldi kiküldetésem, aminek van némi valószínűsége. Főnököm azt mondta, rendben van, nem áll az utamba. Ez így is történt, mind az ő részéről, mind az illetékes vezérigazgató helyettes oldaláról a legbecsületesebb magatartást tapasztaltam.

Új munkahelyemen, a Szerszámgépipari Műveknél egy évet dolgoztam, mire a kikérés elintéződött. Közben tettem néhány rövidebb hivatalos utat számos országba, ezek egy részéről már beszámoltam. Éppen Moszkvában voltam egy KGST úton, amikor a hivatalos okmány elérte az irodát. Amikor megérkeztem munkahelyemre, a kollégák vegyes fogadtatásban részesítettek. Megtudtam, hogy a személyzeti igazgató levelet kapott a minisztériumból kikéréséről.

-- Van valami baj? -- kérdeztem főosztályvezetőmet, dr. K-t.

-- Oh, igen -- mondta, -- nagyon meleg van ott, nem tanácsos odamennem. -- Komoly képpel mondta, de tréfának szánta.

-- Kérlek, mondd meg, ha van valami akadály. -- Nem éreztem biztonságosnak a dolgomat.

-- Hát -- mondta, -- azt mondtad, nem valószínű, hogy sikerül.

-- 12 éve várok erre a lehetőségre. -- Ez igaz is volt, meg nem is egyszerű. Igaz, hogy 1967-től számítom a várakozást, de valójában 1974-ben tettem meg az első gyakorlati lépést.

-- Az elején nem titkoltad el, hogy van egy ilyen ügyed. Megmondtam az igazgatónak, nem állok az utadba.

Kezdtem magam jobban érezni. Elmondta azt is, hogy a papírt visszaküldték a minisztériumnak aláírva. Azért persze láttam, sajnálja, hogy elválnak az útjaink.

Felhívtam a hölgyet a TESCO-ban. Jókedvében volt.

-- Jöjjön be hozzám, és adja be a szükséges fényképeket az útlevelekhez -- mondta, -- azonkívül részt kell vennie a tájékoztatón.

Elmondtam, hogy már részt vettem évekkal korábban. Nem erőltette. Azt mondta, júniusra várható a kiutazásom. Feleségemet nagyon boldoggá tette a hír, hogy álmaink végre valóra válhatnak. Két nap múlva kissé elromlott a kedve. Beszélnem kellett ugyanis azzal a hölgygel, akinek a feladata volt a külföldön tartózkodó szakértők dolgainak intézése távollétükben. Közölte velem, hogy család nélkül kell utaznom. Csak azután engedik kijönni a családot, ha már biztosítottam a lakást magunknak. Megnyugtattam feleségemet, hogy mindent megteszek, hogy mielőbb utánam jöhessenek.

Munkahelyemen már tényként kezelték, hogy Afrikába megyek. He-lyemre találtak egy fiatalembert, de addig nem foglalta el a helyet, amíg el nem mentem. Nem sokáig dolgozott helyettem, aztán pedig hatalmas szer-

kezeti átalakítás zajlott le a cégnél, a hét csúcsvezetőből hatot nyugdíjaztak. Szobatársam, egy másik üzletkötő májusban Bangladesbe utazott tárgyalni. Neki is fel kellett venni azokat az oltásokat, mint később nekem. Fájt a karja és láza volt. Amikor pedig visszatért, azt mondta, semmi pénzért nem menne Afrikába. Amikor megérkeztek a helyszínre és a gép ajtaja kinyílt, olyan meleg volt, hogy majdnem elájult. De az én bátorságomat már nem tudta megtörni.

Az előkészületek utolsó heteiben elindult az az intrika, amiből még bőven volt részem később. Egyik nap egy férfi hívott fel telefonon, akit még nem ismertem, de később volt hozzá bőven szerencsém. Úgy mutatkozott be, mint leendő kollégám az addisz abebai egyetemen. Meg akart látogatni. Elmondtam, hol lakom, és vártam a látogatását. Feleségével együtt jött. Először az volt a benyomásom, hogy segítőkész, de később rájöttem, hogy az ellenkezője igaz. Elmeséltek mindent, amit tudni akartunk. Nagyon sokat kérdeztünk, ők türelmesen válaszoltak. Közben persze ők is megtudták, amit ők akartak. Ő volt a legfőbb tényező azok közül, akik azt okozták, hogy kiküldetésem csak két évig tartson, mert kapcsolatai révén meggyőzte az etióp hatóságokat, hogy az ő kollégája a Budapesti Műszaki Egyetemről jobb lesz nekik, mint én. Előadóként kiküldetésem automatikusan meghosszabbodott volna. Így lettem a Közlekedési Minisztérium szakértője egyetemi előadó helyett. A következő évek során pedig az történt, hogy a közlekedési szakértők szerződésük lejártakor, vagyis két év után mentek haza, az egyetemi előadóknál pedig a magyar hatóságok hozzájárultak kiküldetésük meghosszabbításához.

Valóra vált remények

Látogatása után elmentem a TESCO-hoz, hogy tájékozódjam. Addigra már kiderült, hogy az etióp befogadó intézmény a minisztérium lesz. (Azt viszont akkor még nem tudhattam, hogy ez az említett intrika eredménye.) Abban a pillanatban nem is törődtem vele sokat, meg voltam győződve, hogy bárhol teljesíteni fogom, amit elvárnak tőlem. Megkaptam az oltásokat és kész voltam az indulásra. Repülőtútam június 18-ra tervezték, amikor azonban mindent elintéztem munkahelyemen, és bementem felvenni útlevelemet és pénzemet, megtudtam, hogy az Ethiopian Airlines törölte azon a héten a Frankfurt-Addisz Abeba járatot. A következő járat egy hét múlva volt esedékes. Ezt a hetet otthon töltöttem a lakásban. Az időjárás kánikulai volt, megpróbáltam olyan kevés mozgást végezni, ahogy csak lehet és akklimatizálódni a még nagyobb afrikai melegre (akkor még azt hittem, meleg lesz, de a nagy magasság miatt Addisz Abebában egész évben legfeljebb 18 C fok van). Elmúlt a várakozás hete és kimentem a reptérre, hogy felüljek a gépre. Ugyanarra a járatra még egy szakértő kapott jegyet, őt az addisz abebai Építési Minisztériumhoz irányították. Először az oltóállomáson láttam, aztán amikor onnan mindketten "anyánkhöz" mentünk, a hölgyhöz, aki kiküldetésünk alatt ügyeinket intézte.

Az út első szakasza a Budapest-Frankfurt-am-Main repülőt volt. MALÉV géppel repültünk, ez volt az utolsó alkalom hosszú időre, hogy anyanyelvünket hallottuk. Az út kicsit több volt egy óránál, a gépen megebédeltünk az ismert repülős élelmiszercsomagból. Az Ethiopian gépének indulása kora délutánra volt tervezve, de valami nem volt rendben. Az információ közölte a késést, és éjjel körül jelezte, mi azonban nem tudtuk kihasználni a közel fél napot, egyrészt nem volt vízumunk, a reptéren pedig nem tudtunk szerezni, másrészt volt még egy akadály. Kb. 70 kg csomag volt mindegyikünkkel, a csomagmegőrzők pedig zárva voltak az akkoriban világszerte lezajlott terrorista akciók miatt. Csak egyet tehettünk: vártunk, a szemünk pedig a poggyászon volt.

Még a tájékoztató szolgálat is rossz volt -- vagy lehet, hogy óvatos ugyanabból az okból --. Először rossz kaput írtak ki a beszálláshoz, később az összes csomaggal 400 m-t kellett vánszorognunk a jó kijáráshoz. Minden úgy ment, mintha a Szovjetunióban lettünk volna. Legalábbis hasonló fejtelenséget máshol nem tapasztaltam. A csomagokat ugyan elvették, de nem rakták fel a gépre, hanem a szitáló esőben a gép mellett pakolták le a betonra. Felszállás előtt mindenkinek magának kellett saját csomagját a szállító targoncára felrakni. A gép majdnem üres volt. Amint megszólalt az etióp népzene és dolgozni kezdett a légkondicionáló berendezés, megpróbáltam elaludni. Az utaskísérő adott egy párnát és egy takarót, de az utóbbira nem volt szükség, legalábbis az elején, mert nagyon meleg volt. Nem tudtam elaludni, hiába próbáltam. Rajtam volt a kontaktlencse, amire már három éve áttértem a szemüvegről, különben is hozták az első vacsorát. Emellett értékeim a zsebemben voltak, és féltettem őket.

A kísérők az etióp népviseletben rendkívül csinosak voltak. Arcuk európai jellegű volt, csak fekete. Sokat megtudtam Etiópiáról több évtizeddel korábban egy magyar ember könyvéből, aki munkanélküli orvosként elfogadta egy etióp ras (király) ajánlatát 1921-ben, hogy legyen saját udvari doktora. Ott maradt az országban 15 évig, eredeti gazdája után más királyokat is szolgált, még ras Tafari Makonnet is, mielőtt Hailé Szelasszié lett volna belőle. Az országot 1936-ban, a császár elleni felkelés után hagyta el, amit az olasz megszállás követett. Könyvéből megtudtam, hogy az ország legnagyobb egységes etnikuma az amhara és hogy ők sémita eredetűek. Ez az oka annak, hogy arcvonásaik inkább európai, mint negroid jellegűek. Csak a hajuk gyapjas a negroid népekkel való több évszázados véletlen keveredés miatt.

A gépen a mellettem ülő férfi Addisz Abebából volt, és bár megadta a címét, én pedig a nevemet, nem találkoztunk az alatt a két év alatt, amit ott töltöttem. A gépen sok hasznos információt kaptam tőle. Először Rómában szálltunk le. A gép feltöltése alatt helyünkön maradhattunk, ellentétben az általános gyakorlattal, ahol a tranzit utasokat is kiterelik a gépből, és indulás előtt foglalhatják egy újból a helyüket, majd ezt követően jöhetnek be a frissen felszállt utasok. A negyvenperces szünet után átrepültük a Földközi-tengert Kairóig. Az utaskísérő bemutatta a mentőmellény használatát, és nem maradt ki a késő éjjeli -- vagy kora reggeli -- étkezés sem. Kairóban

már hajnalodott. Jól láttuk felülről a híres látványosságokat a várostól kezdve a piramisokig. A homok színére már most felfigyeltem, sajátos szürkés-sárga árnyalatú volt. Újabb negyven perc, aztán megint felszállás és reggeli.

Kartum. Mint a megszáradt sár. Semmi nem vonzotta a szemet magához. Kezdődött a forróság, a nap már magasabban állt. A következő leszállás már Addisz Abebában történt. Ezen az utolsó szakaszon megkaptuk ebédünket, bár az inkább csak egy szendvics volt. Nem fordítottam rá túl sok figyelmet, éhes sem voltam, azon kívül jobban érdekelt a mélyben az afrikai táj. Kartumot elhagyva sokáig olyan volt, mint a Hold felszíne. Életnek semmi nyoma, csak kősivatag, hegyek, völgyek, kanyonok. Csak a színük változott a szürkétől a vörösön és barnán át a sárgáig. Egyszerre a hangszóróban egy idegen nyelvű közlemény hangzott el, amit megismételtek angolul: 20 perc múlva leszállunk Addisz Abebában. A főváros körüli földek termékenyeknek látszottak, láttam legelőket birkanyájakkal, erdőket és kis szögletes megművelt parcellákat. Majdnem süroltunk egy magasabb hegyet, amely a környezetből legalább 1500 m-rel kiemelkedett (később volt időm megtudni, ez volt az Entoto), aztán megpillantottuk a fővárost. A gép egy nagy kört csinált, hogy elkerülje a város feletti átrepülést, aztán leszállt.

Mivel a hosszú úton csak egyszer-kétszer álltam fel, hogy kimenjek a mosdóba, lábaim teljesen el voltak zsibbadva, alig tudtam megtenni a folyosón az első néhány lépést. Lassanként azonban visszatért beléjük az élet. Az ablakon át kiláttunk a reptéri épületre. Modern, fehér, eléggé kis épület volt, de tetszetős. Emberek álltak a teraszon. Letereltek bennünket a lépcsőn, és gyalog a bejáráshoz vezettek bennünket, ahol óriási zűrzavar keletkezett. Lassacskán azonban átláttam a káoszon és felismertem, mi micsoda. Az útlevel ellenőrzésen gond nélkül átjutottunk. Utána vártuk a poggyászunkat, ami legalább egy órát jelentett, amire kihozták, semmi szállítószalag, targoncákon tolták ki csomagjainkat, akinek alul volt a bőröndje, az megvárta, amíg a többiek leszedik a magukét.

A vámvizsgálat már sokkal lassabban ment, és meglehetősen megviselte az idegeinket. Bár nem voltak elvámolnivaló tárgyaink, mivel csak személyes ruháinkat vittük és azokat a holmikat, amelyek ahhoz kellett, hogy a közel egy évet át tudjuk vészelní az első hazautazásig, a sorban helyiek is voltak, akiknek a holmiját szigorúbban megnézték, és nem előzhetük meg őket. El tudtuk volna persze kerülni ezt a tumultust, ha Addisz Abe-

bában levő képviselőnk, Sz. János nem kapott volna egy téves telexértést arról, hogy járatunkat megint törölték. Így aztán magunknak kellett átverekednünk magunkat a vámon, amikor ez végre sikerült, a mindenáron segíteni akaró hordárok követelték fizetségüket. Nagyon új voltam még az országban, nem volt kisebb pénzem, mint egy ötdolláros, azt odaadtam. Hamar megtudtam, hogy kb. tízszeresen fizettem túl a jóembert, nem csoda, hogy a szája a füléig ért, úgy köszönte meg.

Amikor kivergődtünk a tranzitból, lepakoltuk a rengeteg -- eléggé megviselt -- csomagot a folyosó fala mentén, találtunk pénzváltási lehetőséget. Helyi érmével már tudtam telefonálni B. Sándornak, aki, amint említettem, eljött a lakásomra szabadsága alatt. Nem volt otthon, de felesége igen, aki viszont telefonált Jánosnak, a TESCO-képviselőnek. Kb. 26 órával azután, hogy gépünk elhagyta Budapestet, találkoztunk itteni főnökünkkel és képviselőnkkel. Ha az ember fiatal -- 38-éves voltam akkor --, az még nem jelenti, hogy fáradhatatlan. Alvás nélkül az út túlságosan is hosszú volt.

János elvitt bennünket a szállóba, ahol a szakértők lakásuk megszerzéséig laktak. Ez nekem hat hetet jelentett, addig az ideig ez volt a legkevesebb, de volt ott valaki már hat hónapja. A Ras hotelről van szó, ami a városközpontban feküdt, közel a térhez a jellegzetes abesszín oroszlán szobrával, ahol az észak-déli Churchill Road keresztezte a Kelet felé, a Forradalom Térére, majd onnan a reptérre vezető utat. Ezen a téren volt az Etióp Kereskedelmi Bank, kör alakú alaprajzával alaposan meg tudta keverni az új ügyfeleket.

A szállodában Elemérrel, akivel Budapestről együtt érkeztem, majd nem egymás melletti szobákat kaptunk az első emeleten. Szobámhoz nagy fürdőszoba tartozott, amelynek túlsó oldalán a szomszéd szobába vezető lezárt ajtó volt. Ez volt az az ajtó, amely később még bajt hozott rám. Sándor otthoni beszámolója alapján azt vártam, hogy nagy esők vannak a városban, mivel úgy tudtam, az esős évszak már megérkezett. Várakozásommal ellentétben derült idő fogadott. Akkor még nem ismertem az esős évszak menetrendjét. Amint János kocsiján a városba tartottunk a reptérről, bármelyik vidéki városban lehettünk volna otthon is, csak kicsit régebben, a két háború között. Néha láttam embereket sötét öltönyben fejükön Girardi jellegű kappal. Hazuról is jöhettek volna, valamelyik Herczeg Ferenc műből. Akkor jött csak a meglepetés, amikor fekete arcukat megpillantottam. A város-

hoz közeledve már láttunk embereket hétköznapi etióp viseletben, a nőket sammában, a férfiakat gabiban. Az elsőt úgy jellemezhetjük, hogy pelenkaanyag, olyan módon felcsavarva a nő testére, mint Indiában a szári. Az utóbbi ugyanaz az anyag, csak többszörös szövéssel vastagabbra készül. Úgy viselik, mint Dél-Amerikában a ponchot.

Egy szakértő első napjai

A szállodánál János azzal hagyott ott bennünket, hogy másnap hivatalosak vagyunk hozzá ebédre. Bár, ahogy említettem, halálosan fáradtak voltunk, nekiálltunk kicsomagolni, hogy meg tudjunk fürödni és tiszta inget vehessünk fel. Sándor hamarosan megjelent és magával vitt bennünket vacsorára. A háromórai eső már pontosan elvonult, és most megint tiszta derült időnek örülhettünk.

A legtöbb magyar TESCO-szakértő kétemeletes háztömbökben elhelyezett lakásokban lakott egy zárt lakótelepen. Sándor is ott élt családjával. Egy fiuk volt, a miénkkel nagyjából egyidős. A meghívással Sándor tulajdonképpen utasítást hajtott végre, felesége parancsa az volt, hogy minden újságot facsarjon ki belőlünk. Vacsora közben leszívták az agyunkat, ők viszont cserébe adtak hasznos tanácsokat. Egyik adat mellbevágott, nagyon hasznos volt hallani. A feleség elmondta, hogy az ország lakossága körében a nemi-betegek aránya 120%. Ez hogyan lehetséges? Egy embernek többféle betegsége is lehet, azonkívül a meg nem született magzatoknak is megvolt már a maguk részaránya. Ez már magában, minden egyéb körülményt, elsősorban a becsületességről alkotott felfogásomat leszámítva is, képtelenné tett volna arra, hogy kalandokat keressek.

Mi is elmeséltünk bizonyos eseményeket, amelyekről ők nem tudhatnak. Nehéz olyannak megérteni egy hazájától távol, Afrikában élő embert, aki ezt nem próbálta. Az ottani életmódot főként a helyi magyarok zárt köre határozza meg, arról tudnak, ami ott történik. Még a nemzetközi folyóiratok is csak korlátozott érdeklődést keltenek, hazulról pedig hír csak akkor jön, ha ember is érkezik vele. Akkor viszont mindent kiszednek belőle. Ezt a szondázást követően egyébként békén hagytak bennünket. Valójában, mivel kettőnknek semmi közös ügye nem volt azután, hogy megszereztük az országban való tartózkodáshoz szükséges hivatalos iratokat, Elemértől függetlenül éltem az életemet, még pedig egy másik magyar szakértővel közös munkahelyen. Ő előttem három hónappal érkezett, munkaadónk volt közös

a szakmánk miatt. Mindketten a közlekedési tárca területén dolgoztunk, erről majd lesz még mit mesélnem.

A személyi okmányok beszerzése két hetet vett igénybe, a lakás kiero-
szakolása háromszor ennyit. János mindenhol bemutatott, de aztán magam-
ra hagyott, hogy boldoguljak egyedül. Azért abban is segített, hogy posta-
fiókot tudjak nyitni a postán, hogy címem lehessen. Az a két fő terület, ami-
re az elején nagyon oda kellett figyelnem, a munkám volt, illetve a lakásom.
Bemutakoztam az ő segítségével a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium
vezetőjénél, a miniszternél. Bár civilben volt, tudtam, hogy ez csak a lát-
szat. A Mengisztu kormányzat minden jelentős állami hivatal és nagyvállal-
at élére saját emberét állította, rendszerint egy katonatisztet, abban tudott
csak megbízni. A miniszterrel ez volt az egyetlen alkalom, hogy találkozt-
tam. Nem is volt rá szükség, bár a minisztériumban eltöltöttem egy hónapot,
és mindaddig, amíg első lakásomba be nem költöztem, naponta kellett vala-
miért odamennem, ügyeimet vagy a miniszterhelyettessel, az államtitkárral
intéztem -- aki először egy kellemes úriember volt, majd hamarosan elke-
rült onnan, és egy medve-kinézetű komolyabb szakember került a helyére a
hajóiparból illetve hajózástól -- vagy a közvetlen munkahelyen az ottani ve-
zetőkkel. A minisztérium államtitkára mutatott be a hozzá tartozó legna-
gyobb állami vállalat műszaki igazgatójának. Őt Ato Bekele Birrunak hív-
ták, az első szó urat jelent, a második volt az ő saját neve, a harmadik apja
neve volt helyi szokás szerint. Velem egykorú lehetett, műszaki főiskolát
végzett valamelyik vidéki városban, de angol nyelven. Akkor még, amikor
én odakerültem, minden főiskola és egyetem hivatalos nyelve az angol volt.
Ez mostanra már átalakult, ez is egyike volt a módszereknek, hogy a külföl-
di szakemberek alkalmazását lehetetlenné tegyék, csak a saját nyelvet és
írást ismerők boldogulhatnak. Műszaki végzettsége és eléggé nagy tudása
illetve intelligenciája hamar összehozott bennünket. Megmutatta a cég tele-
phelyeit, és egyből láttam, milyen óriási feladat vár rám illetve ránk, ha jól
akarok dolgozni. Eleinte T. Tamástól, a már említett másik közlekedési sza-
kértőtől nem tudtam függetlenedni, az első hónapok során minden felada-
tunk közös volt.

A minisztériumban töltöttem el az első hónapot, igyekeztem mindent
megtanulni, kiismerni a területet. Egy darabig azonban, amíg papírjaim el
nem készültek, a minisztérium szabaddá tett, hogy saját ügyeimet intézhes-

sem. Az egyik vonal ezek közül őket is érintette, mert a szállást, eleinte a szállodát, majd a lakást és annak berendezését a munkaadó fizette, nem volt mindegy nekik, mikor talállok lakást, hiszen a szálloda egy hónap alatt volt annyi, mint a lakás félév alatt, de az sem, milyent, hiszen, ha a szakértői rendszer fennmarad, az én helyemre érkező szakember is ugyanazt örökli. Akkor még nem tudtuk, hogy én abban a státuszban nemcsak az első, de az utolsó ember is leszek. A szállodából is vállalniuk kellett a reggelit is magában foglaló szállásköltséget, az étkezés többi része a saját költségünk volt.

Már az érkezés utáni második napon felkerestem az önkormányzatnál a lakásügyi előadót, János mutatott be neki is. Kistermetű, első pillanatban jelentéktelennek látszó ember volt, de hamarosan fel lehetett benne fedezni a saját fontosságát felismerő és abból hasznot húzni kívánó hivatalnokot. Azt hiszem, a magyarokkal azért bánt elég mostohán, mert nem volt módjuk őt díjazni abban az esetben, ha kielégítő lakást adott nekik. Ezért lehetőleg félretette őket, és a nyugati szakértőknek kedvezett annak ellenére, hogy az összes érintett minisztérium, a miénken kívül az egészségügyi, oktatási és építési minisztérium is állandóan erőltette saját embereit, hiszen nem akarták a szállodát a végletekig fizetni. Velem nem volt szerencséje, én túl szívsós voltam neki. A bemutatkozást következő időszakban olyan gyakori látogató voltam nála, hogy néhány hét alatt rám-unt, és ajánlott egy elfogadható lakást.

Mint említettem, a lakás berendezését is a szakértői küldetés kedvezményezettje, vagyis a munkahely finanszírozta. A bútortvásárláshoz három kompetitív ajánlatot kellett beszereznem, hogy a legkedvezőbbet kiválaszthassák. Volt néhány nagyobb üzlet, ahol bútort is árultak, leginkább olasz bútorokat vagy annak megfelelő stílusban helyi asztalosok gyártmányait, sőt, egy olyan üzem is, ahol eredeti etióp stílusú, európai szemnek talán kissé túl vaskos, rusztikus berendezés készült. Tamás ilyent vett, mert tetszett neki, a minisztérium pedig szívesen választotta ki, mert olcsóbb volt a többinél. Amikor náluk jártunk a lakásukban, nem találtuk nagyon kényelmesnek ezeket a bútorokat, igaz, nagyon tetszettek nekünk is a feleséggel. Sokat kellett utánajárnom a három különböző ajánlatnak, ehhez viszont szükség volt a város jobb ismeretére. A még szállodás szakértők egyike vezetett el egy angol misszióba, akik saját összeállítású útikönyvüket árulták, nem is túl drágán, mivel csak sokszorosított kivitelben készült.

A szállodában velem együtt hat szakértő lakott azokban a napokban. Az ott töltött időt tekintve Ákos volt a rangidős, ő már hat hónapja várt lakásra. Az építésügyi minisztériumban dolgozott építészmérnökként. Volt egy férfi, Lajos, aki utolsó volt azok közül, akik még kihozhatták a családjukat magukkal együtt. Ő nem a mi szállónkban lakott, hanem egy közeli másikonban. Abban is utolsó volt, hogy még Ladát tudott venni, az utána jövőeknek már nem jutott új kocsi, a használt-piacról vásároltak, mint ahogy én is tettem. Egyébként kerámia volt a szakterülete. Közvetlen kollégám, Tamás három hónapja volt már ott, éppígy Róbert, a gyógyszerész. Elemér, volt útitársam a repülőút során, ő is építészmérnöki végzettséggel rendelkezett. Ákos ismerte a városban azt a missziót, ahol az útikalauzt vettük. Mindannyian megvettük a magunk példányát, és a könyv segítette eligazodni nemcsak a városban, hanem az ország elérhető vidékein is. Azalatt a két év alatt, amit ott töltöttem, rongyosra használtuk vidéki útjainkon.

Beszéltem a kocsivásárlásról, nem véletlenül. Mindannyiunknak ez okozta a legnagyobb fejfájást nemcsak vételkor, hanem eladáskor is. Korábban könnyű volt kocsit vásárolni. Azok a szakértők, akik legalább egy éve éltek ott, kocsijaikat az Ethso nevű cégtől vették, egy etióp-szovjet közös vállalatától, amelyet azért alapítottak, hogy szovjet autókat adjon el. Abban az évben azonban a cég már a csőd szélén állt, és csak pótalkatrészeket árult. Lajos volt az, akinek sikerült az utolsó kocsit megvennie a Ladák közül. Mi szállodában lakók valamennyien a kocsitulajdonosokra voltak utalva, ha valahova el kellett jutni a városon kívül. A városban volt tömegközlekedés, de buszra szállni nem mertünk, annak ellenére, hogy a városi buszok között 50 darab IKARUS is működött. Taxival viszont szinte mindenhova el lehetett jutni, nem is volt drága, ha az ember nem hagyta, hogy madárnak nézzék.

Ákos már jó ideje keresett magának autót, ismerte a teljes kínálatot. Segített találkozni valakivel, aki felajánlotta neki a kocsiját megvételre, ő azonban nagyobbakat akart és átengedte nekem azt az autót. Az illető egy nyugat-német szociológus volt, a kocsi pedig egy háromajtós fehér Fiat 127. Lesothoba készült, ami számára sokkal érdekesebb hely volt, mint Etiópia. Megnéztem a kocsit. A tulajdonos vezetési stílusa alapján rögtön gondoltam, hogy a jármű -- az addig megtett mindössze 23.000 km ellenére -- rossz állapotban lehet. Fő gyanúsított a kuplung volt és a sebességváltó. Minden-

esetre megállapodtunk az árban és az átvétel időpontjában, ami érkezésem után négy héttel volt. Megígérte, hogy egyik hétvégén ezt megelőzően átadja az autót kipróbálni. Elkészítette az adás-vételi szerződést -- ez volt az egyik alapvető okmány ahhoz, hogy megkapjam saját rendszámomat --, aláírtuk, és ezzel egyelőre minden el volt intézve.

Megérkezésem után csak pár napot vett igénybe, hogy a fiúkkal megismerkedjem, és ők gondoskodtak arról, hogy ne merenghessek el az otthoni dolgokon. Mind az öten, akik a Ras szállodában laktunk, együtt töltöttük a számomra első afrikai hétvégét. Az európaiak között legkedveltebb helyre mentünk el éppen csak annyira a fővárostól, hogy egy nap alatt nyugodtan meg lehetett járni. Délfelé kb. 120 km-re esett, és hőforrásos terület volt egy vulkanikus völgyben. Szoderének hívják, kb. 1.300 m-rel lejjebb van, mint a főváros, tehát csak 1.200 m tengerszint feletti magasságban fekszik. Emiatt két dolog van, amit nem árt figyelembe venni. Egyik a hőség, amit a 18 C fokhoz szokott ember szokatlannak tart, napközben 28, éjszaka is kb. 20-22 C fok a levegő hőmérséklete. A másik már nemcsak kellemetlen, hanem veszélyes. Addiszban soha nincs maláriaszúnyog, mivel ha valaki a csomagjában fel is viszi véletlenül, nem képes a betegséget terjeszteni a nagy magasság miatt. Megélni nem tud, gyorsan elpusztul. Szoderében viszont ragyogóan megél, és mivel mindenholnan érkeznek oda emberek, a szúnyogok biztosan találnak olyan áldozatot, akitől maláriával fertőzött vért szívhatnak. Aztán már semmi nem állítja meg a betegség elterjedését. Szinte sikknek számít az ott élő európaiak között, hogy a malária féken tartására használt gyógyszert nem szedik be. A betegséget ugyanis protozoa terjeszti, de a vérben csak akkor képes megmaradni és szaporodni, ha a gyógyszer alapanyagául szolgáló vegyi-anyag nincs bizonyos szint felett. A gyógyszer ezt a szintet biztosítja heti egyetlen tablettával. Aki lejár olyan helyre, ahol létezik a malária, a vérében felhozhatja a betegséget, és utána már gazdává válik, ha nem szedi a gyógyszert, rendszeres rohamai lesznek.

Pár hónapja voltam csak ott, amikor Jánosnak, a TESCO képviselőjének rendszeres lázrohamai kezdődtek. Rögtön azt tanácsoltam neki, szedje a gyógyszert. Persze nem tette, mivel az ottani magyar orvosok csak legyintettek, mit avatkozik bele egy műszaki az orvosi dolgokba. Még a vérvizsgálat is negatív volt, amikor végre bement a kórházba, ettől megnyugodott, hogy nem maláriás. Pedig az volt, csak a vizsgálatot a lappangási periódus-

ban végezték, amikor a protozoa nem látható. Amikor újra kezdődött a láz, ismét megvizsgálták, és megtalálták a kórokozót. Akkor aztán már elkezdte szedni a gyógyszert, és a malária elmúlt. Arra később már senki nem emlékezett, ki volt az, aki a maláriát szóba hozta.

Nagyon érdekes képződmény ez a szoderei völgy, ahol a földkéreg alatti vulkanikus tevékenység közvetlen hatással van a forrás vízére. A vizek a föld belső melegétől felhevül, és a felszínre törő víz hőfoka függ a forrás vízbőségétől, amit természetesen a csapadék mennyisége szabályoz. A száraz évszakban a víz hőfoka 90 C fok fölé megy, ilyenkor ugyanis a kisebb átfolyó vízmennyiség miatt jobban fel tud melegedni. A forrás közvetlen környékét kristályok lepik el, ahogy a lehülő vízből kiválnak az oldott anyagok. A nagy párolgástól a völgyben köd gomolyog. Amikor mi odalátogattunk, egy hónapja már benne voltunk az esős évszakban, de a csapadék még nem jutott le a víztározóhoz, a víz még nem hűlt le nagyon. Amikor már a mélyben levő tározóba olyan nagy mennyiségű hideg esővíz kerül, hogy a vulkanikus talaj nem képes annyira felmelegíteni, a kibuggyanó víz hőfoka érezhetően csökken, miközben azonban a vízáramlat intenzitása megnő.

Még abban az időben, amikor a császár volt hatalmon, és az angol és amerikai befektetők pénze lehetővé tette az ország egyes területeinek fejlődését, nagyszerű üdülőterületet alakítottak ki a természeti erőforrásokra építve. Volt kőépület is a nagyobb igényű vendégek elszállásolására és ellátására, de a telep legnagyobb részén faházaz szálláshelyek voltak. Nem ez volt az egyetlen hasonló kikapcsolódási hely, a csodálatos afrikai természeti környezet és az egész évben meleg időjárás szinte mindent lehetővé tett abban az országban. Valóban európai színvonalúak voltak még az étkeztetési intézmények is. A vizet két medencéhez vezették, az egyik kisebb és a víz hőfoka benne majdnem 50 C fok, a másik kissé messzebb van, így a víz kicsit jobban le tud hűlni, ez egy olimpiai méretű medence, és a víz 42 fokos. A 28 C fokos forróságban még a hűvösebb medence vize is elviselhetetlenül forrónak tűnt. A másikba én bele sem tudtam menni.

A területet meglátogató európaiak nem is gondolnak arra, milyen sok veszély fenyegeti őket a malárián kívül is. Egy évvel korábban történt egy haláleset, amelyben egy magyar szakember halt meg. Akkor érkezett a második 25 autóbusz Magyarországról, és kiküldtek egy szervizmérnököt az üzembe helyezéshez. A kiutazó autóbuszos szakembert a cég képviselője

elvitte a medencékhez kirándulni. Egy ilyen alkalom általában nem egyszemélyes program, rendszerint kampányszerűen több család együtt megy mindenfelé. Odafelé képviselőjének kocsijában utazott, este azonban, amikor már mindenki készült hazafelé, az IKARUS képviselője nem találta utasát. Azt hitte, valaki mással tért vissza a városba, nem nyugtalankodott, ő is hazament. Másnap reggel a halottat a medence karbantartói találták meg a víz fenekén. Gyenge volt a szíve, és a forró víz életveszélyes volt számára.

Ez a kirándulóhely közvetlenül az Avas folyó mellett fekszik. Az ország legjelentősebb folyója a fővárostól nyugatra ered, és utána a fővárost mintegy 100 km sugarú körben kerüli el a déli oldalon. Ezután kelet és észak-kelet felé folyik, amíg csak el nem tűnik a Danakil-sivatag homokja alatt. Medrének kétharmadát kanyonok sorozata alkotja, amelyek a Colorado folyó Grand Canyonjához hasonlíthatóak. Később lesz még alkalmam többet írni róla. Az Avas véges-végig tele van krokodilokkal, az üdülőhely vendégei azonban biztonságban vannak tőlük, egyrészt magas part választja el őket tőlük, másrészt erős drótkerítést húztak azon az oldalon. Nem úgy a vervet majmok tucatjaitól. Ezek a cercopithecus fajtához tartozó majmocskák jókora macska nagyságúak, és az egész területen szabadon élnek. Nincs olyan csomag, amit pár perc alatt ki ne tudnának nyitni. A majmokon kívül a szövő-cinkék érdemelnek nagy figyelmet. Rengeteg van belőlük, a kerítésen túl a magas parton növény akáciákon készítik fészkeiket. Annyira tetszett ez a műremek, hogy később, amikor családommal mentem oda, szereztem kettőt az elhagyottak közül.

Az első kirándulás nemcsak nekem volt élmény, mindannyian élveztük, de az út nagyon fárasztó volt. Amellett, hogy egy strandolásért, még ha olyan rendkívüli körülmények között is, nem szívesen vezettem 250 km-t, az az elvem, hogy minden helyet csak annyiszor látogassunk meg, hogy maradjon idő a többire is. Az ország csodálatos tájaihoz képest ez az üdülőhely majdnem jelentéktelen. Az ott eltöltött két év alatt legfeljebb háromszor látogattam el arra a helyre, akkor is mindig valaki miatt tettem, aki még nem járt ott. Következő hétvégén Szobotának volt szentelve. Ez egy gyümölcsültetvény a fővárostól 30 km-re, amely egy szövetkezet kezelésében volt. Délfelé kell elhagyni a fővárost, az út mentén hatalmas zöldségpiac húzódik az autós vásárlók kedvéért. Az ültetvény közelében vízesés is található, és meg lehet ebédelni az ottani helyi ételeket áruló étteremben, amely

az ország eredeti építészeti nyersanyagából és formája szerint épült. Azért is érdemes odamenni, mert a főváros közelében csak ott láthatunk kávécseserjét. Itt van az ország legnagyobb sörgyára, amely az eredeti etióp sört készíti, ami pedig az olasz Szt. György sör pontos mása. A gyümölcs-gazdaság nagyon közel fekszik egy vulkanikus hegyhez, a Moglihoz, amely a Vuacsacs nevű vulkán egyik csúcsa. Innen kiindulva meg lehet mászni, aki jó gyalogló, és bírja a meleget is, egy nap alatt megfordulhat. A hegyet borító erdőben és bozótosban a colobus majmoktól a különféle antilopokig sok állat él. A hegyet a nyugati főútról is meg lehet közelíteni, ugyanis az Ambóba vezető út mentén fekszik az egyik ősi történelmi hegy, ami most rezervátum, a Menagesa. Egészen a középkorig ez volt az a hely, ahol az ország uralkodóit megkoronázták.

A szobotai élvezetek között az étterem nem jelentéktelen. Az etióp nemzeti ételek egyébként nem túl változatosak, bár az ország mérete és lakosságának sokrétűsége ezt nem indokolja. Az ételek közül két fő csoportot érdemes megemlíteni. Az egyik nyers hús, mégpedig frissen leölt állatokból. Berberének nevezett borzasztóan erős őrölt paprikájukkal eszik. Ezt soha nem kóstoltam meg, egyrészt a nyershúst és nyers tojást nem tudom megenni, kivéve a megfelelően elkészített füstölt sonkát. Másrészt minden állat abban az országban férgekkel fertőzött, a nyers hússal menthetetlenül mindenki magába szedi az élősdieket.

A másik csoport a vat és az indzsera. A vat nem egyféle étel, hanem közös neve a pörköltre emlékeztető ételeknek, amelyek húsból vagy növényi táplálékból, elsősorban egy surónak nevezett hüvelyesből készülnek. A suró a borsó rokona, valószínűleg azonos a mi csicseri borsónkkal. Ha megfőzik, sötét színű lesz, még a "borsóleves" is fekete. A vatot általában nagy mennyiségű olvasztott avas vajból készítik, rengeteg hagymát fonnyasztanak benne. Aztán berberét (etióp erős paprikát) szórnak rá, és megkeverik. Apróra vágott hús a következő, lepörkölik, ahogy mi is tesszük a pörköltnél. Majd felengedik a megfelelő mennyiségű vízzel, és lassú tűzön főzik, amíg kész. A berberé és a hagyma mellett csak sót használnak, más fűszert nem. Amikor kész van, pörköltnek néz ki. A berberét nagyon erős paprikából készítik, ami nálunk parasztpaprikaként ismeretes. A napon szárítják meg, és magjával, csomájával együtt porrá törik. Ezután kevernek hozzá többféle ízesítőszeret, ami a jellegzetes zamatot megadja. Alapja azonban a mérege-

rős pirospaprika.

Érdemes kicsit elidőzni magának a berberének a készítésénél. Annyira fontos munka náluk, mint a mi életünkben néhány generációval ezelőtt lehetett a kenyérsütés. A paprika egész évben megterem, mivel évelő növény-nyé válik a soha nem változó éghajlatban. A pirosra megérett és megfogy-nyadt paprikát leszedik és kitergetik nagy zsákvászon terítőkön vagy állat-bőrből készült takarókon. A legnagyobb érési szezon a száraz évszak végén van, május-júniusban, ezért a már el-eléredő eső sok bosszúságot okoz a paprikaszárítóknak. Amint elered, kirohannak az udvarra vagy utcára kite-rített anyaghoz, összekapják és beviszik. Amint az eső felszáradt, már vi-szik is ki a napra megint. Olyankor nem lehet úgy végigmenni a helyiek által lakott utcácskákban, hogy ne kellene kerülgetni a kirakott terítőket.

A vatot nem lehet megenni indzsera nélkül, mivel túl erős. Az indzsera az etiópoknak az a táplálék, ami máshol a kenyér. Alapanyaga a ciroknak egy válfaja, amit amhara nyelven tefnek neveznek. Ezt a gabonát Etiópián kívül csak a Kolumbusz előtti Amerikában termesztették. A növénynek há-rom fajtája van, a fekete, a fehér és a vörös tef. Az őrléskor keletkezett liszt színárnyalata miatt hívják így. A tef lisztjét vízzel keverik, és galuska-tészta sűrűségű tésztát kapnak. Ezt félreteszik és három napig erjesztik, az erje-déstől eléggé jellemző szaga lesz. Aztán vizet forralnak, és a tésztát azonos mennyiségű forró vízzel felöntik, hogy az erjedést megállítsák. Az így ke-letkező tésztát -- valójában sűrű folyadék, mint a palacsintatészta -- mintegy hatvan centi átmérőjű, egy ujjnyi falvastagságú kerámia serpenyőben, a-melynek fedele is van, megsütik, vagy inkább megszáritják. A serpenyőről csak annyit, hogy az agyag kötőképességét növelik némi tehéntrágya hoz-záadásával, az égetésnél azonban állítólag ez elveszíti minden befolyását. Az indzsera sütésének hőmérséklete olyan alacsony, hogy eredetileg leve-leket és apró gallyakat égettek a serpenyő alatt. Ma már a kerámiától is eltökintenek meg a gallyaktól is, nagyon kis teljesítményű elektromos fűtő-testet használnak. Az eljárás hasonló a palacsintasütéshez, csak fedő alatt történik, és nem fordítják meg. Az erjesztett tészta sütés közben eredeti vas-tagságának háromszorosára dagad, és tele van buborékokkal. Savanyú, mint az ecet. Önmagában ezt sem lehet megenni. Együtt azonban vat és indzsera csak úgy jellemezhető, hogy íz-orgia. Aki egyszer megkóstolja -- és nem kap semmilyen emésztőszervi betegséget --, az nem szívesen mond le róla később, ha alkalma van rá.

A vatot mindig pirospaprikával készítik, de különböző állatok húsból készülhet, vagy suróból. Az utóbbi a már ismertetett növény magjának lisztje, és amikor az étel kész, avas vaj és erős paprika mellett olyan íze van, mint a földimogyorónak. Minthogy mindig rendelkezésre áll, és sokkal olcsóbb a húsnál, a suró vat a szegényebb néprétegek mindennapi eledele. A többi növényi alapanyagból, pl. a csalán egy válfajából vagy spenótból készült vat azonban csak az előkelő éttermek "national food" fogásában szerepel ma már. Bármelyik etióp étteremben bármikor rendelhetünk nemzeti ételeket. Kihoznak egy óriási tányért öt vagy hat különböző vattal vagy aliscával -- ami ugyanaz, csak borssal készül berberé helyett és sáfránnyal sárgára színezik -- és néhány tekerics indzserát. Enni kézzel kell. Az evés az országban mindenütt kézzel történik. Mielőtt azonban nekilátnának, a vendéglátók vizet öntenek a vendégek kezére, és tiszta törülközőt adnak, hogy megtörölhessék. A kedves vendéget a háziasszony saját becses ujjával eteti meg. Ez a legnagyobb megbecsülés, nem illik visszautasítani.

Az első napok sok helyi hivatal végigjárását tették szükségessé a személyi iratok beszerzéséhez. Első alkalommal mindegyikbe elkísért a minisztérium valamelyik alacsony beosztású embere, néha el is vittek oda autóval. Érdekes volt egyszer, jócskán zuhogott az eső, a víz befolyt a szélvédő mellett a rossz tömítésnél. Feltűnt, hogy a kocsiban a víz nem marad meg. Rákérdeztem, megmutatták a szőnyeg alatti lyukakat, amit pont azért fűrtak, hogy a víz eltávozhasson. Amikor megkaptam a helyi személyi igazolványt, kérhettem, hogy adjanak helyi jogosítványt. A nemzetközi és más országban érvényes jogosítványok csak az érkezés után egy hónapig érvényesek, illetve a mi esetünkben addig, amíg meg nem kaptuk a személyinket.

A negyedik hét körül a kis hivatalnok a lakásosztályon megunt látogatásaimat és lakást kaptam egy 12-emeletes ház 6. emeletén. Beletelt egy hétbe, amire elintéztem a karbantartást, festést, mázolászt. Ezt ugyanaz a hivatal biztosította, csak egy másik osztály, ezért ott megint előlről kellett kezdenem az ismerkedést. A lakás konyhája beépített bútorokkal volt felszerelve, csak a két szobába kellett bútor. Emellett a szobák és a folyosó padlóját szőnyegekkel akartam befedni, mert a csupasz kőpadló hideg volt, mint egy jégverem.

A minisztérium hozzájárult, hogy a szükséges bútorokat megvegyem

egy helyi asztalos üzem termékeiből, ahol olasz típusú heverőket, karosszékeket és ágyakat gyártottak. A Moszvod áruházban a Piazzán -- azért nevezték így ezt az utcát, mert ott volt a bevásárló utca, csak úgy hívtuk, addiszi Váci utca -- mindent megkaptam, és nagyon kényelmesek voltak. A szőnyegek más lapra tartoztak. Mivel a külföldi termékek árszintje magas volt, egy helyi szövetezet termékeit vettem meg, ahol a tagok vak mesterek voltak, és a csodálatos szőnyegeket tiszta gyapjúból készítették. A mintákat a különböző árnyalatú természetes gyapjú alapszíne adta ki. Egyedül az idő volt gond. Két hónapot késtek a szövessel, állítólag nem volt meg az alapanyag, csak októberben kaptam meg őket, és az időjárás akkor már nagyon hideg, mivel vége van az esős évszaknak, és a derült idő miatt éjjelente nagy a föld kisugárzása. A márványpadlós lakás rettenetes hideg tudott lenni.

Augusztus elején érte el az esős évszak a csúcspontot. Ez a hónap mindig szörnyű, mivel ilyenkor már a június-júliusi napi egyszeri eső napi egyszeri napsütésre változik át. Azon a rövid egy-két órás időszakon kívül egész nap esik. Az időjárás elég csalóka Addisz Abebában. Mivel tengerszint feletti magassága 2.500 m, a délutáni csúcshőmérséklet egész évben 18 C fok. Éjjel azonban a hőfok lemegy 9-10 fokra. Elég könnyelmű voltam eleinte, hogy nyitva hagyjam az ablakot éjjelre, és a második héten megfáztam elég erősen.

A nyári időszakkal az elköltöző külföldiek száma emelkedett, felgyorsultak a lakáskiutalások. Apránként a többi szakértő is megkapta lakását, és egyenként kiköltöztek a szállodából. Egy darabig egyedül maradtam ott, lakásom a karbantartók kezében volt, de könnyű volt őket ellenőrizni, mivel a ház az út másik oldalán volt a szállóval szemben. Magam is átjártam néha dolgozni, persze csak esténként és hét végén, mivel akkor már mindketten Tamással megkezdtük munkánkat a minisztérium legnagyobb cégénél. Magát a közúti közlekedési trösztöt NATRACOR (National Road Transport Corporation) néven emlegették, az az egysége, ahol dolgoztunk, FTO (Freight Transport Organization) volt. Ez foglalkozott a közúti teherfuvarozással, kis humorral talán Ethiocamion-nak nevezhetnék volna el.

Amikor már a többiek kiköltöztek, és egyedül maradtam, a negyedik vasárnapom volt távol a családtól. Kiutazásuk közben már időszerű lett, mivel a lakást sikerült biztosítanom, de még hátra volt vagy tíz nap érkezésükig. Aznapra terveztem, hogy kipróbálom az autót. Elmentem a német szo-

ciológus lakására és megkaptam tőle a kulcsot. A kocsit ott láttam parkolni a ház mellett. Gyorsan körüljártam, szemre mindent ellenőriztem, és elindultam. Azóta, hogy letettem a gyakorlati vizsgát, nem vezettem, az pedig több, mint négy évvel korábban történt. Elég forró helyzet volt. Lassan haladtam, és követtem az útvonalat, amit gyalogosan már jól ismertem. Félóra alatt hozzászoktam a vezetéshez, mozdulataim biztosakká váltak, akkor beálltam a szálloda parkolójába. Abban maradtam magammal, hogy felmegyek a "Csillag" étteremhez, ami egy külső üvegliftes épület legfelső emeletén volt, egyébként abban az épületben, ahol Elemér kapott lakást. Amikor ezt az útvonalat választottam, hátsó gondolat vezérelt, ahogy a hajógyárból is mindig árral szemben indultak a hajóval próbaútra, hogy baj esetén könnyebb legyen hazamenni. Igazam volt.

Az út meredek volt, és a kuplung hamarosan csúszni kezdett. Megnéztem a szabályzó csavart, de a menet már a végénél járt, nem tudtam szabályozni rajta. Szóval elfogyott a kuplungtárcsa. Utolsó morzsaival a tárcsa még elvitte a kocsit oda, ahova kellett. Beálltam vele a parkolóba, ahol találtam, a kulcsokat este akartam visszaadni. Utána taxiba ültem, és mégis csak felmentem az étteremhez. Az addiszi taxi nagyon kiváló találmány. Némi kenőpénzzel minden taxis át tudott menni a műszaki vizsgán a kocsijával, így a taxik a város legrosszabb állapotú kocsijai voltak. Némelyiknek nem volt lámpája. Mások az ajtót dróttal csukták be. Viszont a tarifarendszer nagyon logikusan volt kitalálva. Abban az időben egy kb. három kilométeres útert egy etióp "birr" negyedrészt kellett fizetni, akkoriban ez 2,50 Ft-ot ért. Ez a díj egy ülőhelyet biztosított a kocsiban. Az útvonalat az utasok szándéka határozta meg. Ha például üres taxiba ültünk be, megnevezhettük az úti-célt. Amennyiben az belefért a 25 centbe, a taxis indított. Ha nem, megmondta a díjat, amit nekünk kellett elfogadnunk. Ha egy másik utas útközben megállította a kocsit, mielőtt mi kiszálltunk volna, és olyan irányt mondott, ami a már kijelölt útvonalnak megfelelt, a taxis hagyta őt is beülni. És így tovább, amint egy fonal alakul ki a rokkán az elemi szálakból, úgy alakult ki a taxi útvonala az egymás után beszálló utasok útvonalából.

Nagyon hűvös kezdett lenni már estefelé, fáztam, mivel egész nap esett az eső, és estére a hőmérséklet gyorsan csökkent. Ettem valamit az étteremben, aztán visszamentem a szállóba. Másnap megmondtam a németnek, hogy csak akkor veszem meg a kocsit, ha megjavíttatja. Ezzel látszólag nem

volt gond, a javítás két napot vett igénybe. Ahogy az már szokás, ha használt kocsit veszünk, rendszerint a kocsi múltjával együtt a javítóműhelyt is örököljük. Én is így ismertem meg Ato Tezerát, akinél a szociológus mindig javíttatta a kocsit. Magyar sorstársaim máshova hordták a saját gépeiket. Szóval a kocsit megjavították, de csak a kuplungot. Pedig azt is tudta a német, hogy csak sokadik kísérletre veszi be a sebváltó a hátrát. Mehettem is vissza hamar Ato Tezerához, csak az már én költségemre ment, hogy a törött váltókart is kicserélje. Utána sikerült elintéznem a rendszámot is, mielőtt még a család megérkezett volna. Feleségem később elmesélte előkészületeit a kiutazáshoz. Kaptam néhány levelet is tőle korábban, amelyeket utazók hoztak ki magukkal.

Amikor a lakásban végeztek a festéssel, megvettem a bútort és elrendeztem a lakásban. Elhívtam képviselőnkét, Jánost, hogy megnézzze a lakást és jelezze haza, hogy a családom már kijöhet. Tájékoztattott, hogy már meg is tette, és a következő héten érkeznek. Ugyanazzal a géppel új szakértőket is vártak, két orvost, férjet és feleséget, a harmadik Sándor barátja volt, E. István, aki az én eredetileg tervezett helyemet foglalta el az egyetemen.

Családotstul

Feleségem és fiam megérkezett augusztus elején. Egy héttel korábban, éppen csak hogy készen volt a lakás felújítása, elfogadtam Tamás feleségének ajánlását egy "mamitára", helyi mindenesre. Aznap hazaküldtem, mivel munkáját befejezte és már az étel is készen volt, nem volt rá szükségünk. Amikor a bútort vettem, nem felejtettem el, hogy a gyerekek külön saját zugra van szükségük. A külföldi élet magával hozza a gyakori látogatókat, és meg kellett adnunk a lehetőséget, hogy olyankor elvonulhasson. Úgy rendeztük el a helyet, hogy a mi hálószobánk egyben nappali is volt egy heverővel és karosszékekkel, az ő szobájában pedig napközben le tudtuk ültetni a vendégeket étkezéshez. A gyerek rendkívül fáradt volt az úttól, amint a nap lement, ő is ágyba bújt.

Családommal együtt érkezett meg a két dr. D. is, Gyuri és Erzsi. A férfi nőgyógyász volt, a nő bőrgyógyász, közvetlen szakterülete a lepra. A 70-es években Nigériában dolgoztak szakértőként 5 évig. Gyuri állandóan mesélt ottani tartózkodásukról. Mivel lakóházunk az út túloldalán volt a szállóval szemben, ahol őket is elhelyezték, gyakori vendégek voltak nálunk. Sok dologban segítségükre voltunk, pl. a városban való eligazodás terén. Rajtuk kívül a honfitársak között nem voltak baráti kapcsolataink. Legjobb barátunk etióp főnököm volt családjával együtt.

Az esős évszak vége felé közeledett augusztus végén, és a levegő kezdett lehűlni. Éjszakánként a hőmérséklet nem sokkal volt fagypont felett, és az utolsó csapadék hó formájában jelentkezett a környező hegyek tetején. A tiszta ritka levegőben nemcsak a színes diafelvételek kékültek el UV-szűrő nélkül, hanem az Entoto hegyek 5 km-re levőnek látszottak, holott valójában 25 km-re voltak. A hegy tetején a hó két napig is megmaradt. Lakásunkban a hőmérséklet állandóan 16 C fok körül volt, örökösen fáztunk. Csak az ágyban a takaró alatt tudtunk felmelegedni. Én még ott sem, mivel nem hoztunk magunkkal elég takarót, végül is Afrikába készültünk. Majdnem mindet, ami volt, odaadtam a feleségemnek, aki sokkal fázósabb nálam. Csak

októberben oldódott meg számomra ez a gond, amikor végre megkaptuk a szőnyeget, a 2,5 m-es futószőnyeg lett a takaróm, és többé nem fáztam. A száraz évszakkal a hidegen kívül egy másik csapás is jött, a bolhák. Bár hallottam már emlegetni a "gunicsa" nevű bogarakat, nem tudtam mi az, mivel az esős évszak során biztonságos helyre költöztek, és ott húzták meg magukat. Most, hogy a száraz évszak beköszöntött, kétszer éltük át tömeges támadásukat. Először családom érkezése után pár nappal, amikor beleültünk a kocsiba, hogy egy kicsit autózzunk Afrikában. A leggyakrabban használt Dire Dawa-i úton kimentünk a városból -- ez a dél-keleti irányú út --, és megláttunk egy kis út-menti szőnyegboltot. Ahogy beléptünk, új élményben volt részünk. Apró fekete pontok ugráltak fel a lábunkra vagy a nadrágunkra. Űgyet sem vetettünk rájuk először, nem is álmodtuk, milyen nehéz tőlük megszabadulni. A kocsiba visszaülve már éreztük a helyzet komolyságát, otthon pedig ki kellett találni valamit a kiirtásukra. Amikor levetettük a ruháinkat, lementek rólunk, a márványpadló azonban túl hideg volt nekik. A sötétítőfüggönyre ugráltak fel, annak alsó szélén húzták meg magukat. Fiam oldotta meg a feladatot tökéletesen: vásároltunk egy nagy adag Baygone rovarirtót, ő pedig felkutatta őket, és egyenként végzett velük. Ennél az első esetnél 40-nél több bolhát számoltunk meg.

A második kaland kapcsolatban volt újdonsült barátainkkal. Mivel nem volt még kocsijuk, mi szoktuk őket fuvarozni. Akkor is elvittük őket arra a címre, amit a lakásosztály emberétől kaptak, mint megtekintendő ház címét. A számukra kiutalt ház persze nem volt más, mint egy romhalmaz, tele "gunicsával", vagyis bolhával amhara nevéen. Az elhagyott rom poros padlóján igazán nagyon jól érezhették magukat prédára várva. Amikor aztán kimentünk a házból, nadrágjaink feketék voltak tőlük. Szerencsére ez csak egy csapat gyengécske bolha volt, mivel már több, mint féleve nem táplálkoztak. Ezért tűntek feketének, mivel nem volt bennük vér. A ház előtt az utcán legnagyobb részüket le tudtuk magunkról söpörni, a maradék azonban éppen elég volt. Ekkor találtunk rá az új bolhátlanító módszerre, ami az volt, hogy a fürdőkádba beleráztuk a ruhákat. A kád oldaláról mindig visszapatogtak ugrás közben, aztán már csak le kellett őket zuhanyozni forró vízzel -- azért ez sem mindig volt egyszerű, mivel víz sem volt mindig, ahogy majd még elmesélem ezen a területen átélt kalandjainkat --.

Családom érkezése után az első napokat azzal töltöttem, hogy fiamnak

megfelelő iskolát találjak. Két család kivételével mindegyik magyar szakértő az úgynevezett angol iskolába járatta a gyerekeit. A kivételek közül az első a Sz. család volt, mindkét szülő orvos, ők a gyerekeket a kanadai iskolába írták be, ami privát intézményként működött. A másik Róbert volt, az egyik gyógyszerész, akinek a kislánya akkor ment iskolába, és az indiaiban kezdte a tanulást. Ez az intézmény valójában az angol oktatási rendszert követte, de átültetve az indiaiak saját anyanyelvére és szokásaira. Bár rendkívül olcsó volt, indiai színvonalon tanítottak, a kanadai pedig igen drága volt, habár el kell ismerni, kiváló.

Az angol iskola eredetileg az elsőrendű angol rendszerben működött, angol tanárokkal. Angol missziós iskolaként alapították. A hatalomátvétel után a Mengisztu-rendszer államosította, és a mi időnkben már valamennyi tanár helyi ember volt. Valami jobbat akartunk, ha lehetséges, abban az értelemben, hogy olyan valamit, aminek otthon folytatása lehet. Legjobb választásnak a francia iskola tűnt, mivel azt még mindig a francia állam működtette. Sajnos az alsó tagozat igazgatója, bár nagyon barátságosan fogadott bennünket, meggyőzött arról, hogy a mi esetünkben nincs értelme oda beíratni a fiút. Elmondta, hogy mivel a gyerek nem beszél franciául, a tanárok erőltetni fogják a nyelv megtanulását, azt akarják majd, hogy az első év alatt tanulja meg a nyelvet. Tanárainak rámenős stílusa miatt biztosra vette, hogy a gyerek meg fogja utálni az egészet, és ellenállása miatt a második évben máshol kell előlről kezdeni a keresgélést.

Következő próbálkozásom a nyugat-német követség iskolája volt. Az is kiesett a német nyelvtudás hiánya miatt. Maradt két lehetőség -- csak az egyikről, az amerikai iskoláról akkor még nem volt tudomásom --, abból azt az egyetlen választottam, amiről akkor tudhattam, a szovjet követséget. Az első titkár szívélyesen fogadott, és boldogan felvette a gyereket. Felkerestem leendő osztályfőnökét, egy elbűvölő középkorú hölgyet, aki az egyik szovjet katonai tanácsadó felesége volt, és aki már 20 éve tanított. Sajnos, két körülmény megakadályozta, hogy fiam befejezze ott tanulmányait. Először is, az első osztályba küldték, mivel nem beszélt oroszul, a harmadik helyett, ahova kora és ismeretei folytán kerülhetett volna. A harmadik osztályban ugyanúgy megtanulhatta volna a nyelvet, és ott legalább hasonló korúak között lett volna. Másodszor, osztályfőnöknője egy hónap elteltével elutazott férjével kéthónapos szabadságukra. Aki a helyét átvette, igazi o-

rosz nő volt, olyan, amilyenek későbbi moszkvai tartós kiküldetésem alatt ismertem meg őket. Nem tudta elviselni, hogy van ott valaki, aki nem az ő honfitársa. Fiam sokat szenvedett tőle, és egy hónap elteltével, amikor a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepén megkezdődött az őszi szünet, kivettem az iskolából, és megmondtam a tanárnőnek is és az első titkárnak is, hogyan döntöttem. Az előbbi elégedett volt, hogy sikerült megszabadulni egy idegen gyerektől, a másikon láttam, őszintén bánja, hogy elveszített egy keleti blokkból való tanulót.

Rövid tartózkodása ebben az iskolában lehetőséget adott a fiainak, hogy az orosz nyelv alapjait elsajátítsa. Nekem kilenc év alatt nem sikerült olyan jól megtanulni a nyelvet, mint neki két hónap alatt. Sajnos nem maradt sok belőle, hamar elfelejtette. Az is véletlenül sikerült neki, hogy találkozék Kosziginnal, az akkori szovjet miniszterelnökkel, aki hivatalos látogatásán az iskolát is meglátogatta. Efféle találkozásából abban az országban ez csak az egyik volt. Egy évvel később a mi államfőnk, Losonczy Árpád feleségét is magával vitte etiópiai hivatalos útjára, és fiam is bekerült a négy magyar gyerek közé, akiknek a két magyar és két etióp személyiségnek kellett a virágcsokrot átadni. Fiamat a Mengisztu feleségének nyújtandó csokorra választották ki. A reptéren tartott ceremónián az etióp államfő el akarta venni tőle a virágot, mert azt hitte neki szól, de a gyerek a háta mögé tette, és megvárta, amíg a hölgy oda nem nyúl a csokorért.

Néhány hónappal később, amikor eredeti osztályfőnöke visszajött a szabadságról, találkoztunk vele az egyik boltban, meg is hívtuk őket a lakásunkba és ellátogatott hozzánk a férjével egy kis beszélgetésre. Akkor láttam, milyen kár, hogy akkor hazautazott, így elveszítettünk egy jó lehetőséget. Amikor a gyereket kivettem a követségi iskolából, már nem kerestünk másikat, hanem feleségem elővette a magyar tankönyveket, amelyeket minden eshetőségre készen magával hozott és napról napra tanította a fiút. Itthon aztán sikeresen levizsgázott a harmadik osztályból.

A családom érkezését követő három hónapot átmeneti időszaknak éreztem munkahelyemen. A két magyar szakértő, Tamás és én, akiket az Országos Közúti Fuvarozási Trösztöz (NATRACOR angol rövidítéssel) küldött dolgozni a minisztérium, nem várt ajándék volt a cégnek. A vezérigazgató -- mint a többi állami cégnél is, ahogy már beszéltem róla -- katona volt. A katonai junta, amelyet egyébként Legfelső Tanácsnak is neveztek,

nem hagyta rá az ország vezetését a technokratákra, a csúcshelyekre saját embereit ültette. A NATRACOR vezérigazgatóját csak úgy hívták, hogy az Ezredes. Ő egyébként a katonák között nagyon képzett volt, az Egyesült Államokban tanult, ennek ellenére megbízhatónak ítélték meg a kormányzat részéről. Fogadott bennünket, amikor bejelentett nála a minisztérium, aztán kaptunk egy kis irodát egy barakképületben. Nyugodtan el tudtunk volna végezni akármennyi munkát, sajnos a vezetés nem tudta, mit tegyen velünk. Akkor változott meg kissé a helyzet, amikor elégünk lett a körömrészlelésből és meglátogattuk a tröszt legnagyobb egységének, az FTO-nak (Teherfüvarozási Szervezet) ugyanazon a telephelyen levő igazgatóját. Ez az egység végezte a hosszú-távú árufuvarozást a nagyobb városok, elsősorban a kikötők és a főváros között.

Az egyik kikötőt, Masszavát sikeresen elszigetelték a forgalomtól Eritrea gerillái. Eritrea ma külön ország, akkor még Etiópiához tartozott, az eritreaiak többsége tigre nemzetiségű, ami kis különbséget jelent az akkor kormányzó amharákkal szemben. A másik kikötő Asszab volt a Dzsibutival közös határ közelében, ez megfelelően a kormányzat kezében volt. Ami Eritreát illeti, az mindig érzékeny kérdés volt Etiópia, illetve, ahogy régebben hívták, Abesszínia életében. A lakosság kevésbé afrikai, mint az ország belsejének amhara vagy oromo lakossága. Ennek nemcsak az az oka, hogy mintegy ezer évvel későbbben keltek át az Ádeni-szoroson, mint az amharák, így jobban meg tudták őrizni arabos, sémita jellegüket, hanem az is, hogy az ország többi részétől eltérően, az ő területük gyarmatosítva volt Olasz-Szomália néven. A II. Világháború után Etiópia olasz megszállásának tényét és következményeit orvosolták a térség felett befolyással rendelkező angolok és amerikaiak. Eritrea Etiópia része lett, ahogy az a történelem során volt az olasz gyarmatosítást megelőzően. A császár féltékenyen örködött afelett, hogy ez így is legyen, az eritreaiak jó része ezt nem nyelte le, voltak konfliktusok. Amikor 1974-ben a taxisok forradalma az ideiglenes katonai kormányzótanács hatalomra kerülését hozta, ők a császár házi őrizete mellett még egy helyes intézkedést hoztak, kihirdették, hogy Eritrea maga dönti el, milyen mértékű önrendelkezést kíván. Egyből helyreállt a béke, nem volt már miért harcolni. A néhány hónap azonban hamar eltelt, Mengisztu egyenként eltette láb alól a tanács tagjait -- tehette, jól ismerte a palotát korábbi őrpapancsnok beosztása miatt -- és ő lett a mindenható. Neki aztán az volt az első szava, hogy Etiópia egy és oszthatatlan, Eritrea pedig annak szerves ré-

sze. A harc fellángolt. Tudjuk, hogy azóta az eritreai harcosok kergették el Mengisztut, ami pedig most van a ma már két különálló ország között, az maga az agyrém.

Az FTO kb. ezer kamiont üzemeltetett, ennek kisebbik része volt vontató félpótkocsival, a többség pótkocsis teherautó. Akkoriban elégtelenek voltak a karbantartó bázisok, ezért a cég kérésére a FIAT cég készített egy ajánlati tervet egy megfelelő javítóüzem építésére a Dire Davába vezető út mentén, a főváros közelében dél-keleti irányban. Hallottunk Tamással erről a tervezetről és meg tudtuk győzni az igazgatót, aki jól képzett műszaki ember volt, hogy mi kellőképpen illeszteni tudnánk a terveket a cég valódi igényeihez és lehetőségeihez. Végeztünk is a feladattal kb. három hét alatt, emellett egy tröszt-szintű munkát is elvégeztünk, megfogalmaztuk a tenderkiírást a megrendelésre váró 50 db új autóbuszra.

Akkoriban a NATRACOR másik egysége, az Ambassza Autóbustársaság (ambassza az oroszán neve amharául) a fővárosi utasokat néhány öreg FIAT, Mercedes és egyéb buszon kívül elsősorban 50 magyar Ikarusszal szállította. Az Ikarus cégnek képviselője volt a buszjavító üzemben, a kocsikat tűrhetően jó állapotban tartották. A cég elégedett volt a magyar járművekkel, kész volt arra, hogy új Ikarusokat vásároljon, de versenytárgyalást kellett kezdeményeznie, ez volt a szabály. Ez lett a mi feladatunk Tamással, és nem akartunk saját nemzeti érdekeink ellenére cselekedni. A tender minden jellemző adat szempontjából az Ikarusnak készült, sajnos hiába. Ennek oka pedig az volt, hogy a magyar követség kereskedelmi tanácsosa aznap, amikor a tendernyitás volt tervezve, kirándulni ment. Az akkori eléggé bizonytalan politikai helyzetben valamennyi pályázat biztonság kedvéért tartalmazta a harmadik-országos bankgaranciára vonatkozó igényt. A Legfelső Tanács utasítást adott az ország felelős szerveinek, keressék meg ebben az ügyben az ajánlattevőket, és vonassák vissza ezt a kitételeket. A vevő kérésére valamennyi pályázó hozzájárult a klauzula érvénytelenítéséhez, kivéve a mi tanácsosunkat, aki nem volt elérhető. Így az Ikarus elvesztette minden előnyét, a második helyre bejött FIAT nyerte meg a tendert.

Amikor végeztünk a említett feladatokkal, elmentem az FTO műszaki igazgatójához, Ato Bekele B-hoz, és előterjesztettem javaslataimat arról, milyen intézkedéseket hozzon a cég eredményeinek megjavításához, rábeszéltem, hogy helyeztessen át engem a telephelyére, ahol a karbantartás is

folyt, hogy elkészíthessem a különböző típusú és gyártmányú teherautók közös karbantartási utasítását. Azonnal megtetszett neki az elképzelésem, átköltözésem megtörtént és munkához láttam. Néhány hónapot igénybe vett, amíg befejeztem a karbantartási tervet, utána pedig nyomtatott formában megjelentettem.

Adaptációs együttes munkánk alapján megkezdődött az új karbantartó üzem építése. Számításba vették egy második javítóüzem építését is a vörös-tengeri kikötővárosban, Asszabban, és Bekele magával akart vinni a helyszín megtekintésére. Erre januárban került sor, ahogy majd megpróbálok visszaadni az eseményeket. Bekelével jó kapcsolatunk alakult ki, megkedveltük egymást nagyon hasonló emberi tulajdonságaink miatt. Bekele sokat mesélt az országról, és segített abban, hogy hazája történelméről és földrajzáról még többet megtudhassak. Segített idegenforgalmi prospektusokat szerezni, amelyek egy részét az Egyesült Államokban a National Geographic adta ki. Ez azt eredményezte, hogy én is egyre több megbecsülést kezdtem érezni az ország népe iránt. Megtudtam, hogyan alakult ki náluk a kereszténység, hogyan segített nekik áttérni a kereszténységre két görög a negyedik században. Sába királynőjéről is olvastam, aki valószínűleg Akaszum uralkodónője volt, és Jemenbe utazott, hogy ott Salamon királlyal találkozzék. A legérdekesebbek azok a történetek voltak, amelyekben az etióp birodalom létrejöttéről, II. Menelikről és Hailé Szelassziéről olvashattam. Az ország földrajza is rendkívül érdekelt. Lassanként emiatt az ország hasonlatossá vált számomra egy második szülőföldre. Véletlenül mindketten, feleségem és én, azt mondtuk, amikor itthon voltunk szabadságon, és készülődni kellett az újabb afrikai útra, hogy "haza"-megyünk, nem azt mondtuk, hogy vissza. Azt is meg kell vallanom, hogy a mai napig érzek valami honvágy-félet az ország iránt.

Földrajzi és történelmi áttekintés Aida földjéről

Azt hiszem, pótolnom kellene azt a mulasztásomat, hogy eddig még nagyon keveset mondtam Etiópiáról mint helyről, és rábíztam mindenkire, hogy már megszerzett ismereteire támaszkodják, amikor elolvassa ezt a beszámolót. Méreteit tekintve az ország közel harmincszor akkora, mint Magyarország. Lakosai akkor, mikor ott jártam, csak háromszor annyian voltak, mint mi itthon, de azóta több, mint másfélszeresre szaporodtak, az ott folyó majdnem húszéves háború ellenére, viszont pontosan a háború miatt a rendelkezésre álló élelem az ellenkező értelmű változáson ment át. Keményen "feltörték" a világgazdaság hátulról az ötödik helyéről, ami az én időmben volt igaz, az utolsó előtti helyre, ahol most vannak. Egy általánosítást azonban mindenképpen meg kell engednem magamnak: egy ország vagy egy nép jelenlegi fontossága távolról sem azonos a múltban az emberi kultúrára tett hatásának fokával.

Gyermekkoromban még a pekingi előembert tekintették a legrégebbi emberi ősnak a maga félmillió évével. Azóta kiderült, hogy az az irányzásútca volt az ősebernek, Afrikából jövet ugyan elkanyarodott arrafelé, Ázsiába, de visszajött Európába, hogy itt fejtse ki tevékenységét. Etiópiából származunk, legalább részben, ezt is lehetne mondani, mert az ott felfedezett előember maradványok majdnem 4 millió évesek, csak Kenya és Dél-Afrika mondhat hasonlót a magáénak. Az egyik ilyen helyet meglátogattuk, nincs messze a fővárostól, Melka Konturé nevű településnél, az Avas folyó partján. Száznál több helyen lehetne az országban ma is szerszámokat keresni obszidiánból, lávából illetve kvarcból, vagy barlang- és sziklarajzokat kutatni és fényképezni, ha lenne normális infrastruktúra. Amikor én ott voltam, még volt, de a katonai kormányzás miatt csak a "jobbak" mehettek bárhova. Most lehet, hogy elmehet akárki, bár ezt is kétlem, de nincs semmi eszköz hozzá, hogy ezt megtegye.

Ha továbblépünk az őskorból az ókorba, megtudhatjuk, kik a mai etiópok magját képező amharák és hogyan jött létre nyelvük és írásuk. Sábával

kezdődik minden, amelynek helye valószínűleg a mai Jemen területén, valahol a mai Sanaa környékén lehetett. A legenda szerint a zsidók akkori királya, Salamon, annyira híres volt bölcsességéről, hogy Sába királynője hatalmas karavánnal elment hozzá. Mivel a király megfejtette a három találos kérdést, amit a királynő feltett neki, érdemesnek találtatott, hogy közelebbi kapcsolatba kerüljenek. A sábaiak akkor már egy ideje tekintettek át az Ádeni-szoroson, át is keltek, és kezdték benépesíteni a Vörös-tenger nyugati oldalát. Amikor a királynő fia megszületett, akinek segítségével az ősi etióp királyok Salamonig vezetik vissza a családfát, ő is azok között volt, aki elhagyta a régi földet, és az egyre nagyobb sábai nyelvű népesség a magával vitt kultúrával és városépítő tudománnyal számos települést hozott létre, amelyből hamarosan kialakult az akszumi (nem axuminak írják) birodalom. Kikötőjük Adulisz volt valahol a mai Asszab és Dzsibuti között. A legnagyobb város Akszum volt, ténylegesen birodalomká a terület benépesítése után kb. 400 évvel, i.e. 500 körül vált. Az a bizonyos első király, aki Salamontól származik, az I. Menelik nevet vette fel. Habár Akszum manapság csak egy ásatási terület, a felfedezett épületmaradványok arra utalnak, hogy hatalmas kultúrát képviselt. Sztéléket (jellegzetes kő obeliszkeket) állítottak, a legmagasabb ma is áll, 21 m magas. Emellett tömör kőből rakott falakból templomokat és palotákat építettek, ma is tíznél többet lehet megtekinteni a városban. A város Addisz Abebától észak-keleti irányban fekszik.

Eredetileg a sábai nyelvet beszélték, ami sémita nyelv, és írásjegyeik a főniciaiakhoz hasonlítottak. Az idő múlásával a nagy-sándori hatás is érvényesült, a görög is elterjedt volt a birodalomban. A sábai nyelvből és írásból kialakult a gehez, ebből pedig a mai amhara. Elszigeteltségről nem nagyon volt szó, pénzt vertek, kereskedtek, eljutottak egészen Indiáig. Az akszumi pénzeket Ázsiában az i.sz. 3. századig meg lehetett találni. Részben ez a kereskedelmi tevékenység is hozzájárult, hogy a kereszténységet már a második században ismerték, megtartották azonban saját isteneiket, és csak a 4. században terjedt el a kereszténység nagyobb mértékben. A birodalom a mai Etiópiának csak kis részét foglalta el, a mai fővárostól északra és észak-keletre fekvő hegyes vidéket. Hatása azonban a déli lakosokra is kiterjedt, a déli tavak környékén élők nyelve is a gehez nyelvre vezethető vissza. Az amhara nyelv kialakulásakor azok a betűk, amelyek korábban csak egyetlen mássalhangzót jelöltek, variánsokat kaptak, amelyek mindegyike a beépí-

tett magánhangzó miatt már nem hangot jelöl, hanem szótagot. Emiatt kissé bonyolultabb az írás, mint a latin betűkkel.

A birodalmak sorsa mindig az, hogy vannak olyanok, akiknek nem tetszenek, emiatt harcolniuk kell, ami végső soron az emberek életfeltételeit teszi tönkre, és a birodalom leépül. Az akzumi uralkodók amellet, hogy a mai Etiópia és Szudán, valamint Szomália népeit időnként le kellett győzniük, átmentek még Dél-Arábiába is. Ez utóbbi tett Kaleb nevű királyuk műve volt a 6. században. A kereszténységet két fiatal szíriai hozta el az országba, akiket Frumentius és Aedesius (latin írásmód) néven ismerünk. Gazdájukat, egy szíriai kereskedőt megölték a helyiek, amikor a Vörös-tengeren kikötöttek, a fiúkat viszont Aksumba vitték, a királyhoz. Az uralkodó a tehetséges fiúkat magas hivatalba tette, Frumentius lett a király halála után fia tanítója, és a fiatal uralkodót megtérítette, aki aztán megalapította az ország első keresztény egyházát. Még később, amikor a hivatalos kopt patriarchához küldöttségbe ment Egyiptomba, hogy az püspököt küldjön az országba, a patriarcha őt nevezte ki püspöknek. Ő lett tehát az első akzumi püspök. A fiatal király neve Ezana volt, aki a pénzverésnél elhagyta a nap és hold hagyományos szimbólumát, helyette a keresztet honosította meg.

Ahogy említettem, a birodalmak a háborúk miatt le szoktak épülni. Ez történt Aksummal is. Azt még kibírta, hogy az iszlám vallás létrejöttékor aktív szereplő volt, befogadta azokat a menekülőket, akik az akkor még az iszlámhoz nem túl barátságos arab uralkodók elől szöktek át a Vörös-tengeren. Köztük volt Mohamed lánya és újabb leendő felesége. A próféta azért küldte őket az Aksumban akkor uralkodó Armah királyhoz, mert Etiópia "az igazságosság földje, ahol senkinek sem tesznek rosszat". Az arab uralkodó visszakövetelte a menekülőket, de az akzumi király visszautasította, hogy semmi pénzért nem adná ki azokat, akik hozzá menekültek. A próféta később, amikor már Mekkában az ő eszméi győztek, visszakapta mind a száz hívét és mindkét hozzátartozóját, követőit pedig utasította, hogy Abesszíniát mindig hagyják békében.

A birodalom azt már azonban nem bírta ki, hogy a szudáni begákkal és a tengerpartra betolakodó arabokkal örökké harcolni volt kénytelen, végképp elgyengült. Az utolsó két király, Gerszem és Hataz a pénzverést is lezüllesztette, pénzeik semmit sem értek. A meggyengülést természetesen kihasználták a belső elégedetlenek is. Volt egy Judit nevű hercegnő, aki fel-

kelt az akszumi uralom ellen. Nemcsak Akszumot foglalta és pusztította el, hanem még azokat az akszumi hercegeket is megölette, akik maguk is rabok voltak jó ideje Debra Dámónál egy hegytetőn levő erődben, ezzel azt akarta megakadályozni, hogy születésük jogán az új uralom ellen fellázadjanak. Az ezután következő hanyatlás évei kedveztek a vallásnak, az emberek a szellemi világba menekültek. Csodálatos templomokat hoztak létre, amelyeket vagy nagy barlangokban építettek, vagy a sziklák homlokzatába véstek be. De olyanok is készültek, amelyeket lefelé véstek ki a sziklatalajból, aztán oldalról is alagutat fúrtak hozzájuk. A helyek száma, ahol ilyen templomok vannak, több, mint harminc, a templomok száma még ennél is nagyobb.

A harcos amazont követően tér nyílt a bitorlóknak, akik egy-egy részét az országnak magukénak mondták. Egyik család a Zagve dinasztia volt, akik Akszumtól délre, Rohában uralkodtak, azt a helyet azóta a közülük való leghíresebb uralkodó, Lalibela király után Lalibelának nevezik. A legenda szerint, amikor Lalibela király templomait faragta embereivel, angyalok segítettek nekik munkájukban: amit nappal kivéstek, éjjel az angyalok kétszer annyit csináltak. A dinasztia közel háromszáz évig volt uralmon, utolsó tagja egy olyan herceg javára mondott le, aki ismét Salamon királyig vezetete vissza leszármazását. Az utána következő periódus a vallás és a könyvek szempontjából nagy fejlődés, a pénz azonban kiszorult, helyette a só volt az értékmérő, az építkezés pedig teljesen leromlott, mivel a király állandóan változtatta székhelyét, nem épített fővárost. A vallás azért is fellendült, mivel Tekla Hajmanot püspök szorgalmazta a dinasztia-cserét, és az új uralkodó utána mindent megadott neki. Hatalmas vallási siker volt az is, hogy Szaladin szultán engedélyt adott az etióp egyháznak egy jeruzsálemi templom építésére, bár ez csak 700 évvel később, II. Menelik feleségének intézkedésére valósult meg.

Bár Ibn Battuta, az ismert arab utazó Etiópiában is járt a 14. században, és egy olasz utazó is megfordult arra, ő még az ország belsejébe is eljutott, az időközben a mai főváros környékére húzóódó új hatalom foglalkozhatott a saját belügyeivel, a külföld nem zavarta. A hatalmi vákuum, ami a középkor során a legkisebb országokat is, mint Portugália, gyarmati nagyhatalommá engedte nőni, Abesszíniának sem tett rosszat. Akkor azonban már bajok keletkeztek, amikor ezekből a kis népekből is hódítók lettek, és volt csetepaté

a portugálokkal is. Első ízben a belső viszályba kapcsolódtak be. A 15. században még a központi királyság elbirt az elégedetlenkedőkkel. A keleti részen fekvő Hararge országrész azonban, amelynek székhelye akkor is, ahogy ma is az, Harar volt, megerősödött, és a 16. század közepén két egymást követő uralkodója erősen kérdésessé tette a királyok hatalmát. Gragn volt az első, aki elfoglalta szinte az egész országot. A következő király azonban legyőzte, itt jönnek be a képbe a portugálok.

A 16. század elejétől a két ország kapcsolatban volt, az etiópok kérésére portugál követséget is nyitottak az országban, amely dolgozott pár évig, de a dologból nem lett tartós kapcsolat. Amikor azonban Galódevosz király Gragn ellen támadt, Vasco da Gama fia, Cristoforo partra szállt, és fegyverekkel ill. fegyveresekkel segítette, így a mai Gondar környékén legyőzte a harari ellenfelet. Ő sem sem úszta meg, jó másfél évtizeddel később Gragn utóda őt is elpusztította. Nur emír, ő volt az utód, nagygyá tette Harart. A sors iróniája, hogy a 20. században is egy harari rász, Tafari Makonnen került az ország élére, erről többet hallunk még később. Egyébként Gragn támadása ismét sokat ártott az országnak, a háború következtében teljesen elszegényedett. A portugálok szokásos taktikájukat alkalmazták, át akarták téríteni a lakosságot a katolikus vallásra, de nem sikerült nekik, Galódevosz király megírta Hitvallását, amelyben a kopt keresztény vallást tartotta meg. Ezek a próbálkozások áthúzódtak a 17. század második feléig, amikor is Fasziládász király végül kirakta a jezsuiták szűrét. A portugál befolyásnak azonban ma is számos nyoma van a Tana-tó környékén.

Fasziládász alapította Gondart a Tana-tótól északra. Történelmileg ez talán a legfontosabb hatalmi központ volt a 19. és 20. századot megelőzően. Rengeteg nagy kőépületet építettek, amelyek ma is többnyire láthatóak. Több, mint kétszáz évig volt az ország fővárosa. Lakossága abban az időben elérte a 100 ezer főt. A 18. század közepétől azonban ismét meggyengült a központi hatalom, és a "meszafint" korszak következett, a hercegek kora. Érdekes, de ez a korszak hasonlít a Franciaországot XIII. Lajos alatt sújtó polgári anarchia korához. A három legjelentősebb herceg a gódzsámi Ali, a tigreji Vube és sóai Szahle Szelasszié volt. Az utóbbi uralkodott a mai főváros környékén, székhelye az Addisz Abebától mintegy 100 km-re északnyugatra fekvő Ankóber volt. Megerősítette országát és a 19. század közepe táján angol és francia küldöttségeket fogadott. Lőfegyvereket importált. Az

ő unokája volt II. Menelik, aki a század végén egyesítette az országot. Persze ebben a műveletben Szahle Szelasszié és utódja, Kassza is megette a magáét. Kassza főleg fegyverrel próbálta meg az egyesítést, de csak részben volt sikeres. A misszionáriusoktól megtanulta, hogyan készíthet ágyúkat, és szakembereket küldött külföldre, hogy mindenfajta lőfegyver gyártását elsajátítsák. Hadseregét úgy szervezte újjá, hogy a katonák utána már nem az emberek kirablásából éltek meg.

Bár legnagyobb vetélytársát, Alit sikerült legyőznie, amivel véget ért a hercegek kora, és II. Tevodrosz néven királyok királyává koronáztatta magát, végül is vesztett. Az angolok haragját kihívta a brit konzul elfogatásával, az ellene vezetett büntető-hadjárat élén Sir Robert Napier tábornok állt, és az angolok elfoglalták a Magdala nevű hegyi erődöt, az uralkodó öngyilkos lett. Az ő utódjává az egyesítés munkájában IV. Johannesz vált, aki Tig-réből érkezett, Mekellében volt a székhelye. Neki az egyesítés mellett elég baja volt több külső ellenséggel, mint pl. a szudáni mahdistákkal, valamint az olaszokkal, akik megvetették a lábukat Eritreában. Mivel az elődje elleni hadjáratban nem vett részt, az angolok ellátták fegyverrel és kiképezték az embereit. Az olaszokat egyik hadvezére legyőzte, ezzel megállította őket, a mahdistákat maga verte meg, de ő is meghalt a harcban.

Ezzel kezdődött II. Menelik szereplése. Pályája nem indult jól, apja halála után nem tudta a sóai trónt elfoglalni, addigra már Tevodrosz volt ott az úr, és bezáratta Meneliket Magdalába. Amikor onnan megszökött, királynak nyilvánította magát Sóában. Tetszettek neki Tevodrosz egyesítési törekvései, ő is folytatta a fegyverimportot, és saját területén újjászervezte a közigazgatást. Ismét megalapozta az európai nagyhatalmakkal a diplomáciai kapcsolatot. Nem volt egyszerű megtartania az országot függetlennek, mivel trónra lépése után 1889-ben, ami Johannesz halálát követte, az olaszokkal kötött vucsálei szerződésben az olasz szövegbe a de facto protektorátus is bekerült. A viták háborút eredményeztek, amely majdnem másfél évvel később az etiópok sikerével ért véget. Bár először az olaszok előretörték, az aduai döntő ütközetben a hatszoros emberelőny a tüzérségi hátrány ellenére az etiópokat segítette. Utána az olaszok lemondtak a protektorátusról és állandó olasz, francia, brit ill. orosz nagykövetség nyílt a fővárosban. Ezek helye ma is ugyanott van, hatalmas telkeken, eukaliptusz faóriások között.

Az aduai csatában résztvevő rászok a mai Addisz Abeba utcáinak és terinek adták nevüket, a csata színhelyéről a főváros Váci utcáját nevezték el. Menelik alapította a mai fővárost eredeti székhelye helyett, amely Anköbernél volt. Addisz Abeba új virágot jelent, ezt a nevet a császár feleségétől, Tajtutól kapta. Helyén az első jelentős építménynek az 1868-ban alapított római katolikus missziót tekinthetjük, amely a jelenlegi kórház helyét foglalta el, ahol a melegvíz forrásokat találták. A fővárost először a mai helynél 10 km-rel északabbra, az Entotó tetejére telepítette 1881-ben, ahol palotát és két templomot épített. Az utóbbiak ma is láthatóak. Kiváló stratégiai helye ellenére az Entotó nem felelt meg, ezért 1887-ben áttelepült a mai helyre. A dombra épült régi palota helyén építette ki Mengisztu a maga erődtítményét. A főváros nagyon gyorsan 100-ezres lett. A palota külföldi mesterek munkáit is magában foglalta. Körülötte helyezkedtek el a császárság tartományi főnökeinek, a rászoknak a házai. A másik nagyobb dombon pedig, ahol most az önkormányzat van, épült fel a legjelentősebb templom, a Szt. György bazilika, az is ott áll ma is.

Az országegyesítés munkáját sikerült befejeznie. Még elődje, Johannesz halála előtt kiterjesztette Sóa területét több mai tartományra, nyugatra, délre és keletre egyaránt. 1889-ben pedig ő lett a császár. Birodalma 1898-ra érte el teljes méretét, amelyhez nem tartozott hozzá Eritrea, ami akkor olasz gyarmat volt. Az egyesítés fő eszközéül természetesen a katonai hatalom szolgált, de a család bővítése is segített. Ilyen módon került egy országon belülre az a rengeteg változatos és eltérő kulturális kincs, amely az azonos vallási és nyelvi alapon álló, mégis eltérő módon fejlődő tartományokban jött létre évszázadok alatt. Az ország, vagy nevezhetjük megint úgy, hogy birodalom, fokozatosan ismét olyan lett, mint a szétesés előtti időben: lépést tartott a világ fejlődésével. A népesség által megritkított őshonos erdők helyett eukaliptusz fákat telepítettek, az első fa még nevet is kapott, az lett a Bahar Zaf. Menelik dollárnak nevezett új pénzt vertek. Sajat postabélyeget nyomtak. Addisz Abebát az első autó 1907-ben érte el. Távirógépeket helyeztek üzembe. Megépítették az Addisz Abebából Dire Davába menő vasútvonalat, amely ma is működik, de a végállomás már régóta Dzsibuti. A vonal építése több hídszerkezetet is szükségessé tett, akkor épült pl. az első híd az Avas folyó felett. Nemzeti bankot hoztak létre.

Menelik 1913-ban halt meg. Utána unokája következett, de csak rövid.

időre, mert elégedetlenség miatt le kellett köszönnie és 1917-ben Menelik lánya, Zauditu lett a császárnő. Az ezt követő időszak nem teljesen világos, mivel a következő császár már elkezdte egyengetni saját útját. Tafari Makonnen a harari kormányzó fia volt, aki 14 évesen lépett apja örökébe annak halálakor, ez 1906-ban történt. Zauditu hercegnő trónra lépésével együtt ő a trónörökös címet kapta meg. Harari rászként már érezte a világgal saját jelentőségét, kibővítette az Európához fűződő diplomáciai kapcsolatokat, és 1924-ben ő érte el Etiópia csatlakozását a Népszövetséghez. Európai útján visszaszerezte Tevodrosz koronáját, amelyet az angolok Magdalánál magukhoz vettek. Olaszországgal szerződést kötött, és attól függetlenül, hogy nem ő volt az uralkodó, megkapta a Négus (király) címet. 1930-ban lépett trónra, Zauditu halálakor. Az már ismeretesebb, hogy kétszer lett császár, először 1930-ban, majd a háború alatt, amikor angol-amerikai támogatással visszatérhetett. Ami kevésbé ismert, hogy nem az olaszok elől szaladt el a vonaton Dzsibutiba 1936-ban, hanem saját népének felkelése elől, a megszállók csak kb. 10 nappal elmenekülése után értek a fővárosba

Az olaszok a megkötött szerződést csak eszköznek tekintették az ország elfoglalásához, a már hatalmukban levő Olasz-Szomália (a mai Szomália déli része) és Eritrea mellett Ogádenbe is behatoltak, sőt Etiópiától követeltek bocsánatkérést. A franciák és az angolok természetesen falaztak az egészhez a semlegesség leple alatt. Sőt, az általános fegyver-embargó csak Etiópiát sújtotta, Olaszország maga gyártotta a hadifelszerelést. Ezt a magatartást követte a Népszövetség is azzal, hogy amikor az olaszok megtámadták Etiópiát, az ellenük elrendelt kereskedelmi tilalom a benzínre nem vonatkozott, pedig egyedül azt importálta Olaszország. Az olaszok előretörésük közben nem voltak válogatók az eszközökben.

A császár menekülése után a nép nem volt túlzottan ellenséges az olasz megszállókkal, de ez csak labilis béke volt. Egy ünnepségen Graziani kormányzó ellen merényletet követtek el, ezt a helyszínen több ezer halottal torolták meg, legtöbbször a géppuskatűz áldozata lett. Ettől kezdve már hadiállapot volt a megszállók és az etiópok között, a gerillaharc nagyban megkönnyítette az angol és amerikai csapatoknak Szudán és Kenya felől az ország felszabadítását 1941-ben. Öt év távollét után a császár megint az általa elképzelt helyére került. A trónját visszaadó két nagyhatalom segítségével Afrika legjelentősebb országává tette Etiópiát. Nemcsak az Afrikai

Egységszervezet székhelyét telepítették oda, hanem más jelentős nemzetközi szervezetekét is. Emiatt az ország viszonylag elmaradott feudális felépítése ellenére látszólag a fejlettség jeleit mutatta. A fővárosban mind a helybeliek, mind a külföldiek megtalálták a szükséges élelmiszert és egyéb árucikkeket. A lakosság különböző rétegeinek jövedelme között azonban több nagyságrendes eltérések voltak. Ez volt az oka elsősorban annak az elégedetlenségnek is, amikor a császárt másodszor fosztotta meg trónjától egy felkelés, ezúttal végleg. A taxisok nem fogadták el azt a rendelkezést az 1974. évi etióp újév (szeptember 13. környékén) alkalmával, hogy a benzinárak felmentek, ők viszont nem emelhetek tarifát. A taxis-felkelés vezetett a császár házi őrizetéhez és a katonai tanács hatalomátvételéhez. Ami ezt követte néhány hónap múlva, nevezetesen Mengisztu elöretörése, arról már szóltam.

Még egy érdekességet meg kell említenem, az etióp naptárat. Azt tudjuk, hogy a mai naptár megalkotója Julius Caesar volt, de az ő naptárja azért nem állta ki teljesen a próbát. A sok évszázad alatt, ami az ő korát követte, az évente mérhető közel egynegyed napnyi különbség, amellyel a 365-napos év kevesebb volt a valóságosnál, nagyon felszaporodott. Ezért kellett nagyon a szökőév-rendszer, amelyet Gergely pápa vezetett be. Az etiópok még ennél is nagyobb különbséggel maradtak el évente, és ez ma is tart. Az ő naptáruk tizenkét harmincnapos hónapot tartalmaz, amelyhez egy idő óta hozzávettek egy tizenharmadik hónapot, amely ötnapos. Ezzel most vannak a Juliánusz naptár szintjén. A jelenlegi különbség a mi időnkhez képest közel nyolc év, mivel ők soha nem egyenlítették ki a különbséget. És ez még évente nő majdnem egynegyed nappal. Viszont ezt felhasználták idegenforgalmi hirdetésekhez: "13 hónap napfény". Csak az nincs rajta a plakátokon, hogy a 13-ból négy hónapban szinte mindig esik az eső.

A naptárat még kiegészíti a napi időszámítás érdekessége. Ezt valószínűleg még az ókorban őseik hozták magukkal a Közel-Keletről, mert ott divatos a napkeltével kezdeni a nap óráit. Reggel hatkor náluk 0 óra van, reggel 7-kor 1 óra, és így tovább. Délben van hat óra. Este hatkor tizenkettő. A következő nap nem éjfélkor kezdődik, hanem másnap reggel hatkor. Természetesen, ez nem azonnal válik ismertté a külföldinek, csak akkor, amikor először csodálkozva kérdezik tőle, miért gondolja, hogy hét óra van, amikor még csak 1 óra az idő. Mint minden zárt társadalom, amely megnyílt

Konzervált útipor

a nyugati kultúrának, külső kapcsolataiban a világ időszámítási rendszerét is elfogadta, de maguk között az anyanyelv mellett a megszokott időszámítás is megmaradt. Aki már egyszer hiába várta a partnerét, az utána mindig tisztázza a helyiekkel, milyen időt gondoltak, amikor az időpontot megnevezték.

Országjárás

De ezután a történelmi tájékoztatás után hadd térjek vissza saját történetemhez. November elején találkoztunk Lajossal, a keramikussal, aki hívtott, hogy tartsunk velük a Rift Valleybe -- Afrikán végigvonuló hasadékvölgy -- egy többnapos kirándulásra. Nem fogadtuk el az ajánlatot, magunk akartunk lenni, helyette a háromnapos szünetet az Avas Nemzeti Park meglátogatására használtuk ki. A Ras szállodaláncnak volt ott egy lakókocsi-telepe, lefoglaltunk magunknak egy kocsit, összekészülödtünk -- Lajos vizszautasításunk ellenére felajánlotta vonatókötelét -- és az első napon kora reggel útra keltünk. Már benne voltunk a száraz évszakban néhány hete, de a természetnek volt még tartaléka, és a vidék szép zöld volt a tiszta kék ég alatt.

Etiópia központi része fennsík, amely kb. 2.500 m magasan fekszik a tengerszint felett. Emiatt az országot Afrika Svájcának nevezik, az embereket pedig, mivel sohasem voltak gyarmatosítva, jó képességűek és szorgalmasak, Afrika németjeinek. A fennsík felszíne dombos-dombos, vagy inkább hegyes-völgyes, a táj gyönyörű. A főváros környékén és az ország északi felén a múlt század során Ausztráliából betelepített eukaliptusz fák dominálnak, délen azonban, ahol a klíma szárazabb, az akácia az uralkodó. Az eukaliptusz rendkívül gyorsan növekedő fafajta. Ha hagyják, óriásivá is nőhet, ilyenek azok a faóriások, amelyek a (múlt) nagyhatalmak követségében emelkednek. A népnek azonban kell a tüzelőanyag, hát nem hagyja megnőni a fákat. A települések közelében csak karvastagságú törzsecskék nyúlnak az ég felé, igaz, olyan sűrűen, hogy alig lehet köztük átmenni. Jól kivehetőek a korábbi sarjak, amelyek mind csak a karvastagságot érik el, mielőtt újra lenyesnék őket. Az út mentén árusított kandallófa is csak ilyen husángokból áll, nem is nagyon jó a kandallóba. Az ország hatalmas, akkor, amikor ott voltam, kb. 30 millió lakosa volt, de egyáltalán nem tudták a teret betölteni, óriási távolságokat tettünk anélkül, hogy bárkit láttunk volna. Ez azonban csak látszat volt, mert amint megálltunk az autóval, hogy kinyúj-

tóztassuk a lábunkat vagy megreggelizzünk, kinőtt a földből egy kisfiú és szemmel tartott bennünket.

Az út, amin elindultunk, dél-keleti irányban hagyja el a várost, így halad vagy nyolcvan kilométert, ahol kiágazik belőle a délfelé, a Rift Valley (hasadék völgy) tavaihoz, majd onnan tovább, Kenyába vezető országút. Nekünk az eredetihez kellett ragaszkodnunk. Az első pár tucat kilométeren egyébként még jól látni, hogy közel a főváros. A forgalom is nagyobb, mint távolabb, de a települések is sűrűbbek. Az első nagyobb településnek katonai jelentősége is van, ott van az ország légierőjének akadémiaja. Mi azonban nem ezért szoktunk odamenni, mégpedig viszonylag gyakran. Itt vannak ugyanis a legközelebbi olyan tavak, ahol madarat lehet figyelni, egyikükben pedig még fürödni is lehet, mivel a közhiedelem szerint nem marad meg benne a bilharzia nevű élősködő. A város neve Debre Zeit, de hívják eredeti oromo nyelvű nevéen is Bisoftunak.

A strandolásra alkalmas tó a Hora, meg is lehet szállni a partján az azonos nevű szállóban. Addisztól csak ötven kilométerre van, ezért az időjárás nem különbözik a fővárosétól, de hatszáz méterrel fekszik lejjebb, ezért az esős évszak kezdetén érdemes leruccanni és felszedni egy kis színt, mielőtt teljes szobafogságra kényszerül az ember. Az afrikai strandolás nagyban különbözik a Balatonnál megszokott egész napi napon fekvéstől. Az afrikai nap éget, mint az autogén. Csak egyszer kell elfeledkezni róla, és már pecsenye-vörös lett az áldozat teljes teste. A tó nem valami csábító, mert a széle koszos, még szarvasmarhák is előfordulnak a parton, de ha az ember lejjebb került, már jobban el tudja fogadni. Igazi európai strandolást csak Langánón lehet elvárni, arról majd részletesebben is beszámolok később.

A madárvilág azonban nagyszerű. Ott futkosnak tőlünk pár méterre azok a vízimadarak, amelyeket egyébként csak filmről ismerünk. A madárvilág a többi tavon -- összesen öt kráter-tó van a város környékén -- még gazdagabb, egyrészt azok a tavak nem olyan divatosak, tehát kevesebben mennek oda, másrészt az utak is rosszabbak, nem mindenki kockáztatja a tengelytörést. A város azt a hatást kelti, mint általában a főútvonalra épült települések, ahol a fő utca egyben az országút is. Tele van éttermekkel, büfékkel, ahova sokan nem mernének bemenni, de az egyik, ahonnan a leggazdagabb madárvilággal dicsekedő tóra lehet panorámikusan rálátni, minden feltételt kielégít. A főúton a debre zeiti taxik száguldoznak, ezek egylo-

vas taligák egyetlen tengellyel, amelyre két autó-kerék van szerelve. A kis-termetű lovak könnyedén viszik a járműveket, amelyeken néha tíz ember is szorong.

Debre Zeit után az út tovább követi ugyanazt az irányt. A terep azonban távrolról sem sima, nagyon sok emelkedő és lejtő van. Ez az az útvonal, ahol a tengeri kikötőből jövő kamionok, áruval roskadásig rakottan, igyekeznek elérni a fővárost. Ezekon a meredek emelkedőkön bizony némelyik kocsigencsak eregeti a fekete dízelfüstöt. Azon a keresztezésen túl, ahol az út délfelé elágazik, az út iránya keletre fordul. Az elágazásnál van Módzso, onnan jó félóra alatt lehet elérni a bibliai nevű Nazret városkát. A szálló, amelyet a fővárosból ide érkező turisták számára építettek, az Adama nevet viseli. Kialakításánál az édenkertet vették alapul, sehol az országban nem ügyelnek annyira a virágos kert szépségére, mint ezen a helyen. Mivel természetes víz, tó vagy folyó nincs a környéken, a város maga mezőgazdasági központ, a szállóhoz az udvar közepén kialakított úszómedence is hozzátartozik. A városon áthaladva elérjük azt a keresztezést, ahol délfelé eltérhetünk Szodere felé, maga a szoderei út sokkal messzebbre megy, ez az út vezet a Bale hegyvidékre, ahol minden megtalálható, ami egy szabadidejűt horgászattal, vadászattal és barlangkutatással eltölteni akaró gazdag embernek kell.

Mi továbbra is rajta maradtunk azon az úton, amelyen eddig jöttünk. Innen az útvonal megint változik, kicsit Észak-Kelet felé. Ezt az irányt már tartja is végig, ez ugyanis a Dire Davába vezető, majd onnan Harrarba tovább menő útvonal. Az a vidék volt az otthona Ras Tafari Makonnennek, aki Etiópia császárává csinálta magából. Ezekért a városokért folytak a legnagyobb harcok az 1977-es háborúban Szomáliával. Nem mentünk azonban ilyen messzire, a fővárostól kb. kétszázötven kilométerre elértük azt a helyet, ahova igyekeztünk, az Avas nemzeti park bejáratát. Maga a park a főúttól jobbra-balra majdnem egyenlő arányban terül el, a turisták többsége mégis csak a déli felet ismeri. Nem is csoda, mivel csak oda lehet terepjáró nélkül behatolni. Persze az is akkora, hogy az a pár nap, amit az emberek ott töltenek, nagyon kevés ahhoz, hogy teljesen megismerjék.

Az az útszakasz, amely Nazretől a park bejáratáig tart, az út legszebb része. Település csak ritkán látható, inkább vadvédelmi körzetnek tűnik. Az út egy hegyvonulat gerincén fut, jóval magasabban a környező tájnal. A-

hogy az út egy-egy alkalommal közel kerül a fennsík széléhez, messze el lehet látni a vidéken. Sehol nyoma a civilizációnak, ilyenkor fohászodik az ember, nehogy a kocsi beadja kulcsot. Lenne mit gyalogolni, de az sem biztos, hogy eléri az ember a célját, hiszen ragadozók vannak arrafelé, ezt semmi sem mutatja jobban, minthogy a nagyritkán felbukkanó pásztorok, akik vegyesen kecskéket, teheneket és birkákat hajtanak át az úton, mindig visznek magukkal puskát. A úttest leginkább bevágásokban vagy dombtetőkön halad. Amikor megállunk, leállítjuk a motort, a csend olyan tökéletes, hogy szinte halljuk. De nem kell sokat várni, hogy az élet neszei jelentkezzenek, madár a fán, valami állat a bozótban.

Jó hetven kilométeres szakaszon haladtunk ilyen körülmények között. Utána egy nagy hosszú lejtő következett, és kitárult a vidék. Hatalmas lapályon haladt át az út, a nemrég elmúlt esős évszaktól még mindig víz volt rajta, még az úton is víz volt, hol erre, hol arra kellett kerülgetni a pocsolýákat. Amint elmaradt mögöttünk a vizes síkság, újabb érdekes jelenséget láttunk. Az út baloldalán koromfekete mélyszántás látszott. Közelebb érve felfedeztük, hogy az nem föld, hanem kőzet, valamilyen lávaképződmény. Később tudtam meg, hogy valóban láva, még hozzá csak években, nem ezer években mérhető a kora, azért volt rajta minden halott, az életnek van még párezer éve ahhoz, hogy megtelepedjen rajta.

Innen már csak pár kilométer az Avas nemzeti park bejárata. A park bejárata után pár kilométerrel a főútvonalon megint elágazás következik. Az elágazó út először észak-kelet, majd észak felé halad, és aztán keletre fordul, amíg el nem éri Asszabot, a kikötővárost. A nemzeti park még az elágazás előtt fekszik a folyó által évmilliókkal ezelőtt kivájt mély szakadékok egyik oldalán, abban a hatalmas kanyarban, amit a folyó keleti irányból Északra fordulva alakított ki. A park maga hatalmas síkság, amelyet azonban jókora emelkedések szabdalnak, tipikus afrikai szavanna. A bejáratnál az örök jókedvűen veszik el a belépődíjat, aztán már lehet is indulni dél felé a szavanna földútján. Az út egyáltalán nem egyenes, kikerüli a vízmosásokat és a nagyobb bozotos facsoportokat. Ezekből egyébként nincs is sok, csak amikor már elértük azt a nagy tisztást, ahol a múzeum van azzal a pár állattal, akiket ketrecekben tartanak, közvetlenül az Avas folyó előtt, ott kezdődik egy fás terület. A ketreceknél tanyázott egy fiatalember, aki mindegyik állattal jól megértette magát, még az oroszlan is odafigyelt a szavára.

Szép, nagy sörényes hím volt. Egy másik ketrecben egy éppen csak felnőtt korba került gepárd mászkált fel és alá. A férfi megsimogatta a fejét, amikor a rács mellé állt. Nekem is mondta, hogy tegyem, kissé vonakodva követtem a tanácsát.

Az Avas folyón van egy zuhatag, partjain pedig a Grant-gazellától a nagykuduig sokféle növényevő állat megtalálható. Ahogy a bejáratnál a folyóhoz hajtunk, az út mentén a fákon változatos madarakat láthatunk, páviánok rohannak át a kocsik előtt, a távolban pedig struccokat vehetünk észre. A struccokat először a talaj felett lebegő nagy gömböknek látjuk, a forró levegő remegésétől néha teljesen eltűnnek, aztán pedig láthatóak tetőtől talpig. A strucc tulajdonképpen nagyméretű tyúk, a kakas sötét színű, a tojó világos barna. Egy kakas környezete legalább öt-hat tojóból áll. A folyóparti sűrű aljnövényzetben a park állatvilágából szinte bármilyent felzavarhatunk.

Zsiráfok és egyéb nagytestű állatok nincsenek a nemzeti parkban, de éjszaka felébredhetünk oroszlánüvöltésre. Az oroszlánok a parknak a főútvonal másik oldalára eső részében tanyáznak, szinte soha nem láthatóak. Éjszaka azonban elcsavarognak, és átvetődnek az útnak erre az oldalára is. Ami az üvöltéseket illeti, különösen, ha nemzetközileg megtartott ünnep van, más hangok is hallatszottak: a sörkvantumukat elfogyasztott kelet-németek hangos beszéde és hahotája. A szállást afrikai mércével mérve kiválónak kell nyilvánítanom. Mi ugyan nem szorultunk rá a nagyméretű lakókocsiból kialakított házcsoporthoz tartozó étteremre, de nagyon sokan a helyi vendéglátás igénybevételét szinte kötelezőnek tartották. Éjjelente jó meleg volt a lakókocsiban, a park éghajlata már majdnem trópusi.

A parkban kedvenc időtöltésünk az volt, hogy a kanyargó földutakon lassan hajtottunk és megálltunk, ha láttunk valami érdekeseget, fotóztunk, körbenéztünk távcsővel és hallgattuk a majdnem tökéletes csendet. Láttunk oryx antilopokat, ők a kedvenceim. Nyársas antilopnak is hívják őket, testük formája és mérete egy lónak felel meg, de színük a szürkének olyan páratlan árnyalata, hogy csak azt mondhatom, oryx-szürke. Szépségük a természetnek azt a képességét jelképezi, hogy csodálatos élőlényeket alkothat. Egy alkalommal a legfőbb délutáni időszakban megálltunk egy akácia alatt. A fa nem adott semmilyen enyhét, hiába gondoltuk, hogy árnyékban vagyunk. Az akácia ugyanis nem hagyja, hogy túljárjanak az eszén, és ki-

használják. Leveleit mindig úgy fordítja, hogy a nap azok élet érje, így a minimumra csökkenti a párolgást, viszont árnyékot azt nem ad. Valami lehetett, ahol megálltunk, mert semmilyen életnek nem volt nyoma, pedig, ahogy mondtam, mindig hallani lehet a csendet. A másfél méterre is megnövő kemény afrikai fűben, amely teljesen sárga volt, talán ragadozó bújt meg, attól csendesültek el a többi állatok. Volt néhány hangya- vagy termeszkúp a közelben, egyikhez odamentünk és felmáztunk. Nem segített, így sem láttunk semmit. Elfogyasztottunk valami késői ebédet, és utána elmúlt a korábbi érzés, feltámadt a szellő, a savanna megint szokásos látványát nyújtotta.

A nemzeti parkban töltött két éjszaka közül már a másodikra készülünk, amikor kissé megkéstünk a szállásra való visszavonulással, és a lemenő nap után nagyon gyorsan beköszöntő sötétségben felkapcsolt fényszóróval kellett haladnunk a tábor felé. Nemcsak mi számítottuk el magunkat, mert meg kellett állnunk, amikor vadul integető két férfit láttunk a sötétben, a szokásos gabival a vállukon. Meg sem kérdezhettük, mi van velük, már be is nyomakodtak a kocsiba, látszott, hogy féltik az életüket. Elmesélték, hogy ilyenkor könnyen történhet baj, ha valaki elkésik a védett helyre húzódással: a ragadozók nem válogatósak. A kocsiban megnyugodtak és felszabadultan beszéltek magukról. Valószínűleg sokáig mesélték még esténként, hogy egyik este a "farandzs" vette fel őket az autójára.

Ezeket a csodálatos élményeket követően harmadik nap reggel hazaindultunk. Még a nap alig volt fenn, amikor már kihajtottunk a parkból és elértük a főutat. Az út nagyon jó minőségű volt, és a főváros felé haladva elhadtunk egy képződmény mellett, amiről már írtam, a fekete lávamező mellett. A láva-mélyszántást elhagyva következett a vízzel elöntött terület, az elmúlt három napban annyit száradt, hogy már az útról teljesen lehúzódtott a víz. Ezt követően az út elkezdett emelkedni, és az út mindkét oldalán dombok és síkságok váltakoztak. Ez volt az a szakasz, amelyről idefelé jövet úgy írtam, mint gyönyörű, de elhagyatott vidékről. Kb. 80 km/h-val haladtunk, és nem volt sem lejtő, sem emelkedő, amikor hirtelen azt éreztem, hogy a kocsik jobboldali kerekei a levegőbe emelkednek, mintha hirtelen kormányozdulatot tettem volna. Enyhe jobb-kanyarban voltunk, a kormány kissé jobbra volt kitérítve, sem a sebesség, sem más nem indokolta a kocsinak ezt a viselkedését.

Sajnos akkor még nem voltam gyakorlott vezető. Ma visszakapcsolnék és hagynám lelassulni a járművet. Akkor viszont ráléptem a fékpedálra. A kocsi ettől úgy kezdett viselkedni, ahogy a fizika törvényei alapján kell: a talajon levő kerekeken a fékek hatásosak voltak, a többiek azonban nem. A kocsi hol az egyik, hol a másik oldali kerekeit tette le az útra, közben vad cikk-cakkban hol az egyik, hol a másik oldalon akart leszaladni. Ezt még növelte az is, hogy feleségem és fiam, akik hátul ültek, nem tudtak megkapaszkodni és ide-oda gurultak az ülésen. Szerencsére abban a pillanatban egyedül voltunk az úton, azt is mondhatnám, mi voltunk az út királyai. A baloldalon az út-menti vidék majdnem 10 m-rel volt az út szintje alatt, jobboldalt ugyanaz csak 3 m-nek látszott. Próbáltam a kocsit a jobboldalon tartani, ha esetleg lefutna az útról, a kisebb rossz következze be. Végül az út jobboldalán, amikor a cikk-cakkos futástól meglehetősen lelassultunk, az első lökhárító beleütközött egy nagy kőbe, az ütközés felvette a maradék energiát és a kocsi megállt. Mivel azonban a jobboldali kerekek már leszaladtak az úttestről, sőt, még az útpadkáról is, az autó a jobboldalára fordult, valamennyi üveg azon a felén kitört, és a kocsi megállt abban a helyzetében két és fél méterrel a semmi felett, csak egy megtermett vadrózsa-bokor tartotta.

Kimáztunk a baloldali ajtón, és vártuk, hogy valaki jöjjön, aki segíthet a kocsit visszatenni az útra. Megint feltűnt, milyen hihetetlenül nagy tud lenni a csend. Kikérdeztük egymást, kinek mi baja van, szerencsére senki-nek nem esett komoly baja. Én görcsben voltam, még nem fogtam fel, mi történt -- bár tudatában voltam, hogy az autóban esetleg javíthatatlan kár keletkezett, hiszen felborulva feküdt az út szélén --, azt főleg nem értettem, hogy miért. Feleségemet nem érte megrázkódtatás, a gyerek pedig jó hecc-nek fogta fel az egészet, nevetgélt. Előttünk az út már elérte a hegygerincet, emelkedni kezdett, és néhány száz méterrel odébb egy bevágásban tűnt el. Mindez így teljesen blokkolta a kilátást, de a csend lassan megszűnt, és néhány perc múlva olyan hangot kezdtünk sejteni, mintha számos motoros jármű közeledne. Rövid idő múlva az első teherkocsi feltűnt a bukkanón.

Egy legalább húsz kocsiból álló katonai konvoj közeledett. A teherautók rendezett oszlopban jöttek, tele katonákkal és felszereléssel. Kelet-német katonai szakértők voltak és etióp katonák. Megálltak velünk egyvonalban az út másik oldalán, mivel megértették, hogy baj ért valakit, és üdvözlés

után megpróbálták felhúzni a kocsit azzal a vontatókötéllel, amit Lajos adott minden eshetőségre való tekintettel. Szegény kötél nem állta ki a próbát. De ez nem okozott semmi gondot a seregnek, elegendően leszálltak a kocsikról, és kézzel elintézték a munkát. Az egyik katona beült, kikapcsolta a még mindig rajta levő gyújtást, beindította a motort és azt mondta:

-- Tessék parancsolni. -- Bizonyára autószerelő volt civilben.

Szégyen bevallani, de meg sem tudtuk rendesen köszönni a segítséget. Igaz, úgy tűnt, nem sokat törődnek velünk, el sem várták a köszönetet, felültek és továbbmentek. Csak integetni tudtunk nekik hálaképpen. Amikor magunkra maradtunk, végre meg tudtuk nézni, mi is történt velünk. Feleségem és a gyerek örült, hogy túléltek a balesetet. Mindketten sértetlenek voltak, csak feleségem lábát karcolta meg az áldott jó vadrózsabokor. Nekem a homlokom vérzett, bevertem a belső visszapillantó tükörbe az ütközéskor.

Ez a baleset kicsit módosította viszonyunkat az autóhoz. Feleségem, bár az út hátralevő szakaszán nem mutatta ki, valójában sokkot kapott, és négy hónapig nem ült bele újból. Nálam még ennél is tovább tartott a baleset hatása, rendszeresen újra álmodtam azt a fél percet, amíg az egész lezajlott. Talán egy év is elmúlt, mire az élmény megismétlődése álmomban végre megszűnt. Később ismételten áthaladtunk ezen az útszakaszon, és akkor megfejtettem a rejtélyt: a kanyar kifelé dőlt. Az útágy egyik oldalon történő lesüllyedése megváltoztatta az út geometriáját. Mindenesetre, amikor újra arra jártam, a sebességem soha nem lépte túl a hatvanat.

Mielőtt fiamat az iskolából kivettem volna, azzal kezdődött a nap, hogy elfuvaroztam őt a tanintézetbe. Eléggé kiesett a városból, akárcsak a többi ország követsége, akik a múlt századfordulót megelőzően nagyhatalmaknak számítottak. Az első császár, II. Menelik nagy földterületeket ajándékozott a négy legnagyobb hatalomnak követségük felépítésére. Ezek egyike volt az orosz követség helye. Az utakon a forgalom mindig nagy volt, de ehhez hozzá lehetett szokni. Kialakítottam egy útvonalat a régi és új kormányzati épületek mentén, amely a leggördülékenyebb oda-visszautazást lehetővé tette. Érdekes módon különösen sokat szenvedtem egy helyi honpolgártól, az Aeroflot iroda vezetőjétől, aki ugyanoda hordta a fiát bogárhátú Volkswagenjében. Veszélyes partner volt, a legvadabb helyeken mege-

lőzött, büszkesége nem engedhette, hogy egy "farandzs" (fehér külföldi) előbb érjen célba.

Amikor a gyerek kiszállt az iskolánál, utána a város ellenkező végén levő munkahelyemre hajtottam. Napi 80 km volt a normám. Ez a hajsza megszűnt, amikor fiam kimaradt az orosz iskolából és otthon kapta a leckéket. A következő évben a helyzet nem volt sokkal jobb, akkor a fővárosnak megint az ellenkező végén levő nemzetközi iskolához kellett naponta kétszer elhajtanom. A kocsi baleset utáni javítása nem tartott sokáig, két hét alatt befejeződött. Ato Tezera, annak a műhelynek a vezetője, amelyet a kocsival örököltem a német szociológustól, mindig jó munkát végzett. Műhelyét "Autosilverio"-nak hívták előző tulajdonosa, Ato Silverio után.

Mindenesetre az az egy nap, amit a kocsi házunk parkolójában töltött a javítás előtt, elég volt, hogy szomszédom, egy másik magyar szakértő megállítsa. P. Károly korábban Budapest főépítésze volt, és kiküldetése is csak azért volt számára csábító, mert valóban fontos feladatokat kapott. Ő vezetett az etióp főváros rendezési munkáit. A Forradalom Tere, ahol a katonai felvonulásokat tartották minden évben, a P. tér becenevet kapta. Azt mondta, amikor meglátta az autót:

-- Te aztán szerencsés fickó vagy. Felborulsz az autóddal 200 km-re a várostól, és nemcsak hogy senki nem sérül meg, de még a kocsi is hazajön a saját kerekein.

A javítás két hete alatt Tamás, a kollégám hordott be a munkahelyre. A javítás után aztán átkerültem Bekele közelebbi irodájába, utána már csak 15 km-t mentem naponta. Nagy szerencse volt ez a vezetési szünet a Karácsony körüli hetekben, egyébként esetleg elmentünk volna megint valahova és bajunk eshetett volna. Akiről már írtam, a francia iskolaigazgató családját az úton fegyveresek támadták meg, a golyók megölték feleségét és idősebbik fiát. A támadást tulajdonképpen egy helyi gyerek haláláért megtorlásként követték el. A kicsit azon a környéken egy fehér kocsi ütötte el. Bármelyik fehér autó akkor és ott az ellenséget jelenthette.

Jól kihasználtuk családommal az autótlan világot. Nagy sétákat tettünk a városban, még olyan külterületeken át is, amelyeket más fehérek messze elkerültek. A főváros észak-déli gerince a Churchill út. A vasútállomástól indul délen a városközpontoz közel egy kisebb magaslaton, és áthalad az

Egység terén a centrumban, ami a legmélyebb pontja az útnak. Ez a kerek tér a centrumban egyben helyet ad a legfontosabb hivataloknak és a Kereskedelmi Banknak. Magas házban levő lakásunk ehhez a térhez közel feködt, szobánk ablakából Nyugat felé ide láttunk. Itt keresztezi egymást a Churchill és a kelet-nyugati fő útvonal, amely Kelet felé egész Dessziig vezet, amely Völló tartomány fővárosa. Talán ez az egyetlen része az országnak, ahol a terület nagy része, a tartománynak legalább a fele, nem magasföld. Sőt, itt található a helyi népességről elnevezett Danakil-mélyföld, amely legmélyebb pontján 81 m-rel van a tengerszint alatt. A danakilok néhány évtizede még nem voltak magasabb kulturális szinten, mint ezer évvel korábban. Völlótól északra fekszik Tigre tartomány, ahol Eritreán kívül szintén tigrékből áll a népesség. Node térjünk vissza a fővárosba. A centrumon áthaladva a Churchill út emelkedni kezd és felvezet a dombtetőre, ahol az önkormányzat székházát építették fel. Ugyanazon a dombon áll a kopt keresztény egyház egyik legfontosabb temploma, a Szt. György bazilika. Az út mentén a szintkülönbség mintegy 400 m. Az önkormányzaton túl, kb. 25 km-re emelkedik az Entoto hegység félkör alakú vonulata. Annak legmagasabb pontja 3.500 m felett van.

A centrumtól az önkormányzatig az út igazán világvárosi volt abban az időben. Először jobbra-balra szállodákat és pezsgő idegenforgalmi hivatalokat lehetett találni, bár volt ott egy üres házhely is, ahol valamikor az első napjaimban egy hatalmas eső alkalmával néhány tehén elhalálozott. Szegények lementek a mélyen fekvő területre egy kis friss füvet harapni, közben jött az eső, a legelőből tófenék lett több méteres vízzel, és nem tudtak felmászni a megázott meredek parton. A szállodák után jött a közlekedési minisztérium, vagyis munkahelyem, amelynek földszintje egyben a főposta volt, aztán több nagy áruház, a Banca di Roma, stb. Az emelkedő felénél egy hatalmas körforgalmat találtunk (a városban rengeteg körforgalom volt, aminek nem örültünk, mert az autósok fele a körforgalomban levőknek adott elsőbbséget, a másik fele ellenkezőleg, soha nem lehetett tudni, ki kinek fogja megadni), ahonnan jobbra-balra ismét fontos utak indultak ki. Itt volt a legjobb és legfrissebb pörkölt-kávét árusító üzlet, nem is egyszerű üzlet, maga a pörkölő-üzem, ahol soha nem kaptam rossz minőséget.

Még feljebb az út jobboldalán voltak feleségem kedvenc kis-boltjai. Itt

mindent lehetett kapni a koporsótól a zsiráf farok-szőréből készült kar- és nyakpereceken át az elefántcsont ékszerekig. A Churchill út baloldalán az önkormányzat felé haladva, de onnan bizonyos távolságra található Afrika legnagyobb szabadtéri piaca, a Merkátó. Ahhoz, hogy teljesen fel lehessen deríteni, legalább egy hónapra van szükség napi többórás sétában. Valódi csoda. A földre terített takarókon álló tálakban hatalmas halom fűszereket láthatunk. Nincs áru, amit ott ne lehetne megkapni. Első napjaink alatt, amit a városban töltöttünk, Elemér kakaót akart vásárolni, de a boltokban nem kapott sehol. A Merkátón sétálva belebotlott valakibe, aki nagyon ajánlotta szolgálatait, minden áron el akarta kalauzolni. Azt válaszolta a férfinak, aki ismereteit ajánlotta fel, hogy mutasson neki kakaót. Az illető kacskaringós úton egy kis bolthoz vezette, ahol valóban volt kakaó.

Szerencsétlen avasi kirándulásunkat követően hetekig feleségem a gyerekekkel naponta sétálni ment, amíg én munkahelyemen voltam. A gyümölcs- és kosárárusok már jól ismerték őket, és nejem hamarosan kiderítelte a "legkeményebb vevő" státuszt. Minden árat mélyre le tudott alkudni. Egy alkalommal egy grape-fruit árus utána hajigálta a gyümölcsöt mérgeiben, már nem bírta idegekkel. Igaz, ami igaz, valóban vett néhány népművészeti remeket a valódi árán, nem az európaiaknál szokásos feláron. Mindig jó szeme volt a természetes értékekhez, és az volt az utolsó alkalom, hogy olyasmit vehetett, mint a zsiráffarok-szőrből készült gyűrűk, karkötők és nyakra való gyűrűk. Vagy elefántcsontot, nem a kínai típust, mint a 16-rétegű faragott gömbök, de művészi alkotásokat a maguk területén. Voltak emléktárgyak ezüst vagy arany foglalatba helyezett oroszláncarmokból és számos egyébből.

Feleségemnek a bőrre festett etióp képek voltak a kedvencei. Stílusuk tökéletesen egyedi, általában történelmi eseményeket, népszokásokat és az ország különböző népeinek jellegzetes mindennapi tevékenységét ábrázolják. Amhara betűs feliratok vannak rajtuk. Ezeket a képeket a rajtuk szereplő emberek száma alapján árulják, egy birr minden személy. Nejem annyit vett belőlük -- gyakran annyira kedvező áron --, hogy itthon a családtagoknak és ismerősöknek szuvenirként is el tudtuk ajándékozni. Ezeken a sétákon fiam a városról jó ismereteket szerzett.

Abban a magas házban, ahol mi laktunk, rajtunk kívül csak egy magyar szakértő volt, az az építész, P. Károly, aki a városrendezést felügyelte. A

többiek helyiek voltak a felső tízezer képviselőjében -- Károly egyszer így jellemezte a felső tízezer fogalmát: "Jó dolog a feudalizmusban kiváltságosnak lenni" -- és szovjet katonatisztek. Az utóbbiak egyike elég sok kellemetlenséget okozott nekem, amiről még lesz mit mesélnem. A házat a kerületi önkormányzat fegyveresei őrizték, mint a többi nagy házat is, a bűnözők ellen. Az örök fizetés-kiegészítésükre úgy tettek szert, hogy szolgálati idejük alatt az alagsorból vizet hordtak fel a lakásokba, amikor a városi vízellátás gyengesége folytán vízhiány lépett fel. A házban nemcsak a vízzel volt baj. A beépített két lift mindig betegeskedett, de néha egyszerre romlott el.

Ez volt a helyzet akkor is, amikor egy szudáni fiatalember kereste a házban líbiai ismerősét. Ez akkor történt, amikor Kaddhafi megkeményítette politikáját és kiküldte embereit, hogy végezzék ki a külföldön élő ellenzéki líbiaiakat. Néhány hónappal korábban már mindegyiknek küldött üzenetet, és hazarendelte őket, hogy saját hazájukat építsék, ne az idegen országokat. Akik nem engedelmeskedtek, azokat kommandósai a helyszínen megölték. Szóval, a mi házunkban korábban élt egy líbiai fiatalember, akinek jó kapcsolata volt egy frissen végzett szudáni orvossal. Ő azonban komolyan vette az elnök figyelmeztetését és hazament. A szudáni emiatt nem találta, és mivel a lift nem működött, gyalog ment le a lépcsőn. Mivel Magyarországon, Pécsen végzett, értett magyarul, és meglepődött, hogy a lépcső-kanyaron túlról magyar beszédet hall. Az én családom volt az, amint a liftet várták és a gombokat nyomkodták. Egyszer csak valaki saját anyanyelvünkön szólott hozzájuk. Rendkívül meg voltak lepve, amikor a fordulóból előbukkant egy helyi ember -- a szudáni arabok szinte megkülönböztethetetlenek az etiópoktól --, de azért szóba elegyedtek vele. Behívták a lakásba és várták, hogy hazaérjek. Amiről nem tudtak, az volt, hogy aznap nagyon el voltam foglalva, és mire hazaértem, az idegen már elutazott Észak-Jemenbe. Azért pont oda, mert hazájában nagyon rossz volt a gazdasági helyzet, neki pedig sok pénzre volt szüksége, hogy visszamehessen Pécsre és szakorvosi képesítést szerezhessen -- no meg elvehesse azt a magyar kislányt, aki szintén orvos lett, és akivel eljegyezték egymást tanulmányaik alatt --. Sanaa-ból jó ajánlatot kapott, amit el is fogadott, mivel még nem tudta azt, amit saját bőrén kellett megtanulnia. Dr. Hamidról még lesz mit mesélnem.

Amint már beszámoltam róla, Ato Bekele, főnököm, szívesen vette ja-

vaslataimat és a munka mellett személyesen is jó kapcsolat alakult ki közöttünk. Eljött a január és főnököm megszervezte asszabi utazásunkat. Még arról is meggyőzte az FTO igazgatóját, hogy engedje meg családom részvételét is. Jármányunk egy hosszabbított fülkés Datsun kisteherautó volt. Az út két napot vett igénybe oda, ugyanannyit vissza, egy napot pedig a kikötővárosban töltöttünk. Természetesen rendkívül örültem, hogy családommal együtt láthatok újabb vidékeket, bár sejtettem, hogy nagyon fárasztó lesz az utazás. Így is volt, de megérte, olyan élmény volt, amit nem lehet egyhamar elfelejteni. Bekele ezt az utat átlagosan évente kétszer tette meg. Ismerte a vidéket, mint a tenyerét. A kocsit is rendszerint ugyanaz a volt kamionsofőr vezette, aki velünk is együtt utazott. Az út célja az volt, hogy találjunk megfelelő helyet és lehetőleg mérjük fel a lehetőségeket a vállalat által megrendelt háromszáz FIAT teherautó első szervizéhez, mivel ezeket hajóval szándékoztak Asszabig hozni, onnan pedig saját lábón át Addisz Abebába.

A nemzeti parkig ismerős volt az út, de utána sok új dolgot láttunk. A kikötővárosig tartó 860-km-es távot nagyjából három egyenlő részre oszt-hatjuk. Az első szakasz az elágazásig tart, ahol a Dire Davába és az Asszabba menő út elválik. A második az elágazástól a Dzsibuti környéki hegyekig nyúlik, ahol az út találkozik a Dessziből Asszabba menő útvonallal. A harmadik azoknak a hegyeknek a völgyeiben halad egészen a tengerig. A második szakasz pár kilométerrel azután kezdődik, hogy az Avas folyó, amely a nemzeti parkot megkerülve keleti illetve észak-keleti irányát elhagyja és Észak felé fordul, keresztezi a harrari főutat. A híd után az út tovább halad, majd kiágazik belőle balra a danakilok földjére menő útvonal. A főút mentén a táj szinte üres és lapos, füves-bozótos afrikai szavanna, csak egyetlen különleges csúcsos hegyet látni, az Ajelut, ami körülbelül az egész útvonal közepén magasodik. Annyira feltűnő, hogy már 120 km-ről látható, nem véletlenül, magassága több, mint kétezer méter.

Környékén, tőle északabbra van egy település, a neve Gevani, ahol a lakók afárok, akiket más népek danakiloknak hívnak, ami nomádokat jelent. Természetből fogva gyönyörű emberek, de rendkívül jellegzetesek, különösen a férfiak. A II. Világháborúig fejdáraszok voltak. Mészáros doktor könyvében van egy eset, amikor tudtán és akaratán kívül megsértette az egyik szolgát, aki nála fegyverhordozóként dolgozott, és csak úgy kerülte el, hogy a fiú megölje, hogy nagyon éberem aludt. Jellemző ezeknek az em-

bereknek a büszkeségére, hogy a rajtacsípett támadó könyörgött, végezzen vele, nem maradhat a törzsénél úgy, hogy legyőzték.

Amikor mi ott jártunk, szerencsére már nem voltak igazán nomádok. Ezért is terjedt el a saját nyelvükön alkotott nevük, hogy afárok. Amióta letelepedtek, Etiópián belül Vollót és Hararge tartomány -- fővárosa, Harrar után hívják így, ez az a terület, amelyet Szomália is magáénak tart, egyébként alig laknak benne, mivel száraz kősvatag az egész -- északi részét foglalják el, de a nép legnagyobb része Dzsibutiban, régi nevén Francia Szomáliában él, amelyet Franciaország sikeresen megtartott még a háború alatt is. Ennek a mini-államnak a megnevezése ma az afárok és isszák földje. Öltözékükben ma már kevéssé különböznek a többi etióptól. Ugyanolyan gabit hordanak, mint az amharák, csak nincs rajtuk alatta nadrág, mivel a kisebb szintmagasság miatt az időjárás sokkal melegebb. Sivatagos vidékükön, annak északi részén Tigrében, amint már korábban említettem, van egy mélyedés, ami 81 m-rel van a tengerszint alatt. Ez a száraz vidék a Föld legmelegebb pontja, a csúcshőmérsékletet 54 C fokban mérték. Van egy endemikus állatfaj is, ami csak ezen a sivatagos vidéken él, az etióp vadzsamár. Közeli rokonát Afganisztánban lehet megtalálni. A danakil mélyedésnek még van egy érdekessége: közepében van egy működő vulkanikus hegy.

A mi útvonalunk ettől a mélyedéstől jócskán dél-keletre haladt el észak-keleti irányban. Az időjárás azonban ki volt billenve valamilyen okból a helyéről, ezen a vidéken, ahol csak minden második évben várható egy-egy kisebb eső, az egész utat lassú folyamatos esőben tettük meg. Hogy valami rendkívüli történt, azt az állatok viselkedése is mutatta, láttunk több, mint 100 struccot együtt, holott ezek az állatok soha nincsenek többen egy csapatban, mint öten-hatan. Még mielőtt elértük volna az Ajelu hegykúpot, láttunk egy férfit igen koszos öltözékben, amint visz valamit a kezében. Bekelét is érdekelte, odakiáltott neki oromo nyelven, amelyet az itteniek is beszélnek, neki pedig anyanyelve. Kérdésére az illető kicsomagolta, és megláttuk, hogy struccotjást cipel. Megálltunk, mert családom azonnal izgalomba jött, hogy nekik az pedig kell. A férfi odajött, és rövid alkudozás után megvettük a tojást öt birrért (2,50 dollár). Hirtelen még kettő került elő. Azt is megvettük. A tojások minden félelmünk ellenére épségben hazaértek, és közülük kettő -- persze csak a héjuk -- ma a vitrinünkben díszlik. Az útról hazatérve egyet az orvos házaspárnak adtunk, kettőt mi ettünk meg, egyiket

33 tyúktojásnak megfelelő rántottának -- súly alapján --, a másiktól, amikor már ügyeltem arra, hogy a fehérjét és a sárgáját külön tálba fűjjam ki, feleségem piskótát sütött.

A hegy utáni településnél megálltunk ebédelni. Az afárok körülálltak bennünket, és egyenként kezét kellett velük rázni. Eléggé vad alakoknak látszottak, hosszú kardjuk hüvely nélkül volt az övükbe dugva handzsárszerűen. Némelyiknek puskája is volt. Főnököm, Bekele elmondta, hogy ezek az emberek nagy elismerést tanúsítanak azok iránt, akiket viselkedésük illetve kinézésük alapján tisztességesnek találnak. Ezek szerint bennem is láthattak valamit, mert úgy tűnt, befogadtak bennünket. Az is lehet, hogy "a barátom barátja is a barátom" elv alapján történt az egész, hiszen Bekelét és a sofőrt már sokszor láthatták a céges autóval arra járni.

Tovább hajtottunk, és az éjszakát egy Trena nevű nagyon kis településen, egy rettentően jelentéktelen szállóban töltöttük. Nem volt sem folyóvíz, sem villanyvilágítás. Az alvás rövid volt, már hajnalban tovább kellett mennünk. Még csak pirkadt, amikor az Avast utoljára láttuk meg ezen az úton, amikor áthaladtunk felette. Utána már tőlünk jobbra csordogált, amíg két nagy tavon keresztül folyva el nem tűnt a száraz homok alatt, mielőtt elérte volna a tengert. Napkeltekor megláttuk a hegyeket. Röviddel utána ráfordultunk a Dessziból Asszabba menő útra, utunk harmadik szakaszára. Félelmetesnek találtuk ezt az útvonalat, bár lenyűgözően szépnek. Fel-le a szerpentineken, sós lapályon keresztülhajtani, soha nem látni másik járművet, legfeljebb azokat, amelyek leszaladtak az útról és sorsukra hagyták őket. Az egyik nagy piros Volvo F-10 teherautó tökéletesen épnek látszott, éppen csak a mentés megszervezése többbe kerülne egy új kocsni értékénél. Láttunk egy négy-kerék hajtású járművet, amely úgy össze volt törve, úgy nézett ki, mint egy összegyűrt sörös-doboz. Ezek mind emlékeztettek bennünket, hogy jobban vigyázzunk az életünkre. De mindezekkel együtt is ez az utolsó útszakasz gyönyörű volt.

A második nap délutánján elértük úti-célunkat. Január lévén az idő jó volt, mindössze 30 C fok volt a hőmérséklet, és szinte száraz a levegő, mivel a szél Nyugat felől fúj. Nyár folyamán 50 fok fölé megy, a relatív nedveségtartalom pedig 100 % a tenger közelsége miatt. A város igazi arab jellegű település, mindenütt por, hulladék, kosz volt. Az épületek rettenetesen leromlottak. Manapság ez másként lehet, mert már nem része Etiópiának,

Eritreához tartozik, ami külön ország, a forgalom pedig sokkal kisebb. Szállásunk egy bungalókból álló szálloda volt, az egyik kis ház csak a miénk volt a családommal. A meleg miatt nem tudtunk jól aludni, másnap pedig igyekeztünk végezni minden munkával, hogy mielőbb visszatérhessünk. Családomat a szálláson hagyva, elmentünk Bekelével megtekinteni a leendő karbantartó egység helyét. Egy lankás domb egyik felét elhordták építési kőnek, ott egy nagy, három oldalról védett terület keletkezett, ideális a telep számára. A szemle és jegyzetelés után visszatérhettem a családomhoz. Bekele kivitt minket a tengerhez és magunkra hagyott a tengerparton egész délután, ő maga elment elintézni a maradék hivatalos ügyeket. Mi megpróbáltuk kihasználni a páratlan lehetőséget, hogy a világ leggazdagabb tengerében búvárkodhatunk. A magam részéről bementem úszni, sőt, a víz alatt is alaposan körülnéztem, annak ellenére, hogy tartottam a cápáktól. A parton sok mindent begyűjtöttünk, fiam még remeterákokat is fogott, és mivel életben maradtak, elvitte őket addiszi lakásunkba.

Amikor Bekelék végül estefelé értünk jöttek és elhagytuk a partot, feleségemnek új ötlete támadt, megkérdezte, lehetne-e teknőspáncélt venni valahol. A helyiek elkalauzoltak bennünket egy halászhoz, akinek volt öt darab, mindet megvettük. Később három a Vadvédelmi Hivatalhoz került, nekik adományoztam, amiért engedélyezték látogatásomat a nyugati országrészbe az Omo folyó völgyében, ahol nagyvadak is élnek -- bár a látogatásra nem került sor, erről később számolok be --. Egyik páncélt megtartottuk, az ma is velünk van a lakásban.

A visszafelé vezető út mindig más egy kissé, mint az oda vezető. A vadregényes hegyi út mentén az egyik kis falut teljesen feldrészítve találtuk. Bekele felderítette a helyzetet, aztán nekünk is elmondta a megfejtést: a helyi pártokrata fiának volt a lakodalma. Ehhez az eseményhez felállítottak egy hatalmas nyitott sátrat, ahol legalább százan tudtak az asztaloknál a ló-cákon ülve enni. Bekelét azonnal el is kapták és leültették. Ő viszont nem akarta, hogy mi elmulasszuk ezt az eseményt, helyet kellett foglalnunk vele együtt a sátor alatt. Az etióp vendégszeretet pedig mérhetetlen. Az elmúlt hét hónapban addig a napig sikerült elkerülnöm, hogy nemzeti eledelüket megkóstoljam. A szállodai hat hét alatt csak mások tányérján láttam, és mivel az indzsera szürke pokrócdarabra emlékeztet, nem nagyon kívántam meg. Itt most lehetetlen volt kibújni. Amikor a vendéglátók látták, hogy ta-

pasztaatlanok vagyunk, még segítettek az indzsera csavargatásában is, és megmutatták, hogyan kell enni a vatot indzserával.

Feleségem 35 éve dolgozik az egészségügyben. Mielőtt kijött volna hozzám, minden lehető információt begyűjtött, jól tudta, hogy Etiópiában a világ minden fertőző betegsége megtalálható. Ezek között legalább három emésztőúti megbetegedés van. Most lehetőségünk volt kipróbálni az immunrendszerünket. Talán különösnek hangzik, de egyikünknek sem lett semmi baja az ételtől. Sőt, nekem annyira ízlett, hogy utána minden lehetőséget kihasználtam az etióp nemzeti ételek fogyasztására. A visszaúton egy viszonylag luxuskivitelű szállóban aludtunk, abban, ami Nazret városban épült főleg külföldi vendégek részére, és amelyről már írtam. Másnap délre a fővárosba értünk.

Hétköznapi Addisz Abebában

Főnökömmel kezdettől fogva jó kapcsolatban voltunk, de az asszabi út után valódi barátokká váltunk. Meglátogattak bennünket otthonunkban, mi pedig őket házukban. Ott láthattam, hogyan készül az egyedülálló etióp kávé -- amhara nyelven bunna --. Szolgálójuk, egy fiatal lány nyerskávét tett egy kerek fémlapra, amely kissé meg volt domborítva, így enyhén gömbsüveg alakja volt, aztán a lapot egy lábakon álló kis faszéntűhely parazsa fölé helyezte. A lapot a parázs felett tíz centivel a tűzhelyre szerelt gyűrű tartotta. A lány legyezgette a tüzet és kevergette a kávé egy fakanállal. Tíz perc alatt a kávé készre pörköldött. Mindez a szoba kandallójának padlóján zajlott le, és a füstöt a huzat kivitte a kéményen, az egészből csak egy enyhe kellemes kávéillat érződött.

Famoszárban megtörték a még mindig forró pörkölt kávé, a kávéőrlemény -- fél szemektől egészen a púderfinomságig -- egy kerámia főzőedénybe került. Ennek is érdekes alakja volt, ami emlékeztetett a lopótökre, csak nem volt alul lyukas, a gömb térfogata kb. egy liter lehetett, és 30 cm-es vékony nyaka tetején kiöntő csőr volt kiképezve. A nyakon fogantyú is el volt helyezve, a főző fekete égetett kerámiából készült. A darált kávé tetejére betöltötték a szükséges mennyiségű vizet a nyíláson át kiszűrődő zaj alapján, a készüléket pedig elhelyezték közvetlenül a parázon a felső tartógyűrűn belül. Amint a víz forni kezdett, azt a kijövő gőz jelezte. Ekkor a főzőt félretették, egy textilből csavart gyűrűre állítva -- ami hasonlított ahhoz a gyűrűhöz, amin a nők kosarat visznek a fejükön --, a száját lazán bezárták egy kukoricacsutka darabbal. Negyedóra elteltével a kávé csészékbe töltötték.

Mivel nálunk Magyarországon a kávé kultúrájának számításba jött, mindenki ért hozzá valamennyit. Hozzá ez az élvezeti cikk először a törököktől jutott el, aztán ismételtelen az olaszoktól az osztrákokon át. Az olaszok az etiópoktól tanulták a kávé készítését. Soha sehol nem ittam jobb kávé, mint Etiópiában. A kávé egyébként abból az országból származik. Nyugati felén van

Kaffa tartomány (korábban önálló királyság), a kávé neve azt jelenti, "Kaffa ital". Hadd meséljem el a kávé történetét. Az etiópok a 4. században lettek kopt keresztények, kolostorokban élő szerzeteseik is voltak. A nyugati esős vidéken, ahol a mai napig vannak esőerdők, a kávé magától nő. Nem termesztik, csak leszedik. A papok ezt úgy tanulták meg, hogy amikor egy bizonyos helyen legeltették a kecskéket, az állatok egész éjjel nem aludtak. Megtalálták az okát, egy bizonyos bokor volt a felelős, a kecskék ennek a levelét rágták le. Amikor virrasztaniuk kellett imádkozásnál, ők is rágták, hogy ne aludjanak el, és jó eredménye volt. Csak hát rossz volt az íze. Végigpróbálták a piros bogyókat, a bennük levő magokat nyersen és pörkölve, végül felfedezték a kávéitalt.

Bekeléknél sok gyerek volt, a legidősebb kb. fiammal egykorú, a legkisebb még csecsemő volt, odaérkezésem után született. Két kocsijuk volt, mindkettő elég öregeske. Felesége, Vojzeró (férjes asszony megszólítása, mint a Mrs. az angolban) Vodöri saját céljaira és a gyerekekére egy Mini Morrist vezetett. A férj kocsija Volkswagen Variant volt, mivel azonban mindig szűkében volt az anyagiaknak, nem javította megfelelően, így a kocsit gyakran lerobbant. Olyankor megkért, vigyem el az én Fiat 127-esemmel, ahova mennie kellett. Maga nem tudta volna vezetni kockázat nélkül a külföldi rendszám miatt, bár időnként természetesen átengedtem a kormányt. Azokat a rövid szakaszokat nagyon élvezte, mint mindig, olyankor is rendkívül intelligensen fejezte ki magát, eltérően már említett honfitársainktól.

Munkaidőnk reggel 9-kor kezdődött, 1 és 3 óra között ebédszünetünk volt, és este 6-kor mehettünk haza. Amikor nem volt kocsival, együtt mentünk ebédelni az én kocsimmal vagy hozzánk, vagy egy kis helyi étterembe, amelyet "Bunna Bejt" (kávéház) néven ismertek. Felváltva fizettünk, leginkább én akartam, mert tudtam, hogy nehéz neki, de büszkesége nem nagyon engedte meg az ilyesmit. Amikor nálunk ebédeltünk, az mindig kockázatos volt. Feleségem jól főz, de nem mindig egyenletes minőséggel. Kiküldetésem előtt megosztottuk a konyhai munkát, a bonyolultabb ételeket közösen készítettük.

Erre tudok mondani egy esetet, ami az előzőket illusztrálja. Érkezése utáni napon, amikor munkába indultam, nejem éppen neki akart látni a főzésnek, megkértem, hogy csináljon mangó-levest. Megmutattam a man-

gő-gyümölcsöket, aztán a papajákat is azzal, hogy majd ebéd után nyersen elfogyasztjuk az utóbbit. Amikor a levest kanalaztam, felfigyeltem a mangóra az asztali gyümölcsös kosárban.

-- Nem főzted meg az összes mangót? -- kérdeztem tőle.

-- Dehogynem -- válaszolta.

-- Ott még vannak mangók.

-- Az nem papaja?

Szóval a levest papajából főzte. Ami nem egészen mindegy, mert a mangót a barackhoz és a szilvához tudnám hasonlítani, a papaját pedig a sárgadinnyéhez, bár fán terem. Nem kedvencem a papaja, túl édesnek tartom, nincs benne az a jó zamat, ami még a legkevésbé ízletes dinnyében is megtalálható. Magja apró kerek, úgy tűnik, mintha nem is kötődne a gyümölcshez, csak valahogyan beleszórták volna, össze-vissza gurul benne. A papajafák nem nagynövések, a gyümölcsök közvetlenül a törzs felső végénél nőnek a korona alatt, mintha nyaklánc lenne a fán. A mangó más, az akkor igazán jóízű, amikor még nem puha a húsa. A teljes gyümölcsöt betöltő lapos maghoz a gyümölcs rostjai erősen ragaszkodnak. Úgy lehet könnyen elfogyasztani, hogy a mag mellett kettészeljük, majd a másik feléből is ugyanígy kivágjuk a magot, a két felet pedig felkockázzuk és kifordítjuk a bőrt. Akkor már csak a kockákat kell leharapdálni a héjáról.

Bekelére minden körülmények között számíthattam. Egyszer anyánk (a bonyolító hölgy a TESCO-nál) valami apró hibát csinált otthon, és nem kaptam fizetést abban a hónapban. Csak súlyosbította a helyzetet, hogy éppen vettem valami nagyobb tételt, és semmi tartalékom nem maradt. A többi magyartól nem kaptam segítséget, mindegyiknek megvoltak a maga gondjai. Végül Bekeléhez fordultam, és ő kölcsönadott 200 birrt (100 dollárt). Egy hónapig ezen éltünk, és csak krumplit ettünk, ahogy az etiópok vatot és indzserát naponta háromszor.

Barátságunk nem kerülte el Tamás kollégám figyelmét, és a magyar szakértők hamarosan úgy néztek rám, mint egy különleges állatfajra. Nem volt szokás bárkivel kapcsolatot tartani a szakértői körön és a magyar diplomatakon kívül. Az egyetlen elfogadható kivétel volt az amerikai, francia vagy angol személyeket, leginkább UNIDO szakértőket érintő felső tízezer jellegű kapcsolatok. No de olyan még nem volt, hogy egy helybelivel! A magyar külügy igyekezett a szervezetséget a külföldi szolgálatban levő tel-

jes magyar gárdára kiterjeszteni, az addiszi követnek is ebbe az irányba kellett terelnie az eseményeket. Hiszen abban az időben Magyarország nem volt a minta-demokráciák közé sorolható, bár a legvidámabb barakk volt a táborban, mégiscsak inkább lehetett a rendszert diktatórikusnak nevezni. Abból a célból, hogy a szakértőket saját köreiken belül lefoglalják, rendszeres rendezvények voltak vagy a követség épületében -- amelyet ott-tartózkodásom első évében átköltöztettek egy viszonylag jól megközelíthető helyről, a kereskedelmi bank szomszédságából, egy távoli környékre, ahol kizárólag bádováros vette körül -- , vagy pedig a követ rezidenciáján. Mindig elegendő ital állt rendelkezésre, és a legtöbb embert kielégítették ezek az emelkedett események. Először nekem is tetszettek, de hamar rájöttem, hogy nem nekem valók. Alig pár hónapja voltam kinn Etiópiában, amikor az ottani magyar nagykövet terminusa lejárt, így új személyt küldtek ki erre a feladatra. Az előző követ V. György volt, Péter nevű testvére volt sokáig a magyar külügyminiszter. Az új követet T. Eleknek hívták, évekkal később Budapesten megtudtam, hogy az egyik külker cég vezérigazgatójának öcséséről volt szó. Felesége a MALÉV légi utas-kísérőinek volt a főnöknője.

Tana-tó

Ahogy múlt az idő, feleségemnek sikerült feldolgoznia a baleset miatt őt ért sokkot, és megint képes volt beleülni az autóba, így mindenhova elmentünk a főváros környékén. Aztán amikor a Húsvét közeledett, elhatároztuk, hogy ellátogatunk a Tana tóhoz, a Kék-Nílus forrásához, és a híres zuhataghoz a kifolyás közelében, ami tulajdonképpen maga a folyó forrása. Megbeszéltük a témát Jánossal, a TESCO-képviselővel, aki segített beszerezni az állami hatóságoktól az áthaladási engedélyt -- és valószínűleg elterjesztette a hírt szándékunkról a magyar kolónia tagjai között --. A Bahar-Dárban levő szálloda is a Ras lánchoz tartozott, szobát foglaltattam a nevemre. Hogy elegendő üzemanyagom legyen az útra, meg kellett töltenem két marmon-kannát. Az idő esős volt, eléggé különös, hiszen a február-márciusi kis esős évszakra már túl voltunk. Mindenesetre ez a kirándulásunk is maradandó élményt nyújtott.

Az odavezető út észak-nyugati vezetése, bár a fővárost Észak felé magas hegyi hágón át hagyja el. Az út egy részét már ismertük, mivel több kirándulást csináltunk magunk is és D. doktorékat is elvittük -- bár ezt úgy is mondhatnám, hogy ők vittek el minket saját kocsikkal, mert Gyuri kilökött a volán mellől, és ő vezetett, eléggé rally stílusban -- az első hónapokban megérkezésük után, amíg saját kocsijuk nem volt. A táj csodálatosan szép, de emellett vannak történelmi látnivalók is. Ezek egyike a Debre Libánosztanban levő középkori kolostor, amelynek első abbéját, Tekle Hajmánót azóta szentté avatták. A kolostorhoz néhány kilométert egy bekötőúton kell menni. A másik látványosság a főúton van, egy kissé messzebb, ez egy 16. századi kőhíd. Ma is használják a főúttal párhuzamosan, attól kb. egy kilométerre haladó földúton, ahol a teherhordó állatokkal közlekednek. Portugál híd a neve, mert sokáig azt hitték, ők építették, hiszen abban az időben nagyon sok kísérletet tettek az ország elfoglalására. Nem ment ugyan nekik, és másoknak sem, ezt a népet nem lehetett gyarmatosítani. A portugálok Aduánál tanulták meg a leckét. Szóval ezt a két helyet már láttuk. Most azonban nem 100, hanem több, mint 550 km-t akartunk megtenni, és ennek

csak a fele van aszfaltozva, a többi jellegzetes "afrikai" makadám út. Ez a jelző azt jelenti, hogy a túlságosan is megrakott teherautók kerekei félretolják a kavicsot, és két mély barázdát alakítanak ki, a barázdák között és mindegyik oldalt egy-egy kövekből összetúrt gerinccel. Ezeket a barázdákat csak a magasabb járművek használhatják, személyautóknak az egyik oldali és a középső gerincen kell haladni. Csak korlátozott sebességet érhetünk el, ha 50 km-nél többel haladunk, lehetetlen az egyikről a másik oldalra biztonságosan átváltani, ami pedig időnként szükséges. Nemcsak a kerék, az egész kocsi is tönkremehet egy rossz manővernél. Ezt az 560 km-t 14 óra alatt akartuk megtenni.

Voltak más magyar szakértők is ugyanazzal az úti-céllal, de ezt csak akkor tudtuk meg, amikor megelőztek bennünket. Gondosan lefoglalt szállodai szobánkat pedig a figyelmetlen hivatalnokok kiadták nekik. Amikor megérkeztek és jelentkeztek, a szállodaportás csak a nemzetiséget ellenőrizte, a nevet nem. Szerencsére egy kelet-német meggondolta magát, otthon maradt Addiszban, az ő szobáját kaptuk meg a sajátunk helyett. Majd más helyen még megpróbálok egy kis kiegészítést adni ehhez a témához, amit az ősemlék úgy fejezett volna ki, ha választékos lett volna a nyelve, hogy "aki bírja, marja".

A Bahar Dárig vezető út nem egészen fele távolságnál keresztezi a Kék-Nílust, amelyről még lesz mesélnivalóm. A folyó mély kanyont vágott magának, amelynek alja legalább ezer méterrel van a környező vidék alatt. Az előzőekben említett portugál híd után még elhagyjuk az eléggé nagy Ficsé várost, majd a kis Gohe Ciont, ahol a folyó völgybe vezető szerpentin út elindul lefelé. Itt még aszfaltozott az út, de minősége már nem tökéletes. Az aszfaltozás nem sokkal azután ér véget, amikor áthaladunk a Nílus felett átvezető hídon. Attól kezdve makadám úton kell haladni. A Kék-Nílus (amharául Abai) völgye olyan látvány, amit nem lehet elfelejteni. A folyó a szakadék mélyén folyik, és felette híd ível át. Amikor leereszkedtünk a hírhoz egy szerpentinon, átestünk a komoly vizsgálaton a katonai őrség részéről, és ugyanúgy felhajtottunk a másik oldalon, majdnem a fővárosig el lehetett látni. Egymás mögötti sorozatos hegyvonulatok húzódtak, mintha falak lettek volna sorba állítva. A legmagasabb ponton álltunk, a látvány páratlan volt. A hídnál jelentéktelenebb szerkezetet egyébként keveset láttam. Mégis fontos, ha arra gondolok, amit Mészáros doktor írt le, hogy a húszas

években a krokodiloktól hemzsegő vízben a szolgák hátán keltek át az utasok, a víz pedig elég sebes, akkor is az lehetett.

Amint a kanyonba vezető szerpentinre elkezdünk lefelé ereszkedni, úgy éreztem, még soha nem vezettem olyan terepen, ahol ennyire könnyen történhet velem baleset, ami itt nagyon könnyen tragédiát jelenthetett volna. Arra gondolok, hogy összefuthatunk egy nagyobb járművel, amely esetleg leszoríthat. Vagy megállásnál elég, ha a kézifék nem fog kellően, a kocsik elindul és lezuhan. Az egyik kanyarban láttunk is friss nyomot, először az erős enyvszagot éreztük meg, aztán megpillantottuk az aszfaltba sajtolt két szegény csacsit. Szerinte az országban rengeteg ilyen teherhordó állat van, a vezetők általában vigyáznak rájuk, maguk a szamarak sem olyan szamarak, mint a nevük mutatná. Ez volt az egyetlen eset, amit magam láttam, hogy szamarat baleset ért, illetve Tamás kollégám okozott egyet, ahol a kocsija majdnem megsemmisült. Általában az az érzése az embernek, hogy a szamarak mindig okosabb a hajtójánál.

Amint a Nílus kanyonjából felkapaszkodtunk, a túloldali plató legszéleén egy kis várost találtunk, neve Dedzsen. Az út mentén gyerekek jókora teniszlabda nagyságú rücskös gömbölyű méregzöld terméseket kínáltak. Korábban láttuk ezeket, amikor a Danakil síkságon Bekelével autóztunk. A tevék a bokrokról lelegelték őket, emiatt "camel peach" (teve őszibarack) névvel illettük őket, még Bekele sem tudta, mire valók. Persze nem vettünk, de azóta rájöttem, mi ez. A belsejében puha fehér gyapotszerű szálak vannak, amivel a párnákat lehet kitölteni. Végül is Közép-Ázsiában tudtuk meg ezt, több, mint tíz év múlva. Bahar Dárba menet nem is vetettünk ügyet Dedzsenre, csak átszaladtunk rajta. Szerettünk volna minél többet megtenni, amíg aszfaltos az út. A folyó vonala a határ két tartomány között, az Etiópia központi területének számító Sóa és Gódzsám között, amely szintén amhara többségű, és történelmileg ősi abesszin terület. Központja Gondar, oda már nem tudtunk elmenni, még a Tana-tó részbeni megkerülésével kellett volna további közel kétszáz kilométert megtenni odáig. A tartományi határ indokolja az erős katonai készültséget a hídnál.

Az aszfaltozott szakasz Debre Markosznál ért véget. A város igen jelentős piaci központ, turizmus szempontjából jelentéktelen. Innen kezdve néhány különlegességgel szolgált az útvonal. Az első az, hogy makadám út, ez, amiről már írtam, önmagában sem kevés. A másik azonban az, hogy at-

tól kezdve, amikor keresztezte a Nílust, az útvonal eleinte kisebb, majd nagyobb távolságra, de a folyóval párhuzamosan halad. A Nílus összes mellékvíze keresztezi az utat, és ott mindig híd van. A legtöbb ilyen ponton víz nincs a híd alatt, de a vízmosás miatt, amely a nagyobb esőknél jelentős mennyiséget vezet el, a hidakat meg kellett építeni. Menetrend-szerűen következett be mindig az emelkedő, a bukkanó után kanyar, a kanyar közepén híd. A híd után szimmetrikusan a fordítottja. A fiam eleinte számolta a hidakat, de aztán 70 felett belefáradt és abbahagyta.

Az út egyes pontokon le volt zárva, de a lezárást nappalra megnyitották, át tudtunk haladni. Később azonban egy alkalommal, nem sokkal napnyugta előtt katonák állítottak meg bennünket. Nem akartak továbbmenni, azt mondták, saját biztonságunk érdekében van ilyen rendelet, ott kellett volna aludni valahol velük. Ezt semmiképpen nem akartam. Bár ezzel kockáztattam az életünket, elvettem tőlük az iratainkat, és blöffölve azt mondtam a vezetőjüknek:

-- Tovább kell mennünk. Várnak bennünket, ha nem érkezünk meg, ke-restetni fognak.

Beültem és beindítottam a motort. A tiszt lejjebb engedte a fegyverét, mintha löni akarna, láttam a tükörben. Szerencsére nem történt semmi, és mi továbbhaladtunk.

Egy másik ponton nem sokkal ezután a sötétségben majdnem belero-hantunk egy akadályba, de az ottani őrség emberei kiszaladtak a bódéból, és hamar félretolták. Amint az este elérkezett, és én egyfolytában, az ebédszü-net kivételével, már tizennégy órája vezettem, kezdett érdekes közérzetem lenni. Teljesen olyan volt, mintha álmodnék, tíz óra után már úgy is vezettem, mintha álomban tenném. Szerencsére nem ért bennünket baj, a reflexeim jól működtek, és 11-kor megérkeztünk. A szobát érintő félreértések tisztázása után kaptunk egy másikat és lefeküdtünk. A következő napot a zuhata-g megtekintésére szántuk. A Tana tó egy óriási természetes édesvízi víz-tározó, amelyet számos kis folyó és patak táplál körös-körül. Keletkezése eltér az amerikai nagy tavakétól, a duzzasztást nem jég által összetolt tör-melék adja, hanem az ősz-szíklaágy képez gátat, amely felett a legalacsonyabb partszakaszon a víz átbukik, és elindul a Kék-Nílus. Lefolyása a tó dél-keleti csücskében van, és a kifolyó víz először dél-keleti irányt vesz, sőt, keletre fordul, majd 150 km után eléggé élesen fordul Délnek, és innen

óriási sugarú teljes fordulat után észak-nyugat felé folyik, hogy átlépjén Szudánba, és a Fehér-Nílusba Kartumnál torkolljon bele. A fordulat sugara majdnem 300 km.

Huszonöt km-re a kifolyási ponttól a folyó medre hirtelen meredeken lesüllyed mintegy 30 m-t, és ott a víz számos ágra bontva a mélybe zuhan. Csodálatos látvány, és a vízesés hangját sok kilométerről hallani lehet. A zuhatag helyi elnevezése "Tisz Isszat", ami füstölgő vizet jelent. A zuhatag valójában úgy jön létre, hogy a folyó utjában belebukik egy irányára merőleges hasadékba, egy kanyon egyik oldalán tör a mélybe, ami a folyót utána derékszögű fordulásra kényszeríti. A kanyon másik oldaláról a vízeséssel szemben állva a látvány egyedülálló. A kanyon szélessége nem elegendő ahhoz, hogy normál objektívvel be lehessen fogni a vízesés minden ágát, ahhoz széles látószögű lencse kell. Van a közelben egy kis település, ahol az összes férfi fegyveres örként dolgozik, hogy a turistákat a bűnözőktől megvédjék. Mindenhova puskával járnak, már hozzászoktak a fényképezéshez -- és a borraivalóhoz --. Nagyon ritka eset, de mindegyik igen intelligensen viselkedik, nem tapasztaltam azt a haszonlesést, ami pedig gyakori ott, ahol nagyon szegény emberek között náluk sokkal jobb helyzetű turisták jelennek meg. Fiam nagyon jól szót értett a helyiekkel, ezen a helyen is barátságot kötött a mellénk szegődött fegyveres kísérelével.

Ahogy a városból a vízesés felé haladtunk, elhajtottunk egy csomó gyalogos ember mellett, akik velünk azonos irányba igyekeztek. A piacra mentek. Óriási körtékre emlékeztető tököket vittek, legalább 10 literes méretűeket. Ahogy jöttünk, az autóból láttunk ilyen tököket lógni a fákról, és feleségem azt gondolta, hogy azok tök-fák. Az embereknek egyébként víztárolásra kellettek. Vásároltunk vagy egy tucat különböző méretűt, és mivel szállítás közben egyik-másik megrepedt, nejem otthon kiszedte a magokat. A második tavaszon, amikor úgy gondolta, hogy ideje az ültetésnek, elültetett néhányat, hogy tök-fát neveljen. Akkor már kertés házban laktunk. Sajnos, végül is nem lett belőlük semmi, az éjjeliőrünk kikapálta a kis növényeket, azt hitte, gaz. Így csak itthon Budapesten jöttünk rá a tök igazi természetére. A hosszú indák felkúsznak a fákra, ahol a szép terméseket létrehozzák, de maga a növény nem növekedik fává.

Bahar dári szállásunk végül is nagyon kellemes volt, egy különálló házikóban aludtunk. Elfogadott módon az étterem a központi épületben volt, a

házikó beleilleszkedett a körülötte levő kellemes ligetes parkba. A park, vagy kert lenyúlt a Tana-tó széléig, a parton ülve elnézegettük a nagy víztükröt. Nem emlékeztetett a Balatonra, a túlsó part egyáltalán nem látszott, csak a kifolyáshoz közeli sziget. Visszafelé utunkon egy kis módosítást hajtottunk végre eredeti terveinkhez képest és nem tettük meg az egész távolságot egyetlen nap alatt. Mielőtt az út leereszkedett volna a folyóvölgybe, megálltunk egy kis faluban. Csak egy 3-birres (1,50 dollár) szoba volt a pici "Kék-Nílus" szállóban, de tiszta volt és biztonságos. Valószínűleg mi voltunk az első fehérek, akik valaha is használták.

Nagy tavak

A viszonylag jól sikerült kirándulás után felbátorodtunk. Egy hónapon belül úgy döntöttünk, hogy elmegyünk egy másik útra, ezúttal a Hasadék-völgy (Rift Valley) tavaihoz. Az egyik ezek közül, amelyik közelebb esett a fővároshoz, az út mentén a harmadik nagy tó volt, a neve Langánó, kedvelt helye volt az országban tartózkodó külföldieknek. Még úszni is lehetett benne, a magas alkáli tartalom miatt a bilharzia nem tudott megtelepedni. A tiszta édesvíz nem volt alkalmas a fürdésre, mert azokban megél a bilharzia, egy bizonyos féreg, amelynek fertőzése akkoriban még gyógyíthatatlan volt, de manapság is a malária után a trópusi országok második népbetegsége. Faházakból álló üdülőtelep volt a tó partján, amelyet szintén a Ras lánc üzemeltetett.

Magányos utunk volt, mivel kiestünk a szinkronból, ugyanis az országban élő fehérek között az országban tett utazásokat bonyolult szabályok irányították. Pl. száraz évszakban senki nem ment Langánóra. Odautazásra ahhoz két okból is az esős évszak volt kiválasztva. Először is, a tónál akkor is lehetett strandolni és napozni, amikor a fővárosban állandóan borult volt az idő. Másodsor, a tavat homok veszi körül, és száraz időben azon nehéz az autózás. Hagyományos hajtású kocsikkal csak esős évszakban lehetett lejutni a tóhoz, amikor a napi legalább egy zápor keménnyé tette a homokot. Mi azonban akkor mentünk, először is, a fővárosi uszodákat nem látogattuk, másodsor pedig a mi FIAT 127-esünk fél Landrover volt, jó vezető boldogult vele homokon és agyagon egyaránt, csak a pedálokat kellett óvatosan kezelni. Utunk sok szempontból sikeresnek tekinthető, de hadd meséljek el mindent sorjában, ahogy történt.

A tavakhoz vezető út a fővárostól mintegy 80 km-re ágazik el a dire-davai útból dél felé, Módzsónál. Nem sokkal az elágazás után egy nagy tavat ér el az út, sőt, gáton vezetve át is halad egy részén. A tó az Avas folyó víztározója, amelyet a főváros elektromos energiaellátása érdekében vízierőmű működtetésére hoztak létre. Ez a Koka tó, kedvelt helye a turisták-

nak, mert a környéket eredeti állapotban tartották meg, így állatvilága jelentős. A helyiek körében nem kedvelt, a gazdasági tevékenység a fentiek miatt erősen korlátozva van. A következő nagy tó a főúttól balra esik, de nem nagyon látható, ahhoz le kellene térni. Ez a Zvai. Nem sokkal utána két tó közé ér az út, balra van a Langánó, jobbra az Abiata. Mi Langánóra igyekeztünk, ott rendeltük meg a szállást. Langánót elérve fürödtünk és napoztunk. A hely nagyon eredeti. A főútról bevezető homokos földút azon a helyen helyezkedik el, ahol a tóhoz az egyetlen járható út vezet. Az egész vízterületet löszréteggel borított magas vulkanikus partfal veszi körül, mintha beomlott volna egy üreg, és a víz kitöltötte volna a keletkező mélyedést. A vízpartról feltekintve mindenütt ezt a partfalat látjuk. A tó érdekes lilás színt kap a vízben oldott ásványi anyagoktól, pedig a víz tiszta, alámérvülve több méterre is ellátunk. A víz hőmérséklete egész évben lehetővé teszi a fürdést.

Halban bőséges, aki elvitte a horgászfelszerelését, az nem távozott legalább kisebb fogások nélkül. Mi is levittük Moszkvából hozott üvegbotomat a (látszólag) üzembiztos szovjet peremfutós orsóval. Nem volt célunk a nagy fogás, így csak kisebb eredményt értünk el, de azokat jó darabig őrizgettük a parton kialakított kis medencében. A tűző nap ellen ágakkal védtük. Fiam, szegény, sírógörcsöt kapott, amikor látta, hogy mialatt ebédeltünk, egy NDK-s család félredobálta a gallyakat, a halakat pedig szárazon hagyták, mind el is pusztultak. Attól kezdve befejeztük a horgászatot, átálltunk a halak oldalára. Mivel az ország az Egenylítőhöz közel fekszik, és a tó tengerszint feletti magassága sokkal kisebb, mint a fővárosé, nem sokáig bírtuk a hőséget. Beültünk a kocsiba és elindultunk, hogy más tavakat is megnézzünk messzebbre délen. Ott már valódi afrikai tájat találunk. Még az emberek is mások, az oromo népcsoporthoz tartoznak, amely több negroid nemzetiséget foglal magában.

Mint már említettem, ez az út vezet át Kenyába. Mi a fővárostól a határig tartó távolság egyharmadáig mentünk le, az Avasza tóig. Ettől délre még két nagy tó található, az Abaja és a Chámó, de ott már csak táborozásra van lehetőség, emellett nincsenek meg a kellő vendéglátó intézmények. Időnk sem volt rájuk, le kellett mondanunk arról, hogy meglátogassuk őket. A főútra kiérve déli irányba fordultunk. A Sala tó jobbról elmaradt mellettünk, aztán sokáig csak a jellegzetes afrikai szavanna látványát élveztük. A táj

emellett megművelt területeket is tartalmazott, a távolban pedig mindkét oldalon az afrikai hasadék szélét alkotó hegyek kélettek. Elértük Sasamánét, ahol a déli út keresztezi a kelet-nyugatit, Nyugat felé az eléggé népes Szodón át lehet a két nagy tó másik oldalán fekvő településekbe eljutni. Kelet felé viszont ez a fő útvonal a Bale hegység csodálatos természeti szépségeihez.

Innen már alig pár kilométer Avasza, az azonos nevű tó partján, ahol egy kellemes szállóban töltöttük az éjszakát. A tó vize fürdésre nem alkalmas, de a vízimadár-populáció csodálatos. Az ottaniak nincsenek hozzászokva a gyakori látogatókhoz és nem is nagyon barátságosak. Estefelé, ahogy fiammal kimentem egy fából épített hosszú stégre, a körülöttünk levő emberek egyszerre barátságtalannak tűntek. Veszélyt éreztem, mivel egyre közelebb kerültek hozzánk, ezért ösztönösen azt mondtam nekik: "Gvadanya" (barát). Fiamat szorosan magam mellett tartva visszamentünk a szobába. Másnap reggel még megnéztük a tavat a madarakkal, aztán visszautóztunk a fürdőzésre alkalmas tóhoz. Aznap éjjel, valószínűleg a tónál átélt izgalmak miatt rémálmom volt, azt láttam, hogy valaki belesett az ablakon át a szobába. Feleségem nyugtatott, hogy nincs ott semmi. Vagy mégis volt? Nem tudom megmondani. A következő nap megint megpróbáltunk felfedezni egy másik tavat, az Abiatát. Hogy odajussunk, fel kellett hajtani a főútra, kicsit haladni a főváros felé, aztán a másik oldalon letérni. Lekanyarodás után földúton kellett egy kis erdős területen áthajtani, aztán végigmenni egy természetes csatorna mellett, amely a tó vizét összekötötte a Langánóval. Az erdőben ritka madarakat láttunk, olyanokat, mint a keselyűfejű gyöngytyúk és a vadlúd. A poros úton, mielőtt elértük volna a tavat, feleségem benyomta a jobb első elefántfül ablakot, hogy ne jöjjön be a földút pora, de nem zárta be. Odahajtottunk közel a tóhoz, és mivel a talaj túl lágynak és nedvesnek látszott, kb. 30 m-re álltam meg a víztől. Bezártam a kocsit, persze az elefántfülről megfeledkeztem. Emberek nagy csoportja lézengett a parton, de nem jöttek közel hozzánk, csak amikor messzebbre mentünk, akkor gyűltek oda az autóhoz. Észrevettem, hogy körülvették a kocsit, de nem éreztem okot a nyugtalanságra.

Néhány felvétel készítése után visszamentünk a kocsinhoz és beültünk. Akkor már az emberek teljesen ott álltak a kocsi mellett. Kivettem az autós táskámat a kesztyűtartóból és láttam, hogy minden fel van benne forgatva.

Valaki bent volt a kocsiban, kétségtelenül.

-- Azt hiszem, kinyitották az autót -- mondtam a feleségemnek, -- ellenőrizd, megvan-e pénzed és az értékeid.

Én magam soha nem tartottam a kis-táskában pénzt, nyakamba akasztva hordtam az erszényemet a szállodai tolvajlás óta, amikor a bezárt szobában, a kulcsra zárt szekrényben, a kabátom belső zsebében levő erszényem titkos rekeszéből vittek el 400 dollárnak megfelelő helyi pénzt, de a csekkeket és a dollárt ott hagyták. A fürdőszobából a másik lakosztályba vezető ajtón át bejött valaki, bejelentésem után -- amikor persze a pénzem nem lett meg -- a szállodai vezetőség 60-as szegekkel zárta be az érintett átjáró ajtót.

-- Oh, az enyém el volt dugva, az biztonságban volt -- mondta az aszszony magabiztosan. Fél perc alatt azonban rájött, hogy ellopták.

Kiszálltam, és az addig közel ácsorgó emberek hátrálni kezdtek. Mérgebben saját anyanyelvemen kezdtem velük kiabálni, és feljűk mentem.

-- Vigyázz, az egyiknél dárda van -- kiabált a feleségem. Igen, de az inkább dísz tárgy volt, mint fegyver. Az emberek közben már megfordultak és rohanni kezdtek, a lándzsás vezette a futamot. Én meg rohantam utánuk bajor bőrnadrágomban, amit német barátaink első látogatásukkor hoztak ajándékba. A feketék beugrottak a csatornába, és a túlsó oldalon felálltak velem szemben egy sorban. Biztosan tudták, hogy a fehérek nem mehetnek bele a vízbe, mert félnek a fertőzésektől.

-- Fényképezd le őket -- kiabált utánam a feleségem.

Visszamentem a kocsihoz a gépért, majd megint a csatornához, és a rajta levő teleobjektívvel lefényképeztem a csoportot, amely változatlan összetételben ott ácsorgott. Majd megfordultam és a 100 m-es távolságot lassan sétálva megtettem a kocsiig. Amint odaértem, nejem a hátam mögé mutatott:

-- Jönnek már.

Hátrafordulva megláttam kettőjűket, amint csuromvizesen rohanva hozták a pénzt a kezükben -- az is csuromvizes volt --.

-- Ne haragudjon -- mondta az egyikük, -- elkaptuk a tolvajt, nem közülünk való.

Megköszöntem és átvettem a pénzt, de mindkettőnek adtam egy-egy bankjegyet. Örültek, hogy elrendeződött az ügy és visszamentek.

-- Megijedtek a fényképezéstől -- mondta a feleségem, -- különösen et-től az ágyú-kamerától (a teleobjektívrá célzott vele).

Egyetértettem vele, különösen, amikor otthon újra felvetődött a téma.

Estére visszamentünk Langánóra, de másnap reggel visszaindultunk a fővárosba. Barátaink, az orvosék azt mondták pár nap múlva Addiszban beszámolóink hallatán :

-- Közismert, hogy mindenkit kirabolnak ott. Sz-ék mondták, amikor hallották, hogy oda fogtok menni.

Sz-ék foglalták el a lefoglalt szobánkat a Tana tónál. Csak annyit választam egy kis étellel:

-- Köszönöm, hogy időben figyelmeztettetek bennünket.

Mindegy, azt elmondhatom, nem mi voltunk az egyetlenek a fehérek közül, akiket ott kiraboltak, de kizárólag rólunk mondható el, hogy visszakaptuk a pénzünket. A továbbiakban jobban vigyáztunk az elefántfültre, és minden lehetőséget kizártunk, hogy jóhiszeműségünk kellemetlen helyzetbe hozhasson bennünket.

Ezt az utunkat követően kicsit nyugton maradtunk, feleségem folytatta fiam oktatását a magával hozott tankönyvekből, én pedig igyekeztem minél hasznosabbá tenni magamat munkahelyemen. Néhány hónappal korábban, februárban Sándor felhívott, és felajánlott egy előadói helyet az egyetemen. Az egyik helyi előadó bevonult, és tantárgya, a "Workshop Management" (munkahelyi irányítás) gazda nélkül maradt. Sajnos nem lehetett megoldani végleges áthelyezésemet a Közlekedési Minisztériumtól az Addisz Abebai Egyetemre. János, képviselőnk, azt tanácsolta, hogy vállaljam el a munkát az FTO-nál végzett tevékenységem mellett. Megkérdeztem Bekelét, hozzájárul-e, aki nem támasztott ellenvetést. A munka, amit nála végeztem, a tervezettnél jobban haladt, azt mondta, nem fog szerinte hátrányt szenvedni egyetemi tevékenységem miatt. Külön-munkám hetente két előadást jelentett, két-két órás időtartamra, némi felkészülési idővel, azt viszont otthon csináltam. Két féléven át végeztem ezt a munkát, amíg az eredeti előadó vissza nem tért. Tökéletes társadalmi munka volt, csak egy ajánlólevelet kaptam érte, de újra érezhettem, a budapesti műegyetemen több, mint tíz évvel korábbi előadói tevékenységem után, milyen érzés a fiataloknak átadni a tudást, amivel rendelkezem. Ezek az etióp végzős egyetemisták nagyon jó alanyok voltak, mind a két csapat, akikkel foglalkoztam, öröm volt

velük dolgozni.

Május folyamán megtörtént második autós balesetem is abban az országban -- és szerencsére az utolsó --. A megszokott helyen egy kétszer kétsávos osztott-pályás utat kellett kereszteznem, amit naponta megtettem az irodába menet. Csakhogy aznap egy minden lében kanál rendőr beállt irányítani. Az út közepén megállított, és amikor továbbengedett, az egyik kocsis vezetője nem tudott megállni, és jobbról belém jött. Az egyenruhás bandita engem tett felelőssé. Biztosításom érvényes volt, de igazságérzetem azt súgta, hogy vétlen vagyok. Bekele azt tanácsolta, hogy fogjam be a számat. Hallgattam rá, kértem a biztosítótól a kár megtérítését és elmentem Ato Tezerához a kocsit megjavíttatni.

Költözködés és hazai szabadság

Eközben lakásunk környékén is "helyzet volt". Emeletünkön új szomszédot kaptunk. Építész volt, Károly utódja a munkában és a lakásban. Volt egy kislányuk, egy évvel idősebb a fiamnál. Nem nagyon szerették a házunkat az állandó vízhiány és lifthibák miatt. Mindenesetre ők tovább maradtak ott, mint mi. Én is vágytam arra, hogy valami megváltozzék, vagy a vízellátás vagy a címünk. Először az elsővel próbálkoztam. Megkíséreltem kideríteni a bajok okát, és hamarosan meg is találtam, hol van a kutya elásva. A házat magát egy bolgár építész tervezte, márványborítása miatt luxusház lett volna Kenyában, ahol az átlaghőmérséklet 21-22 C fok. Az etióp főváros éghajlatán viszont mélyhűtőként funkcionált. A gépészet egy finn épületgépész munkája volt, elsőrendű rendszer egy olyan városban, ahol megfelelő a vízellátás, de itt nem ez volt a helyzet. Addisz Abeba vízműve ugyanis, bár modern, kis teljesítményű, és nem képes elegendő vizet adni, napközben a táplálás csak fél atmoszféra túlnyomásra képes.

A ház vízellátási rendszerét két hatalmas víztartályra alapozták. Ezek egyike a pince szintjén volt és szabadfolyással kapta a vizet a városi vízműtől. Volt rajta egy kettős úszókapcsoló, amely képes volt "túl alacsony" (TA) és "elég magas" (EM) jelet kiadni. A másik tartályt a 13. emeleten helyezték el, ahol más szinte nem is volt. Ez volt a táptartály a vízcsapokhoz az alatta levő lakásokban. Az előbbihez hasonló kettős jeladó jelezte a TA és EM szinteket. A pincéből a vizet egy elektromos meghajtású szivattyú juttatta fel a 13. emeletre. A szivattyú motorja akkor kapott áramot, amikor a pincében a szint EM volt, a 13-on pedig TA. Amikor a fogyasztás nagyobb volt a táplálásnál -- ezt az állandó tápnyomás mellett kizárólag a fogyasztói csőkeresztmetszetek határozták meg --, időleges vízhiány lépett fel. A vízhiány akkor szűnt meg ismét, amikor a pincében levő tartály kapcsolója EM jelet adott. A csapokon folyamatos vízellátást csak úgy lehetett biztosítani, ha a táptartály elosztó csöveiben levő szelepeket annyira lefojtják, hogy a fogyasztás a táplálással egyensúlyba kerüljön.

Fejemben ezzel a tudással elmentem ahhoz a hivatalnokhoz, aki a lakóházak üzemeltetéséért volt felelős. Egyből világos volt neki, amit mondtam, és engedélyezte, hogy hozzáférjek a rendszerhez és beszabályozzam. Két nap alatt elértem, hogy a vízellátás folyamatossá vált, két hétig nem is volt vízhiány. Utána azonban egyszer előfordult. Ellenőriztem a 13-ikon a szelepeket, mind a kettő el volt állítva. Ez azt jelentette, hogy valaki babrálta. Újra beállítottam és feltettem egy plusz lakatot. Következő nap a vízhiány megisméltódott. Amikor láttam, hogy a plusz lakatot leverték és a szelepek megint rosszul vannak beállítva, elmentem a hivatalnokhoz és visszaadtam a kulcsot. Az illető zavarban volt, nem nézett a szemembe, ezért megkérdeztem mit tud.

-- A 12-iken lakó orosz visszajött szabadságról. A tartályba befolyó víz nagyon zajos. A lárma nagyon zavarja.

-- A vízhiány nem? -- kérdeztem.

-- Annyira nem.

-- Ennyi az egész?

-- Van még valami. A "zabanyák" -- az örök amhara nyelven -- panaszkodnak, hogy megszűnt a külön pénzük. Ha nem kell a vizet felhordani vödörben, nincs kereset.

Ez eldöntötte a kérdést.

Megint elmentem a kislembertől, aki a lakásokat adta, és kértem egy házat.

-- Szóval villát akar? -- kérdezte, miközben szúrósan nézett rám. Nem én voltam az első magyar, aki házat akart. Az orvosékon kívül még egy szakértőnk, F. István, aki az egyetemen közgazdaságtant tanított, költözött kertes házba.

-- Ez a kifejezés luxus-házat jelent -- válaszoltam, -- egy egyszerű ház megteszi.

-- Fehéréknek csak villát adhatok -- javított ki.

Azt mondta, csak akkor segíthet, ha magam találom meg a házat. Hirdetést adtam fel az újságban, és magam is elolvastam minden erre vonatkozó hirdetést. Néhányat találtunk, de egyik sem volt megfelelő, kivéve egyet, ahol csodálatos volt a gyep, amire fiam egyből azt mondta:

-- Ez jó lesz a kecskének meg a számárnak.

Az volt az elképzelése, amit szerencsére később sikerült megváltoztatnunk, hogy ez a két állat neki mindenképpen kell, ha kertes házat tudunk

szerezni.

Végül három hét alatt sikerült találunk egyet. Cserepartnerünk egy jemeni zsidó ember volt, akit igazi úriembernek találtunk. Mivel majdnem fehér volt, és először azt mondta magáról, hogy angol -- bizonyára az is, állampolgárságát tekintve --, egyszerűen úgy hívtuk, hogy "az öreg angol".

Bementünk együtt a lakáselőadóhoz, aki megkérdezte partneremet:

-- Miért akarja elcserélni a házat?

-- Mert túl nagy -- válaszolta.

-- Mert túl kicsi -- feleltem ugyanarra a kérdésre.

Beleegyezett a cserébe, és végrehajthattuk a költözést.

A cég segített a műveletben, sőt, természetesen megengedték, hogy cserepartnerünk használja a céges teherautót visszafelé. Költözésünk csak napokkal zajlott le első -- úgy gondoltuk, de ahogy az események alakultak, ez volt egyben az utolsó is -- itthoni szabadságunk előtt. Csak elrendeztük a bútorokat, összeírtuk, hogy mi kell hazulról, és nekikezdtünk a készülődésnek a hazautazáshoz.

Ehhez a házhoz járt egy éjjeliőr is, akit persze nekünk kellett fizetnünk. Nem nagyon tetszett nekünk ez az ember, túl gyakran futott ki az utca elején a kis boltba inni valamit, mindig akkor nem volt ott, amikor kellett, a kaput meg magam nyithattam ki, amikor vendégek jöttek hozzánk, de távollétünk 5-hetes idejére megtartottuk. A kocsimat viszont nem akartam otthagyni az ő őrizete alatt, Bekelének adtam, hogy őrizze -- és szükség esetén használja. A ház kulcsait is nála hagytam. Ő volt a főnököm, és a ház bérlőjeként a cég volt bejegyezve. Hazautazásunk egy váratlan megbízatással is járt. Új szomszédaink -- jobban mondva eddigi szomszédaink a magas házból -- májusban érkeztek, így csak novemberben volt lehetőségük szabadságra hazamenni. Megkértek bennünket, vigyük magunkkal a lányukat haza, hogy a gyerek a nyarat tölthesse otthon, ne a hideg téli időben legyen Magyarországon. Ez tulajdonképpen nagy felelősség volt, de akkor nem érzékeltek, és elvállaltuk a megbízást. Szerencsére minden rendben ment, de kis balszerencsével lehetett volna kellemetlenségünk, ha a kislánnyal akármi történt volna. Repülőjegyünket Rómán keresztül rendelték, és János egyetértett azzal, hogy Olaszországban 5 napot eltöltsünk. Az etióp légitársaságon keresztül szállodaszobát foglaltam. Nagy segítség volt számomra az

SAS City Guide sorozatának római füzetete, akárcsak későbbi útjainkon a világban a többi hasonló kiadvány.

A reptéren alaposan ellenőriztek bennünket, nincs-e nálunk valami tilos dolog. Nem volt szabad kivinni az országból kávé, mert az állami monopólium volt, csak a hivatalos export csatornákon át lehetett kijuttatni. Éppígy tilos volt a védett állatok és a belőlük készült tárgyak kivitele. Tilos volt etióp pénzt kivinni, fegyvert magunknál tartani, stb., sorolhatnám a végletekig. Először csomagunkat vizsgálták meg, aztán megmotoztak bennünket. Egyik szakértőnk rendkívül precíz ember volt, amikor korábban szabadságra utazott, lezárta a csomagjait, még le is ragasztotta őket. A vámós mindent felbontatott velem. Ebből okulva mi a miénket nyitva hagytuk, a vámós csak ránézett és annyit mondott: "Lezárhatják". Aztán magunkra hagyott bennünket. Ha belenézett volna, a legtetején meglátta volna a teknőspáncélt, alatta a két kiló pörkölt kávé (fegyverünk azonban nem volt).

Rómában a szállodát és benne a szobánkat rendben megtaláltuk. Csak annyi volt a gond, hogy nem tudtak kétágyas szobát adni pótágygal, ahogy rendeltük. Csak egyágyas szobáik voltak szabadon. Kemény vita után megszületett a megoldás: két pótágy. És kik fognak együtt aludni? Természetesen feleségem és én. Mindkét pótágyat nekem kellett felvinnem, miután a boyt kétszer kiszabadítottam az összecsuclott matrac belsejéből. Odaadtam neki végül a csomagjainkat, hogy azt vigye fel inkább. A szálloda igen jó helyen volt, közvetlenül a központi vasúti pályaudvarnál. Amikor sétálni mentünk, egy pillanat alatt belekerültünk a forgatagba. Szégyellem bevallani, hogy első utamon Rómában, akárcsak a másodikon, nem láttam sem a város, sem a Vatikán látványosságait. Mivel nem egyedül voltam, a családhoz kellett igazítanom a programot. Ugyanakkor a város boltjait és áruházait alaposan megismertem.

Láttam ugyan a város néhány érdekes helyét, de egyetlen múzeum vagy képtár sem látott bennünket. Ugyanaz érvényes a strandokra is. Augusztus eleje volt. Ebben az időszakban Rómában a hőség elviselhetetlen, csak mi lézengtünk az utcán, minden épeszű ember menekült a hógutától. Feleségem étvágya az olasz árukra viszont feneketlen volt. Az igazat megvallva, ha nem gondolok a meg nem tekintett látványosságokra, azt kell mondanom, hogy nem töltöttük hiába az időt. A megvett holmik nagyon

hasznosak voltak, különösen az a kézi-vállszatyor, amit kézipoggyászként is lehetett használni. Igaz, nagy önuralom kellett ahhoz, hogy az engedélyezett öt kiló helyett harminccal megtömött jószágot vidáman, könnyedén vigyem, nehogy a földi utaskísérő elkobozza és megfizettesse velem a túlsúlyt. Már nagyon kíváncsiak voltunk a pizzára, akkor ezt itthon még csak hírből ismertük. Meg is nyerte a tetszésünket, bár, amikor megláttuk az árát, nem volt könnyű dönteni: eszünk-e pizzát, vagy inkább a vele azonos áron kapható nyári cipőt vegyük-e meg. Nagyon kellemes volt az öt nap, még kellemesebb dolog volt az öt nap elteltével felszállni a MALÉV gépére, hallani a saját anyanyelvünkön elhangzó közleményeket és meglátni az apró Mackó sajtot a szendvics-csomagban.

A szabadság utáni visszatérésünk útvonalát nem lehetett elképzelésem szerint szervezni, vagyis Athénon át Róma helyett, el kellett fogadnunk a TESCO belső utasításait és Rómába repülni. Ott aztán megkezdődött legrosszabb repülőutunk. Rómába érve nem tudtuk azonnal elintézni jelentkezésünket a további útvonalra, mert az információs pultnál levő stewardess azt mondta, még korán van, jöjjünk vissza később. Vagy volt valami szándéka, vagy nem értett jól angolul. Még akkor is elég kellemetlen út lett volna, ha hajlandó velünk foglalkozni. Az este 10-től éjjel kettőig tartó idegtépő várakozás azonban túl sok volt. Amikor végre nagy kegyesen elvette a papírjaimat, kiderült, hogy az Ethiopian gépe tele van, nekünk nincs rajta helyünk. O.K. jegyekkel! A légitársaság képviselője azt mondta, nem jelentkeztünk időben, a helyünket kiadták másnak. Még a MALÉV gépről automatikusan átrakott csomagunkat is leszedték és kiadták. Következő lehetőségünk csak két nap múlva lett volna az etióp járatra.

Követnünk kellett a légitársaság utasításait, hogy szálljunk fel a reptéri buszra, és vegyünk ki szobát egy ostiai szállóban az Ethiopian költségére. Teljes éjszakai virrasztás után hajnali ötkor értünk a szállóhoz, amint lehetett, lefeküdtünk és elaludtunk. Hamarosan fel kellett kelniünk a hőség miatt, és sétálni mentünk. Amikor visszatértünk, hogy megreggelizzünk, arra már nem került sor, a hotelportás az Ethiopian képviselőjétől származó üzenetet nyújtott át: a légitársaság vezetése nem hajlandó továbbra is fizetni szállodánkat, azonnal a repterre kell mennünk és felszállni az Olympic Airways athéni járatára. Estére onnan lesz egy gép Addisz Abebába. Úgy kellett tennünk, ahogy mondták. A görög gépen a klímaberendezés egyáltalán

nem bírta a strapát, az út maga volt a szauna, az athéni reptér pedig tele volt különféle járatokra várakozó utasokkal.

Ez volt az egyetlen eset, amikor kedvezőtlen benyomást szereztem szolgáltatásban dolgozó görögökről. A szolgálatban levő stewardess szóba sem állt velem, nem volt hajlandó segíteni. Pedig csak azt kértem, tartsa a szemét a csomagjainkon, hogy be legyenek rakodva, nehogy ottfeljejsék őket. Természetesen otthagyták, csak egy hét elteltével kaptuk meg őket. Az Athén-Addisz Abeba járat nagyon lassú volt, Kairó és Kartum mellett a gép Aszmarában is leszállt. Hajnali négykor szállt fel Athénben, amikor már szinte minden reményünk elveszett, hogy egyáltalán elindul velünk, és késő délután értünk Addisz Abebába. Magától értetődik, a reptéren senki sem várt bennünket. Szegény Bekele korábban kiment ahhoz a géphez, amelyről értesítettem, és amelyikre nem engedtek fel, persze hiába. Sem a többi magyar, sem a TESCO képviselője nem tudott rólunk semmit. Józanul úgy gondolta, hogy majd kijön elénk, ha megjövünk. Azonnal otthagytott mindent az irodában, amikor vette a hívásomat és hazavitt bennünket. Még felesége is ott volt a házukban, hogy a hagyományos etióp módon fogadjon bennünket. Megint meg kellett állapítanom, hogy az etiópokban jobban megbízhatok, mint saját kinti honfitársaimban.

A második év

Visszaérkezésünk után számos új dologgal kellett megbarátkoznunk. Újdonság volt számomra például, hogy kertes házban laktunk, ahol voltak fák, sőt még gyep is. Emiatt olyan dolgokat kellett elvégezni, amit eddigi életemben soha, pl. kezelni a gyümölcsfákat vagy füvet nyírni. Találtam egy otthoni könyvesboltban egy jó könyvet a kertészkedésről. Amikor visszaérkeztünk, már vége volt az esős évszaknak, és a birsalmafák -- kettő is volt belőlük -- virágzani kezdtek. Megmetszettem őket a könyv szerint. Volt még egy szilvafa is, el kellett távolítanom a függőleges fattyúhajtásokat, és megmetszeni a termővesszőket. Három hónap múlva mindhárom roskadozott a gyümölcstől. A birsalmából nem volt magyar, aki ne kapott volna, a szilvát pedig az utcáról a gyerekek tudományos módon, saját gyártmányú körteszedővel lopták.

Újra felmerült a gyerek iskoláztatásának kérdése. Megvittattuk feleséggel és úgy döntöttünk, hogy beiratjuk a Nemzetközi Iskolába, amit korábban Amerikai Iskolának neveztek, de megváltoztatták a nevét, mivel az etiópok orosz-barát marxista állásfoglalása miatt a két kormányzat között teljessé vált az elhidegülés. Jól döntöttünk, ez hamarosan kiderült, mivel a fiú szinte teljesen tökéletesen megtanulta az angol nyelvet hat hónap alatt. A 4. osztályba vették fel, ahogy illett. Bár az iskolaszolga, akinek az igazgató azt mondta, vezesse a 4. (fourth) osztályba, félreértette, és az elsőbe (first) vitte be, másnapra mindent helyrehoztak. Osztályfőnöke, Miss Veronica B. fiatal kaliforniai hölgy volt, kedves, türelmes nő, igazi tanár.

Először egyáltalán nem töltött semmi időt az osztályban, egy hétig csak angolt tanult Mrs. Savage-dzsel, egy másik elbűvölő fiatal nővel, aki puerto ricoi volt. Fiam hálás lehet mindkét hölgynek törődésükért. A második héten már a fele időt az osztályban töltötte, másik felét angolórakon. Különórái csak a második hónap végén értek véget teljesen. Amikor az első három hónap eltelt, már jól érezte magát és boldog volt, hogy odajárhat. Így egy kicsit meglepődtem, amikor egy nap Miss B. azt mondta, valami baj van a

fiúval.

-- Azt hiszem -- mondta, -- túl nyugodt. Csak ül a helyén és nem mászkál, mint a többiek.

-- Nem megy el a helyéről a szünetben? -- kérdeztem, mivel nem értettem, mit akar mondani.

-- Dehogyan -- nevetett, -- szünetben kimegy. Óra alatt, így értettem.

Megnyugodtam.

-- Oh -- mondtam, -- értem. Nos, nálunk otthon a diákot megbüntetik, ha óra alatt mászkál. Sőt, akkor is, ha olyankor beszél, amikor nem kérdezték.

Arca tökéletesen tükrözte véleményét iskolarendszerünkről. Magamban én is egyetértettem vele, bár még nem tudhattam, mi vár a gyerekre a későbbi évek során.

Volt még egy eset, amikor azt mondta, valamit meg akar beszélni velem. Panaszkodott, hogy a gyerek az övéktől eltérő osztási algoritmust alkalmaz. Tájékoztattam, hogy a mi iskolánkban a német osztási algoritmust használják, de a végeredmény ugyanaz, mint a nálunk használt angol módszernél. Kértem, hogy ne zavarja össze a gyereket a sajátjukkal. Most rajta volt az egyetértés sora. Egyszer meghívtuk magunkhoz, hogy lássa, milyen körülmények között él a gyerek. Alig tudott megszabadulni, mert fiam minden kis holmiját meg akarta neki mutatni, az iskolában uralkodó kedvező szellem miatt nem tanárának érezte elsősorban, hanem barátjának. Beszélgetésünk, amikor végre magunk között maradtunk, szintén kellemes volt. Hazatérésünk után levelezésben maradtunk, sokszor írtunk neki és mindig válaszolt, amíg el nem költözött egy másik államba.

Említettem már, hogy kint tartózkodásom alatt magas szintű magyar küldöttség kereste fel Etiópiát. Ez a látogatás 1980. októberében zajlott le. Az a bizonyos fontos hivatalnok a magyar államfő volt, Losonczy Pál. Feleségét is magával vitte, és azon kívül a kíséret még legalább 100 főből állt. Ennél az érkezésnél történt az a kisebb galiba Mengisztu és fiam között a feleségének készített virágcsokorral. Egy hétig tartottak a megbeszélések, és mielőtt Losonczy elnök elutazott volna, összehívatta az Addisban levő magyar szakértőket tájékoztatásra az eredményekről, illetve leginkább azok hiányáról. Ami ebből igen érzékenyen érintett bennünket, az a szakértők számának hatalmú csökkenése volt. A hatból kettő utód nélkül ment

haza, amikor egy alkalommal már meghosszabbított szerződésük ismét lejárt. A másik négyet kölcsönösen fogják meghatározni, mondták. Valójában önkényesen határozta el a TESCO, hogy a két gyógyszerész és a két közlekedési szakértő nem fogja megkapni a hosszabbítást. Mind a négyen első szerződésünk idejét töltöttük. Az utóbbi kettőből egy, Tamás végül is megügyeskedte a sajátját, helyette egy másik szakmából valakit hazaküldtek rövidebb idő után. Így eldöntött tény volt, hogy az én kiküldtetésem is befejeződik két év után ebben az országban.

Amikor visszaérkeztünk szabadságunk befejeztével, az elutazás előtt félben hagyott elrendezkedést a házban be kellett fejeznünk. Az őrt elküldtem, mert nem voltam vele megelégedve, helyette felfogadtam egy másikat, az egyik szerelőt Bekele karbantartó műhelyéből, aki napközben a műhelyben dolgozott, éjjel pedig házunk melléképületében aludt, mint éjjeliőr fizetést nem kapott, de megmenekült a szállásköltségtől, mivel nem fővárosi volt, hanem debre zeiti. A fiatalember páratlanul rendes volt, és jobban megismertem, amikor a kocsimat segített helyrehozni. Fiannak pedig lehetősége nyílt, hogy az iskolai tornaórák alóli felmentés miatt kieső testmozgást pótolja, fociztak a kertben, sőt, szinte barátok lettek. Addig lakott nálunk a melléképületben, amíg el nem hagyta a céget és nem költözött haza a szülővárosába.

Sógornóm, de különösen férje kifejezte kívánságát, amikor szabadságunk alatt meglátogattuk őket, és meséltünk az afrikai körülményekről, hogy szívesen meglátogatnának bennünket. Ez turistaként lehetetlen lett volna, mi azonban meghívhattuk a rokonainkat. Előző évben a doktorék már meg is tették ezt kétszer is, először fiuk utazott ki a családjával, majd a lányuk, aki még egyedül élt. Sógornóm és családja látogatása Karácsony és Újév környékére volt tervezve. Minden elő volt készítve, és megterveztük a programjukat is. Én ugyanúgy fogok dolgozni az irodában, mint egyébként, családom pedig elkíséri őket mindenhova. Érkezésüket egy sor kellemetlen esemény előzte meg. Minden este 10 óra körül kövek záporoztak a tetőnkre. Nem is sejtettük, mit jelenthetnek ezek a rejtélyes hajjágálások, amikor megemlítettem Bekelének, azt mondta, vagy az ellenállási aktivisták csinálják, vagy a szomszédaim akarják, hogy máshol találjak magamnak helyet. A-szefa -- új éjjeliőrünk -- minden este figyelt velem együtt, de nem tudtunk rájönni, ki a kódobáló. Bejelentettem a problémát a kerületi önkormány-

zatnál, és ők megígérték, hogy utánanéznék, de a kőszórás csak folytatódott. Végül magam jöttem rá egyik alkalommal, amikor családom megint távol volt a rokonokkal.

A száraz évszak közepén jártunk, telihold volt, és mindketten az örrel a kertben voltunk, amikor a holdfényben láttam egy apró tárgyat repülni, amely a tetőnkön landolt, és utána hallatszott a becsapódás. Rögtön jöttek a többiek. Jeleztem Aszefának, hogy maradjon csendben. Halkan kinyitottam a kaput, és odamentem a szomszédok bejáratához. Ott állt egy nő fehér sammában, a szomszédban lakó családok közös mamitája volt az. Bementem, karon ragadtam, és bevitettem a tanácshoz. A lányt ott fogták, nekem megköszönték -- és gondolom, a pokolba kívántak --. Félóra múlva hallottam visszajönni, és még egy búcsú-sorozat következett, de aztán véget ért ez a kellemetlenség.

A kertes házban természetesen voltak háziállataink is. Először vettünk valahol vidéken egy tyúkot, hogy megfőzzük, de fiam megkegyelmezett neki, így családtaggá vált. Rendszeresen tojt, de amikor kotlani kezdett és ráült a tojásokra, természetesen nem volt eredmény kakas híján. És ezt igen gyakran megtette, talán éppen azért, mert a sikertelen kísérlet ösztönözte. Amikor legközelebb rájött a kotlás, vettem néhány napos-csibét és aláraktam őket. Egyből elfogadta őket, ment velük mindenhova a kertben, sajnos, néha a veszélybe is. Akik életben maradtak közülük, hamarosan megnőttek, és belőlük is jó tojók váltak.

Bekele hozott nekünk két kismacskát -- egyetlen kis kandúrt kértem tőle, de mindkettő nősténynek bizonyult --, és belőlük is hamar nagy macskák lettek. Különösen az egyik csak bennem bízott. Röviddel érkezése után, amikor még csak öthetsek lehettek, fiam feltette a kertben az egyik fa törzsére. A fa jacaranda-mimóza volt, csodálatos tengerész-kék virágokkal. Törzse azonban három méteres magasságig teljesen csupasz volt. A cica felszaladt, és amikor az eső esni kezdett, csak didergett és nyávogott, de nem mert lejönni. Még úgy sem, hogy a fához támasztottam egy gerendát, ami ferde közlekedési utat biztosított volna neki. Fel kellett másznom a kis gránátalma fánkra és arról a jacarandára, hogy megfoghassam és leszedjem. Ezzel érdemeltem ki örök bizalmát.

Kaptunk egy kiskutyát is, őt a D. orvos házaspár hozta. Nagyon intelli-

gens élőlényé növekedett, és az volt az egyetlen komoly gondom vele, kire hagyjam. Lényegében már nem az első kutyánk volt, ugyancsak a doktorék hoztak két kis állatot, de azok legfeljebb három hetesek lehettek, semmi remény nem volt arra, hogy életben maradjanak. Főleg, mert "szaktanácsra", amit a doktoréktól kaptunk, hogy a kiesett anyatejet pótolni lehessen, nyers darált marhahúst kellett nekik adnom -- ez ellenkezett minden ösztönömmel, emlékeztem gyermekkoromból, hogy anyám a kutyának soha nem adott nyers húst, a macskának igen, de nem akartam vitatkozni velük, akiknek évtizedek óta voltak pedigrés állataik --. Csak pár napot éltek szegények, és amikor már szinte elpusztultak, félméteres undorító bélférgek másztak ki belőlük, elhagyták őket, mint patkányok a süllyedő hajót. Az a kutya, amit utána kaptunk, neves felmenőkkel dicsekedhetett. Fajtája szerint német juhász volt, a csehszlovák követség egyik tisztviselője adta át, aki elődeivel együtt már több generáción át viselte gondját ezeknek az állatoknak

Volt még egy háziállatunk, de az nagyon speciális élőlény volt. Egyik este, amikor hazamentem a hivatalból, azzal fogadott a fiam, hogy a szomszéd kertben a kőkerítésen túl látott valamit, ami úgy nézett ki, mint egy teknősbéka. A szomszéd kert nagy zárt terület volt házzal együtt, de annyira elhanyagolt állapotban, mint egy erdő. Az aljnövényzet még ős-eredeti állapotában volt a nagy eukaliptusz fák között. Átmentem a szomszédhoz nyitott utcai kapuján át és kérdeztem a teknősről. Az egy vadon élő állat a folyóról, mondta. Néha idejön, aztán megint elmegy. Nem ellenezte, hogy átvigyük magunkhoz. Ezt persze könnyebb volt mondani, mint megtenni. Az állat vagy 50 kilót nyomott. Átmásztam a falon egy létra segítségével, átemeltem, felvettem a teknőst a karomba és felmásztam a létrán. Az állatot a fal tetejére helyeztem, visszaraktam a létrát saját kertünkbe, és végül lassan leereszkedtem vele.

Fiam határtalanul boldog volt, de felmerült a kérdés, mivel tápláljuk. Mindig azt hittem, hogy a teknősök húst esznek. Hát ez nem azt evett. Ő volt a világ legjobb fűnyírója. Amikor beköltöztünk, a gyepp olyan volt, mint egy legelő. Bekelétől kölcsönzött sarlóval sikerült először levágnom, a száraz évszakban pedig nem nőtt túlzottan. A teknős a kis esős évszak elején került hozzánk, január végén, a fű megint nőni kezdett, a teknős viszont jó munkát végzett. Mindig ott lehetett megtalálni, ahol a legnagyobb volt a vegetáció,

így aztán olyan gondozott volt a gyep, mint egy angol kertésznél. Kutyánk eleinte nem tudta elfogadni, de a teknőst ez nem tudta kihozni a sodrából.

Egyik nap történt valami, egy érdekes galiba, aminek az értelmi szerzői az etióp állambiztonsági szervek voltak. Aznap feleségem azzal fogadott otthon munka után, hogy támadás érte napközben. Valójában csak egy szerencsétlen kísérlet volt arra, hogy valaki engedély nélkül behatoljon a házba. Nejem arra lett figyelmes, hogy egy kocsi megáll a ház előtt. Ő azt hitte, én jöttem ebédelni, de a kutya viselkedése mást sugallt. Az állat a kerítésen belül oda-vissza járkált, nyilván a kőfalon túl valaki ugyanezt tette. Aztán feleségem hallotta, amint a kapuzár nyílik, és ő még mindig azt hitte, én vagyok, bár a kocsi hangja, ami előtte megállt a kerítésen kívül, idegennek tűnt. Egy fekete ember lépett be a kapun keresztül. Nejem azonnal odarohant és elkezdett vele magyarul kiabálni. A kutya ott állt mögötte, mintegy támogatóan. Az illető nyilván azt gondolta, nincs otthon senki, és mivel tévedett, nem akart nyilvánosságot, visszalépett, és nejem hallotta, amint az autó elmegy. Kiment az útra és leolvasta a rendszámot.

A rendőrség eleinte nem akart az ügygel foglalkozni, komolytalannak tartották a dolgot, később azonban kaptam egy telefonhívást, hogy menjek be egy magas rangú személyhez. Csak az tűnt furcsának, hogy nem a rendőrségre, hanem a külügybe. Az illető elnézést kért, és azt mondta, hogy a kocsi lopott volt, arról semmi elképzelésük, ki lehetett a látogató. Bekele mosolygott, amikor hallotta másnap tőlem a történetet, és azt mondta, nincs baj, csak az etióp titkosszolgálat baklövést követett el. Szerintem jól következtetett, mivel egy másik magyar szakértő hasonló kalandot élt át. Amikor átköltöztek lakásukból a kertés házba, sehogy sem találták azt a dossziéjukat, amelyben a család fontos iratait tartották. Amikor 10 nap múlva az üres lakásba visszatértek, hogy átnézzék és leadják a kulcsot, megtalálták egy üres gardrób-szekrényben. Kissé meglepett a visszaszolgáltatással, aki az ellenőrzést végezte.

Eddig még nem mutattam be a házat, de érdemes megismerni. Jó ízléssel építették egy hússzor ötven méteres telken, a hosszabbik méret esett az utca oldalára, ahol végig magas kőkerítés húzódott. A kerítés mentén a gyep szélessége kilenc méter volt. A házat egyszintesre építették, a tetőt majdnem laposra alakították ki, nem csináltak padlást. A bejárat az utca felé nézett, és az egyik hosszabb oldalnak majdnem a közepén volt elhelyezve.

Attól balra 3 hálószoza helyezkedett el, kettő elől, az utca felé, egy hátul. A ház teljes hosszának mintegy negyven százalékát jobboldalt egy nappali-ebédlő foglalta el, ami előlről a hátsó falig tartott. A hátsó oldalon a hálószoza és a nappali között volt a konyha és a fürdőszoba. A konyha hátsó ajtaján a szolgálók részére épített melléképületekhez lehetett eljutni. Ezeket közvetlenül a hátsó telekhatárra építették, és nem volt külön kerítés. Még külön vízöblítéses WC-jük is volt a szolgálóknak. Amikor beköltöztünk, már csak egy szolgáló volt, az éjjeliőr -- zabanya --, aki az egyik melléképületben aludt. Az utcai kapu a telek baloldali szélére esett, és onnan egyenes út vezetett a bal hátsó zugban levő fedett parkolóhelyhez. A házban természetesen fűtőrendszer nem volt, csak egy kandalló a nappaliban. Körös-körül az ablakokon alumínium redőnyök voltak, rettenetes nyaktilók, néha elromlottak, olyankor meg kellett őket javítanom.

Január második hetében elutaztak a vendégeink, én pedig hamarosan megkaptam az elutasítást hosszabbítási kérelmemre. Februártól mentesültem az egyetemi előadás alól, az eredeti előadó visszatért a hadseregből. Amikor átvettem a helyét, már túl volt egy féléven a kettőből, ami a tárgyra volt kiosztva. Az én első félévem az utolsó félév volt azoknak a hallgatóknak, akiket tanítottam, az volt az ötödik év vége. A következő félév az anyag elejét jelentette, mert a következő évfolyammal kezdtem a tárgyat előlről. Az első csapatból egyik nap egy fiatalember bejött az irodámba, és bemutatkozott. Együtt fogunk dolgozni azokon a témákon, mondta, amelyeket egyedül végeztem eddig. Úgy is történt, igen jó képességű fiatal mérnöknek találtam, akivel öröm volt együtt dolgozni. Otthagytam neki műszaki könyveimet, amikor hazajöttem, amelyeket tudott használni magyar nyelvű kiadásuk ellenére, mivel főleg táblázatok voltak. Ő vette magához a kutyámat is, nem sok hiányzott ahhoz, hogy a cég által támogatott lakásépítkezése befejeződjék.

1981. tavaszán tettünk egy olyan utat, ami egy kis merészséget is igényelt a benzin mellett, a Húsvét ideje alatt elmentünk Dzsímába, ami Kafa tartomány székhelye. A város Addisz Abebától dél-nyugatra fekszik, azon a területen, ahol maradt még valamennyi az eredeti eső-erdőkből, és ahol a nedves, párás klíma miatt továbbra is megmaradtak a vadon növények kávécseszerjék. Innen származik az ország egyetlen igazi exportcikkének, a kávénak a teljes mennyisége, mivel Etiópia nem termesztja a kávé, csak szedi.

Amint már elmeséltem, itt fedezték fel a kávéitalt, maga a név azt jelenti, hogy Kafa-ital. Az út ugyanaz, amelyen Szobotába szoktunk menni, de az oda vezető elágazásnál egyenesen kell tovább haladni. A vidék eleinte a megszokott dombos-dombos dunántúli vidék, de aztán valódi hegyek következnek. Ezekben az útvonal a hagyományos szerpentin jelleget ölti, kilométerenként legalább három 180-fokos kanyarral, ahol mindig számítani kell arra, hogy valami más járművel szaladunk szembe. Azért a veszély nem olyan nagy, egyrészt igen ritkán jön másik jármű, másrészt a vidék csendjében még saját motorzajunk mellett is meghallottuk mindig az idegen autók zaját.

A Dzsimai út tulajdonképpen a dél-nyugati vadvidék természetvédelmi területeinek elérését biztosítja, nem sokkal Dzsimán túl véget ér a főútvonal, és a rezervátumig már csak földúton lehet eljutni. Dzsimaig azonban aszfaltozott. A fővárostól a kafai székhely mintegy 300 km-re fekszik, az út egy észak-kelet dél-nyugat irányú hegyvonulat déli részén halad, azzal párhuzamosan. Bár városokat a térkép nem jelez, kis falvakból jócskán lehet találni az út mentén, amelyek a hagyományos kerek méhkas formájú kunyhókból (tukulokból) állnak. Az út nem véletlenül kis-forgalmú, és ez az, ami a rizikót jelentette számunkra: a külföldiek csak külön engedéllyel látogathatják meg, mivel a kávé alapvető fontosságú exportcikk, és nekünk pontosan ez az engedélyünk hiányzott. A vadrezervátumoknak helyet adó területeken él, szinte ősi módon, az ország legelmaradottabb népessége, a guregék. Ennek a népnek egy része még animista vallású, természeti jelenségeket imádnak, és ezt megosztják a határon túl, Szudánban élő hasonló színvonalú törzsekkel. Bekele mesélte, hogy ez a nép annyira alacsony értéket képvisel a többi etnikum szemében, hogy a legjobban megvetett feladatokat mindig ők végzik, pl. kivégzéseknél a hóhért ez a népesség adja.

Az út menti kis falvakban dús vegetáció biztosít a lakosságnak viszonylag jó táplálékot. Banánfák tömege roskadozik a terméstől, amikor megjelentünk, kosarakkal a kezükben rohantak ki az emberek az útra, szinte el akarták üttetni magukat, annyira kínálták a terményeket, főleg azt az apró, de nagyon finom banánt, amit Magilla gorillához hasonló módon lehet elfogyasztani: csak megnyomjuk, és a banán kiugrik a héjából. Vettünk is belőle, de utána sokáig nem kívántunk banánt enni, szó szerint "untuk a banánt", mivel olyan gyorsan ment tönkre, hogy mindet meg kellett ennünk

pár óra alatt. Dzsimához közel ered a Rudolf-tóba ömlő Omo folyó (vagy valamelyik mellékfolyója, ezt az ember soha nem tudhatja), de az út vonalát követve szinte félútig elmegy Addisz Abeba felé, majd hirtelen jobbra fordul derékszögben, átmegy az út alatt, aztán még egy kilencven fokos fordulat jobbra, és Dzsimától dél-keletre egyesül a Godzsebbel. Ez az a pont, ahol még nem lehet eldönteni, melyik folyik bele melyikbe, de utána már az összes mellékfolyó kisebb az Omonál.

Félútnál tovább úgy döntöttünk, nem autózunk sötétben, inkább szállást keresünk. Azért mentünk csak ilyen keveset, mert nem akartunk átrohanni a vidéken, hanem többször megálltunk ritka madarakat nézni és fényképezni. Gijon nevű városban vettünk ki szobát, ez a város az ország történelmét és kultúráját jelentősen befolyásolta. Mostanra azonban ez már csak emlék lett, mindössze az a melegvizes gyógyforrás maradt meg, amiről a város a leghíresebb. A szálloda nagyon kellemes hely volt, olyan, mint egy vidéki udvarház, gyönyörű kerttel. A szoba ódon faburkolatú falakkal és hasonló antik bútorokkal volt kialakítva, a fürdőszobában pedig a természetes hőforrás vize irdatlanul nagy, kb. félméteres hosszúságú, karnyi vastag vízcsapból folyt a medence nagyságú, padlóba mélyített fürdőalkalmatlanságba. A szálloda is majdnem üres volt, megcsodáltak bennünket, valószínűleg igen ritkán jönnek ide vendégek. Itt még nem érvényesült az esőerdők hatása, gyönyörű napos időben indultunk tovább.

Dzsimában érkezésünk után még bőven maradt időnk a szállodai elhelyezkedés után városnézésre menni. Sőt, ki akartunk menni egy kávéültetvényre (akkor még nem tudtuk, hogy olyan nincs, mivel nem telepítik, csak leszedik a kávé), ehhez azonban a szállodai alkalmazottak szerint engedélyt kell kérni a polgármestertől. Ekkor hullott bele a légy a kávéba, ugyanis a polgármester látni akarta azt a különleges engedélyt, amellyel idáig eljöttünk. Amikor kiderült, hogy nincs, talán életének legnagyobb dilemmája elé került, nem tudta mit tegyen. Végül intelligensen oldotta meg, azt mondta, nem jártam nála, hagyjam őt békén, menjek vissza ugyanúgy, ahogy jöttem. Azt még megengedte, hogy az éjszakát a szállodában eltöltsük.

Reggel arra ébredtünk, hogy óriási köd van. Nem akartam hinni a szememnek, még soha nem láttam ködöt Etiópiában. Pedig az volt, vagy még inkább alacsony szálló felhő. Az ablakon kitekintve csak a közvetlenül a

falnál álló papaja-fákat láttuk, nyakuk körül a gyümölcs-nyakláncsal. Addig nem akartunk elindulni, amíg a köd fel nem száll, lassan, nyugodtan megreggeliztünk. Amint a nap magasabbra emelkedett, a köd oszlani kezdett, még pedig érdekesen először felfelé kezdtünk kilátni, a kert magasabb fáiak teteje láthatóvá vált, aztán egyre lejjebb ereszkedett az a szint, ami felett már süttött a nap. Kihasználtam a lehetőséget és készítettem néhány fényképet erről a számomra ritka jelenségről.

Ez az utunk a szokásostól eltérően semmi komoly gondot nem hozott számunkra, kivéve talán azt, hogy a dzsimai polgármester határozatlansága nélkül lehetek volna kellemetlenségeim. Nagyon simán és kellemesen folyt a visszautunk is. Ez volt az utolsó azok közül az utazásaink közül, amelyekkel ezt a csodálatos szépségű országot megpróbáltuk kissé megismerni és felderíteni. Már csak az a sikertelen kísérletem maradt, amiről még mesélni fogok, hogy megnézzem az érintetlen vadvidéket, de több útra nem maradt energiánk, készülnöm kellett a hazautazásra.

Sokáig nem tudtam eldönteni, amikor már tudtam, hogy vége a kiküldetésnek, mit tegyek a kocsimmal. Vagy el kellett adnom olyanak, aki vámmentes, ahogy én is voltam hat hónapig, vagy hajóra rakni és hazahozni. Az utóbbi lehetőséget vészmegoldásnak tartottam fenn, és nem került sor rá. Feladtam egy hirdetést az "Ethiopean Herald" című napilapban, és egy mexikói diplomata vette meg az autót. Az általa kifizetett pénzzel és egy további összeggel a számlámról egy Honda Civic kocsit rendeltem Szarakakisz úrtól, az athéni Honda-ügynöktől.

Családom azokban a napokban az előző év folyamán, amikor a gyerek kimaradt az orosz iskolából és ők ketten járták a várost, gyakran látogatott el az utazási irodákba, és begyűjtött minden katalógust. Most jól jöttek az SAS légitársaság City Guides sorozatának füzetei. Kairóban is és Athénben is, de ugyanígy Isztambulban és Belgrádban is foglaltam szállodai szobát, Athénben öt napra, hogy a várost is alaposan megnézhessük. Ezekhez a tartózkodásokhoz vízumokra volt szükségünk. Ezeket egyenként beszereztem, közben érdekes történeteket hallgattam végig. Egy török követségi hivatalnok tájékoztatott, hogy mi magyarok még mindig kedvesek vagyunk számukra, mivel 150 évig a török birodalomhoz tartoztunk. Válasz helyett összeszorítottam a fogamat és nem mondtam el, mennyire szerették a mi őseink azokat az idöket. Egy görög titkárnő, miközben útlevelünket bélye-

gezte le, elmondta, hogy Etiópiában a fellelhető legjobb mosópor az, amelyet egy görög szabadalom alapján gyártanak. A jugoszláv követségi titkár adott egy térképet az országáról, ami nemcsak akkor segített a hazafelé úton, hanem a következő évben is jól használhattuk.

Az utolsó héten esténként azzal töltöttük az időnket, hogy apróságainkat eladogattuk darabját 1 birrért (fél dollár). A pénzt odaadtuk annak, aki a kutyát elvállalta.

Az utolsó napokban még volt idő arra is, hogy kellemetlen kalandom legyen. Már nem volt kocsim, taxira vártam. Éreztem, ahogy valaki kiemeli a patkóerszényemet, amiben a fém pénzt tartottam, kötött kabátom zsebéből. Lassú voltam, nem tudtam elkapni a kezét, de mondtam néhány keresetlen szót magyarul. Az erszényt néhány éve Moszkvában vettem a külügyminisztérium környékén, amikor főnökömmel, W. Jánossal a tutajvontató ajánlati terv tárgyalására ballagtunk az "Ukrajna" szállóból a kereskedelmi kirendeltség Kropotkinszkij pereúlok utcában levő épületéhez. Igazi strapabíró kétrekeszes bőr patkóerszény volt, mélynyomású Kreml mintával, rézlemez szegéllyel. Éppen meg akartam nyugtatni magamat a hirtelen bosszúság után, hogy több is veszett Mohácsnál, amikor egy helyi ember magyarul szólt hozzám.

-- Ott van az erszénye, uram. -- A földön heverő erszényre mutatott. Felvettem, a tolvajnak nem volt ideje kinyitni.

-- Ki maga? -- Abszolút természetes kérdés volt részemről az adott helyzetben.

-- Maguknál végeztem egyetemet.

A körülállók megfogták a tolvajt, egy tizenöt éves fiút, de kértem, hogy hagyják elmenni.

Még néhány érdekességet átéltünk elutazásunk előtt. Kertes házunk, ahol a második évben laktunk, a város bevásárló utcájához, a hivatalosan Adua utcának, egyébként olaszosan Piazzának nevezett útvonalhoz közel feküdt, és miután odaköltöztünk, és gyakran hajtottunk arra, ha megálltunk nézegetni vagy vásárolni, az út mentén parkoltuk le a kocsit. Abban a pillanatban mindig az történt, ami a városban mindenütt, hogy egy csapat gyerek, 4 és 10 év között körénk sereglett és azt kiabálták: "Zabanya". Vagyis, hogy őrizni akarják az autót. Egyszer, amikor még megvolt a kocsit, egy 8 év körüli fiú megint a szokásos szöveget mondta. Ránéztem és azt vá-

laszoltam neki: "Zabapa". Hiszen ő fiú volt, nem lehetett anya. Nem értette, de azt mondta: "O.K., zabapa". Utána, ha látott, mindig azt mondta: "Mr., zabapa". Miután eladtam a kocsit, a fiú meglátott bennünket arra sétálni, és mondta megint a szokásosat. Tőlem viszont a következő etióp választ kapta: "Makina jellem", vagyis nincs autó. Persze a 25 centet azért megkapta tőlem ez alkalommal is.

Nehéz volt elhagyni Addisz Abebát. Most már megértettem azt a magyar családot, akiket, miután hét évig voltak ott, előző évben úgy kellett a gépre feltenni. Nem akarták elhagyni az országot. De nemcsak érzelmi akadályok voltak, sok dolgot el kellett rendeznem, mielőtt a külügyminisztérium kiadta volna a kiutazási engedélyt. Az utolsó hónapot azzal töltöttem, hogy ezeket az akadályokat elhárítsam. Volt azonban egy, ami a 22-es csapdájának tűnt. A fővárosi önkormányzat szabályai szerint csak akkor adhatlak igazolást egy külföldinek, hogy nincs tartozása, ha már megvonta a kiutazási engedélyt. Ugyanakkor a külügy úgy intézkedett, hogy csak az kaphat kiutazási engedélyt, akinek nincs tartozása. Ezt a kilátástalannak tűnő helyzetet csak úgy tudtam megoldani, hogy kértem egy nyilatkozatot a külügyminisztériumtól, hogy megkapom a kiutazási engedélyt, ha nincs tartozásom. Mivel az önkormányzat hivatalnokai már belefáradtak a látogatásaimba, elfogadta a papírt.

Körülbelül egy hónappal elutazásunk előtt megpróbáltam a Rudolf-tó és az Omo-folyó vadban gazdag vidékére látogatni. Száz évvel korábban idáig jutott el Teleki Sámuel gróf, hazájából az uralkodó által száműzött házánkfia, aki az első európai volt, aki a Rudolf- és a Stefánia-tó partját elérte, igaz ő dél felől érkezett ide. Jogos volt, hogy maga adjon nevet ennek a két vízterületnek. A délebbi, nagyobb tavat Rudolf trónörököséről, halott barátjáról nevezte el, aki miatt közvetve száműzték, a kisebbiket a trónörökös feleségéről, Stefániáról. Azóta az ő általa adott nevek legfeljebb zárójelben szerepelnek a helyi elnevezés mellett, a Stefániát Csú Bahirnak hívják, ami amharául sóstó. A Rudolf a körülötte csatangoló turkána törzs nevét kapta. Ez a vidék teljesen tilos terület volt a turisták számára, de csak ott maradtak már elefántok, zsiráfok és egyéb olyan vadállatok, amelyek az ország többi részén már kivesztek. A császár alatt egyébként jobb volt a vadgazdálkodás, a lakosságot nem engedték oda háziállataikkal, hogy ne vegyék el a vadak életterét, viszont szerveztek vadász-szafárikat, hogy a feleslegesen

elszaporodó fajtákból kilőhessenek néhányat. Felkerestem a vadvédelmi szakembereket, akik hajlandóak voltak engedélyezni az utazásomat, ha a hatóságok kiadják számomra az engedélyt. Megállapodtunk, hogy nekik adományozom a maradék három teknőspáncélt, azonkívül adományozok az intézménynek 300 birrt (150 dollár). A repülőjegy és az engedély az én gondom volt.

Ebben az esetben az életemet csak egy beképzelt naiv miniszterhelyettes mentette meg. Abban az évben az esős évszak az Illubáborban és Gemu Gofában levő két vadrezervátum vidékét és a közöttük fekvő síkságokat a rendesnél két héttel hamarabb érte el. Úgy terveztem az utat, hogy a vadrezervátum közelében levő leszállópályáig repülök egy DC-3-as gépen az Ethiopian Airlines egyik belföldi járatán. A területre a vadőr elvitt volna Landroverével, amellyel az ugyanazzal a géppel szállított élelmiszer-utánpótlásért ment volna ki a géphez. A rezervátumban saját élelmiszer- és víz-adagomból egyetlen csomagom egy 20-literes tele vizeskanna lett volna gazdálkodtam volna, és a hetenkénti járat következő gépével jöttem volna vissza.

Az "életmentés" úgy zajlott le, hogy a közlekedési miniszter új helyettese félretolta a miniszter által aláírandó levéltervezetemet, amelynek címettje a Legfelső Tanács volt, és amelyben a miniszter kérte volna számomra az engedélyt. Azt mondta, nem kell nekem az az engedély a Legfelső Tanácstól, az ő nyilatkozata bőven elég lesz. Nos, nem volt elég. Nem engedtek felszállni a gépre. De ez így is volt jó, ugyanis a gép a korán jött esők miatt már nem tudott visszajönni, és egy teljes hónapig -- amikor én már elhagytam az országot -- nem is voltak oda repülőjáratok. Ottrekedtem volna, és afelől nincs kétségem, hogy biztosan el is pusztulok. Ezzel ugyan egyik álmom nem valósult meg, de legalább életben maradtam.

Egyik érdekes sztorim az etióp arannyal kapcsolatos. Amikor a családdal sétálgattunk másfél évvel korábban a Piazza ékszerészei között, megígértem a fiamnak, hogy mielőtt elutazunk, kap egy valódi etióp aranygyűrűt. Nem volt könnyű ügyfél, mivel csak zöldkőveset fogadott el, amelyen rajta legyen az etióp Júda oroszlánja, a kő alakja pedig szögletes legyen, ne kerek vagy ovális. Azt hiszem, az öreg Teklu Deszta boltjában látott olyant, vagyis annál az ékszerésznél, aki azt a nagy házat építtette, amelyben első évben laktunk, és amelyet róla neveztek el. Boltja a Piazzán

még egy darabig megmaradt, amikor a házat már államosították. Két hónap ráment a keresésre, de nem találtunk hasonlót. Amikor már csak egy hónap maradt, visszamentem ahhoz a házhoz, ahol előző évben laktunk. Annak a földszintjén volt egy kis ékszerkészítő műhely. Ismertettem a tulajdonossal a gyűrű jellemzőit, amit meg akartam rendelni, még egy dolgot kértem az említettekén kívül, azt, hogy a mérete állítható legyen. Azt mondta, rendben van, 10 nap múlva kész. Az ár, amit mondott, elfogadható volt egy 8-grammos gyűrűért. Családomnak nem szóltam róla, meglepetésnek szántam. Továbbra is keresték, de sikertelenül. Aznap, amikor a gyűrűnek el kellett készülnie, a bolthoz vezettem őket, mintha véletlenül történe. Amint beléptünk a boltba, az ékszerész kihúzta a fiókját és magasra emelte a gyűrűt, hogy láthassam. A gyerek szeme úgy követte, mint iránytű a mágnest és azt mondta:

-- Mama, nézd, ott van.

Persze, hamar kiderült a turpisság, de nem neheztek érte.

Utolsó addiszi napom délutánján főnököm, Bekele segített a városnak azokat a pontjait lefényképezni, amelyeket az esetleg agresszívvé váló tömeg vagy a rendőrök miatt korábban nem mertem fotózni. Maga mellé ültetett a Volkswagen Variantba, bejártuk a várost, és bepótoltam mulasztásaimat. Beleke egyébként megígérte, hogy fog válaszolni a leveleimre, sőt, ha újra Olaszországba utazik, amit ottlétem alatt kétszer is tett, mivel a vásárolt olasz járművek átvétele az ő feladata volt, felkeres bennünket. Ennek ellenére egyszer sem válaszolt. Legalább ötször írtam neki akkor rögtön, aztán egy ötéves szünet után ismét megpróbáltam. Legutóbb megint tettem egy kísérletet. Semmi válasz. Arra nem is gondolok, hogy talán nem volt igazán a barátom, inkább attól félek, valami történt vele. Sajnálom, hogy megszakadt a kapcsolatunk, igazán jó embernek ismertem meg, olyannak, aki minden körülmények között mellettem állt. Igazolta azt a mondást, hogy az abesszinek nem barátkoznak olyan könnyen, mint a négerek általában, nem is mutogatják mindig vakítóan fehér fogukat, de ha egyszer elérted, hogy egyikük a barátod legyen, meg sem tudod többé haragítani.

Egyiptomi és görög élmények

Soha nem volt rosszabb elutazásom sehonnán, mint ez az utolsó repülőtéri emlékem. Mindenünket alaposan kiforgatták, végül a fülkében meg is motoztak bennünket, az összes ruhát le kellett venni. A tömeg a repülőtéren pedig rettenetes méretű volt. Számtalan indiai utazott ugyanazzal a géppel, és megindító volt látni a fiatal anyákat rossz állapotban levő kisbabáikkal. Először Kairóig repültünk. Ugyanazzal a géppel mentünk, mint az egyik gyógyszerész, Robi a családjával. Ők is végleg utaztak el, de ezt az útjukat ők kevésbé szervezték meg, mint mi. Nem rendeltek szállást, úgy gondolták, boldogulni fognak anélkül is. Egy ott lézengő taxis talált rájuk, aki saját ismerőseihez akarta vinni őket. Minket is megszállt egy taxis, aki át akart venni bennünket, amikor telefonálni akartam a szállásunkra, leblokkolta előttem a telefonokat. Végül nejem józanabb volt, azt mondta, hagyjuk ezt a brigantit és menjünk a címre. A parkolóban fogtunk egy taxit, egy öreg Mercedest, amelynek a vezetője kiköpött 007-es ügynök volt. A szállodat nem ismerte, de a címet igen, és meg is találta nekünk. A szálloda rendkívül kicsi volt, egy belvárosi lakóház 3. és 4. emeletét foglalta el.

Szerencsés és igazán kellemes volt tartózkodásunk az egyiptomi fővárosban. A hőség ugyan nyomasztó volt, mégsem éreztük túlzottan az alacsony páratartalom miatt. Csak a szomjúság volt hihetetlenül nagy. A hőmérséklet délután elérte a 42 C fokot. Szovjet filmfelvevőm elromlott, a nézőke prizmája nem viselte el a meleget. Első nap a városban pénzt akartunk váltani, ezért fogtunk egy taxit. A kocsis török FIAT 131 volt, a vezető pedig apósom alteregoja. Elvitt bennünket egy bankba és felajánlotta, hogy egész nap velünk marad. Nem akartunk leragadni egy autóban, de aznap délutánra elfogadtuk az ajánlatot. Kimentünk vele Gizába a piramisokhoz és a Szfinxhez. Utána visszavitt a szállóba. Mivel nem kért túl sokat., megállapodtunk, hogy másnap nem jön, mert gyalogolni fogunk, de két nappal később kifuvaroz bennünket Szakkarába és Memfisbe.

Városi sétánk fő eleme az Egyiptomi Múzeum volt. De maradt még

időnk a Citadellára -- egy másik taxis segített bennünket -- és a nagy bazár-ra. Mivel sok csomagunk volt, nem akartunk nagyon vásárolni, de fiam látott prémium burkolt tevéfigurákat, és attól kezdve folyton ismételte: "Szörös tevé akarok". Végül megkapta a maga tevéjét. Még egy dolgot engedélyeztünk magunknak, bőrkabátokat, amelyek azonban nem voltak minőségi termékek. Hamarosan felfedeztük a zsebek alatti lyukakat. Úgy helyezték el a zsebeket, hogy a bőrök hibáit elrejtse velük. Hát igen, a szegény ne vegyen olcsó holmit.

A következő nap -- számunkra az utolsó teljes nap Kairóban -- Egyiptom legrégebbi épületeinél Memfisben és Szakkarában talált bennünket. Az odavezető út 100 évvel repített bennünket vissza az időben, amikor láttuk a Nílus-delta csatornáiban dolgozó embereket és a terméstől roskadozó datolyapálmákat. Amikor elértük Memfiszt, még néhány ezer évet szálltunk visszafelé. Maradandó emléket nyújtott a sivatag szélén álló, részben romos templom és ugyanígy éreztünk a masztabák látványától is. A sivatag mindenben uralkodott, még a tiszta felhőtlen ég is szürkének tűnt, nem kéknek. A távolban láttam három piramist, azt hittem, azok a híres gízai piramisok, amiket már láttunk, de az SAS kalauz rádöbentett tévedésemre. Ezek ugyan kisebbek voltak -- és akiknek készültek, jelentéktelenebbek --, mint a Keopsz és két társa, de sokkal régebbiek.

Nagyon mély benyomást tett rám Egyiptom. Tizenkét évvel korábban feleségem karácsonyi ajándékával, a Tutankhamon-könyvvel elindított valamit az agyamban, ami itt Szakkarában teljesedett ki. "Taxisunk" másnap délelőtt kivitt a reptérre, útközben ki kellett cserélnünk a hibás bőrkabátokat. A közlekedési dugó olyan tökéletes volt, hogy mialatt a cserét elintéztük, taxink csak 100 m-t haladt előre. Kezdtél veszélyes lenni a helyzet, hogy lekéssük a gépet. Amikor végre odaértünk a repülőtérhez, rohantunk a csomagokkal bejelentkezni, de az őr nem engedett be, angolul sem tudott, reménytelennek tűnt a helyzet. Csak úgy sikerült mégis elérnünk a gépet, hogy megláttuk a kordonon belül az Ethiopian képviselőjét, integettünk neki, hogy észrevegyen. Végre meglátott és bevitt bennünket, már semmi ellenőrzésre nem volt idő, átengedtek simán. A gép azonnal felszállt, amint leültünk. Ez az útszakasz Athénbe vitt bennünket, ahol várt annak a görög utazási irodának a gépkocsija, ahol a szállodafoglalást és a városnéző programokat rendeltem.

Első dolgom volt felhívni Szarakakiszt urat irodájában, akitől az új kocsimkat vettem. Helyette, egy hölgy fogadta a hívást és mondta, hogy két nap kell, amíg a papírokat elintézik. Még Addiszból utaltam át a pénzt és küldtem meg útleveleink másolatát. Az igazat megvallva tovább tartott két napnál, mivel nemzeti ünnepük miatt négynapos munkaszünet volt. Még át is kellett költöznünk egy másik szállodába a közelben. De hat nap elteltével végül megkaptuk az 5-ajtós Honda Civicet metál piros színben. A típus kiválasztásánál legalább 40 különböző márkát és típust átnéztem, és azért döntöttem emellett, hogy amennyiben nem tudnám jó áron eladni, olyan kocsim legyen, ami kedvemre való. Nem is azért vettem, hogy megtartsam. Családom régi kívánságát akartam teljesíteni, akik kertes házba akartak átköltözni. Sikerült is a tervünk, lakásunk és a kocsni árából együttesen futotta a ház megvételére.

Athénról nem szándékozom sokat írni, mivel alig van olyan ember Magyarországon, akinek ne lenne valamilyen ismerete erről a városról. A magam részéről ez az első görögországi út, amikor nemcsak a repülőteret láttam, hanem kimehettem mindenhova, szinte "sentimental journey" volt, álmaim földjére történő utazás. Gyermekkoromban egy nagyon értékes könyv alapján megismertem a görögök mitológiáját és az attól elválaszthatatlan történelmet. Most ezeket a helyeket láthattam a saját szememmel. Amellett, hogy családommal végigsétáltunk a görög főváros központi területein, az Etiópiából megrendelt szolgáltatás-csomagban a szállás mellett ott volt egy Akropolisz látogatás is. A hely lenyűgöző. Hogy milyen nagy a fellelő látogatottsága, az is mutatja, hogy a mészkő sziklák, amelyekre épült, az óriási forgalomtól tükrösímára koptak és a csiszolt márvány látszatát keltették. Csak csodálat lehet az emberben, ha látja, mire voltak képesek az ókorban a mai emelő és megmunkáló gépek feltalálása előtt sok száz esztendővel.

Aznap, amikor elérkezett az Athénból való elutazás, buszra szálltunk és a Szarakakiszt-garázshoz mentünk. A buszt, amivel odafelé utaztunk, ugyanabban a garázsban szerelték össze, Ikarusz volt és Szarakakiszt úr nemcsak a Honda ügynöke volt, hanem az Ikaruszé is. A kocsni készen állt, amikor megérkeztünk. Elöl és hátul vicces kartonpapír rendszámablakat tettek fel, az volt ráírva: EXP 0001. Ez volt az első kocsni, amit a diplomata hálózaton keresztül értékesítettek, vagyis számukra exportnak minősült.

Az addiszi görög konzulátus egy ragyogó kétkötetes útikönyvvel ajándékozott meg. Az egyik egy páratlanul precíz leírás volt, a másik atlasz. Minden úgy szerepelt benne, mint a valóságban, egészen Evzonesig használtuk, ahol átléptük a határt. A tengerparti utat választottuk észak felé. Még délelőtt áthaladtunk a Termopülei-szoroson. Kaptunk egy hatalmas záport, ami a tetőcsomagtartón levő bőröndjeinket is leöblögette.

Történelmi földön haladtunk. A kocsiban ebédeltünk, és kiteregettük a holmit, hogy az eső után megszáradjanak. Ahogy továbbhaladtunk, az út mentén láttunk egy romantikus várromot, a másik oldalon egy tábla strandot jelzett. Úgy döntöttünk, hogy megfürdünk az Égei-tengerben. A parton a bazárok megint elcsábították a feleségemet, és vett mindkettőnknek a kitűnő természetes gyapjú pulóverekből. Estére Larisszába értünk, és kivetünk egy szobát egy kis szállodában. Még az úton, nem sokkal Athént elhagyva vettünk egy nagy görögdinnyét. Amikor kérdeztem az árúrt, mennyibe kerül, azt mondta: "penta". Görög nyelvtudás nélkül is megértettem, hogy kilója öt drachma. Olcsó volt, nem úgy, mint Athénben a szőlő. Amikor ugyanis az utcai árú észrevette, hogy külföldiek vagyunk, megfordította az árcédulát: 40-ről 90 drachmára kilónként.

Megettük a dinnyét, az volt a vacsoránk. A hőségben nem is kellett semmi egyéb. A pici szállodában nem kaptunk reggelit, de ez nem zavart bennünket, volt elég tartalékunk a kocsiban. Még a délelőtti folyamán elhaladtunk az Olimposz hegység gyönyörű kúpja mellett, és egy pillanatra megint gyerekkorom kedvenc mítoszai keltek életre bennem. A következő éjszakát Szalonikiben töltöttük. Nagyon tetszett nekem a város, különösen a hosszú partszakasz a híres Fehér Toronnyal. Úgy volt, hogy másnap reggel kelet felé fordulunk és Isztambulba megyünk, csakhogy elfogyott a bátorságunk. A nyolcszáz kilométeres kitérő ezzel a hatalmas csomaggal a koci tetején nem vonzott bennünket, és akkor még a török viszonyokról hallottakat nem is említettem. Inkább veszni hagytuk a vízumokat és észak felé vettük az irányt. Mindannyiunknak nagyon tetszett Görögország. Olyan országnak találtuk, amely nemesak a régi romok miatt elbűvölő, hanem az emberek is, bár, ha teheték, maximális mértékben kicsleztek bennünket, kedvesek voltak hozzánk, és nem tapasztaltunk semmi olyan tolvajlást, amiről Olaszország az idő tájt hírhedt volt. Ételeik finomak, mind a főételek, mind az édességek.

Utolsó görögországi étkezésünket követően, amelyet egy reggeli formájában fogyasztottunk el, elindultunk a határ felé. Elég sokáig tartott, mire átértünk a hosszú kocsisor miatt, de belátom, hogy a mai várakozásokhoz képest az semmi volt. Amint beléptünk Jugoszláviába, mintha egy pillanatra Etiópiában találtuk volna magunkat. Megálltunk, hogy a kocsiiban elfogyasszuk az ebédet, amikor egy rongyos kisgyerek jelent meg az út mellett és kéregetve kinyújtotta a kezét. Csak nem azt mondta, mint Afrikában, hogy "Mr., give money", hanem valamit macedón nyelven. És akkor még nem 1991-et írtunk, csak 1981-et. Az volt az elképzelésem, hogy autópályák helyett az egyszerű főútvonalakon megyek, így többet láthatunk az országból. Emiatt az első éjszaka után, amit egy kis motelben töltöttünk -- ahol a fürdőszobai vízcsap a kezemben maradt használat után, kétségtelené téve, hogy a szocializmus talaján vagyok ismét --, elhagytuk az autópályát és Pristina felé fordultunk, ami nemrég szűnt meg Koszovó autonóm tartomány székhelye lenni, már úgy értem, mivel Koszovó autonómiáját szüntették meg a Vajdaságéval együtt. Akkor még kevesen gondolták, hova vezet ez a folyamat.

Az úton óriási közlekedési dugót találtunk, és a kocsisor mellett rendőrök járkáltak, akik tájékoztattak mindenkit, hogy az út Pristinába le van zárva. Bármit mondtunk, csak mosolyogva rázták a fejüket és jelezték, hogy zárva. Itthon később megtudtuk, hogy Koszovóban zavargások voltak, mert rendeletileg felfüggesztették autonómiájukat. Ugyanaz történt ugyanakkor a korábban Magyarországhoz tartozó Vajdaság autonómiájával is. Ezek a változások vezették be Tito halála után azt a folyamatot, ami Jugoszlávia szétesését eredményezte. Ez-ideig, de ki tudja, mi jöhet még. Szóval, vissza kellett mennünk az autópályára. Már hallottam az országban uralkodó alacsony közlekedési morálról, de most saját bőrömmön tapasztaltam, mennyire igaz. A vezetők viselkedésében az agresszió, különösen a törökökében, határtalan volt. A második éjszakára készülődve, amit az országban kellett eltöltenünk, lefordultunk az útról egy táblánál, ami a "Jagodina" hotelt jelezte. Egy Szvetozarevó nevű kisvárosban találtuk és szerencsénk volt, mert a legfelső emeleten még kaptunk egy szobát. Jól aludtunk, semmi sem zavart, csak reggel, amikor meg akartam borotválkozni, csodálkozva láttam, hogy a fürdőszobai tükör alsó széle magasabb, mint a fejem. Székre állva tudtam csak borotválkozni. A reggeli káprázatos volt és csak most fedeztük fel, hogy átrium jellegű szállóban aludtunk. A hotel belső ud-

vara üveggel volt fedve és élő fák álltak benne, madarak szálltostak mindenfelé.

Aznap délután elértük Belgrádot, de a szállóhoz, bár gyalog oda tudtam jutni, sehogy sem voltam képes kocsiival behajtani. Végül egy másik kocsi vezetője odavezetett. Amint a recepcióhoz mentem, hogy megmutassam a szobafoglalás másolatát, az ott álló férfi hangos hahotával fogadott:

-- Szóval maguk azok, akik Abesszíniából jöttek? Isten hozta önöket!

Volt még elég időnk aznap délután, hogy a régi és az új várost egyaránt megnézzük. A régi város az erőddel nosztalgiaút minden magyarnak, hiszen nagyjából mindenki ismeri a történetet. A mohácsi csatáig tartó függetlenségünk végéig végvárként szolgált, 1456-ban Hunyadi itt állította meg Mehmed (II. Mohamed) szultán seregét és ezzel a török előnyomulást 50 évre. Még abban az évben meghalt nem messze onnan pestisben, és a déli harangszó a mai napig az ő emlékét őrzi.

Feleségem eddig még mindenütt, ahol megfordultunk, vásárolt néhány kisebb aranytárgyat, itt sem akarta a hagyományt megtörni. Bármi mást venni oktalanság lett volna a csillagászati árak miatt. Élelmünk viszont elfogyott, másnapra valamit vennünk kellett. Másnap délre meg is érkeztünk a magyar határra. Az ellenőrzés csak pillanatokot vett igénybe, és a határőrtiszt integetett, hogy menjünk. Úgy tettem, ahogy utasított, csak megfordultam és beálltam a parkolóba. El kellett intéznem a kocsi bevallását a vámon, nem akartam törvénytelen dolgot cselekedni. Elvették tőlünk a Termopülénél ronggyá ázott karton rendszámtáblákat, helyettük útvonalengedélyt kaptunk, és hazáig a lelkiismeretes autóstársak állandóan figyelmeztettek bennünket, hogy elhagytuk a rendszámunkat.

HARMADIK RÉSZ

11. fejezet Szovjet-orsz utazások

A nagy Szovjetunió gyermekkorom óta olyan rejtvény volt számomra, és húzott is magához ugyanúgy, ahogy a múlt század közepén szinte minden európai ember érzett a vadnyugattal szemben. Mivel a negyvenes évek végétől célzatosan rengeteg orosz ill. szovjet ifjúsági könyv került a magyar könyvesboltokba, a polgárháborús élménybeszámolóktól az orosz népmeséken és Bazsov meséin át a "Derszu Uzala"-ig szinte mindent elolvastam. Nem szorul bizonyításra, hogy ezek igen nagy része valódi érték. Ezt a világot rombolta le bennem első utam, amikor az ország periférikus vidékére eljutottam. Ezt már dunai hajózásom történeténél elmeséltem. A későbbi évek során aztán angol és német nyelvtudásom hozzásegített további valószínűs tájékoztatáshoz, mint pl. Pasternák könyve, a "Zsivágó doktor", amelyet németül kaptam meg elolvasásra olyan időszakban, amikor a könyvnek még a létezéséről is a legtöbb magyar ember csak a külföldi sajtóból értesült. Ez azonban később történt, az első két kiábrándító látogatás után először Leningrádba jutottam el 1969-ben.

Munkahelyemen, a MAHART Hajójavitóban abban az évben önjáró kavicsselevátort építettünk a Kavicsbánya Vállalatnak, az építés és átadás során az év elejétől júniusig objektvezetője voltam az úszóműnek. Az eleve vártára szóló megbízással egy időben bekapcsolódtam egy másik munkába is. Évekkel korábban munkahelyemet, a hajózási vállalatot kiszemelték arra, hogy partnere legyen egy szovjet hajózási kutatóintézetnek a hajók automatizálása területén fenntartott együttműködésben. S. István kollégám távozásán volt a cégtől, az egyetemre ment tanársegédnek, így visszaadta megbízását az együttműködés magyar képviselőjeként. Főnökünk engem nevezett ki utódjául. Mielőtt bármit tehettem volna új minőségben, a vezérigazgatóságról utasítás jött irodánkhoz, hogy jelöljenek ki egy képviselőt a július folyamán esedékes leningrádi hivatalos útra. A gépezet beindult. Elődöm érdemelte volna ki az utat, mint olyan személy, aki tartósan foglalkozott a témával, mivel azonban a kiküldetés során a jövőt is érintő kötelezettségvállalás fordulhatott elő, ő a következményekbe már nem

szólhatott volna bele, hiszen távozóban volt a cégtől.

A döntés az volt, hogy engem küldenek. Így került sor az én első -- nem számítva NDK-beli termelési gyakorlatomat hat évvel korábban -- hivatalos kiküldetésemre. Feleségem szembesült a feleségek hagyományos dilemmájával. Örült, hogy lehetőséget kaptam, és a cég fontosabb személyeinek egyikévé válhatok és láthatom a világot, ugyanakkor irigységet is érezhetett, amiért egyedül marad, kimarad valamiből, amiben nekem részem van. Hozzá kellett szoknia ehhez az érzéshez, mivel ez a jövőben többször is megismétlődött. Csak évekkel később, afrikai kiküldetésemre voltam képes őt is magammal vinni.

Útitársam ezen a leningrádi úton egy idősebb férfi volt, Cs. Ervin bácsi, jelentéktelen, de mégis ismert személy könyve miatt, amit a hajómodellezésről írt. Beszélt németül, emellett, mivel a II. Világháború utolsó napjaiban hadifogságba került, oroszul is tudott olyan szinten, mint a legtöbb volt hadifogoly. Érdekes személyiség volt, kevés hasonlóval találkoztam. Kiválóan tudott asszimilálódni bármilyen környezethez rövid idő alatt -- valódi szellemi kaméleon --. Részéről azonban ez az asszimiláció nem volt teljes internalizáció, csak a felszín érintette. Amint a hasonulás, a domináns személy nézeteinek vagy a körülmények kényszerének elfogadása nem volt többé szükséges, visszavette megszokott arcát.

Utazásunkról sok mindent el tudok mondani, csak azt nem, hogy jól meg lett volna szervezve. Bár volt közvetlen repülőjárat Leningrádba Varson át, nekünk át kellett szállnunk Kijevben egy belföldi járatra. Csak az tudhatja, milyenek a szovjet belföldi repülőjáratok, aki már kipróbálta őket. Ez volt az első repülésem egy nagy sugárhajtású gépen -- nem nagyon nagy valójában, mivel TU-134 volt, a DC-9 orosz megfelelője --, de a repüléshez már tizenévesként hozzászokhattam azalatt a nyolc év alatt, amit a budaörsi repülőtér melletti lakótelepen töltöttem egy szerelő tiszt -- sógorom -- családtagjaként. 16-éves voltam akkor, gyakran átbújtam a drótkerítésen -- hivatalosan nem léphettem volna be katonai területre --, és ha már bent voltam, mindent láthattam a hangártól kezdve, ahol a világháborús vadászgépeket tartották, a sebességrekordot felállító sugárhajtású repülőgépmoddellen át az ejtőernyősök felszállítására használt duplafedélű AN-2 gépekig. Voltak könnyű kétszemélyes csehszlovák gyártmányú gyakorlógépek repülő kopersók, mivel gyakran zuhantak le . Szerencsére azokat csak

egyszer próbáltam ki sógorom régi barátjával. A csehek rajtuk tanultak meg repülőt gyártani. Voltak más cseh gépek, amelyeket Aero-nak hívtak, utódjuk, a Super Aero lett az első gép a légi mentősöknél.

Voltak IL-14-esek is, amelyeket a szovjetek a DC-3 licence alapján építettek, ezeket ritkán használták, mivel nagyon sokat fogyasztottak. Az a géptípus, amire legtöbbször engedtek felszállni, az AN-2 volt, duplafedelű gép, amelyet a Kaukázus feletti nagymagasságú repülésekhez terveztek, és amelyeket az MHSZ az ejtőernyős ugrásokhoz használt. Általában felengedtek, ha 16-nál kevesebben voltak az ugrók. Ezeken a rövid, húsz-harminc perces repülőutakon vesztettem el a magasságtól való félelmemet, amely természetesen bennem is megvolt.

Szóval, amikor az életben először volt lehetőségem utasszállítóval repülni, a magyar légitársaság kijevi gépére kerültem. Nagy benyomást tett rám a fejlett technika, a 60-as években tervezett kényelmes utasszállító gép nem is hasonlítható a harmincas-negyvenes évekbeli puritán katonai színvonalhoz. Aztán jött a kijevi megérkezés. A régi reptéren szálltunk le, Zsuljánin, amit ma már csak belföldi járatokra használnak. Magunkhoz kellett vennünk a csomagjainkat, mivel az útlevél- és vámvizsgálattal már átléptük a határt. Mostantól fogva a légitársaság felelőssége megszűnt, nekünk magunknak kellett rájuk vigyáznunk. Óriási tömeg volt a leningrádi bejelentkezésnél, és nem volt semmilyen sorrend. Mindenkinek vigyáznia kellett magára, mint hajótörésnél. Amikor végre mindezek ellenére bejutottunk a gép belsejébe (egy másik ugyanolyan TU 134, csak lerobbantabb állapotban), és kiverekedtünk két egymás melletti helyet, mivel helyjegyet nem adtak, a Kijev-Leningrád vonalon a kiosztott tápanyag egy szem cukorka volt és egy pohár légbuborékos víz. Ez újabb adalék volt szovjet-tanulmány téren.

Meglepetésemre Leningrád, az emberek, még a boltok is, minden különbözött attól, amit hasonló területen a Szovjetunióról öriztem. Leningrád, különösen a nyár első napjaiban, szép város volt, úgy is lehet mondani, hogy európai. Tiszta széles utak voltak normális közúti forgalommal, kultúrált kinézésű villamosok, a város földalattija pedig, a METRO, kész csoda volt nekem, aki hozzá voltam szokva a napi háromórás bumlizáshoz tömött villamosokon és buszokon. Ervin bácsitól, útítársamtól megtudtam, hogy a Szovjetunióban a METRO-t egy amerikai mérnök hozta létre. Azóta több

mindent tanultam meg erről. A mi első METRÓ-nk, amit szintén szovjet tervek alapján és szovjet gépekkel építettek, csak a következő évben nyílt meg a fővárosban.

A reptéren várt bennünket az a személy, akit a következő két hétre kísérőnknek jelöltek ki. Elvitt bennünket a városközpontban levő szállodánkba, amely az "Oktyjábrszkája" nevet viselte és megígérte, hogy másnap reggel értünk jön. A szoba kielégítő volt, bár a WC folyása állandó jelenség maradt a következő két hétben, napi bejelentéseink ellenére a karbantartók nem értek rá megjavítani. Az alvással voltunk kicsit bajban a "fehér éjszakák" időszak miatt. Emiatt a két hónap miatt nem éri meg sötétítőt tenni az ablakra, hiszen az év többi hónapjaiban nemcsak az állandóan borult idő miatt van sötét, hanem a fekete nappalok miatt is, amikor napi két órára csökken a nappali világosság. Végül már akár nappali fénynél is tudtunk aludni. Ezalatt a két hónap alatt júniusban és júliusban a nap éjjel fél kettőkor kel és fél tizenegykor nyugszik. Természetesen a napnyugta és napkelte között csak enyhe félhomály van, még az utcai lámpákat sem gyújtják meg.

Szoros programot állítottak össze a számunkra, vendéglátónk a közlekedéstől az ételmezésig mindenről gondoskodott. Az utóbbi rendszerint az intézet számos hivatalában és telepén volt megoldva. Néha elkerülhetetlen volt a kisebb-nagyobb meglepetés. Egyik nap ültünk az asztalnál az ételre várva, és mindenki előtt volt egy pohár színes folyadék. Egész délelőtt mentünk a forráságban, szomjas voltam, meg akartam kóstolni. Ahogy a számhoz emeltem, erős füstszagot éreztem, mint egy kémény belsejében. Sajnos a folyadék már megindult lefelé a torkomon. És meg sem állt, amíg a pohár ki nem ürült, mivel a folyadék egy speciális fajta zselé volt, nem lehetett abbahagyni. Ahogy utólag megtudtam, füstön aszalt gyümölcsből főzött zselé volt. Ettől kezdve mindent megszagoltam, mielőtt bármi hasonlót lenyelettek volna velem.

Ahogy a napi munka után a hosszú esti délutánokon az utcán sétáltunk, megnéztük a várost, és vásárolni is tudtunk a kilencig nyitva tartó "unyivermág"-okban (általános bolt, ami áruházat jelent). A nylon harisnya akkoriban még nálunk nem volt mindennapos, a család nőtagjainak akartam venni néhány párat. Ervin bácsi azonban nem segített azon rögeszméje miatt, miszerint azonos szár-hosszúságú nylon harisnyákat különböző lábfejméret

választékkal gyártanak. Amikor azt mondtam neki:

-- Légy szíves, mondd meg neki (az eladónőnek), hogy adjon egy pár harisnyát, ami az ő lábára jó lenne --, azt válaszolta:

-- Édes apám, nem látom a lábát! (A pult ugyanis takarta az eladó al-só felét.)

Végül én magyaráztam meg az én tört orosz tudásommal, és persze, hogy otthon mindenkinek jó lett a méret.

Az unyivermágokról azt hiszem, több szót kell ejtenem. Szállodánk a Nyevszkij prospekt nevű sugárút egy nagy keresztezésénél feküdt, ahol nem messze található a Moszkvai pályaudvar, ezért leginkább a Nyevszkijen sétáltunk. Ez a város legimpozánsabb sugárútja, és jó néhány kilométer hosszú. Átmegy néhány csatornán, a Kis-Néván, elhalad az Izsák és a Kazanyi székesegyház mellett, és ott éri el a Névát, ahol a Puskin által megénekelte bronzlovas van, Nagy Péter ágaskodó lovas-szobra van, amelynek jellemzője, hogy a ló farka és két hátsó lába alkotja a fix pontokat a talapzaton. A Nyevszkij közepe táján van a Gosztyinij Dvor nevű áruház, amely egy hatalmas négyzet, minden sarkán és minden oldalának közepén bejárattal. Mind a három emelet és a földszint azonos felépítésű, az eltérő árukat kínáló szaktoltok egymás mellett helyezkednek el és periodikusan ismétlődnek. A legkönnyebb az, hogy az ember eltévedjen. Ez volt az a hely, ahol szinte mindent megvettünk, bár a Nyevszkijen is, de más helyen is, vannak olyan áruházak, amelyek a mi fogalmainknak jobban megfelelnek.

Az ország soknemzetiségű jellege több olyan megoldást hozott létre ezekben a boltokban, amelyek abszolút módon megkönnyítik a legtávolabbi vidékekről vagy országokból érkezők számára is -- feltéve, hogy nem analfabéták -- az egyes árucikkek azonosítását és árának megállapítását. A boltba belépve a vevő egy pulttal találja magát szemben, amely mögött az eladó, leginkább fiatal nő áll. Mielőtt még a vevő a "gyévuska" (fiatal leány, kisasszony) segítségét kérné, a pult üvegezett fedele alatt felfedezi a polcon nagy tömegben, csomagolva, tehát azonosíthatatlanul, felhalmozott árukat, az üveg alatt mindegyik ki van csomagolva, összeszerelve, oroszul tudók számára megnevezve, és mellette ott van az ár. Az orosz megnevezés nem mindig kell, anélkül is ki lehet találni -- egyes kivételes esetektől eltekintve --, mi az a herkentyű, amit látunk. Ilyen kivételes esettel találkoztam később, Moszkvában, ahol egy félig önkiszolgáló vegyes háztartási boltban

(amit az amerikaiak csak nemes egyszerűséggel hardware storenak neveztek volna) a polcon alumínium harangokat fedeztem fel, legnagyobb átmérőjük 15-20 cm körül volt, magasságuk kb. 30 cm. A harang felső (!) részén lyuk volt, amelyből egy pálca állt ki, ezt fel lehetett húzni, amíg meg nem akadt, saját súlya ismét lehúzta. Több év múlva jöttem rá, mi az: kerti kézmosó, persze a boltban fejre voltak állítva. Az ember a kézfejjével felnyomja a szelep-rudat (ami kiáll a harang tetejéből, illetve normális helyzetnél az aljából), ettől a szelep kinyílik, és a kézre víz jut. A szelepet elengedve szappanozhatunk, majd ismét felnyomva leöblítjük a habot. Annyira elterjedt ez a szerkezet, hogy az urali faházakban, ahol nincs folyóvíz, a házon belül is ezt használják.

Vendéglátóink kirándulást és kulturális programot is szerveztek nekünk. Ebben a kategóriában legnagyobb élményem az Ermitázs volt, amelyet csak a Louvre és a Zwinger egyidejű említésével tudok jellemezni. Még akkor is feledhetetlen lett volna, ha műkincsek nélkül csak az üres épületet látjuk. A több ezer európai festmény azonban, többségük holland, még emlékezetesebbé tette látogatásunkat. Az épület a Néva partján helyezkedik el, mint ismeretes, Nagy Péter építtette olasz építészekkel, és ez volt a cár téli rezidenciája. Azért is hívták a forradalomig Téli Palotának. Látszik rajta, hogy építtetője nem akart lemaradni a korabeli más uralkodók mögött. Az Ermitázs gyűjteménye a külföldi műalkotásokra korlátozódik. A hazai festmények és szobrok az Orosz Múzeumban vannak, amely szintén a Nyevszkijről érhető el, egy kis utcán kell letérni a sugárútról. Az Ermitázsban a külföldiek közül a holland festészet alkotásai a legszámosabbak, ha jól tudom, itt van együtt a legnagyobb holland gyűjtemény a világon. Az orosz múzeumot Ervin bácsival magánszorgalomból látogattuk meg, nem is kellett megbánnunk, mert ott is vannak csodálatos művek.

A másik nagyszerű látvány Petrodvorec volt, Nagy Péter Nyári Palotája -- ahogy az Ermitázs az ő Téli Palotája volt --, a Finn-öböl déli tengerpartja mentén a várostól kb. 25 km-re. A magunk részéről a tengeren át közelítettük meg szárnyas hajóval. Ekkor láttam először a nagyobbik szovjet típust, a "Meteor"-t, és nagyon jó véleményem lett róla. Az idő eléggé szeles volt, de a járművet egyáltalán nem zavarta, és az egész út csak 30 percig tartott. Maga a hely zárva volt tatarozás miatt, csak a kertben levő szobrok és a főbejárat előtti nagy szökőkút készült el. Ez a kút többek között egy hatal-

mas termetű férfialakot ábrázol, ő a főalak, aki egy hatalmas hal száját feszíti szét, abból tör elő a derékvastagságú, több tíz méterre felszökő víz-sugár. Hat évvel később láttam magát a palotát. Addigra már a szökőkút szobrai is megkapták aranyozásukat. A szervezett program nem feledkezett meg a zenei élményről sem. A viszonylag új Zenés Színházban láttunk egy előadást ifj. Johann Strauss szt. pétervári kalandjairól, a zenét az ő műveiből válogatták össze.

Volt egy privát programunk is Ervin bácsi orosz nemzetiségű kollégájának köszönhetően. Az illető magyar lányt vett feleségül és Magyarországra költözött, Ervin bácsival egy szobában dolgozott a vezérigazgatóságon. Küldött velünk némi ajándékot leningrádi rokonainak. Bátyja mérnök volt, és feleségestől nagyanyjával élt együtt. A nagymama Holle anyó tökéletes mása volt a Grimm-meséből. Vacsoránál találkoztunk vele, ahova meghívtak bennünket. "Pirozski"-nak nevezett orosz nemzeti ételt kaptunk. Ezek kis zsemlyenagyságú töltött lángosok. Káposztával, hússal, túróval, lekvárral töltik meg, aztán olajban kisütik. Nagyon finom étel. Különösen, ha gombasalátát is adnak hozzá. Amikor ugyan megtudtam, hogy a gombát maguk szedik és nem vizsgálta meg, egy ideig féltem, hogy baj lesz, de túléltük a vacsorát, nem volt bolond a gomba. Sőt, ennek a vacsorának az eredményeképpen, mi is rászoktunk feleségemmel a gombászásra. Nem sokkal ezután Budapesten is nyílt egy "pirozski" büfé, ahonnan néha vitünk haza egy-egy adagot.

Egy másik privát program csak az én külön kikapcsolódásomat szolgálta. Azt hiszem, azok után, amit később tapasztaltam a szovjet hatóságok részéről, ma már nem tenném ugyanazt, de akkor huszonevésen, sokkal kisebb gyakorlati tudással és veszélyérzettel, megkockáztattam. Szerettem volna megnézni, milyen a városon kívüli nyaralóhelyek vidéke. Utolsó előtti napon vendéglátónk szabad programot biztosított, Ervin bácsi úgy döntött, végre kialszsa magát, én pedig elindultam magányos túrára. A szálloda melletti METRO megálló a Vassztányija (felkelés) téri állomás volt, onnan elmentem a Finnljandszkij Vakzál (finnországi pályaudvar) megállóig, a névadó pályaudvarról indultak a mi HÉV szerelvényeinkhez hasonló elektromos vonatok a Finn-öböl északi partján fekvő nyaralóhelyekhez. Ezek persze nem olyanok, mint a balatoni vagy a földközi-tengeri nyaralóhelyek, az emberek nem strandolni mennek ki, mivel a nyár (a fehér éj-

szakák ellenére) az egyik hét csütörtökjére szokott esni, hanem megszokott életüket folytatják, szaunáznak, isznak, horgásznak.

A térképről Szolnyecsnoje települést néztem ki, kb. egy óra vonatozás volt odáig. Az állomáson a jegyet megvettem, bár a bürokratikus rendszer miatt több ablaktól eltanácsoltak, mire hozzájutottam. A vonat szinte üres volt, a szép napos időben élveztem az utazást, ha a leromlott emberi települések látványa kissé zavart is. Aztán kiértünk a városból, és az erdős vidék sokkal jobban tetszett. Kiszálltam a kiválasztott helyen, kicsit ballagtam az erdős földúton, amíg el nem jutottam a tengerhez. Az idő hűvösnek tűnt, így nem mentem bele a vízbe, csak sétálgattam a parton, és leültem egy időre a part-menti nagy kövekre. Velem szemben egy sziget emelkedett ki, rajta érdekes, egyáltalán nem orosz jellegű, inkább németes városi házak sorakoztak, olyan sűrűn, hogy szinte belelőkték egymást a vízbe. A térképről kiderült, hogy az Kronstadt, a forradalom előtti orosz haditengerészeti bázis. Azóta is valami zárt terület lehet, mert semmilyen prospektus nincs róla, az útikönyvek sem tartalmazzák. Azt is felfedeztem, hogy alig valamennyire voltam Petrodvorectől, a nyári rezidenciától, csak az öböl másik partján. Amikor visszaértem, Ervin bácsi jól letolt, amiért olyan útra vállalkoztam, amihez nem volt külön engedélyem. Mindegy, megúsztam ezt is, mint tíz évvel később az etiópiai Dzsimába tett hasonlóan szabálytalan utazást.

Budapesti érkezésemnél adódott egy kis zűrzavar, nejem a reptéren akart fogadni, a légitársaság információja azt mondta neki, hogy a gép késik. Így is volt, csak hogy a pilóta igyekezett csökkenteni a késést, a tájékoztatás szerinti két óra helyett egy órás késéssel érkeztünk. Feleségem időben elindult a reptérre, és csak várt, amíg ki nem derült, hogy valami nincs rendben. Hát igen, amikor megérkeztünk, és nem láttam őt a várakozók között, elindultam haza, ő akkor még úton volt a reptérre. Az sem segített, hogy otthon jókora várakozás után kimentem egy telefonfülkéhez és felhívtam a reptéri információt. Már nem találták ott. Éjfél utánig vártuk egymást, de mire végre hazaért, engem már elnyomott az álom.

Következő utam a Szovjetunióba magánjellegű volt, nyaralás, amit egy vállalaton belüli vetélkedőn nyertem 1973-ban, ahol én lettem a második helyezett. A második díj egyszemélyes, az első pedig kétszemélyes út volt a Szovjetunióba, számos könyvjutalom mellett. Az útról nem volt el-

döntve, mikor és hova irányul, a kiadott utalvány az IBUSZ-nál volt igénybe vehető. Feleségem örült a sikernek. Egy ideig reménykedtem, hogy rábeszélhetem, menjen el ő maga az útra, de ő nem hagyta volna itthon a kisfiúnkat velem. Így hát eldöntöttem, hogy az utat én fogom igénybe venni, és ennek ismeretében Jaltát választottam. Abban az évben, 1974-ben Lengyelországban voltam egy konferencián, onnan való visszatérésem után elutaztam, hogy kiélvezzem a vetélkedőn nyert turistaút örömeit. Elég takarékos út volt, mivel azonban a hely, amit választottam, nem volt még elrontva, habár a Szovjetunióhoz tartozott -- ma egyébként Ukrajna --, valóban élveztem az egész ott töltött időt.

Az IBUSZ nem tagadta meg önmagát, a legolcsóbb szolgáltatásokat vette igénybe, így az Aeroflot gépein repültünk. A repülőutat Kijevben megszakítottuk átszállással, ezúttal az új Boriszpol repülőtérre, messze kint a várostól. A régít akkor még nem tették félre a belföldi forgalomnak, mind belföldi, mind külföldi járatok leszálltak ott akkoriban. Az öreg IL-18-as turbópropelleres gép teherbírása határán üzemelt. Olyan zajt csapott, hogy lehetetlen volt beszélgetni repülés közben. A zajról azonban eszembe jut valami, egyik tagunk a csoportból egy idős hölgy volt, aki évente tett egy turistautat, és abban az évben, mivel mindenütt volt már a Szovjetuniót kivéve, elhatározta, hogy azt is kipróbálja. A repülőgép zaja és rezgése álomba ringatta. Repülés közben valamikor a pilóta lecsökkentette a légsavarak teljesítményét egy kis siklás kedvéért -- az IL-18-asok kiválóan vitorláznak, szálltak már le vele úgy, hogy a négyből csak egy csavar működött --, hirtelen csend vett körül bennünket. A néni felriadt, és azt kérdezte:

-- Jézus-Mária, mért álltunk meg?

Kijevig csak egy óra volt a repülés, azalatt rendben elfogyasztottuk a gumicsirkét, az Aeroflot szokásos menüjét. Kijevben egy másik IL-18-asra szálltunk, ami belföldi járatban repült Szimferopolba, a Krím-félsziget fővárosába. A repülés ideje kb. ugyanannyi volt, ami túl hosszúnak bizonyult a kapott pohár légbuborékos vízhez. Szimferopolba este érkezünk meg. Amint a buszra vártunk, ami Jaltába vitt bennünket, teljesen besötétedett. Az útvonalon végig trolibusz közlekedett. Nem tévedés, ez a világ leghosszabb trolis-járata, 110 km Szimferopol és Jalta között. Jaltában akkor még épülőben volt az új turisztaszálló, be kellett érnünk a régivel, amit "Juzsnaja" (déli) néven ismertek. A szálloda épülete jellegzetes volt abból a stílusból,

ami emlékeztetett a korábbi angol gyarmatok építészetére. A csoportot bereltek az előcsarnokba, és megkezdődött a szobakiosztás. Volt néhány nő is a csoportban, közülük legtöbben férjükkel, de egyedülállóak is előfordultak. A többség azonban férfi volt. A szobák kétágyasak voltak, és mivel az egyedülállóak, férfiak és nők egyaránt, páratlan számban voltak jelen, nem volt nagy feladat kiszámítani, ha csendben maradok, egyedül lehetek a szobában. A párosítás önkéntes alapon ment. Mivel nem jelentkeztem senkihez, megmaradtam magamnak, és egy csomó apró kellemetlenségtől menekültem meg.

Voltak a csoport részére szervezett kirándulások, de általában a strandon töltöttük el az időt. Mivel a kikötő a tengerpart nagy részét lezárta, ahhoz, hogy a strandra eljussunk gyalog, fel kellett menni egy 100-méteres emelkedőre, aztán lemenni újra a partra. Az új szállótól a strandra egyszerűen le kellett volna menni egy lépcsősoron. Ezért inkább a másik lehetőséget választottuk, az öblön egy díjmentes átkelőhajóval mentünk át. A strandot öklömnnyi kerek kövek borították. Megtudtam a tapasztaltabbaktól, hogy a Fekete-tenger partja mindenütt ilyen, kivéve néhány szakaszt a román, bolgár és ukrán területen. Muszáj volt az ebből a célból kiépített deszkajárdát használni, a nagy kövek elviselhetetlenül nyomták az ember talpát.

Az első napot szabad időtöltésre kaptuk meg, rövid úszás után a városba mentem. Már első nap észrevettem, hogy a helynek kettős jellege van. A kikötő, a tengerparti sétány az üzletekkel és a strand olyan volt, mintha valamelyik nyugat-európai mediterrán országban lettek volna. A város és utcái, főleg azonban a boltok valódi szovjet alkotások voltak. Az egyetlen áruházban rögtön megláttam azokat az árukat, amelyekre szükségem volt. Ott is maradtak az utolsó napig, amikor meg akartam őket vásárolni. Akkor viszont eltűntek, nyilván a csoport más tagjai is azokat szemelték ki maguknak. Újabb lecke Oroszországról, más dolgokat kellett vennem helyettük. Így viszont rengeteg pénzem maradt, amiből vettem a feleségemnek egy tetszetős gyűrűt engesztelésül. Jól is jött, mert amikor jó félévvel korábban kiválasztottam az utat, megfeledkeztem arról, hogy 10-éves házassági évfordulónk erre az időre esik. Valahogy kárpótolnom kellett a feleségemet, és ez így könnyebbre sikerült a végén, mint reméltem.

Az évnek ebben a szakában, júniusban a tenger vize általában még nem nagyon meleg. A víz hideg volt, de nagyon tiszta. Egy bedobott pénzdara-

bot meg lehetett látni a fenéken 6-méteres mélységben is. A strand berendezései mindent biztosítottak, amire szüksége van egy üdülőnek az úszáshoz, napozáshoz, csemegézéshez és fagyaltozáshoz. A szervezett kirándulások magukban foglalták az egyedülálló nyikitai botanikus kertet, a félsziget délnyugati oldalán levő nagyszerű palotákat, illetve Bahcsiszerájt, amely kb. 100 évvel korábbi időkip a kánok székhelye volt. A palotákban történelmi légkör uralkodott. A híres livádiai palotában, ahogy azokban a termekben jártam, ahol sorsunkat hosszú időre mások döntötték el, borzongás futott rajtam végig, és nemcsak a benti hűvösség miatt. Tudtam róla, hogy még abban az időben is ott születnek az éves rendszeres eligazítás során a keleti blokk legmeghatározóbb döntései. Ezek az épületek a város felett magasodó 1.200-1.600 m magas hegység oldalában állnak, ezekhez a mélyben fekvő várostól szerpentin utakon lehet feljutni, amelyek eredeti állapotban levő ösrengetegben kanyarognak. Időnként egyes fordulóknak totális szembenállás jön létre a kétirányú forgalom között, szerencsére a járművek sebességét korlátozza az út meredeksége illetve a lefelé haladónál az állandó füstölő fékezés. Az erdőben még a legszigorúbb diktatúra idején is éltek önálló művészek, akiknek egyikével találkoztunk. Csodálatos szobrokat alakított ki az erdei tuskókból, ott is hagyta őket eredeti helyükön, a szobor, amit kifaragott, saját kommentárja szerint rég ott volt az anyagban, ő csak a felesleget kapargatta le róla

Bahcsiszeráj egész napos kirándulást igényelt. Maga a palota elhagyott környéken fekszik, nincs semmilyen település körülötte a rendkívül száraz vidék miatt. A kán palotája azonban emlékmű az elnyomásról, a sötét szobákban érezhető a hatalom és a szolgaság mérhetetlen aszimmetriája. Évekkel később Moszkvában sikerült megnéznem Aszafjev csodálatos balletjét, a "Bahcsiszeráji szökőkút"-at. A történet melankolikus, egy lengyel lányról szól, akit Girej kán -- ilyen nevűből több is volt, az ebben szereplő Girej a 17. században sok kellemetlenséget okozott a lengyeleknek -- az esküvőjéről raboltatott el, és aki bánatában lassan elsorvadt. Csak a kút adott neki megkönnyebbülést, amint cseppenként folyatta a vizet, ahogy az ő könnyei folytak. Nem is szökőkút az, hanem egy nagyon kis vízhozamú falikút. Az eredeti mű Puskin elbeszélő költeménye, de a történetről említést tesz Sienkiewicz lengyel író is trilógiájában.

Elégé jól ismert tény, hogy a Krím-félsziget Nagy Katalin alatt került

orosz uralom alá, az ő bizalmasa, Patyomkin tábornok foglalta el, és hogy orosz-török konfliktusok során két háborút is vívtak érte. Az viszont kevésbé ismert, hogyan kerültek oda a tatárok. A terület majdnem teljesen lakatlan volt a 13. századig. Akkor viszont Batu kán gyilkos hadserege, amelyet később Arany Hordának neveztek el, visszatérőben Európából hátukon rablolt kincsekkel, fegyvereiken pedig ártatlan áldozataik millióinak, köztük honfitársainknak a vérével, kerülőt tettek a félszigeten, és egy részük le is telepedett. Kb. hat évszázadig ők alkották a lakosokat, amíg csak az orosz diktátor nem internálta őket mind egy szálig bűneikért, vagyis a II. Világháború alatt a nemetekkel való együttműködésükért. Visszatelepülésük még a mai napig sem fejeződött be.

Jalta a félsziget déli csúcsától kissé keletre helyezkedik el. A körülötte fekvő megyét Nagy-Jaltának nevezik. Maga a város egy nagy meredek sziklafal aljában terül el, ami úgy alakul ki, hogy a fennsík enyhén lejt észak felé, így dél felé haladva a terület egyre emelkedik, amíg hirtelen véget nem ér, hasonlóan, ahogy az angol vidék Dover szikláinál. A város felől ennek a meredek falnak a szikláit páratlanul szépek. A közel 1.400 m magas sziklafalon mindig vannak hegymászók, jó terep a gyakorláshoz. Emiatt a fekvés miatt a város jól védett, télen alig fordul elő fagy. Rengeteg élményt és egy kis csomag ajándékot vittem haza Jaltából.

Következő év tavasza elmúlt, így tett az első félév is a közgazdasági egyetemen, ahol a mérnök- közgazdász tagozaton a kereskedelmi kar külker szakán első évemet végeztem, és én megkezdtem a vizsgákat. Huza-mosan voltam tanulmányi szabadságon emiatt, de egy alkalommal be kellett mennem valamiért munkahelyemre, a óbudai hajógyárba, a szerkesztésre. Főnököm titkárnője -- aki egyben saját felesége volt -- kért, menjek be az úrhoz. A főnök bejelentette, hogy megbízást kapok. Nem volt ez más, mint egy új objektum, a tutajvontató hajó objektvezetői feladata. A megrendelő természetesen a szovjetek egyik minisztériuma volt, mint többi gyártmányunknál is. A mi irodánkhoz a Duna másik oldaláról jött át a feladat, a hajógyári tröszt vezérigazgatóságáról. Eredetileg a főnökség kedvence, az angyalföldön levő másik hajógyár magának akarta, de időben rájöttek, hogy elfelejtették már az elmúlt tíz év alatt, hogyan kell hajót építeni, csak úszódarura voltak képesek.

Ami a helyzetben rázós volt, az az, hogy főnököm szükségesnek tartot-

ta jelenlétemet egy leningrádi tárgyaláson még abban a hónapban (júniusban). Ezen sokat vitatkoztunk, végül engedett, és hajlandó volt a tárgyalást egy héttel későbbre tenni, én pedig megígértem, hogy addigra előrehozva leteszem a vizsgálóimat. Vizsgálóim után mindössze három napom maradt, hogy a feladattal megismerkedjem. A tárgyalás célja az volt, hogy a leningrádi intézet által készített ajánlati szintű tervek számunkra nem világos részleteit megbeszéljük a tervezőkkel, és olyan tudást szerezzünk, amellyel elkészíthető a gyártási tervdokumentáció. Amit láttam, egyáltalán nem tettett. A tárgyaló küldöttség nyolc főből állt, és majdnem valamennyien távolról sem voltak a téma ismerői. Főnököm is benne volt a csapatban, és őt sem lehetett volna a legrosszabb szándékkal sem hajósna tekinteni. Bár a hajógyár szerkesztésén, ahol addigra ő volt a főkonstruktor, éveket dolgozott, és jó tervezőnek tartották, a műszaki egyetem gépelemek tanszéke kedvéért otthagyta a helyet, és tanársegédként segítette az utódok képzését. Onnan jött vissza, amikor a főkonstruktori hely megüresedett, és a pályázatot ő nyerte meg.

Végül egy sűrű felkészülési időszak után elutaztunk Leningrádba. A jegyeket nem a közvetlen járatra vették, Moszkvába repültünk, és ott a vállalat képviselője fogadta a csapatot. Bevitt bennünket a városba, és a napot városnézéssel és az ő irodájában való üldögéléssel töltöttük. Ez volt első moszkvai utam, de rengeteget tudtam már a városról egy angol nyelvű útikönyvből, amit egy utcai árustól vettem a Blaha Lujza téren. Más kiadásoktól eltérően európai színvonalat képviselt és jól kezelhető volt. További tudásra akkor tettem szert, amikor két évvel korábban a vállalati vetélkedőre készültem az MSZBT hatkötetes kiadványából. Azért mégis más élmény volt a várost a helyszínen látni. Akkori benyomásaim Moszkváról egyáltalán nem voltak kedvezőtlenek.

A magyar Kereskedelmi Kirendeltségnek az az épülete, ahol a hajógyár irodája székel, nem feküdt messze a Kremltől. Végigsétáltunk a legnépszerűbb turista útvonalon, a Kalinyin sugárúton (azóta az út visszakapta régi nevét, kissé átalakítva, Új Arbat út) a Vörös Térre, és megnéztünk minden látványosságot -- kivéve nagy emberük maradványait, azt akkor is képtelen voltam megtekinteni, amikor közel 20 évvel később vállalati képviselőként kerültem ki Moszkvába --.

A látvány csodálatos volt, amihez hozzájárult a teljesen száraz időjárás

a felhőtlen égbolttal és a tűző napsütéssel. Későbbi látogatásaim alkalmával ugyanígy élveztem ezt a látványosságot, és a városban eltöltött irodavezetői három évem alatt lakásom nappali szobájának ablakán át a Kreml templomainak arany kupoláit láthattam nap mint nap. Jól sikerültek fényképfelvételeim a június-vegi felhőtlen időben. Délután taxit fogtunk, és kimentünk a belföldi repülőtérre. Fél kilenc felé járt, és a nap már alacsonyan állt. Amint a gép felszállt velünk, és közeledtünk Leningrádhoz, az észak-nyugaton levő nap egyre magasabbra mászott, amíg a fél-tízes megérkezéskor délutáni magasságba nem került. A következő tíz napban soha nem láttunk naplementét. Nappali fényben feküdtünk le és keltünk is fel, ez volt a második alkalom, hogy a híres fehér éjszakákat Leningrádban tölthettem el.

A szálloda, ahol elhelyeztek bennünket -- ez nem ment túl könnyen, bár üres volt az egész épület, mivel a partner intézet a foglalást nem intézte el időben --, azzal a céllal épült, hogy a legmagasabb igényeket is kielégítse, de ez csak az orosz színvonalon sikerült. Végig, amíg ott voltunk, az étterem átépítés alatt állt, így a környező kis étkező bódékba kellett járnunk, vagy reggelire és vacsorára a boltokban vettünk magunknak valamit. A reggeli a keleti blokk hagyományai értelmében nem volt benne a szállodai szoba árában, mivel, ha benne lett volna, napidíjunk 10 %-át levonták volna emiatt. Valójában nem volt sok időnk szabadidős programokra. Hivatalos feladatunkat majdnem lehetetlen volt azon a módon megoldani, ahogy vendéglátóink akarták. Az örökös rágódás a legjelentéktelenebb részleteken végül is csak egyetlen kiutat hagyott: az eredeti fő jellemzőkkel vadonatúj objektumot fogunk tervezni. Az a célunk, hogy a hiányzó információt megkapjuk az eredeti tervezőtől, a szovjet intézettől, itteni vendéglátóinktól, elérhetetlen volt. Ha meg akartuk szerezni a megrendelést a moszkvai székhelyű külker vállalat minisztériumi hatóságától, valami eladhatót kellett alkotnunk. A tárgyalások végén aláírtunk egy jegyzőkönyvet mindkét részről, amelynek tartalma nagyjából a következő volt: ha rájuk akarunk hallgatni, azt csinálunk, amit akarunk.

Egy dologban ez a külföldi út sem különbözött a többi hasonlótól: törhettem a fejemet, hogy a tágabb értelemben vett család különböző tagjainak milyen ajándékokat veszek. Végül mindenkinek ugyanazt vettem -- reméltem, nem mutatják meg egymásnak --, egy-egy Matroska babát. Feleségem és a gyerek más téma volt, ők mindig a lehető legjobbat kapták. Filmvetí-

tónkhöz, amit Jaltából vittem haza előző évben, egész sor filmet vettem a "Na várj csak" sorozatból. Feleségem borostyánkő nyakláncot kapott, egyikét a soknak, amit a nagy országból hazahoztam.

Leningrádban alvásomat nem csupán a fehér éjszakák zavarták, hanem főnököm horkolása is, akivel közös szobában aludtunk. Azt hiszem, legálábbis hajós tapasztalatom alapján, hogy egy dízelmotor kellemesebb háló-társ lett volna. Főnököm első ízben volt ebben a nagy birodalomban, és benyomásai mindig különös gondolatokat ébresztettek az agyában. Még akkor fejezte be egyetemi tanulmányait, mielőtt az ideológiai tárgyak túlzott szerepet kaptak volna, mérnökként pedig munkájára figyelt, nem hagyta magát különféle foxi-maxi tanfolyamokra beutalni. Agyában most viaskodott a nyilvánvaló azzal az információval, amit a sajtóból szerzett. Volt egy mulatságos kis kalandja a városban. Mivel nagyon szerette a bort, kellemesen meglepődött, amikor sétája közben egy pincehelyiségben levő boltot látott "Vino" (bor) feliratú cégérral. Lement, és olyan helyen találta magát, mint egy hazai talponálló. Hozzá volt szokva 3 deci borhoz, ezért odament a pénztárhoz és felmutatta 3 ujját, miközben mondta a magáét magyarul. A pénztárosnő nem nagyon akadékoskodott, azt tette, amit az egészszől megértett, hogy mit kívánnak tőle. Főnököm kapott tőle három kis darab papírt blokknak, amit a csapos kezébe nyomott. Amit fizetnie kellett, abból még nem következettett semmire, nem volt még ideje alkalmazkodni az ottani (bánya-béka szintű) árszínvonalhoz. Kapott 3 poharat, mindegyikben 2 deci borral. Hamarosan hosszú sor keletkezett mögötte, amíg fogyasztott, mivel lefoglalta a vendéglátó egység pohárkészletének 75 %-át. A sor miatt a szokottnál gyorsabban ürítgette ki őket, ami a viszonylag hűvös pincében nem okozott gondot, egyébként saját bevallása szerint a bor igencsak jó minőségű volt. Fenn a meleg napsütésben aztán tökrészeg lett a 6 deci kiváló jaltai bortól. Le kellett ülnie, mert különben ő lett volna a környék nyilvános látványossága. Amikor végül hazatalált, rengeteget neveltünk, de megkért, nehogy említsem a dolgot otthon a feleségének.

A jaltai borral én is találkoztam előző év nyarán. Szervezett programunkban szerepelt egy borkóstoló pince meglátogatása is. A jaltai körzet éghajlata miatt csodálatos bortermő vidék, csak meg kell oldani az öntözést, különben a szőlő nem viseli el a szárazságot. A pincében 14-féle borból kaptunk 30-30 köbcentit, elkezdve egy teljesen száraz fehér borral, amely-

nek szeszfoka 10% sem volt, cukorfoka pedig nulla. Folytattuk olyanokkal, amelyek mindig egy kissé erősebbek és édesebbek lettek, végül egy olyan vörössel fejeztük be (azt hiszem, malaga lehetett), amelynek szesz- és cukorfoka egyaránt 23% volt, íze tökéletesen emlékeztetett az 5-puttonyos tokaji aszúra. Szerencsére az asztalra kitétek egy nagy tál "konfetti"-t, orosz csomagolt bonbont, amelyből fogyasztottunk utána, és a cukor felszívta az alkohol nagy részét. Amikor ugyanis kimentünk a szabadba, bár már esteledett, még mindig elég meleg volt ahhoz, hogy a maradék szesz a fejünkbe és a lábunkba menjen.

A leningrádi esetre visszatérve, a jegyzőkönyvbe a mi oldalunkról főleg az én elképzeléseim kerültek bele. Ez a tény, és az elkövetkező hónapok során kifejtett tevékenységem a tutajvontató tervezésénél nagy elismerést váltott ki részemre főnökömben. Kár, hogy a magyar gazdaság változási tendenciái és a cégnél kialakult vezetői klikk-rendszer arra kényszerített, hogy pár éven belül elhagyjam ezt a munkahelyet, és vele együtt teljesen új területre kerüljek, a szerszámgépek területére. Addig azonban még sok dolgom volt itt is, és ma is úgy érzem, nem kell szégyenkezni azokért az objektumokért, amelyek az én terveim alapján vagy irányításom alatt készültek el.

A következő év, 1976. decemberében bekerültem -- sok ellene ható tényező dacára -- egy tárgyaló küldöttségbe, amely a tervezési fázis végén levő tutajvontató műszaki és ártárgyalására utazott Moszkvába. Hát bizony, ez a hivatalos út nem volt könnyű séta. Nem említve azt a galibát, hogy a nevemre késve konzignáltatott okmányok egy feleslegesen megtett 30 km-es vonatozást eredményeztek Monorig és vissza, mivel tévedésből olyan vonatra szálltam, ami nálunk, Pestlőrincen nem állt meg, végig a két hét alatt éreztem osztályvezetőm erőltetett felügyeletét magamon, és ez óriási feszültséget okozott bennem. A tárgyalásokon kívül természetes módon viselkedett, barátságos volt, tanácsaival segített, elmesélte korábbi útjait, amikor még nem repültek, hanem 36 órát utaztak vonaton. Amint azonban leültünk az asztalhoz, szemben az ellenféllel, mintha kicserélték volna.

A szovjetek nem olyanok voltak, mint a németek, akikkel már sokat tárgyaltunk együtt. Megérkezésünk után az üzletkötőnek többször is fel kellett keresnie a partnereket, amire hajlandóak voltak őt fogadni, hogy meg tudjon velük egyezni az időpontban. Négy napig csak a város megtekin-

tésével foglalkoztunk. Eleinte hűvös volt az idő, de az ég derült volt. Az év tavaszától kontakt lencsét hordtam, és száraz időben, főleg este, amikor már nem lehetett rajtam a napszemüveg, érzékeny voltam a porra. Egyik nap estefelé azt mondtam kissé keserű humorral, amint valahol a lubjanka-téri Dzserszinszkij szobornál jártunk:

-- Nem tudom hogyan oldják meg itt ezt a kiváló porellátást.

-- Por? -- kérdezte megdöbbenve a gyár főmérnöke, aki a küldöttség feje volt -- ez a világ legtisztább városa. Háromszor fel tudod venni a fehér inget, mielőtt a nyaka koszos lenne.

Lehet, hogy a régi szép időkben így volt, de addigra már a sűrű forgalom mindent bepiszkított. Még jobban éreztem ezt 15 évvel később. De van még egy szempont, amit nem lehet figyelmen kívül hagyni. A szemem a Moszkva környékén szálló apró kvarcsemcsékre volt érzékeny. Még akkor is kellemetlenek lettek volna, ha akármilyen tiszták is.

Néhány napon belül aztán az időjárás a szokásos irányt vette. Decemberben Moszkva időjárása mindig enyhe, mert a sarkvidéken a nagy mennyiségű víz megfagyásakor hó szabadul fel, és az északi szél az enyhe nedves levegőt odatereli az orosz főváros környékére. Egész nap borult az idő, és gyakran szitál a köd. Rendkívül kellemetlen időjárás. A komoly hidegek januárban jönnek, és február közepéig tartanak. Mi viszont az enyhe időben be tudunk vásárolni a karácsonyi holmiktól.

Szállásunk pocsékul volt megoldva. Ez részben a város szállodaosztási rendszerének köszönhető, de hozzájárult kereskedelmi igazgatóságunk is, akik meg akarták takarítani egy részét a külföldi költségekre biztosított keretnek, és prémiumként felosztani maguk között. A Jaroszlávskajában helyeztek el bennünket, ami nem is szálloda, hanem átalakított diákszálló, amelyet az 1949-es moszkvai VIT-re építettek át. A város északi határának közelében feküdt, METRO-val 40 percre belvárosi partnereinktől, négyágyas szobáink voltak, fürdőszoba nélkül. A folyosón levő közös zuhanyozó állt rendelkezésünkre. A küldöttség vezetője, főmérnökünk azonnal közölte a vállalati képviselővel, ha nem szerez nekünk megfelelő szállást két napon belül, helyet foglaltatunk és hazamegyünk.

Az alku a képviselő vérében volt, csak a két vezetőnek foglaltatott szobát a Rosszijában, a Vörös Tér közelében. Azt mondta, a "plebsz" maradhat. Főnökünket lényegében meglágyította, hogy neki már jó helye volt. Mivel

azonban mi tovább berzenkedtünk, beleegyezett, hogy a mi áthelyezésünk-
höz a kenőanyagot egy palack konyak szolgáltatssa repi keretéből a megfe-
lelő hivatalnoknál. Az akció sikerrel járt, és átköltözhattünk az Ukrajna
szállóba, amely a Moszkva folyó másik partján, szemben a KGST épületé-
vel feküdt. Abban az időben a szálloda európai színvonalon állt, két kivétel-
lel. Egyik a "dezsurnája" rendszer volt, másik a liftek. Az első olyan nőket
jelent, akik a folyosók bejárati végénél ülnek, náluk vannak a szobakulcsok
-- a hallban levő recepciónak más dolga van, pl. a telefonbeszélgetések le-
hallgatása -- és szemüket rajta tartják a történéseken, többek között a vendé-
gekhez bejövő nőkn. A lifteket pedig arra felhatalmazott női alkalmazot-
tak vezetik. Ezek a liftek tetűlassúságúak voltak, a lépcsőházakat pedig zár-
va tartották, így megkerülni őket lehetetlen volt, még ha hajlandók lettünk
volna is lemenni a 15. emeletről gyalog. Negyedórai várakozás még szeren-
csés eset volt. Ez az értelmetlen liftkényszer sok ember halálát okozta a kö-
vetkező évben, amikor tűz ütött ki a Roszija szállóban.

Küldöttségünkben volt egy hölgy, aki orosznak született. Férjhez ment
egy magyar hallgatóhoz tanulmányai alatt, és követte férjét annak hazájá-
ba. Apja volt Norilszk építész a 30-as években. A hölgy már jól beszélt
nyelvünket, ő volt az ideális tolmács céljainkhoz. Volt azonban még egy tu-
lajdonsága: szerette az orosz klasszikus operákat és baletteket. Amint átköl-
töttünk az Ukrajnába, felkereste a szálloda Szerviz Büro nevű intézményét,
és színházjegyeket rendelt mindannyiunknak. Ez volt az én első moszkvai
színházi estém, de nem az utolsó. Megszállottja lettem az ottani opera- és
balettelőadásoknak, amint egy-egy kiutazásnál megérkeztem a szállodába,
első utam mindig a Szerviz Büro-ba vezetett, és jegyet rendeltem. Ez alka-
lommal egy balettet néztünk meg, Aszafjev "Bahcsiszeráji szökőkút"-ját.
Az előadást a Kreml Kongressusi Palotájában tartották, de a szereplők a
Balsoj (nagy) Színház tagjai voltak. Kezdtém megérteni, miért tartják az
orosz balettet az előadó-művészet klasszikus válfaja csúcának.

Ott-tartózkodásunk alatt a városban műkorcsolya bajnokságot tartot-
tak. A kelet-német résztvevők a mi szállodánkban laktak, és pontosan úgy
viselkedtek, ahogy kelet-németeknek kell külföldön viselkedni (a mi NDK-
s barátaink természetesen mindig kivételek voltak). Az a két nap, amit a Ja-
roszlávszkajában, a huzatos szálláson töltöttünk, elég volt szobatársamnak,
az elektromos szerkesztési osztály vezetőjének a megfázáshoz. Már akkor

is náthás volt, amikor elindultunk hazulról, itt viszont hamarosan lázas lett. Soha nem utazom házi-patika nélkül, voltak gyulladáscsökkentők is velem. Így túlélte a bajt a tablettáimon, és otthon már el sem ment az orvoshoz. Az első tárgyalási nap után sok dolgunk volt. Délután és fél éjszaka lefordítottuk partnereink szerződéstervezetét. A vállalati képviselő meglepődött, amikor másnap reggel kézhez kapta a fordítást. Telexen hazaküldte, és segítségünk eredményt hozott, a válasz is hamar megjött, és kéthetes kiküldetésünk végén aláírhattuk a szerződést. Karácsony előtti hazaérkezésünk jól volt időzítve. Családom is elégedett volt, főleg a holmiktól, amiket hazahoztam.

Időközben munkám megint Moszkvába szólított. A tutajvontató mentőszivattyújának lekötéséhez alá kellett írunk a szerződést a szovjet szállítóval. Az import üzletkötő magával vitt a műszaki kérdések tisztázására. Rajtunk kívül jött egy fiatal bonyolító-nő is függőben levő más témák kereskedelmi részleteinek egyeztetése végett. 1977. május eleje volt. Moszkvába érve olyan városban találtuk magunkat, amely a győzelem-napi 3-napos ünnep miatt zárva volt. Szállodánk volt az egyetlen a városban, amely kivétel volt a "dezsurnája"-rendszerből. A belső körgyűrű -- Szadóvoje Kalcó -- és a Lenin-sugárút kereszteződésénél állt. Később, amikor vállalati képviselőként tartózkodtam ott, hálószoza-ablakomból ráláttam a szállodára. Ez a kereszteződés manapság az egykori kommunisták találkozóhelye, mivel a nagy teoretikus óriás szobra ott áll.

Az üzletkötővel egy lakosztályt kaptunk, ami két szobából állt. Útitársnőnknek egyszerű egyágyas szoba jutott. Nekünk volt TV-nk és bársekrényünk, ő csak külön díjért kapott TV-készüléket. Az üzletkötő, szobatársam, jellegzetes típusa volt a Szovjetunióban végzett mérnököknek. Műszaki tudásával Magyarországon nem nagyon tudott állást szerezni, a nyelv azonban, amelyet öt- vagy hatévi tanulása alatt megszerzett, kiegyengette az útját. A kolléganő nem lehetett több húszévesnél, jószívű, kedves lány volt, átlagos fiatal lány a hetvenes évekből. Mindkettőjüket megkedveltem ez alatt a munka alatt, de többet nem nagyon volt dolgom egyikkel sem. A lánynak volt egy szovjet levelezőpartnere egy 19-éves lány személyében. Amikor színházjegyeket vett, megfeledezett arról, hogy a szovjet lánnyal megbeszélte egy találkát. Mivel én akkor nem nagyon kívántam színházba menni, megkért, hogy menjek el a találkára helyette, és mentsem ki.

A találka helye a szálloda előcsarnoka volt. Megkértem a recepcióban levő hölgyet, hogy ültesse le a leányzót, ha előbb érkezne, mint én. Amint a kitűzött időpontban lementem a szobámból a lépcsőn, azt láttam, hogy egy általános iskolás kislány emelkedik fel az egyik karosszékéből -- 12-évesnek nézett ki, de 19 volt akkor --. Bemutatkoztunk, és a helyzethez való gyors alkalmazkodásából rögtön láttam, hogy kénytelen leszek egy darabig vele maradni. Számára egy külföldi, még ha csak a táboron belülről is, akkora újdonságot jelentett, hogy ezt az alkalmat meg kellett ragadnia. A Gorkij-parkba akart bemenni sétálni, hogy közben beszélgethessen velem, ami a szálloda mellett terül el a Moszkva folyónak a Krími-hídtól lefelé eső balpartján. Ráhagytam, mivel nem volt olyan dolgom, ami miatt el kellett volna utasítanom.

Tulajdonképpen nem volt nagyon unalmas ezzel a fiatal szovjet állampolgárnóvel. Beszélgetésünk során gyorsan megtanultam legalább 100 új orosz szót, és mivel azonnal kijavított minden hibát, amit elkövettem, segített a helyes nyelvhasználatban: vigyázni kezdtem mondataimnál a helyes igeekötőkre és igeszemléletre, mindent átgondoltam, mielőtt kimondtam volna. Az orosz nyelv ismeretében éppen átmeneti állapotban voltam. Saját szorgalomból kezdtem felfrissíteni az iskolában és az egyetemen szerzett ismereteket, de a ló is akkor szalad jól, ha van rá ösztönzése vagy valami kényszer, ami hajtja. Addig nem jutottam nagyon előre, amíg nem indult a gyárban egy belső tanfolyam, ahol az abszolút kezdőtől a hozzám hasonló, iskolában félrevezetett egyénekig minden szint megtalálható volt. Pár hónap múlva kezdtem el azt a tanfolyamot az MSZBT-nél, amelynek eredményeként le tudtam tenni a középfokú nyelvvizsgát.

Szóval a gyereklánnyal társalogtunk, de személyes dolgokról csak annyit mondtunk egymásnak, hogy én nő vagyok, ő pedig Zsenyára gondol gyakran, aki most távol van, valószínűleg katona volt éppen. Kipróbáltuk a parkban a különböző szórakoztató-eszközöket -- amelyek többségére ma már nem mernék felülni, mivel azóta megtapasztaltam az orosz alaposágot a tervszerű megelőző karbantartásban --, fagyaltot ettünk, és a délután gyorsan elmúlt. A lány ragaszkodott hozzá, hogy időnként írjak majd neki levelet, amire ő válaszolni fog. Ez az ismeretség természetesen amilyen ártalmatlan volt, olyan gyorsan véget is ért.

1978-ban munkahelyet változtattam, gyerekkori álomszakmámat, a

hajógyártást ott kellett hagyni személyes és egyéb okokból. Átmentem a szerszámgépiparba, az akkor szinte monopolhelyzetben levő nagy tröszt-höz. A vezérigazgatóságon dolgoztam mérnök üzletkötőként, de önálló üzletkötést nem csinált az egységünk, mivel a cég nem akart önálló exportjogot, a Technoimpex volt a fő külker partner. Emellett még együttműködtem a MOGÜRT és a NIKEX üzletkötőivel, mert a tröszt volt a gazdája annak a licencvételnek, amelynek keretében az NSZK-beli Knorr-Bremse cég közúti és vasúti légfékserelvényeit gyártottuk és értékesítettük a szerződésben számunkra kijelölt országokban. A fékek csak három évvel később kerültek hatáskörömbe, amikor Etiópiából visszatértem. Három nyelvre terjedő nyelvismeretem miatt változatos volt a munkaterületem, az orosz két területet predesztinált, egyik volt a KGST szekcióülések területe, a másik egy kooperáció egy szovjet kutató-intézettel egy nagyméretű NC (numerical control - számjegyvezérlés) eszterga kifejlesztésében. Ez a téma (EN eszterga) igényelte a cégtől első leningrádi utazásomat. Műszakilag egy fiatal házaspár kezében volt a dolog, a férj a fejlesztő intézetben, a feleség abban a gyárban dolgozott, ahol a gépet gyártásra betervezték. Mindhárman a csapatban voltunk. A külkereskedelmi üzletkötő egy idősebb férfi volt a külker vállaltól, agya kissé egyoldalú formációt vett már fel, de jószívű embernek ismertem meg, és humora egyébként élvezhető volt.

A novemberi tárgyalási időpont nem volt ideális. Az évnek ebben a szakában a Néva nem tudja vizét zavartalanul a tengerbe vinni, mert az észak-nyugati szél visszanyomja a folyó áramlatát. A Balti-tenger keleti végén hosszú, keskeny öböl alakult ki, ennek északi partján fekszik Finnország, déli oldalán pedig Lengyelországtól keletre a balti szovjet köztársaságok területek el akkor, ezek ma már visszakapták régi függetlenségüket. Az öböl legbelső csücskében folyik a tengerbe a Néva folyó, amely Karélia és környéke csapadékát vezeti le. A torkolatnál alapította Nagy Péter a később róla (aztán Leninről, majd ismét Péterről) elnevezett várost, Észak Velencéjét, amely nemcsak európai, hanem minden tekintetben más szellemet képvisel a közép-orszországi Moszkvánál. A torkolatnál közvetlenül van a kikötői terület, rengeteg emlékmű jellegű építmény tanúskodik a háromszáz éves történelemről. A város nagyon alacsonyan fekszik, csak néhány területen emelkedik magasabba, mint a tenger áradási szintje. Amikor a tartós nyugati szél a vizet feltorlasztja, a folyó nem tudja vizét a tengerig eljuttatni, ettől a folyó szintje is megemelkedik, és előnti az alacsonyabban

fekvő területeket. Akárcsak az összes olyan folyó torkolatánál, ahol az ár-
apály jelenség erősebb. Ez volt a helyzet, amikor mi megérkeztünk, és emi-
att a városban árvíz volt. Az összes csatorna tele volt, az alacsonyabban fekvő
utcákat közlekedésre egyáltalán nem lehetett használni.

November már a sötétség időszaka Leningrádban, délután fél kettőkor
besötétedett és a napfelkelte valószínűleg volt ilyesmi, bár mi nem láttuk
csak másnap délelőtt fél tizenegykor következett be. Továbbra is az volt a
véleményem, hogy Leningrád sokkal szebb nyáron. Az időnk rövid volt, a
tárgyalás pedig véget nem érő. Alig volt alkalmunk elkölteni a pénzünket.
Sajnos én az enyémet egy szovjet digitális karórára költöttem. Vendéglá-
tóinknak valahogy mégis sikerült kivinniük bennünket Puskinóba, a koráb-
bi Cárskoje Szelóba, ami az utolsó két évszázadban a cárok lakóhelye volt,
és ahogy Maurice Paléologue könyvéből megtudtam, Magyarország sorsa
is itt dőlt el 1915 májusában, amikor a háború utáni majdani európai hatá-
rokat ő, mint a Francia Köztársaság nagykövete a cár udvarában, és ven-
déglátója színes ceruzával rajzolták ki egy iskolai atlaszon, amely aztán hi-
vatalos okiratként került a hazánk sorsát eldöntő versaillesi szerződés mel-
lékletei közé. Utunk Puskinóba olyan sietős volt, hogy alig emlékszem va-
lamire a nevezetes helyről.

Hamarosan megint volt egy sokoldalú KGST értekezlet. Márciusban
tartották Moszkvában, és tulajdonképpen két ülés volt az egymást követő
két héten. Ezek a szekcióülések hétfőtől péntekig tartottak, a repülőút oda
vasárnap, vissza szombaton. Engem nem rendeltek haza azért, hogy más-
nap ismét repülőre kelljen ülnöm, megvártam a következő fordulót a szov-
jet fővárosban. Azon a reggelen, amikor Moszkvába kellett repülnöm, a
szovjeteknél nagy hó esett, és mivel a gép nem tudott felszállni, Budapestre
sem érkezett meg -- Aeroflot gép volt --. A jegykezelés után betelereltek ben-
nünket a tranzitba, ott töltöttük az egész napot és csak este tudtunk fel-
szállni. Már mindenki nagyon éhes volt dél felé, mivel reggel óta vártunk a
beszállásra, amikor szólítottak bennünket az étterembe. Éppen neki akar-
tam látni, hogy éhségemet csillapítsam, amikor az információhoz hívtak.
Feleségem volt a vonal másik végén és elújságolta, hogy hugának meg-
született a kislfia. Névnapom volt aznap, március 19.

Moszkvai utam valamivel jobb volt, mint az előző lengyelországi, ami-
ről már meséltem korábban. Egyik résztvevő ismerős volt a lengyel útról és

felesleges időnk nagy részét együtt töltöttünk. Ő volt a Csepel Művek Szerzőszámgépgyára képviselője az ülés során. Március végén nálunk már általában tavasz van, de Moszkvában még a mi fogalmaink szerint szó sem volt erről. Az oroszok ugyan a márciusot a tavasz első hónapjának tartják, és a tavasz kezdetét március 1-től számítják. Az időjárás kellemes volt napközben, napos idő fagypont felett néhány fokkal, de az első este, amikor sétálva mentünk át a Moszkva folyón az Ukrajna szálló felől a KGST épületéhez -- ma a moszkvai városi önkormányzat székháza --, a nap lement, és azalatt a 10 perc alatt, amíg a szállodához értünk, a hőmérséklet mínusz 12 C fokra zuhant.

Az első héten a megbeszéléseket a KGST épületében tartották, szállásunk a komplexumhoz tartozó Mir szállóban volt. A második hétre a Moszkva szállót választották ki, amely a Vörös Tér szomszédságában van. Szombaton át kellett költöznöm. Amint az új szobát elfoglaltam, a szervizbűrónál rendeltem színházjegyeket, és felhívtam a két évvel korábban megismert orosz csitrit. Meghívtam az előadásra. Ez alkalommal a Balszobja sikerült jegyet kapnom, az előadás Wagner "A Rajna kincse" című operájának bemutatója volt. Az első szünetben nem mentünk ki, ott maradtunk a helyünkön és beszélgettünk. Mögöttünk két férfi ült, egyszer csak megszólítottak angolul, valamit kérdeztek, ami az orosz viszonyokra vonatkozott. A kérdés tárgyát megbeszéltem a lánnyal, és válaszoltam. Folytattuk a beszélgetést az idegenekkel, és hamarosan kaptam egy rosszul címzett dicséretet. Azt mondta az egyik angol -- addigra már megtudtam, hogy azok --, hogy még soha nem hallott oroszit ilyen jól beszélni angolul. Nem oszlattam el a tévedését, meghagytam tévhitében, nem vállaltam a magyarázkodást.

Pont az ellenkezője történt velem 12 évvel később Moszkvában, amikor vállalati képviselőként voltam ott, erről az időszakról még bővebben lesz alkalmam mesélni. Segítettem egy kamionszofőrnök lerakodni, kiküldtem a moszkvai címre. A kolléga onnan felhívott és kérte, hogy tolmácsoljak, mert nem értik meg egymást semmiképpen az áruátvevővel. Átadta egy oroszoknak a kagylót, aki az ottani portás volt. Szegény feje nem volt túl tájékozott, azt mondta elmegy és megkérdezi a főnökét. Hallottam a hallgatón keresztül, ahogy mondja:

-- Nem, nem sofőr, beszél oroszul, csak nagyon rosszul.

Ezután már nem lehetett semmi illúzióm orosz kiejtéséről, miközben

a nyelvből hazánk erre kijelölt intézetében megszerzett felsőfokú vizsgabizonyítvánnyal rendelkeztem.

Visszatérve 1979-re, a KGST ülésen a második hét még nehezebb volt, mint az első. Elkezdett untatni az egész színjáték, ami ezeken a sokoldalú összejöveteleken zajlott, a szovjetek birodalmi viselkedése, a többiek birkatürelme velük szemben. Reméltem, hogy a közeljövőben nem lesz hasonló programom. Az utolsó este nagy bankettet rendeztek, ahol a vodka folyt, mint a csapvíz. Visszatetszést keltett bennem az a nagy pazarlás, amit mindenütt láttam. Még a finom színhús is ehetetlen volt, amit feltaláltak, nyers volt, még a vér is csorgott belőle. Majd később még említést teszek arról, hogyan bánnak el az oroszok a nemes élelmiszer alapanyagokkal, amit különösen akkor figyelhettem meg jól fuvarozó vállalati képviselőként, amikor a mi kamionjaink hordták Németországból a friss disznóhúst egy 14 milliárd márkás fejbőlintás ellenértékeként.

Májusban ismét kellett egy utat tennem Moszkvába. Ugyanaz a szerzőgép volt a téma, a hadiiparnak készülő NC-eszterga, mint félévvel korábban Leningrádban. Valójában egy KGST kétoldalú szekcióülés volt, ahol felelősség nélkül lehetett élvezni a fogadó partner vendégszeretét. Partnerünk egy kutatóintézet volt, és mindent megtettek, hogy minél több szabadidőnk legyen. Egyik délután nagyon meleg volt, kimentem a népszerű strandra a Moszkva-Volga csatornához. A strandon elkapott egy óriási zápor, nekem semmi bajom nem lett, bár talán egész életemben soha nem áztam meg annyira, de karórám, amit féléve vettem Leningrádban, tönkrement az esőtől. Kísérletem, hogy ott helyben megjavíttassam, kudarcot vallott. Az órásmeister -- egyetlen olyan műhely volt a 7-milliós városban, ahol ezeket az elektronikus órákat javították -- elhitte ugyan, hogy még garanciális, hiszen csak féléve vettem, de kérte a garancialevelet, az meg otthon volt Budapesten. Megjavítani azért hajlandó volt, de kicsivel több lett volna a javítás ára, mint amibe az óra került. Így aztán a javítás későbbre maradt, napidíjamból nem futotta, de később is csak úgy jártam vele, mint aki egy megkeményedett bürokratikus rendszer ellen hadakozik, sokkal többre került a garanciális javítás, mintha vettem volna egy hongkongi órát a lengyel piacon.

Szállásunk egy új lakóépületben volt, a belső környűrű mentén, közvetlenül a gyűrűn kívül annak északi oldalán, amelyet a '80-as moszkvai

olimpiára építettek szállodának. Később egyszerű lakóházat csináltak belőle, amikor tizenegy évvel később kikerültem képviselőként, sokszor jártam arra. Ezt az utamat követően otthon azzal fogadtak kollégáim, hogy az etiópiai kiküldetésre végül sor kerül, így pár évig nélkülözniünk kellett egymást a céggel.

Amikor hazatértem Etiópiából 1981 őszén, egy teljesen átalakult vállalati felépítést találtam, ahol ugyan megvolt az én helyem, de a remélt előre jutásból legfeljebb szakmailag lett valami, sem hatáskörhöz nem juthattam a vezető klikk mellett, sem anyagilag nem éreztem az elismerést. Először abba a munkába csöppentem vissza, ahonnan eltávoztam, vagyis a szerzőgépes kooperációba és a KGST témákba, de egy idősebb kolléga nyugdíjba vonulása és járműgépész végzettségem együttesen kijelölt egy másik beosztásra, ahol a Knorr Bremse német fékszerelvény gyártó cégtől vásárolt licenctermekek voltak a főszereplők. Mielőtt új beosztásomat megkaptam volna, orosz tudásom miatt kiválasztottak, hogy egyik műszaki kollégánk előadásának közreadásával vegyek részt egy szimpóziumon, amelyet az éppen piacra került új NC vezérlőberendezésekről rendeztek Moszkvában. Az esemény rendezője partnerünk, a szovjet külker vállalat volt. Mielőtt átvettem a fékeket, még teljesítenem kellett ezt a feladatot.

A hideg elég kemény volt, amikor megérkeztünk Moszkvába. A belső körgyűrű délkeleti szakasza mentén álló külügyminisztériummal szembeni egyik szállodában helyeztek el bennünket, szobatársam, M. István, esztergagép-gyárunkból volt, intelligens fiatalembernek ismertem meg. Alkalmazkodó természete miatt később bekerült kereskedelmi igazgatónk szűkebb körébe, a kivételezettek közé. Mindenhova együtt mentünk, szüksége volt rám az orosz tudás hiánya miatt. A kiállítás és a szimpózium nagy siker volt, éppen csak a nem megfelelő házassághoz volt ez az esemény az eljegyzés. Valamennyi szovjet ügyfelünk, aki megjelent, a hadiiparnak dolgozott, és az általuk megrendelt termékeket távoli helyeken elrejtett zárt katonai bázisokra kellett szállítani. A műszaki eszközök ősidők óta el szoktak romlani -- műszaki zsargonnal szólva, a hibát beletervezik --, karbantartást és javítást igényelnek. A Szovjetunióban nagy költséggel megnyitott és üzemeltetett szervizirodánkban és műhelyeinkben állomásozó szakembereinket nem engedték odamenni és megjavítani a gépeket, mivel a zárt helyekre való belépést szigorú rendszabályok korlátozták. A javítást a mi üze-

meinkben kiképzett szovjet személyzet végezte a mi szervizeinktől telefonon kapott utasítások szerint. A garanciális munkák és az ahhoz szükséges alkatrészek óriási költsége, sőt, a cserére visszahívott gépek miatti veszteség mind a vállalat nyereségét csökkentette. És ehhez hasonló szerződések kötésére került sor vég nélkül, amelyek értelmében a világ minden részébe exportáltuk gyártmányainkat.

Nem változtattam szokásomon ezúttal sem, megint sikerült jegyet rendelnem, és elmennem Moszkvában a színházba. Ez alkalommal a leningrádi Kirov Opera együttesének a Balszobban tartott előadására kaptam jegyet. Prokofjev "Rómeó és Júlia" című balettjét adták elő. A hagyományos felfogásban vitték színpadra és az élmény maradandó lett volna, ha nem ültettek volna be 7 embert egy 3-személyes páholyba. Helyemről csak egy óriási oszlopot láttam, de némi oldalra hajladozással maradtak emlékeim az előadásról.

A kiküldetés ideje alatt volt egy hagyományos szabad hétvége is, de a kiállítás miatt akkor is a szokásosnál kevesebb volt a szabadidőnk. Ezen a hivatalos úton valami újat éreztem a városban ahhoz képest, ahogy számos korábbi utamon már megismerni véltem. Túl voltak az olimpián, és minden olyan kimerültnek látszott. Olyan volt, mint amikor egy idősebb hölgy megkésett házasságához feldíszíti magát, eltünteti a ráncokat, de a nászéjszaka után a reggeli fényben a maga valójában látható. A birodalom tartalékai kezdtek kimerülni. Ez volt az az idő, amikor például a következő politikai vicc életre kelt: az amerikaiak megüzenték a szovjeteknek, hogy amennyiben nem változtatnak Afganisztánnal kapcsolatos politikájukon, leállítják a Főtitkár pótalkatrészeinek szállítását. Arra egyébként, hogy magától leálljon, már csak két hónapot kellett várni, tavaszig. Bizonyos tételekből, például a megszokott élelmiszerekből és a lejárt ORWO filmekből az ellátás zavartalan volt. Az italok mindenütt kaphatóak voltak viszonylag olcsón. A METRO és a villamos 5 illetve 4 kopekért igénybe vehető volt. Valami mégis megváltozott. Szállodai keretünk alig volt elég a számla kiegyenlítésére, a szállodaárak úgy felmentek. És mindenütt fiatalok állították meg a külföldieket, rágógumit kértek, vagy pénzt akartak váltani. Afrika közelebb került a birodalmi fővároshoz.

Az új beosztás miatt csökkent a nagy barát jelentősége tevékenységemben, három évig nem láttam Moszkvát. Az 1985-ös év viszont számomra

egy moszkvai kiutazással kezdődött, amelynek során a KB licence alapján gyártott hátsó fékhengereinknek azokon az autóbuszokon történő alkalmazásáról tárgyaltunk, amelyeket az Ikarus és egy Moszkvától nem messze, Likinoban levő autógyár közötti kooperáció keretében készültek építeni. Segítségül velem utazott egy mérnök a székesfehérvári gyár szerkesztéséről. Emellett volt velünk a KB-tól is egy műszaki kereskedő, egy nagyon tehetséges német mérnök. A tárgyalásokat a Magyar Autóipari Társaság moszkvai székházában tartottuk, ami korábban, 1976-ban, amikor a tutajvontató miatt vettük igénybe megbeszélésekre, a moszkvai magyar kereskedelmi kirendeltséghez tartozott. Mostani tárgyalásunk teljes siker volt, a partner elfogadta fékhengereinket licenc-autóbuszainál. Abban már nem vagyok olyan biztos, hogy bevezetésükre a Szovjetunió életéből hátralevő hat év is elegendőnek bizonyult, így nem tudom, azok a kocsik végül is milyen fékekkel futnak.

Ez az út rövid volt és sikeres, és ugyanakkor klimatizációs felkészülés néhány évvel későbbi moszkvai kiküldetésemhez. Amikor Budapesten felszálltunk, még az előző esti meteorológiai előjelzés szerint készültem, ami Moszkvára mínusz 3 C fokot mutatott. Amikor leszálláshoz készülődtünk, a pilóta mínusz 23 C fokot közölt velünk. Az éjszaka folyamán érkezett egy sarki front a térségbe. A reptéren a külker vállalat képviselője, T. József fogadott bennünket. Egyszerű vidéki embernek találtam, aki készségesen segített. A későbbi években még voltak vele találkozásaim, mind kellemesek, mind kellemetlenek. Elvitt bennünket a szállodához, ami a "Rosszija" volt a Vörös Tér közelében, aztán magunkra hagyott. METRO-val elmentünk a társaság irodaházához, ahol ismerősöket találtunk. Részben a MOGÜRT-től voltak, részben az ország különböző autóipari cégeitől. Az alagsorban -- ami korábban a kereskedelmi kirendeltségi étterem volt -- elég tekintélyes állandó kiállítást találtunk a magyar autóipar termékeiből, ahol a mi fékeinket is fel lehetett lelni.

A tárgyalást a következő napra szervezték. Találkoztunk azzal a kolégával, aki tökéletes orosz tudásával majd segíteni fog nekünk tolmácsolásával, a Csepel Autógyár egyik szervizmérnöke volt. A kiállító-teremben találkoztunk egy szovjet vendéggel is, akivel hosszan beszélgettünk. Egyik régi vevőnkől érkezett, a Lvovi autóbuszgyártól. Útitársam nemcsak mérnök volt, hanem ugyanakkor művész is. Szabadidejében mesterművekről

készített -- főleg olajjal -- tökéletes másolatokat privát megrendelésekre. Kérdésemre, hogy ez vajon törvényes-e, azt mondta, az általa készített másolatokat még a hiteles másolatok katalógusában is megtalálom.

Sétálni mentünk a korán leszállt téli estében. A hőmérséklet mínusz 30 C fokra süllyedt, amint beesteledett. Volt bőven hó is, de a járdán már eltakarították. Amint kereszteztünk egy kis mellékutcat, kikerültünk a magas házak szélárnnyékából, és lehajtott usánkámban -- az állam alatt ugyan nem volt megkötve -- ezalatt az idő alatt megfagyott a jobb fülem. Két napig egyáltalán nem tudtam azon az oldalamon feküdni.

Az ügyféllel szembeni mérkőzésünk másnap következett. A németet már az irodában találtuk, hozott magával egy orosz-német tolmácsot, egy fiatal orosz hölgyet. Partnereink is hamar megjöttek, és egyből megismertettük őket a kérdéses fékhenger műszaki adataival. A KB képviselője még kiegészítette tájékoztatásunkat, aztán a szovjetek tettek fel kérdéseket. Három óra hosszat beszélünk a témáról, végül örömmel fogadták el javaslatunkat. A német kolléga azonnal eltávozott, még aznap haza akart érni. Mi még megfogalmaztuk és legépeltettük a jegyzőkönyvet, és mindannyian aláírtuk.

Az estét a szálloda védett melegében töltöttük, másnap reggel pedig, mivel a délutáni gépig szabadok voltunk, vásárolni mentünk, azonkívül megnéztük a Tretyakov képtárat. Akkor láttam csak, milyen hasznos útítársam van, idegenvezetése a két órás múzeumlátogatás alatt több dologra megtanított a festmények világából, mint amit egész addigi életemben megtudtam. Fogalmam sem volt például korábban olyasmiről, mint háttérfestés. Egyébként nagyon jó is volt, hogy siettünk megnézni a képtárat. Egy hónap múlva bezárták felújítás céljából, és több, mint 10 évig zárva maradt. Moszkvában ugyan eltöltöttem három évet, de a képtárat nem tudtam emiatt újból megnézni.

Ugyanabban az évben, pár hónappal később újabb moszkvai utam volt. A NIKEX a mi vasúti fékjeinket is szerepeltette egy speciális kiállításon, amit úgy neveztek, hogy "Magyarország felszabadításának 40. évfordulója". Ez volt az utolsó alkalom, amikor azt a bizonyos eseményt felszabadításnak nevezték. Az oroszok is elfoglalásnak hívták kezdettől fogva, és a hatalomváltás során nálunk is megváltoztak az elnevezések. A kiállítás

helyszíne a VDNH nevű állandó kiállítási központ volt, ami a Nemzetgazdaság Eredményeinek Kiállítása kifejezés rövidítése, abból is az egyik pavilon. Mivel az ünnepelt dátum április 4. volt, a rendezvény ezt megelőzően egy héttel nyitott, és utána egy héttel zárt. Abban az évben Húsvét pontosan ennek az időszaknak a közepére esett.

Röviddel a kiállítás megnyitása előtt Gorbacsov vette át Csernyenkó helyét a birodalom élén. Mint jól ismert, Sztálin után a leghosszabb ideig Brezsnyev volt a Szovjetunió vezetője abból a 69 évből, amíg a nagy birodalom ezen a néven létezett. Tizennyolc éves főtitkári időszaka 1982-es halálával zárult. Ez az időszak annyira hosszú volt, hogy a tábor országában, így nálunk is, nem nagyon tudták, mit kell ilyenkor tenni, pl. az akkor még csak heti hat napon át sugárzó magyar állami TV teljesen átalakította műsorát, akik tájékozatlanul a világrengető eseményről hazatértek a munkából, és ledobták magukat a fotelbe egy kis kikapcsolódásra, hiába várták a késő délutáni ifjúsági film-limonádékat, helyette gyászzené hangzott a készülékekből. Csak a TV-híradó esti fél nyolcas kiadása adta meg a választ, amikor a komor képű bemondók felolvasták a nekrológot. Brezsnyev utóda nem volt ismeretlen előttünk, magyarok előtt. Andropov és Szuszlov együtt érdemelte ki a közutálatot (az utóbbi még otthon is, mert 1991-ben a róla elnevezett moszkvai utat átkeresztelték). Andropov két éves vezetési időszaka már jóval Brezsnyevé alatt marad, jelentőségében is, bár az 1983. szeptemberi dél-koreai repülőincidens nem fog elhalványodni az emberek emlékezetében. Akkor láthattuk meg a maga valóságában, milyen kevésen múlik, hogy egy csökönös, korlátolt pártokrata kirobbantson egy világháborút. Akkor majdnem sikerült. Andropov második éve már a támogatás időszaka volt, ugyanis, amikor megjelent a képernyőn, jobbról-balról egy-egy KGB-s támogatta.

Őt Csernyenkó követte, neve teljesen ismeretlen volt. A magyar politikai humor ezt így fogalmazta meg:

"Kérdés: miért őt választották főtitkárrá?"

1. válasz: mert a fia nem vállalta.

2. válasz: mert az egész SzKP KB-ból (a Szovjetunió Kommunista Pártjának Központi Bizottsága) neki volt a legrosszabb EKG eredménye."

A vicc némi mondanivalót közölt, mivel szinte pontosan egy évvel később őt is eltemették. Tizenöt évvel később olvastam Margaret Thatcher

asszony önéletrajzi könyvét, ahol az a gondolat is megfogalmazódik, hogy talán szándékosan választottak ilyen rozzant egészségű embereket, és idézték elő ezzel a temetéseken a világ vezető politikusainak évenkénti rendes moszkvai seregszemléjét, hogy a kelet-nyugati enyhülést elősegíthessék. Csernyenkó után Gorbacsov jött, és ő valóban megváltoztatta a birodalom arculatát.

Engem úgy küldtek ki munkahelyem részéről a 40-éves évforduló alkalmával rendezett kiállításra, hogy a kéthetes időszak első felében vegyek részt. Az én területemről egy vasúti fékhenger volt kiállítva, de vállalatunknak volt a csarnokban egy másik objektuma is, egy 5-tengelyes vezérlésű megmunkáló központ. A szovjet hajóépítési minisztérium volt rá potenciális vevő, azzal akarták gyártani a hajócsavarokat (talán azoknak a rajzoknak az alapján, amelyeket még a hajógyárban én magam készítettem). Csodálatos koratavaszi idő volt, a levegő kristálytisza, a nap egész nap sütött, teljes szélcsend, és a hólé mindenütt kis patakokban kereste az utat a lefolyókhoz. Minden reggel elmentem a szállodából a kiállításra, és ott tájékoztattam az érdeklődő látogatókat. A Rosszija hotelben voltam elszállásolva. A kiállításon állandóan voltak rendezvények, szimpóziumok, filmbemutatók, szovjet személyiségek látogatásai magyar kísérőikkel. Akkor kezdődött meg a híres gorbacsovi szesztilalom. Egy ismerőssel megittuk az üveg vodkát, amit első nap vettem itthoni kollégáim részére, pótolni már nem tudtam, mivel minden szeszital eltűnt az üzletekből.

Ezt az utamat követően tevékenységem módosult munkahelyemen, a szovjet témák veszítettek jelentőségükből, öt teljes évig nem jártam a Szovjetunióban. Amikor aztán 1990-ben egy másik munkahely irodájának vezetőjeként kerültem Moszkvába tartós kiküldetésben, konstatálni tudtam, hogy az a folyamat, amelyet pár évvel korábban érzékeltem az általános helyzet romlásával kapcsolatban, elérte az alsó végpontot, egyszerűen nem lehetett már tovább fokozni az áruhiányt, az abból fakadó korrupciót és az oroszok nyomorúságát. Tévedtem. De erről a következő történet szól, ami azzal kezdődött, hogy 1988 közepén új munkahelyre kerültem, a Hungarocamionhoz.

12. fejezet Moszkvai szolgálat

Az a dolog, ami 1990 után meghatározta egész további sorsomat, a moszkvai tartós külföldi kiküldetés volt. Már két évvel korábban, első találkozásunkkor megkérdeztem főnökömet, milyen valós esélyem lehet arra, hogy a cég egyik külföldi kirendeltségére kerüljek. Őszintén megmondta, hogy sokan várnak ilyen alkalomra, de azért megígérte, hogy segíteni fog. Nem csapott be. Segített abban, hogy a nevem felkerüljön két iroda lehetséges jelöltjeinek listájára, Münchenben és Moszkvában.

1989 végén B. János magához hívott a személyzeti osztályról. Azzal fogadott:

-- Van egy jó és egy rossz hírem.

-- Kezdd a rosszal. -- Nem tudtam, mire gondoljak.

-- Az lehetetlen.

-- Miért?

-- Akkor először halld a jót: bekerültél a külföldi kiküldöttek közé jelöltként.

-- És mi a rossz?

-- Moszkvába mész. Azon kívül melletted van még két jelölt ugyanoda.

Ez valóban nem volt túl jó bejelentés. Családom nem volt oda az oroszokért -- ne feledkezzünk meg Addisz Abebáról --, nem tudtam, hogyan tállalhatom ezt nekik. Rövid szünet után azt válaszoltam:

-- Inkább várnék, ha még bejöhét egy másik hely. -- Ez is mutatta, hogy néha túl naiv voltam.

A mosoly eltűnt János arcáról és azt mondta:

-- Ez nem olyan egyszerű. Várhatsz, de az nem jelent biztosan egy másik helyet. Olyan ez, mint a menyasszonyjelöltek esete. Van egy gazdag és van egy szép, aztán van egy harmadik, akit egyből elvihetsz.

Megértettem. A gazdag a Közel-Keletet jelentette, esetünkben Isztambult, Teheránt vagy Bagdadot. Korlátlan privát üzletelési lehetőségek vol-

tak ezeken a helyeken. Ezeket olyanoknak ajánlották, akik sokkal közelebb ültek a tűzhöz, mint én. Ugyanez volt a helyzet a szépekkel, ami Londont, Párizst, Münchent és Hamburgot jelentette, ezek is mások tányérjára kerültek. Szép, mert sokkal szebb dolog ott élni a Szovjetunióhoz képest. Akit pedig vihettem vagy otthagyhattam, az Moszkva volt. Ha viszont otthagynom, lehet, hogy agglegény maradok.

-- Elfogadom Moszkvát -- válaszoltam.

-- Nagyszerű. Ne légy tévedésben. Lásd, Veronika sem bánta meg, hogy elfogadta azt a helyet. (Ő volt a főnököm, aki két kiküldetési turnussal korábban ott dolgozott Moszkvában.)

Elkezde sorolni azokat az anyagi javakat, amelyeket meg tudok majd venni és hazahozhatok. Az én agyam viszont már sokkal előbbre járt. Biztos voltam benne, hogy a családom nem fog velem jönni, hacsak nem tudok valamit adni cserébe, pl. a fiamnak védelmet a katonai behívóval szemben, amit minden nap várhatott.

Amikor egy hónap elteltével a helyre pályázó másik két jelölt visszalépett és egyedül maradtam, János megint lehívtott és elmondta az újságot.

-- Tanácstalan vagyok, nem tudom hogyan győzhetném meg a családomat, hogy elfogadják ezt a lehetőséget -- válaszoltam.

Fejét vakarva felkiáltott:

-- Te jó Isten, csak nem azt akarod mondani, hogy te is visszaadod a megbízást. Megint kereshetünk valakit ugyanúgy, mint legutóbb.

Elmesélte, hogy én is tudjam, miről beszél. Veronika 1981-ben foglalta el a moszkvai helyet, és rögtön az utódját is kijelölték egy fiatal kollégánő személyében, aki a forgalomban dolgozott az egyik osztályon. Egyszer helyettesítette is Veronikát szabadsága alatt. Nem volt azonban türelme kivárni a sorát, és elment dolgozni a közlekedési minisztériumba. Vera idejének lejárta után ezért nem volt senki, aki a helyére lépjen. A vetélytársat jelentő Volán cégtől csábították át valakit. Az illető távolról sem volt jó oroszból, csak az iskolában szerzett tudással rendelkezett. Több, mint egy évig tartott, mire maradéktalanul át tudta venni a munkát.

Szóval, a helyzetem elég kényes volt. Lehetőségre vágytam, hogy egy anyagilag előnyös állást kapjak, ami ugyanakkor a pályámat is előre tudja vinni. El kellett azonban fogadnom annak a lehetőségét is, hogy a család nem akar velem jönni, és a hosszú idő alatt el fogunk egymástól idegenedni.

Abban is lett volna elég nagy kockázat, ha sikerül a fiamat rávenni, hogy velem jöjjön. Bár egy idegen nyelv elsajátítása előnyös lett volna számára, talán még diplomát is szerezhetett volna, fiatalságának legfogékonyabb éveit külföldön kellett volna töltenie, ahol vagy egy külföldivel kötött volna házasságot, vagy el kellett volna halasztania a lehetőséget egy megfelelő kapcsolathoz. Próbálkozásaim, hogy családomat Moszkvába magammal vigyem, várakozásaimnak megfelelően kudarcot vallottak. El kellett fogadnom a helyzetet. A kiküldetési előkészületek egyedülálló férfira történtek, a cég ezen csak nyerhetett anyagilag.

Kiutazásom előtt sok tennivalóm volt, hogy családom számára könnyebbé tegyem távolléteimet, amelyek elintézése után már megbízásomra koncentrálni tudtam. Júniusban pár napra kimentem Moszkvába, hogy megtekintsem a körülményeket és felmérjem a lakást. Hozzájárultak ugyanis, hogy kicseréljem a 9-éves bútorokat, később azonban a konkrét költségek ismeretében az engedélyt leszűkítették. Még Veronika vásárolta és szállította ki őket, aki magát a lakást is szerezte annak idején. Elődöm, B. Jóska kijött elé, és elvitt az irodába is és a lakásba is, segítőkészsége azonban ezzel véget is ért. Az irodát közösen használtuk egy másik céggel, tulajdonképpen vetélytársunkkal, a Volánnal.

Mindkét cégnek volt az irodában képviselője. Az iroda közvetlenül a belső körgyűrűn kívül helyezkedett el, amellet az út mellett, amely a külügyminisztérium épületével szemben torkollik a gyűrűbe. Mivel valamikor a területet Dorogomilovszkij Rajonnak (kerületnek) hívták, az utca neve Balsaja Dorogomilovszkaja ulica. Mindössze másfél kilométeres hossza a belső körgyűrű és a Kutuzovszkij proszpekt (sugárút) közötti összeköttetést biztosítja. Középső szakaszán a Kievszkij vakzál (pályaudvar) bejárata helyezkedik el. Az irodát a kereskedelmi képviselőtől béreltük, amely, eltérően a más országokban létező státusztól, ahol a követséghez tartozik, Moszkvában önálló képviselő volt. Irodánk valójában lakás volt egy külföldieknek kijelölt lakóépületben. A földszinten volt elhelyezve a magyar Csemege bolt. Az irodának két telefonvonala volt -- mindkettő nemzetközi szovjet színvonalon, vagyis a nyugati országokat nem lehetett hívni -- és egy telexvonal bérelt készülékkel, az viszont valóban nemzetközi volt.

Egy kis moszkvai útikalauz

Pár szót megérdemel Moszkva települési jellege és úthálózata. Érdekes keveréke ez az ösztönös és a tervezett városfejlesztésnek, a középkorban természetesen ösztönösen növekedett, faépületei miatt időnként teljesen megsemmisült egy-egy tűzvészben, majd kissé más módon újjáépült. A követ csak később kezdték építésre használni, főleg az erődítési falakhoz, így a Kreml, amely az uralkodó lakhelye és erődje volt, már régen kőből van, és annak formája nem is változott jelentősen. A Kreml alakja szabálytalan ötszög, egyik oldala a folyópartot követi. A Moszkva folyó a városba valahol nyugaton lép be, hatalmas kanyarok után délkelet felé hagyja el, hogy az Okába torkolljon. A centrumban dél-nyugatról folyik észak-kelet felé, a Kreml az észak-nyugati parton helyezkedik el, egy kisebb halom tetején. Az észak-keleti fal mentén, azon kívül húzódik a folyóra merőlegesen a Vörös tér, amely eredetileg "szép tér" volt, csak a szó jelentése az idő folyamán változáson ment át. A teret négy épület zárja le, egyik hosszanti oldala a Kreml, ennek mentén van Lenin mauzóleuma, magában a falban pedig a jelentősebb államférfiak illetve katonák urnáit tartalmazó kolumbárium. A másik hosszanti oldal a GUM áruház épülete, ez ma már inkább kereskedelmi központ. Délkeleti vége ad helyet a Vaszilij Blazsennij székesegyháznak, amely ugyan jelentős épület, de sem méretei, sem kivitele szerint nem nagyon érdemes erre a címre. Akkora, mint egy pici falusi templom. A színes filmekben tetszetősnek tűnő falai pedig csak színes vakolattal vannak borítva, amely leginkább a színes sárhoz hasonlít közletről nézve. A tér negyedik oldalát egy igazi orosz stílusú épület alkotja, amely egységesen vörös színű és használatán akkoriban megosztozott a Történelmi Múzeum és a Lenin Múzeum. Az utóbbi helyét azóta egy divatintézet vette át.

A város mértani központja ezzel a térrel esik egybe, illetve azzal a néhány házzal, amelyet a Rosszija szálló építése során érintetlenül meghagytak. Ezek egyike a követek háza, ahol Rettegett Iván szokta a hozzá érkezett külföldi követeket addig várakoztatni, amíg annyira megpuhultak, hogy

megbízóik utasításától eltérően bármibe hajlandóak voltak belemenni. A város abban az időszakban, amikor még a tatárokat nem teljesen győzték le, zárt falak mögött, korlátozott területen épült és fejlődött. Az állandó támadástól tartva nem mertek a falakon kívül letelepedni, ez alól csak megerősített egyházi létesítmények a kivételek, mint a kolostorok és az apácázárdák. Egyik ilyen a Novogyjevicsi kolostor, mai lerobbant állapotában is turistalátványosság. Ez kívül volt a városon, nem is került el néhány ostromot. A város fala szinte tökéletes kört alkotott, kerülete kerek 10 km volt. A fal eltűnése után a mai belső körgyűrű jött létre a helyén, ez egy tökéletesen kör alakú kétszer hatsávós útvonal. Orosz neve Szadóvoje kalcó, vagyis kertés gyűrű. Neve onnan ered, hogy amikor Nagy Péter alatt felbomlott a város korábbi zárt szerkezete, mivel akkor már biztonságos volt a falon kívül is építkezni, és a mai körgyűrű útvonal külső határán nagy udvarházak jöttek létre a gazdagabb és a cár által kedveltebb emberek tulajdonában, a cár nem engedte meg, hogy a házak az útra települjenek, a házak előtt hatalmas előkerteknek kellett lenniük. Így aztán kert kert mellett települt rá a falon kívüli útvonalra. Ezeknek a kerteknek némelyike, amelyik eléggé szerencsés volt, hogy a forradalom után közintézmény kapja meg, ma is létezik, és megcsodálhatók a 18. századi gyönyörű birtokok.

A város településfejlesztése még egyszer átesett ugyanezen a körbezárt időszakon. Csak ez alkalommal már a külső körgyűrűnek nevezett autópálya volt a külső határ, amely kerek 100 km hosszú, vagy majdnem pontosan annyi. Azt már nem nehéz kiszámítani, hogy milyen méretű a város, közel 30 km átmérőjű. Nem pontosan kör alakú a gyűrű, inkább ellipszis, északi-déli tengelye a hosszabb. Ezen belül szorong az a nyolc millió körüli moszkvai (oroszul moszkvics), meg a napi több millió látogató és munkavállaló. A város több, mint tíz éve ezt a gyűrűt is kinőtte, elkezdtek megjelenni az autópályán kívül egyes Moszkvához tartozó területek, mint lyukas gömböc oldalán a kifakadt anyag. Amíg ezek a helyek zágorod (városon kívüli) jelzővel voltak illetve, addig itt főleg üdülőterületek helyezkedtek el, nagyon sok patakot duzzasztottak fel a víz és a halastavak érdekében, ezeket aztán fürdésre, csónakázásra és piknikezésre használta a jó moszkvai ember. Ma már messze kell menniük, ha érintetlen helyen akarnak kikapcsolódni. Moszkváról majd alkalom adtán még adok némi információt, de most viszontatérek a felderítőúthoz.

A szolgálati lakás egy közönséges blokkházban volt, vagyis helyi emberek voltak a szomszédok. A blokk a francia követség közelében épült, a belügyminisztérium és a Nemzeti Bank között. Tipikus szovjet lakóház, kényelmes volt az ottani szempontok szerint -- a lakásban fűtési szezonban 16 C fokot tartottak, ahogy ezt már az első télen megtudtam --. Három szoba és egy konyha volt benne -- spájz az élelmiszereknek nem volt --, azonkívül fürdőszoba, és egy különálló parányi WC. Az L-alakú folyosó vagy előszoba a legnagyobb szobától a konyhához vezetett, valamennyi helyiség arra nyílt, kivéve a legbelső erkélyes szobát, ami a nagyszoba túlsó végén helyezkedett el. Ellenőrzéseknél kiderült, hogy valamennyi bútor megérett a cserére, kivéve egy NDK gyártmányú szekrényt, amit két évvel korábban vettek kiegészítésül. Mindent lemértem, aztán megteáztam a háziakkal. Ha jól fogtam fel megjegyzéseiket, torkig voltak az oroszokkal.

Itthoni főnököm nem örült annak, amit elmondtam. Nemrég tért vissza második 4-éves teheráni kiküldetéséből -- az a kirendeltség is egyike volt a gazdag menyasszonyoknak --, és őt nevezték ki a bel- és külképviseleti iroda vezetőjévé, olyan pozícióba, amit előtte is és utána is egyetlen személy látott el cím nélkül -- az ő idején pedig ugyanez volt a helyzet egyetlen beosztottjával --. Nem vitatkoztam vele, nem kérdeztem, hány éves volt a bútor a teheráni rezidencián, amikor kicserélte, és azt sem, hogy ki vette meg a régit. Mindenesetre nem engedélyezte, hogy teljes bútorcserét hajtsak végre. Azt mondta, költözsem be, és ha valamelyik darab elromlik, akkor azt kicseréli nekem. Ugyanígy elutasító volt a tapéta tekintetében -- Moszkvában ugyanis tökéletes hiány volt tapétából, mindenki azt javasolta, magam vigyem ki hazulról a lakás felújításához szükséges mennyiséget --, nem engedte, hogy hazulról vigyek ki, és TV-t sem vásárolhattam leltárra, ami pedig szintén nagyon megkönnyítette volna a dolgomat.

Utolsó itthoni heteimet különböző osztályokon töltöttem el, hogy a vállalat munkájáról elég tapasztalatot szerezzek, a közvetlen munkát végző emberekkel kapcsolatba kerüljek. Ez nagyon hasznos volt, mivel a moszkvai irodába való megérkezés után ezek az emberek lettek az állandó partnereim. Kevés megtakarított pénzem teljesen elment arra, hogy megvásároljam az egyedülálló ember életéhez szükséges berendezéseket. Eredeti csomagolásban beadtam mindent a tranzitraktárba, hogy majd küldjék utánam. Két nagy faládát is teleraktam a szükséges holmival, azokat is beadtam

Konzervált útipor

ugyanoda, hogy alkalomadtán kijuttassák Moszkvába. 1990. augusztus 1-én összeszedtem a csomagjaimat -- kb. 70 kg, túlsúly-jegyet is kaptam rá -- és megkértem a szomszédot, aki magántaxis volt, hogy archaikus nagypolszkijával vigyen ki a reptérre.

A hiányok és kiváltságok földjén

A repülőúton minden rendben volt, a megérkezés már nem volt ilyen sima. Először is az útlelvizsgálatnál sorba kellett állni -- korábban soha nem tapasztaltam ilyesmit --, majd több, mint egy órát vártam, amíg minden csomagom kijön az alagútból. Budapestről elindulva melegem volt, a 30 C fok körüli páras melegnek megfelelően öltöztem. Moszkvában egyáltalán nem volt hőség, bár az idő hideg sem volt, élénk szél fúj 20 C foknál. A rajtam levő ruha azonban kevésnek bizonyult. Végül a csomagom mind együtt volt, amikor viszont poggyászkocsit akartam szerezni, sehol nem találtam. Végül a reptér egy távoli sarkában felfedeztem őket és láttam, hogy egy fiatalember egy rubelért árulja őket. Nálam nem volt semmilyen szovjet pénz, elődöntől, B. Jóskától kellett megkapnom az ellátmányomat. A hét csomaggal átkúsztam először a vámon, majd a kijáraton is. Ott találkoztam J-val, aki levette rólam a fél terhet. Nem nagyon érezte át a helyzetemet, jót nevetett a látványon, nem volt benne sok empátia, csak egy humoros sztozinak érezte, amit majd elmesélhet baráti körben.

Két hetet együtt kellett töltenünk az irodában azzal, hogy betanítsa a hivatalos ügyekre, beavat a részletekbe, ő augusztus 15-én utazott haza. Csáládja már hazament, mindent ráhagytak, hogy elintézzék a hazaköltözést. Ez volt az egyik oka annak, hogy a betanításból csak nagyon kevés valósult meg, szinte minden idejét saját ügyeire fordította. Az iroda volt a szállásom. Az egyik szobát az eredetileg lakásnak készült bérleményből irodának rendezték be, ahol két íróasztalt, egy telex-asztalt, egy iratszekrényt és egy konyhai asztalt helyeztek el, rajta írógéppel. A másik szoba szolgált éjjeli szállásul. Ott egy nem-működő heverő, két fotel, kávézóasztal, tárgyalóasztal székekkel és a fal-menti szekrénysor alkotta a berendezést. Minden rendkívül öreg volt már, de a heverőn kívül valamennyi működőképes.

Az irodában vendégünk is volt, R. Lajos, leendő utódom -- erről bőven lesz még mit közreadnom --, aki vetélytársam volt korábban, csak családi gondjai miatt visszalépett. Részben azért küldték ki, hogy orosz tanfolya-

mát követően gyakorolhassa a nyelvet, részben pedig, hogy segítsen J-nek és nekem a két cég intéznievalóiban, mivel a konkurens képviselő éppen szabadságon volt, akit pedig helyette küldtek, az nem azzal volt elfoglalva. Érkezésemről a heverő átszállt rám, Lajos pedig átköltözött egy összehajtható ágyra. Napközben még valaki volt az irodában, akit, mint említettem, elvileg a szabadságon levő kolléga helyettesítésére küldött ki a másik cég, ő volt az elődje valamikor, de most leginkább távol volt saját ügyeinek kapcsán. A szabadságon levő képviselő egy éve dolgozott az irodában, orosz ügyekben nagyon otthon volt, mivel Moszkvában végzett, rengeteg ismerőse volt mindenütt a nagy ország területén.

Kisebb odüsszeiának is beillő megérkezésemet követően nem az irodába mentünk először, hanem a kereskedelmi kirendeltségre ebédelni. Nekem ugyan nem volt rá szükségem, mivel a MALÉV meleg ebédet adott, de J. túl korán indult elém ahhoz, hogy ebédelhetett volna. Amíg evett, arra használtam az időt, hogy meglátogassam unokahúgom férjét az irodájában. Véletlenül összefutottam még valakivel, Sz. Györggyel, a hajógyári import üzletkötővel, akivel 13 évvel korábban utaztam ide. Ő éppen az állandó hajógyári kiküldöttet helyettesítette szabadsága alatt. Országunk nem túl nagy, egy bizonyos nyelv- és tevékenységi területen eléggé kis-létszámú zárt kör alakul ki. Akikkel a világon bárhol találkoztam hivatalos ügyben, ugyanaból az általam ismert csapatból valók voltak. Itt Moszkvában is pontosan ez volt a helyzet.

A kirendeltségről az irodába érve végre öltönyt és cipőt akartam cserélni. Böröndjeimbe csak annyi holmit pakoltam be, ami néhány hétig szükséges lehet, amíg ládáim meg nem érkeznek a kamionnal. A böröndben most megtaláltam az öltönyt, de a cipóm és a nyakkendőm hiányzott, azt ellopták. Akkor már egy ideje gondot okozott a szovjet reptereken a dézsmálás. A belföldi járatokon a böröndöket csomagolópapírba csomagolták és madzaggal kötötték át, hogy a lopást lehetetlenné tegyék. Körülöttem álló kollégáimnak rendkívül tetszett a dolog, szívből nevettek a bajomon. Azt tanácsolták, azonnal menjek ki a Kutuzov sugárútra -- közvetlenül az irodáépület mögött haladt el -- és vegyek egy pár cipőt, már amennyiben talállok egyáltalán megfelelőt. Szerencsére találtam egyet, meg is vettem. Vékony bőrből készült könnyű mokasszin volt, Azerbajdzsánban készült. A nyakkendőre már csak másnap tudtam sort keríteni.

Hamarosan kiutazott volt főnöknőm, Veronika, aki két turnussal korábban ezen a helyen szolgált, hogy az átadás-átvétel műveletét levezesse. Moszkvát gyalogosan elég jól ismertem korábbi útjaimról, R. Lajos, el volt ámulva jártasságomtól. Amikor jó fél évvel korábban családi okból vissza kellett lépnie a kiküldetéstől, megígérték neki, hogy ő lesz majd az utódom, és azt is, hogy minden nyáron egy hónapot tölthet az irodában nyelvtudásának csiszolására. Amint majd később elmesélem, ez a "gentlemen's agreement" nagyon gyorsan feledésbe merült -- ez csak természetes, a felek nem voltak igazán dzsentlemenek. Végül a két hét lejárt, B. Jóska kiment a reptérre, és ott a LADA 2107-es szolgálati kocsit átadta. Ez volt az első olyan utam vele, amikor én vezettem, most kizárólag az volt a feladat, hogy visszahozzam a városba, ami minden várakozás ellenére sikerült. Hamarosan azonban sor került egy második autóra, az már nem sikerült valami kellemesre.

Lajos is hazament a többiekkel. Aznap este maradtam először teljesen egyedül az irodában. Munkaidő után Sz. Jóska, a Volán képviselője is hazament moszkvai otthonába a családjához -- közben már visszaérkezett szabadságáról --. Éppen csak elhagyta az irodát, amikor korai sötétedésre lettem figyelmes, augusztus lévén az alkonyat ideje még nem jött el. Hatalmas zivatar érkezett jégesővel és felhőszakadással. Láttam már Afrikában nagy esőket, egy alkalommal egy jégeső után két tonna jég maradt a földön a ház ereszcatornája alatt, aminek két napra volt szüksége, hogy elolvadjon, de ez itt most valami egészen más volt. A Dorogomilovszkaja utcán szabályos árvíz keletkezett, mindenki tolni kényszerült az autóját, mivel a beazástól nem működött a gyújtásuk. Az egész ugyan csak félóraig tartott, de az esti TV-híradóban -- amit én magam nem láttam, mert akkor még, illetve már nem volt készülék az irodában, de J. másnap reggel elmesélte -- és a másnapi újságokban kimerítően beszámoltak róla. A Kijevi Pályaudvar tőlünk mintegy 200 m-re feküdt, ahol három METRO-vonal keresztezi egymást. A víz befolyt a legfelső vonal alagútjába, amely egyszerűen kéregvasútnak készült, ott megakadályozta a forgalmat, majd megkereste a távozás útját és folyt lefelé, amíg mind a három vonalat meg nem bénította.

A szolgálati kocsival megtett második utam néhány nappal a nagy vihar után történt. Addig eszembe sem jutott autóztatni, mivel egyedül voltam az összes olyan témára, amelyeket részleteiben el kellett sajátítanom.

Örültem, hogy estefelé elmehettem megvenni a vacsorához és a másnapi étkezésekhez szükséges élelmiszert, aztán pedig átrágtam magam az "Izvesztyija" aznapi számán. Visszatérve a kocsihoz, megint alakulóban volt egy nagy zivatar, amikor egy ismerős érkezett az irodába egy barátjával. Valójában nem az én ismerősöm volt, hanem Veronikáé, de az orosz ismerősök a kapcsolatokat rendszerint hivatali pozícióhoz kötik, ilyen módon ezek tovább öröklődnek a következő szolgálatba lépő személyre. Budapesten találkoztam már vele, meg is barátkoztunk. Festő volt az illető, családnéve Besszmertnij (találód egy művésznél, azt jelenti halhatatlan). Verával mindig úgy hivatkoztunk rá, hogy Misa. Külseje alapján bármelyik Tolsztoj regényben lehetett volna szereplő, kissé kopaszodó fej, hatalmas bozontos szakáll.

1989-ben átköltöztek Magyarországra, ennek az volt az oka, hogy felesége otthon már nem tudta folytatni szemorvosi praxisát, ahhoz túlzottan ismerték. Amikor jó néhány évvel korábban jelentkezett forradalmi elméletével, kollégái ugyan kételkedve fogadták, de nem akadályozták, amíg csak nem kezdett nyilvánvaló lenni, hogy módszerének nem sok köze van a gyógyításhoz. Amit csinált, annak lényege az volt, hogy ha a páciensnek mínusz négy dioptria kellett volna, akkor ő plusz négygel látta el, hogy a "termeszet maga győzze le saját magát", azaz a szerencsétlen szemek hozzá kellett szoknia a kétszer annyira idegen világhoz, mint amit szemüveg nélkül látott. Virtuálisan a dolog sikerült, de amint a beteget gyógyultnak nyilvánították, a szem a kaloda nélkül megint visszaállt születési állapotára, és csak a beteg pénztárcája volt annyival soványabb, amit a kezelésért fizetett. Ami nem is volt elhanyagolható. Mivel a nőnek hihetetlenül jó érzéke volt az üzlethez, nem számított, hogy mindenkit csak egyszer lehetett felhasználni, voltak elegendő a friss madarak. Csak akkor gondolt a külföldi tevékenységre, amikor már a szakma is ellene fordult. Magyarországon is folytatta ugyanezt, majd áttette székhelyét Nyugat-Németországba. Sikere talán leginkább azt a szabályt igazolja, hogy mindenki csak a saját kárán tanul (ezt a betegekre értem). Magyarországon Misa folytatta művészi tevékenységét, Valentyina pedig a sajátját.

Amikor Misa belátogatott hozzám, az egyáltalán nem önzetlen vizit volt, hanem kellett neki valami Magyarországról, amit Veronikához nekem kellett továbbítanom, a mi cégünk kommunikációs kapcsolatait felhasznál-

va. Amikor ezzel végeztünk, el kellett vinnem őket munkaidő után lakásukhoz, ami a legbelső belvárosban volt. Az eső elkezdett esni, hamarosan felhőszakadás lett belőle. Csak úgy találtam meg az utat, hogy állandóan mondták, merre menjek. A hely valahol a Kirov utca mögött volt egy kis szűk utcácskában, a lakás a 2. vagy 3. emeleten volt, nem emlékszem pontosan. Régi ház volt, lehetőségük nyílt, hogy a lakást két emeletre osszák be, így is a belmagasság mindkét szinten három méter felett maradt. A felső szinten helyezték el a hagyományos orosz szaunát. Engem is hívtak, de én nem vettem részt ebben az élvezetben, ők azonban mindketten bementek az izzasztóba. Utána fel-alá libegtek a lakásban, csak egy lepedő volt rajtuk.

Amíg ők szaunáztak, engem ott hagytak bekapcsolt televízióval, de a műsor nem kötött le, inkább körülnéztem. Elkápráztatott az a gazdagság, amivel rendelkeztek, valódi hazai műremekektől a legújabb külföldi elektronikus csodáig. Ők aztán nem voltak mindennapi szovjet polgárok, akiknek 100-120 rubelből kellett megélniük havonta. Nem kerestem soha a kapcsolatot velük, de szinte lehetetlen volt később is tőlük távolságot tartani, mindig volt okuk rá, hogy megtaláljanak.

Addig kellett az irodában laknom, amíg a lakásban a karbantartók munkája -- mázolás, tapétázás, szerelvények javíthatása -- be nem fejeződött. Vásároltam még a munka megkezdése előtt a kirendeltség büféjében két karton cseh sört, abból a munkások minden nap megkapták a részüket. A munka eleve későn kezdődött, amíg Jóska ott lakott, szó sem lehetett róla, emiatt legalább három hetet veszítettem. Amikor a lakás végre üres lett Jóska és rengeteg csomagja után, elkezdtem a munkások számára megteremteni a munkaterületet. Először a bútorokat toltam a helyiségek közepére, aztán letakartam őket, ahogy lehetett. Három hét alatt végeztek a munkások, utána jött még egy hét átmeneti időszak, amikor a lakást saját ízlésemre átfórtam.

A legnagyobb szobát nappalinak akartam használni. Otthagytam változatlanul a nagy kinyitható rekamiét a hozzátartozó két karosszékkal és a kezes puffal. Ezeket Veronika vitte ki magával, amikor kilenc évvel korábban elfoglalta a posztot. Műszálas bársony huzatuk még jól nézett ki, de már annyira el volt használódva, hogy mire én elhagytam a terepet, több helyen szakadás is keletkezett rajtuk. A TV-videó állványt is az ablak előtti sarokban hagytam. A viszonylag új hálószobai szekrényt is viszont áthoztam

a mellette levő szobából, és a hátsó hosszanti falhoz állítottam. Kialakítása lehetővé tette, hogy középre beillesszem a rekamiét alája. A szemközti hosszanti falat szabaddá tettem az ott levő ruhás és tálaló szekréneysortól, amelyet részenként áthordtam a szomszéd szobába ugyanannak a falnak a másik oldalára. Azt a szobát étkezőnek akartam berendezni ebédlőasztallal és székekkel. A lakásban talált egyik íróasztalt is ott helyeztem el az ablaknál. Íróasztalnak ugyan soha nem kellett használnom, de azon tartottam az akváriumot.

A harmadik szobába került két egyszemélyes heverő, és otthagytam a másik íróasztalt. Elég hosszúkás szoba volt, egyik végénél az erkélyajtóval, másikonál a nappaliba vezető átjáró ajtóval. Ebből lett a hálószobám. Az egyik hosszanti falhoz állítottam a két heverőt, az ajtóhoz közelebb eső lett az ágyam. A másik hosszanti fal közepére került az íróasztal. A mellette levő szabad helyre polcokat akartam tenni, de azok beszerzése és kiküldése otthonról egy egész évet vett igénybe. A másik két öreg heverőt egyelőre felállítva ott tároltam, amíg nem kapok engedélyt, hogy eladjam őket. Mondanom sem kell, sokkal hamarabb elkelték, mint ahogy az engedély megérkezett, de ez már így volt ebben az irodában.

Ezalatt az utolsó hét alatt, amit az irodai szálláson töltöttem, megérkezett a holmim egy kamionon. A gépkocsivezető segítette őket behordani az irodába, amikor azonban hazavittem a cuccot, azt már egyedül csináltam. Csak Sz. J. segítette egyszer, de megfájdult a háta, és nem várhattam el több segítséget, nem vállaltam a felelősséget, hogy megrokkanjon a kedvemért. Abban viszont segítette, hogy a heverőket el tudtam adni. A szolgálati kocsival mindent hazahordtam az irodából, és szeptember közepére sikerült elfoglalnom új otthonomat. Az első hetekben Moszkvába érkezésem után felhívtam a feleségemet, amilyen gyakran csak tudtam. Ez egyáltalán nem volt könnyű dolog, mivel a vonal rendszerint foglalt volt és két óra különbség volt a két város között. Beszélgetéseink egyre ritkábbakká váltak, már csak akkor hívtuk egymást, ha konkrét mondanivalónk volt. Munkám az első hetek után gyorsan kezdett szaporodni, amihez magam is hozzájárultam, mivel nem elhajtottam az ügyfeleket, hanem megfogtam őket, sőt, új területeket is próbáltam megnyitni. Csak hát egy birodalom nem hagyja magát könnyen alakítani, így az én munkám is inkább a kásahegy átrágására emlékeztetett. Esténként újságjaim elolvasása töltötte ki az időmet -- a cég

előfizetett egy napilapra és egy hetilapra -- amellet, hogy megnéztem a TV-n a hírműsort, és rendbe raktam a dolgaimat.

Ebédelni a Volán képviselőjével a Magyar Kereskedelmi Kirendeltségre jártunk. Néha kitérővel jöttünk vissza a kirendeltségről ebéd után, ilyenkor megvettem a szükséges holmikat, szerszámokat, szobaantennákat a TV-hez, stb. Akkor kellett venni mindent, amikor volt, mert különben nélkülözni kellett volna, amikor szükség volt rá. Hiszen ez a Szovjetunió volt, az eladók piacával és az áruhiánnyal, pont fordított volt minden, mint egy normális társadalomban, akárcsak Alice tükör mögötti világában. A szobaantennákat azért vettem, mert a ház központi antennájáról semmit sem tudtam beállítani, közös tulajdon lévén nem törődtek vele, semmire sem volt alkalmas. Ezzel a két kis vacakkal az ablakpárkányra állítva, hogy rálássanak az adóra, hat különböző állomást tudtam beprogramozni.

Baku

Szeptember végén a kereskedelmi kirendeltségről hozzám került egy körlevél egy Bakuban rendezett nemzetközi konferenciáról és kiállításról. Rendezője az azerbajdzsáni kormány volt, amely meghívott minden magán- és állami vállalkozót a világ minden részéről, hogy vegyenek részt az eseményen. Ez volt az első ilyen jellegű önálló szervezés ebben a köztársaságban. A megadott határidő előtt jelentkezőknek ingyenes volt a szállás és az odautaztatás. Hozzám sajnos későn ért a körlevél, így csak az elhelyezést biztosították díjmentesen. Hazatelekeztem és megkaptam az engedélyt a részvételre, tehát jelentkeztem és megvettem a repülőjegyet. Ezt viszonylag egyszerű mondani, de ezeknek a dolgoknak a szervezése szigorú keretek között történt. Külföldieknek csak a megfelelő szovjet szolgáltatónál (UPDK az orosz elnevezés kezdőbetűiből) lehetett megrendelni bármilyen szolgáltatást, ehhez viszont komoly hivatalos utat kellett végigjárni. Kiindulás az volt, hogy a Kereskedelmi Kirendeltségen a gondnoki teendőket ellátó tanácsos (ő volt tulajdonképpen a magyar belügyi szervek moszkvai képviselője) levelet írt az UPDK-nak, amelyet a megfelelő szolgáltatásra szakosodott osztály országra kiválasztott ügyintézőjének kellett személyesen átadni. A repülőjegyet a jegyirodán kellett megrendelni, ahol vagy tíz fiatal nő és férfi ült sorban a pult mögött, ott nem volt országra beosztva a csapat. Nekem első alkalommal egy Valentyína nevű leányzó intézte a jegyemet, én aztán már később is mindig hozzá fordultam, sőt, telefonon is le lehetett foglalni a helyet, elég volt a levelet akkor átadni neki, amikor a jegyért mentem. Mindig vittem neki valami ajándékot, hogy a jóindulat ne szakadjon meg, hol édességet, hol dezodort, hol pedig jegyet a Balsoj előadására.

A konferencia egy hétig tartott. Moszkvában már hideg volt október elején, reggelenként mínusz 7 C fokig lement a hőmérséklet. Sz. Jóska kivitt a domogyedovói reptérre saját kocsiján -- az ő cége nem biztosított neki szolgálati kocsit, viszont megtérítette az utazási költségeket kocsiatárlány formájában -- és segítette átjutni az ellenőrzésen. Ez volt az első belföldi

repülőútam ezalatt a kiküldetés alatt, szükség is volt a segítségre. A szovjet belföldi repülés jelentősen különbözött mindenfajta más országbeli belföldi ellenőrzési rendtől. Bár útlevélvizsgálat nem volt, az átlag szovjet állampolgárt alaposan megvizsgálták, hiszen nem volt teljesen szabad az országban a mozgás. Én ezt megúsztam, mert felmutattam "szluzsébnaja kartocskámat", ami az ottani majdnem diplomáciai személyi igazolvány volt. Ez a kis kártya még három év múlva, Kijevben is segített a kocsim regisztrálásánál, bár akkor már Ukrajna elméletileg önálló ország volt. A csomagokat csak egyes kiemelt tárgyak, pl. fegyverek miatt nézték meg, de a diplomáciai státuszú külföldiek ez alól mentesek voltak. Amikor átjutottunk az ellenőrzésen, elbúcsúztam Jóskától és körülnéztem a "szovjet tranzitban". Ez egy kb 5-ször 5 m-es szoba volt, körül fotelekkel. Egyetlen szokatlan dolgot láttam: a legtöbben odavitték bőröndjeiket egy asztal mögött álló két nőhöz, akik 50 kopejkáért csomagolópapírba tekerték azokat és papírmadzaggal jól átkötözték. Én nem vittem bőröndöt, csak a diplomata-tászkám volt velem, jól kitömve. Később megtudtam, hogy ez a csomagolás a reptéri szarkák ellen van. Mostanában pedig még itthon is elterjedt a dézsmálás, csak a mi csomagjainkat nem a jó környezetbarát papírral és madzaggal fedik be, hanem műanyag fóliával. Haladás?!

A rövid várakozás után jött egy belföldi stewardess és az addig zárt ajtót kinyitották. A kívül álló katona félreállt utat engedve. Lementünk a lépcsőn a betonra és a kísérőt követve kigyalogoltunk a géphez. A repülőút semmi izgalmat nem hozott, akkor még a szovjet Aeroflot légitársaság egyben volt, és a gépek karbantartását az elegendő állami pénzből rendszeren elvégezték, bár a TU-144 szuperszonikus gép már nem közlekedett a bakui vonalon, ebből az élményből kimaradtam. A két órás repülőút alatt végig tiszta volt az idő, amikor a Kaukázus fölé értünk, el kellett ismerni, hogy valóban gyönyörű vidék. Csakhogy azóta már a világ egyik legkevésbé biztonságos helyévé vált, amióta a cssecsenekben megint feltámadt a fene-nagy lötytös indulat, ahogy Karinthy írta. Bakuban is szép idő volt, 21 C fok és felhőtlen ég. A reptérről a külföldiek beszállítását központilag megszervezték, ugyanez volt a helyzet a szállodai szobák elosztásával. Engem a vendégek listája alapján a Közlekedési Minisztérium partnereként kezeltek. Volt még egy magyar közlekedési szakember, ő közvetlenül otthonról érkezett. Mindketten kitűnő bánásmódban részesültünk az egyik miniszterhelyettes és egy közlekedési vállalat igazgatója részéről.

Minden este vendéglőbe vittek bennünket, ahol kitűnő ételeket és friss gyümölcsöt kaptunk. A vacsora közbeni beszélgetés olyan világot nyitott meg előttünk, ami az Ezeregyéjszakára emlékeztetett. Persze más benyomást is szereztünk ezalatt az idő alatt. Mindkét ember jól boldogult a birodalomban, ennek ellenére belső énjük lázadozott az orosz hegemonia ellen. Oroszul jobban tudtak, mint saját anyanyelvükön, sőt, egyikük azt is eljuttatta, hogy álmodni mindig oroszul szokott. Nagy megkönnyebbülést jelentett nekik, hogy gyermekeik ellenálltak a szovjet vonzásnak, igyekeztek ott-hon, az Azerbajdzsánban levő felsőoktatást igénybe venni. Anyanyelvüket sokkal jobban tudták használni, mint szüleik. A gyalogsági ásos akciót sem tudták elfelejteni, amikor a 80-as évek végén, nem teljesen a Gorbacsov által hirdetett glásznoszty (nyíltság) szellemében a függetlenségért tüntető bakuiakat az orosz katonák szétkergették. Az ásóknak 93 halálos áldozata volt, akik a nemzeti panteonban kaptak helyet, minket is kivittek a sírjukhoz. Az elmúlt tíz évben, főleg annak elején, a függetlenné válás után, bár illendőségből (és némi óvatosságból) csatlakoztak a FÁK-hoz, saját utat választottak. A 17-es forradalom után cirill betűkből megalkotott speciális azeri ABC helyett visszatértek (illetve áttértek, mivel korábban az arab írást használták) a török írásra. Hiszen az, hogy azeri, csak egy nemzetiséget jelent a török népeken belül, nyelvük is tiszta török.

Visszatérve a programra, a minisztérium kidolgozott egy együttműködési megállapodást is a jövőre vonatkozóan. Tele voltak energiával, de az igazat megvallva, az ő oldalukról semmit sem tartottak be. A Szovjetunió szétesése és azt megelőzően a kormányzaton belüli szigorú bürokrácia hátráltatta erőfeszítéseiket, hogy folytathassák a megkezdetteket. Az azeri állami szervek által összeállított program rendkívül érdekes volt. Láttunk azeri népi-tánc bemutatókat, és plenáris üléseket is szerveztek, hogy összehozzák a külföldi és helyi szakembereket. A rendezvényt óriási vacsora zárta, onnan sem hiányzott az énekesek és táncosok bemutatója.

Ami személyes benyomásaimat illeti, azok nagyon vegyesek voltak. A legtöbb résztvevő, különösen akik a keleti blokk országainak moszkvai irodáit képviselték, pártokrata léhűtő volt, akik mind Moszkvában, mind a kiküldetések során csak a dolog kellemesebb oldalát keresték, az volt a véleményük, hogy ha nem teszünk semmit, akkor ugyan jól sem teszünk, de rosszat sem, és ez a fő. A bakui reptéren megérkezésük pl. összeakadtam

egy NDK-beli "üzletember"-rel -- egyébként ősei között lehettek magyarok, vezetékneve Unger volt, ami a magyar melléknév német jelentésének módosított alakja, ezt ő maga mondta --, akinek sok azeri partnere volt. Az egész hét alatt soha nem láttam józan állapotban, pedig sokszor találkoztunk, a szállodában a szobánk egymással szemben nyílt. A boltokban az áruk vagy elavultak voltak, vagy gyenge minőségűek. Megpróbáltam találni egy kis darab szőnyeget emlékebe, mert láttam Moszkvában egyet, ami nagyon tetszett. Sehol nem találtam, csak hasonló mintával nyomott silány fali szőnyegek voltak egészen vékony pamut anyagból. Az egyik boltban azonban rábukkantam egy eldugott polcon egy Practica kiegészítő készülékre, amit valahogyan otffelejtettek. Megvettem, mert az még hiányzott a felszerelésemből.

Az ország maga gyönyörű. A város olyan helyen épült, ami Nápolyra emlékeztet. Egy óriási öböl partján helyezkedik el, amelyet meredek hegyoldalak öveznek. A házakat a hegyoldalon egymás alá és fölé építették, az épületek egészen az erdős hegytetőig folytatódnak. A tenger kristálytisza, bár az olajbányászat jelenlétét elárulja a szag, ami a tenger felől jön. A szagot a szél a láthatáron túli fűrótornyoktól hozza. A város központja a parton van kialakítva egészen egyedi módon. A tengerparton, a víz vonalának enyhe görbületét követve egész sor kormányzati épület látható. Az országnak és a városnak megvannak a maguk mítoszai. A Lánytorony a tenger szélétől kb. 60 m-re áll, az a legenda fűződik hozzá, hogy egy uralkodó lánya volt bezárva oda, nehogy elszökhessen a kedvesével. Öngyilkos lett, beleugrott a tengerbe. Akkor még a torony a parton állt, azóta főleg emberi tevékenység folytán a víz szintje méterekkel ment lejjebb. Évekkel később a Kaszpi-tenger kazah oldalán is láttam bizonyítékokat a vízszint-csökkenésre. Ma-napság ott közel 100 km-es részt olajkitermelésre használnak, ami korábban tengerfenék volt.

Megnéztem a bakui erődöt is, ami mostanában már turistalátványosság gránit falaival és kerek bástyaival. Emellett az egyik pincéjében van egy valódi nemzeti jellegű étterem, ahova a két kísérő elvitt bennünket egy vacsorára. Felmentem egy meredek kis utcán, amely az erőd mellett indul, és olyan külvárosi környékre kerültem, amely Addisz Abeba szegénynegyedeire hasonlított. A telefonhelyzet is emlékeztetett Afrikára. Bakuból lehetetlen volt felhívni az irodánkat, a vonalak elképzeltetlenül rosszak vol-

tak, ez volt akkor az átlagos szovjet kommunikációs műszaki színvonal. Az is igaz, persze, hogy mindössze 25 kopejkát kellett az automatába bedobni az interurbán híváshoz. Ez az összeg magasnak tűnhetett a 2 kopejkás helyi telefontarifához képest, de a negyed rubel csak 5 forintot ért, azért pedig itthon már csak egy helyi beszélgetést folytathattam volna (igaz, azt legalább sikerrel). Szóval, Sz. Jóskát nem tudtam értesíteni az érkezésemről, amikor visszaértem Moszkvába, taxival mentem be a városba.

Moszkvában a klíma nem változott az egy hét alatt, maradt a kora-téli időjárás. Másnap reggel a kocsimat nyitva találtam, de nem hiányzott semmi, a tolvaj bizonyára rossz pillanatot választott, mert megzavarták. A rádiót akarta elemelni, de nem tudta befejezni tiszteletreméltó munkáját. Ez a kísérlet azonban megérlelte elhatározásomat, hogy nem kell nekem a kocsiban ilyen csábító tárgy. Egyébként B. Jóska, amikor a rádiót beszereltette, egy kitűnő antennát is felszereltetett a tetőre, amit még aznap éjjel letrötek neki. A helyiek nem nagyon viselték el a külföldiek jobb anyagi viszonyait. Első utam az Autóipari Társaság székházának javítóműhelyébe vezetett. Ott kijavították a megrongált zárat és kiszerezték a rádiót. A szobában az egyik polcon helyeztem el, ott legalább nem jelentett csábítást a tolvajoknak, mint a kocsiban.

Moszkvai téli napok húsprogrammal

Úgy gondolom, egy kis mesélnivalóm lenne a moszkvai mindennapi élet sajátosságairól, jelenthet némi érdekességet azoknak, akik az ottani viszonyokat legfeljebb hírből ismerik. 1990 vége változásokat hozott a létfeltételeimben, aminek sokkal fontosabb okai voltak, mint az én szerény személyem. Kétoldalú megállapodás alapján a két ország áttért a transzferábilis rubelnak nevezett rögeszméről USA dollárra a nemzetközi fizetésekben. A moszkvai magyar kereskedelmi kirendeltségre is ez volt érvényes, ami magával hozta, hogy a kirendeltség is dollárért adott mindent a szobabérlétektől az ebéden át a büfében kapható császárkörte likőrig. Ez azt jelentette, hogy szinte valamennyi kifizetésünket, akár személyes vásárlás vagy szolgáltatás ellenértéke volt, akár céges fizetési kötelezettség, 1991. január 1-től dollárban kellett teljesítenünk. Mi magyar kiküldöttek, az érvényes rendelkezések szerint, fizetésünket ezt követően dollárban kaptuk, de a bankban a cégeknek volt mind rubel, mind dollár számlájuk. A kirendeltségen tehát ebédünkért dollárban kellett fizetnünk. Ez volt az a tényező, amely étkezési -- és munkaerőkölcsi -- szokásaimat is gyökeresen megváltoztatta. A rubeles világban két órakor bezártuk az irodát és száguldottunk, hogy a negyed háromig nyitva levő étterembe még bejussunk. Ezt azért csináltuk, hogy elkerüljük a 12 óra utáni csúcsforgalmat az étteremben.

A dolláros világ megkövetelte az ebéd kifizetését dollárban. Csakhogy nekem nem volt olyanom, mivel a korábbi rendelet szerint kapott havi pár száz dollárra nem volt szükségem Moszkvában, azt egyenesen az otthoni számlámra utaltattam. Első dolláros fizetésemet csak február elsején vehettem fel a céges kasszából. Így aztán egy egész hónapra le kellett mondanom a kinti magyarok fő státusz-szimbólumáról, a kirendeltségen való vásárolgatósról. Az irodaépületünk alagsorában levő Csemege bolt, amelyben szintén sokat vásároltak a magyar kolónia tagjai, megszűnt az 1990-es év végével, a Csemege nem vállalta a kockázatot, inkább levonult. Maradtak az orosz üzletek, ahol ekkor még a korábbi szabott árak és áruhiány uralkodott. A megvásárolt élelmiszerekből hét végén elegendő ételt készítettem a

következő hétre, amelyet a hűtőgépben tároltam, és esténként ettem meleget. A korábbi meleg ebéd helyett pedig egy szendvicset fogyasztottam, és hozzá teát főztem az irodában. A munkaerkölcsi oldal annyiban volt jelen, hogy ezentúl nem kettőtől négyig volt ebédszünet, csak a szendvics elfogyasztásához szükséges perceket veszítettem el. Eleinte persze sok minden zavaros volt, de aztán leegyszerűsödött, amint beletanultunk az új körülményekbe.

Az iroda épületében fenntartott magyar Csemege boltot, ahogy említettem, feladta az üzemeltető Csemege vállalat, nem akarták dollárkészleteiket kockáztatni egy ilyen bizonytalan helyen. Különös, mások viszont pontosan a változás után kezdtek üzletelni az oroszokkal, és eleinte ráadásul jó eredménnyel. Erre a legjobb bizonyíték az volt, hogy a bolt üzemeltetésére otthon tendert bocsátott ki a kereskedelmi kirendeltség főhatóságán, a minisztériumon keresztül. Az a cég, amely megnyerte a pályázatot, nemcsak a boltot vitte sikeresen, hanem olyan új ügyfeleket szerzett a magyar exportnak, akik korábban nem voltak láthatóak, mivel nem szerepeltek a hivatalos listákon. Ezek orosz vidéki kisebb kereskedelmi és termelő cégek voltak, akik részben árucserre, részben közvetlen dolláros forgalom keretében szép forgalmat tudtak lebonyolítani. Erről majd egy másik téma összefüggéseiben még említést teszek.

Szolgálati időm kezdetétől kezdett valami változni, ami az iroda rendjét illette. Ebben már nekem is benne volt a kezem. Először is, mivel nagyon nem tetszett az a stílus, ahogy elődöm ideje alatt a lényeges céges információt kezelték, megszerkesztettem egy precíz érkeztetési rendszert az iroda területére vonatkozó forgalom adatainak regisztrálására -- akkor még az egész Szovjetunió területére --. A másik változás részben ennek a precizitásnak volt az eredménye, részben annak, hogy dollár-elszámolásra térünk át a Szovjetunióval. Nőni kezdett az érkező kocsik száma. Az 1990-es év végére elérte a havi 180-200 kamiont, ezek többsége a Szovjetunión belülre volt címezve -- ezeket loco névvel illettük --, de volt jó néhány, amely tranzit járatban Finnországba ment. Már jó ideje megállapodásunk volt a Szovinterrel (teljes neve Szovinteravtoszervis, hatalmas állami szolgáltató cég volt a közúti fuvarozás minden területének ellátására az üzemanyagtól a szállás és étkeztetés biztosításán át egészen a javításokig és mentésekig, de ők biztosítottak helyet a vámoláshoz is) egy kitűnő tájékoztató rend-

szerre vonatkozóan. Telexen minden szovjet határállomás jelentette nekünk a be- és kilépő kocsik rendszámát, az áru küldőjét, címzettjét és az áru nemét, legalább naponta egyszer. Amikor a Szovjetunió szétesett, az avizók megbízhatatlanokká váltak, és saját forgalmi osztályainktól kellett kiero-
szakolni az avizók küldését, hogy el tudjam végezni a munkámat.

A harmadik változást Gorbacsov fejbólintásainak sora okozta, amelyek közül az első a sztavropoli (sajtó-zsargonban sztavrapallónak elkeresztelt) megállapodás volt Kohl kancellárral, és amelyekkel beleegyezett Németország újra-egyesítésébe. Ezek a bólintások Németországnak 14 milliárd márkájába kerültek humanitárius segély formájában, ami leginkább friss disznóhúst jelentett. A húst a mi hűtőkamionjaink hordták az NDK-ból Moszkvába, később más városokba is. Közel 10 éves hungarocamionos életem során soha nem láttam megközelítőleg sem ennyire jól szervezett projektet. A német vágóhidak -- eleinte csak NDK-s, később a nyugati országrészből is -- szinte percre pontosan állították össze a vágási tervet, amelyet kamion érkezésre lebontva adtak át a Hungarocamion képviselőinek, hogy a kocsikat just-in-time rendszerben küldjék az áruért. Ennek értelme az volt, hogy a hús pontosan olyan hőfokra hűljön le, amikor a kamionba be lehet rakodni, és ott szellősen felfüggesztve + 2 C fokra tovább hűteni. Ezt a hőfokot kellett tartani végig az úton, amíg a szovjet raktárhoz meg nem érkezett. A kora-őszi időben, amikor a projektet indítani akarták, ez nem is okozott volna gondot. A terv azonban elcsúszott január végére, és akkor a mínusz 20-30 C fokokban erős fűtést kellett adni a belső térnek, hogy a hús meg ne fagyjon, nemcsak a hőszigetelt burkolaton át bevándorló hideg (illetve kivándorló hőenergia) ellensúlyozására, hanem az állandó szellőztetéssel közvetlenül bevitt külső levegő miatt is. A fagyasztási technológia gyökeresen más kezdést írt volna elő, a kocsiba már mínusz 18 C fokosan kell berakodni az árut. Amikor aztán a téli időjárásban egy motor valamilyen okból "ledagott" (újraindíthatatlanul leállt), akkor a hideg ellen nem volt védelem, olyankor minden nyílást ki kellett tární a kényszerfagyasztáshoz. A megfelelő helyen még említést teszek majd néhány részletről. Ez a projekt óriási szerződés volt, amit a cég számos vetélytársunk orra elől halászott el. Ugyanakkor ez a szerződés majdnem meghiúsította, hogy öt hónap után újra lássam a családomat.

Az előző évi irodai jelentéseket tüzetesen átolvastam, amiből azt láttam, hogy december vége és január eleje totális holt szezon ebben a reláció-

ban. Mivel Sz. Jóska, a Volán embere megígérte, hogy ott marad, telexen kértem D. Lajostól, otthoni közvetlen főnökömtől eltávozást saját költségemen Karácsony idejére. A válasz elutasítás volt azzal az indokkal, hogy Karácsony előtt indul be a hússzállítás Moszkvába. Ez bosszantott, ismertem a céget, tudtam, hogy a vezetők soha nem csinálnak maguknak felesleges gondot, mindig ki szokták hagyni az ünnepi időszakokat a szervezésből, főleg önvédelemből. Elhatároztam, hogy utánajárok, és felhívtam Veronikát további információért. Azt mondta, úgy gondolja, hogy ezt az ugratást kizárólag az én kedvemért találták ki.

Úgy döntöttem, vállalom a kockázatot. Megkértem Sz. Jóskát, hogy fedezze az akciót, megvettem a repülőjegyet az Aeroflotnál és hazamentem. A három napos Karácsonyt és a rákövetkező napot otthon töltöttem, aztán visszarepültem. Az év utolsó napján, ami rendes munkanap volt a vállalatnál, felhívtam D. Lajost és boldog Új Évet kívántam neki. A hallgatóból jövő csend arra mutatott, hogy sikerült meglepnem. Ez vagy azt jelentette, azt hiszi, hogy otthonról hívom -- ami azt jelentette volna, hogy még Veronika is becsapott --, vagy azt hihette, haragszom a hazautazási engedély megtagadásáért. Nem tudhatta, hogy már átlátok rajta, mint az üvegen. Illetve, mint Vak Bottyán a szitán.

Az új év kezdetével a húsprogram valóban beindult. Addig az időig, öt hónap alatt, összesen két hűtőt láttam, mindkettő gyógyszert hozott, azok azonban nem hűtöttek, hanem fűtöttek: a fagyponthoz alatti külső hőfokon a rakomány fagyását akadályozták meg, ezért kellett hűtőbe rakodni, a ponyváson nem védte volna meg semmi az árut a megfagyástól. Most viszont hetente 30-50 hűtőkocsi jött frissen levágott sertések húsával. Mindent jól megszervezték. Az én munkám is többszörösére szaporodott a temérdek avizóval, amit nemcsak a forgalmi osztályoknak küldtem, hanem egyidejűleg az exportörnek is, hogy a rakomány megérkezett. Ez volt az a pillanat, amikor Jóskával elhatároztuk, hogy az irodahelyiségből átvisszük a telegépet a másik szobába, ahol az első hat hétben hálószobám működött. Az állandó kalapálás ugyanis teljesen lehetetlenné tette a telefonbeszélgetéseket a gyenge vonalak miatt.

Persze a gép áthelyezése néha meg is tréfált bennünket. Addig, ha valaki beszélgetést akart telexen folytatni és csengetett, csak rá kellett néznünk a gépre, hogy mindent tudjunk. Mostantól, ha a csengetést meghallottuk, át

kellott mennünk megnézni, ki az. Egy ilyen csengetésnél átmentem, és Bartók Péter volt a hívó, a hűtőosztályról egy fiatal kolléga. Amint gyakorlatlan kézzel valamit próbált bepötyögtetni, beleütöttem az egyik szünetbe, és szaporán elkezdtem megadni a választ. Kis szünet volt, amíg elolvasta, aztán visszaírta:

-- Honnan tudad, mit akarok kérdezni?

Azt válaszoltam: -- Úgy gondoltam, hogy zeneszerző csak hűtőn "játsszik".

A nagymennyiségű hús, amit Gorbacsov bólintása indított el, pár hét elmúltával kezdett gondokat okozni. A klasszikus szovjet időkben semmilyen áru, legkevésbé élelmiszer, nem volt túl sok. Mindig hiány volt valamiből, és ez volt a normális szituáció. A hús a húsboltban 2 rubelért kelt el, a bélszín 7 rubelért. Csak hát nem lehetett venni egyiket sem a hiány miatt. A piacon az ár ennek 5-6-szorosa volt. Ott viszont mindig volt elég, hiszen a vásárlóknak nem volt sok pénze. Amint a finom német hús elkezdett áramlani havonta több ezer tonnás mennyiségben, a régi áru a hűtőházakból kikerült a piacra, sőt, a szokásosnál kicsit gyakrabban még a húsboltba is, a frisset pedig lefagyasztották. Először ez nem okozott semmi zavart. Két hónap elteltével azonban a hűtőházak megteltek, és a "szervezett húsellátók" nem akartak többet a piacra vinni, hogy tartani lehessen a magas árat.

Minden nap volt olyan kocsink, amelyet visszatartottak, ahelyett, hogy lerakták volna. Amikor odatelefonáltunk a helyszínre -- azért használok többes-számot, mert Jóska is csinálta az én munkámat díjazás nélkül --, a drót másik végén a nők meglehetősen flegmán elmondták, hogy sok az autó, várni kell a sorukra. Az is előfordult, hogy amikor Jóska a napi 300 márkás állásköltséget megemlítette, azt válaszolta a kislány, hogy neki akkor is 120 rubel a fizetése, ha a cég álláspénzt fizet, meg akkor is, ha nem. Lassacskán egész vonatrakománynyi mennyiségben a hús kezdett távoli helyekre eljutni, még Szibériába is, de az áru még így is több volt, mint a hely. Ez fagyasztott húsnál nem lett volna nagy gond, a friss hús azonban percre pontosan volt programozva, hőmérséklet, időtartamok, stb. Akkor jött igazán a baj, amikor már hónapok óta folyt a szállítás és a nyár megérkezett. A programot végül le kellett állítani időlegesen. Nem biztos, hogy mindenki kitálálja az indokot, amit felhoztak: az orosz állatorvosok nem voltak megelégedve a német vágóhidakon uralkodó higiéniai színvonallal. Érdekesség

kedvéért, amikor ezt megtudtam a TV híradójából, a bemondónó komoly, meggyőző tekintettel olvasta fel a hivatalos közleményt. A következő képes riport pedig arról szólt, ahogy a hús Szibériába szállításhoz a hűtővagonokba kerül: a félsertéseket a sárban húzták végig, úgy rakták be a hűtőkocsiba. Nem lehetett volna ennél jobban kiélezni a valóság és az indoklás kapcsolatát.

Január folyamán aztán kipróbálhattam az igazi orosz telet. Az első élmény a tükörijéggel érkezett. Este esett az eső, és reggelre a hőmérséklet fagypont alá csökkent. A megfagyott felszínre esett két centi hó. Amikor elindultam az irodába, tudtam, hogy tankolnom kell. Ezt általában útközben csináltam, amikor feljutottam a belső körgyűrű déli részére nyugati irányban, áthajtottam a Krími hídon és ötszáz méterrel a híd után megfordultam a kétszer hat sávos úton, hogy lekanyarodhassak a rakpartra. A folyó itt déli irányba folyt, párszáz méterrel odébb fekszik a hajdani apácakolostor, a Novogyjevicsi, annak a fala mellett volt az egyik olyan benzinkút, ahol mi külföldiek is az ügyfelek közé voltunk sorolva. Ez alkalommal a megfordulás túl jól, 360 fokra sikerült. Kezdezhettem előlről. Szerencsére még korán volt, egyedül voltam a belső gyűrűnek ezen a szakaszán, különben nem kerültem volna el egy ütközést. Ugyanaznap este a hazafelé vezető úton -- más úton mentem mindig haza az egyszerűbb közlekedési lehetőségek miatt -- úgy éreztem, hogy a kocsi beleng, vagyis a kormányozdulatokra túlzottan reagál. Ezt a jelenséget is ugyanaz a két tényező idézte elő, mint amit reggel tapasztaltam. Egyik a síkos út volt, a másik az, hogy nyári gumibroncsok voltak a kocsin. Amikor a kerék csúszik, és a kocsi így viselkedik, szinte bármilyen helyzetet hajlandó felvenni az úton. Igen kényes helyzet volt, mivel kocsik százai rohantak velem egy-irányban a számos forgalmi sávon. Az lett volna a legkönnyebb, hogy valamelyikbe belesússzam. Nagy nehezen sikerült a járművet egyenesbe hoznom, de másnap reggel felhívtam otthon azt a kollégát, aki a szolgálati kocsik állapotáért volt felelős, és kértem egy készlet téli gumit.

A másik téli leckét a hideg adta. Eleinte nem volt nagyon hideg, csak mínusz 18 C fok körül, ezt az ottani rutinban észre sem vettem. Aztán a hőmérséklet lejjebb ment, és a kocsi nehezen indult. Mínusz 24-nél az akku már nem volt képes úgy megforgatni a motort, hogy még a gyújtásra is maradjon ereje. Ebben magam is ludas voltam, elfelejtettem az alapfogalma-

kat, amit az autós tanfolyamon 15 évvel korábban tanítottak: a tél legjobban az akkut veszi igénybe, tölteni kell időnként lakáson belül, hogy ezzel meg tudjon birkózni. Szerdai nap volt, nem erőltettem a kocsit, METRO-val mentem be az irodába. Este Jóska segíteni akart, hogy áthidaló kábelrel beindítsuk a motort, de nem jártunk sikerrel. A kezem viszont tele lett fagyásokkal a hideg fém-alkatrészekről. Másnap tettem még egy próbát, a kereskedelmi kirendeltség javítóműhelyét próbáltam segítségre ösztönözni, de megint csak konstatálnom kellett, ha tőlem kértek valamit, azt mindig elértek, ha nekem kellett az ő segítségük, nem számíthattam rá túlzottan. "Távdiagnózissal" megállapították -- telefonon --, hogy tönkrement az indítóm, sőt, ... Szóval várnom kellett, amíg az idő felmelegszik.

A hideg legalább a tolvajoktól megvédte a kocsit, persze tőlem is. A zár ugyanis befagyott, még a jégoldó sem működött. Szomszédom mutatta meg, hogyan oldjam meg náluk ezt a gondot. Egyik tenyere élével dörzsölni kezdte a zár végét, miközben a kulcsot másik kezében, meleg helyen tartotta. Húsz másodperc elteltével a dörzsöléstől felmelegedett a zár, a kulcs könnyedén bement és a zár elfordult. Soha többé nem használtam semmilyen vegyi kence-ficét vagy sprayt, ez az eljárás teljesen üzembiztos volt, még magam is felmelegedtem a dörzsöléstől. Kamionjaink sem voltak mentesek a hideg időjárás rossz tréfáitól. Egyik-másikat nem készítették fel tökéletesen a télre, fékrendszerük befagyott, a tapasztalatlanabb vezetők nem tudták, hogy a szovjet gázolajhoz télen bizonyos arányban benzint kell tölteni. Kb. tíz kocsit motorja leállt és nem indult újra. A Szovinterhez hiába fordultam mentési kéréseimmel, neki megvolt a baja a saját járműveivel, nem tudott eleget tenni a hívásainknak. Ugyanakkor hazulról kaptam néhány érdeklődést, hány üres kocsit van a területemen, Finnországból nagyobb mennyiségű árut kellett volna importban szállítani, mint ahány jármű Helena (a cég Helsinkiben levő képviselője) rendelkezésre állt. Utasítottak, hogy küldjek át néhányat. Behívtam az irodába három ponyvás kocsit vezetőjét, akiknek már sikerült lerakodniuk, és megmutattam nekik a finn közlekedési engedélyeket:

-- Át kell mennetek Finnországba, de ezeket csak akkor adom oda, ha az elromlott hűtőkocsik újra úton vannak.

A pilóták utáltak Moszkvába jönni -- akkor még így volt, de ez néhány hónap alatt megváltozott --, de nagyon kedvelték a finn utat. Nekiugrottak a

feladatnak, végigjárták a lerobbant járműveket és mozgásba hozták őket. Jó munkát végeztek, és egyetlen nap alatt mindegyik hűtőkocsi újból üzemképes lett. Az egyik hűtős pilóta, aki már nem volt sokkal nyugdíjba menetele előtt, két éjszakát és köztük egy napot töltött a fűtetlen fülkében éjjel mínusz 34, nappal mínusz 18 C fokban.

Azon a héten, amikor a péntek este elérkezett, kivettem a kocsiból az akkut, és fenn a lakásban rátettem a töltőre. Öt teljes óra kellett neki, mire a töltőáram kezdett visszaesni. Reggel mínusz 29 C fokban is azonnal indult a motor. Első utam a hazafelé (Budapestre) vezető sugárúton a külső környűrrű felé vezetett. Kimentem megnézni az embereimet a parkolóban, mindegyik rendben volt, egy kocsit sem kellett mentenem. A Szovinter még mindig nem végzett a saját járműveivel, rájuk továbbra sem számíthattam. Ez a hideghullám sem tartott tovább egy hétnél, ahogy az Moszkvában szokásos. Aztán már a hőmérséklet normális szinten maradt, mínusz 8 C fok és fagypont között. Télen a levegő rendkívül száraz, orosz hőfok- és nedvességmérő készülékem a lakásban 16 C fokot és 25 %-os relatív nedvességet mért, 5 %-kal a komfortérzet alsó határa alatt. Mivel a nappaliban levő ülőgarnitúra huzata szintetikus anyagból készült, amikor feltöltődve felálltam, a fürdőszobáig vezető távolság kevés volt, hogy kiszüljek, mindig hatalmasat rázott rajtam a vízcsap, amikor hozzáértem. Nyáron éppen az ellenkezője igaz. Még Budapestnél is párásabb az idő, olyankor soha nem éreztem a sztatikus elektromosságot, a légnedvesség azonnal kisütött az első másodpercben.

Amint berendezkedtem a lakásban, utat tört magának színházjáró hobbim. Néhány hónappal korábban, amikor Veronika kinn volt az átadás-átvétel levezetésére, szakított időt magának, hogy kedvenc helyére, az 1980-as Olimpiára épített szállodába elmenjen. Ez volt a legújabb a városban, úgy hívták, hogy Mezsdunarodnaja, ami nemzetközit jelent. Annak idején, amikor kiküldetésben volt, rendszeresen igénybe vette a szállodai uszodát és a szaunát. Ismerőse, a részleg vezetője még mindig ott volt, és most is beengedte, ami nem kis dolog, mivel ez a szolgáltatás csak a szálló vendégeit illette meg. Engem is bemutatott a fiatalembernek, én pedig egyből megkérdeztem, nem tud-e valakit a szállodai vendégszolgálatnál, akinél rendszeresen vehetnék színházjegyeket. Megígérte, hogy utánajár és felhív. Már rég lemondtam arról, hogy ez megtörténik, amikor hetekkel később

végre felhívott. Azt mondta, azért tartott olyan sokáig, mert az a hölgy elment a szállótól, és a fővárosi jegyellátóban van, időbe telt, amíg ráakadt. A megadott számon felhívtam a hölgyet, Olgát, aki meg is ígérte, hogy értesít, ha lesz valami. Hamarosan telefonált, és jegyet ajánlott valamennyiünknek, vagyis Jósának, családjának és nekem. Egy érdektelen operaelőadás volt, Prokofjev-től az "Eljegyzés a zárdában", egy 19. századi angol színpadi szerző darabjából. Mindenesetre ettől kezdve havonta legalább kétszer lehetőségem volt kitűnő előadásokat élvezni. Legszívesebben az orosz klasszikus baletteket és operákat néztem, mint Csajkovszkijtől "A hattyúk tava" balett, vagy a hasonló stílusban megrendezett francia balett, a "Giselle". Nem bántam meg, amikor Minkustól a "Don Quixote" balett előadására váltottam jegyet, azt nem a Balsójban láttam, bár az együttes onnan volt, hanem a Sztanyiszlavszkijról elnevezett zenés színházban. Minkus cseh származású osztrák volt, aki sok éven át volt a Balsój zenei igazgatója a 19. században. Nem akarom mindet felsorolni, amire alkalmam nyílt, hiszen nem is emlékszem mindegyikre már.

1991-ben tavasszal létrehoztak Moszkvában egy angol-nyelvű hetilapot a városban élő külföldiek kedvéért. Az általuk látogatott helyeken, szállodákban, bankokban és azokban a házakban, ahol külföldiek laktak vagy irodát tartottak fenn, letettek egy nagyobb adagot belőle szabad prédának. El szoktam olvasni, ha volt időm, mivel a színházműsorok is bele voltak téve, amellet nem volt cenzúrázva, sok minden megjelent, ami az orosz nyelvű sajtóban nem, ott olvastam pl. először a "Tű" ragadványnevű rendőrrel, aki éjszakánként a sárga rendszámtáblás -- olyan külföldiek kocsiján voltak ilyenek, akiknek nem volt követségi státuszuk, pl. nyugati országokból érkezett céges képviselőknek -- kocsikat leállítgatta, és 50 dollárt követelt, azt mondta, különben a helyszínen vért vesz a vezetőtől, hogy ittasságát megállapítsa. Nyomatékul a kezében ott volt az injekciós tű, mögötte pedig egy másik rendőr géppisztolyt tartott az interjúalanyokra. Nem is sejtette senki, hogy ez csak a bevezetése annak a határtalan korrupciónak, ami ma tapasztalható ott. Egyik számban volt egy rövid hír a CNN moszkvai adásának megkezdéséről az UHF sávban. Sima antennával lehetett fogni. Megpróbáltam beállítani a készülékemen és sikerült. Az igazat megvallva, annyit azért nem néztem a TV-t, hogy ez az adás jelentősen növelte volna a tájékozottságomat. Ha volt időm, inkább a valóságos látnivalókat hajtottam.

Így került sor arra is, hogy június elején egy ismerőssel elmenjek a Botanikus Kertbe, ami a város északi részén fekszik, és valaha a Seremetyjev grófok birtoka volt. Útitársam volt az, aki ezt a programot ajánlotta. Meglehetősen jól ismerte Moszkvát. Korábban utazási irodánál dolgozott, utazott mindenfelé a világban, és jó érzéke volt a programok megszervezéséhez. Most is kitűnően felszerelkezett a sétára, mint idegenvezető, voltak prospectusai, még villamosjegyeket is hozott magával, és volt mit lyukasztanunk, amikor villamosra kellett szállnunk. Először végigsétáltunk a botanikus kerten. Mindig szerettem az erdőt, és ez a botanikus kert inkább volt rengeteg, mint park. A területet egyik oldalról tó határolja, ami elválasztja a VDNH kiállítás területétől, ami ugyanannak a birtoknak volt a része a nagy forradalom előtt. A parkból átmentünk, hogy megnézzük a korábbi birtok kastélyát, ami még mindig zárva volt, sajnos, mint évek óta, csak a környezetet és az egyik nagy termet lehetett megnézni. Kísérőm elmondott néhány kevésbé ismert részletet a kastélyról, az épület szerkezetéről és funkciójáról. Mindig nagyon szerettem utazni, ez már kiderült az eddigiekből is. A felkeresett városokban egyedül Rómában hagytam ki -- ahogy korábban elmeséltem -- a múzeumok, galériák és egyéb látványosságok megtekintését. Benne most olyan idegenvezetőre leltem, aki olyan részletekkel is tisztában volt, ami még a helybelieknek sem volt ismert.

Kiruccanások

Már a tavasz folyamán elhatároztam, hogy megnézem a Szovjetunió közép-ázsiai köztársaságait. Ezek korábban mindig kívül estek a számomra elérhető szférán. Hivatalos utakat csak Moszkvába és Leningrádba tettem, turistaként pedig a közép-ázsiai utak másfélszeres részvételi díja nem fért bele a költségvetésbe. Most, hogy állandóan Moszkvában tartózkodtam, és lehetőségem volt belföldi utakat tenni kivételezett státuszom miatt, végre ezek a helyek is elérhető közelségbe kerültek. Néhány héttel korábban aztán úgy döntöttem, eljött az idő. Elolvastam minden lehetséges tájékoztatót, megvettem a repülőjegyeket és elutaztam Szamarkandba és Bucharába. Május elseje környékén háromnapos ünnepre sikerült a Munka Ünnepe. A jegyet Szamarkandba vettem, egy másikat onnan Bucharába, egy harmadikat pedig onnan Moszkvába a visszaútra. Két napot akartam Bucharában, egyet pedig Szamarkandban tölteni, a két város közötti légi-járatok menetrendje azonban ezt megfordította. Mivel már bakui utamnál a kapcsolatot kiépítettem, mindent sikerült elrendeznem a diplomatákat kiszolgáló intézménynél Valentyinánál.

Jóska kivitt a reptérre és kijött értem visszaérkezéskor. A repülőút mindhárom szakaszon eseménytelen volt, a szovjet belföldi légi-járatok megszokott viszonyai uralkodtak. Körülöttem a gépen odafelé üzbégek ültek, kivéve egy tadzsikot, aki izgága viselkedése miatt egy volt kollégámra emlékeztetett, be nem állt a szája, és nem nyugodott, amíg mindenki rá nem figyelt. Az üzbégek mások voltak, nyugodtan viselkedtek, és olyan megjelenésűek voltak, hogy jól lesült alföldi magyar emberek is lehettek volna. Szamarkandban busszal bementem a városba, könnyen megtaláltam a szállót, amelyet természetesen Inturiszt-Szamarkandnak neveztek. Ott megvettem az összes térképet, ami a sétáimhoz kellett. Bár sokat olvastam a városról, mégsem gondoltam volna, hogy ennyire csodálatos helyre kerülök. A város egy katlanban fekszik hatalmas hegyek között. Tiszta időben látszik a Pamír Tadzsikisztánon keresztül. A település történelme két és félezer évre nyúlik vissza, Nagy Sándor már járt ott, és akkor is nagy várost talált.

Dzsingisz kán hordái elpusztították nemcsak ezt a várost, illetve azt, ami akkor a helyén állt, hanem az egész országot, békés emberek millióit ölték meg vagy hurcolták rabságba. Ez a szívós nép mindazt a barbárságot túlélte. Később ez a város lett a székhelye Timur Lenknek és utódainak. Unokája, Ulugbek, aki szintén uralkodó volt, egyben korának híres tudósa is, megépítette obszervatóriumát, ami ma a legrégebbi a világon. Hat évszázad múltán is még mindig kitűnő állapotban van.

A város közepén áll az általam látott legnagyobb ma is működő mohamedán vallásos épület. Nem is épület, inkább épületkomplexum. Mintegy háromszázszor háromszáz méteres négyzet-alakú területen fekszik, majdnem tökéletesen szimmetrikus négy oldallal, de közelebről megtekintve látszik, hogy távolról sem egyformák az egyes oldalak. Nemcsak alakra, funkcionálisan is eltérnek. A működő vallási intézménytől a múzeumokon át a kis bazárszerű boltokig minden található ott. Az épületegyüttes főbejáratánál padosorok vannak felépítve, ahonnan a zenei és táncos rendezvények tekinthetők meg bizonyos időszakokban. A külső falakon túljutva a belső udvarra jutunk, ott ma is fenntartják a kert eredeti formáját, és ápolt benyomást kelt. A belső udvarról nyílnak a kis boltok, ahol a valódi értékes szőnyegektől a miniatűr szobrocskákig sok minden kapható. A kis szobrok is igen változatosak, vannak szinte karikatúra-számba menő humoros népi figurák, de vannak apró épület-makettek is. Csodálatos építészei voltak annak a régi népnek. Nemcsak erre az együttesre utalok ezzel, a városban legalább egy tucat híres rom, vagy olyan antik épület van, amit ma is használnak. Kár, hogy az anyag, amit használtak, csak állandó gondos karbantartás mellett hajlandó tartósnak mutatkozni. Első látogatásomkor mindegyik újjáépítés alatt állt, miután hosszú évtizedek teltek el hasonló tevékenység nélkül, és rendkívül leromlott állapotba kerültek.

Az előbb említett nagy épületegyüttes felől a reptérre vezető út érdekes arra, hogy több időt szenteljen az odalátogató. Az út mellett üzletsorok húzódnak, ahol főleg nők találnak vásárolni valót, mivel műszaki cikkek szinte egyáltalán nem fordulnak elő. Valószínűleg nem bukkantam rá arra az áruházra, ahol vannak olyanok is. A nők viszont szabadulni sem tudnak. A helyi viselet mellett tekercesekben állnak a selyemanyagok, a keleti kendők -- aki egy kendőt akar, annak levágnak egyet a végből, mivel az egész véget csupán azonos kendők alkotják --, a selyem a világ összes mintájával

megtalálható. Ahogy az úton haladunk, néha ugrani kell, mert közeledik egy ló vontatta nyitott omnibusz, amelyen esetenként húsz utas is szorong. A városból kifelé vezető úton baloldalt van egy nagy nyitott piac vagy bazar, és amikor végigmentem rajta, az volt az érzésem, hogy már voltam ott. Végül rájöttem, az addisz abebai Merkátóval éreztem hasonlóságot. Egyébként nem ez volt az egyetlen, amiben Szamarkand az etióp fővárosra emlékeztetett.

Nem szálltam semmilyen járműre, hogy a várost megnézzem, bár jó autóbusz közlekedés van, és szinte alig kerül valamibe. Habár fárasztó volt, mindenhova gyalog mentem. Az idő nem volt meleg, még az eső is esett időnként, érdeklődésemet azonban nem tudta lehűteni. Szamarkand emlékeztet Addisz Abebára mind fekvésében, mind épületeiben. Az emberek erősen leburnult fehérbőrű emberek, egész könnyen összetéveszthetőek a Nagyalföld magyar parasztjaival. Páratlanul vendégszeretőek, úgy beszélnek egy idegennel is, mintha saját családjukból való lenne. Érdekes látvány volt elnézni a teaházak fából készült emelvényeit, amelyek kárpitozás nélküli óriási heverőkre emlékeztetnek, méretük legalább kétszer két méter. Majdnem egy méter magasak, körös-körül korlát van rajtuk. Öreg üzbégek tübetejkában, nemzeti sapkájukban ülnek rajtuk lótusz-ülésben, és isszák a teájukat. A teaházakat csajhánának nevezik. Nem kell persze le(vagy fel)ülni ezekre a színpadokra, be lehet menni az épületbe is, ahol asztal mellett lehet teázni, igaz, az már inkább az orosz teázókat idézi fel.

Az ott töltött egész időt a város bejárására fordítottam. Közvetlenül a szálloda mellett van Timur Lenk sírja. Ez alkalommal ezt csak futólag tekintettem meg, nem sok látnivaló van, ha az embert be nem engedik a sírkamrába. Erre csak két évvel később kerítettem sort, amikor a családommal együtt voltam a városban. Van néhány elhanyagolt romos templom a külső kerületekben, az az érzésem, egyik-másik egyre inkább az is lesz, nem próbálják megóvni. A többi építgetik, előbb-utóbb visszanyerik régi állapotukat. Az épülőben levők némelyike olyan hatalmas, hogy a szállodából, tehát több kilométerről is láttam őket. A karbantartás ezeknél a vallási építményeknél, ahogy említettem, alapvetően fontos. Anyaguk föld valamilyen téglá-formában, a csodálatosan kialakított kék kupolák burkolata csempe, de a fugákban gyorsan megtelepszik a szél által odahordott fűmag, és némelyik kupola szinte szakállat növesztett, annyira benőtte a gaz. Ahol pedig a

növény megtelepszik, ott már tovább bontja az alapot, ha meg nem állítják.

Harmadnap az AN-24-es kis repülőgép Bucharába vitt. A gép repülési magassága 3.000 m körül van, a rendkívül nagy motorzajt, amelynek hatására a kis gép majdnem szétesett a levegőben, feledtette a gyönyörű látvány. A több-magyarországnyi Üzbegisztán az Aral-tótól kezdve nyúlik el délkeleti irányban, távolabbi végén van a főváros, Taskent és nem messze tőle, szinte a keleti oldalt lezáró Pamír-hegységnél Szamarkand. Az ország keleti vége hegyvidékes, a nyugati fele lapos, száraz, szinte sivatagos. Szamarkandtól nyugatra mintegy 300 km-re, már a száraz részen van Buchara. Akkoriban itt volt a főváros, amikor a mongolok megkezdték terjeszkedésüket. Saját törzseinek leigázása után Dzsingisz kán ezt az országot szemelte ki első nagy prédájának. Bucharában találtam egy idegenvezetőt már a reptéren egy taxisofőr személyében. Felajánlotta, hogy az egész várost megmutatja a kocsiján 7 dollárért. Meg is állapotunk, de amikor találkoztam vele délután, azt mondta, kis változás van, kapott más utasokat is, azokkal is meg kellene osztanom az élményt. Hamarosan kiderült, hogy azok a más utasok bizonyos értelemben moszkvai szomszédaim, a lakásom melletti francia követség alkalmazottai. Összebarátkoztunk és névkártyát cserélünk, de soha nem láttuk egymást később, ahogy az már lenni szokott.

Az autós városnézésnek egyetlen emlékezetes részlete volt, az emír nyári palotája a várostól jó néhány kilométerre. A többi túl gyorsra sikeredett, ezért, amikor a szállodánál elengedtem a kocsit, vettem egy térképet, és újra elindultam gyalog, hogy mindent jól megnézzek. Az már többet ért. Bár a térkép rendkívül kezdetleges volt, jól eligazodtam vele. Egy vicces véletlen: amikor azt az utat választottam, amit a térkép Kommunizmus utcának jelölt, egy kerítést találtam az úton keresztben. Szimbolikus, hogy Bucharában a kommunizmus útja zsákutca. Ahogy a jereváni rádióhoz fűződő viccek egyike is hasonló mondanivalójú: "Megvalósítható-e a kommunizmus Örményországban?" "Természetesen, de azért jobb, ha Grúziában kezdenek előbb hozzá." A település magán viseli annak nyomát, hogy ennyire száraz vidéken fekszik. Az épületek mindegyikét vastag por fedi, emiatt minden olyan, mint egy régi megsárgult fekete-fehér fénykép. A vályogtéglá épületek az örökkévalóság végéig állnak, mivel nem teszi tönkre őket a nedvesség. Még az erőd is ebből az anyagból van. Az utcákat csak a legújabb időkben, és csak a legnagyobb forgalmú helyeken burkolják kő-

vel, aszfalttal, a többi helyen az eredeti földutak maradtak meg. Az persze nem pontos, hogy megmaradtak, mert csak a nyomvonaluk változatlan, az utak kimélyültek, mert a szél mindig elhordja a használattól felpuhult felső réteget. Amint a város kimélyült földútjait jártam, eperfákra akadtam, amelyeken érett a gyümölcs. Amint szedegettem a fáról a gyümölcsöt, eszembe jutott, milyen hideg idő volt még Moszkvában -- sűrűn esett a hó, amint Jóska a reptérre vitt --.

Ha Szamarkand Addisz Abebára emlékeztetett, még több hasonlóság volt Buchara és Asszab, a vörös-tengeri kikötőváros között. A város szinte minden utcája földút volt, némelyik annyira kimélyült, hogy a házak padlózata a vállammal volt egy szinten. Vannak elbűvölő épületek. Legtöbbjük ahhoz az egységhez tartozik, amely egy korábbi mecset körül jött létre, a mecsetet közben turistaszállóvá, majd a változás során kisboltok üzletközpontjává alakították. Ez a komplexum teret alkot, ahol bódék és üdítőárusok sorakoznak, sőt, még egy teaház is. A tér közepén áll a legendás üzbég népi hős, Naszreddin Hodzsa számárháton ülő szobra. A térről lefelé vettem utamat az erődhez. Itt élt az utolsó emír, amíg a forradalom el nem vette vagyonát, és el nem üzte. Amint említettem, a taxis az emír nyári palotájához is kivitt a városon kívül, ott minden érintetlen maradt, múzeumot csináltak belőle, emiatt nincs lerobbanva, volt pénz a szinten tartásra. A bejárat melletti ajándékboltban vettem egy érdekes színes textiltárgyat, ami sapkának nézett ki, valójában azonban hőtartó eszköz. A friss forró teával megtöltött teáskannára helyezve négy óra hosszat is megőrzi melegen. Ugyanott vettem a feleségemnek egy ezüst karkötőt is, tipikus üzbég formáját, óriási tűrkizzel a közepén. Később rájöttem, hogy kisebb darabokból ragasztották össze, és úgy csiszolták meg utólag, hogy egyetlen kőnek néz ki. Az árak szédítően hangzottak volna még akkor is, amikor kikerültem Moszkvába, mostanra azonban a kilenc hónap alatt megváltoztak a viszonyok. A 3.000 rubel, amit fizettem érte, fél éve még egy jó állapotú használt kocsii ára volt.

Abban az időben, bár még létezett a Szovjetunió, a rubel kezdett elértéktelenedni. Március körül volt az első lépés ebben az irányban, amikor a tranzferábilis rubelt, a KGST árucseré transzakciónál használt eszmei pénzegységet, amit a bankok rejtélyes módon mindig összetévesztettek a szovjet rubellel, világos rendelettel megkülönböztették a szovjet fizetőeszköztől: 1 dollár 0,6 tranzferábilis rubellel maradt egyenlő, mint ahogy már év-

tizedek óta volt, de 6 szovjet rubelt kellett adni érte a bankban. Rendkívül rövid idő alatt a transzferábilis rubel eltűnt, oda került, ahova való volt, csak a szovjet rubel maradt, de állandóan csökkenő árfolyamon. Amikor Bucharában voltam, egy dollár már nem 6, hanem 13 rubelt ért. Hamarosan tovább romlott 27-re, majd 40-re. Szabadságom után, szeptemberben az árfolyam elérte a 63-at, a Központi Bank ekkor már napi árfolyamot határozott meg, ami általában heti csúszó-árfolyamként jelent meg az árfolyam-táblákon.

Voltak persze ezen kívül egyéb numerikus módosítások is. 1991 elejétől a boltokban megjelentek a korábbi államilag rögzített árakkal ellentétben a "szerződéses árak". Mármost szerződésesek a kereskedő és a gyártó között a vevők bevonása nélkül, akiknek viszont nem volt "szerződéses fizetésük". A fogalom konkrét tartalma az volt, hogy a kereskedők választhattak: megadják a gyártók által kért magasabb árat, ami a termelést kifizetődóvé tette, vagy a gyártó abbahagyja a termelést illetve a feketepiacon adja el, ahol a partnerek az alvilág képviselői lettek volna, akiktől a kereskedők még drágábban kapták volna meg a termékeket. Így aztán létrejöttek a szerződések, ettől a vásárlók csak kicsivel lehettek boldogabbak, mert legalább volt áru, és nem annyival drágult, mint a vázolt alternatív esetben. Ez volt az az időszak, amikor a szovjet emberek létfeltételeiben kb. ezer százalékos csökkenés következett be. Voltak apró tudósítások az újságokban, amit teljesen ép ésszel az ember nem értett volna meg, pl. a tulai megye -- Moszkvától délre orosz területen -- úgy határozott, hogy felfüggeszti az "exportot a fővárosba". Hogyan? Export a fővárosba? Valójában csak azt akarták elérni, hogy saját termelésükből valami saját városukban is maradjon a vevőknek. Olyan világban éltem, ahol igazuk volt a kis-létszámú gyerekeknek a már idézett mondásukkal: "Hülye normálisok".

A fentiekől elvonatkoztatva Közép-Ázsia, vagy inkább Üzbegisztán, hiszen én csak azt láttam, annyira megragadott, hogy amikor családom már velem volt Moszkvában, még visszatértem velük oda. Ebben az időben Oroszország, illetve akkor még a Szovjetunió másik részét is meglátogattam repülővel. Kemény kontakt lensét viseltem már tizenöt éve, és a korábban említett finom moszkvai kvarcportól a lensék elkoptak. Csak egy rövid ideig tudtam őket viselni, pedig amikor már megszoktam őket az első pár hónap után, egész nap rajtam voltak. Láttam viszont egy hirdetést az Izvesztyijában, hogy angol gyártmányú lágy kontakt lenséket árul egy cég

Leningrádban. Elhatároztam, hogy szerencsét próbálok, felhívtam a megadott telefonszámot és megállapodtam velük egy szombat délelőtti időpontban. Megvettem Valentyínánál az UPDK-ban a repülőjegyet és odarepültem. A reptéren buszra, majd arról METRO-ra szállva megtaláltam az üzletet. Olyan helyen volt, nagy házgyári épületekből álló lakótelepen, amely első leningrádi utam alkalmával még bizonyára más jellegű apróházas településnek adott helyet.

A vállalkozást egy orvos házaspár vezette, szemüvegekkel és kontakt lencsékkel foglalkoztak. Először egy orosz gyártmányú lencsepárt ajánlottak fel, de minden ékesszólásuk ellenére én az angolhoz ragaszkodtam, amit valószínűleg végül is nem kaptam meg. Persze számítanom kellett volna erre az esetre az orosz kereskedelmi tisztesség ismeretében. A doktornő, aki velem foglalkozott, rendkívül sajnálta a döntésemet, azt mondta, még az egyik amerikai úrhajós is -- a nevét fatális véletlen folytán elfelejtette -- csak náluk talált megfelelő minőségű kontakt lencsét. Azok a lágy lencsék, amelyeket én kaptam a pénzemért, eleinte csodálatosan jól működtek, de élettartamuk még a várhatónál is rövidebb volt, nem bírták ki a két hónapot szabadságom kezdetéig. Az egyik hamarosan hálószerű mintát kapott a külső felületére, mintha szúnyoghálón át néztem volna világot, a másik pedig egyik levétel alkalmával középen kettétört. Túlzottan nem keseredtem el, újra a kemény lencséket kezdtem használni, a pár hetes pihenő alatt a szemem megnyugodott, megint jobban elviseltem őket. Lágy lencsével többet nem próbálkoztam. Pedig nem ez volt az első eset, mielőtt kikerültem Moszkvába, a jobb szemem hasonlóan reagált a kemény lencsére, ezért az Ofotért kontaktlencse szaküzletében szemvizsgálatra jelentkeztem, és megdöbben tettem a doktornőt, amikor elmondtam, hogy én csak a jobb szememre akarok lágy lencsét. Nem volt képes elfogadni, hogy valami új gondolat nem tőle vagy kollégáitól származik. Végül azzal tudtam meggyőzni, hogy azok is csak az egyik szemükön hordanak ilyent, akiknek a másik egészséges. Ment is a felemás dolog egy darabig, de a vegyes lencse sem váltotta be a várakozásokat. Szabadságom alatt aztán a hagyományos kemény lencsére tértem vissza itthon, amelyet a Fotextől vettem.

Ezután a kitérő után tovább vinném a történetet a botanikus kertben tett sétát követően. Következő vasárnap reggel (június közepe lehetett) korán kaptam a parkolóhelyről egy telefonhívást a gépkocsivezetőimtől, hogy az

egyik hűtős pilóta kórházba került baleset miatt. Kérdéseimre tájékoztattak, hogy az illető leesett a fülke tetejéről amikor kivett egy doboz sört a hűtőből. Ez egy érdekes alkotása a hűtő-pótkocsi gyártóknak, igazi német gyakorlatias találmány, a rakomány hűtésére használt energiát csapolja meg úgy, hogy a vezetőnek a hűtőkocsi homlokfalán nyitott ajtóval lehetőséget nyújt saját élelmiszerének hűtött tárolására. Ez a rekesz természetesen nincs kapcsolatban a rakomány terével. A pilóta szerencsétlenül esett, feje ért le először a betonfelületre. El is ájult rögtön, a parkoló személyzete kihívta hozzá a mentőket. Megkérdeztem, melyik kórházba vitték, és amikor a telefont letettem és rendbe szedtem magamat, egyből odamentem. Még korán volt -- 7 óra körül -- ahhoz, hogy orvost találjak, várnom kellett. A pilóta viszont magához tért hosszú ájulásából, szembe jött velem a folyosón. Mivel korábban nem találkoztunk, csak feltételeztem, hogy vele futottam össze, meg kellett kérdezmem, ő-e az, akit keresek. Ő volt az. Nagyon lassú volt a reakciója minden értelemben. Úgy gondoltam, ez lehet valamilyen gyógyszerből, de lehet az esés eredménye is. Megállapodtunk, hogy majd akkor beszélgetünk, ha már erőt gyűjtött, illetve, ha már találkoztam az orvossal. Az orvos egy óra múlva megjött, megvizsgálta a beteget és azt mondta, néhány napig nem szeretné kiengedni. Kérdeztem a vezető ruhája és iratai felől, azt mondta, a megőrzőben vannak távozásáig, ahogy azt a kórház rendtartása előírja.

Kimentem egyenesen a parkolóba, és elbeszélgettem a többiekkel, akik jelen voltak a belesetnél. Elmeséltem nekik a kórházban látottakat és kifejeztem reményemet, hogy talán nem lesz semmi komplikáció. Délután megint meglátogattam a beteget, akkorra már minden szempontból normálisan viselkedett, elmúlt a fásultsága. Sőt, panaszkodott az ételre -- nem fekdüdtem soha orosz kórházban, de azt tudom, hogy a kórházi koszt a világon mindenütt rosszabb, mint az országban általában -- és haza akart menni mielőbb. A feje be volt kötve, bár nyílt sebe nem volt. Beszéltem az orvossal, aki azon a véleményen volt, hogy nem engedi vezetni, és azt sem, hogy egy másik kamion fülkéjében zötykölődjék hazáig. Kértem az emberemet, hogy várjon, amíg másnap reggel beszélni tudok otthoni üzemorvosunkkal, és engedélyt szerzek ahhoz, hogy repülőjegyet vehessek és hazaküldhessem.

Másnap reggel első dolgom volt -- figyelembe véve a kétórás időeltoló-

dást a két város között --, hogy felhívjam az üzemi rendelónket, és kérjem a főorvost. Amikor végighallgatott, azonnal azt mondta, jön érte repülővel.

-- Akkor, úgy gondolom, jól beszélsz oroszul -- kockáztattam meg.

-- Egy szót sem.

-- Ebben az esetben hadd javasoljak mást. Te megszervezed a budapesti repülőtéren a beteg fogadását és kórházba szállítását, én pedig az itteni feladatokat látom el, és hazamegyek vele együtt a gépen.

Beleegyezett, megígérte, hogy szól a repülőgépek biztosításáért felelős vezetőnek, mindent megszervez a sérült pilóta kórházi ellátásához. Biztos, ami biztos én is odatelefonáltam az utaztatási osztályvezetőnek, és még aznap délután átvettem a telepített jegyeket az Aeroflotnál. Másnap, kedden Jóskával az én kocsimmal a kórházhoz mentünk, ő visszavitte a kocsimat az irodához, én pedig a mentővel kísértem el a beteget a reptérre. A kórházba való ápolónő, aki a beteg kíséretében szintén a kocsiban volt, hallgatta a beszélgetésünket a fiúval, és, bár nem értette a nyelvünket, megértette a helyzetet, elismerését fejezte ki, hogy annyira törődünk az emberünkkel. Én mindenképpen komolyan akartam venni a feladatot, mivel biztos akartam lenni a beteg biztonságáról. Emellett, be kell vallanom, volt egy hátsó gondolatom is, otthon akartam tölteni egy napot, de az utaztatási osztályvezető, D. Feri már várt a reptéren a következő napi gépre szóló jeggyel. Így csak egyetlen éjszakát tölthettem otthon. Egy évvel később a pilóta újra Moszkvában járt, és sok mindent megtudtam tőle. Többek között elmondta, hogy a baleset óta elvesztett a hőérzete, sem meleget, sem hideget nem érez, bár a szervezete ugyanúgy reagál a megfázásra, mintha ez nem lenne.

Amikor kimentem Moszkvába 1990. augusztusában, a város addigi történetének legnagyobb áruhiánya uralkodott. Korábban, ha Moszkvában jártam, csak egyes árukból volt hiány, főleg azokból, amelyeket a külföldiek divatból vásároltak. Ilyen volt a szamovár, a borostyán ékszer, vagy egyes megmunkáló-gépek, amelyek otthon sokkal többbe kerültek, mint a Szovjetunióban (igaz, itthon magyar vagy nyugati gépek voltak a boltokban, sokkal jobb műszaki jellemzőkkel). Élelmiszer mindig volt elég, a boltok tömve voltak. Olyanok, akik messze vidékre eljutottak, állították, hogy ott teljesen más a helyzet, a főváros csak kirakat a külföldiek számára. Szóval, ha el akartam költeni a napidíjamat (ami ugyancsak kevés volt, ha összevettem a nyugati kiutazókéval) nem volt nehézségem. Most viszont,

Gorbacsov kormányzásának hatodik évében, az üzletek tökéletesen kiürültek, még élelmiszerért is hosszú sorok alakultak ki, főleg a tejtermékek területén. Sőt, olyannal kísérleteztek, hogy tejporból készített tejet árultak, persze semmi nem utalt a manipulációra, csak akkor jöttem rá, amikor túrórt akartam csinálni, a tej viszont semmiképpen nem volt hajlandó megaludni. Elképzelhető, milyen helyzetem volt, amikor a háztartás alapvető berendezéseit akartam beszerezni. A cég biztosította a lakásban a hűtőgépet és a bútorokat, de mosógépet a kiküldöttnek kellett beszereznie vagy kivinnie magával. Nálam az utóbbi lehetőség kiesett, ezért próbáltam valahogy szerezni egyet, amikor elfoglaltam a lakást Moszkvában. Érdemes visszaemlékezni, hogyan is tettem szert a mosógépre. Első kirendeltségi 24-órás ügyeletem alatt -- az ügyeletet szombaton és vasárnap kellett a vállalati képviselőknek teljesíteniük a kereskedelmi kirendeltség ürességtől kongó épületében -- összehalálok azzal a tanácsossal, aki a gondnoksági igazgató helyét töltötte be. Azt mondta, örül, hogy találkoztunk, mivel 1990 végén végleg hazautazik, és a holmija hazafuvarozásához kamionra lesz szüksége. Az idő november körül volt. Megígértem, hogy rendben lesz a kocsis, de kértem, adja el nekem azokat a holmikát, amit nem akar hazavinni. Nekem ígérte a mosógépet, a mikrohullámú sütőjét és a porcelán étkészletét. Én viszont felírtam a határidőnaplómbe, nehogy elfeledkezzen a kocsiról. Az ügylet a maga rendje és módja szerint lezajlott köztünk, boldog tulajdonosa lettem a három említett tételnek. Az egyikkel kapcsolatban azonban van egy kiegészítő történetem.

Néhány héttel a tanácsos hazautazása után találkoztam egy orosz származású nővel a kirendeltségről, aki annak idején tanulmányaik során magyar emberhez ment férjhez, a férjével Magyarországon éltek, amíg a férjet kiküldetésbe nem küldték, így jutottak ki ismét Moszkvába. A hölgyet eléggé értékeltém intelligenciája miatt, mindig nagyon segítőkész volt. Ő segített beszerezni a moszkvai szolgálathoz szükséges hivatalos papírokat, mivel annak az igazgató-tanácsosnak volt a munkatársa, akiről beszélek. A hölgy beszélgetésünk során megjegyezte, hogy a mikrohullámú sütőt pszichológiai okokból kaptam meg. Először nem nagyon érttem, miről beszél, sőt, azt sem, honnan tud arról, hogy én az illetőtől holmikát vettem át.

-- Oh, hiszen én voltam a titkárnője -- válaszolta kérdéseimre. Erről tudtam, de még mindig nem érttem, hogy kerül ide a pszichológia.

-- Az a helyzet -- folytatta, -- hogy nagy nőcsábász és nagy zsarnok.

Velem is megpróbálkozott, de mivel nem volt sikere, megtorolta rajtam az-
zal, hogy nem adta el nekem a sütit.

Most már megértettem. Megdöbbenett, hogy valaki az általános áruhi-
ányt is a saját javára akarja fordítani, a prostitúcióra emlékeztető eszközök-
kel.

-- Mennyit adott volna neki a sütéért? -- kérdeztem meg a legfontosabb
dolgot.

Ugyanazt az összeget mondta, amennyiért én vettem meg.

-- Akkor ezen áron az öné -- mondtam neki, bár sajnáltam kissé, hogy a
már megkedvelt készüléket elveszítem, de a hallottak miatt elment tőle a
kedvem. A hölgy nem akart hinni a fülének, annyira örült.

A balesetes gépkocsivezető hazakísérése után módom volt végre meg-
nézni az egyik legfőbb látványosságot Moszkva környékén. Ennek persze
története van. Sz. Jóska kollégámnak vendégei voltak otthonról -- akiket,
mivel azalatt érkeztek, amíg én otthon voltam a betegkíséret miatt, az én
lakásomban szállásolt el, amit kisebb nehezteléssel vettem tudomásul --, és
több dolgot megmutatott nekik a főbb attrakciók közül. Ugyancsak az ő
kedvükért látogattuk meg vasárnap délelőtt Zagorszkot, az ortodox Vati-
kánt. A helyet azóta visszanevezték eredeti nevére, ami Szergijev Paszád.
Csodálatos élmény, még a társaságtól eltekintve sem sajnálom, hogy ott
voltam. A lavra (szent kolostor) néven emlegetett intézmény eredetileg egy
erődített ortodox papi kolostor volt, amikor azonban a középkor végén az
ortodox kereszténység központja, Bizánc elveszett a hívők számára, mivel
a török birodalom fővárosává vált, a nagyobb ortodox egyházak, mint a gö-
rög, az orosz, de még a kijevi is, ami eredetileg az orosz egyház központja
volt, önálló súlypontot találtak maguknak. Az orosz egyház központja a
Moszkvától kb. 50 km-re északra eső kolostor lett, itt építették ki azokat az
intézményeket, amelyek a római katolikus egyház számára a Vatikánban
vannak.

A kolostor a város Moszkva felőli részén van, a kék és arany kupolák
már akkor feltűnnek, amikor kb. 10 km távolságból először pillantjuk meg
az együttest. A fallal körülvett terület bejárata közelében a parkolóhelyek
mellett rengeteg árus található, némelyik egész jó ízléssel kínálja az orosz
hagyományos alkotásokat. Engem legjobban a kínai technológiára épülő
lakkdobozok fogtak meg. Anyaguk egyszerű papírmasé, de a ráfestett és

lakkal védett képek, jelenetek csodálatosak, és ugyanolyan túlzóak, mint az orosz népmesék, amelyek a valóságtól igen-igen messze estek mindig. Az árusok tudják, hogy nem a szegény nép jár a kolostort megnézni, vagy, ha igen, azok feléjük sem néznek, tehát az árak ennek megfelelőek.

A keleti oldalon levő bejárat az "Egri csillagok"-at idézi, a kapun belül egy sötét alagútba jutunk, ami az őrség szolgálati helye volt régen, ma szuvenír boltokat lehet ott is találni, de ezek nem privát boltok, hanem az egyház árusít minden szent dolgot, fényképektől a könyveken át ikon-másolatokig. Az alagút az erődítmény fala alatt helyezkedik el, belső végén a kolostor udvarára jutunk. A bejáratnál balra a működő templomokat találjuk, ezek között a legnagyobbikban szinte mindig istentisztelet folyik. Az ortodox szabályok szerint nincsenek padsorok, mindenki állva hallgatja a pap és a kórus előadását, az emberek nem állnak egy helyben, folyamatos vándorlás uralkodik a hallgatóság között. A bejáratnál vannak a gyertyák, ott viszonylag olcsón lehet vásárolni egyet vagy többet, és ki-ki saját szereteteiért meggyújtja, majd felállítja őket. Hatalmas mennyiségű gyertya ég állandóan, saját hőjüktől hamar elhajlanak, rettenetes meleget sugároznak a közelben állókra. A templom belső, a bejáratnál ellenkező végében van a szentély, azt csak sejteni lehet, mivel a csarnokot a szentélytől elválasztó fal az ikonosztáz. Ez előtt jobbról és balról van a két oltár, ezek nagyon dúsán fel vannak díszítve, de rendszerint az ikonosztáz előtt is van egy korláttal védett harmadik oltár. Az ikonosztáz minden templom díszje. A kicsitől a nagyig mindenféle szentkép van rajta elhelyezve, valódi művészi alkotások. A legszebb ikonosztáz, amit láttam, a Kreml templom-együttesének nagy templomában volt, de megemlíthetem, hogy a lakásom közelében álló Iván harcos templomában, amelyet a poltavai csata egyik hőse tiszteletére emeltek, szintén szép ikonosztáz látható.

Vannak a kolostor területén egyéb működő templomok, de nekem nem volt szerencsém máshoz, mint a leírt nagy székesegyházhoz. Amikor ott jártam, a többiek valamiért mindig zárva voltak. A bejáratnál jobbra vannak az egyházi oktatási intézmények, mint pl. a papi szeminárium. A nagy templommal szinte szimmetrikusan helyezkedik el, ha a bejárat felől nézzük, a terület többi részétől természetes módon el van választva fákkal és virágágyásokkal. A sétányok mentén padok vannak elhelyezve, kellemes időben a madarak hangját kivéve a teljes csendet élvezhetjük. Időnként megjelenik

egy ősz szakállú tekintélyes pap fekete öltözékben. Máskor a papnövendékek tűnnek fel, ők általában kettesével járnak. Délután öt óraker harangjáték hallható a kolostor közepén épült harangtoronyból. Ez az épület a bejáráttal egyvonalban van, a kolostorkert hátsó harmadában. Barokk stílusú épület, mint a legtöbb 18. századi egyházi építmény. A torony tetején, a legfelső szinten a tető alatt vannak a harangok, egy vagy két ember működteti a több tucat kis és nagy harangot. A kiépített kötélzet segítségével -- persze komoly fizikai munka eredményeként -- csodálatos hangjátékot tudnak létrehozni. A harangjáték általában húsz percig tart, az alatt nem nagyon lehet beszélgetni, a harangok hangja mindent elnyom.

A harangtorony és a bejárat között van egy kút, amelyet nyitott oldalú pavilonnal fedtek be, ott valamilyen vizet árulnak, aminek bizonyára csodatevő hatása van. Ez már kifejezetten az egyház által működtetett pénzszerző tevékenység. Mint ahogy a múzeum is, ami viszonyt páratlan a maga nemében. Akkor, amikor először jártam ott 1991-ben Sz. Jóska ismerőseivel, csapatunk egyik tagja elveszett, és csak nehezen találtuk meg, amikor visszamentünk a múzeumba. A porcelánok kiállításán ragadt le, persze gondolhattuk volna, mivel az illető igazi megszállottja a "cserepeknek". A múzeum gyűjteménye nemcsak hatalmas, hanem értékes is. Ehhez fogható csak Kijevben láttam két évvel később. A kolostor hátsó fala, amelyhez a múzeum is hozzáépült, erődített formájában maradt meg, amikor ott jártam, éppen befejezték a helyreállítást, fel lehetett menni a bástyatoronyba, ahonnan páratlan kilátás nyílt a környező vidékre. A helyreállított várfal, a fából készült közlekedő folyosó, a közel száz falépcső, amelyen feljuthattunk a torony pereméig, mindez ismét csak az "Egri csillagokat" idézte.

A zagorszki kiránduláshoz hozzátartozott a hazafelé vezető út is. Odafele menet nem volt gond, de a visszavezető utat lezárták, és a forgalmat elterelték. A terelés miatt dugó is kialakult. Az 50 km-t sokkal több idő alatt tettük meg, mint ami indokolt lett volna. Volt még egy élményünk. A főút mellett létrehoztak egy vendéglőt, a neve "Russzkája szkázka" (orosz mese). Űgyesen nem a fővárosból kifelé irányuló forgalom oldalán áll, hanem a bevezető útszakaszon. Mi is be akartunk térni egy vacsorára, addigra már esedékes volt a csalinkázás miatt. Csak egy valamiről feledkeztünk meg: a helyfoglalás orosz logika szerint volt előírva. A helyszínen nem fogadtak el bejelentkezést, csak azokat engedték be az étterembe, akik előzőleg a mosz-

kvai irodában lefoglalták a helyet. A szovjet idők ugyan már múltóban voltak, de a hagyományokat még tisztelték. Így nem vacsoráztunk, hanem hazamentünk egyenesen. Az igazat megvallva, nem nagyon hiányzott a vendégekkel az étkezés, pár nappal korábban a "Peking" szálló kínai éttermében már volt alkalmam erre az élményre.

Aki próbálta a tartós külföldi szolgáltatást, az tudja, hogy olyan, mint egy betegség, előre megjósolható lefolyása van, ami a pszichológia oldalát illeti. Az első három hónap elteltével a honvágy olyan erőssé válik, hogy szinte kibírhatatlan. Nálam erre volt megoldás, amikor az év végi hazaruccanással levezettem a feszültséget. Azért vártam már, hogy az évenként esedékes egy hónap szabadságot kivehessem, és az otthoni kertészkedéssel "újratermeljem" energiámat. Sz. Jóska július elején ment szabadságra, rám egy hónappal később került sor. Szabadsága alatt teljesen egyedül voltam az irodában. A hivatalos dolgokon kívül is volt mivel törődnöm. Egyik partnerem a szovjet köztársaságokból, egy magyar kolléga, G. Ferenc, az Ikarus grúziai képviselője, már régóta gyözködött velem, hogy látogassam meg Tbilisziben. Soha nem féltem elmenni valahova, így megszerveztem ezt a kirándulást is. Éppen jókor történt a látogatás, mivel Feri végleg hazament, és kellett neki egy kamion a holmija hazafuvarozásához. Mivel azon a környéken akkor éppen nem volt egy kocsink sem, Moszkvából küldtem át egyet a fuvarra. A vezető energikus fiatalember volt, megfelelően látszott a munkára, nem is félt a kaukázusi úttól.

Az utat csak egy hétvégére terveztem, hogy ne essen ki egy óram se az irodában. Feri a reptéren fogadott, kissé nyugtalankodott, mivel még nem jött meg a kamion. Megnyugtattam, hogy csak következő napra várhatja, majd fel fogja hívni a pilóta, ha megérkezik. Én szombaton repültem oda, másnap tértem vissza a délutáni járáttal. A pilóta valóban megérkezett, nem is másnap reggel, hanem még aznap. Vendéglátóm megmutatta elveszett birodalmát. Elveszett, mivel nem küldtek helyette utódot, felszámolták a tbiliszi irodát. Az Ikarusnak sok gondja volt a Szovjetunió beszűkült piacai miatt, a vezetés nem készült fel a nehézségekre az egyébként pedig nyilvánvaló előjelek alapján, amelyek a Ganz Hajó- és Darugyár csóddal egyenértékű visszaeséséből könnyedén kiolvashatóak voltak. Feri sétára vitt a városban, ami csodálatos keveréke a történelmi és a szovjet épületeknek. Az előző megragadta a figyelmemet, de az utóbbiak csak a bolt miatt, ahol fe-

leségemnek tetszetős ólomkristály tálat vettem. Fiamat sem hanyagoltam el, neki egy kindzsált vásároltam, díszes hüvelyű grúz tört.

Tbiliszi fekvése nagyon kedvező, a Kaukázus megvédi a téli időszak erős északi szeleitől. Kedvező a gyümölcstermesztéshez, bár ahhoz kellene némi hajlam is, ami a grúzokban nem teng túl. Talán a szőlő az egyetlen kivétel, amiből jó borokat csinálnak. Feri megismertetett egy másik magyar vállalati képviselővel is, P. Andorral. Nemrég jött Kijevből, Ukrajnából, egy külker vállalat kiküldöttje volt. Csinos felesége gyermeket várt, az elsőt, a terhesség már előrehaladott volt, bármelyik órában jelentkezhetett az utód. Mindez nem akadályozta meg abban, hogy finom ebédet főzzön. Andor számított rám a későbbiekben, amikor majd kamionra lesz szüksége. Nem nagyon került sor erre, mert Grúzia gazdasága és általános biztonsága visszaesett. A család egy másik cégtől szerzett képviseleti megbízással később újból Kijevbe került, ahol ismét összefutottunk. Két évvel később jól hasznosítottam azokat az információkat, amelyeket Kijevről és az ukrán viszonyokról adott.

Feri lakásában töltöttem az éjszakát, sőt, a tervek szerint a gépkocsivezető is, aki közben megjött, és ami nem segítette elő a nyugalomát, állandóan attól félt, hogy a kocsiját felnyitják és elviszik a holmiját. Végül nem bírta tovább, kiment aludni szokott helyére, a fülkébe. Feri már el volt készülve a költözésre, de a lakás azért még használható volt. Talán kissé cinikusnak tűnik, ha azt mondom, úgy találtam, el tudnék lenni ezen a környéken, mivel etióp szinten voltak a dolgok. Feri felszerelt egy zseniális berendezést a mindennapi -- vagy inkább "mindenórai" -- vízhiány kivédésére. Amint ezt már elmeséltem, ebben nekem is volt némi etióp tapasztalatom.

Reggel a kamionsofőr megnyugodva visszajött, és hármásban megbeszéltük a fuvar részleteit. Utána Feri beültetett minket kb. 15-éves Ladájába, ez volt a szolgálati autója, amely azonban csalóka volt, a régi 1200-es roncs karosszériában szinte új 1600-os motor rejtőzött, emiatt több grúz szinte szívinfarktust kapott, amikor új Moszkvicsaikat állva hagyta az öreg csotrogány. Felvitt bennünket a Kaukázus oldalába, hogy néhány turista látványosságot mutasson, illetve élvezhessük a város látványát felülről. Az élmény valóban megérte a kocsiban való gyötrődést. Olyan volt a lenti vidék látványa, mintha műholdas felvételt néztem volna. Ez a kirándulásom Tbiliszibe igen rövid volt, de nagyon jó emlék számomra. Örökké sajnálni fo-

gom, hogy Jerevánra nem kerítettem sort a Szovjetunió utolsó időszakában, amikor még relatív biztonság volt arrafelé.

Sz. Jóska kocsival ment haza szabadságra -- nem kis vállalkozás 1800 km-t megtenni szovjet utakon --, és, mint már írtam, az iroda rám maradt. Csendes időszak volt, az érkező kocsik száma csökkent részben a nyár miatt, részben a "szervezett húskereskedők" ügyeskedése miatt. Én is készültem saját szabadságomra. Ezzel kapcsolatosan érdemes visszatekinteni néhány mellékes eseményre. Hónapokkal korábban, amikor a "szerződéses áruk" divatba jöttek, az arany újra megjelent a boltokban. Először csak pletykák jöttek, hogy valaki látott aranyat -- ahogy Nessiről jöttek hasonló hírek Loch-Nessnél, Skóciában --, hamarosan azonban magam is megpillantottam az ékszereket több boltban is. Az áruk rettenetesen voltak a korábbi színvonalhoz képest, a helyieknek lehetetlenné tették, hogy vásároljanak belőlük, így tudtam venni feleségemnek egy pár fülbevalót anélkül, hogy minden lábujjamat letaposattam volna az üzletekben.

Friss erővel új (bal)sikerek felé

Szabadságomat aktívan töltöttem, még irattárakba is jártam, hogy egy dolgozat elkészítéséhez adatokat gyűjtsek, de végül véget ért az is. Szeptemberben utaztam vissza, megúsztam az augusztus végi puccsot, annak összes örömét a helyettesítő személyre P. Tiborra hagytam. A szabadságomat követő időszak nem nevezhető legsikeresebb korszakomnak. Amikor Moszkvába megérkeztem, senki nem várt, legalábbis úgy tűnt. A reptéri információ ugyanis félrevezette ismerősömet, aki egyik oldalon várta, hogy kijöjjek, én viszont a másikon jöttem ki. Csak akkor találkoztunk, amikor fogtam a holmimat, és átmentem a másik oldalra 200 méterrel odébb.

Budapestet kellemes őszi időben hagytam el, Moszkvában már inkább tél elejét találtam. Óriási volt a kontraszt a déli köztársaságokból érkezett görögdinnye halmai és a fagypont-közeli hőmérséklet között. Az ország gazdasága kezdett átmenni a kapitalizmusba, rengeteg közös vállalat alakult, főleg élelmiszer és autók eladására. Következésképpen a legújabb csodák megjelentek az utakon, és a vezetési ismeretek változatlan szintjén a közlekedés életveszélyessé vált.

Jóskával mindketten rövid időn belül komolyabb karambolt szenvedtünk. Először Jóska találkozott egy grúz teherautósofőrrel, aki visszafordult a kettős záróvonalon át a belső sávtól jobbra eső sávból. Jóska a belsőben vezetett, és az eléje forduló jármű majdnem totálkárossá tette az autóját. Érdekes módon az egyik helyi műhelyben megjavították, vizuálisan észre sem lehetett venni rajta semmit. Aztán én jöttem. Egy buszsofőr kinyomott balra a belső sávból az elválasztó-sávra, amelynek macskakő pereme pedig túl magas volt azon a helyen az első felfüggesztésnek, ami szinte elkenődött. Két hétig a kamionokat vettem igénybe, amikor olyan helyre kellett mennem, ahol nem voltak METRO-vonalak, mivel az iroda teljesen jármű nélkül maradt.

Közeledett az 1991. év vége. Ez alkalommal a városban maradtam,

Jóskán volt a sor, hogy családjával néhány napra hazautazzék. Rengeteg munkám volt, és ez tartósnak mutatkozott. Az orosz rubel utolsó hivatalos árfolyama valamikor szeptemberben 63 volt a dollárhoz viszonyítva, azóta azonban nem tettek közzé újat, a piaci árfolyam viszont változott, ezt a lapok hetente közölték, év végére a 100-at is elérte. Mindez azonban csak mennyiségi változás volt, a minőségek ezután következnek.

1991 utolsó napjaiban a három szláv köztársaság államfői összeültek Minszkben, és létrehozták a Független Államok Közösségét. Ez lényegében államszín volt, megszüntették vele ugyanis a Szovjetuniót, vele együtt Gorbacsov posztját. Nem volt többé Szovjetunió, elnökre sem volt szükség. Néhány hónapon belül még a Kreml is Jelcinre, az új orosz elnökre szállt. Érdekes módon semmilyen nyilvánvaló változást nem lehetett tapasztalni. Egyedül csak a szovjet kifejezést cserélték ki mindenütt oroszra, okmányaink pedig ideiglenessé váltak, de érvényben maradtak. Az én szovjet személyi igazolványom például még 1993-ban Kijevben is jó volt az ottani személyi papírjaim beszerzéséhez. A korábbi köztársaságok független államok lettek, Moszkvában képviselőiket követségekké nevezték át. Legalább másfél évbe telt azonban, hogy ezeket a változásokat az elméletből a gyakorlatba átültethessék.

Egy alkalommal el kellett látogatnom Vlagyimirba, ami kb. 180 km-re fekszik Moszkvától északkeletre. December eleje volt, és azt a rettenetes autótutat soha nem felejttem el. Télen az orosz utak rettenetesen koszosak, 100 km-enként a kocsí 10 liter ablakmosót fogyaszt. Az enyém kiürült a visszaúton, és sehol nem lehetett vizet találni a feltöltéshez. Rémmálom. Biztos vagyok abban, hogy csak azért úsztam meg az egészet baj nélkül, mert nagyon jó szemem van, vagy legalábbis akkor még az volt. A város látnivalóira természetesen csak percek voltak. Azért persze körülsétáltam, és a ködös idő ellenére még fényképeztem is. Voltak egyéb terveim is kirándulásokra, pl. Szentpétervárra azután, hogy visszakapta régi nevét. Ez még a vlagyimiri út előtt volt, novemberben, de már havazott. Megint csak meg kellett állapítanom, hogy ezt a várost csak nyáron szabad meglátogatni, a téli időszakban a rövid nappalokat a rossz idő még rövidebbé teszi.

A következő hetekben, amint megérkezett az 1992. év, és a kora tavaszi időjárás kevésbé volt kellemetlen, Moszkva környékének minden látnivalóját igyekeztem felkeresni hétvégeken. Először az új-jeruzsálemi kolostort

akartam megnézni, de egy elágazásnál a rossz utat választottam, és a régi rigai út helyett a tilos rigai új útra tévedtem. Kicsit csodálkoztam is, mennyire üres ez a kiváló minőségű autópálya. A katonák aztán megállítottak és visszafordítottak. Ezután már nem kísérleteztem Új-Jeruzsálemmel, hanem a dmitrovi útra tértem rá, és a Moszkvától északra fekvő középkori Dmitrov várost látogattam meg. Nem kellett megbánnom elhatározásomat. A város 12. században épült sáncai teljesen épek, emellett két nagyszerű temploma is van. Azok is több évszázadosak. Ezek egyikében az ikonárus elmondta, hogy van egy falu, Orugyjevo -- a neve egyébként katonai felszerelések faluját jelenti --, ahol gyönyörű ikonosztáz látható. Mivel nem volt messze, elmentem odáig, és a templom papja mindent megmutatott. Ő még egy további látnivalót is ajánlott, a lakásom közelében levő kolostort, ahol szemínáriumi tanára volt magas beosztásban. Sajnos, arra semmiképpen nem maradt már időm, az események felgyorsultak. De erről kicsit később mesélek.

Korea

Az 1992. év a cég kamionforgalmának hatalmas növekedését hozta. Ez egyrészt annak volt köszönhető, hogy az üzletkötők jól dolgoztak, de a másik oldal sem volt elhanyagolható, az, hogy a kapitalista viszonyok térhódítása megkönnyítette a dolgukat. Iszonyatos mennyiségű import kezdett beáramlani, akkor még nem volt jövedéki törvény sem, a szesz és dohány tisztára mosása nagyüzemben folyt. Ketten voltunk az irodára, és a munka zöme a Hungarocamionnak hozott hasznot, Sz. Jóska egy idő után már nem volt annyira szolgálatkész, mint eleinte. Folyamatosan szaporodó munkám az irodában -- néha fél éjszaka benn kellett maradnom -- arra ösztönzött, hogy pihenjek egy keveset, ha nem akarok összeomlani. Úgy gondoltam, elmegyek egy turistaútra Japánba, ahogy elődeim is megtették. Úgy döntöttem, Jóska segítségével ellépek egy hétre valahova, eleinte Tokióra gondoltam, mindenki korábban erről a helyről eljutott a japánok fővárosába. A japán konzulátus azonban tájékoztatott, hogy vízumot csak akkor kapok, ha van repülőjegyem, vagy legalábbis helyfoglalásom. Rendben van, elmentem hát a légitársaságokhoz -- többhöz is, mivel először nem akartam hinni a fülemnek --, hogy lefoglaljam a helyemet, ahhoz azonban már vízumra lett volna szükségem.

Ismét a 22-es csapdájával találtam magamat szemben. Mérges lettem és találtam jobb megoldást. Megyek Dél-Koreába, két évvel korábban Magyarország vízummentességet kötött azzal az országgal. Senki másnak nem akartam elárulni, hol vagyok, csak Jóskának. Megrendeltem a repülőjegyemet Habarovszkba. Kisebb ajándékokkal megalapoztam jó kapcsolatokat az Aeroflotnál egy hölgygel, hogy megkaphassam a diplomata-státuszban levőknek járó 50%-os kedvezményt a Habarovszk-Szöul járatra. Sajnos a távol-keleti Aeroflot igazgatóság közben önállóvá vált, kapcsolatom kevésnek bizonyult, meg kellett kockáztatnom a habarovszki repülőutat, mielőtt megtudhattam, megkapom-e a kedvezményt vagy nem. Megállapodtam Jóskával, hogy hollétemről senkit sem tájékoztat. Beteg vagyok, a kiren-

deltségre mentem, a városon kívül segíték egy pilótának, de a valódi okról semmit. Elvállalta, hogy ez-idő alatt teljesen helyettesíteni fog.

Már nem igényeltem a segítségét, hogy kivigyen a reptérre, felfedeztem, hogy az Aeroflot repülőtéri buszjáratái megbízhatóak, még ha kicsit lassúak is. Domogyedovóra mindössze egy kézitáskával és egy válltáskával mentem. Az utóbbiban volt a fotós felszerelés. Habarovszkig kellemes 8-órás repülőutam volt. A felszállás és a gumicsirke után -- valamiért a hosszabb belföldi járatokon adnak ételt is -- bevettem az altatómat, és Irkutszkig aludtam. Ott már fenn volt a nap, mire felébredtem, és viszonylag rövid időn belül leszálltunk. A reptéri épület az egyforma belföldi légikikötők példája volt, de egyik oldalát nemzetközivé alakították. Nem volt nehéz eligazodni. A belföldi gépen egy fiatal diáklány ült mellettem, aki egyetemi szünidejére utazott haza. Megígérte, szinte erőszakosan, hogy visszautam alkalmával kijön a reptérre, hogy találkozzunk. Mondanom sem kell, nem így történt.

Körülbelül három órám volt arra, hogy megvegyem a jegyemet, és mindenképpen meg akartam kapni az engedményt. A jegypénztárhoz mentem, ahol egy tipikus szőke orosz kislány ült, és elmondtam az óhajomat. Átadtam diplomata státuszomat bizonyító személyi igazolványomat is. Egyből a nyilvánvaló választ kaptam tőle, azt, hogy az lehetetlen. Kivettem az üveg whiskyt, amit ebből a célból hoztam magammal, és odaállítottam elé a pultra. Úgy tett, mintha nem venné észre. Mindenesetre 10 perc múlva kiment a fürkéből, a palackot pedig betette a pult alá. Ez már fél siker volt. Azzal jött vissza, hogy nem találja a főnökét, várnom kell. Vártam, és két további séta után a kislány kiállította a repülőjegyet oda-vissza engedményes áron.

A bejelentkezés ugyan könnyen ment, de az őrt meg kellett győznöm, hogy nekünk magyaroknak nem kell vízum Koreába. Habarovszktól Szöulig a repülőút két órát vett igénybe. Megérkezés után biztosítani akartam szállásomat arra az egy hétre, amíg ott tartózkodom. Egyenesen az információhoz mentem, hogy szállodacímet kérjek. Ajánlottak is egy szállodát 160 dollárért egy éjszakára. Valami olcsóbbat kértem. Mutatták, hogy menjek a tőlük jobbra levő pulthoz. Ott idegenforgalmi irodák ügynökei ajánlották a szobákat napi 50 dollárért. Amikor még ennél is olcsóbbat kértem, egy újságosbódéhoz kísértek. Ott egy hölgy széles mosollyal azt mondta, O. K., van

egy szoba napi 15 dollárért. Azt elfogadtam.

Valahova telefonált és átadott egy szállodai névjegykártyát, aminek a hátán térkép volt a hotel környékéről, ami tulajdonképpen a város centruma volt. Felszálltam egy buszra, amelyet a térkép jelzett, és elkezdtem tanulmányozni a begyűjtött információs anyagot. Az A3 méretű összehajtogatott térképet valóságos csodának találtam. Minden hónapban friss kiadást készítettek, és a standokon kicserélték a kirakott régi példányokat. Én a júniusi kiadást szedtem fel. Még az útlezárások és építési területek is a valóságnak megfelelően voltak feltüntetve, amint későbbi sétáimon megállapítottam.

A busz a centrumba vitt, és 300 m-es séta után megtaláltam a "hotelt". Háromemeletes épület volt, kb. 4,5 m szélességű. Szükségleteimnek azonban tökéletesen megfelelt. A 3. emeleten kaptam szobát. Amikor beléptem, egy egyszer másfél méteres hallban találtam magam, ahol még beépített szekrény is volt -- mivel csak egyetlen zakót vittem magammal, nem volt rá szükségem --, szemben volt egy másfélszer egy-huszas fürdőszoba, balra a "hálószoba" másfélszer két és fél méteres. Az utóbbiban úgy nem volt, csak egy tekercs ágynemű, egy harmincszor hatvanszor hatvanas kis szekrény és felette a falon fogások.

A szendvics módra összerakott matrac-lepedő-takaró tekercset használathoz kicsavartam, reggel újra felcsavartam. Az előtérben tároltak egy alacsony asztalkát -- legfeljebb 15 cm magas volt --, amelyet reggelizéshez bevittem magamnak, aztán megint kiraktam a falhoz támasztva. A kis-szekrényen elért a telefon és a TV-készülék.

Minden időmet a város és a vidék megtekintésére fordítottam. A város elég nagy területet foglal el, de gyalog szinte mindenhol el lehet jutni, ahova nem, oda földalattal mentem. A város központjában csodálatosan kialakított földalatti vásárlóutcák vannak, ahol a világ minden áruja megtalálható.

Sétáim alatt gyorsan felfedeztem a szálló közelében a hatalmas piacot és egy kis éttermet egy keskeny épület második emeletén. Ebédre rendszerint odamentem, először meglepődtem a tulajdonos és a kiszolgáló személyzet magas intelligenciáján, mire azonban elutaztam, már mindenkit ilyennek találtam. Meg kellett állapítanom, hogy ez az első általam meglá-

togatott olyan ország, ahol az emberek egzotikusak és intelligensek egyidejűleg.

Az első napot a városban töltöttem. Egyet megnéztem a számos egykori királyi palotából, és időt szakítottam a műszaki piacra is, ahol egész sorok vannak egy-egy árufajtára szakosodva. Megtaláltam, amit vásárolni akartam, egy 8-mm-es Sony videokamerát. Vettem egy objektívet Practica fényképezőgépemhez is, mivel az eredeti elromlott, nem működött automata üzemmódban, csak kézi beállítással tudtam fényképezni vele. Másnap reggel visszamentem a videokamerás boltba, mivel az éjszaka folyamán rájöttem, hogy az NTSC kamerán készített felvételek PAL/SECAM videón és TV-men nem lesznek élvezhetőek. Az eladó nem akarta megérteni a gondomat, azt mondta, vegyek új TV-t és videót, ami multi-rendszerű. Most már látom, én nem láttam tisztán a helyzetet. Nem létezik adapter, ami az egyik rendszerben rögzített jelet átalakítja, ezt mondta a Sony ügynöke is, akihez utána elmentem. Végül is az volt a megoldás, hogy a későbbiekben kicseréltem a két készüléket multi-rendszerűre.

Elhatároztam, hogy a vidéket is megnézem. Első utam Szuvonba vitt, oda az egyik elővárosi vonattal el tudtam jutni. Ott helyezték el a koreai falumúzeumot, egy állandó kiállítást. Nagyon tetszett, ott kaptam kedvet hozzá, hogy még más vidékeket is megnézzek. A városba visszaérve a légítársasághoz mentem, és repülőjegyet vettem Csédzsü szigetére, amely az ország déli csücskétől 90 km-re délre fekszik. Másnapra nem kaptam jegyet, csak csütörtökre.

Szerdán Incsonba utaztam a másik elővárosi vonattal, ott kezdődött el a Koreai Háború második fázisa, az amerikaiak segítségével megindított ellentámadás. Látványosság kevés van a tengerpart ellenére, mert nagy kikötőváros. Van azonban egy mesterséges strand tengervízzel töltve, amit kotrással alakítottak ki. Kora délutánra elegendő lett a fürdésből és a napozásból, összesen ketten voltunk az egész területen. Visszamentem Szöulba. A nap hátralevő részében a Szöul-torony, ami kilátótorony, és a mellette levő botanikus kert foglalt le. Az idő nagyon párás volt, így a rendszerint látható észak-koreai hegyeket meg sem pillanthattam.

Az egész egyhetes kirándulás legkellemesebb élménye Csédzsüra tett utam volt. A repülőgép a sziget északi részén száll le, onnan busszal men-

tem a déli parton levő idegenforgalmi komplexumhoz. A sziget közepén kialudt vulkán emelkedik, és a tetején -- ez állt a prospektusban, de én magam nem mentem fel -- tó helyezkedik el. A sziget sziklái feketék, mint a szén, arra következtettem, hogy nagyon fiatal lehet geológiai értelemben. Itt próbáltam ki először új videokamerámat. Először meg kellett tanulnom, mi hogyan működik rajta, ami nem volt könnyű feladat a japán-nyelvű kezelési utasításból a kamera japán felirataival együtt.

A maradék két és fél napot a fővárosban töltöttem. A város szélén emelkedő két meredek hegyből az egyiket meg is másztam, legalábbis félmagasságig, ugyanis eltévedtem, és mivel nem találtam a visszavezető utat, pánikba estem. Csak úgy tudtam végül lejönni, hogy felmentem újra addig a pontig, ahol megfordultam, és megkerestem azt a helyet, ahol a rossz utat választottam először.

Ez az egy hét pihenő nagyon jól tett az egészségemnek. Nemcsak jó színt szereztem a napozásnál, hanem eltűntek folytatásos álmaim is, amelyek már több hónapja rendszeresen jelentkeztek. Azt hiszem, az összeomlás széléről jöttem vissza. Pontosan egy héttel azután, hogy Szöulba érkeztem, felszállt velem a gép visszafelé. A gépen egy ausztrál házaspár mellett ültem, akik Birobidzsánba mentek, ami Habarovszk közelében van a Zsidó Autonóm Területen. Habarovszkban bementem a városba a reptérig közlekedő villamossal. A szállodában várt a szobám, csak kicsit drágának találtam, mivel azonban csak egy éjszakáról volt szó, nem érdekelt.

A harmadik év Moszkvában

Fogtam a videokamerát és elindultam az Amur partjára, hogy mindent megnézzek, és annak egy részét megörökítsem. Két évtizeddel korábbi szovjet tárgyú vetélkedőim alapján mindenre jól emlékeztem, csak az emlékművekben volt némi változás. A koreai falvak és városok után egy kicsit túlzottan ázsiaiak találtam mindent. Hosszú séta után visszamentem a szállodába, ahol felfedeztem, hogy nincs meleg víz. Hideg zuhany után vacsorázni indultam. Illetve megkíséreltem, mivel tele volt az étterem. Amikor a szálloda recepcióján panaszkodtam emiatt, hamarosan találtak nekem helyet. Leültettek és étlapot nyomtak a kezembe. Marhaszeletet rendeltem. A köretet meg tudtam enni, a hús azonban inkább volt cipőtalp, mint étel. Visszaemlékeztem a szülői szinte semmiből készített csodálatos ételekre, amikor ez a nagyszerű nyersanyagból készült szelet csak kutyaeledelnek volt jó.

A visszaút nem kezdődött túlzottan jól. Amikor a helyemet megtaláltam, az már foglalt volt. Szerencsére a magadani családdal, aki éves rendszer szabadságára utazott a fekete-tengeri üdülőhelyre, könnyen meg tudtam magamat értetni. Volt velük egy kutya is, egy skót juhász. Intelligens lény volt, bár eleinte nem vett rólam tudomást, végül teljesen a bizalmába fogadott. A visszaút keletről nyugatra vezetett, az óra szerint csak 1 óráig tartott, valójában 8 órát repültünk. Az idő végig derült volt, a táj pedig gyönyörű. A Szaján-hegység felülről teljesen úgy nézett ki, mint egy tejszínhabos torta, amiből egy szeletet már kivágtak. Szervezetemet megviselte, hogy 7 órával becsapták. Aznap éjjel nagyon jól aludtam, előtte azonban meg kellett hallgatnom a több, mint 100 üzenetet a telefonom üzenetrögzítőjén. Hétfőn értem haza, másnap Jóska megadta a tájékoztatást, hogy mi történt. Szerencsére minden jól ment, el tudta kerülni, hogy bárki is rájőjjön, hol vagyok.

Még a nyár elején elhatároztam, hogy megvalósítom régi elképzelésemet, és megnézem Borogyinót, oda mentem el következő vasárnap. Nagyon kellemes kirándulás volt, bár a kocsit majdnem cserbenhagyott. Kon-

takthiba miatt időnként nem akart indulni. A borogyinói utat megörökíttettem videón, de fényképeim sajnos nincsenek.

1992-es szabadságom alatt feleségemet megpróbáltam rábeszélni, és ebben igénybe vettem az ifjabbak segítségét is -- fiam közben udvarolni kezdett --, hogy jöjjön ki velem Moszkvába. Mivel továbbra sem volt hajlandó a fiút egyedül hagyni, kész voltam elhelyezni mind a hármukat. Pénzügyileg ezzel az összeomlás fenyegetett, de mindent el akartam követni, hogy együtt maradjon a családom. Annak, hogy az asszony meggyőzése ennyire elhúzódott, többek között az is lett az eredménye, hogy elfelejtettem főnökeim beleegyezését kérni családom kijöveteléhez. Mindenesetre szabadságom letelt, én pedig visszamentem Moszkvába. Családom megígérte, hogy hamarosan választ ad. Amikor úgy döntöttek, hogy kijönnek, elfelejtettem főnökömmel konzultálni, egyenesen ahhoz a kolléganőhöz küldtem nejemet, aki az útlevél- és repülőjegy ügyeket intézte.

Moszkvába visszatérve megkíséreltem valamilyen megélhetést biztosítani családom ifjú tagjainak. Fiamat nem hagyták a kirendeltségen munkába állni, orosz tudás nélkül pedig a főiskolákra sem tudtam beíratni. Elhátároltam, hogy alkalmazom az irodában saját zsebemre. Menyem, Klára titkárnői állást kapott a kirendeltségen. Nagyon jól megállta a helyét, gyorsan felfrissítette az orosz tudást, és főnökei elégedettek voltak a munkájával. Hamarosan a vállalat is alkalmazta a fiamat és ezzel az én zsebemet is mentesítette.

Ahogy teltek a hónapok, minden bonyolultabb lett. A hűtő-osztály olyan szerződést kötött, aminek majdnem sikerült csődbe vinni a vállalatot rövid idő alatt. Csak a mi kemény munkánk mentette meg a projektet a teljes kudarctól, amikor néha este 9-ig az irodában maradtunk, hétvégeken is dolgoztunk, leginkább azonban fiam igyekezete, hogy minél többet levegyen a vállamról. A projekt olasz pezsgő szállítását jelentette Olaszországból Moszkvába. A baj nem a minőséggel volt, hanem a címeikkel. A címzettek nagy részének egyáltalán nem volt irodája. Kft-eket egyetlen ügyletre alapították meg, és annak lebonyolítása után azonnal megszűntették a cégeket. A megadott címek más cégek kis boltjai voltak, ahova beültettek egy embert, aki vette a hírt a szállítmány megérkezéséről. A rakodás kocsiról kocsira történt. A konspiráció annyira jól volt megszervezve, hogy a gépkocsivezető több esetben már csak a lerakodás után tudott telefonálni az irodába.

Ezek a dolgok persze időzített bombát jelentettek, aminek fel kellett robbannia előbb vagy utóbb. A kávéba esett legyet akkor észleltük, amikor több címzett adott meg azonos címet, és egymás áruját vitték el. A 120 kamionnyi pezsgőből kb. 15 kocsi rakománya került rossz helyre. Kemény egyeztetéssel 11-et korrigálni tudtunk, vagy úgy, hogy az árut átadták a jogos tulajdonosnak, vagy úgy, hogy címváltoztatással pótoltuk az elveszett árut. Amennyire azonban tudom, négy ügyfelet végül a cégnek kárpótolni kellett.

Ezeknek az átkozott megbízásoknak a során találkoztam unokabátyámmal, Lajossal. Röviddel Karácsony előtt a projekt zöme már teljesült, amikor egy pilóta hívott telefonon. Bementa a nevét, valamilyen Lajos. Nem értettem a vezetéknévét.

- Szervusz Lajos -- mondtam, -- mi is a vezetéknéved?
 - Komáromi -- mondta, ez alkalommal érthetően.
 - Valóban te vagy az, Lajos? -- kérdeztem meglepetéssel.
 - Én hát, de te ki az ördög vagy?
 - Jóska vagyok, az unokaöcséd.
- Mindketten nagyon örültünk a találkozásnak.

Hamarosan több esemény is megerősített meggyőződésemben, hogy a helyemre pályáznak. Nem csoda, visszaemlékeztem Jánosra és a három menyasszonyra. Akkor Moszkva csak azért esett a szabad kategóriába számomra, mert nem volt kemény-valutás hely. De 1991. január 1-től pontosan ez az, amivé vált. Januárban aztán a kereskedelmi igazgató utasított, hogy utazzam haza tájékoztatásra. Ezt megelőzően ki kellett menni a reptérre és fogadni azt az illetőt, akit eredetileg az ukrainai irodába vettek fel a céghez, bevinni az irodába és megtanítani a tudnivalókra, hogy otthoni tartózkodásom idejére átvegye a munkámat. Amikor megkérdeztem, miért itt és nem Ukrajnában, csak annyit felelt, tegyem azt, amit mondott.

Budapesten megtudtam tőle, hogy a helyzet megváltozott, az illető fogja átvenni az én helyemet, én pedig megyek Ukrajnába. Hosszú beszélgetések az illetővel később világossá tették, mi is történt. Rokona volt a vállalat egyik vezetőjének. Egy temetésen abban a vidéki városban, ahol lakott, öszszefutottak, és rokona megígérte, hogy elintézi neki Oroszországba egy kiküldetést. Az események igazolták, hogy a szavát be is váltotta.

13. fejezet Kijev

Amikor a téma felmerült a kereskedelmi igazgatónál, ő még nem volt ellenem hangolva, azt mondta, csak egy ukrainai új irodáról lehet szó. Azt hitte, ezzel az ügy elintéződött. Így is tájékoztatott szabadságom alatt. Amikor azonban 1992 őszén Ukrajna rendeletben szabályozta a nyelvhasználatot, megszüntette az orosz nyelv hivatalos státuszát és az ukránt tette állami nyelvvé, az illetőnek sikerült meggyőznie főnökömet a kapcsolaton keresztül, hogy engem küldjön Ukrajnába helyette. Nem akarta 14-éves fiát ukrán-nyelvű iskolába járatni. Ezeket az információkat akkor kaptam tőle, amikor kevésbé volt józan -- ami nem is volt nehéz, mivel igen szerette a vodkát --.

Kijevbe kellett mennem, hogy ott elrendezzem új irodámat és lakásomat. Előtte átadtam az iroda és a kocsis rendelkezési jogát -- papíron én maradtam kirendeltség-vezető hazatérésemig --. Mindent elintéztem Kijevben, és egy bútorlistát is összeállítottam. Ez alkalommal az Aeroflot és az Air Ukraine még belföldi fuvarozóként bánt velem. Legközelebb már egy összetakolt ideiglenes nemzetközi reptér ellenőrzési rendszerével találkoztam ugyanott. Budapestre kellett repülnöm a bútorvásárlás megszervezésére. D. Lajost egy intelligens fiatalember, B. Zoltán váltotta fel, és vele élvezet volt együtt dolgozni. A következőkben minden balsorsomban éreztem mellettem támogató jelenlétét. Kaptam egy kocsit, hogy a beszerzett berendezést Budapestről Kijevbe szállítsam. Aztán Moszkvába repültem vissza, hogy az onnan haza illetve Kijevbe szállítandó holmimat elrendezzem.

Családom hazautazott, mielőtt a Budapestre tartó kamion elhagyta volna Moszkvát, én pedig rögtön utána. Kijevbe repültem, hogy a másik kamion kirakását elintézzem. Kellemes meglepetés volt, hogy egy másik ismerős pilóta is ott volt kocsijával a városban lerakódásra várva. Ő is odajött a lakásomhoz és segített. Sietnünk kellett, a következő nap délutánján már hazafelé kellett repülnöm, hogy ott is elrendezzem a Moszkvából hozott holmi vámolását. Mielőtt azonban elmentem volna, segítettem a két gépko-

csivezetőnek, egyiknek a le-, másiknak a felrakó-helyet megtalálni.

Amikor elrendeztem dolgaimat, szerettem volna szabadságra menni, de főnököm azt mondta:

-- A kijevi irodát július 1-én meg kell nyitnod. -- Mivel már június 23. volt, csak négy nap szabadságra maradt idő. Ezt a rövid pihenőt követően Kijevbe repültem és elkezdtem összeszerelni csomagolva szállított bútoraimat. Kellett fúrnom 24 lyukat is a sziklakemény, földrengésállóra tervezett betonfödémbe, hogy a függönykarnisokat felszereljem. Napközben az irodában voltam, esténként pedig és hétvégeken a lakást próbáltam rendbe teni. Augusztus közepén feleségem csatlakozott hozzám, és őt hamarosan követte az ifjabb generáció.

Még ezt megelőzően júliusban Moszkvába repültem, hogy lehozzam régi szolgálati kocsimat, mert utódom újat kapott a főnökségtől. Addig az ideig saját kocsimat használtam, ami egy rettenetes állapotban levő öreg BMW volt. Akkor kellett vennem még Moszkvában, amikor utódom igényt tartott a szolgálati autóra, mielőtt még a területet átadtam volna neki. Csáládom Kijevbe érkezése után megjavíttattam és azzal jártam, ők pedig a szolgálatit használták.

Kijevről is elmesélhetnék sok mindent, ahogy azt Moszkvánál tettem, hiszen másfél évet töltöttem ott, és az ottani tartózkodás alatt közérzetem sokkal jobb volt, mint a birodalmi fővárosban. Az emberekkel sokkal könnyebben meg tudtam értetni magamat, nem volt meg bennük az a gög, amit a legjelentéktelenebb oroszban is fel lehet fedezni. A város is kellemesebb benyomást tett rám, bár azt érezni lehetett, hogy mind anyagilag, mind társadalmi fejlettség terén Ukrajna messze elmaradt Oroszországtól. Kijevi pályám rövid volt, és az etiópiai küldetéshez tudnám hasonlítani abból a szempontból, hogy mindkét helyen létrehoztam valamit, de hazarendésem miatt szinte teljesen feleslegesen, mivel az utána következő időszakban minden leépült abból, amit alkottam. Minden esetre addig az időpontig, amíg ismertté nem vált, hogy bezárjuk az irodát, sikereket könyvelhettem el. Az a tényező, hogy ott voltam, a forgalmat 3-szorosára növelte. Az iroda költségeit egyedül a tranzitjárműveknek nyújtott műszaki segítségen elért megtakarítás fedezni tudta, nem is beszélve a visszafuvarokról, ami leginkább nyersbőr volt Olaszországba és előre-gyártott bútor Svédországba. Sajnos új főnököm nem tudott a sorok között olvasni, csak a közvetlen fu-

varbevételeket állította szembe a fenntartással.

A kijevei kereskedelmi kirendeltség önállósága sokkal korlátozottabb volt, mint a moszkvaié. Minden esetre a kereskedelmi kiküldöttek nem kaptak diplomáciai azonosító kártyát, mint ott, hanem csak egy másodrendűt. Valami védettséget mégis élveztek, mert a kereskedelmi tanácsos csak azoknak a cégeknek volt hajlandó bérbe adni irodahelyiséget, amelyek a kiküldöttjüknek beszerezték a külügyi szolgálati útlevelet. Erre két körülmény kényszerítette: egyik volt a hatalomváltás utáni magyar fafejűség, amikor egyik pillanatról a másikra megszűnt a szolgálati útlevél, a szolgálati útra utazók ugyanazt az útlevél-típust kapták, mint a turisták, csak be volt ütve egy bélyegző, hogy VL (valutaigénylő lap) nem adható, a másik az ukránok gyöppössége, hogy ezt nem voltak hajlandók tudomásul venni, és csak szolgálati útlevelekre adtak hosszabb tartózkodási engedélyt. Nem volt tehát más mód, mint a magyar külügyet felhasználni, és "diplomáciai segéderő" címén külügyi szolgálati útlevéllel látni el a vállalati képviselőket. Én a feleségemmel közel egy évig tartózkodtam teljesen szabálytalanul Kijejben -- fiam és menyem továbbra is --, amíg májusi szabadságunk alatt megkaphattuk az okmányokat.

Az irodahelyiséget a kereskedelmi tanácsos azért bérbe adta nekünk annak reményében, hogy cégem csipkedi magát, de folyamatosan azzal biztatott, hogy visszavonja a bérletet, ha nem igyekszünk. Az első képviseleti iroda abban az épületben volt, ahol korábban az egész kirendeltség működött, délre a centrumtól, ahol viszont az új kirendeltségi épületet felújítással kialakították. Az új kirendeltség egy kis utcában volt, a Hmelnickij teret határoló épületek egyikének háta mögött. Mindössze két hónappal korábban készült el, a tanácsos és közvetlen környezete akkor költözött át, amikor először jártam nála az iroda megnyitása érdekében. Vele mentek azok a cégek, amelyek régebben voltak jelen, a velünk egy-időben irodát nyitó cégek a régi épületben megürült helyiségekből kaptak. A régi épület nem volt már tele ezt követően, ezért félév múlva feladták, és én is az új épületben kaptam másik irodát. Az első iroda előző lakója egy régi ismerősöm volt. Még a hajógyárban dolgoztam, amikor jöttek néhányan a Szovjetunióban végzett hajómérnökök közül, persze nem maradtak sokáig, általában a műszaki vonaltól jó messze, külker cégeknél helyezkedtek el. Ezek egyike volt P. István, aki Kijejben a kereskedelmi titkári helyet töltötte be a tanácsos he-

lyetteseként. Az ő irodáját örököltem. Soha nem dolgoztam még mélyhűtőben, de ez az iroda csak így volt jellemezhető. A házgyári épület földszintjén alakították ki, a talajtól csak egy vékony betonréteg választotta el, még nyáron sem lehetett kabát és meleg cipő nélkül ott megmaradni. Télen befűteni lehetetlen volt. Végül rájöttem a megoldásra: bent tartottam az irodában a nejemtől kapott kazah lóbőrscizmát, és amikor a mínusz húsz fokos külső levegőről bementem, levettem a sima téli cipőt és felvettem a csizmát. Abban végre nem fázott a lábam.

Az iroda forgalmát rövid időn belül sikerült megfelelő szintre felfejeleszteni. Ehhez igénybevettem az ukrán partnereket, akik nemrég lettek önállóak, korábban a Szovinteravtoszervisv kijevi kirendeltségeként dolgoztak. Nevük most már Ukrinteravtoszervisv volt. Minden szempontból csak jót tudok róluk mondani. Soha jobb partnereim nem voltak, ez vonatkozik a parkolástól és üzemanyagtól a műszaki segítségig mindenre, sőt, a különleges járművek közlekedési engedélyeire is. Gyakori látogató voltam náluk, segítettek felvenni a kapcsolatot az ottani közlekedési minisztérium felelőseivel is. Ott tartózkodásom ideje alatt elköltöztek a centrumban levő irodáikból egy kieső részen épült nagy irodaházba, ahol egy tömegben elfértek az irodák, a mellettük levő telepen a műszaki bázis, és a külső környűru mentén levő helyet a teherautók is könnyebben tudták megközelíteni.

A szolgálati lakás kiosztásánál a kereskedelmi kirendeltség szempontja természetesen az volt, minden ki- vagy beköltözés alkalmával a tűz mellett ülők kerüljenek egyfel jobb helyre, az általuk átadott helyeket kaphatják meg az újak. Nálunk ezt még nehezítette az is, hogy négyen voltunk, két hálószobára volt szükség, és ez négyszobás lakást jelentett. Szerencsére volt egy nem túl népszerű lakás éppen üresen, ami azért nem volt kedvelt, mert legfeljebb három hónapot bírt ki két beázás között egy felújítás után. Mindig magyarok laktak benne már jó ideje, de volt valami balszerencsés jellege. A beázást mi sem kerültük el, de az nem volt túl nagy gond, nem a földém engedte át a vizet, hanem a homlokzati fal csempeborításának fugái. Egy idő után úgy hozzátartozott az életünkhöz, mint bármi más.

Amit nehezebben tudtunk megszokni, az egyrészt a liftek állapota volt, és ehhez hozzátartozik, hogy a lakás a legfelső, a 18. emeleten volt, a másik a szolgálati kocsni őrzését biztosító zárt parkoló. A liftek közül az egyik egy kis négyszemélyes fülke volt, a másik egy tízszemélyes felvonó, amellyel

lehetett még költözni is. Szerencsére beköltözésnél mind a kettő működött, mivel akkor a nagyot szinte csak mi használtuk teherliftként. Amikor a hazaköltözés került szóba, a holmik legnagyobb részét kézben hordtuk le, mert a nagy elromlott, és a javítók nem is vállalták a rendbe hozatalt. A lift gondoskodott arról, hogy a szívünk rendben legyen. Alapszabály, hogy annak nincs baj a szívével, aki naponta kb. 10 emeletet megtesz felfelé. Nos, ez nálunk teljesült, néha többszörösen is. Megesett, hogy azután, hogy fél ötkor eljöttem az irodából, mivel a kirendeltségen nem lehetett egy percet sem tovább benn maradni, keresett egyik gépkocsivezető, aki akkor ért be a parkolóhelyre. Az irodai telefont olyankor már nem vették fel. A pilóta telefonált a lakásomra, a család felvette az üzenetet, amint felértem gyalog a tizennyolcadikra, nejem át is adta: menjek ki a parkolóhelyre az ADH... rendszámú kamionhoz. Akkor irány lefelé a tetőről, aztán a parkolóhelyen elvégzett jó munka után megint fel. Addigra már rendszerint sötét volt, a lépcső teljes koromsötétbe merült, és mivel a kutyákat is gyalogosan vitték le sétáltatni, azok meg szegények nem bírták ki mind a 18 emeletet, gyakran kellett tisztítani a cipők talpát.

A parkolóhely külön téma volt. Amikor a lakást elfogadtam, az egyik vállalati képviselő, aki utód nélkül jött haza és felszámolta a helyét, átadta nekem (egy viszonylag kis összegű megváltás ellenében) saját beállomását. A vele kötött lemondás és a lakáskiutalás bemutatásakor a parkolót üzemeltető szövetkezet elnöke nem akadékoskodott. Sőt, amikor már két kocsim volt, mindig biztosított helyet a másodiknak is, persze azért naponta kellett fizetnem. De megérte, mert mindkét típust erősen keresték a bontók, nem sokáig maradt volna meg, ha valamelyiket kinn hagyom. Egy idő után aztán valamiért kiérdemeltem az elnök utálatát, bár nyíltan nem tett semmit, amikor én akartam egy másik magyarnak átadni a helyet, nem járult hozzá, akinek meg át akartam adni, eléggé nyuszi volt ahhoz, hogy ne legyen érte érdemes harcolni.

A lakás és az iroda elég messze esett egymástól, de jól járható utak vezettek ide-oda, maga a távolság nem okozott gondot. Kijev egyébként is szép nagy területen terül el. A reptérre is kb. 40 km volt az út, és bizony néha muszáj volt kimenni. A lakás a város észak-nyugati csücskében feküdt, azon túl már a város széléig csak erdőt lehetett látni. Az erdő ott volt tőlünk párszáz méterre, ősszel nagyon jól lehetett gombászni, de kirándulásra is

kellems volt. A szélén volt egy forrás is, egyike a jó pár csodaforrásnak, amire az ott lakók esküsznek, és mindig hosszú sorokat lehetett látni ezekenél a szent helyeknél, flakonokban, üvegekben, kannákban hordták haza a csodavizet. A csapvízről azt állították a kijeviek, hogy az nem egészséges.

A házban nem én voltam az egyedüli magyar, nemcsak az elődöm volt magyar a lakásban, hanem a szomszédom is az volt, ő előbb ment ki és később maradt nálunk, de nem sokkal utánunk ő is elhagyta a terepet vállalati döntésre. A lejjebb fekvő szinteken még két magyar lakott. Felvetődhet a kérdés, mi a helyzet a csernobili atomerőmű hatásával. Erről annyit írtak és mondtak már, hogy én nem akarom a szót szaporítani. Biztos, hogy röviddel az üzemzavar -- vagy robbanás, ahogy nevezzük -- után Kijev nagy mennyiségű sugárzást kapott a szél által a város fölé sodort és az eső által rámosott porból. Akkor sokan szerezhetek túlzott sugáradagot. Azóta viszont a csapadék és a bemosódás miatt a talajban húsz centi mélyre került a sugárzó anyag, attól már a föld megvédi az embereket. Ennek szemléltetésére álljon itt a következő: szomszédom, Sz. János rendelkezett GM számlálással. Amikor itthon mért vele, a háttérsugárzás mindig magasabb volt, mint a kijevi érték (jelentéktelen volt mindkettő). Amikor viszont a piacon vettem miniat egy árúkról, időnként egy hal vagy egy fej káposzta hatására erősen beindult a ketyegés. Azokat bizonyára a ma is ott élő, vagy azóta visszaszivárgott csernobiliek hozták a piacra. Tréfára fogva a szót: amikor végre megvolt a szolgálati kocsim, meg tudtam javíttatni a BMW-t; csak éppen senki nem akarta vállalni; végre egy másik cég kiküldöttje ajánlott valakit, aki szépen rendbe tette; az illető utána azt mondta, a kocsi sugárhajtású lett, ugyanis a szerelő sokat járt a csernobili környékre, hogy az ott még üzemelő gépeket tartsa karban.

Az előző évről áthozott szabadságomat május folyamán vettem ki. Helyettesítőnek kiküldtek egy fiatal hölgyet, aki ugyan tudott oroszul és angolul, így nem okozhatott neki gondot a kommunikáció a helyi és a külföldi partnerekkel, de a közúti fuvarozás számára rejtély volt, egyáltalán nem látta át az ügyleteket. Az az érzésem, barkochba-személy volt, vagyis valakinek a valamije. A szabadságra mind a négyen hazautaztunk, a fiatalok a BMW-t, mi a Ladát vezettük. Az utóbbit azért kellett hazavinni, hogy a saját Hungarocamion műhelyben sok-sok év után végre igazi karbantartást és javításokat kapjon. Ez végül tizedrangú kérdésként ugyan 90%-ig elmaradt,

de legalább nem okolhattak miattam engem. A saját kocsit pedig én hoztattam rendbe, az nem maradt el. Aktívan eltöltött idő után visszamentünk Kijevbe, ezúttal én vittem a saját BMW-t. Az iroda hamarosan átköltözött a város déli részén levő épületből a centrumban bérelt új kirendeltségi házba, júliusban pedig, egy év ígéretés után fiam újból vállalati alkalmazottá vált. Ez nem véletlen volt, a kényszer vitte rá a vezetést. A moszkvai kiküldött -- utódom -- szabadságra ment, és az ott kialakult zűrzavarba senki nem akart beülni az otthoniak közül helyettesíteni. Pedig előző évben még többen is voltak, azóta azonban az illető a maga képére formálta az irodát. Fiam kinevezésével egy-időben utasítottak, hogy menjek át Moszkvába, közben Kijevben fiam helyettesített engem. Ez a helyettesítés először csak négy hétnek nézett ki, de hat hét lett belőle, mivel moszkvai utódom nem ért vissza időre.

Feleségemet is magammal vittem, a kirendeltségi szállóban laktunk. Nem nevezném kiváló szállásnak, főleg, ami a klímaberendezés hiánya miatti örült meleget illeti. A második héten emiatt egyik éjjel görcs állt az egyik lábamba és megszakadt egy ér. Rettenetesen fájt a járás, és a hátralevő időben fáslit kellett használnom, bevérzés is jelentkezett. Szerencsére a vezetés nem okozott fájdalmat. Helyettesítesem alatt volt bőven gond Moszkvában. Egyik este az egyik fülkében a pilótát betegen találták. Meg kellett szerveznem repülővel történő hazaszállítását, közben eltitkolni, hogy valószínűleg májgyulladás van. De bőven volt terük azoknak is, akik otthonról intrikáltak, és rám akartak kenni egy fuvarkiajánlást egy külsős maszek fuvarozónak. Arra azonban jó volt ez az időszak, hogy Lajossal, unokabátyámmal megint találkoztam. Elvittem őt Zagorszkba, velünk volt két másik pilóta is. Egyikük származása és neve szerint délszláv volt, őt találtam valamennyi emberünk közül a legintelligensebbnek.

Csigalassúsággal elmúlt a hat hét, mi pedig elindulhattunk vissza Kijevbe. A maradék szabadságomat is ki kellett vennem, erre szeptemberben került sor. Ezúttal csak ketten feleségemmel jöttünk haza, és vonattal. A szabadság ideje alatt megkísértem munkahelyem vezetőivel olyan megállapodásra jutni, hogy tovább fejleszthessük az eddigi tevékenységet. A megbeszélésen azonban értesültem arról, hogy a kirendeltségek irányítását olyan személy vette át, akit már ismertem és akiről tudtam, hogy valójában nem viseli szíven az irodákat. Amikor közvetlenül beszélgettünk, már vilá-

gossá vált előttem, hogy a kijevi irodát be akarja zárítani. Szélmalomharc lett volna akár megkísérelni a meggyőzését. Ebben a tudatban mentem vissza, és már csak azt akartam, hogy amit létrehoztam, az maradjon meg. A cégnél és a két ország között lezajlott változások azonban ezt nem tették lehetővé.

Amint említettem, 1994. szeptemberben újabb egy hónapot töltöttem otthon. Főnököm magatartásából egyértelműen éreztem, hogy kiküldetésem hamarosan lejár. Igazam volt. Mielőtt azonban elhagytam volna a helyet, megszerveztem egy találkozót kijevi partnereim és otthoni illetékes kollégáim között. Szerettem volna hazatérésem után bizonyos folyamatos-
ságot megőrizni. Sajnos, volt egy tényező, ami ellenem dolgozott. Oroszországban a szervezett bűnözés annyira megerősödött, hogy az állami szervezeteknek külön intézményeket kellett létrehozniuk ellene. Egyik fő területük ma is még az import vámárúk vám eljárás nélküli lerakódása. A világon mindenütt megtalálható ez a tendencia, de sehol sem olyan kiterjedten és annyira kifinomult módszerekkel, mint Oroszországban. Vámárúk nemzetközi szállításánál az áruk feladója elkészíti a fuvarokmányokat és egy teljes készletet átadnak a pilótának, hogy minden olyan helyen, ahol szükséges, be tudja őket mutatni. Oroszországba való belépésnél a címzett képviselője fogadja a kamiont. A nemzetközi okmányokkal érkező árukat beléptetik az országba és feltüntetik az okmányokon, hova kell menni vámolásra. A helyett azonban a címzett saját raktárába teszi az árut, és a visszatérő okmányokra hamis vámpecsét kerül. A kocsit ugyan kimehet az országból ezekkel az okmányokkal, hiszen formailag tökéletesek, mivel azonban a vám eljárás nem történt meg, az a vámhivatal, ahol az áru belépett, kerestetni fogja az árut annál a vámhivatalnál, ahova küldte vámolni. A megkeresés eredménytelen, mert az árukat nem mutatták be. Három hónap telt el, a címzett ha egyáltalán valódi nevet és címet adtak meg közben felszámolta a céget. A fuvarozóra és a címzettre vonatkozó egyetemleges felelősség lehetővé teszi, hogy a fuvarozó cégen kérjék számon a be nem fizetett vámot.

Tulajdonképpen a Moszkvában és Kijevben kirendeltség-vezetőként eltöltött éveimet emberi ügyekben nagyon jó kiképzésnek tartom. Ezalatt az idő alatt kiváló emberekkel ismerkedtem meg és sajnos az ellenkezője is igaz. Olyan valakivel kezdem a számvetést, aki ugyan egyszer becsapott, de igazán nem tudtam rá haragudni, és azóta is becsülöm. 1991 tavaszán meg-

indult a fogyasztási elektronikai cikkek szállítása közvetlen vonalon Nyugat-Európa és Moszkva között. Nagy volt az árulópás a parkolóhelyen, ezért a pilóták szívesebben parkoltak az utcán nálunk, az irodaépületnél. A kulcskérdés a mosdó volt. A legközelebbi nyilvános intézményt a Kijevi pályaudvaron találták kb. 300 m-re, de csak akkor mentek oda, ha mi zárva voltunk. Március 15. következett, és két pilóta hasmenésre hivatkozva kérte, hogy hagyjam náluk a kulcsot. Következő telefonszámlánkat túl magasnak találtam. Az információ érdeklődésemre közölte, hogy 30-perces beszélgetést folytattam Amerikával.

Volt két hűtős pilóta, aki egy alkalommal megmentette a becsületedet, amikor egyszer egyik kollégájuk nem volt hajlandó felvenni az árut, amelyet otthonról vállaltak el a kamionjára. Egész kiküldetésem alatt megbízható embereim maradtak.

Az, aki Kijevben segített a holmimat a 18. emeletre felhordani, egyszer Moszkvában két hétig nem tudta lerakni az áruját. Rendkívüli hidegverrel tudott bánni az agresszív emberekkel, ez a tulajdonsága és magas intelligenciája segített abban, hogy számos nehéz helyzetet megoldjak.

Azzal, aki velünk jött Zagorszkba, 1991 őszén ismerkedtem meg. Akkor történt, hogy szokott lelkiismeretességével teljesítette személyes megbízásomat és később is jó barátságban maradtunk. Ő volt az is, aki Kijevben, amikor egy nagyobb megbízáshoz szedtem össze néhány kocsit, elhozta a parkolóban levő összes kollégát és meglátogattak otthon. Feleségem meghívta őket ebédre, mivel azonban ismerték az élelmiszer-beszerzés nehézségeit, magukkal hozták a nyersanyagot. Ez 1993. októberében történt. Amikor megtudta, hogy a délután folyamán az ukránok ma is eredeti célra használt becses kolostorát akarjuk megnézni, összegyűjtötte a kollégákat vontatóján, és oda is elhozta őket. Nem kis meglepetéssel talákoztunk ott velük. Végleges hazatérésem után is többször megkeresett új helyemen itthon.

Egyik pilótát, akinek a felesége üzletkötő volt az egyik osztályunkon, megtámadták és leütötték, aztán kirabolták 1991 Húsvétja előtt. Lvovban kellett volna vodkát felvennie és Szombathelyre vinni, örült is, hogy így otthon töltheti a Húsvétot családjánál, akik odavalók voltak. Nem így történt, ottfeljettette a rendőrségen az útlevelét, amikor a rablást jelentette be, emiatt

a helyileg illetékes magyar konzultól kellett ideiglenes útlevelet kérnie, ami bizony időbe telt. Amikor később bármikor Moszkvába jött, szívesen fogadtam, fiam is barátságot kötött vele.

Egyébként, azt hiszem, fiam sok barátot szerzett nekem a pilóták között.

14. fejezet Tengiz

Kijevből visszatérve viszonylag jelentéktelen állást ajánlottak fel munkahelyemen, ahol megcsillogtattak előttem némi előmeneteli lehetőséget egy-két éven belül. A valóságban a helyzet másként alakult, és elfogadtam a cég ajánlatát, hogy végkielégítéssel hagyjam ott őket. Amikor kiléptem a kamionos cégtől, ahol több, mint kilenc évet dolgoztam, ajánlatot kaptam egy külföldi munkára, amelyet váltó-rendszerben kellett végezni. Négy hétig tartott egyhuzamban a munka, ugyanannyi időt tölthettem otthon. Elfogadtam.

A hely Kazahsztánban volt, nem messze a Kaszpi-tengertől. Már kb. 10 éve folyt a helyszínen olajbányászat, bizonyos nehézségek miatt azonban csak a költségeket tudták visszanyerni, hasznot nem hajtott a tevékenység. A lakótáborokat, ahol a több ezer főnyi munkáscsapatot elszállásolták, akárcsak a munkahelyi épületeket hazánkfitai építették a szovjet kormányval kötött szerződés keretében még a 80-as évek során. 1994-ben a Chevron átvette a vállalkozást az egykori szovjet, addigra kazah kormányzattól. Új közös vállalatot létesítettek Tengizchevroil néven.

Maga a hely, ami a Tengiz nevet viseli, borzalmas területen fekszik. Néhány évtizede még a Kaszpi-tenger borította, a Kaszpit tápláló folyók vízének túlzott felhasználása azonban a különálló sósvízű tenger vízszintjének csökkenését eredményezte. Egykori tengerfenék lévén a terület tökéletesen sík. A talaj finom keveréke a homoknak és a sós iszapnak. Csapadék szinte nincs, a szél pedig soha el nem áll. A finom por megtalálja az utat a szembe, a tüdőbe, mindenhova. Első hónapom után azzal az elhatározással tértem haza, hogy amint lehet, megszabadulok onnan.

Megbízásom papír szerint a személygépkocsi-javító műhely vezetőjének és vezető-szerelőjének állására szólt. Az a személy, akire a hirdetést feladták, jól kellett, hogy tudjon angolul és oroszul, járműgépész vagy villamos mérnöki diplomájának kellett lennie és tapasztalattal kellett rendelkez-

nie a gépkocsijavítás terén. Számos önéletrajzból az enyémet ítélték nyerőnek, aki a döntést hozta, Michael K., a Szállítási Osztály vezetője volt -- nevezük Mike 1-nek --.

Érkezésem után ő volt az a főnök, aki fogadott és tájékoztatott leendő feladataimról. Közvetlen főnököm, aki az autóbuszok és a személykocsik javítására szolgáló két műhelyt irányította, Michael G., -- Mike 2 -- rendszeres havi egyhetes eltávozásán volt. Mike 1 azt mondta, kezembe kell vennem mindkét személykocsi javító műhely irányítását, ezek egyikében a szovjet gyártmányú, a másikban pedig az amerikai, japán és német kocsik és kisteherautók javítását végezték. Egy magyar kolléga, egyike a kettőnek, akik a buszjavító műhely élén váltották egymást, jelen volt a beszélgetésnél, de hamarosan kezdett másra emlékezni, mint ami elhangzott.

Mike 2 másképpen gondolta a dolgot. Mivel nem ő fogalmazta a hirdetés szövegét az általam betöltött állásra, nem tűnt túl hajlandónak bárkit is elfogadni, akit annak alapján felvesznek. Rövid idő alatt eldöntötte, hogy én nem felelek meg neki, annyi jóérzés azonban volt benne, hogy nem küldött haza, sőt, még azt is hagyta, hogy újra kiutazzam második turnusomra az otthoni pihenés után. Ahhoz azonban már nem volt elég intelligens, hogy megfelelő értelemben tájékoztassa a kiküldéssel foglalkozó magyar cég -- tulajdonképpeni munkáltatóm -- kinti képviselőjét. Ahhoz sem volt elég gerinces, hogy leállítsa az intrikákat. Egyrészt kérte, hogy helyettem találjanak mást az állásra azzal az indokkal, hogy nem tudományos munkatársat keresett, hanem szerelőt. Másrészt kikotyogta döntését váltótársam előtt, aki amúgy is ki akart piszkálni onnan, hogy itthoni barátjái legyen a hely (ez nem sikerülhetett neki, mivel Mike 2 nem így gondolta).

Mike 2 ezzel egyidejűleg ott helyben is elindított egy akciót, hogy valakit találjon helyettem. Talált is valakit, akit ugyanonnan rúgtak ki előző évben különféle olyan vétségekért, mint a részegeskedés, ami egyet jelentett az azonnali hazaküldéssel. Ezzel az akciójával megbízhatósági gondokat okozott munkáltatómnak, mivel az új jelölt, akit a helyemre találtak, már kilépett előző helyéről a biztos állás reményében.

Mindent összevetve úgy jöttem el onnan, hogy Mike 2-től ajánlólevelet kaptam pozitív tartalommal.

Ez a hely sem csupán negatívumokat tartalmazott számomra. Bár nem szívesen költöznék oda lakni, azért a természet csodáit észrevettem. Egy alkalommal rászántam magam, és szűk szabadidőmből (a szolgálati helyen töltött egy hónap alatt a munkaidő hétfőtől szombatig napi 12 óra volt, vasárnap csak 6 óra, így jött ki a dupla munkaidő, hogy a másik hónapot otthon lehessen tölteni) részt vettem a vasárnaponkénti díjmentes autóbusz-kiránduláson a tengerhez. A buszon leginkább az ott dolgozó amerikaiak voltak jelen, ők általában fiatal műszakiak voltak, akik inkább kalandvágyból jöttek Kazahsztánba, mint a pénzért, bár az enyémnél egy nagyságrenddel volt nagyobb a fizetésük. A tengernél két óra szabad foglalkozás volt, amit fotózással és megmártózással töltöttem, mivel október lévén, már nem volt igazi strandidő. A visszaúton nagy éneklés folyt, leginkább az amerikai csapat adta meg a hangot, limonádékat énekeltek. Tanulmányos kirándulás volt.

A természet a civilizált környezetben sem hagyja magát kisemmizni, a hatalmas javítócsarnokokban békák ugráltak nagy számban, és az egyetlen endemikus tengizi élőlény, az ugróegér is előfordult, leginkább csak a macska szájában láttam, amint vitte a kölykeinek. Egyébként lekicsinylés égernek nevezni, mérete egy patkányénak felel meg.

Ennyit tudok nyugodt lelkiismerettel elmesélni. Remélem, hogy voltak olyanok Olvasóim között, akik egészen idáig kitartottak. Itt lenne a helye annak a rejtett hirdetésnek, hogy aki idáig eljutott, itt és itt jelentkezhet egy korsó sörért. Bizom benne, hogy anyagilag tönkremennék, ha ezt beleírnám. Köszönöm szíves türelmüket.

Vége

