

Etűd a vasútról 4 tételben*

„megérkezésünk pályaudvarán
oroslánképű mozdonyok pőfögnek
[...]
sorsunk már kiosztott kártyalap
és nem leszünk azok akik lehetnénk”
(Kálnoky László: További megállapítások)

Moderato espressivo.

Ablakom a Déli pályaudvarra futó sínekre néz. Vonatok jönnek, vonatok mennek, 3-4 percenként érkezik vagy indul egy szerelvény az állomásról és szép komótosan elvonul az ablakom előtt. Néha diszkrétén megszólal a mozdony kürtje, néha hallatszik a hangos bemondó szava vagy az azt megelőző rövid zenei ütem. Ide úgy hallatszik, mintha a túlvilágról szólna, halkul, erősödik, ahogy a szél hozza-viszi. Kék, fekete kopott vonatok settenkednek szégyenlősen ide-oda vagy szép, új, vörös-ezüst áramvonalas vonatok – méltóságtelien, büszke öntudattal – kúsznak be a pályaudvarra. Megállás után kiömlik a hangyanép – tölem, távolabbról ilyennek tűnik a tömeg, aztán szétszélednek és rövid időre gyérül a peron. A Dunántúlról és az Adria felől érkezők belevesznek a nagyváros forgatagába.

Hányszor érkeztem meg én is a pályaudvarokra! A kalandteli utazások után az ekkor színtelennek érzett otthoni rutinba... Tompaság töltött el ilyenkor, de kettős volt az érzés, mert jó is volt, hogy a bizonytalanság, az idegenség feszültségét felváltotta az otthoni terep biztonsága. Elindulni feszítő, de vonzó, bizsergető érzés. Akit otthon hagyok, annak egy időre eltűnők és aki

* Első megjelenés: Etűd a vasútról, 4 tételben. In: *Menedékjog 2010 (Aforizmák, versek, prózai írások)*. Littera Nova, Budapest, 2010, 11-16 o.

szeret, megéli a tapintható hiány ürességét – *partir c'est un peu mourir* – és számára a megérkezésem újraszületést jelent. Aki elutazik, annak az élmények sora foglalja el tudatát és általában kevésbé éli meg a távolságot szeretteitől, kivéve attól, aki nagyon mélyen benne él és akivel együtt átélve válik csak igazi élvezetté az élmény.

Mindig hajtott az utazási vágy. Utazni annyi, mint élni, mondja az élet finom rezdüléseit mesékbe foglaló Hans Christian Andersen. Az utazás: élet, mint ahogy fordítva: az élet egy nagy utazás, ahogy a német mondás tartja. Ha így van, életutazásom utolsó negyedében járok, nincs már messze a végső pályaudvar, lassan készülhetek a megérkezésre. A csomagot le kell venni a tartó polcról, de a nagykabátot még nem kell felvenni, az utazó táskát sem kell bezárni, az írásra szánt lapokat sem kell elpakolni az asztalkáról, még van idő írni rájuk, még lehet ajándékot adni a körülülőeknek. Végig kell gondolni az utat, az elindulástól a közti állomásokon át a közelgő végállomásig. „Nézem az ablak üvegén túl, mint roppant szemfedél alatt a múltakat, a holtakat” – írja Illyés Gyula. Tudni kell, hogy nem túl sokára befut a vonat a végső pályaudvarra és ki kell szállni. Addigra össze kell mindent csomagolni, el kell rendezni a gondolatok és érzések belső kertjét, el kell készíteni a számlát, hogy a ránk váró Nagy Úr rendben találjon mindent és bevezessen a láthatatlan birodalomba.

Tranquillo.

Mi lenne, ha még ma is füstös, széntüzelésű mozdonyok vonatnák a szerelvényt? A mozdony kéményéből kiáramló szürke, fekete – jó esetben féhéren szürkés – füst látványa vonzó. Klasszikus filmekben, festők képein a vizuális struktúra része lehet. Chirico képén (*Place d'Italie*) az üres, halott, szorongást keltő városi miliő mellett az egyetlen életet jelző, mozgásra utaló részlet a távolban pöfékelő mozdony. Magritte képén (*Kővé dermedt idő*) a szürreális valóság terében – igen, a valóság szürreális! – az időtlenség szobájában a kandallóból kifelé tartó mozdony füstje

a kéménybe visszatér, ahogy lelkünk a szűk földi csatornákon áthatolva a világszellem kozmoszába jut. "Vonat a szobán? Füstök? Lángok?" Ezt már Csoóri Sándor írja versében, aki számára ez a kép az emlékeiben feltoluló mozgás szimbóluma.

Igen ám, de a füstből por, hamu és szénszemcsék repültek szét korábban, lerakódtak a környezetben, a házakra, akárcsak a gyárkémények füstje, „vastagon, mint a guanó” - ahogy József Attila érzékeli. Lerakódtak a vasutasok bőrébe, tüdejébe, akiket a „mozdony füstje megcsapott”(Moldova György). A szénnel feketére festett markáns arcuk a helytállás szimbóluma.

*D*olente.

Eszembe jut az első vonathoz kapcsolható emlékem. 1944 kora ősszel Erdélyből menekültünk, még menetrend szerinti vonat kupéjában utaztunk. Már elég zavaros volt a helyzet, tömegessé vált a menekülés. A szajoli állomáson apám leszállt, talán vízért és közben vonatunk elindult, a borzasztó, féltő érzést ma is mellemben érzem. A kalauz próbálta megnyugtatni anyámat és engem, hogy apám a következő vonattal utánunk jöhet, de a borzasztó érzést tetézte, hogy közben az általunk elhagyott pályát, talán az állomásokat is bombatámadás érte. Belémhasított a gondolat: hátha apámat is elérte a támadás, akár meg is halhatott. Aggodalmamban sem enni, sem inni nem voltam hajlandó, amíg jó néhány óra múlva utolért bennünket apám vonata és újból viszontláthattam őt.

Aztán 1945, amikor egy fél évig vonaton, pontosabban marhavagonban éltünk. Az oroszok elől Magyarország határán túl, Ausztriába – akkor a hitleri Reich része – menekültünk tovább. A vagon belterének mindkét oldala egy-egy szőnyeggel ketté lett választva, így egy negyed vagon lehetett a miénk és ebben fából egy felső szintet, mint emeletes ágyat vagy alacsony galériát képeztek ki. Holmijainkat a két szint oldalrészébe helyeztük el. A földszint a gyerekek – öcsém és én – számára lett kialakítva, a felső szint szüleim ágyaként szolgált. Élet a vonaton! Érdekes ka-

landnak tűnik így 75 év távolából és némileg az is volt számunkra, gyerekek számára, akik nem tudtuk még átérezni helyzetünk szomorú, fonák voltát, a kalandot láttuk. Állomásról állomásra vontattak, néhol több napig vagy néhány hétig állomásoztunk. Szüleim számára borzasztó lehetett megélni a hazátlanság és ott-hontalanság tényét, minden vonatkozásban mozgó létezésben, távol hazánktól, a háború végkifejletének idején, nem tudva, nem remélve semmit saját vagy hazánk (a világ?) jövőjéről.

1945 őszén aztán hazajöttünk, ismét marhavagonban utaztunk, sötét felhős novemberi napon érkezünk a Keleti pályaudvarra. Hová, kihez menjünk? Így kezdtük az új életet minden nélkül a háború után.

Lamento.

Az utóbbi években a nagyobb, fontosabb utakra vagy gépkocsival, vagy repülővel utaztam, de a vasút megmaradt számomra az utazás klasszikus, szinte ikonikus szimbóluma. A pályaudvarok, Budapesten a Nyugati és a Keleti, a katedrálisok képével és súlyával élnek tudatomban, amit azok a szakrálissá váló személyek még megerősítenek, akik tervezték (a Nyugatit Eiffel irodája) vagy akik – mint a szentek – szoborként a homlokzati fülkékben állnak (Watt és Stephenson a Keleti frontoldalán). Ezt az érzést az épület belső lehangoló képe sem rendítette meg ezidáig.

Baross Gábor, a magyar vasút atyja szintén mint a tevékenysége által megszentelődött karizmatikus személy a magyar panteon alakja. Szobrára áhítattal tekintünk fel. Istenem, hol vannak az utódok? Hol vannak a mindent átlátó koponyák? Hol vannak, akik mindenek előtt a nemzet boldogulását nézik, akik saját feladatkörükben, teremtő munkásságukban meglátják az egészben betöltött szerepük jelentőségét, akik előre látják tevékenységük hasznát a jövőben, a buktatókat, a kivezető utakat, akik az egyéni, személyes kiteljesedést szinkronba hozzák a nemzet jólétével? „Hol vagyon, ah, ezeren némán fordulnak el...”

Szomorúvá tesz az elhanyagoltság a magyar vasutaknál, a lassúság, a sokszor 30 km-es óránkénti sebesség, a leromlott utazókocsik, mellékhelyiségek, a feltépett ülések, az összerajzolt, összekarcolt külső és belső kocsioldalak, az omladozó, csúf graffitivel összefirkált megállók ... „A nép, az istenadta nép...” Igen, a közszellem, a kulturálatlanság, a rombolási ösztön (tagadható?) az óvható kisebb értékeket is tönkreteszi és a sínek mellett rondán összepingált falak és – horribile visu! – szemétkupacok éktelenkednek. Hol vannak a szép, lelket emelő, rendezett állomási környezetek, amelyekre régebben oly büszke volt az állomásfőnök?

Egy kis örömet a Nyugatról átvett, inter-city rendszerben közlekedő vonatok adnak, ahol már megtaláljuk a komfortot, kellemes miliót. Azonban ha a Hollandiában az egymáshoz közeli városokat összekötő, 10-20 percenként suhanó, esztétikai élményt is adó vonatokat, a praktikus és a modern építészet remekműveit jelentő állomásokat, a japán és német, torpedó gyanánt robogó gyorsvonatokat látjuk, szomorúságunk fokozódik. Talán egyszer majd nálunk is ...

Vajon azonban a technika ezen szép példái adhatnak-e lelünknek nyugalmat? A profithajhászás nyomait felleljük mindenütt a világon a felszín szépsége és az egyoldalú jólét arca mögött. Nem véletlen a vasutas-szrájkok gyakorisága és a pályaudvarok körül ténfergő hajléktalanok látványa. A modern technika ragyogása nem fedi el a nyugati világ spengleri spirituális válását, csak átmenetileg elkábít és elhítet. Dürrenmatt már vagy ötven éve leírta elbeszélésében, hogy az egyre vadabban rohanó vonat a föld mélye felé tart, mozdonyában nem ül senki, Isten kiengedett a kezéből.