

Boldogult úrfikorunkban (19.) - Mindenféle járgányok

rk - 2020-07-11 19:05:51

Egy város múltja nem csak épületekből áll. Nem csak elomló ingatlanokból, amelyek hordozzák őt az időben, hanem még tűnékenyebb ingóságokból is, bicikliből autókban és egyéb csodákból, amelyek valami véletlen, illetve megőrző buzgalom miatt esetleg föltűnhetnek ugyan ma is, de leginkább csak az emlékeinkben élnek. S ha szobrot állítunk szavakból letűnt koroknak, abba beletartoznak más kellékek is, például a járgányok, amelyek ugyan nem a mai mennyiségben, de mégis csak jelen voltak az elveszett köznapokban. Sőt, ezek vittek bele életet többek között és mások mellett természetesen.

Hogy elindulhassunk az úton, még egy kamaszkoromból eredeztethető mondókát rakok ide, miszerint „Riga moped drága kincs, jó ha van, de jobb, ha nincs”. - Így szólt az utolérhetetlen rigmus, ami a mai kor szülöttjének semmit sem jelent, nekünk viszont a szovjet ipar utánozhatatlan műremekét, amellyel nyolcadikban az iskola udvarán lehetett körözni gyakorlat óra keretében, míg a lányok csendben varrogattak az osztályban. A Riga moped előnyeiről és hátrányairól most nem számolnék be, mert nem vagyok autósműsor. Ez a kismotor most a mi madeleine-ünk, amelynek benzinszaga van, funkciója pedig egy, hogy megnyissa bennem az idő csatornáit.



[Szombahely, Fő tér \(1962\) fotó: Fortepan](#)

És lám, itt is vagyunk Sorokmajorban (Petőfi telep) a nagyszüleimnél, ahol rövidgatyás kis szarosként a járművekkel való ismerkedésem ott kezdődött el, hogy olykor fölülhettem a lovaskocsi bakjára, és szigorú felügyelet mellett hajthattam azt. Bicikliből ekkor még csak háromkerekűm volt. Nos, ahhoz képest a lovaskocsi a hatalmasság és a végtelen nagyság, ahogy ring az ember előtt a lovak segge, és lehet óvodás hangon kurjongatni nekik, hogy gyí, vagy hó. Ilyenkor nagy lesz az ember, de, hogy mennyire kicsi is valójában, arra akkor jön rá, amikor az apja Csepel motorkerékpárján utazik, és

lemeszeli a rendőr, hogy leér-e a lába a tartóra, ahogyan az a KRESZ-ben előírva leledzik.

A Csepel motorkerékpár maga volt a technika csodája olyan sebességgel, amit csak 424-essel száguldva lehetett érezni Pest felé utazva, amikor az ablakon szállt be a korom, és csapott meg a mozdony füstje is. Ennek egészen más füstszaga volt mint bármi más közönséges füstnek, leírhatatlan és utánozhatatlan, de itt van az orromban ma is, hogy eltelt több mint fél évszázad. Azóta is. És most, hogy kimondtam a bűvszámot, derül ki ezzel együtt az is, hogy most nem a ma még úgy-ahogy ismert márkákról, utolérhetetlen és utánozhatatlan Trabantokról és Wartburgokról esik szó, hanem eggyel hátrébb, a Pobjeda és Warszawa típusokról, amelyek az én kölkökoromból hidat képeznek egészen a múlt század negyvenes éveig.

Ha harminc évvel ezelőtt Trabanttal szállni volt élvezet, ötvennel ezelőtt meg a Warszawával, amivel úgy lehetett autókázni Szombathely akkori utcáin, hogy egy álmos texasi kisvárosba képzelhette volna magát az ember, ha tudta volna akkor, milyen is egy kilátástalanságba fulladt, és a hidegháborúval küszködő, lehangoló amerikai hétköznap. De nem tudta, mert kicsi volt, ha meg nagyobb lett volna, eltitkolták volna előle. Mi féltünk az imperialistáktól, ők a kommunistáktól, kölcsönös félelem igazgatott mindenkit. A Warszawa nagy, lomha szocialista autó volt, de nem sokban különbözött a szintén nagy és lomha nyugati autóktól, ömlött belőle az ólmos benzin füstje.



Pannónia motor (1958) fotó: Fortepan

Viszont azt a pillanatot soha nem feledem, amikor fölváltotta őt a Lada, amibe beleülni olyan volt a Warszawa után, mintha úrhajóban utazna az ember, s bármennyire ironikus, mégis abban lehetett megérezni először a technológia erejét. Bár azt nem gondoltam volna, hogy közelgő vénségemre meddig jut ez, a sofőr nélküli autókig, GPS-ig, amit boldogult úrfikoromban a térkép helyettesített, meg a forgalmat irányító rendőr karja. És a farmotoros Ikarus is, ki emlékszik már arra, pedig sokan a világ legszebb buszának tartották. És ki emlékszik már a Csepel teherautóra, a billenceses ZIL-re, mint a VASÉP zászlóshajójára, és ki emlékszik egyáltalán már a VASÉP-re is.

És lám, így kapcsolódik egybe autó és ház, múlt és jelen, de, hogy a jövő is, az már erősen kérdéses. És ki emlékszik már arra is, amikor nem okozott agybajt a parkolás, reggeli és délutáni csúcsforgalom ismeretlen fogalmak voltak. Üres volt a város szinte szó szerint, még a fák sem nőttek meg, és én sem. De, hogy jobb volt-e, mint azt sokan ma feltételezik, abban biztos nem vagyok,

csupáncsak más, de teljesen. Ha ezeket a képeket is nézzük, amikkel illusztráltam a mondandómat, mintha teljesen más helyen járnánk, holott látjuk, ugyanaz. Egy embernek állítólag hét évente kicserélődik minden sejtje. A város tégláival ez nincs így, vagy, ha igen, titokban történik. Csak ez magyarázhatja azt, úgy érezzük, mintha álmodnánk, amikor nézzük, hogy is volt.



Szombathely, Ady tér (1965) fotó: Fortepan