

Perlaki Attila

Útravalók

© 1996-2010 Perlaki Attila

SHIROKUMA KÖNYVKIADÓ

Felelős kiadó: Varga Szabolcs

Készült a Shirokuma Kft. nyomdájában.

Műszaki vezető: Szűcs Krisztián

Borítóterv és illusztrációk: Merényi Dániel

Korrektor: Viosz Károly

Készült az OpenOffice.org 3.1.1 verziójával, Palatino Linotype betűtípussal.

Minden jog fenntartva. A kiadó írásos jóváhagyása nélkül ez a könyv sem részleteiben, sem egészében nem sokszorosítható.

Első kiadás, 2010

ISBN 978-963-88892-1-8

Előszó helyett

*„Száznyolcvan kilométer,
néha több,
valamiért mégis újra eljövök.
Acélváros,
nehéz szürke nappalok.”*

Az idézetből talán még a kevésbé elvetemült P-mobil rajongók is kitalálhatják: itt bizony a nehézipar szebb napokat is látott fellegváráról, Miskolcra lesz szó. Mégpedig Perlaki Attila írásai kapcsán, amiket volt szerencsém tegnap kinyomtatni és elalvás előtt az ágyban fekvéssel olvasni.

Ezt nektek is javaslom, mert a hatás lenyűgöző! Egycsapásra meg-elevenedtek megboldogult gyerekkorom emlékei: ismét magam előtt láttam az 1-es buszt, ahogy műszakváltáskor kiaraszol a Vasgyárból, az özönvíz előtti sárga villamosokat, ahogy fogcsikorgatva veszik az állomás épülete előtti éles kanyart (Isten ellen való vétek villamossíneket ilyen éles szögben meghajlítani), vagy a legendás 29-es járatot, amikor a Vargahegyre felérve a sofőr és motorja mélyet sóhajt és kifújja magát – megint sikerült felmászunk ide, no lám, nem is vagyunk mi még olyan öregek – az utasok eközben pedig a domb tövében álló Lenin Kohászati Művek festői salakhegyeiben és acélművének valószínűtlenül mocskos épületében gyönyörködhetnek.

Aki még ebből sem tudja, hogy milyen volt a lét a hetvenes és nyolcvanas években egy fővárostól távoli, leírhatatlanul mocskos, zsúfolt, politikai okokból erőszakosan felduzzasztott ipari városban, az olvassa el Ali MKV (újlipótvárosi aszfaltbetyárok kedvéért: Miskolci Közlekedési Vállalat) beszámolóit! Őszintén szólva én egy kicsit

félve kezdtem bele az olvasásba, hátha megint valami mélyfekete depressziós írást pötyögött össze nekünk Ali, de be kell ismernem, hogy nagyot csalódtam, méghozzá pozitív irányban! A történetek szórakoztatók, ha nem is mindig vidámak, lebilincselően érdekesek, és tartalmilag ügyesen szerkesztettek. Látszik rajtuk, hogy itt nem holmi kitalációkról van szó, Ali bizony maga is ott járt az „élet sűrűjében”, tapasztalatai első kézből származnak, a leírtak mögött az MKV mély ismerete húzódik meg. Jót tett az írásoknak, hogy nem „ad hoc” a tett helyszínén lettek rögzítve, hanem sok évvel később (amikor az ember már csak a szépre emlékezik), azt hiszem, ez az oka a tartalmi egységnek.

Én magam csupán egyszerű utasként koptattam a kék Ikarus buszok barna műbőr üléseit, így aztán számos érdekességet tudtam meg a „város ütőereit” alkotó villamos- és buszhálózatról. Ettől ugyan nem lett több kedvem hozzá, hogy Miskolcra látogassak, ahhoz viszont igen, hogy kíváncsian várjam a Villamosenciklopédia további folytatásait. Szóval Ali, húzzál bele!

A legjobbakat,

Péter

Dublin, 1996. augusztus

A szerző üzenete a XXI. századból

*„Arcunkon az idő
Saját képét hívja elő
És az angyalok
végül nem ismernek ránk.”*

Az Útravalók történetei jórészt a nyolcvanas évek második felében játszódnak, a szerző ekkor tizenéves pályakezdő volt, s amikor már a lehetőség megadódott – immár második diplomájának megszerzése közben, nyakig a Magyarországon éppen csak a megkezdődő internetkorszakban, azt publikációs lehetőségként felfogva – még nem töltötte be a harmincat. Még éppen csak megnyílik előtte ekkor a világ.

Ma, jó másfél évtizeddel később nem érzi hitelesnek a szöveget akkor sem érdemben változtatni, ha nem mindenben ért egyet azzal a fiatalemberrel, aki a sorokat akkor róttta. Néhol lábjegyzetben ugyan hozzáfűz valamit, de inkább arra kéri az Olvasót, legyen megértő. Kétszeresen is visszatekintés ez a történetfüzér.

A történetekkel remekül összecsengő grafikákért pedig ezúton mondok köszönetet Merényi Dánielnek, azaz Grafitembernek, akinek rajzos weblapja évek óta nagy kedvencem. Rá érdemes volt várnia a kiadásnak.

Miskolc, 2010. december.

A Mikrofonkirály

Egy kirívóan rossz szerkezetű nagyvárosban, mint Miskolc, megállna az élet tömegközlekedés nélkül. Buszon és villamoson utazik nap mint nap a város polgársága. Számukra a vállalat teljesítménye néhány paraméterrel jellemezhető. Fontos, hogy gyors legyen az utazás. Ha a megálló kilométerekre van, ha csak többszöri átszállással érhető el a cél, ha órákat kell a buszra várni, az nem jó. Az sem árt, ha utazás közben nincs kötözött sonka, esetleg sózott hering érzése az embernek, mint, mondjuk, az egyetemi járaton reggel. Az igényesek még ülőhelyet is elvárnak. Az sem árt, ha épen, egészségesen, ruhatépis és cekkertaposás nélkül lehet megúszni az utat. (Külön tanítják, hogyan kell lágyan vészfékezni...)

Mindezen feltételek vagy teljesülnek, vagy sem. Jórészt a vállalat és a város pénzügyi helyzetén múlik, hogy az utakon mennyi busz forog, és ezek milyen állapotban vannak. Ha pedig az „objektív feltételek” nem kedvezőek, segít az „emberi tényező”. Ez esetben a sofőrök viselkedése.

Az utas a leginkább a sofőrt tekinti a vállalat képviselőjének, tehát az ő viselkedése alapján ítéli meg a céget, illetve a céggel kapcsolatos elégedetlenségét a sofőrökre vetíti, akiknek alig van beleszólásuk a tényleges döntésekbe. Ez nyilván állandó feszültséget kelt, de érthető is. A jegyellenőr, az „hatóság”, a jegypénztáros pedig csak pénztáros. A boltban sem a pénztárossal vagy a biztonsági emberrel balhézik az ember, ha folyik a tejeszacskó, hanem az eladóval, aki ugyanúgy nem tehet róla. A vállalat más dolgozói az utas szempontjából rejtett életet élnek, néha a menetirányító még kap belőlük valamit nagy panasz esetén, mások nem. Az igazat megvallva a döntések

tényleges meghozói még a vállalat egyéb dolgozói számára is kissé elvonultan dolgoznak a magas irodaházban...

A sofőrökre tehát többszörös nyomás nehezedik. Végre kell hajtani a vezetőség hülye döntéseit, el kell viselni az utasokat, s mellékesen a buszt sem ártana vezetni. Mindezt lehetőleg színvonalasan. Ez embert próbáló feladat. Különbéféle stratégiák léteznek, általában nem látványos, de hatásos megoldását adva a problémának. Azonban említhetünk igazán különleges, egyéni stílussal dolgozó sofőröket is.

Ilyen sofőr volt Aranygiga, akiről egy helyi lap körülbelül úgy emlékezett meg, mint az első európai műveltségű autóbuszvezetőről, akinek jó példája kell, hogy lebegjen a többiek szeme előtt. Aranygiga ezt a példátlanul nagy elismerést a mikrofonnal kötött szoros barátságának és szereplési vágyának köszönhette. És persze az elhivatottságának. Mert az, aki egy telepi járaton, ahol mindig ugyanaz a százötven ember utazik évek óta, nemcsak minden megállót bemond, de még spontán idegvezetést is tart, ecsetelve a telep helyén valamikor létező mocsár feltöltésének nehézségeit és a vasút történelmi szerepét ebben a munkában, az feltétlenül elhivatott.

Vagy őrült.

Az alábbiakban Aranygiga és mellesleg a vállalat életének egy-egy emlékezetesebb pillanatába tekintünk bele.

Aranygiga, az úriember

Aranygiga - azon eseteket kivéve, amikor éppen nem volt rossz a mikrofon - végigbeszélte a fordulókat, sőt a rossz nyelvek szerint a tárolóra való üres beállást is bejelentette. Természetesen bemondta a

következő megállót, az aktuálisat, és minden megálláskor köszöntötte az új felszállókat, illetve elbúcsúzott a leszállóktól. Helyet kért a terhes anyáknak, az időseknek, a rokkantaknak. A holtidőben totótippeket, időjárás-előrejelzést, forgalmi tájékoztatót és hasonlókat adott. Mindezt az udvariasság olyan fokán, amelyet senki sem tudott még távolról sem megközelíteni.

Aranygiga maga volt a megtettesült udvariasság. Soha senki nem látta heveskedni, s a közúton szokásos ragozási gyakorlatokban (az én anyám, a te anyád...) sem vett részt. Mindenkiel kedves volt, legyen az utas vagy kolléga.

Egy nap a szokottnál is több utas próbált feljutni a piaci megállóban az ő járatára. Ez persze a bliccelők előfordulásának valószínűségét is érezhetően növeli. Két jegyellenőr, hosszú szolgálati tapasztalattal a háta mögött, ugyanezt a következtetés vont le, s a tömeg hátába kerülve próbált a járatra orvul felkerülni. Aranygiga természetesen azonnal felismerte a kollégákat s velük is kedves kívánt lenni, így, még nyitott ajtók mellett intézte hozzájuk a hangszórón át a következőket:

– Köszöntöm kedves utasainkat és engedjék meg hogy külön üdvözljem a most felszálló két jegyellenőr kollégát. Kérem biztosítsanak helyet számukra az első ajtónál!

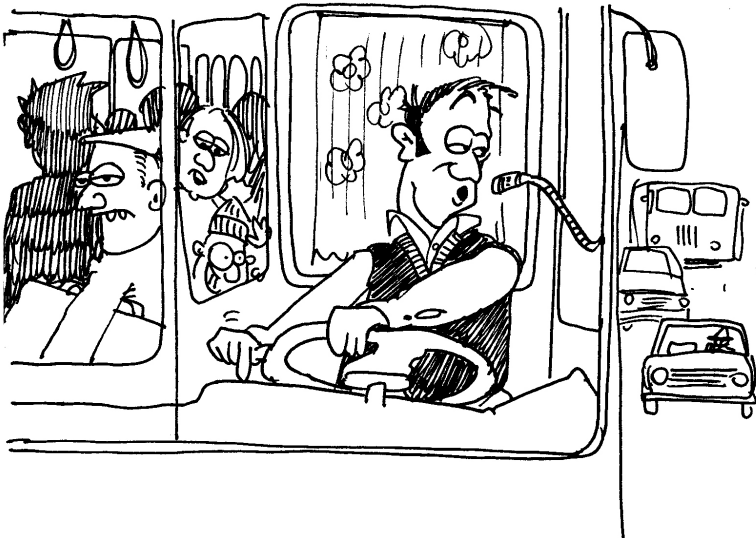
Ezzel Aranygiga elérte, hogy piacnap, csúcsidőben csaknem üresen indult ki a megállóból.

Aranygiga, az igényes

Aranygiga mindig igényes volt. Fölöttébb kényes volt például a tisztaságra, amivel, mi tagadás, a vállalat nem állt a legjobban.

Takarítják és mossák persze a buszokat és villamosokat, de abban a városban, amelyik a „piszkos tizenkettő” éllovasa volt akkoriban, ez sok látszattal nem járt.

A sofőrök rezignáltan vették tudomásul és meg is szokták, hogy foltok és maszatok előfordulnak a fülkájükben. Mindenki hord kis alátéteket és rongyocskákat magával. (Van, aki még a sebváltó gombjait is a saját készletére cseréli.) A hangsúlyt inkább arra fektetik, hogy milyen a kapott busz motorja és sebváltója, meg úgy általában a busz műszaki állapota. Első közelítésben azért, hogy le ne rohadjanak kint a forgalomban, másodikban pedig azért, hogy jobb motorral és sebváltóval (no meg vezetési technikával) több üzemanyagot lehet megtakarítani, amiből jár részesedés. Voltak hírhedten rossz gépek, amiket vagy ki sem eresztettek a forgalomba, vagy „nemszeretem” sofőrök kapták. A 08-00-s, már rendszáma miatt is, ismert volt, végsebessége valahol negyven körül hátszélben, és annyit evett, mint egy tank, hiába tornáztak vele a szerelők. Ezzel mondjuk Felsőzsolcára menni, ahol a hármas főúton mindenki tép és az utasok is ehhez vannak szokva, lincseléshez vezet.



Akik fordában vannak, azoknak nemcsak a munkarendjük és a váltótársuk állandó, hanem a buszuk is. A sorsolós dili csak akkor érinti őket, ha épp javításon van a gépük. Nem így a tartalékok. Nekik a központi menetirányító kezgyét kell keresni, hogy a maradékból ne valami budit rakjanak alájuk. Ezzel magyarázható az is, hogy egy esetleges kisebb műszaki probléma esetén a sofőr kétszer is meggondolja, bevigye-e cserére a buszt, mert lehet, hogy rosszabbat kap helyette...

Aranygiga egy nap nyűgös hangulatban jött váltásra. Beült a fülkébe, de nem érezte jól magát benne. Gyorsan rá is jött, miért: piszkos a függöny a háta mögött. Hát ez elképesztő! Aranygiga tehát indulási idő előtt pár perccel elhúzza a csíkot a busszal a telepre és a döb-bent központi menetirányítónak kétszer is részletesen megindokolta, miért hozta be az egyébként kifogástalan műszaki állapotban lévő buszt. (Előszörre ugyanis a menetirányító nem hitt a fülének.)

Aranygiga a 08-00-ssal távozott a telepről.

Aranygiga és a közharag

Aranygigát néhány húzása meglehetősen népszerűtlenné tette a sofőrök körében. Két fiatalabb srác aztán kitalált valamit, ami Aranygiga azon ismert szokására alapult, hogy igyekezett mindig az utasok kedvére tenni...

A város fektetett kereszt alakjából következik, hogy sok járat halad huzamosabban is ugyanazon az útvonalon, ugyanazokban a megállókban megállva. Az már csak hab a tortán, hogy a számozásban is vannak összecsengő csoportok. Ilyen volt például az 1D-21-101B csoport.

Egyik nap ide került Aranygiga, 101B-sre. A két kolléga közül az egyik pár percre lehívta valamilyen ürüggyel Aranygigát, míg a másik gyorsan kicserélte az oldaltáblát 21-esre, a hátsót pedig 1D-sre. A homloktábla maradt 101B-s, azt ennyi idő alatt nem lehetett volna kicserélni.

Aranygiga tehát nekiindul az identitászavarossá vált busszal. A belvárosban még semmi gond, mindhárom járat ugyanott áll meg, az utasok pedig, ha észre is veszik a táblák eltérését, mint számukra érthetetlen közlekedési újítást, figyelmen kívül hagyják. Mindenki úgy gondolja, a három táblából az éppen neki megfelelő a jó, a többi a téves.

A baj a Teleki utcai megállónál kezdődik, ahol Aranygiga, mint 101B-s gyorsjáratú sofőr, nem áll meg, viszont az 1D-s és a 21-es igen. Az utasok persze tiltakoznak, majd köztük is kirobban a vita, hogy ez most tulajdonképpen milyen busz? Munkába igyekszik a tömeg, így mindenki kitart az álláspontja mellett, és nem hajlandó a következő, normális buszt megvárni. Aranygiga igyekszik mindenki számára megnyugtató megoldást találni. Többek közt azért, hogy meg ne verjék. Először is leszedi a 101B-s táblát, mivel a másik két vonal nem gyorsjárat és az 1D-s egy megálló kivételével ugyanarra jár, mint a 21-es, csak a táv feléig. Ezek után először a DIGÉP-be megy el, mint 1D-s, majd mint 21-es folytatja az utat az Iván utcáig. Itt lekapja mind a két táblát, visszateszi a 101B-t (itt sem hagyott ki megállót, csak nagyot került) és befejezi a fordulót 25 perces késéssel.

A telepen egy szavát se hiszik, hiába mutogatja a táblagyűjteményét. A főnök úgy dönt, hogy Aranygiga ebben a hónapban nem kaphat üzemanyag-részesedést.

Csakhogy Aranygiga eddig se kapott, mert sose volt üzemanyag-megtakarítása.