

Nyelvi zűrzavar az égbolt alatt

„Már holnap ismét recseghet-roppoghat...”

Ezzel a címmel közölt nagy cikket a Bunte című nyugatnémet képeslap a gyakori repülőgép-összeütközésekről és -szerencsétlenségekről. Ezek okait részben a dél-európai és délnyugat-európai nyaralóhelyek repülőtéri irányító- és ellenőrzőállomásainak korszerűtlen műszaki berendezéseire vezeti vissza; részben arra, amit a cikk egyik alcíme így fejez ki: „Nyelvi zűrzavar az égbolt légi útjain”.

Már a cikk indítása is drámai: „Veszélyes égbolt: 68 halott egy Nantes fölötti összeütközés nyomán... A pilóták kalandos incidenseket élnek át...” Ime, néhány jellemző tény. A közelmúltban a francia polgári repülőterek ellenőrzőállomásainak civil személyzete sztrájkba lépett, mert ily módon is fel akarták hívni a figyelmet a légiforgalom összehangolásában előforduló, s katasztrófát okozható hibákra és a nyelvi félreértésekre. A francia közlekedésügyi miniszter a sztrájk idejére katonai légirányítókat vezényelt ki. Csakhogy ők sem tudtak úrrá lenni a helyzeten, mert a polgári légiforgalom sajátosságait nem ismerték kellően, s azok iránt bizalmatlanok is voltak. Ez okozta egy spanyol és egy másik repülőgép Nantes fölötti összeütközését is.

A Dél-Európa fölött repülő pilóták hajmeresztő történetek merészeinek útjairól. „Hová repülnek? Milyen magasságban? Milyen útirányban és sebességgel?” Ezek a kérdések sűrűn ismétlődnek a Casablanca és a La Palmas közti légtér rádióhullámain, a repülőtéri irányító- és ellenőrzőtornyok, illetve a repülőgépek pilótái között. A reptéri irányítók így akarják menet közben az éppen szabad légi sávokba „terelni” a szupergyors repülőgépeket, amelyek a nyaralási idényben naponta sok ezer turistával sűrűn suhannak át a Lisszabon-Casablanca-Kanári-szigetek fölötti légtérben.

Csakhogy ezt nem csupán a korszerűtlen ellenőrzőközpontok nehezítik, hanem a nyelvi problémák is. A francia és a spanyol repülőgépek személyzete például főleg a saját nemzeti nyelvén ad tájékoztatást a földi ellenőrző- és irányítószemélyzetnek. És nem úgy, ahogy — a cikk szerint — a nemzetközi légiforgalomban szokásos, angolul!

Még egyszer hangsúlyozzuk, hogy „szokásos”, tehát nem egyezményes. Ebből következik, hogy más „világnyelvek” szellemi tulajdonosai nem voltak hajlandók olyan egyezményt kötni, hogy a nemzetközi légiforgalom nyelve az angol legyen; de az erre vonatkozó „szokásokat” sem óhajtották, s tudják tisztelni. Mert a francia és a spanyol nyelv szintén úgynevezett „világnyelv”; természetes hát, hogy az ilyen anyanyelvű pilótákban is van annyi nemzeti önérzet, hogy ők bármerre röpködnek — a saját nyelvüket használják. Nem hajlandók, vagy nem is képesek az angol megtanulni, vagy csak gyatrán. Mint ahogy a cikkből is kiderül: a nem angol földi irányítók is igen gyakran csak rossz angolsággal tudják feladatukat teljesíteni.

Egy német pilóta ilyen jellegű élménye: amikor a Kanári-szigetek Tenerife repülőteréhez közeledve, az ellenőrzőtornytól a szél erőssége és iránya után érdeklődött, akkor rossz angolsággal csak azt a sztereotip választ kapta: „On szabadon landolhat”.

A cikk szerint említett délkelet-európai repülőtereken a leszállásra készülő pilóták konkrét angol kérdéseire többnyire ilyen semmitmondó, általános angol nyelvű választ adnak: „Várjon!”, vagy „Minden rendben”. Holott éppen ilyenkor semmi sincs rendben, mert még egy laikus is tudja, hogy nagy sebességű, sok utast szállító repülőgépeknek többféle, konkrét földi információra van szükségük ahhoz, hogy biztonságosan leszálljanak. Csakhogy a földi irányítók nem mindenütt képesek a kellő angolsággal megadni a szükséges tájékoztatást, vagy éppen nem jutnak eszükbe a megfelelő angol szavak; s talán éppen ilyenkor mondják, hogy „standby” — „várni”, amikor a szótárból gyorsan megpróbálják összeállítani a szükséges mondanivalót.

Egy nyugatnémet pilóta így informálta a cikk szerzőjét: gyakran nevetni kéne, ha az embernek kedve volna rossz légi viszonyok közt nevetni, amikor öránként majdnem ezer kilométeres sebességgel közeledik a célrepülőtérhez: és a landolási információk iránti angol nyelvű kérdésre ilyen választ kap a földi irányítótól: „Várjon, a mi an-

golul beszélő ellenőrünk a strandon van!” Aki ugyanis ezt közli, az csak ennyit magolt be angolul.

Hogy mindez milyen súlyos probléma, annak érzékeltetésére a nyugatnémet lap cikkírója néhány adatot is felsorol. Az európai légtérben naponta 6600-7000 ellenőrzött repülőút zajlik le. Ehhez jön a legalább kétszer annyi ellenőrizhetetlen, tehát a polgári repülőterek által nem is irányítható sport- és magánrepülőgép, illetve a katonai repülőforgalom. Ez utóbbiról csak olyan adatot közöl a lap, hogy csupán az NSZK-ban évente 1,3 millió katonai repülés történik. És ehhez jön még az NSZK-légtér fölött évente átrepülő 1,5 millió külföldi repülőgép. Nyilvánvaló, hogy ezek is okoznak nyelvi problémát.

Érthető hát, ha — a lap szerint — az NSZK-ban tavaly 241 olyan légi összeütközés fordult elő, amelyekből csak 90 esetet sikerült enyhébben megúszni. A nyugatnémet repülőszargon ezeket így jellemzi: „Itt a jó isten hüvelykujja is köztük volt”. Már-már az összeütköző repülőgépek közt, amelyek szinte „hüvelykujnyira” közelítették meg egymást.

A repülőgép-szerencsétlenségeknek csupán egyik okozója bizonyos légi utak zsúfoltsága. Ugyan-

annyi vagy még több bajt okoz — amely e nyugatnémet cikknek is fő mondanivalója —: bizonyos repülőterek műszaki és nyelvi felkészületlensége. Ezért a nemzetközi pilótaszervezet számos európai, ázsiai, de még amerikai repülőteret is „feketelistára” helyezett. Ezek irányító- és ellenőrzőtornyai, a hiányos műszaki vagy nyelvi felkészületlenségük miatt veszélyesek; tehát itt nem tanácsos leszállni. A nyugatnémet képeslap a „feketelistás” repülőterek közül 18-at felsorol. És meglepő, hogy köztük még olyan nagyvárosok nemzetközi repülőterei is szerepelnek, mint Isztambul, Los Angeles, Hongkong, Osaka és Teherán.

Ezek után indokolt a kérdés: vajon a nemzetközi pilótaszervezetnek nem volna-e célszerű a nemzetközi légiforgalom nyelvi zűrzavarát is „feketelistára” helyezni?! Pontosabban szólva: ennek felszámolására ésszerű javaslatot tennie? Például azt, hogy a nemzetközi légiforgalomban oly életbe vágón fontos egyezményes nyelv ne a „szokásos” alapn bevezetett angol legyen — amelyet még a más „világnyelvű” pilóták és földi irányítók sem igen tudnak (s nem is akarnak) jól elsajátítani — hanem a már létező semleges nemzetközi nyelv.

(Az Eszperantó Magazinból.)

Mikszáth Kálmán kiadatlan levele

A szegedi Egyetemi Könyvtár kéziratára, melyről voltaképpen a kutatók is alig tudnak, az „egyszerű” könyvtárhasználó pedig talán semmit sem — negyven éve gyűjti a szegedi tudósok és írók kéziratait. A könyvtárban e negyven év során — minden gyűjtési és kéziratföldolgozási nehézség ellenére — jelentékeny kéziratanyag halmozódott föl. Az állományba így jelentős tudósok (Birkás Géza, Dézsi Lajos, Herrmann Antal, Márki Sándor) nagy terjedelmű és nagy fontosságú hagyatéka is bekerült; zömmel olyan anyag, amely az országos intézményekben őrzött dokumentumokat egészíti ki, teszi szervesé, s így különösen fontos. Melléjük, ha kisebb mennyiségben is, érdekes irodalomtörténeti források társulnak: Dugonics András, Juhász Gyula, Tömörkény István, Móra Ferenc, s mások kéziratai, levelei.

Ez utóbbi hagyatéktípus értékes darabja a szegedi irodalmi népiesség Tömörkény és Móra mellett legjelentősebb alakjának, a Homok néven publikáló Cserzy Mihálynak (1866—1925) a levélhagyatéka. A hozzá frott levelek

zöme ugyanis olyan írók, művészek tollából származik, mint Gárdonyi Géza, Móra Ferenc, Tömörkény István, illetve Padrusz János; a kevésbé jelentős írók, újságírók egyediségükben talán kevésbé érdekes levelei pedig együtt, a hagyatétek szervezésében képeznek komoly sajtó- és irodalomtörténeti értéket. Hogy e kis terjedelmű hagyatékn milyen értékeket őriz, talán jól mutatja az alábbi Mikszáth-levelet, amely eddig ismeretlen lévén — még Mikszáth írásainak úgynevezett szövegkritikai kiadásaiból is kimaradt:

„Igen tisztelt Kollégám!

Megkaptam a levelet még Rohitsban, ahol a nyarat töltöttem, de a könyvet aztán csak itthon találtam meg. Igen köszönöm Önnek. Egy pár darabját még nem ismertem s ezek ép oly élvezetet szereztek mint ismerős testvéreik azelőtt egyenként.

Budapest sept 12 1900

igaz híve
Mikszáth Kálmán

Eddig a levél, amely látszólag csak a Kint a puszián (1899) című Cserzy-könyv egyszerű nyugtázása, udvarias tudomásulvétele, valójában azonban érdekes irodalomtörténeti összefüggésekre is utal: a ma már szinte teljesen elfelejtett Cserzy Mihály egykori irodalmi súlyára. Mutatja, hogy Cserzyre, illetve novelláskötetére reflektálni még a hírneve teljében levő Mikszáth is gondot fordított, s ez kicsit érthetővé teszi azt is, hogy a könyvtárstanfolyamot végzett, de élete végéig borbélymesterként dolgozó Homokban miért becsülte az író Móra, Tömörkény, de még a náluk kritikussabb Juhász Gyula is. Hiszen tagadhatatlan tény: a ma már feledett Cserzynek Tömörkény versét (!) ajánlott, egyik könyvét előszóval látta el, Móra pedig benne látta a magyar nép „éles szemű és meleg szívű íróakját”, a Tömörkény halála (1917) utáni egyetlen igazi népies író, aki nem kívülről figyeli hűvösen a népet, hanem benne van „a szíve dobogásában és a vérkeringésében”. S amikor 1925-ben meghalt, alakja Juhász Gyulát is meleg szavakra készítette.

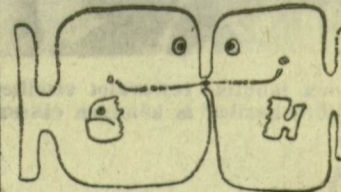
Talán Mikszáth most közzétett levele is hozzásegít bennünket, hogy Cserzy életművéről leűjünk a port, s neve irodalmi köztudatunkban visszakerüljön oda, ahol volt: Tömörkény és Móra mellé. Ha nem is egyenrangú harmadikként, de érdemes kismesterként.

LENGYEL-ANDRÁS

Érdekek



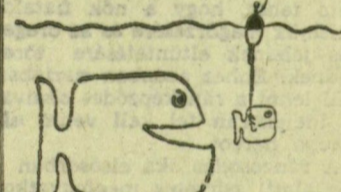
Magánérdek



Érdekházasság



Fiktív érdek



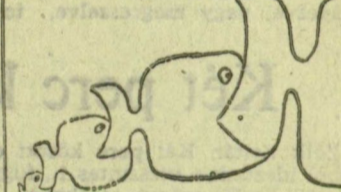
Felsőbb érdek



Érdekszifrák



Érdekelletét



Érdeklánc



Érdekképviselet

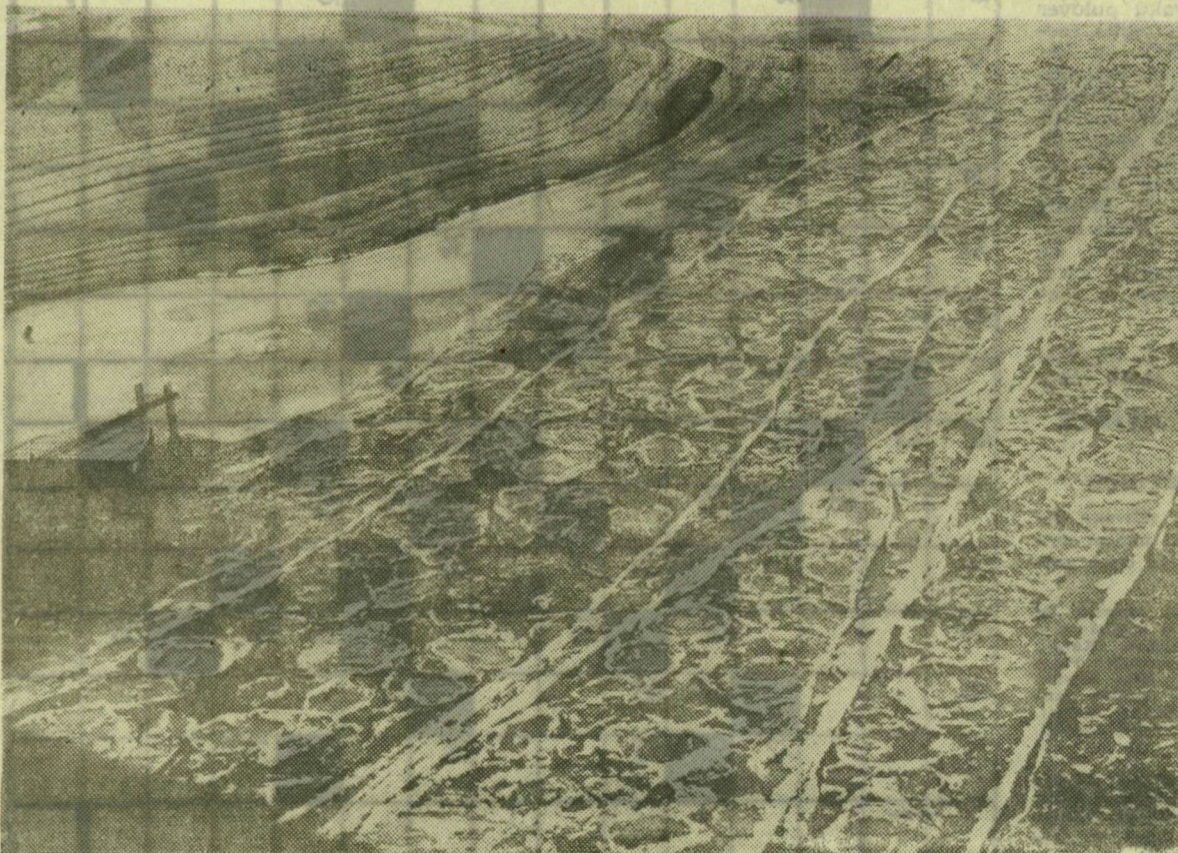


Azonos érdek



Közérdek

Róth Attila rajza



Ács Sánta Sándor

Folyópart