

Koncz Lajos hidat avat

Borban az igazság. Sörben a demokrácia? Ez is blöff, az is blöff.

Ebben a hordóban mégis demokrácia van.

Makón, a Maros fölé szerkesztett híd közepén hallottam, hogy az igazi avatásnak szertartása van. Jobban mondva volt. Nomád hidászok áldoztak-e vele régen, mint Ábrahám egykor — Izsákról áttérve az öszszegubancolódott kecskére —, nem tudni, csak az biztos, hogy először mindig egy birkát eresztettek át rajta. Ha nem ment magától, megbiztatták, de hogyan ment volna szegény pára, amikor nyüzsgött mögötte a vásár, ömlött a sok hujángató ember, a híd túlsó végén pedig senki nem volt. Vitte az irháját, a régi híd még porzott is utána. Azért is futott, mert ott döngött a lába nyomában az akós hordó, tele sörrel.

Árpád apánk magnum aldamas-beli igen kövér lova össze-ment évszázadok óta, aprójószággá zsugorodott. Bográcsba lépett odaát Babarcsi birkája, és véret vették az akós hordónak is. Ilyen pogány módon megszenteltetvén állt az új híd akkor is, ha árvicek nyalogatták a hasa alját, cipelt a hátán békés embereket és háborús népeket, amíg másik még istentelenebb szertartással föl nem robantatták.

Birkáról már a hidászok nem beszélnek, állítólag elvitte a régi beszoalgtatás, de a hordót el nem engednék. Talán az egyik pillért is odaadnak érte, csak gurított sör legyen. Makón volt, Algyón nem volt. Hivatalosan. Dugva persze ott is volt. Előtte való este, megint a maguk módján, végrehajtották a törvényt, átkergették a hordót.

Köpte tehát a markát főtós és operatőr Makón: elől jön majd a hordó, és utána a nász-nép. Annyi avatásra járnak, végre valami, ami elűt a kaptafától. Az is jó, hogy átvágják a szalagot, fényképezni azt is lehet, de tévében annyi az avatás, annyi a szalag, az olló már ottmarad a képernyőn. Másnap úgy is kell megint. Végre itt a hordó! Kérülgették, egyezkedtek a gurítóval, ha krétájuk lett volna, előre kirajzolják még a pályáját is. Végre itt a nagy pillanat, indult a nász-nép — és nem indult a hordó. Várták pedig a nagy emberek is, tessékelték volna maguk elé, örültek is a változatosságnak, de „kilövés” előtt átprogramozta valaki: menjen a hordó leg hátul, amikor már senki nem figyel rá. Feketeruhás nagy avatáson ilyen bolondériát nem lehet engedni.

Támadt ebből nagy beszéd-beli háború. Eresztette szájából az igét ki-ki vérmérséklete szerint. A sok beszédnek az volt a veleje, nem becsüljük a melóst. Rábiztunk a hidat, sokmillió pénzünket. Hagytuk, hogy nyüzsgjön akkor is, ha eső veri, szél csapkodja, de amikor avatni kell, hátratuljunk sörös hordójával. Azért mondtam, ebben a hordóban demokrácia van.

Amikor a szegedi Izabella hátán nyüzsgött a nép, megadván neki a kezdő tisztességet, mindenki láthatta, ott a hordó. Főnt-ről adták, majdnem parancsba, hogy hordó pedig legyen, és guruljon. Koncz Lajos brigádja vállalt vednőkséget fölötte, be is állította a nemzetiszínű szalag alá, nehogy elfeledkezzenek róla a nagy riadalomban. Átvágták a szalagot, megtapsolták, és futatták a hordót föl a hídra, le a hídról. Ahányan hozzáfértek, annyian löktek rajta.

Hiába kerülgetem, hiába simogatom, nem ez volt a szenzáció. Igaz a tétel, ahol egy katona átbújik, egy raj, egy szakasz, egy század, az egész zászlóalj átjuthat. Ahol a demokráciának ennyit áldoztunk, ott jön a következő lépés. Kimondta valaki, ha rábiztunk a hidat és sokmillió forintunkat a munkásra, ha hagytuk, hogy dolgozzon akkor is, amikor eső veri és szél csapkodja, akkor kérjük meg tiszte-

lettel, vágná el ő a szalagot a híd szájában.

Előállott Koncz Lajos kubikos, jóhírű brigád vezetője, és elvágta. Ollóval, szépen, ahogy illik. Eljen! Ilyen még nem volt.

Régóta azt tartják, a kubikos mindenre jó. Utat építünk, gyárat vagy toronyházat, ott a kubikos. Árkot ás, zsalut ácsol, betonoz — ahogy a sora hozza. A hídhoz először ő jön és megy el legutóbb. Mindent csinált már, de hidat még nem avatott.

Van persze más vélemény is. Van aki azt mondja, nem jó ez így, ne hozzuk divatba. Dolgozzon a munkás, építsen és avassa föl a miniszter. Tisztelje meg vele a munkást és munkáját.



Nem akarom eltúlozni ezt a pillekönnyű földadatot, de állomáshoz értünk, itt meg kell állnunk egy kicsit. Megkerestem avatás után Koncz Lajost és megkérdeztem. Következzék itt sorban, ahogy mondta.

— Nem nagy valami volt, erő se kellett hozzá, nagy figyelem se, de úgy éreztem, megbecsültek vele. Ilyent még én se hallottam, hogy kubikos vágta volna el a szalagot. Ilyen munkára mindig volt vállalkozó. Most megkíméltük a minisztert, ne strapálja annyit magát.

— Tehát ön örült. És a többiek?

— Az egész brigád örült. Nekik is szólt a tisztesség.

— És a többiek?

— Tudja maga nagyon jól, hogy mindenféle ember van. Mondták azt is, nézd a Lajost! Annyira benyalatos, már a szalagot is ő vágja el. Maceráltak vele.

— Szokni kell a demokráciát.

— Tehát fogta az ollót és elvágta.

— Az az érzésem, nem én vágtam el elsőnek. Az újság is azt írta, de nem biztos, hogy igaz.

— Hát?

— Ott állt a brigád végig a szalag mellett. Mind hozott ollót, mire én nyisszantottam egyet, a többiek már el is viték a szalag másik végét. Félték, hogy nekik nem marad. Baj az, hogy ezt is közösen csináltuk?

— Szegben kitalálni se lehetett volna.

Közbeszúrom, hogy előködlik a fejében egy másik avatás képe. Állt a sok ember a gyárkapuban, elmondta a főntől jött avató a beszédet, és nyúlt jobb kezével oda, ahol avatásokon emberemlékezet óta selyempárnán tartja az ollót valami szép kislány. Csak nyúlt, csak nyúlt, de nem fogott semmit. Se párna, se kislány, se olló. Izgult szegény lányka, félreszaladt egy kicsit. Lett erre akkora bonyodalom! Mindenre forgatókönyvet csináltak, mindenki tudja, mi a dolga, de azt egy forgatókönyvbe se írták be, ki fusson hamar ollós kislányt keresni, és hol keresse. Tapogatták zsebeiket, hátha ollót lelnek benne. Volt aki a biciskáját odaadta volna, de hátha parasztnak nézik. Beszélni kezdtek inkább, hogy szép idő van, ám-bár Pesten még esett az eső, amikor elindultak és hogy itt egész héten szép idő van, meg avatásra ez az idő a legjobb, amíg végre előpördült a kislány, bokorugró kis szoknyában, kezén a párna, párnán az olló, jött a taps és jött az éljen. El nem tudom képzelni, mi történt volna

olló nélkül. Koncz Lajosnak ki tartotta a párnát?

— Micsoda párnát? Nem tartotta azt senki.

— Hát az ollót?

— Az ollót se.

— Honnan vette?

— Nem értem, mit izél vele.

Belenyúltam a zsebembe és kivettem. A jobb zsebembe, ha tudni akarja. Otthon tettem bele, a saját ollómat.

Ennyivel egyszerűbb, ha kubikos avat.

— Első föllépése volt, hogyan készült rá? Mikor kelt föl?

— Negyed hatkor.

— Izgult ugye? Fél tizenkétkor volt az avatás, alhatott volna még.

— Nem sok valamit tud ilyenkor csinálni az ember. Fölkel, megborotválkozik, fölöltözködik, de csak úgy, hogy a véglegnyel össze ne tévesszék, zsebbe az ollót, aztán bejön. Jött a munkásbusz, jöttem vele, mint máskor.

— És itt?

— Beültünk a barakkba, be-

szelgettünk. Egyszer mondják, menjünk a megyeházára, mert ott van a gyülekező. Odamentünk.

— Mit csinált a kubikos a megyeházán?

— Nagyon nem csináltam én ott semmit. Bemutattak a miniszterhelyettesnek, ám-bár én ismertem, mert sok avatáson láttam, de ő nem ismerhetett engem. Más dolgom aztán nem volt.

— Kivel beszélgetett?

— Nem nagyon beszélgettem én senkivel. Miről beszélünk volna? Ha paraszt volnék, még csak megkérdezték volna, milyen volt a termés, mennyi tejet ad a tehén. De mit lehet kérdezni a kubikos-tól. Azt talán, hogyan köt a beton? En se nagyon tudtam volna tőlük kérdezni semmit. Ellenben itt kinn, a pódiumon, talán nem lesz baj belőle, ha elmondom, itt jól elbeszélgettünk, amíg az ünnepi beszédet mondták.

— Fogadás volt a Tisza Szállóban. Úgy hallottam, ennyi munkás még soha nem volt avatás utáni fogadás.

— Így is volt. Jó is volt.

— Arról mondjon valamit, legyen szíves, hogyan jobb avatni. Előtte való nap, dugott hordóval, vagy pódiumról?

— Na-na! A kettő együtt a jó. Az előtte való napi is nagyon nekünk való. Elkezdődött dél-után, estig tartott. Ott volt mindenki.

— A hivatalos avatáson nem volt ott mindenki?

— Azért már nem járt fizetés, oda csak az jött, aki akart. Meg akinek dolga volt.

— Biztos abban, hogy erre a napra nem kapott fizetést?

— Teljesen biztos.

Azt hiszem, egyedül ember volt a nagy hídon Koncz Lajos és a brigád tagjai, aki arra a napra nem kapott fizetést. Társadalmi munkában avatta föl a hidat.

— Előző este mi volt még?

— Volt egy kis házi készítésű vacsora, egy kis beszéd, és egy kis pénzt is osztottak. Azt az estét ne fircangolja, arra nagy szükség van. Aki hidat csinál, tudja, hogy nem maradhat el.

— Föltaláltak tehát egy helyett a kettőt. Csinálunk szép avatást, ünneploben, és csinálnak egyet a munkások, a maguk módján. Az egyik fölösleges. Másképpen mondva: a kettőt össze kellene valahogy kötni.

— Én meg azt mondom, nem fölösleges a kettő. Egyik kell a munkásoknak, mert megdolgoztak érte, a másik meg kell mutatni. Ez is más, az is más.

— Mit lehet erre mondani?

HORVÁTH DEZSŐ

Emlékezés Csonka Jánosra

Csonka János kiváló műszaki szakember, a magyar motor- és gépkocsigyártás megteremtője, a világ első üzemanyagporlasztójának egyik megalkotója, aki motor-szerkesztői tevékenységével, eredeti műszaki megoldásaival a nemzetközi gépkocsigyártás egyetemes fejlődésére is nagy befolyást gyakorolt — 125 éve született.

Szeged Alsóvárosának főutcáján, a Földműves utca 8. szám alatti ház falán 1965. november 16.-a óta emléktábla jelzi, hogy

Ebben a házban született 1848-ban Csonka Ferenc és 1852-ben Csonka János. Mindketten Tsonka Vince kovácmester fia, a műszaki haladás neves képviselői. III. ker. Tanács V. B. — 1965 — MTEZ.

Igen, itt állott Tsonka Vince kovácmester műhelye és családi háza, kőalapokon, vályogból építve, mint az akkori város sok más földszintes háza. Tsonka Vince (1815—1905) aránylag fiatalon megszerezte a város polgárlevelét, majd belépett a kovácsok céhébe, amelynek később céhmestere lett. Neve, mint gép-építőmesteré megismerzte vagy még azon túl is híres volt. Tsonka Vince a Tápén gazdálkodó Dobó család lányát, Dobó Ilonát vette feleségül, és Csonka János, legkisebb fiuk házasságuk hetedik gyermekéül született, 1852. január 22-én. A gépek, édesapja műhelymunkája iránt már kora ifjúságától élesen érdeklődő Csonka János 4 év körüli kisgyerek volt, amikor az első gőzmozdonyt a Tiszán Szegedre szállították, mivel a Pest—Szeged vasútvonal akkor még csak Kiskunfélegyházáig készült el. A mozdonyt a partra vontatásakor a kis János is ott settenkedett. Ez a nagy műszaki esemény annyira emlékezetébe vésődött, hogy még idős korában is sokat mesélt első technikai élményéről. Jó iskola volt számára apja műhelye, gimnáziumi éveit alatt jelesen tanult. Édesapja szívesen taníttatta volna tovább, éppúgy, mint bátyját, Ferencet, aki vegyész-mérnöki oklevelet szerzett, Than Károlynak volt első tanársegéde, majd 1884-ben szülővárosában megalapította a vegykerületi intézetet. Csonka János azonban a negyedik osztály után búcsút mondott a gimnáziumnak, őt inkább a gépek világa vonzotta, előbb apja műhelyében, majd 19 éves korában az Alföld-Fiumei Vasút főműhelyében dolgozott, ahol aztán közvetlen életközelségbe került a négy-éves korában megcsodált gőzmozdonyra, amely abban az időben a technika csodájának számított. Érdeklődésvilágát a főműhely sem tudta kielégíteni, ezért két év múlva már a pesti fűtőházban dolgozott. A német nyelvet még gyermekkorában, a franciát pedig pesti éveit alatt sajátította el, és ettől kezdve Budapest már csak a kaput jelentette számára a nagyvilág megismeréséhez.

Csonka János nyugati tanulmányújtára tulajdonképpen azért indult, mert szerette volna itthon meghonosítani a varrógépgyártást. Ezt az indítást is a szülői házból vitte, látva, hogy édesanyja a család, a segédek, az inasok ruháinak javításával milyen sokat vesződik. Párizs egyik kisebb nyomdájában ismerkedett meg az 1860-ban szabadalmaztatott és világítógázzal hajtott Lenoir-féle motorral, és ettől kezdve minden érdeklődése a motorok felé irányult.

Amíg Csonka János nyugati tanulmányújtán járt, itthon a Pilch Ágoston (1834—1888) professzor vezette műgyetemi gépiparműtani tanszék tanműhelyének vezetésére pályázatot hirdettek, amiről véletlen folytán értesült. A 25 éves fiatalembert 32 pályázó közül választották ki, mérnöki oklevéllel rendelkezéket is megelőzve. Ezen a tanszéken dolgozott később együtt Bánki Donát professzorral, akit

korábban, a Ganz-gyár előreg-

dett motorjainak felújításakor ismert meg.

Az 1893-ban Bánkival közösen bejelentett — így megelőzve Daimlert és Maybachot is — porlasztó alapötletét Csonka János egyik sétéja alkalmával „leste el”, amikor látta, hogy a Múzeum körüli virágárus lány a parfümszóróra emlékeztető fűvőkával szétporlasztott vizet fújt a virágokra. Ma már tudjuk, hogy a porlasztó nélkül nem terjedhetett volna az olcsó energia-hordozó alkalmazása, és nélküle az autót nem tarthatnánk számulgó korszakunk mindennapi közlekedési eszközének.

Csonka János a századfordulótól kezdve mind erőteljesebben foglalkozott a motoros járművekkel. Előbb motoros triciklit szerkesztett a Posta számára, majd 1905. május 31-én futott ki próbatúrára az első magyar gépkocsi, amely több mint félmillió kilométert tett meg a Posta szolgálatában. Az első magyar személygépkocsit Zichy Bélának, a Magyar Automobil Club akkori elnökének készítette, 1906-ban. Utolsó kocsitípusát 1912-ben állította elő. Egy kanadai cég a rajzokat megvásárolta és gyártotta.

A Múgyetem tanműhelyében Csonka János 1925-ig, 73 éves koráig dolgozott, de ezután sem kárhóztatta magát tétlenségre, hanem a mai Bartók Béla út egyik házában alagsorában rendezett be gépjavitó műhelyt, amely igen gyorsan ismertté vált, és 1929-re kinőtte kereteit, majd a Budafoki, később a Fehérvári útra költözött. Az 1948-ban államosított és ma Kismotor- és Gépgyár néven ismert 1. számú gyár évente egymillió forint értéket termel és termékeinek 40 százalékát exportálja.

Csonka János szinte élete utolsó pillanatáig dolgozott. A török hadsereg részére tervezett egy híradástechnikai célokat szolgáló aggregátot, miközben rosszul lett, és a rajztábla mellől szállították a klinikára, ahol 1939. október 27-én, 87 éves korában elhunyt.

Ne essék nagyképűségnek, ha záró sorokként Csonkát és Fordot összehasonlítjuk. Mindkettő önképezte ember volt, de amíg Ford egy olyan országban született, amely a 19. században nagyhatalomnak mondhatta magát, természeti kincsekkel és fogasztói piaccal rendelkezett, addig Csonkának olyan országban kellett dolgoznia, amely a Monarchia részeként élt. A Makón született és Szegeden tanult Galamb József is jobbnak látta Ford szolgálatába állni, és megalkotni neki a híres T-modellt, amikor itthon Csonka Jánosnak már negyedszázados motorkészítő gyakorlata volt. Mindenesetre Csonka János maradóan írta be nevét a műszaki haladás aranykönyvébe, ha mást nem vesünk csak a porlasztót, amely ma is felülmúlhatatlan, ugyanis a sok százmillió motor több mint 90 százalékában a Csonka—Bánk-porlasztó évek óta működő kézfűléket alkalmaznak a Kámaparti autóvárostól a Toyota gyárig.

BÁTYAI JENŐ

