

Párbeszéd

Dr. Kardos János

A mundér becsülete...

— Sokan bírálják, szidják?
— Ki tudja? Változó. Evtente könnyebb megszaccolni.
— Saccoljuk!
— Tavaly 6 ezer buszjárat maradt ki. Ha egyre száz embert számítok, hatszáz ezer...
— Azt hat zsúfolt Népstadion. Ennyi már egy futballbírónak is sok.

— A közlekedés is olyan, mint a foci.
— ???

— Mindenki ért hozzá...
— Mégiscsak dühítő, ha egy busz nem jön. Sem pontosan, sem késve. Miért maradnak ki járatok? Nincs elég busz?
— Kevesebb van, mint kellene, de nem annyival, hogy ekkora szám indokolt lenne. Azért mindjárt hadd tegyem hozzá, ez az idén már csak a fele. Most háromezernél tartunk, és itt az év vége.

— Jó, hogy így van, de ez az „éppen akkor” lemaradt utasokat nem vigasztalja. Miért van ez?

— Lazaság, szervezetlenség! Néha műszaki hiba, de ezek egy része is visszavezethető emberi felelőtlenségre.

— Rosszak a szegedi buszok?
— Nem. Szegeden már alig fut régi kocsi.

— Tehát az emberekre hárítja a felelősséget. Küldött már el valakit az egy év alatt?

— Meg fog lepődni! Igen. Tavaly hét dolgozót bocsátottak el fegyelmi úton, amióta itt vagyok, huszonkettőt.

Hány gépkocsivezető hiányzik a teljes létszámhoz?

— Kétszáz.

— Nem érné meg inkább a néhánynak enyhébb büntetéssel szemet hunyni, ha ilyen munkaerőhiánya van?

— Akit elküldtünk, részegen jött munkába, vagy a volán mellé ült ittas állapotban. Volt közöttük, aki saját hibájából halálos balesetet okozott. Országos átlagban a Volán vállalatoknál 10 millió megtett kilométerre három saját hibából származó súlyos baleset jut. Nálunk ez 1977-ben épp a duplája volt, most pedig öt. Utolsók vagyunk a statisztika szerint, de ennél még rosszabb az abszolút szám: az idén kilenc halálos baleset következett be a mi hibánkából. Mondjam úgy, hogy ennyi embert öltünk meg?

— Keményen fogalmaz.

— Ez nem játék! Minden erőnkkel csökkenteni kell az emberi mulasztásból származó balesetek számát. Aki nem tiszteli ezt az elvet, nincs helye közöttünk. Semmi értelme úgy védeni a mundér becsületét, hogy a nyilvánosság előtt elkenjük a hibákat. Én azonban inkább azok becsületét védem, akik nap mint nap ott vannak a volán mellett a nagyközönség szeme előtt...

— Zöld egyenruhában.
— Tetszik?
— Nekem igen.

— Apróság, de sokat jelent: az összetartozás érzését. Közösség — talán az is lehet. Talán. Nem azért még sokkal hétköznapibb dolgok miatt fáj a fejem. Maguk csak a szép egyenruhát, meg a fényes buszokat látják, de azt bizonyára senki nem tudja, hogy Szegeden a kétezernél több gépkocsivezetőnk át sem tud öltözni, amikor műszak végén leadja a kocsit. Vagy azt, hogy olyan műszaki telepünk vannak, amelyeket kinőttünk, régen elavultak. Nem tudjuk saját dolgozóinknak megadni a hozzájuk méltó szociális, kulturális és egészségügyi körülményeket.

— Lesz öltöző?

— Tervezik.

— Mondták, van Szegeden járat, amelyikben csuklós busz közlekedik félhálzával, míg a másikon az egyes kocsi olyan, mint egy guruló szardíniásdoboz. Ez azért mégsem az igazi...

— Mi jót akartunk. Számítógéppel tervezettük meg a gépkocsi-kihasználást, hogy minél kevesebbet álljon egy busz. Meg

is tervezte, aszerint is dolgozunk.

— Ezzel a szépséghibával...
— Az az igazság, hogy későn jöttünk rá, különbséget kell tenni az adatszolgáltatásokról a buszokban, melyik csuklós, melyik szóló. Így most a gép kiadta az eredményt: kocsi, kocsi. Nem válogat.

— És ha megcsérélnék?
— Az sem ilyen egyszerű. Inkább bedobunk a zsúfoltabb helyekre kisegítő járatot.

— Mindig?
— Kellene. Ha nem így van, ott a forgalmisták mulasztanak. Őket is lehet szidni. Na, de ne essünk túlzásba, nemcsak mindig szapulnak bennünket. Kapunk mi jócskán köszönőleveleket is. Főleg a különjáratokról, kiránduló, iskolabuszokról, de a távolsági és helyi menetrendszerről járatokról is. Mit gondol, hány utast szállít a 10-es Volán egy évben?

— Száz ezer?

— No! Ilyen rossz az arányérzéke?

— Kétféle!

— Nem jó.

— Tíz!

— Nyolcvanmillió ebben az évben. A taxizókkal együtt.

— Taxi! Az egyik taxisorfő panaszkodott, két tűz között vannak. A szakszervezet szorítja a munkaidő-csökkentésre, a vállalat viszont a bevételi terv emelésével a több munkára.

— Való igaz, többet dolgoznak az előírt 191 óránál, de jól is keresnek. A bérük 3 ezer fölött van, emellett jelentős az az összeg, amelyet a gépkocsi karbantartásánál az üzemeltetési költségéből saját zsebre megtakarítanak. Nem beszélve arról, hogy 92-es októrszámú benzine számított az üzemanyag díját, ezzel szemben 86-os használnak. Ezt meg is fogjuk változtatni.

— Ezt is leírjam?

— Nyugodtan! Jobb, ha előre tudják.

— Kevesebb lesz a taxis jövődelme. Félt, hogy ezt mi utasok kényszerülünk pótolni az amúgy sem mindig megszolgált borral valóval. Lassan már azért kell adnunk, hogy ne udvariatlanul bánjanak velünk, bennünket ki véd meg?

— A vállalat.

— Hogyan érthetem?

— Szó szerint. Nem véletlenül mentem bele az elején abba a játékba, hogy ki szid, miért szid? Nagyon is komolyan gondolom, hogy a panaszok nem azért vannak, hogy a vállalatot piszkálják. Nem a tekintélyünket rontják, hanem segítenek nekünk. Igérem, nem marad válasz nélkül egy bejelentés sem.

— Kamion. Szegeden ilyen is van, a Volán Tröszt vállalatai közül csak néhánynak. Hová jut el a szegedi spirál?

— Közel-Kelet, Szovjetunió, Olaszország, Közép- és Nyugat-Európa majd mindegyik országába. A nemzetközi teherszállítási forgalomban Jugoszláviával vannak kiterjedtebb kapcsolataink. Mi szervezzük például a Magyarországra érkező összes jugoszláv sorszállítmány szétosztását. Azt sem tudják valószínűleg, hogy most Csehszlovákiában az ostravai bányaépítőknél is dolgoznak szegedi gépkocsivezetők. Mindent összevetve a külföldi és a belföldi szállításokban együttesen kilencmillió tonna árut mozgatunk meg 1978-ban. A vállalatnak így meglesz az idén az 1 milliárd forintos bevételi terve. S tudja, ebben mennyi kétförintos van?

— Köszönöm!

— Mit?

— Feladta a lapját. Tudja, hogy két forinttal becsaptam a vállalatot?

— Nem szép magától. Hogyan?

— Úgy, hogy egyszer már ő csapott be. Fizettem a buszon, jegyet nem adott az automata. Legközelebb, amikor láttam, hogy nem ad, nem dobtam be pénzt.



— Blicelt! Nem a jegyért, az utazásért fizet.

— Igen, de jön az ellenőr. Látja, nincs jegyem megbűntet. Akár dobtam, akár nem.

— Mi körültekintésre és megértésre intjük az ellenőreinket.
— Erre nem lenne szükség, ha jobb lennének az autók... nem is, félautomaták. Itt Szegeden egyébként sem könnyű megérteni, mikor a villamoson sokkal egyszerűbb és olcsóbb szerkezetekkel nyugtatjuk meg a vállalatot is, meg a saját lelkiismeretünket is.

— Világos. Nem akarom azt bizonygatni, hogy ami nem elég jó, az igenis elég jó. Olyanok, amilyenek. Viszont az is biztos, ezek a jegyautomaták maradnak az egész országban, sőt... Sokba kerültek, nem lehet most már csak úgy egyszerre...

— Előbb kellett volna alaposabban utánanézni; kipróbálni. Akitől vettük, az sem vásárol meg tőlünk mindent. Ez üzlet...

— Nem én vettem! De ígérem, hogy tartalék gépek beszerzésével, folyamatos és minél gyorsabb javítással igyekszünk elejét venni a panaszoknak, s ehhez azért a kedves utasok segítségére is kell.

— Miben?

— Például abban, hogy védjük. Ne dobáljanak bele gombot, dinárt, filléreket, várják meg, míg koppan a kétförintos, no és ha netán nem ad jegyet, ne tegyék zsebre a pénzt. Ha a többi utas bizonyítja, hogy dobott a perselybe, nem bünteti meg az ellenőr magát sem.

— Az elején mondta: a közlekedéshez mindenki ért. Tizenkét évig a Szegedi Kenderfonógyár igazgatói beosztása után ezért vállalta el a 10-es Volán vezetését?

— Így már nem igaz! Nem közlekedni, vezetni neveztek ki. Közgazdász vagyok, elsősorban üzemgazdasági, munkaszervezési kérdések érdekelnék, s ebben van is még mit tennünk.

— Itt fejezzük be: mit ígérhet a Volán igazgatója?

— Javuló tömegközlekedést, kevesebb kieső járatot. Még az idén kicseréljük az összes régi buszt Szegeden, s jövőre már csak a kényelmes panorámások járnak.

IGRICZI ZSIGMOND

„Városos” emberek

Ady a századfordulón írt egyik cikkében „városos” Magyarországról álmodott. Hogy ő és akkor milyennek képzelte Magyarországot lehető fejlődését, az két kötetre való publicisztikájából több oldalán kiderül, de engem ez az egy szó — „városos” — nagyon megragadott, és pedig nemcsak hangzása és íze miatt, hanem azért is, mert több rétegu értelem rejlik mögötte. Sokkal több, mint ami belefér egy rövid meghatározásba, például abba, amit egy neves szociológus így fogalmazott meg, elismeréssel méltó frappáns rövidegességgel: „Az urbanusságot a civilizált fizikai és társadalmi körülmények, s a művelődés tág lehetőségei jelentik.” Nemigen tudnék rövidebben jobb meghatározást találni, de az Ady valahogy mégis több — egyetlen szóban. Jelenti ez a szó azt is, hogy az ország tele van városokkal, de azt is, hogy az élet e városokban városias, továbbá jelenti...

Mit is jelent?

Jómagam nagyon erősen berzenkedtem nemegyszer, amikor ilyen vagy olyan indokkal arra akartak rávenni, hogy szabad időmben barátkozzam a velem egy lépcsőházban lakó emberekkel, családokkal. És berzenkedésemet körülbelül így foglaltam szavakba: „Az, hogy X-szel vagy Y-nal egy lépcsőházban lakom, merő véletlen; és ez a véletlen rejtheti azt a lehetőséget is, hogy találok közöttük olyan embert, aki nekem rokonszenves, s akinek én is rokonszenves vagyok, de jelentheti azt is, hogy pusztán véletlenségből csupa számomra ellenszenves vagy legjobban esetben közömbös emberrel kerültem egyazon lépcsőházba, akik számára én is közömbös, vagy éppen ellenszenves vagyok. A fizikailag azonos hely nem jelent világlátás-, ízlés-, érdeklődésbeli rokonságot vagy azonosságot. Hagyjanak nekem békét az ilyen erőltetett kollektívizmussal!”

Ma is tartom magamat ehhez a véleményhez, hozzátevé azt, hogy ez nem jelent sem embergyűlöletet, sem nagyképűséget, sem az elemi udvariasság hiányát — ez magától értetődik. S mindez magától értetődik mindaddig, amíg az egyformán morzsolódó hétköznapokról van szó, amíg szídom a szomszédot, mert bőgött a televízióját, vagy az alattam lakó nényt, mert talán még a lekváros buktát is fokhagymával süti, és bűzlök az egész lépcsőház. Politikailag, társadalmilag,

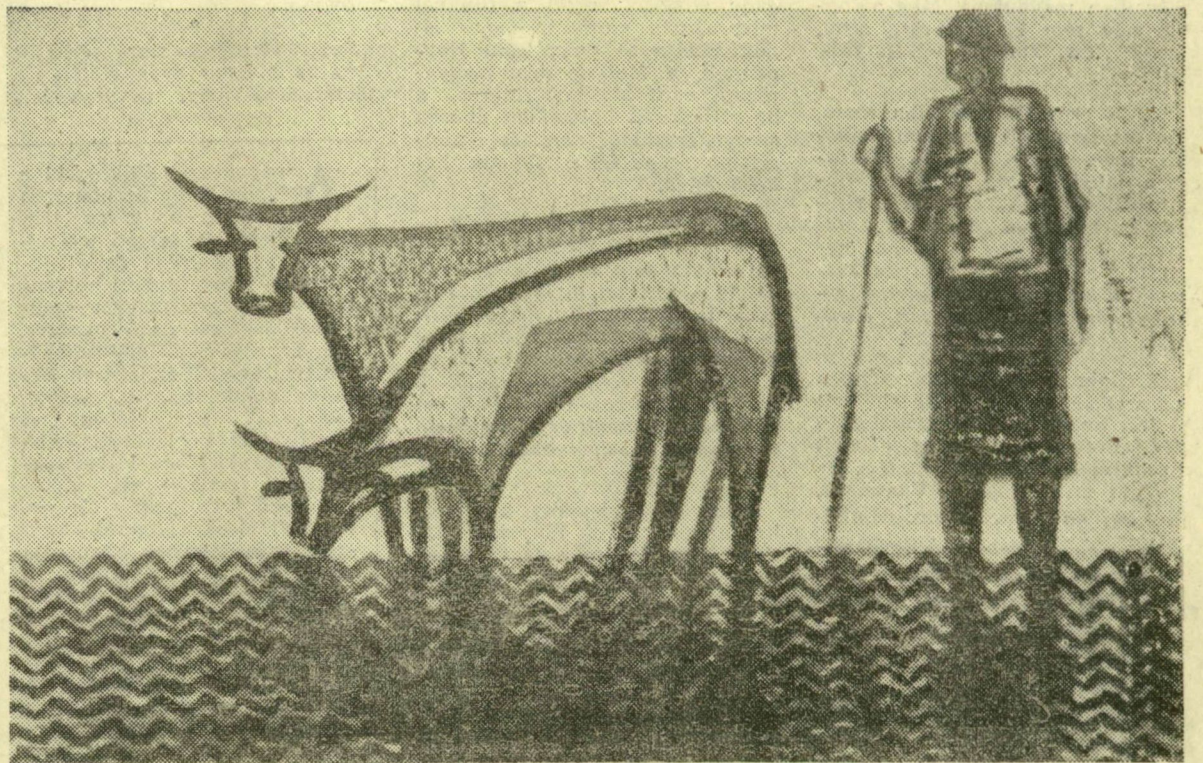
anyagilag konszolidált világunkban ilyen dolgoknál súlyosabbak csak nagyon ritkán (particsuszamlás, árvíz, tűzvész, földrengés stb.), vagy eddig még nem, s remélhetőleg sohasem (háború stb.) fordultak, illetve fordulnak elő. De ha olyan igazi, valódi városalakokra gondolunk, mint amilyenek például a legendás calais-i polgárok voltak, akkor biztosan lehetünk benne: a városi élet elsőként felajánló Eustache de Saint-Pierre az angol megszállást megelőzően talán szívből utálta azt az öt polgárt, aki azután vele együtt hajlandó volt életét adni Calais-ért, de akkor és ott, abban a vészterhes időben a város falai alatt egyggyé váltak.

Távollról sem akarom dramatizálni, a könnyezacskókra apellálva beállítani ezt a városi életet. De érdemes elgondolkozni azon, hogy mit szerethettek városukon a példaként felhozott calais-i polgárok. A falakat szerették? A macskaköves utcákat? Az akkori „urbánus” körülményeket? A több mint hatszáz év előtti „civilizáltságot”? No igen, bizonyára azt is. De a várost a városalakók teszik városra. Eustache de Saint-Pierre egészen biztosan morgott, amikor kiderült, hogy a városalakók közösségét képviselő községtag — mondjuk — még öt évig nem tud pénzt szánni egy új posztóház építésére, s magam is morgok, mondjuk azért, mert a városomban még mindig nincsen jégpálya. No de mi köze ennek a városi életnek? Mi köze ennek ahhoz, hogy én szegedi (calais-i, sztálingrádi, lidicei, debreceni vagy éppen soron) polgárnak érzem és tudom magamat? Morgok, mert tehetem, s bár mástól, kívülállótól nem tűröm el, én szídom, mert ez más: a magamét nyugodtan szídhatom. S éppen ez a kifejezés — „a magamé” — ad kulcsot ahhoz a tényhez, hogy a tévébőgős, ellenszenves fráter, meg az évente ötven kiló fokhagymát felhasználó néni éppúgy az én városom polgára, mint én magam.

Tehát bármi furcsán hangozzék is, olyan helyzetben, amikor a város egészéről van szó, magam is elsősorban a bőgős szomszédot, a fokhagymaszagú nényt szeretem, s nem a város épületeit, nem a parkok kedves platánfáit, nem a crossbart, nem a távfűtést, nem a gázbojlert.

Azt hiszem, hogy Ady „városos” álmából ilyesféle gondolatok (s félve from le: érzelmek is) kibányászhatók.

K. G.



BOKROS LÁSZLÓ FESTMÉNYE