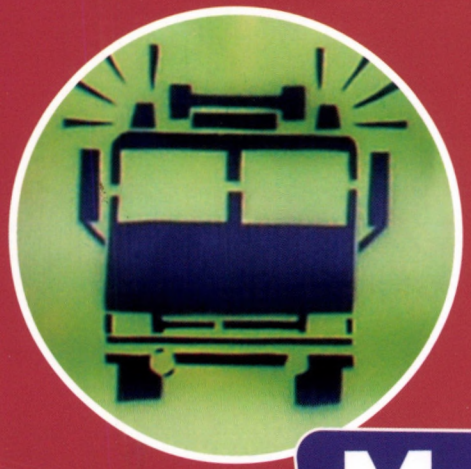


MaDok-füzetek

2010 7

EtnoMobil

Mozgásban a kortárs kultúra

2010

MaDok-füzetek 7.

Készült a Néprajzi Múzeum *EtnoMobil. Mozgásban a kortárs kultúra* című kampányának forrásai, történetei, tárgyai alapján, bloggerek, tárgybehozók és felkért szerzők közreműködésével.

7
2010

EtnoMobil

Mozgásban a kortárs kultúra

Budapest
Néprajzi Múzeum
2010

MaDok-füzetek

Szerkesztette
Frazon Zsófia

A címlapon szereplő képek
1. Stencilfújással készített molinó, részlet, Baranyovics Borisz munkája, Sarnyai Krisztina felvétele
2. A bringám és én, részlet, Sarnyai Krisztina felvétele
3. Kis karcolással (blogbejegyzés), részlet, Frazon Zsófia felvétele
4. Pátyi pendli, részlet, Kerék Eszter felvétele

A hátsó borítón szereplő képek
1. Alul-felül (blogbejegyzés), részlet, Kovarszki Andrea felvétele
2. A zebra, a tevekaraván, a hős és a kerékpáros (blogbejegyzés), részlet, Frazon Zsófia felvétele
3. Ki gépen száll fölébe (blogbejegyzés), részlet, Fisli Éva felvétele

Fényképezte
Sarnyai Krisztina, Kerék Eszter;
továbbá: Agócs Írisz, Csoszó Gabriella, Farkas Judit, Fekete Zsolt, Fisli Éva, Frazon Zsófia, Kovarszki Andrea, Kovács Budha Tamás, Tábori András, Western

Olvasószerkesztő
Krasznai Katalin

Angol szöveg
Jakab András

Grafikai terv
Gerhes Gábor

Nyomdai előkészítés
Art-And Produkciós Iroda

Nyomtatás
Komáromi Nyomda és Kiadó Kft.

© Néprajzi Múzeum, Budapest, 2010

Felelős kiadó
Fejős Zoltán főigazgató

www.neprajz.hu

ISBN 978-963-9540-65-1
ISSN 1589-4932

A Néprajzi Múzeum fenntartója a

Nemzeti Erőforrás Minisztériuma

Tartalom

Előszó 7

EtnoMobil

Kampány

- *Frazon Zsófia*: Rohanás, caplatás, elakadás, rekordidő, cél 11

Előzmény

- A bringám és én – szabadtéri fotóműterem 17

Recikli-bicikli

- *Kulcsár Viktória*: Viseld a következményeket! A *Recikli-bicikli* pályázatról 27
- *Bánki Gergő*: A biciklik az életünkre törnek – konferansz 31

Városi utak

- *Bálint Mónika – György Eszter*: Mobil Józsefváros *(Képek: Sarnyai Krisztina)* 37
- *Kerék Eszter*: Pátyi pendli – képriport 55
- *Kovács Budha Tamás – Tábori András:* Stalker – a Nyugati yardtól a „writers bench"-ig 65

1 nap

- EtnoMobil-blog – bevezetés 83
- 1 nap – indulástól érkezésig 85

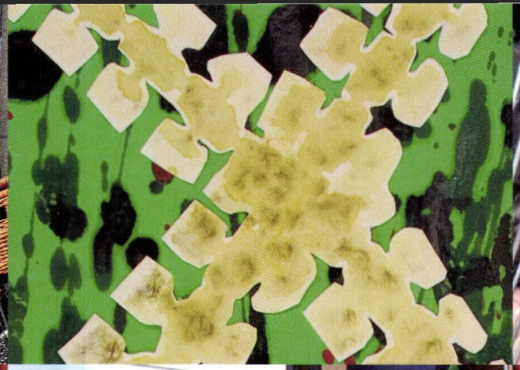
Közlekedőtárgy-történetek

- Közlekedőtárgy-történetek – személyes sztorik 135

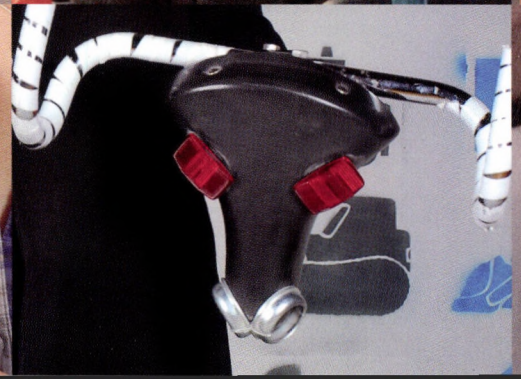
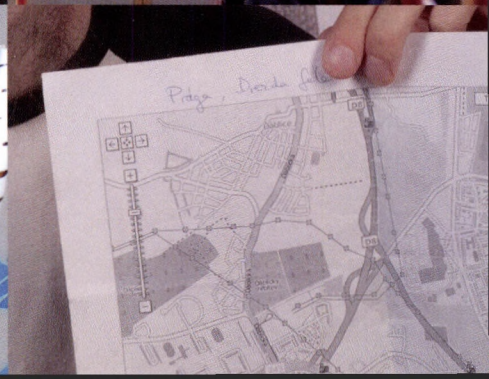
Mozgás és kultúra – két példa

- *György Eszter:* Az utazás vége. Marc Augé három könyve 157
- *Bódi Jenő*: Paradigma a garázsból. John Urry a mobilitás változó rendszeréről 162

Etnomobil: Contemporary Culture on the Move 168



Kantjol
168

Előszó

A *MaDok-füzetek* hetedik kötetében az olvasók és a látogatók szerzővé válnak. Ez nem az első példa a sorozat történetében. Először 2006-ban a *Plasztik művek. Alternatív műanyagtörténet a celluloid könyvtáblától a felfújható fotelig* című kötetben (MaDok-füzetek 4.) kaptak főszerepet az ismerős és ismeretlen látogatók és barátok, személyes történeteik megfogalmazásával. Egy-egy hétköznapi műanyag tárgy jelent meg a kötet lapjain személyes elbeszélő szövegek kíséretében. Az *EtnoMobil* kampány merített is az előzményekből, de tovább is lépett az első próbálkozás lehetőségein.

Az *EtnoMobil. Mozgásban a kortárs kultúra* című kortárs múzeumi kezdeményezés 2009 októberében zajlott. A témaválasztás a mozgás és a mobilitás hétköznapi helyzeteinek dokumentálását célozta, módszertanilag pedig kísérlet volt arra, hogy a gyűjteményi munka és az archiválás miként tágítható a személyesség és az öndokumentáción alapuló vallomásos szövegek irányába. A kampány felhívásai az *itt és most* zajló, közlekedéshez és mobilitáshoz kapcsolódó élmények és tapasztalatok írásos és képi rögzítésére biztatták az érdeklődőket. A konkrét tartalmi kérdéseken túl – miszerint: hogy használjuk a rendelkezésünkre álló teret és időt, hogy szeljük át naponta akár többször is a helyet, amelyben élünk? – általánosabb módszertani felvetések is lényegessé váltak. Hiszen múzeumi környezetben a tárgyak és a tárgyakhoz tartozó személyes történetek az archiválás és a reprezentáció fontos részei. A szövegek mennyisége és minősége pedig mindig attól függ, hogy sikerül-e ösztönözni a tárgyhasználókat arra, hogy kedvet és elszántságot érezzenek saját tárgyaik különféle szöveges műfajokba ágyazására. A kutatás során természetesen a muzeológus is létrehoz „kísérő" szövegeket, de a szubjektív történetek egészen új eszközt jelenthetnek a múzeumi interpretációban.

A történetek megfogalmazásában a kortárs etnográfia számára különösen fontos, hogy egy tárggyal vagy jelenséggel kapcsolatban a „hogy volt?" mellett a „hogy van most?" kezdetű kérdések is felmerüljenek. Amikor a tárgyak archiválása és gyűjteményi feldolgozása összekapcsolódik a használók részletes öndokumentációjával, a szubjektív nyelvhasználat lényegesen árnyalja a múzeumi/kiállítási interpretáció lehetőségeit. Nemcsak azért, mert a kortárs reflexiók és a szubjektivitás új szövegszerű műfajokat hoznak létre a múzeumi és kiállítási térben, hanem azért is, mert ezek a műfajok a múzeum világán túl is népszerűek – irodalmi és hétköznapi kontextusban egyaránt. A múzeum pusztán annyiban tér el ettől, hogy a történetek nem(csak) önmagukban állnak, hanem tárgyakhoz vagy dokumentumokhoz kapcsolódnak, olyan forrásokhoz, melyek a gyűjteményekbe, ezáltal a múzeumi tudáskészletbe kerülnek.

Az *EtnoMobil* kampány módszertani megközelítése tehát hangsúlyozta a saját hétköznapi létre és mindennapi tárgyakra, valamint az egyedi gondolkodásmódra adott reflexió szerepét. A kötetbe szerkesztés és az interpretáció pedig a lehető legkisebb mértékben gyakorolt „hatalmat" a szerzők interpretációja fölött. A szerzők által megvalósított szubjektív és élményszerű beszédmód roppant sűrű és részletgazdag szövegkorpuszt hozott létre – amely forrásértékén túl olvasmányként is megállja a helyét. A történetek megértése nem igényel különösebb erőfeszítést, csupán hátradőlést, figyelmes lemerülést, kíváncsi tekintetet – kinek-kinek érdeklődése és vérmérséklete szerint. A kötet viszont muzeológiai szempontból is tanulságos forráskiadvány: olyan szöveges és képi dokumentációk gyűjteménye, amelyek időben közel jöttek létre, egy látszólag egyszerű, mégis összetett helyzetre reagálnak egy előre meghatározott téma (a városi közlekedés és mobilitás) és időszak keretein belül. Gondoljunk bele, milyen kincset jelentene ma egy tíz, húsz vagy harminc évvel ezelőttről származó forrásanyag, amelyben az emberek leírják, hogy merre jártak aznap, mit viseltek, mi segítette vagy akadályozta a városi közlekedésüket, szokásokat, részleteket mesélnének egy ma már nem látható, elmúlt világból. De megkockáztatom: egy ilyen forrásanyag nemcsak az idő múlásával értékelődik fel, az épp aktuális, szinkrón világban is legalább ilyen izgalmas és érdekfeszítő lehet.

Ma Magyarországon a kortárs kultúra csak lassan bontakozik ki a megmentés allegóriájára épülő, a múltat előtérbe állító muzeológiai módszerek és gyakorlatok fogságából, de az új típusú gazdaság, az élménykultúra, a szabadidő és a fogyasztás fokozatosan beépül a múzeumi tudományos munkába. Ez a megközelítés új témákat, új tárgyakat, új kérdéseket és válaszokat, továbbá karakteresen különböző szín- és formavilágot integrál a múzeumi térbe, átrendezve, felszabadítva a régi beidegződéseket. A múzeumi feldolgozásban a tárgyhasználók leírásai pedig nemcsak egyedi karakterrel ruházzák fel a gyűjteményi tárgyakat, hanem megszabadítják őket a múzeumi tekintélytől, közelebb hozzák, láthatóvá teszik esendőségüket vagy akár efemer létüket is.

A szerkesztő

EtnoMobil

1. KÉP. Stelncilfújással készített molinó (Baranyovics Borisz munkája)
Sarnyai Krisztina reprodukciója

FRAZON ZSÓFIA

Rohanás, caplatás, elakadás, rekordidő, cél

„Megjött a busz, ma reggel a Sanyi van, aki nem nagyon kedves, viszont pontos. Errefelé mindig ugyanaz a három-négy sofőr jár, ismerik a terepet, és télen is bevállalják a feljövést, ameddig csak lehet, sőt egy kicsit utána is. Mindenkit ismernek, őket is ismerik – falu a városban."
(Farkas Judit: Négykiflis nap; 2009. október 16.)

„Az utolsó kocsiból lassabban lehet leérni a metróba, ez az egyetlen hátrány, de ez most nem számít, mert a rekordidő miatt sietni sem kell. Bérletem még egy napig jó, nem tudom, hogy ezt a huzatban didergő ellenőr pontosan látja-e a sasszemével; külön tanulmányt lehetne írni az aluljárói percepcióról."
(Mélyi József: Rekordidő; 2009. október 14.)

A két rövid részlet az *EtnoMobil* blog két bejegyzéséből származik. Az egyik Pécsen játszódik, a hegyről lefelé, a másik pedig Budapesten, a Batthyány téri HÉV-metró átszállásnál. Mindkét szöveg a napi rutint írja le: az ismerős helyeket, a rögzült fordulatokat, a hétköznapi szituációkat, utasokkal és a tömegközlekedés specialistáival. A téma: a közlekedés. A történetek reggel játszódnak, az út az otthon és a munkahely közötti szakaszt mutatja be: kellő részletességgel, kritikusan, megértően, személyes észrevételek és az ezen kívül zajló események egymásra vetítésével. Ideális szerzők, pontosan megértett, alaposan és kreatívan megoldott feladat és nem utolsósorban jól megírt, szórakoztató szövegek. Mégis – vagy éppen ezért – érezhető a helyzetek különbsége, pedig a mesélők hozzáállása alapvetően nyitott. A blogszerkesztő érzi, hogy az ötlet nem volt teljesen értelmetlen, a téma és a felvetés másnak is érthető volt, a megoldás pedig használható anyagokat eredményezett. Tekintsük ezt ideális állapotnak, és nézzük mindezt kritikus üzemmódban!

A Néprajzi Múzeum 2009 őszén hirdette meg az *EtnoMobil* című kampányt. A kezdeményezés lényege az volt, hogy kísérletet tegyünk a minket közvetlenül körülvevő városi hétköznapi kultúra egy részletének, a közlekedéssel, utazással, ingázással kapcsolatos helyzeteknek és szituációknak a dokumentálására. Az ötlet a tágabb társadalmi összefüggésekre és a közvetlen, személyes tapasztalatokra egyaránt hangsúlyt helyezett, a kampány során működő interaktív modulok ezeket a különféle komponenseket egyaránt megmozgatták. Az alábbiakban röviden, szövegpéldák és képek segítségével áttekintem a kampány működését és eredményeit, majd utalok ezen eredmények és a múzeumi gyűjtemény összefüggéseire, végül összefoglalom a kezdeményezés nehézségeit, és felvázolok néhány – akár e konkrét témától független – továbblépési lehetőséget.

A kampány

Az *EtnoMobil* kampány kiinduló ötlete komplexebb gondolat volt, mint az a forma, amelyben végül megvalósult. Az előzetes terv szerint a kampány a MaDok-program együttműködő intézményeinek részvételére és kezdeményezésére épített, ebben rejlett volna országos kiterjesztésének záloga: megnézni, megvizsgálni és élvezhető formában hozzáférhetővé

tenni a hétköznapok közlekedéssel töltött időszakait, eltéréseit és különbségeit, objektív és szubjektív komponenseit; mindezt összekapcsolni a múzeumi forrásképzéssel, a közönséggel kialakított aktív/interaktív, részvételen alapuló együttműködéssel, a különböző városok, az eltérő intézmények közötti távolság csökkentésével. A tervet 2009 tavaszán egy szakmai nap keretében ismerhették meg a partnerek. Az előkészületek ellenére az érdeklődés csak nagyon mérsékelt volt a kezdeményezés iránt, őszre pedig elértük az együttműködési kedv tulajdonképpeni nullpontját, holott a kampány épp a minimális gazdasági tőkére s ezzel szemben az aktivitásra épített. A kezdeményezést végül a Néprajzi Múzeum programjaként valósítottuk meg, különféle felhívásokkal, kampánnyal, forrásképzéssel és egy, a Design Hét Budapest 2009-re időzített programmal, amelyet az Országos Színháztörténeti Múzeum és Intézet munkatársaival, Kulcsár Viktóriával és Czékmány Annával közösen valósítottunk meg.

A 2009 őszére tervezett múzeumi kezdeményezés első írott formája a *Bringanaptár 2009* című kiadványban jelent meg, a kiindulás megfogalmazásával és a kiemelt programhét megjelölésével. A részletesebb tervezet 2009 tavaszára készült el, a kampányhoz szükséges webes felület kidolgozása pedig nyáron kezdődött el.

Az *EtnoMobil* egyik fontos célja az volt, hogy a város és a múzeum tereit összekapcsolja több, a témához kialakított on-line felülettel, amely lehetőséget ad a kampányban részt vevőknek az aktív közreműködésre, jegyzetelésre, gondolataik megfogalmazására és mások kommentálására. Mindez egy olyan tartalmi mezőben történt, amelynek mindannyian szereplői vagyunk, hiszen elindulunk, jövünk-megyünk, állunk és várakozunk, tolatunk vagy gurulunk, bosszankodunk, találkozunk, figyelünk vagy figyelmetlenkedünk – legtöbbször úgy, hogy másnap már nem is emlékszünk a részletekre. A cél tehát az volt, hogy ezt az állandó mozgást egy-egy pillanatra megállítsuk, a résztvevőket ösztönözzük a képes és szöveges rögzítésre. Ehhez készült két felhívás és egy on-line adatlap. Amit kértünk: egy-egy közlekedéshez kapcsolódó tárgy és annak személyes története; illetve egy nap közlekedésének története, az indulás és az érkezés között eltelt idő részletes elmesélésével. Amit pedig ajánlottunk: közzététel és a beérkező anyagokhoz illeszkedő múzeumi programok, amelyek nemcsak a témát emelik be az intézménybe, hanem annak sajátos nyilvánossága folytán rögtön párbeszédet is kezdenek vele. Ez a kötet pedig végül nyomtatott formára is fordítja és egybefogja az eddig csak az on-line felületen olvasható és látható tartalmakat. Nézzük, milyen forrásanyag állt össze a kísérlet során az önkéntes közreműködők segítségével!

Egész októberben lehetett napi történeteket küldeni az *EtnoMobil* blogra (a szövegek az *1 nap – indulástól érkezésig* című alfejezetben olvashatók). Arra kértük a vállalkozó szellemű szerzőket, hogy induljanak el, ugyanúgy mint máskor, és napjuk legyen akármilyen, útjuk során figyeljenek, gondolkodjanak, fényképezzenek vagy jegyzeteljenek, történeteiket és képeiket pedig küldjék be a blogra. Erre a blogfelhívásra majdnem hatvan szöveg érkezett (a pontos számot nehéz meghatározni, mert a szövegek néha keveredtek a tárgybehozás tartalmával), képpel vagy anélkül, tíz csak képes bejegyzés (amit egyenrangú posztként kezeltem), és olvasható még a blogon négy szerkesztői bejegyzés, amely a kampány időszakában zajló programokat reklámozta, vagy a szövegekben olvasható eseményekre reflektált. (A blogot a kötet megjelenésekor még nem zártuk le, archívumként, hivatkozásként még ma is használhatók a szövegek. Ma ez egy olyan alternatív on-line felület, amelyről tovább lehet lépni a Néprajzi Múzeum webfelületére. A blog elérhetősége: www.etnomobil.blogspot.com.) Az azonnal publikussá tett posztok tartalma heterogén, mégis izgalmas, élvezetes és használható korpuszt képez. A szövegek egyben olvasva izgalmasan írják le 2009 októberét a városban való mozgások összefüggő és széttartó epizódjaival.

A történetek jelen ideje: 2009 októbere. Vannak szövegek, amelyek csak egészen kis távolságok megtételéről szólnak, a részletek aprólékos bemutatásával (például átkelés a frissen lezárt Margit hídon, a kaputól a trolimegállóig zajló mindennapi események), de vannak egész napos ügyintézéshez kapcsolódó városi körutazások, települések közötti ingázások, hétvégi családi utazások, fáradtságból eredő tévedések és eltévedések egyaránt. Miután az írások nagyrészt Budapesten játszódnak, vannak olyan helyszínek, melyeken a szerzők közül többen is áthaladnak, és saját szempontjaikból mutatják be őket. Ilyen például az akkoriban lezárt Margit híd, a Clark Ádám téri körforgalom vagy a Nyugati téri aluljáró. De nemcsak helyek, hanem konkrét helyzetek és események is felbukkannak a szövegekben, mint például egy filmbemutató, egy ünnep, egy újságcikk, az időjárás-változás, útlezárás vagy a 4-es metró körüli huzavonák. Ezek az epizódok kiemelik a szövegeket az általános tér-idő kontextusból, konkrét időhöz és térhez kötik őket, egyben az írásokat hálózatszerű, tágabb összefüggésbe helyezik. Igazán jó szövegek akkor születtek, ha a szerzők figyelmüket az egyszerű rutinok aprólékos megszövegezésére fordították, de nem kímélték az olvasókat szubjektív észrevételeik és tapasztalataik ismertetésétől sem. Ezekben az írásokban általában nemcsak a szűkebben vett útvonal, hanem személyes életvilágok, városi legendák (és azok cáfolatai) egyaránt megjelennek. „Egyszer egy stoppos, akit hazafelé fölvettem, azt mondta,

a Szépvölgyi útnál szállnak föl a legszebb csajok. Hát nem az utolsó kocsiba, ez biztos." (Mélyi József, 2009. október 14., szerda.) De olvashatunk különös, a napi rutintól elszakadó helyzeteket is, mint például egy Budapest–Marosvásárhely-repülőút, egy romániai ágyúszállítás, hajnali taxizás, éjszakai bringás esés vagy kalandos macskaszállítás. A történetekben feltűnnek ismert emberek, de a 21. század modern segítői is – mint például a *Google maps*. A történetek között találunk egy-egy párizsi, brüsszeli, New York-i, marosvásárhelyi és londoni epizódot is, a mindennapok kulturális különbségeire adott reflexióikkal: „Brüsszelben tréfás szokás, hogy a buszmegállóban állva inteni kell a sofőrnek, hogy megálljon." (Derjanecz Anita, 2009. október 20., kedd.)

A rutinos szerzők viszont magára a kampányra is reflektálnak, hol írásban, hol a közlekedés során. Hiszen nem jellemző, hogy egy reggeli úton lefényképezzük az utcatáblákat, a szembejövő kerékpárosokat vagy gyalogosokat. Persze nem elképzelhetetlen. És több szerző is említi, hogy olyan napot akart az íráshoz választani, ami „érdekesebb" – aztán vagy talált ilyet, vagy nem, és az „unalmas" napokról is készültek élvezetes írások. Többen javaslatot is tesznek arra, hogy milyen, a téma oldalvágányához tartozó újabb blogok indítására lenne szükség: „A közlekedési eszközökön való mobiltelefonálásról szerintem külön blogot kéne indítani." (Nádori Lídia, 2009. október 19., hétfő.) De olyan kreatív megoldással is találkozhatunk, amelyben például a hivatali ügyintézés, az irodák közötti folyosói téblábolás fordul át metaforikusan fedett pályás közlekedéssé – a napi szöveg elkészítéséhez (Nádori Lídia, 2009. október 19., szerda). De a legszebb mégiscsak az „*EtnoMobil*-írásterápia" fordulat (Farkas Judit, 2009. október 23., csütörtök).

Olvasóként egy műfajokban, leleményes fordulatokban gazdag szférában járhatunk, amelyben a leírások mellett sok a szubjektív, vallomásos forma, a már-már szépirodalmi babérokra törő szöveg, de nézhetünk részletes fotóesszét, képsorokat, van chat, helyreigazítás és szolgálati közlemény egyaránt. A történetek megszövegezése pedig arra is lehetőséget ad, hogy megismerkedhessünk a témához kapcsolódó olyan frappáns megfogalmazásokkal, mint például „a buszon mozgó kerti klub" (Farkas Judit, 2009. október 16., péntek), az „IC-minőség" (Nádori Lídia, 2009. október 25., vasárnap), a „metrópofa" (Derjanecz Anita, 2009. október 20., kedd) és „a kilövés Ovi bolygóra" (Kürti Gábor, 2009. október 26., hétfő) kifejezések.

Nagyon kézenfekvő volt, hogy a kampányhoz készüljön egy blog – hiszen a napi történések naplószerű megmutatásának ez a legegyszerűbb formája, ráadásul a műfajt ma már nem szükséges magyarázni. De az írásnak kontraszelektív hatása is lehet – bár, ha figyeljük a neten burjánzó blogkultúrát, akkor ennek az állításnak az ellenkezője is igaz. Az *EtnoMobil* blog szerzői szinte kivétel nélkül jól fogalmaznak, többségük a tágabb múzeumi kapcsolathálóból vagy ismerősi körből került ki. Ez érezhető a blog közvetlen, komfortos hangulatán, de egyben arra is rámutat, hogy a kampány csak kismértékben lépte át az intézmény körül már amúgy is meglévő kapcsolathálót. A jó minőségű, tartalmas szövegek csak részben kárpótolnak emiatt – bár elismerem, hogy a már meglévő kapcsolatok intenzív ápolása is szép küldetés, a szövegek olvasása pedig kifejezetten kellemes élmény.

Az önkéntességre épített modulok közül csak egy lépte át – mind az alkotók, mind pedig az érdeklődő közönség esetében – az előbb említett múzeumi kapcsolathálót: a *Recikli-bicikli* nyilvános pályázat és ruhademonstráció. Ezt a kezdeményezést az Országos Színháztörténeti Múzeummal közösen vezényeltük, és a kerékpározáshoz kapcsolódó öltözetek bemutatóját – a finn kiállítás *Újra hasznos* projektjével karöltve – a Design Hét Budapest 2009 hivatalos programjaként tartottuk meg, telt ház mellett. Mind a kerékpározás, mind pedig az újrahasznosítás évek óta divatos városi témák, civil szervezetek és nagy intézmények egyaránt megjelennek a porondon egy-egy saját olvasattal. A Néprajzi Múzeum esetében is vannak gyűjteményi, kiadvány- és programelőzményei mindkét témának, 2006 óta folyamatosan. A rendezvény sikeréhez viszont nyilvánvalóan hozzájárult, hogy csatlakoztunk egy nagy rendezvénysorozathoz, a Design Héthez. A közönség mozgatásában a különbség a *Recikli-bicikli* esetében különösen hangsúlyosan jelent meg. A ruha-demonstrációt ugyanis nagyon gyér érdeklődés mellett másodszor is bemutattuk a múzeumban, a kampány zárónapján, viszont újra telt házzal ment a Merlin Színházban a kortárs drámafesztivál *off* programjában. Ez a körülmény a közönséggel való kapcsolattartás szempontjából több tanulsággal is bír: például ha egy intézmény viszonylag szűkös forrással rendelkezik programjainak széles körű reklámozásához, akkor ebben ismét az együttműködés és a csatlakozás jelenthet segítséget.

Az önkéntes modulokon kívül a kampányhoz kapcsolódott két fotódokumentációs munka is a múzeum fotográfusainak aktív közreműködésével. A két munka főcíme az *Utazás a város mélyére* volt, ami kellőképpen általános megfogalmazás ahhoz, hogy az egymástól tartalmilag különböző két sorozatot összekösse egymással. Az egyik munkában Sarnyai Krisztina készített fotósorozatot a VIII. kerületben, a kerületet átszelő 99-es és 9-es buszjáratok vonalán, Bálint Mónika szociológus, György Eszter társadalomkutató és Ökrös Lajos „Joker" VIII. kerületben élő roma rapperfiú közreműködésével. Budapesten talán a VIII. kerülethez kapcsolódik a legtöbb mítosz és történet. Izgalmas a múltja, ugyan-

így a jelene, de a várostörténeti szempontokon túl szociálisan és multikulturálisan is tarka képet fest. Ha a közlekedési csomópontok között mint a Blaha, a Kálvin és a Nagyvárad tér – csak autóbuszon vagy metrón utazunk, akkor egészen más képet fest, mint ha leszállunk, megállunk, befordulunk az utcákba, a kapualjakba, a boltokba és a piacokra. Ha nemcsak közlekedünk és rohanunk, hanem sétálunk és lassítunk, akkor feltárul a főbb utak melletti világ. A *Nyolcadik kerületi road movie* című képes-szöveges utazás ugyancsak egy nap részleteit villantotta fel: két kultúrakutató, egy rapper és egy fotográfus VIII. kerületi portyájának megállóit. (A kötetben a *Városi utak* alfejezetben található a munka átdolgozott változata, szöveggel és képválogatással, *Mobil Józsefváros* címen.)

A másik munkában Kerék Eszter készített egy héten keresztül fotókat a Páty és Budapest, az otthon és a munkahely közötti napi ingázásról *Pátyi pendli* címen. A napi bejárás (más néven: *pendlizés*) ugyanis sajátosan keretezi a napot, és szervesen kapcsolódik a különböző közlekedési eszközökhöz. Vonat, busz, autó, kerékpár, villamos, metró és ezek kombinációja – lehetőségektől és tempótól függően. Páty alig húsz kilométerre van Budapesttől, busszal közvetlenül, vonattal pedig Biatorbágy felől lehet érkezni: pontos vagy késő járatokkal, kellemes vagy kellemetlen utastársakkal, tanulással, zenehallgatással, olvasással, alvással vagy rohanással, és akár több átszállással. A fotósorozat képei egy hét történeteit és helyzeteit mutatták meg, szereplőkkel és aktív formában: kerékpárral, vonattal, villamossal és gyalog – oda és vissza. A kiállításon a képek alatt népszerű slágerekből származó sorok és versszakok voltak olvashatók, ami elsősorban arra utalt, hogy az utazó fotós a mindennapjaiban leginkább zenehallgatással üti el a közlekedési eszközökön töltött időt. (A kötetbe szerkesztés során ezt a kommentárt elhagytuk.)

A két dokumentációs munka képeiből egy-egy kamarakiállítást szerveztünk a kampány zárónapjára, de a sorozatok a kiállítástól és a kampánytól függetlenül is fontosak, hiszen olyan részeket és részleteket rögzítenek a városi közlekedésről és térhasználatról, amelyek számunkra vagy láthatatlanok (például a VIII. kerületből), vagy annyira hétköznapiak és természetesek, hogy már észre sem vesszük őket (például a tömegközlekedésben).

A kampány során összeálló szöveg- és képanyagot a zárónapon több formában is igyekeztünk aktiválni. A kamarakiállítások mellett meghívtuk a készülő *Városfoglalás* című kalendárium szerzőit és alkotóit egy beszélgetésre, a blog szövegeiből rövid felolvasószínházat tartottunk TÁP Színházi színészek közreműködésével, és ahogy már említettem, ismét bemutattuk a *Recikli-bicikli* ruhademonstráció újrakevert változatát (a performance képei és szövegei a *Recikli-bicikli* alfejezetben olvashatók és láthatók).

A források, a gyűjtemény és a továbblépés

A kampány moduljainak kialakításakor fontos szempont volt, hogy a különböző mentalitású és érdeklődésű „felhasználók" egyaránt találjanak terepet a kibontakozásra. Aki írni szeret, írhasson, aki fotózni, fotózhasson, akinek a személyes interakció a fontos, akciózhasson. Aki szívesen elszöszöl egy-egy oldal szöveggel, az csak szöszöljön bátran, aki viszont a gyors és egyszerű megoldások embere, az töltögesse például az on-line adatlapot. A rétegzetten végiggondolt, modulokból építkező struktúra módszertanilag indokoltnak tűnt, de a működtetés hatékonyságát valószínűleg gyengítette. Ez leginkább a hírverésben közreműködő médiumok esetében volt mérhető: nem lehetett egy mondatra lefordítható hírré tenni, ami viszont a kampány esetében létszükséges lett volna. Most utólag már úgy látom, hogy ha ragaszkodunk ehhez a struktúrához – ami láthatóan alkalmas jó minőségű forrásanyag „termelésére" –, akkor kevésbé kampányban, mint inkább egy éves vagy folyamatos programban kellett volna gondolkodni. Lehet, hogy nem készült volna minden nap két-három szöveg a blogra, viszont talán lett volna elég idő kitörni a szűkebb környezetünkből. Ahhoz viszont, hogy az *EtnoMobil* egy hónapos kampányként tudjon működni, lényegesen egyszerűbb struktúrát kellett volna létrehozni, és – ahogy ezt eredetileg is terveztük – legalább egy országos médiummal szorosabban együttműködni. (Erre a *Népszabadsággal* tettünk kísérletet, de az együttműködésre végül nem került sor.) Ami ugyancsak a nyilvánossággal való kommunikációban vált hangsúlyossá, az az elvárás, hogy egy múzeumi akció kiállítással végződjön. A leggyakrabban feltett kérdés így hangzott: mikor nyílik az összegyűjtött anyagból kiállítás? A kérdés persze logikus, különösen, ha tekintetbe veszem, hogy a kampány elsősorban az önkéntességre épített, és ilyenkor fontos a motiváció – ahogy ez például ez a 2006-os *műanyag* című kiállítás esetében egyszer már remekül működött. De mit tegyen a muzeológus, ha munkája során nemcsak kiállítások rendezésére, hanem kutatások szervezésére, a múzeumi gyűjtemény fejlesztésére is figyelni akar? Nemcsak azért, mert az intézmény kiállítási struktúrája és a muzeológusok múzeumi kutatásai nem minden esetben mozognak együtt, hanem azért is, mert a múzeumi munkának csak egyetlen szelete a kiállítási tevékenység. A másik például az aktív forrásképzés, legyen szó tárgyról, képről, szövegről vagy bármilyen más dokumentumról.

Az *EtnoMobil* kampányhoz kapcsolódva tehát többféle forrásképzési eljárás megvalósításával is kísérleteztünk. Nem szorosan a kampányhoz

tartozott, de annak előzményének tekintem a Critical Mass kerékpáros felvonuláshoz szervezett, a múzeum bringáscsapatának példás együttműködésében megvalósított kerékpáros-fotózást. A szervezett tavaszi Critical Mass kerékpáros menet közvetlenül a Néprajzi Múzeum mellett haladt el – mint minden évben –, de ez alkalommal szabadtéri fotóműterem felállításával próbáltuk kis kitérőre csábítani a résztvevőket egy fotózásra. Alig néhány óra alatt egy DJ és két kreatív MC segítségével több mint ötszáz fotó készült, három erre a célra berendezett háttér előtt. Ez a fotósorozat a kerékpározást nem hétköznapi, hanem ünnepi, fesztiválos hangulatában mutatja meg, de a nagy számok törvénye alapján jól láthatóan kirajzolódnak az egyes – sportos, alternatív, trendi, sikkes – szubkultúrák, öltözködési módok és mentalitások. Erre egyfelől mondhatjuk, hogy milyen klassz forrás lesz húsz vagy akár harminc év múlva, de én bátram mondom: ez már most is nagyon klassz és fontos képsorozat. (A képekből válogatás látható az *Előzmények* alfejezetben.)

Képanyag kapcsolódott a blogon közölt szövegekhez is, illusztrációként és önálló bejegyzésként egyaránt. Ezek a képek sokkal inkább utalnak konkrét helyzetekre, történetekre, személyes látószögekre. A múzeum fotósainak témákhoz és esetekhez kapcsolt két tematikus képsorozatában látványos különbséget jelent a szakszerűség: mert lássuk be, a fotózás azért mégiscsak szakma. Képet mindannyian tudunk készíteni, de kiállítható, jó minőségű fotográfiához mindenképpen fényképésztudásra van szükség.

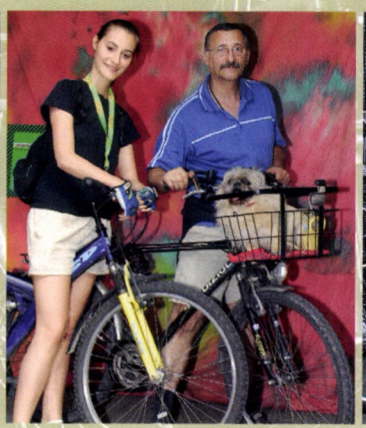
A kampány tárgybehozásmodulja inkább eseti volt, és a tárgyak nem is kerültek be a közlekedésgyűjteménybe – bár ez nyilván egy újabb szempont, amelyet érdemes lenne végiggondolni. Mégsem csupán tárgyfotók készültek – ahogy ez a műanyag-kiállítás személyes tárgytörténeteinél történt –, hanem tárgy és gazdája együtt szerepelnek a képeken, a témához egyedileg kialakított, az utcai stencilfújás technikáját alkalmazó fotó hátterén. (A fotóhátteret Baranyovics Borisz készítette sablonos stencilfújás technikával fotóháttérpapírra. Ugyancsak Baranyovics Borisz készítette újrahasznosított beltéri molinóra a kampány molinóját is: 1. kép.) A fotók és az írások minősége ebben a modulban is nagyon jó minőségű, de a *Közlekedőtárgy-történetek* címre keresztelt vállalkozással még kevésbé törtünk ki az intellektuális gettóból, mint a blog esetében. (A tárgyak és a történetek a kötet *Közlekedőtárgy-történetek* alfejezetében olvashatók és láthatók.)

A kreativitásra, tervezésre és tárgyalkotásra kiírt pályázat és ruhademonstráció mozgatta meg leginkább az alkotók fantáziáját. A pályázat keretében készült öltözetek és jelmezek viszont kevésbé a Néprajzi Múzeum, mint inkább a Színháztörténeti Múzeum gyűjteményi profiljának felelnek meg. De éppen ez volt a két intézmény együttműködésének lényege.

Visszatekintve

A kampány és a munka egyik legnagyobb tanulsága, hogy ha egy múzeumi kezdeményezésben fontos az on-line felület, annak működtetése, akkor a fejlesztését nem lehet megúszni. A kampány elsősorban a Néprajzi Múzeum webfelületét, továbbá ingyen hozzáférhető web 2.0 felületeket vett igénybe. Az ideális megoldás egy külön erre a célra fejlesztett többfunciós, adatbázis-alapú on-line felület fejlesztése lett volna. (Egy ilyen megoldás fejlesztését támogatta 2010-ben a MaDok-program mintaprojektként.) Fontos döntés továbbá, hogy egy-egy témára irányuló nagy mennyiségű adatra vagy inkább kevesebb, de összetettebb forrásra vágyunk-e, mert akkor e szerint lehet szűkíteni a témát, akár néhány helyszínre, helyzetre vagy eseményre. Viszont a néprajztudománynak és a Néprajzi Múzeumnak nagyon is van keresnivalója a hétköznapi mobilitás terepén: a mobilitást, a közlekedést és a mozgást mint a mai városi kultúra legjellemzőbb sajátosságait, annak megragadását, muzeológiai feldolgozását nem hagyhatja figyelmen kívül kutatási stratégiájának meghatározása során az intézmény.

A címben szereplő kifejezések – rohanás, caplatás, elakadás, rekordidő, cél –, amelyek az önkéntes szerzők szövegeiből származnak, nemcsak az általuk leírt helyzetekre, de a kampány egészére is igazak voltak. Nagy rohanással zajlott, nem volt mentes az elakadásoktól, a munkák nagy része rekordidő alatt készült el, de mégiscsak elcaplattunk a célba. Fontos, hogy kritikusan nézzük, de még fontosabb, hogy lássuk a kezdeményezés lehetőségeit és eredményeit is. A siker relatív.



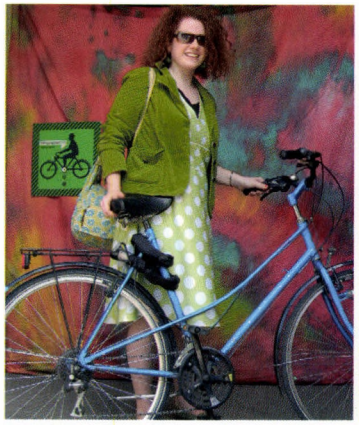
A bringám és én

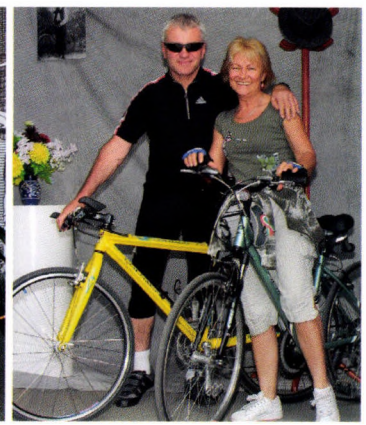
Szabadtéri fotóműterem és kerékpáros fotózás a Néprajzi Múzeum lépcsőjén

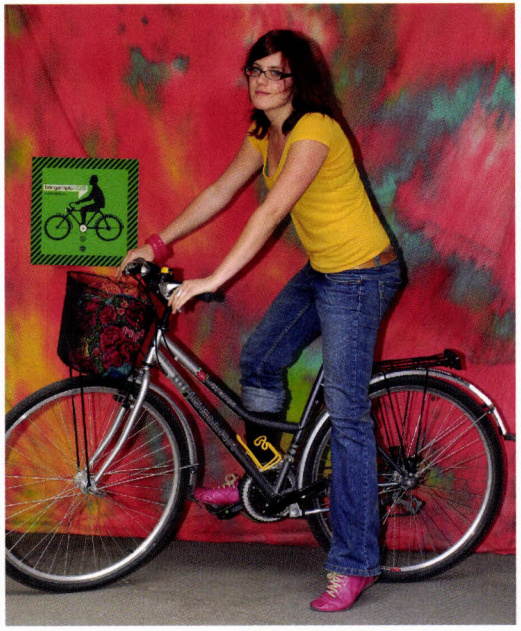
Milyen vagy? Színes vagy fekete-fehér? Nosztalgiára hajazó vagy modern? Fiú vagy lány? Országúti vagy hegyi? Felnőtt vagy gyerek? Szingli vagy nagycsaládos? Trendi vagy laza? Gyors vagy lassú? Hadd lássuk! Egy gyors fékezés, rövid megállás, egy kis igazítás, zoomolás, katt, és már suhanhatsz is tovább! Napsütötte, zenés szabadtéri fotóműterem a Néprajzi Múzeum előtt, a Critical Mass hivatalos programjaként.

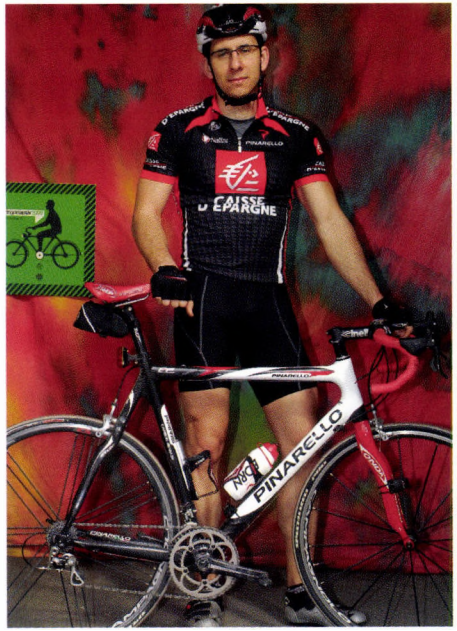
Közreműködik: Sarnyai Krisztina és Kerék Eszter fényképezőgépen, DJ Seta lemezjátszókon, és a Néprajzi Múzeum kerékpáros-alakulata.

2009. április 19-én délután kettőtől.

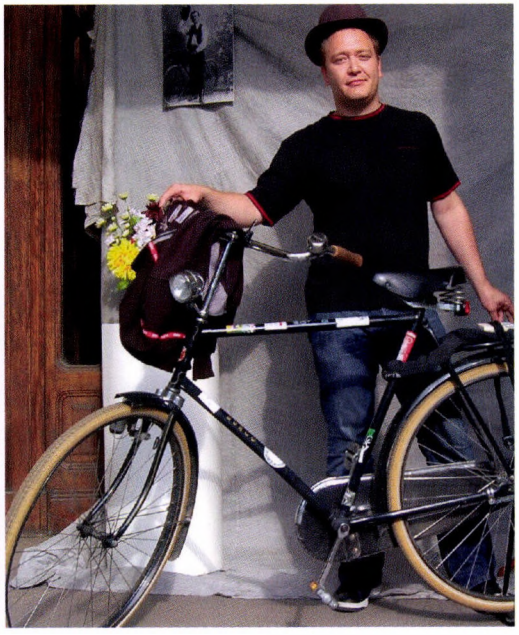


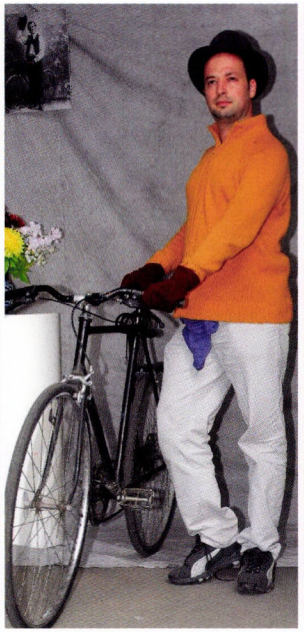
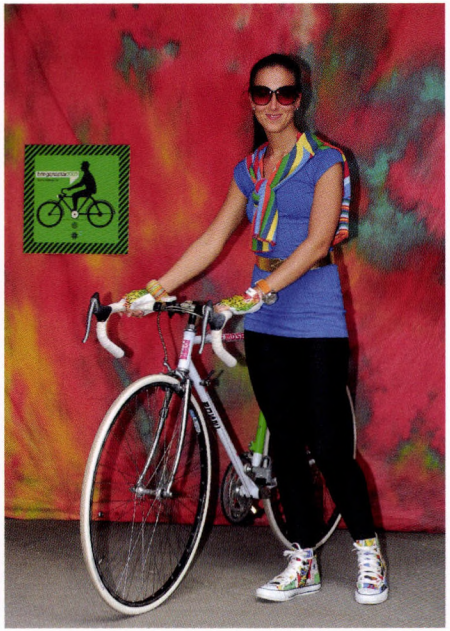


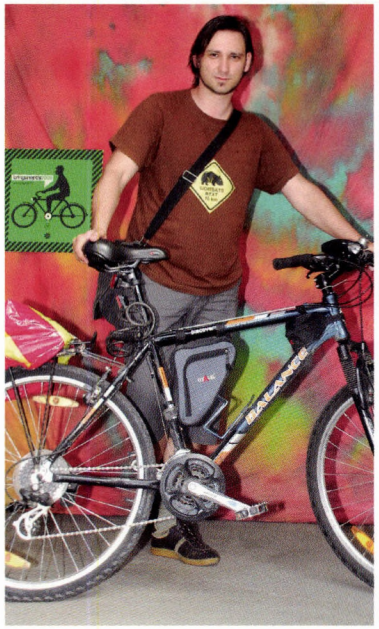


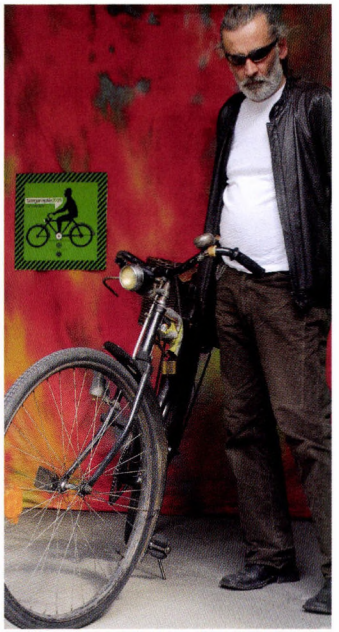

CAISSE D'EPARGNE
PINARELLO

LONG LIVE

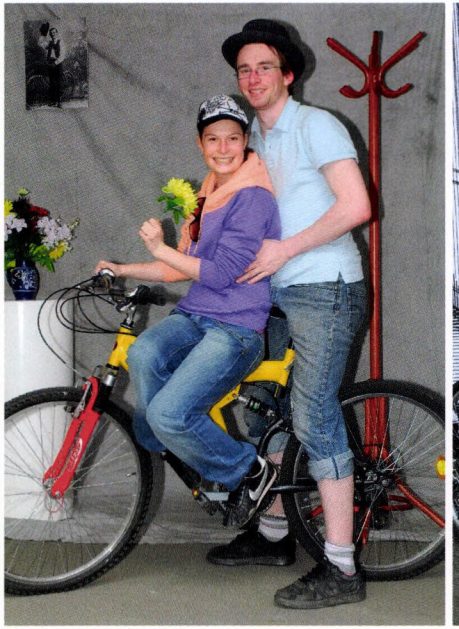


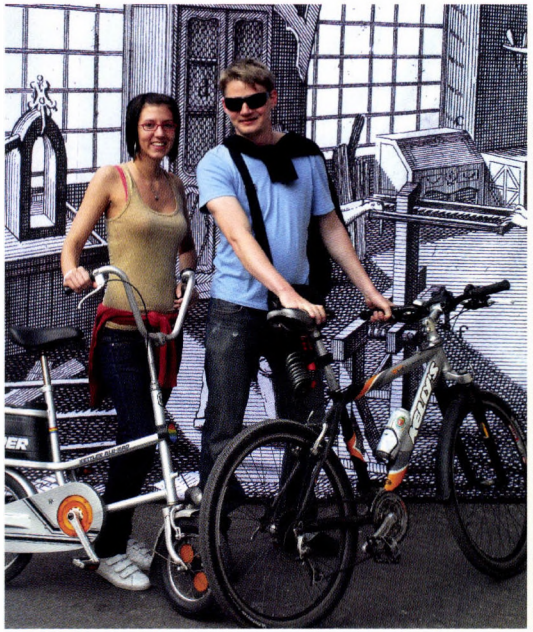



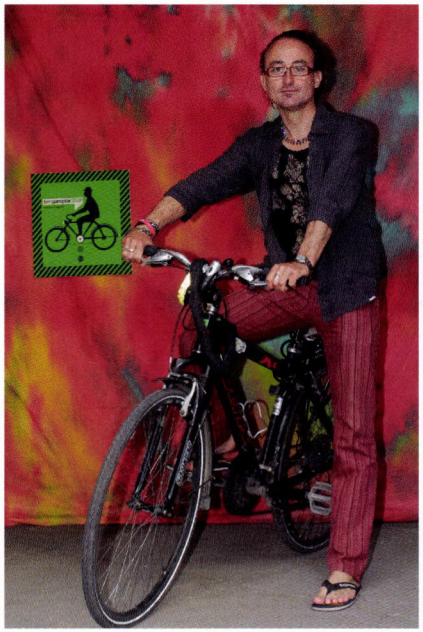

BALANCE

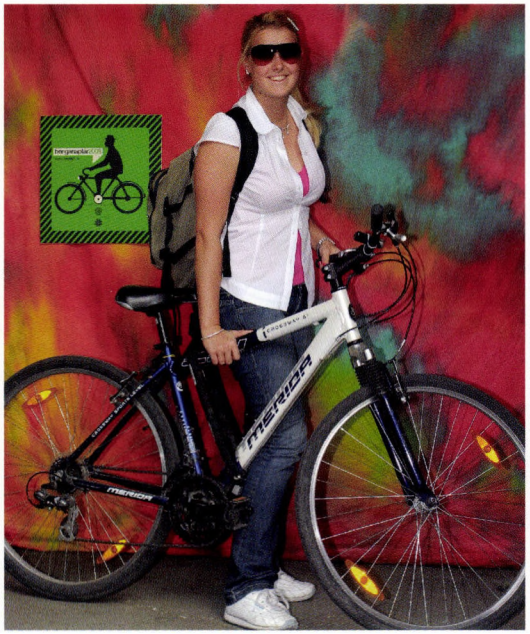


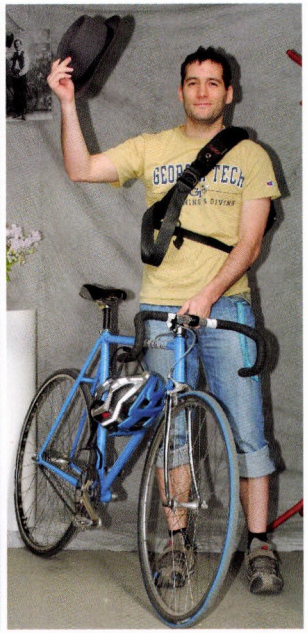
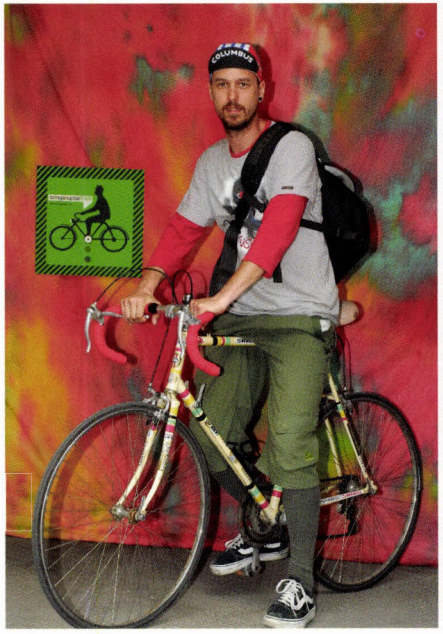
ZAB DTÉRI FOTÓMŰ TEREM

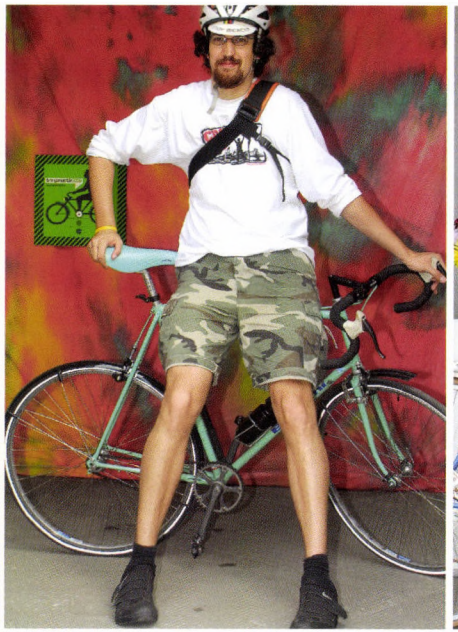


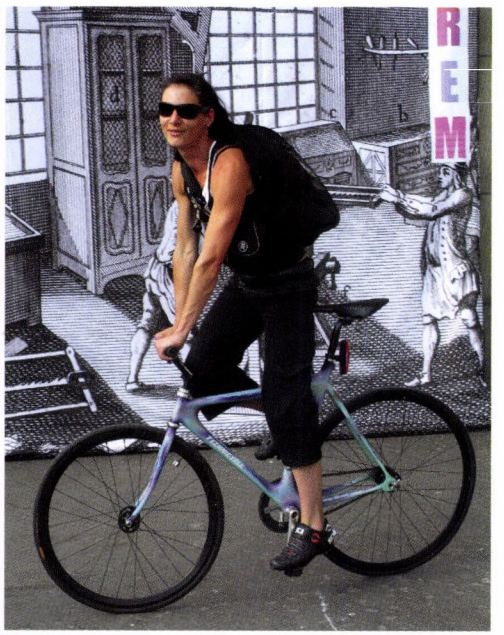


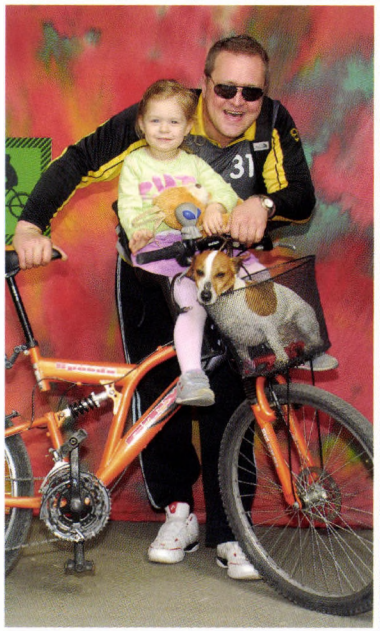


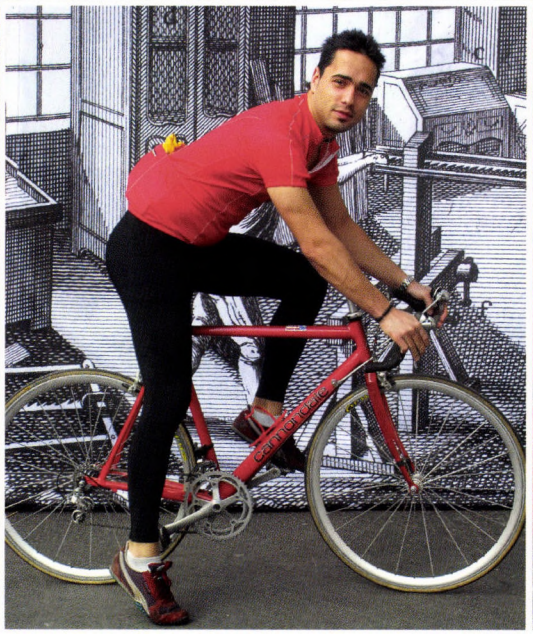


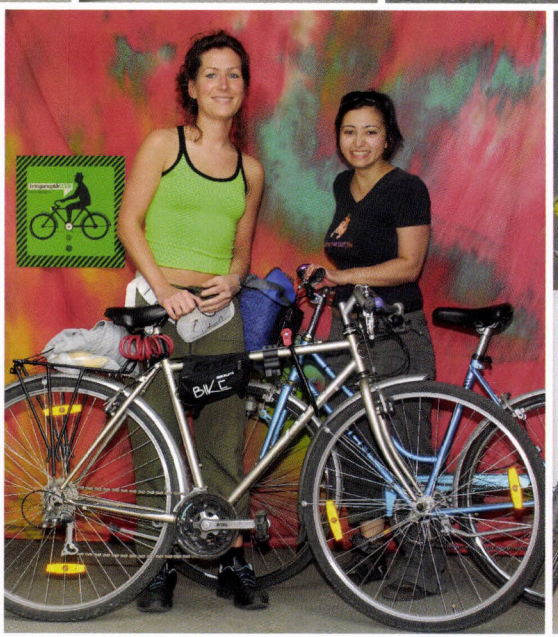






REM

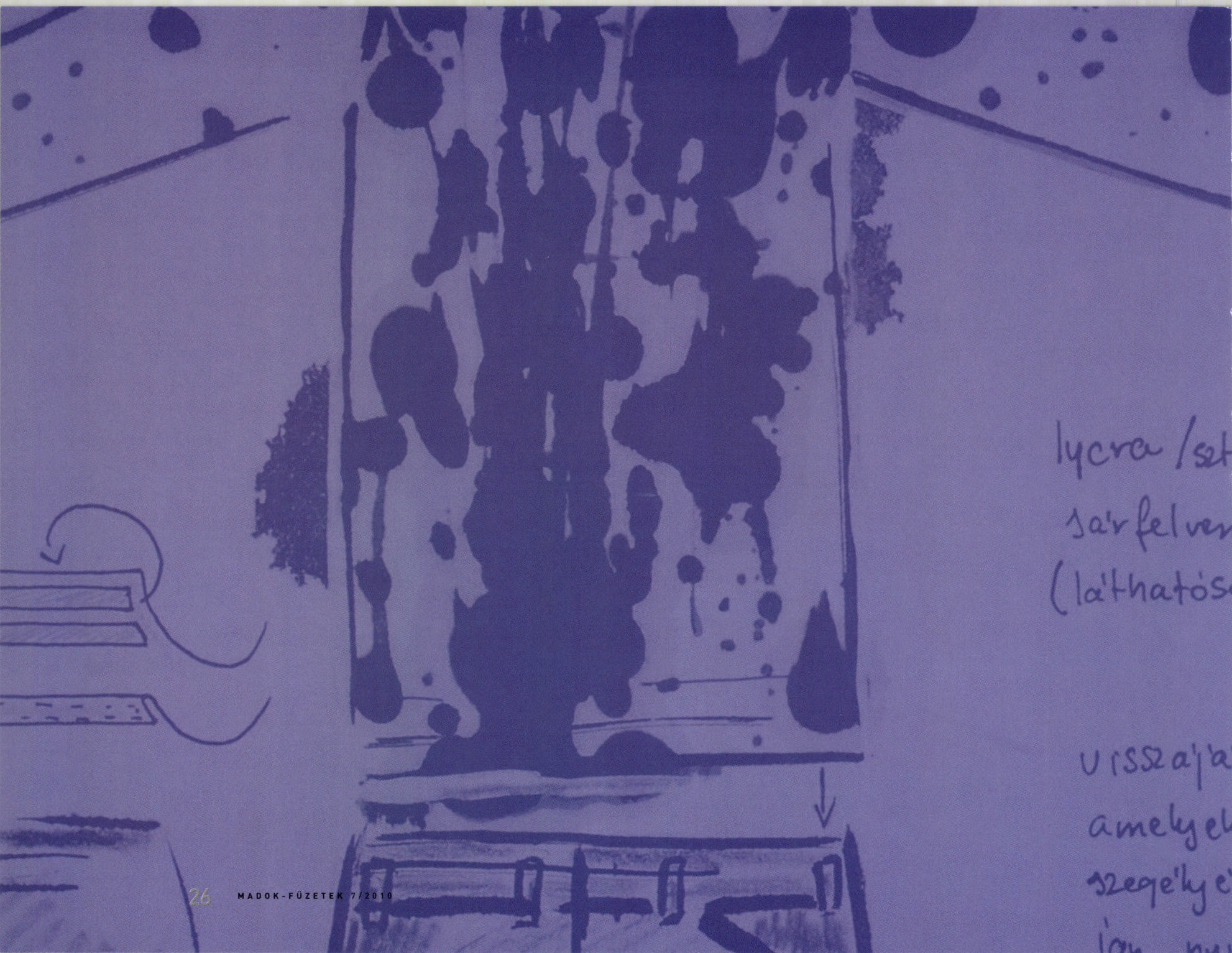






SZABADTÉRI FOTÓMŰTEREM

LICE POLIC


lycra /szt
sárfelver
(láthatós
visszaja
amelyek
szegélyé

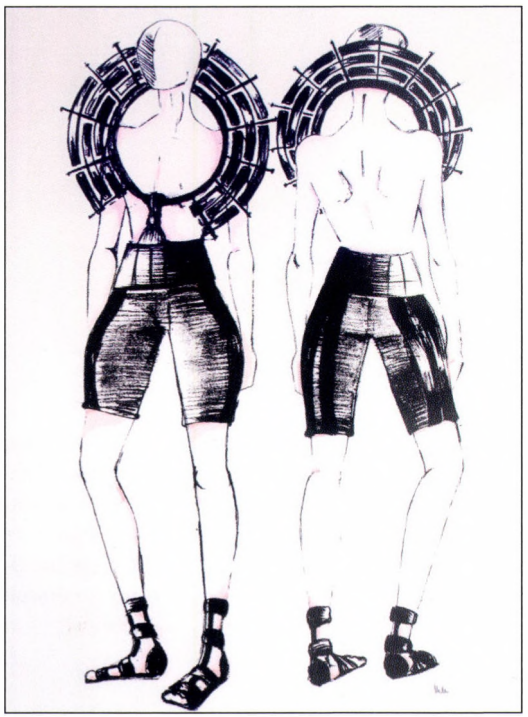
KULCSÁR VIKTÓRIA

Viseld a következményeket!
A *Recikli-bicikli* pályázatról

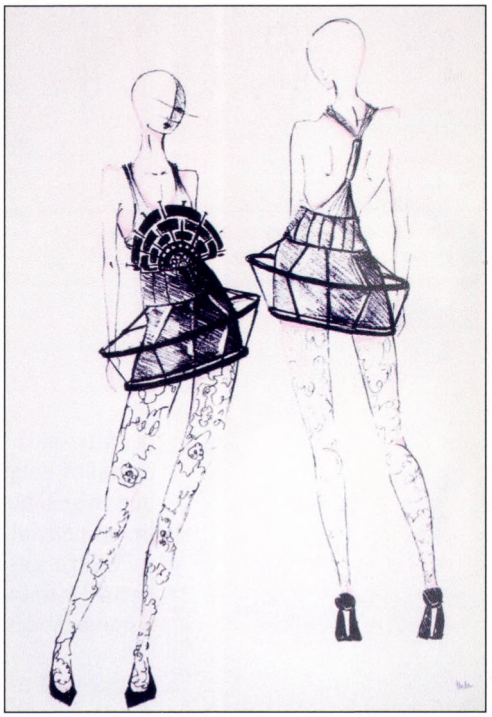
2009 nyarán a Néprajzi Múzeum és az Országos Színháztörténeti Múzeum és Intézet pályázati felhívást tett közzé *Recycle-bycicle*, azaz *Recikli-bicikli* fantázianévvel a közlekedési öltözködési kultúra megreformálására, a kerékpáros-életmód stílusteremtő lehetőségeinek bemutatására.

Előzmény és ötlet

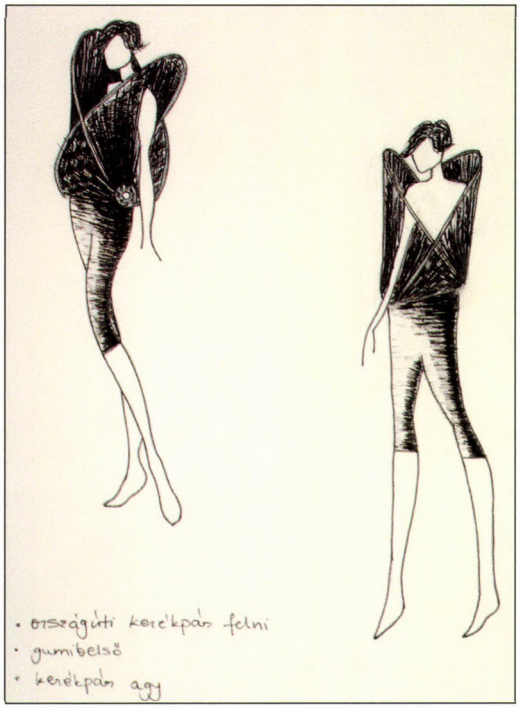
A *Recikli-bicikli* felhívás előzménye az *Ökosztüm* című ruhademonstráció volt, amelyet még a Merlin Energia kampány keretein belül hirdettünk meg, a vártnál nagyobb érdeklődés mellett és sikerrel. Az *Ökosztüm* fantázianévre hallgató projekt célja az volt, hogy a természetesség, a környezetvédelem, az újrahasznosítás, az energiatakarékosság és egy egészségesebb életmód hírnökeként kísérletet tegyen az öltözködési kultúra megújítására, a környezettudatos mindennapi viselet ösztönzésére. A 2008. február 13-án a Merlin Színházban megrendezett egész estés formabontó divatbemutatón profi modellek helyett a TÁP Színház színészei, a Tünet Együttes táncosai és lelkes amatőrök mutatták be divat- és jelmeztervezők (Bodnár Enikő, Kulcsár Viktória, Nagy Fruzsina, Orosz Réka, Szűcs Edit és Tóth Virág) fantáziaruháit, amelyeket a megújuló energiaforrások ihlettek, illetve az újrahasznosítás fontosságára hívták fel a figyelmet. A divatbemutató keretében hirdettük meg a pályázatot tehetséges, amatőr tervezők számára: a téma ugyanígy a környezettudatosság és az öltözködés találkozása volt. Az *Ökosztüm Juniort*, vagyis a pályázatra beérkezett pályaművek legjobbjait szintén a Merlin színpadán láthatta a közönség először 2008 májusában. Az első



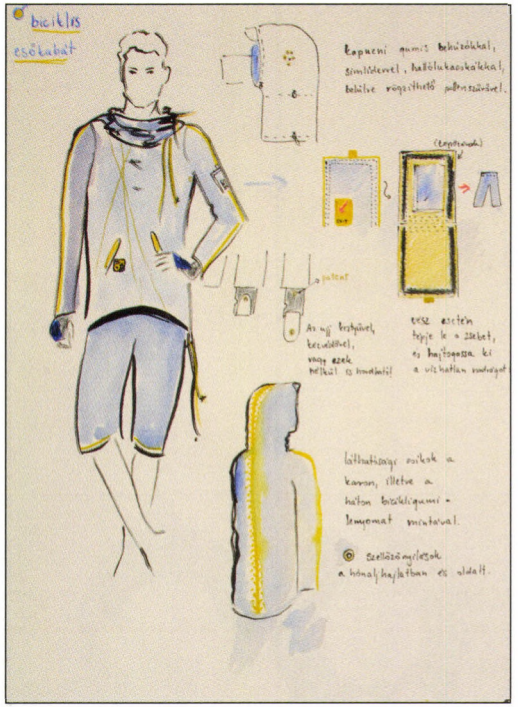
1. KÉP. Kele Kitti Noémi ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója



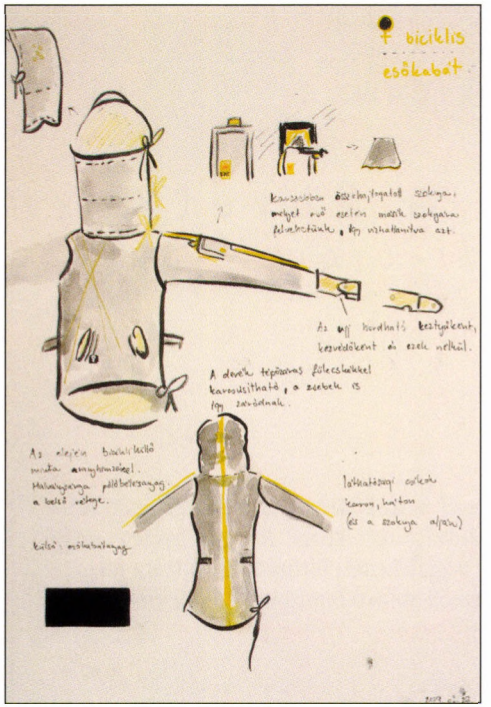
2. KÉP. Kele Kitti Noémi ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója



3. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója



4. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója



5. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója

bemutatóhoz hasonlóan itt is színészek, táncosok és lelkes amatőr modellek dolgoztak együtt a produkcióban, amely az év további részében még több fesztiválra és kulturális rendezvényre meghívást kapott (mint például a Sziget Fesztivál, az Évadnyitó Színházi Fesztivál és a POSZT), sőt a Fábry-show keretein belül a tévénézők is megcsodálhatták a fiatal magyar tervezők fantáziaruháit. Látható volt: elindult a gondolkodás és az alkotás.

Hogy jött a képbe a bicikli?

A pályázat népszerűségén felbuzdulva jött az újabb ötlet, hogy a Néprajzi Múzeum által szervezett *EtnoMobil* kampány és a Design Hét Budapest keretein belül újabb öltözéktervezői felhívással álljunk elő. Ekkor hirdettük meg az *Ökosztüm* „kétkeréken" változatát: vagyis a kerékpár-újrahasznosítási projektet. Egyben tovább is gondoltuk a modellt, és a jelmezszerű öltözetek mellé a hétköznapi hordhatóságot is képbe hoztuk.

A szakmai elismerésért és díjazásért két kategóriában pályázhattak a versenyzők. Az első kategóriába *(Hasznosítsd újra a biciklidet!)* olyan alkotásokat vártunk, amelyekhez az alkotók a kerékpár és a kerékpároskultúra hozzávalóit, alapanyagait (biciklilánc, lánctárcsa, belsőgumi stb.) használták a kosztümfikciók és egyéb kiegészítők tervezésekor. A második kategóriában *(Trendin kétkeréken is!)* viszont szabadon választott

anyagokból praktikus, de esztétikus, hordható biciklisviseletek készítését kértük. A felhívásra elsősorban végzett vagy még tanuló forma-, divat- és jelmeztervezők, ipar- és képzőművészek, textiltervezők és ruhakészítők jelentkeztek.

A döntő pillanatai

A nyilvános döntőre 2009. október 10-én került sor *Recikli-bicikli ruhademonstráció* címen – az *EtnoMobil* kampány és a Design Hét időszakában. A szakmai zsűri által legtehetségesebbnek ítélt versenyzők ruháit rendhagyó divatshow formájában tekinthették meg az érdeklődők a Néprajzi Múzeum aulájában, egy erre az alkalomra kialakított ideiglenes díszlet kulisszái között. A döntőn tizenhárom pályázó egy-egy alkotása szerepelt, amelyet egy héttagú zsűri és a közönség értékelt. (A zsűri tagjai voltak: Pálffy Szilvia divattervező, oktató, Szűcs Edit jelmeztervező, oktató, Szabó Eszter Ágnes képzőművész, Lóczi Viola, a Magyar Kerékpárosklub aktivistája, Sinka Károly „Sinya", a Critical Mass Budapest egyik főszervezője, Gál Zoltán és Fogt Linda, a Hungarian Cycle Chic blog munkatársai és Frazon Zsófia etnográfus.)

A kerékpáralkatrészekből kreált kollekciókat, valamint a trendi, mutatós biciklisruhákat, melyek nagyrészt fiatal iparművészek és öltözéktervezők fantáziaruhái voltak, többek között a TÁP Színház művészei tették még elevenebbé a kifutón. A döntőbe került kollekciókról Bánki Gergő (ex-Krétakör, színész), az est házigazdája és konferanszié-ja fogalmazott meg gondolatokat és üzeneteket a publikum számára, az alábbi felkiáltással: „...És azóta tudom, hogy meg kell szabadulnunk a bicikliktől, mert az életünkre törnek, rabszolgává akarnak tenni minket, mint a Mátrixban. Meg kell szabadulnunk tőlük. És nem elég csak eldobni őket, mert a biciklik élnek, és lesnek ránk! Szét kell szedni őket darabokra, mint a Terminátort. Szét kell őket szedni! Élnek és lesnek ránk! Szét kell darabolnunk őket! Bundát kell csinálnunk belőlük, mint a leopárdokból! Táskát, mint a krokodilokból! Csizmát, mint a kafferbivalyból! Meg kell őket semmisítenünk!" (A konferansz teljes szövegét a következő oldalakon közöljük.)

Mindenki nyert!

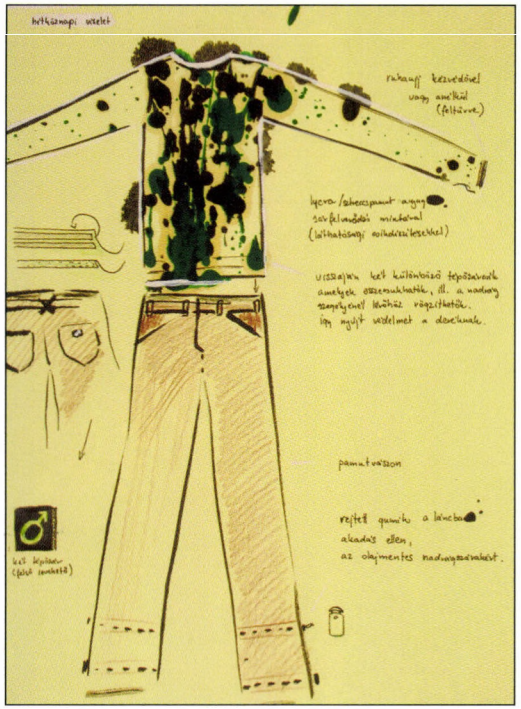
Az első kategóriában a *Hasznosítsd újra a biciklidet!* cím alatt három díjat adott ki a zsűri.

A kategória győztese *Cséfalvay Fanni* és *Kránitz Orsolya* lett. Mindkét alkotó a MOME végzős hallgatója, akiket az újrahasznosítás és a környezettudatos gondolkodás régóta foglalkoztat, korábban már részt vettek az *Ökosztüm* eseményén is. Pályázatuk célja az volt, hogy a különleges anyaghasználattal (zömében biciklikülsők és -gumik), valamint a látványos formavilággal felhívják a figyelmet az egészséges életmód, a környezetkultúra és a biztonságosabb közlekedés fontosságára. Öltözetük koncepciója a fényes és matt, kemény és lágy ellentétpárokra épült.

A második helyezést elért *Herold Henrietta*, aki szintén a MOME diákja, izgalmas, mozgalmas, variálható öltözékeket készített használt gumibelsőből és műbőrből (üléshuzat). Kiegészítői (nyaklánc, öv) pedig a hétköznapokban is hordhatók.

6. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója

7. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója



8. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója

9. KÉP. Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna ruhaterve
Sarnyai Krisztina reprodukciója

Az *Énekes Annamária, Uhlár Kamilla* és *Oravecz Anna* hármas vitte el a harmadik helyezésért járó díjat. A tervezés során fő koncepciójuk az volt, hogy minél több biciklialkatrészt minél több funkcióval használjanak föl. Nem feltétlenül törekedtek a viselhetőségre, sokkal inkább az egyes alkatrészek újragondolása, teljesen más funkcióval való felruházása volt a céljuk. (3–8. képek).

A második kategóriában, a *Trendin kétkeréken is!* cím alatt ugyancsak három díjat adott ki a zsűri.

A kategória győztese, *Tóvaj Rozália* praktikus, esztétikus, szép, de nem hivalkodó, egyedi hétköznapi stílus megteremtésére törekedett. A környezettudatos életmód jegyében formatervezett és variálható esőkabátokat hozott létre fiúk és lányok számára. A tervek mottója: a részletekben rejlő szépség, a lázadás a jó ízlés határain belül.

Balázs Viola és *Gál Katalin* kollekciója lett a második helyezett. Az alapötletük az volt, hogy olyan nadrágokat, öveket készítsenek, amelyek zsebei egy mozdulattal lekapcsolhatók, és a bicikli vázára erősíthetők, így akár táskaként is működhetnek. A textilfelületeket fényvisszaverő festékkel nyomták meg, a ruhák ezáltal a láthatósági mellény divatosabb, hordhatóbb, kreatív változatai.

Harmadik helyezést ért el *Szabó Réka* és *Oláh-Gál Boróka* azzal, hogy az utcai öltözetet ruházták fel biciklizésre alkalmas részletekkel, például nyitott hónaljrésszel, legombolható térd- és könyökvédőkkel. A ruhák ugyanakkor stílusukban századfordulós, bűbájos, nosztalgikus hangulatot idéztek.

Tovább, tovább

A *Recikli-bicikli* története nem ért véget a döntőn. 2009. október 30-án ugyanezen a helyszínen, az *EtnoMobil* kampány zárónapján újrakevert változatban adtunk ízelítőt a nyertes kollekciókból. Majd gálaműsorként, divatszínházi előadássá kibővítve, új szövegekkel, táncbetétekkel, zeneszámokkal, rapbetétekkel mutatkoztunk be nemcsak a hazai, hanem nemzetközi közönség előtt is a Merlin Színház Klubjában november 26-án, a kortárs drámafesztivál keretében. Az előadáson a pályázaton nyertes ruhakreációkat Nagy Fruzsina jelmeztervező jármű- és épületfantáziaruhái színesítették (*Pestiesti*, Krétakör Színház, 2007). Ezzel az előadás egy tágabb tartalmi koncepcióhoz is illeszkedett, az új epizódokkal pedig új mondanivaló született: már nemcsak a biciklik, hanem az egész város is megjelent, utcáival és motorizált járműveivel egyaránt. A bemutató egyfajta kosztümös protestbeszéddé vált, amelyben megmutattuk, mit érezhetnek a motorizáció hívei az utóbbi években tapasztalt kerékpáros-forradalomban. Láthattunk panaszkodó motort, lamentáló taxit, krákogó Daciát, omladozó Trabantot. A különféle alkatrészekből összebarkácsolt, ötletes ruhák az autókat szerencsétlen flótásoknak, egy letűnőben lévő kor utolsó hírnökeiként mutatták be, míg a küllőket, lógó belsőket, fogaskerekeket lobogtató bicikliket dinamikusnak, félelmetesnek és ugyanakkor elbűvölőnek. Mert mindenkinek viselnie kell a következményeket!

BÁNKI GERGŐ

A biciklik az életünkre törnek – konferansz

RECIKLI-BICIKLI 1.

A biciklik az életünkre törnek! Rabszolgává akarnak tenni minket, mint a Mátrixban!

Elmondom az álmomat. Földváron voltam a kikötőben, ahol kiskoromban vitorláztam, és ott voltak a Feriék is, meg a Timi. És elindultam végig a parton, és a Lángszóró nevű sütöde mellett vettem egy fagyit, Kinder csoki gombócot, meg erdőmester gombócot, meg lemon & sugar gombócot kókuszreszelékkel. De akkor már nem is volt ott senki, teljesen egyedül voltam, és akkor ott messze megjelent egy hatalmas fekete bicikli, és nem volt rajta senki, teljesen magától jött, és olyan volt, mint a nagymamám régi biciklije, ezzel jött mindig utánunk, ha a kertkapun kiszöktünk a Kisdolog utcára, és ha utolért minket, a pumpával akkorát vágott a hátunkra, hogy egy hétig csak hason tudtunk aludni. És most ott jött ez a bicikli, és ahogy közelebb ért, hallottam, ahogy nyekereg, és tiszta rozsda volt, és én tudtam, hogy értem jön, és elkezdtem szaladni, eldobtam a fagyit, és a bicikli elcsúszott az erdőmester gombócon, és tiszta kókuszreszelék lett, de fölemelkedett, és megint jött utánam, és a szandálom elsüllyedt a homokban, és a bicikli nekem jött, földöntött, és rám gurult, és a láncával megbilincselte a kezemet, a kerekével pecsétet nyomott a karomba, a küllőjével tudatmódosító injekciót adott be, a két patkófékét sarkamra erősítette, és a csengőjével azt recsegte, hogy most már én is rabszolga vagyok. És akkor fölébredtem.

És azóta tudom, hogy meg kell szabadulnunk a bicikliktől, mert az életünkre törnek, rabszolgává akarnak tenni minket, mint a Mátrixban!

Meg kell szabadulnunk tőlük! És nem elég csak eldobni őket, mert a biciklik élnek, és lesnek ránk! Szét kell szednünk őket darabokra! A biciklik vadállatok! Meg kell nyúznunk őket! Bundát kell csinálnunk belőlük, mint a leopárdokból! Csizmát, mint a krokodilokból! Táskát, mint a kafferbivalyból! (A kafferbivalynak csak szarva van, de a biciklinek szarvkormánya! A krokodilnak csak foga van, de a biciklinek fogaskereke! A leopárdnak csak karma van, de a biciklinek váltókarja!) Meg kell őket semmisítenünk!

Herold Henrietta a legjobb barátom, ő egyszer például egyedül bekerített egy egész biciklitárolót a Liliom utcában, és az összes ott lebzselő biciklit megnyúzta! Abból vannak ezek a ruhák. Ez mind belső gumi és ülésnyereghuzat.

Kele Kitti Noémi találta ki a biciklikerék-csapdát, ami egy különleges, ragacsos anyag, és ha ebbe a bicikli belehajt, akkor a kerekei azonnal beleragadnak, a bicikli pedig leröpül róluk. És így a bicikli már nem tud elmenekülni, és szét lehet szedni darabokra. Ezek a ruhák mind ilyen biciklikből vannak!

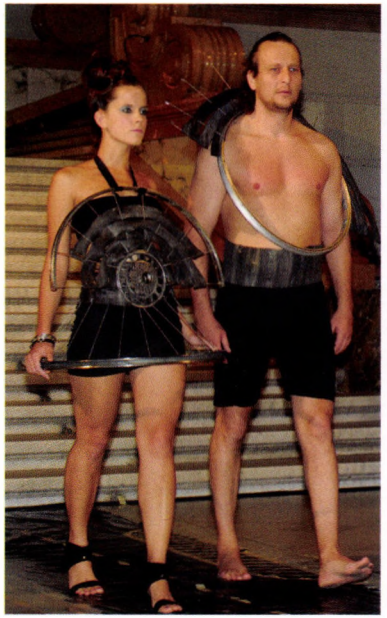
Énekes Annamária, Uhlár Kamilla és Oravecz Anna nemcsak elejtik a bicikliket, hanem azonnal fölvágják és ki is zsigerelik őket. A biciklik minden egyes kis alkatrészét fölhasználják.

A nőstény biciklik sokkal díszesebbek, mint a hím biciklik, például sok fényvisszaverő prizma van rajtuk, ezekkel hívják föl magukra a hímek figyelmét, hogy aztán szaporodjanak, és még többen legyenek. Zuzan Ágnes ezeket a prizmákat szedi le a nőstény biciklikről, és így a hímek már nem figyelnek föl rájuk, és így már nem szaporodnak. A prizmákból Ágnes díszeket és amuletteket készít, amelyek szerinte megvédik őt a bicikliktől, pedig szerintem nem is.

Cséfalvay Fanni és Kánitz Orsolya arra esküsznek, hogy kutyaharapást szőrével, és ezért biciklialkatrészekből csinálnak olyan ruhákat, amelyekben megmenekülhetünk egy esetleges biciklitámadáskor. A küllőkből kiképzett rács például nagyszerűen védi a felsőtestet és a fejet.

Iványi Jozefa azt mondja, hogy szerinte nem is kell szétdarabolni a bicikliket, hanem elég csak betörni és fölmálházni őket, pedig szerintem nem is. Azt mondja, hogy a Winettou-ban is betörték és fölmálházták a vadlovakat, pedig szerintem azok nem is biciklik voltak, hanem csak lovak! Jozefa különböző biciklikre szerelhető táskákkal málházza fel a betört bicikliket. (6. kép).

(Első rész vége. Rövid, észrevétlen átállás)



RECIKLI-BICIKLI 2.

Jó estét!

Én, ha biciklizek, mindig félek. Például most is. Mert ha biciklizek, mindig meg akarnak verni. Ha a járdán biciklizek, akkor a gyalogosok, a nyugdíjasok és a hajléktalanok, ha az úton biciklizek, akkor meg az autósok, a motorosok meg a BKV. Ezért segítséget kértem az amerikai hadseregtől, mint a Mézga családban a Mézga Géza az MZ/X-től. Mert a világon minden jó dolog az amerikai hadseregtől jön. Például az internet, meg az éjjellátó készülék, meg a Martens bakancs, meg a lézeres szemműtét. Meg a rejtőzködőruha, ami egy ilyen foltos ruha, és ha azt fölveszik, akkor olyan, mintha nem is katonák lennének, hanem csak bokor vagy fa. Vagy van olyan is, amiben olyanok, mintha csak sivatag lennének. Amikor segítséget kértem tőlük, nagyon kedvesek voltak. Lőhettem célba FGM-148-as vállról indítható rakétával, mehettem egy nagy kört egy F-18-as vadászgéppel, és ledobhattam egy hidrogénbombát. És megtanítottak rejtőzködni. Azt mondták, hogy az a baj, hogy ha biciklizünk, akkor olyan ruhákban vagyunk, mintha bicikliznénk. Pedig ők is mindig úgy csinálnak, hogy amikor katonáskodnak, akkor a ruhájuk miatt az olyan, mintha nem is katonáskodnának, hanem csak mintha bokor vagy fa, vagy sivatag lennének. Ezt ők mondták. És azt is mondták, hogy amikor biciklizünk, akkor nekünk is olyan ruhákban kéne lennünk, mintha nem is bicikliznénk, hanem csak gyalogosok vagy autósok vagy motorosok lennénk. És hogy a biciklisruhák egyáltalán nem divatosak, a gyalogosok meg az autósok, meg a motorosok pedig sokkal divatosabb ruhákban vannak. És hogy ezért nekünk is sokkal divatosabb ruhákban kell lennünk, amikor biciklizünk, hogy olyan legyen, mintha nem is. Trendi ruhák kellenek! Azt mondták, hogy: be trendy! Meg azt, hogy: common little boy, you can do it!

Kósa Annamária például megfigyelte, hogy az egyenruhák mindig nagyon hasonlítanak egymáshoz. Mindig majdnem ugyanolyanok. Például az iskolaköpenyek vagy az öltönyök, vagy a hálóingek. És a biciklisruhák is. Ezért ha biciklisruha van rajtunk, akkor mindenki rögtön tudja, hogy biciklizünk, és akkor meg akarnak verni. Ezért Kósa Annamária olyan biciklisruhákat csinál, amelyek teljesen egyediek, mindegyikből csak egy van, és egyáltalán nem hasonlítanak egymásra, és ha ilyen van rajtunk, akkor senki sem tudja, hogy biciklizünk, és senki nem akar megverni minket.

Balázs Viola és Gál Katalin olyan ruhákat csinál, amelyeken jó nagy bicikliszsebek vannak, de ezek nagyon gyorsan lecsatolhatók és a bicik-

lire tehetők, ezért ha valaki észreveszi, hogy biciklizünk, és meg akar verni minket, akkor gyorsan le tudjuk csatolni a bicikliszsebeket, ráraknia a biciklire, és azt tudjuk mondani, hogy mi nem is.

Kormos Zsófia olyan ruhákat csinál, hogy nagyon erősen kihangsúlyozza a férfias meg a nőies karakterjegyeket, és ezért amikor biciklizünk, akkor az olyan, mintha nem is bicikliznénk, hanem csak simán férfiak vagy nők lennénk. És olyan esőkabátot is csinál, hogy ha esőben biciklizünk, akkor az olyan legyen, mintha nem is bicikliznénk, hanem csak úgy az esőben lennénk.

Szegedi Alice az amerikai hadsereg példája után olyan ruhákat csinál, amelyekben az egész város hangulata benne van, ezért ha biciklizünk, akkor az olyan, mintha mi is város lennénk, és nem pedig bicikliznénk.

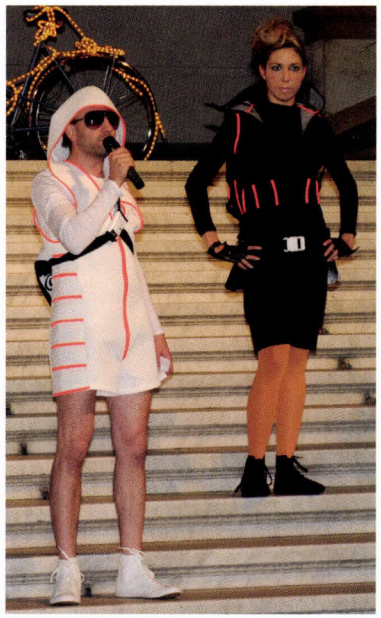
Tóvaj Rozália egészen hétköznapi stílusú ruhákat csinál, amelyek egyáltalán nem hivalkodóak, hogy ne legyünk feltűnőek, amikor biciklizünk, hanem csak mintha olyan hétköznapi fiúk és lányok lennénk, akik nem is bicikliznek, hanem csak úgy.

Szabó Réka és Oláh Gál Boróka olyan ruhákat csinál, mintha azok nagyon régi ruhák lennének, olyan régiek, amikor még nem is volt bicikli. Ezért ha ilyen ruhákban biciklizünk, akkor senki sem akar majd megverni minket, mert mindenki azt hiszi, hogy nem is biciklizünk, mert ilyen ruhákban sose biciklizett senki.
(Taps)

A ruhákat színészek és modellek mutatták be: Spilák Klára, Nagy Nóra, Fógl Noémi, Jobbágy Bernadett, Nemeskéri Júlia, Bánki Gergő, Csík Gábor, Dióssi Gábor, Gombai-Nagy András.

A bemutató koncepcióját és koreográfiáját Kulcsár Viktória hozta létre, a technikában, a díszletben és a kivitelezésben pedig Czékmány Anna, Tóth Judit Vanda, Varga Levente és Latham Katalin segített.

A tervezők voltak: Abodi Dóra, Balász Viola, Cséfalvay Fanni, Deák Tünde, Énekes Annamária, Gál Katalin, Herold Henrietta, Iványi Jozefa, Kele Kitti Noémi, Kormos Zsófia, Kósa Annamária, Kránitz Orsolya, Oláh-Gál Boróka, Oravecz Anna, Szabó Réka, Szegedi K. Torella Alice, Tóvaj Rozália, Uhlár Kamilla, Zuzan Ágnes.



29

BÁLINT MÓNIKA – GYÖRGY ESZTER

Mobil Józsefváros

„Józsefvárosba menni élmény. Volt. Ma is be-befordulok a Nap utcába, de hiányzik a régi para. Az a kellemesen bizsergető veszélyérzet, a settenkedő, de jóleső félelem. Amikor megtalál egy helyi vagány vagy sértett polgárember. A kedélyes picsába küldések. Itt még lehetett utcán bunyózni, ordítva kergetőzni, majd együtt lerészegedni, és szidni a rendszert. Mindig az aktuálisat. Mára eltűntek a »rossz arcok«, és róluk a világégés-közeli állapot. Mindig elégedetlenek voltak, de ez az örök morgás, permanens dohogás éltette őket."

Ezzel indítja a „nyócker" mai, lepusztultságon és rehabilitáción innen és túl lévő állapotán kesergő „pestipeti" nevű blogger 2010. június 23-i bejegyzését (Köz-Zöld blog, http://koz-zold.blog.hu). És mi is pontosan így indítjuk. Írásunk azonban nem a „régi para" tereit térképezi fel Józsefvárosban, hanem az ott zajló mozgásokra, társadalmi és térbeli változásokra fokuszál. Társadalomkutatóként, kulturális szervezőként és közösségfejlesztőként régóta mozgunk és kutatunk a VIII. kerületben, így lehetőségünk van az átalakulást és a néhány éve megkezdett rehabilitációs projektek következményeit is nyomon követni. Amikor a „mobil Józsefvárosra" figyelünk, személyes és résztvevő megfigyeléseinket vesszük alapul, továbbá felhasználjuk tapasztalatainkat, interjúinkat és az elmúlt években végzett legkülönbözőbb vizsgálatainkat.

1. KÉP. Népszínház utca, Budapest, VIII. kerület
Sarnyai Krisztina felvétele

A VIII. kerületnek számtalan kurrens reprezentációja él egymás mellett: vizsgálhatjuk mint a posztszocialista városfejlődés és „slumosodás" egy markáns példáját, mint a „cigánygettó", a „magyar Harlem" metaforáját.

„Amikor a nyolcban lemegy a nap, itt akkor kezdődik az élet [...]
Itt mindenkinek megvan a helye és a területe,
Ez mindenki szerint a romák kerülete,
És hidd el, mert ez így van, kérlek, hidd el, hogyha mondom,
Ez az a hely, testvér, ahol mi vagyunk otthon."
(Fekete vonat rapzenekar, 2001)

Más megfogalmazásban a kerület „elhagyott hely": „Képzeld el, hogy a város egy kerületéből eltünteted a szülőket, csak a gyerekek maradnak ott. Mi történik akkor? Az iskolát messze elkerülik, csavarognak, játszanak, verekednek, és lopnak a közértből."[1] Mi viszont *mozaikként, szövegként tekintünk rá*, vagy ahogy Gagyi József társadalomkutató fogalmaz: „fizikai terek és időrétegek, összefűző és elválasztó, időleges és tartós kommunikációs kapcsolatok, kialakuló és felbomló közösségek, szcénák összetett sokasága" (Gagyi 2010: 22).

Józsefváros különböző helyeit – Henry Lefebvre nyomán – társadalmi kapcsolatokból felépülő térként vizsgáljuk (idézi Hayden 1995: 41), tehát nem pusztán az épített környezetet, a VIII. kerület utcáit, köztereit, hanem azokat a társadalmi mozgásokat, változó közösségeket is, amelyek ebben a térben élnek, laknak és mozognak. Továbbá – reflektálva Gagyi József városi térváltozásokról szóló írására – azt a városantropológiai alapállítást is szem előtt tartjuk, hogy minden egyes város sok „kis" városból, ebből kifolyólag különféle városlakókból és kulturális városhasználatból tevődik össze, amelyek létszáma szüntelenül változik (Gagyi 2010: 20). Gagyi szerint ebben az esetben egyenlő súlya van a mikrofolyamatoknak (a belső rétegződésnek, a lakosság egyik csoportból a másikba való, városon belüli „migrációjának"), valamint a városok és azok társadalmi rétegei között végbemenő makro-folyamatoknak. Tehát nemcsak a „nagy városi mozgásokra" vagyunk kíváncsiak, hanem azokra a finom, mikroszinten érzékelhető mobilitástípusokra, amelyek egy városrészen belül végbemehetnek, s amelyek merev határok nélkül egyszerre bizonytalan és folyton változó keretet adnak a különféle csoportok városi létének.

A VIII. kerület történelmileg multikulturális városrész. A kulturális entitások keveredése és sokszínűsége azonban csak a rendszerváltás után vált jelentőssé és látványossá. Budapest társadalmi-kulturális térképén az 1990-es években jelentek meg az etnikus terek, és az addig homogénebb, színtelenebb társadalom – a bevándorlóknak és a menekülteknek köszönhetően – etnikailag tarka, változatos lett. A város térbeliségében pedig új térként artikulálódott a többségi kultúrától *különbözés* ténye (vö. Fejős 2003: 102). Ez az új tér a legjellemzőbben Józsefvárosban alakult ki: kínai bevándorlók az Orczy tér mögött, a Kőbányával határos, kínai piacokat is magában foglaló területeken, az afrikaiak a Blaha Lujza tér környékén, valamint egyes afroboltok (ruhaüzletek, fodrászatok) esetében a közel eső utcákban (például Tavaszmező utca). A kerületben a legrégebb óta lakó kulturális és etnikai kisebbség, a „gettóképet" leginkább formáló cigányság, mely Józsefváros legleromlottabb részén él a legmagasabb számban: a Magdolna-negyedben (ahol néhány éve az első budapesti szociális alapú rehabilitációs program is megvalósul[2]), a Mátyás tér környékén és az Illés utca mögötti területen, amelyet az önkormányzat Orczy-negyednek nevezett el.

A VIII. kerületben zajló fizikai és társadalmi változások és mobilitástípusok ábrázolására több olyan példát is bemutatunk, melyek illusztrálják a különböző, Józsefvárosba régebben vagy újabban beköltözött, illetve csak ideiglenes vendégként megjelenő csoportok között – elsősorban az mindennapi élet, a hétköznapi kultúra és térhasználat következtében – felmerülő konfliktusokat. A hely szociális problémákkal terhelt, illetve a városreprezentáció szintjén is stigmatizált „veszélyes hely". A kerület mobilitással, térhasználattal összefüggő számtalan jelensége közül pedig csak néhány jellegzetes esetet választunk ki. Azok a konkrét városi terek, melyeket leírunk, az önkormányzati rehabilitációs programokban is „krízisterületekként" szerepelnek – kiemelt figyelem irányul rájuk a különböző szociális hátrányok és problémák miatt. Másrészt Józsefváros történetében olyan hagyományos találkozási pontok (mint például a Mátyás tér és a Teleki tér), melyek egyfajta „sűrű jelenlétet" jelentenek és biztosítanak, így a kerület „jellegzetességeit" is koncentrálják. Összességében: a vizsgált területek reprezentálják leginkább a VIII. kerület fizikai és társadalmi mozgásait, társadalmi és térbeli változásait. Viszont a hely topográfiai pozíciója is egyfajta sűrűséget mutat: sem kijjebb (a Százados vagy Kerepesi úti részen), sem pedig a belső-józsefvárosi, önállóságra törekvő Palotanegyedben nem találhatók hasonló, elkülönülésen, társadalmi feszültségeken, etnikai, kulturális, vallási különbségeken alapuló, térben is megjelenő konfliktusok.

Mátyás tér és Tavaszmező utca – rehabilitáció

A Mátyás tér a főváros egyik legrégebben beépített tere: három oldalán már a 19. század elején álltak épületek, viszont délkeleti oldalát ekkor

1 Boholy blog: http://boholy.blog.hu/2010/01/31/nyocker_9.

2 Magdolna Negyed Program: www.rev8.hu.

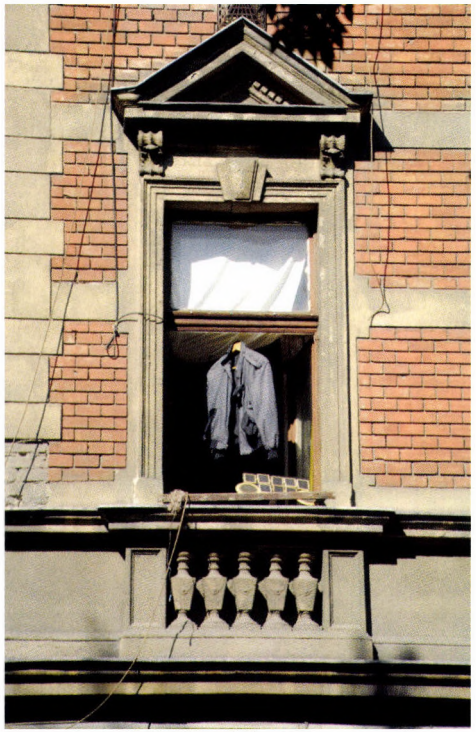
2. KÉP. Mátyás tér
Sarnyai Krisztina felvétele

3. KÉP. Mátyás tér
Sarnyai Krisztina felvétele

4. KÉP. Magdolna-negyed
Sarnyai Krisztina felvétele

még homokos talajú szőlők határolták. Némelyik épülete – például a 3-as szám alatt található kétszintes barokk épület, melynek földszintjén egy régi patika található (jelenleg múzeum) és a mellette található „Magda udvar" – még hirdeti a tér egykori jobb hírét (2–3. kép). Ma viszont inkább negatív asszociációk élénkülnek a Mátyás tér neve hallatán, ugyanis a kilencvenes évek közepétől a Rákóczi tér, a József utca és a Mátyás tér a prostitúcióról és a bűnözésről vált hírhedtté. A téren álló Arany Alkony idősek otthona, ahol a kilencvenes években még bordélyház működött, ma nyugalmas intézmény. A mellette található üres telek, melyet az otthon lakói használnak, mára városi oázissá vált. Néhány ház is megújult az elmúlt években, és a foghíjtelkek is lassan beépülnek. A leglátványosabb változáson mégis maga a tér, a park és a játszótér ment át a Magdolna-program keretében. A prostitúció megszüntetésének, a bűnözés csökkenésének és a tér felújításának a lakók örülnek, az átalakulás mégsem ment konfliktusok nélkül.

A Józsefvárosi Önkormányzat városfejlesztő cége, a Révő Zrt. dolgozta ki és indította el a Magdolna Negyed Városrehabilitációs Programot: ennek köszönhetően vált a Mátyás tér a környék és a Magdolna-negyed legfontosabb köz- és közösségi terévé (4. kép). A program célja, hogy a környék élhetőbbé és szerethetőbbé váljon a mostani és a jövőbeni lakók számára. Ezzel próbálják lassítani – és talán megállítani – az elvándorlás és a gettósodás több évtizede zajló folyamatát. A Mátyás tér felújítása – ahogy azt Tábori Zoltán a negyedről írt szociográfiájával is tanúsítja (TÁBORI 2009) – a terület rehabilitációjának egyik első lépése volt. 2006-ban „részvételi tervezési folyamattal" – melynek lebonyolítása azért nem volt zökkenőmentes (lásd DÖMÖTÖR 2008) – alakult



5. KÉP. Magdolna-negyed
Sarnyai Krisztina felvétele

ki a tér mai elrendezése, amely több, a teret használó társadalmi csoport és a tér körül élők szempontjait is tükrözi. Annak, hogy a gyakorlatban ez mennyire vált be, a tér jelenlegi használói a megmondhatói. Az általunk megkérdezettek általában szeretik, csak néhány kellemetlenségre panaszkodnak.

„A negatív térhasználóknak három fő csoportja van: hajléktalanok, kisgyerekek, bandák" – idézi Tábori a közösségi tervezésben részt vevő egyik építész szavait egy 2006-os fórumról (TÁBORI 2009: 12). Az úgynevezett „negatív térhasználókhoz" kötődő, akkor megszüntetni kívánt konfliktusok még ma is visszacsengenek – bár nagymértékben enyhültek –, s a legtöbben még ma is a hajléktalanokat tekintik a problémák forrásának.

A tér egyik sarkában játszótér épült. Csakhogy a játszótér elég kicsi, és a nagyobb gyerekek igényeinek nem felel meg. Ezek a srácok a korábban megnevezett bandák. A tervek szerint nekik egy foghíjtelken kialakított játszóudvar nyújt majd sportolási és „tombolási" lehetőséget. De mivel ez az udvar nem nyílt meg a park átadásával egy időben, a felügyelet nélkül csatangoló kamasz gyerekek folyamatosan összetűzésbe keverednek a játszóteret használó kisgyerekes családokkal és az őrökkel. Ma viszont már ritkábban tengődnek itt a kamaszok, mert a Kapocs Alapítvány vagy a Kesztyűgyár Közösségi Ház szolgál nkik ingyenes délutáni programokkal. De nem ők az egyetlen csoport, amelynek „megregulázására" a szomszédok újra és újra felszólalnak: sokkal több támadás éri a hajléktalanokat, de a kerületbe újonnan beköltözött vidéki vagy külföldi családok ellen is rendszeresen szót emelnek.

A játszótér két oldalán ücsörgésre alkalmas területeket alakítottak ki: az egyik oldalon padok, a másik oldalon pedig az úgynevezett ülődombok vannak. Meleg délutánokon idősek és fiatalok ücsörögnek, beszélgetnek itt, és sokan hódolnak a kerület egyik népszerű időtöltésének, a szotyizásnak.

A játszótéren megkérdeztünk néhány kisgyerekes anyukát, mit gondolnak a tér átalakításáról. Általában mindenki szépnek, rendezettnek és egyértelműen jobbnak tartotta a teret, mint amilyen korábban volt, bár többen kevesellték például az elhelyezett játékok számát. Van, aki szerint tisztább lett a tér, mások még mindig arra panaszkodnak, hogy sokan szemetelnek. A szemét mindig alapot ad arra, hogy „nyomozás" induljon: vajon ki hagyta ott? Az egyik őr a „románokat" tartja tettesnek, és rá is mutatott arra a két fiatal asszonyra, akikkel egy perccel korábban beszélgettünk. Erdélyi romák. Ez a csoport jellemzően a rokonokhoz jön látogatóba, vagy munkakeresés reményében költözik a kerületbe. Még az itt lakó romák sem fogadják be őket könnyen, annak ellenére, hogy a szülők és a gyerekek is magyarul beszélnek. Általános tendencia: mindig az utoljára érkezőnek a legnehezebb. De nem rájuk irányul a legtöbb indulat és elutasítás: a környékbeli lakók – szinte függetlenül attól, kit kérdeztünk meg – a problémák fő okozójának a „csöveseket" tartják.

Az elmúlt évben újabb ütközőpont – sőt frontvonal – alakult ki a térhasználattal kapcsolatban. A negyed megszépítésének, köztereinek nívósabbá tételének terve az építészek fejében nem állt meg a Mátyás tér felújításánál. 2010-es ütemezéssel gondolták ki a negyed „főutcájának" tervét, amely a Horváth Mihály teret a Tavaszmező utcán, a Mátyás téren és az Erdélyi utcán keresztül a Teleki térrel kötné össze. A terv szerint az utcák néhány szakasza sétálóutcává válik majd. A Mátyás tér két oldalát is érinti majd a forgalom elterelése, és a tervek szerint az Erdélyi utca felől teljesen megszűnne az autóközlekedés. Amikor a téren játszó gyerekek anyukáit vagy a kutyasétáltatókat kérdeztük, mindenkinek tetszett az ötlet. De ellenvélemény is volt; egy olyan lakó, akinek autója van, így nyilatkozott: „Hát ez egy nagyon jó ötlet, de nem tudom, menynyire megvalósítható. Ha rajtam múlna, nem lehetne megvalósítani. [...] Akik itt lakunk régóta, és tudjuk a körülményeket, mi tudjuk, hogy ez nem szerencsés. Az elképzelés nagyon jó, meg hát ez a jövő, ahogy látjuk a belvárosban is, a IX. kerületben is, nagyon jó. De énszerintem ebben a miliőben ezt nem lehet megvalósítani."[3]

A IX. és a VIII. kerület között éles határt észlelő interjúalanyunk véleménye egybecseng azzal a több mint kétszáz főével, akik aláírást is gyűjtöttek 2010 tavaszán, mert féltik a parkolóhelyeket, és ellenzik a busz (99-es) útvonalának megváltoztatását. Az ötlet támogatói és ellenzői az interneten heves vitába bonyolódtak. A sétálóutca létrehozása mellett elsősorban nem a kisgyerekes családok vagy a kutyasétáltatók érvelnek, hanem inkább a környéken lakó, növekvő számban ideköltöző fiatal értelmiségiek. Ezen új, Józsefváros „dzsentrifikálódását" jelző rétegnek az autó mint tulajdon nem tölt be jelentős szerepet az életében – sőt gyakran tudatosan választja az autómentes életmódot. A vita viszont mégiscsak a teret napi szinten használó anyukák, gyerekek, kutyások és hajléktalanok feje fölött zajlik a virtuális köztereken.

A vita a sétálóutcáról, illetve az egész negyedrehabilitációról természetesen általánosabb kérdéseket is érint: kié a tér, ki használja az

3 Részlet egy 2010 májusában a Mátyás téren készített interjúból.

utcát? Michel de Certeau-ról szóló tanulmányában Berger Viktor az uralkodó, fegyelmező társadalmi hatalom és a cselekvők viszonyát vizsgálja a sétálásnak, az utca birtokbavételének kontextusában (Berger 2008). Szerinte de Certeau-nál éppen az a két csoport közötti kapcsolat tétje, hogy miként lehet eltérést vinni a rendszerbe anélkül, hogy a játékszabályokon változtatni tudnánk. Hogyan tudnak a cselekvők, a helyi társadalom és közösség tagjai változtatni a térbeli gyakorlatokon? Miképpen írhatják át az utca hétköznapi praxisait? Az Erdélyi utca sétálóutcává alakítása pontosan attól válna érdekessé, ahogy – de Certeau metaforikus megközelítésére utalva – a gyalogosok a lábukkal írják újra a város szövegét, amelyben mozgásukkal öntudatlanul is új mondatokat hoznának létre. Más megfogalmazásban: ahogy megújult formában kezdjük használni saját, régóta marginalizálódott városi területeinket, új jelentéseket adunk nekik. Az új jelentések segítségével és a gyalogosok aktív közreműködésével válik a város lakhatóvá, a hely pedig „igazi" térré alakul. A Magdolna-negyed rehabilitációs programjának is ez a célja: a lakosok, a gyalogosok bevonása, aktív közreműködővé tétele.

Teleki tér – otthontalanok

„Most is a Telekire megy? – Hát hova menjen a szegény ember vásárolni? Hiszen annyi pénzem sosem lesz, hogy üzletbe mehessek." (Medgyesi 1944: 151.)

Ha valóságos és virtuális sétánkat tovább folytatjuk, és úttörő módon elkezdjük sétálóutcaként használni az Erdélyi utcát, akkor hamar kiérünk a Teleki térre, a Magdolna-negyed szélén található, keletről a Fiumei úti sírkerttel határolt, nagy kiterjedésű piactérre. A Teleki tér neve elválaszthatatlanul fonódott össze a nagyvárosi szegénység fogalmával és diskurzusával. Az „urban underclass", a gettó, a marginalizált társadalmi csoportok és terek témái mindazonáltal óvatosságra intenek: ahogy Loic Wacquant francia amerikai szociológus is fogalmaz: ezek erősen stigmatizáló kifejezések, amelyeknek reflektálatlan használatával esszencialista, homogenizáló és moralizáló módon közelítünk egy adott városnegyedhez és az ott lakókhoz. Amikor tehát a Teleki teret mint a Józsefváros egyik jellegzetes, „mobil" és konfliktusokkal terhelt terepét kutatjuk, szem előtt kell tartanunk a pejoratív hétköznapi jelzők mögött valójában meghúzódó összetettséget – ami ezt a terepet már nagyon régóta jellemzi.

A Teleki teret az 1850-es években alakították ki, akkoriban Baromvásár tér volt a neve. Kezdetben állatvásár, majd a 19. század végétől ócskapiac (ami később az Ecseri útra költözött), majd piac működött itt.

6. kép. Teleki tér
Sarnyai Krisztina felvétele

7. KÉP. Teleki tér
Sarnyai Krisztina felvétele

A teret kezdetektől fogva a szerényebb polgári egzisztenciával rendelkező, „majdnem külvárosi" lakosság használta. Nem egyszerűen ócskapiac volt, hanem állandó kirakodóvásár, bódékkal. Mégis – lepusztultsága ellenére – a Teleki tér még ma is Józsefváros legdinamikusabb helye, amely meghatározza nemcsak a saját, hanem a környék hangulatát és társadalmi gyakorlatait is. Az *Érdekes Újság* egy 1913-as cikkében ezt olvashatjuk: „És mindezeken kívül az egész környéken, ahol már nincs Teleki tér, a szomszédos utcákban, befelé a Csikágó mélyére kinyúlik ez a nagy börze, ez a hatalmas vásár, ott van száz meg száz üzlet, amely mind oda van nőve a Teleki térhez, mindnek ott van az egzisztenciája, mind a nagy vásárból lett."[4] (Lásd 7. kép.)

A „hatalmas vásárról", a Teleki téri piac jellegzetes társadalmi és kulturális gyakorlatáról a II. világháború végén regény is született (MEDGYESI 1944), a nyolcvanas évek végén pedig film, Beremányi Géza *Eldorádó* című alkotása. Ma a rehabilitáció még nem érte el a Teleki teret: ugyan a piac környéki utcákban egy-két új építésű ház már található, de a többséghez, mint a középső-Józsefváros egyéb részeihez, évtizedek óta nem nyúltak hozzá. „Elavult a piac. – ahogy Tábori Zoltán szociográfiájában egy idős Teleki téri lakos fogalmaz – Reggelente olyan zsinat van, hogy nem lehet kinyitni az ablakot. Mi úgy mondjuk: kiültek a verebek. A dologtalanok meg az átjött apraja emberek. De nem is ülnek, inkább elfekszenek a fűben, őket nem éri a kullancs." (TÁBORI 2009: 188.) A téren – még inkább, mint a Mátyáson – a hajléktalanok jelenléte okozza a legtöbb problémát a lakók számára. A piac mellett elterülő zöld, parkos terület egyértelműen az övék. Arra a helyzetre, miszerint a park felett „átvették az uralmat" a hajléktalanok, számos interjúnkban reflektáltak a beszélgetőtársak. Úgy tűnik, a jelenlegi térhasználatot ennek az erősen stigmatizált „csoportnak" a jelenléte határozza meg leginkább. „Csak az a baj, hogy hiába vannak parkőrök, mert itt is vannak, meg a másik oldalon is vannak, de ők végignézik, ahogy a csöves összehugyozza-szarja magát a tér közepén. Sajnos ezt tudom mondani. Pont a park felől lakom, ott mindig vannak, főleg csövesek, még éjszaka is. Sajnálom őket, meg minden, de hát az, amit csinálnak, az tényleg undorító. Engem csak az zavar, hogy így teljesen ellepik a környéket. Mert hát ugye itt van az [Dankó] utcában a hajléktalanszálló, de hát ők nagyon jól érzik magukat az utcán, főleg, hogy itt a jó idő, nem lehet megszabadulni tőlük sajnos" – fogalmazza meg egy téren lakó fiatal lány. Egy másik környékbeli lakos a múltat megszépítő narratívát használja, amikor a Teleki tér parkjától való „megfosztottságáról" beszél: „Tessék most így megnézni [a Mátyás teret], itt még istenes, de tessék megnézni, ott kint élnek a hajléktalanok [...] Végső soron nincs sok zöldövezet. Itt van a Teleki tér, tessenek megnézni, milyen hervadt állapotban van szegény. Pedig én itt lakom több mint harminc éve, és az valamikor nagyon szép volt. Parkőr volt, virággal be volt ültetve. Még annak idején kijártunk a férjemmel pingpongozni, leültünk egy padra. Most tessék megnézni, nincs pad, nincs gondozva." A hajléktalanok a Mátyás téren is sokan vannak, ami sok feszültséget okoz.

Az őrök általában elkergetik őket, ha a kerítésen belüli padokra fekszenek. Viszont a tervezés során a tér Dankó utca felőli részén kialakítottak egy szabad területet, ahol több pad is található. Ezt sokan kutyafuttatónak nevezik, de hihető az a koncepció is, hogy szándékosan készült az ide járó hajléktalanok számára.

Úgy tűnik, a VIII. kerülettel kapcsolatos társadalmi feszültségek a legtermészetesebben az otthontalanok kapcsán kerülnek elő: míg a különböző etnikai, kulturális vagy esetleg vallási alapú ellentétek,

4 *Érdekes Újság*, 1913.

konfliktusok sokszor csak rejtettebb módon, utalások szintjén hangzanak el, addig a hajléktalanok a leghétköznapibb diskurzusban is megjelennek, mint a józsefvárosi utcák és terek zavaró és kártékony elemei.

De van egy másik csoport is, amely történetileg a Teleki térhez köthető: a környékre egyébként az elsők közt betelepülő zsidóság. Az 1800-as évek elején érkezett csoportok az alacsonyabb szociális státusú zsidók közül kerültek ki: vidékről felköltöző, Galíciából beköltöző haszidok, valamint szegényebb óbudaiak (Frojimovics et al. 1995). A zsibárusok, kiskereskedők a tér környékén telepedtek le, sokan engedély nélkül, és a zsibárusházban kerestek otthont. A Teleki teret övező utcákban több zsinagóga, kisebb imaház és imaszoba volt – a Lujza, a Dobozi és az Erdélyi utcában egyaránt –, a századfordulós lokális társadalmi életet is átszőtte a zsidó-jiddis kultúra: kávéházak, vendéglők, kabarék, valamint kóser élelmiszerboltok üzemeltek a környéken.[5]

A Teleki téri zsinagóga az egyetlen szefárd rítusú imaház Budapesten: csortkovi vagy csertkovói zsinagógának hívják a mai Ukrajnában található Czertków városa után, ahonnan alapítói származtak. A környező utcákban, házakban megbújó imaszobákból ez az egy maradt meg, és működött a háború alatt és után is, bár változó közösséggel. Az elmúlt hónapokban új használói lettek a csortkovi zsinagógának. Az elvben ortodox, a gyakorlatban nagyon nyitott szemlélettel működő közösség legtöbb tagja nem VIII. kerületi lakos, csupán – ahogy a megkérdezett szervezők fogalmaznak – a „kulturális missziót" folytatják ott, ahol a zsinagóga mindig is állt. Míg a zsinagóga közösségének egyik civil vezetője élhetőbbnek, jobbnak tartaná, ha a közösség „beköltözhetne" a VI. vagy a VII. kerületbe (hiszen akkor több zsidó járhatna oda), addig például egy hívő számára különös jelentőséggel bír a zsinagóga „couleur locale"-ja. „Nekem fontos, hogy a nyolcban van. [...] Pont ez adja a szépségét, hogy a Teleki tér, én bekanyarodom oda a biciklimmel, az első az az, hogy persze meglátom a nagy szegénységet, a csövesek állnak a sarkon, meglátom a bódét, de aztán kezdem érezni a hangulatát. És amikor a ház elé megállok a biciklivel, akkor már érzem, hogy ez a Teleki, és amikor belépek a kapualjba, akkor odaképzelem a pajeszos kisfiúkat."

A megújult zsidó közösség még nem alakított ki gyakorlatilag semmilyen együttműködést a környékkel, legfeljebb az imaszobának helyet adó házban tudnak róluk. Kicsit kívülálló, leginkább a múltban és a hagyományokban gyökerező kapcsolódásuk a városnegyedhez talán idővel megváltozik, és hatással lesz a józsefvárosi zsidó közösség működésére, valamint általánosságban a környék kulturális körforgására. (Képeket ld. a képmellékletben.)

8. KÉP. A buszon
Sarnyai Krisztina felvétele

Karácsony Sándor utca – migráció

A következő példán keresztül az amerikai és nyugat-európai városszociológiában, városantropológiában már régóta fontos és divatos témának számító multikulturális, olvasztótégely-szerű vagy éppen hibrid városrészek elemzésére reflektálunk. Ahogy Dolores Hayden vernakuláris városi tájakról szóló könyvében írja, az 1980-as évekig a „város életrajzának" egyetlen narratívája arra vonatkozott, hogy miként építették fel a (fehér, középosztálybeli férfi) városatyák, döntéshozók a városokat és a kerületeket, és csak az elmúlt harminc évben kapott hangsúlyt a nők, a munkások, a bevándorlók és a kisebbségek várostörténetben betöltött szerepe (Hayden 1995: 39–41).

5 http://budapestancient.freeblog.hu/archives/2008/11/25/Nepszinhaz_ucca_Teleki_ter/.

9. KÉP. Nílus büfé
Sarnyai Krisztina felvétele

Józsefváros „vernakuláris" városi tájának mára szerves részei a bevándorlók. Az MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézetének munkatársai által 2006-ban és 2007-ben végzett kutatások szerint[6] „A VIII. kerület az országban, illetve a fővárosban élő külföldi népesség fontos koncentrációs pontja. Az összes fővárosi kerület közül itt a legmagasabb a külföldi népesség aránya, a tartózkodási engedéllyel itt élő külföldiek 2006-ban a teljes népesség 6,5 százalékát tették ki. (Az itt élő külföldiek száma feltehetően ennél nagyobb a nem dokumentált külföldiek jelenléte miatt, de utóbbiak számára megbízható becslés nem adható.)" 2007-ben pedig a hivatalos adatok szerint 7,2 százalék volt a kerületben élő külföldiek aránya (ez a teljes budapesti aránynak több mint a háromszorosa), ebből harmadik világbeli (az EU területén kívülről érkezett) 3,9 százalék. A fővárosban a VIII. és a szomszédos X. kerület fogadja be a legtöbb bevándorlót.

A magasabb létszám – hasonlóan az ország más részén élő bevándorlók összetételéhez – nagyobbrészt a külföldi állampolgárságú, de magyar anyanyelvű határon túli lakosságból tevődik össze, akik munkavállalás céljából érkeznek hazánkba. Ahogy arra a Mátyás tér őre is utalt, viszonylag sok erdélyi család él a Józsefvárosban, az olcsó lakhatás miatt sokszor települnek le a kerületben. Az idénymunkára érkezők jelentős része is itt talál magának átmeneti szállást – bár nem mindenki szerepel a statisztikákban, mivel az átmeneti státussal nincsenek regisztrálva. A magyar anyanyelvűek mellett más nemzetek bevándorlói is élnek itt: kínaiak, vietnamiak, arabok, afrikaiak (az utóbbiak egy része menekült státusban tartózkodik itt). Ők általában saját vállalkozásaikból próbálnak megélni. A régi „kerületi hagyományokat" követve azzal kereskednek, amivel tudnak. Keleti és afrikai árucikkekkel, használt holmival (telefon, autó) vagy speciális kulturális tudásukkal – a kerületben az elmúlt években például megszaporodtak az afrikai fodrászatok –, illetve részben saját honfitársaik igényeire építenek. A Népszínház utcában, a József körúton, a Nagyfuvaros utcában vagy a Blaha Lujza tér környékén lépten-nyomon afrikaiak vagy közel-keleti arabok által működtetett kis boltokba botlunk (9. kép).

Józsefváros így lassan kezd hasonlítani a nyugat-európai nagyvárosok bevándorlónegyedeihez, ám sem a multietnikus keveredés, sem egy etnikai városrész megjelenése (például kínai negyed) nem annyira markáns, hogy újrapozicionálja Budapestet, illetve Józsefvárost (SZABÓ 2010: 83). A budapesti kínai negyed kérdését, illetve annak hiányát izgalmasan interpretálta a 2006-os velencei építészeti biennálé *re:orient* nevű projektje (NEMES szerk. 2006). Míg a *re:orient* kutatói szerint a kelet-ázsiai bevándorlók fizikai jelenléte „laza és szabálytalan" hálózatot alkot Bu-

6 2006: A DemNet Alapítvány megbízásából a *Tapasztalatok az újonnan érkezettek integrációjában (Experiment in Newcomer Integration)* című INTERREG-program keretében zajló kutatás. A kutatócsoport tagjai voltak: Kóródi Miklós (Autonómia Alapítvány), Kőszeghy Lea (MTA ENKI), Tomay Kyra (ELTE TÁTK), Váradi Luca, Zakariás Ildikó (MTA ENKI). Az összefoglaló tanulmányt készítette Hegedűs Réka és Bumberák Maja. Koordinátor: Kőszeghy Lea; 2007: Bevándorlók Magyarországon – az MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézet és az ICCR Budapest Alapítvány által végzett kutatás.

dapesten, ezzel szemben Szabó Linda a „kínai negyed" elszalasztott lehetőségeiről ír. Szabó szerint, bár a főváros VIII. és X. kerületében sűrűsödik a budapesti kínai lakosság 82 százaléka, mégsem beszélhetünk kínai negyedről egyik kerület esetében sem, mivel a várostervezők és -vezetők nem éltek a multikulturális környezet hangsúlyozásával járó városi pozícióváltás lehetőségével (Szabó 2010).

A következőkben a VIII. kerületi afrikai bevándorlók néhány megjelenési formáját, térbeli elhelyezkedését és mozgását vizsgáljuk. Amikor az alfejezetnek a *Karácsony Sándor utca* címet adjuk, akkor tulajdonképpen egy konkrét térben reprezentálunk egy tágabb, kiterjedtebb jelenséget. Pozíciójuknak nemcsak földrajzi, hanem társadalmi értelemben is jelentése, jelentősége van: az afrikaiak jelenléte a VIII. kerületben izgalmas jellemzőkkel ruházza fel a városnegyed multikulturális jellegét. A Józsefvárosban élő afrikaiak ugyanis ellentmondásos, kettős szerepbe kerülnek: míg a saját migránsszerepükből adódó nehézségekkel, a beilleszkedés és a kulturális távolság feloldásának feladataival kell megküzdeniük, addig a kerületben élő roma fiatalok számára egyfajta szerepmodellé is válhatnak: „a józsefvárosi fiúk számára a nigériai fodrász az amerikai gettó-feeling hiteles közvetítőjeként jelenik meg" – fogalmaz Antos Balázs tanulmányában (Antos 2008: 43). A kulturális cserék, imitációk tehát több irányba hatnak: a hip-hop szubkultúrája „amerikaivá tesz" egy afrikait, aki így szerepmodellé válhat a VIII. kerületi roma tizenévesek számára. Az afrikai bevándorlók így a többségi társadalom általános elutasító magatartása helyett egy ugyancsak megbélyegzett, kirekesztett csoporttól kapnak elismerést. Sőt, a lokális roma közösség tizenéves generációja számára a „néger az igazi roma", így a fekete rapzenészek világa azonosul az övékkel. *Kálósan*, vagyis feketeként viselkedni ugyanis menő. Úgy tűnik, a VIII. kerület meghatározott tereiben mozgó afrikaiak közül a Horváth Mihály téri fodrászok beilleszkedése a sikeresebb: a Nigériából érkezett bevándorlók jelenléte az elmúlt években mediatizálódott: a helyi on-line újságok, blogok[7] is írtak róluk, és több filmet is forgattak a fodrászüzletben. Ahogy Antos Balázs cikkében fogalmaz egy fiú: „„A hely olyan, mintha Harlemben lennénk: szól a zene, az emberek összejönnek, hajat nyírnak, beszélgetnek, tök jó." (Antos 2008: 43.)

A Teleki téri kereskedelmi élet kiterjesztéseként sokféle kisebb bolt, műhely található a környező utcákban, így a Karácsony Sándor utcában is. Egy műhely és az ott dolgozó afrikai migránsok jelenléte megfigyeléseink szerint a derűs fodrászatoknál és élelmiszerboltoknál több feszültséget kelt. Az autószerelő műhelyben csak néhányan dolgoznak, de forgalmuk és afrikai vendégkörük viszonylag látványos (10. kép). A megkérdezett nigériai fiú szerint Nigériába adnak el használt kocsikat. Rövid interjúnk során ellentmondásos, a helyben levés, illetve mobilitás témakörére érzékenyen reflektáló gondolatok hangzottak el. Válaszadónk számára egyrészt esetleges, hogy miért éppen ide jöttek dolgozni: „I mean if we found this place in the 10th district, we would go there. [Ha a X. kerületben találtuk volna ezt a helyet, akkor oda mentünk volna.]" Azaz nincs jelentősége, valamilyen speciális hangsúlya a VIII. kerületnek. Másrészt a Józsefvárosban tevékenykedő fodrászokkal szemben ő sokkal több ellenséges, kirekesztő magatartást észlel: „I don't

10. kép. Karácsony János utcai autóműhely
Sarnyai Krisztina felvétele

7 http://8ker.blog.hu/2010/01/09/spike_barbers.

know what perception you have about we be here, but the people living around, they might call the police, because they see black people here. I never know when they call, but I know. [Nem tudom, te milyennek látod azt, hogy mi itt vagyunk, de az itt élő emberek bármikor kihívják a rendőrséget, mert feketéket látnak a környékükön. Sosem tudhatom, hogy tényleg kihívják-e, de tudom, hogy megtehetik.]" A fenyegetettség és az otthonosság érzésének hiánya tehát az ő esetükben erősebb. A konfliktusnak vélhetően két fő eleme van: egyfelől az üzem pár éve kizárólag afrikai vendégkört szolgál ki, akik itt „tuningolják fel" továbbadásra szánt használt gépjárműveiket. Másfelől az üzemnek így nincs magyar és helyi vendégforgalma, magányos szigetként működik az utcában, a környezetével aktív kapcsolatot nem létesít. A műhely forgalma mégis jelentős: az autók egy része az utcában parkol, itt zajlanak a javításhoz vagy az adásvételhez kötődő megbeszélések, és a műhely vendégei is rendszeresen itt találkoznak, várakoznak autóikra vagy egymásra. A műhely bejárata élénk közösségi színtérré alakult, az afrikai közösség találkozóhelyévé.

Láthatóan a józsefvárosi társadalmi tér nagyon heterogén és változó. Az afrikai migránsok egyszerre elfogadottak és kitaszítottak – a többségi társadalom és a többi lokális kisebbség máshogy reagál jelenlétükre és mozgásukra.

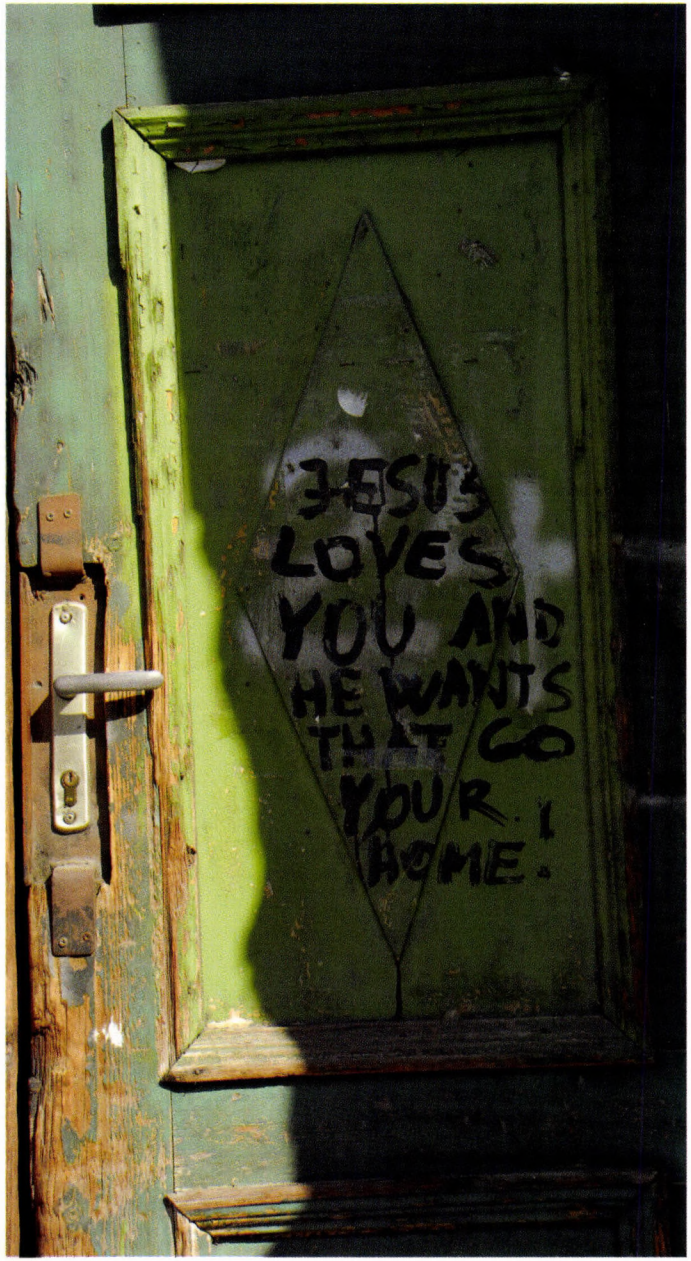
A séta vége

Írásunkban olyan mikroterepeken mozogtunk, melyek Budapest egyik legellentmondásosabb, összetett, mégis nagy változásokat átélő negyedének „helyei". Visszautalva de Certeau gondolatára, miszerint a gyalogosok térbeli praktikái többértelműséget hoznak létre az egyes helyeken, a „felügyelet egyértelműsége" (Berger 2008: 28) helyett azt láthatjuk, hogy a Mátyás tér, a Teleki tér és környékük, beleértve a Karácsony Sándor utcát is, mind erről a többértelműségről tanúskodnak. A városlakók, a VIII. kerület lakosai használják ezeket a tereket, mindennapjaiknak állandó és élettel telített helyei, miközben küzdenek saját és mások előítéleteivel, elutasító magatartásával.

Van, aki fél a „nyóckertől", elutasítja, vagy undorodik tőle. De miként kapcsolódnak ezek a terek és térhasználatok a félelmekhez és elutasításokhoz? A Józsefvárosban az elmúlt évtizedek alatt lezajlott mozgások olyan sokrétű, gyakran egymásnak ellentmondó diszkurzív teret hoztak létre, amelyből egyelőre nem látszik, hogy melyik beszédmód, milyen markáns vélemény emelkedik majd ki. A VIII. kerület egyszerre lepukkant gettó – amelynek egyes tereit saját, „őshonos" lakosai is inkább elkerülik, és kívülről is alig-alig merészkedik be valaki –, de egyszerre rendezett, rehabilitált közeg is, amely nem mindig illeszkedik szervesen környezetébe, és amelyet a helyi lakosok sem mindig fogadnak el, inkább tartózkodással szemlélik, és alkalmazkodnak hozzá. Paradox módon tehát él a nosztalgia a „régi nyócker" iránt, miközben épp attól menekült. Ez az a jelenség, amit úgy írhatunk le legérzékletesebben, mint amikor a múlt megszépíti a „vad városnegyedet": „A Nap utcából és az egész kerületből észrevétlenül kiszökött Józsefváros szelleme. A Nyócker régi szép lepukkant házait – ahol ősszel disznót vágtak, és ad hoc tábortüzek mellett nótáztak a helyiek – új »amerikai házak« foglalták el. A sokat látott utcán öltönyös, nyakkendős ficsúr jön szembe – se jobbra, se balra nem néz. Elvből. Nehogy valami csúnyát, régit, romosat lásson." (KözZöld blog: http://koz-zold.blog.hu; 2010. június 23.)

Ha azt vizsgáljuk, hogy miként hat a lakossági részvételen alapuló rehabilitációs program a város tereire, milyen kulturális-társadalmi következményei vannak az afrikai bevándorlók megjelenésének, vagy hogyan csapnak össze az érdekek egy-egy utca vagy tér használata felett, akkor figyelembe kell vennünk azt a bizonytalan, ellentmondásos mezőt, amelyet úgy hívunk: Józsefváros. A megértést pedig elsősorban a multikulturális és hibrid városnegyedek fejlődésével kapcsolatos vizsgálatok segítik: mint például a párizsi Belleville vagy a berlini Kreuzberg.

A budapesti VIII. kerület – ezen belül is Józsefváros – idővel vonzó, élénk hellyé válhat, ahová igazi élmény lesz elmenni. A változás még törékeny állapotban van. Az idő mutatja majd meg, hogy a jelenlegi rehabilitációs törekvések miként hatnak, milyen nyomokat hagynak a környéken. Hatásuk tartós lesz vagy rövid? Vajon hozzájárulnak a kerület fellendülésekkel és hanyatlásokkal szabdalt történetéhez?



Irodalom

Antos Balázs
2008 „Barna vagyok, de azok meg feketék, héjj..." Identitás, idolok, VIII. ker. In Bali János (szerk.): *A kultúra kódjai: A 60 éves Kapitány Gábor köszöntésére.* Budapest, MOME.

Berger Viktor
2008 *A cselekvés művészete.* (Kézirat.) Internetcím: http://www.tarsadalomkutatas.hu/termek.php?termek=TPUBL-A-828

Dömötör Tamás
2008 *Mátyás király szerepzavarban. Egy közösségi részvételen alapuló szabadtértervezési modellkísérlet tapasztalatai.* Internetcím: http://www.architectforum.hu/node/9422 (letöltés: 2010. október 7-én).

Fejős Zoltán
2003 A városi kultúra régi és új elemei: szempontok Budapest átalakulásának értelmezéséhez. In Kovács Nóra – Szarka László (szerk.): *Tér és terep. Tanulmányok az etnicitás és az identitás kérdésköréből.* II. Budapest, Akadémiai Kiadó.

Frojimovics Kinga – Komoróczy Géza – Pusztai Viktória – Strbik Andrea
1995 *A zsidó Budapest.* II. Budapest, Városháza – MTA Judaisztikai Kutatócsoport.

Gagyi József
Városi térváltozások, térváltozatok. *Korunk,* III. folyam, február

Hayden, Dolores
1995 *The Power of Place, Urban Landscapes as Public History.* Cambridge, Massachusetts, MIT Press.

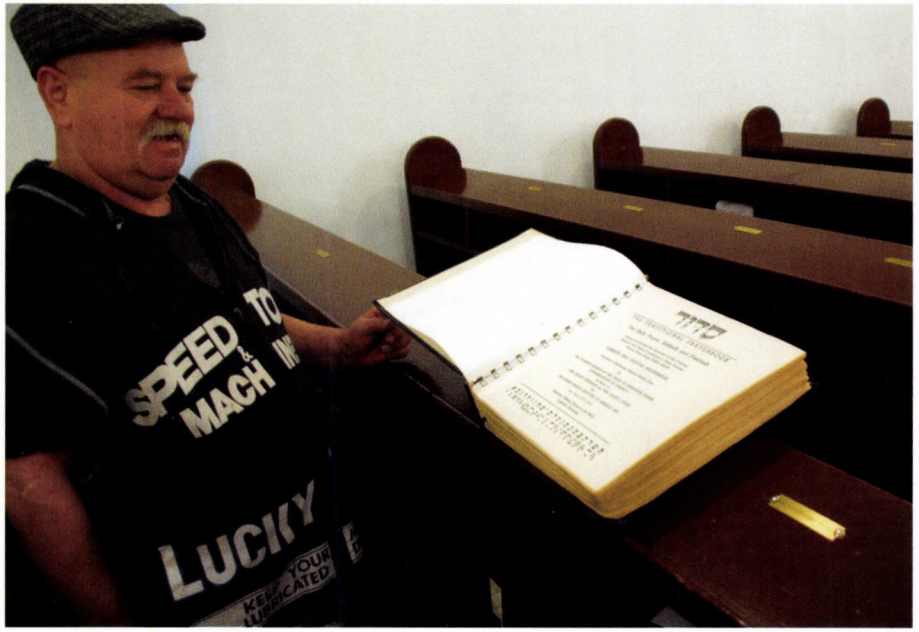
Medgyesi Károly
1944 *Teleki tér.* Budapest, Bolyai.

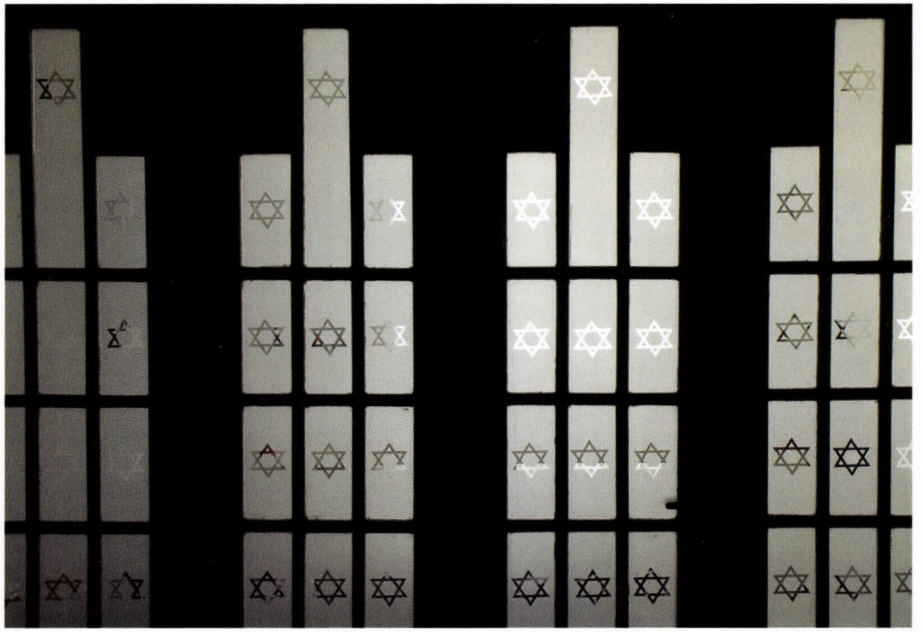
Nemes Attila
2006 Re:orient. Rejtett hálózatok architektúrája. Budapest, Műcsarnok.

Szabó Linda
2010 Elszalasztott előny a városok pozíciós versenyében? Egy „Kínai negyed" lehetőségei Budapesten. *Café Bábel,* 60. sz. 81–91.

Tábori Zoltán
2009 *Magdolna negyed.* Budapest, Osiris. (Magyarország felfedezése.)

Weboldalak:
http://budapestancient.freeblog.hu/archives/2008/11/25/Nepszinhaz_ucca_Teleki_ter/ (letöltés: 2010. július 19-én).
www.rev8.hu (letöltés: 2010. július 19-én).
http://8ker.blog.hu/2010/01/09/spike_barbers (letöltés: 2010. július 19-én).
http://boholy.blog.hu/2010/01/31/nyocker_9 (letöltés: 2010. július 19-én).
http://koz-zold.blog.hu/2010/06/23/in_memorian_jozsefvaros (letöltés: 2010. július 19-én).


SPEED
MACH
LUCKY



Pékbolt

VIII. ker. Józsefváros
Magdolna utca
43 ← 39
CHAMPIGNON
ÉTKEZDE
PACAL-MÁJ-VELŐ-GOMBA
NYITVA: 11-16-16

柴油
无铅无硫汽油
无铅汽油
Üzemen kívül

52
2010

PHRALIPE
MAGYARORSZÁGI
ROMA
PARLAMENT

KŐBÁNYA ALSÓ
VASÚTÁLLOMÁS
9
DEÁK FERENC TÉR
IKARUS 280
BPI-994

KERÉK ESZTER

Pátyi pendli – képriport

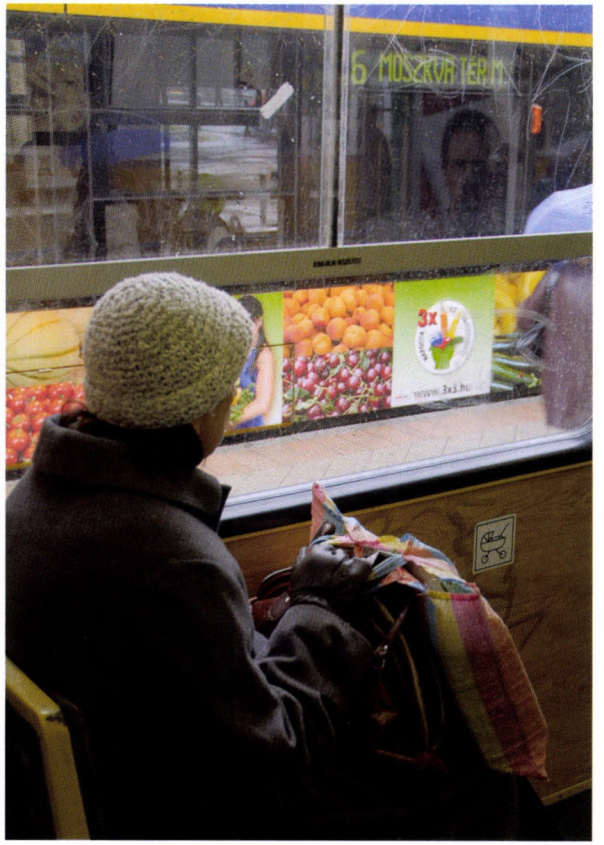
Vidéken lakom. 10 éve ingázom Budapestre, aztán haza. 40 perc alaphangon, mire egyes számjeggyel kezdődik az irányítószám, azaz majdnem másfél óra naponta. Másfél üres óra. Barátok, barátnők, volt osztálytársak, falubéliek, ugyanazok az idős, vagy fiatal arcok néztek rám minden egyes hétköznap reggel. Egy idő után a távolban felbukkanó megálló látványa is elborzasztott. Mire mindenki feltömörült a buszra, az egy nagy hangos olasz családdá változott. Ismerősök, ismeretlenek háborogtak, sztoriztak az aktuális történésekről, pletykálkodtak, vagy a veteményest tárgyalták. Csupa-csupa izgalmas téma, amit hallgatni is egy (nem) mindennapi élmény! Ennél rosszabb, amikor valakivel kell beszélni, mert ő szeretné, fittyet hányva, hogy ehhez általában két ember szükséges.

Hetek keserves reggelei teltek mások eseménydús életének befogadásával, mire szert tettem első walkmanemre. A legfőbb problémának vélt reggeli témázásokat felváltó muzsika lehetősége megnyugtatott. „Győztesként" szálltam fel a szokásos 6:20-as járatra, elindítva a napot. Egy valami még mindig hibádzott: bambán nézelődtem, szemem végigpásztázta a még felszálló utasokat (köztük ismerősöket), akik elcsípve tekintetem, a kialakuló szemkontaktuson felbuzdulva játszi könnyedséggel vetődtek le mellém mit sem törődve azzal, hogy én zenét hallgatok. Még aznap egy rögtönzött könyvtári könyvvel indultam hazafelé, nemcsak csatát, de háborút is nyerve.

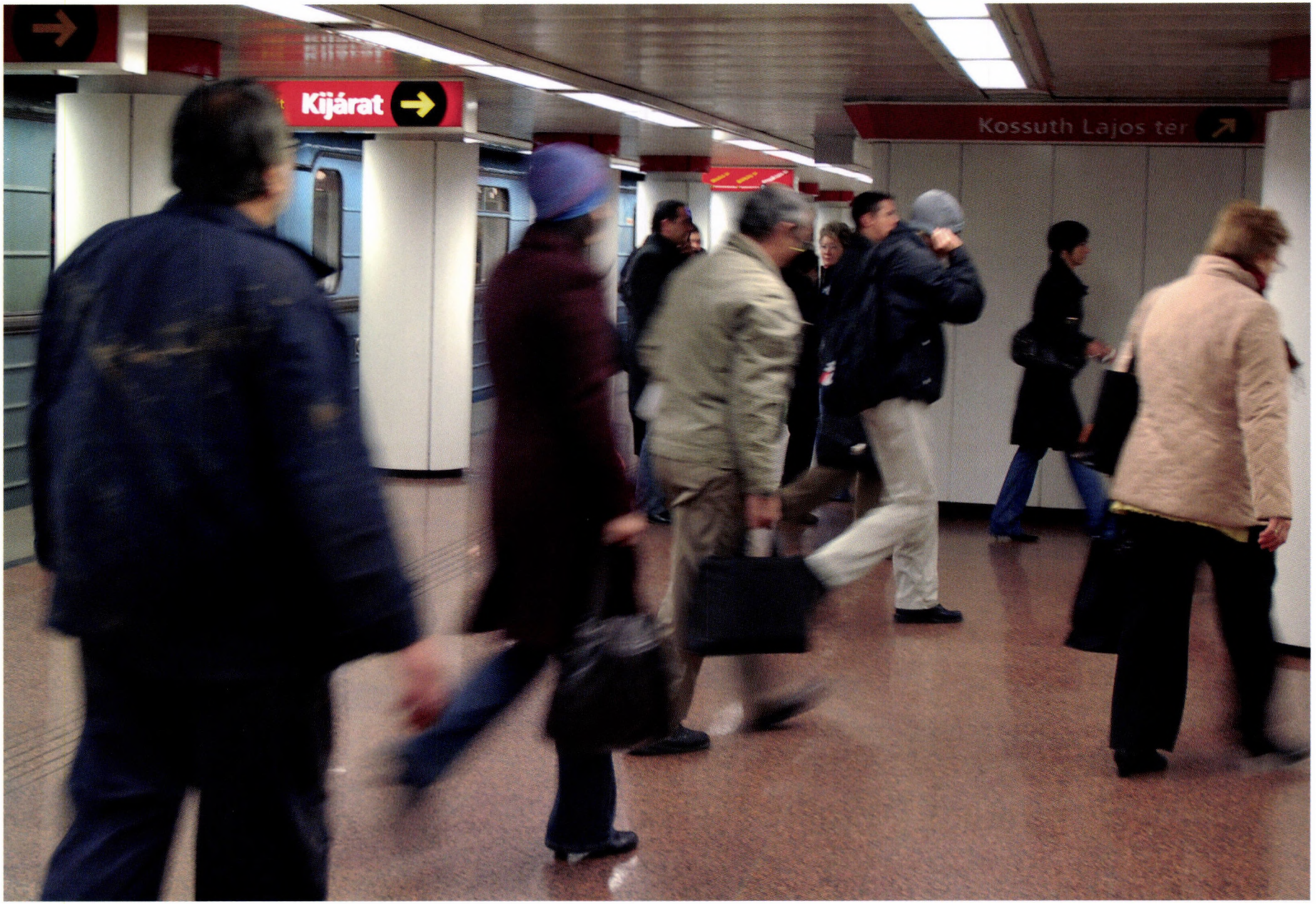
Ahogy teltek a napok, már arra is kifinomult módszert fejlesztettem ki, hogy a megállóban kialakuló csacsogásból csak akkor legyen a Moszkva térig tartó interperszonális kommunikáció, ha én is akarom.

KOMÁROM

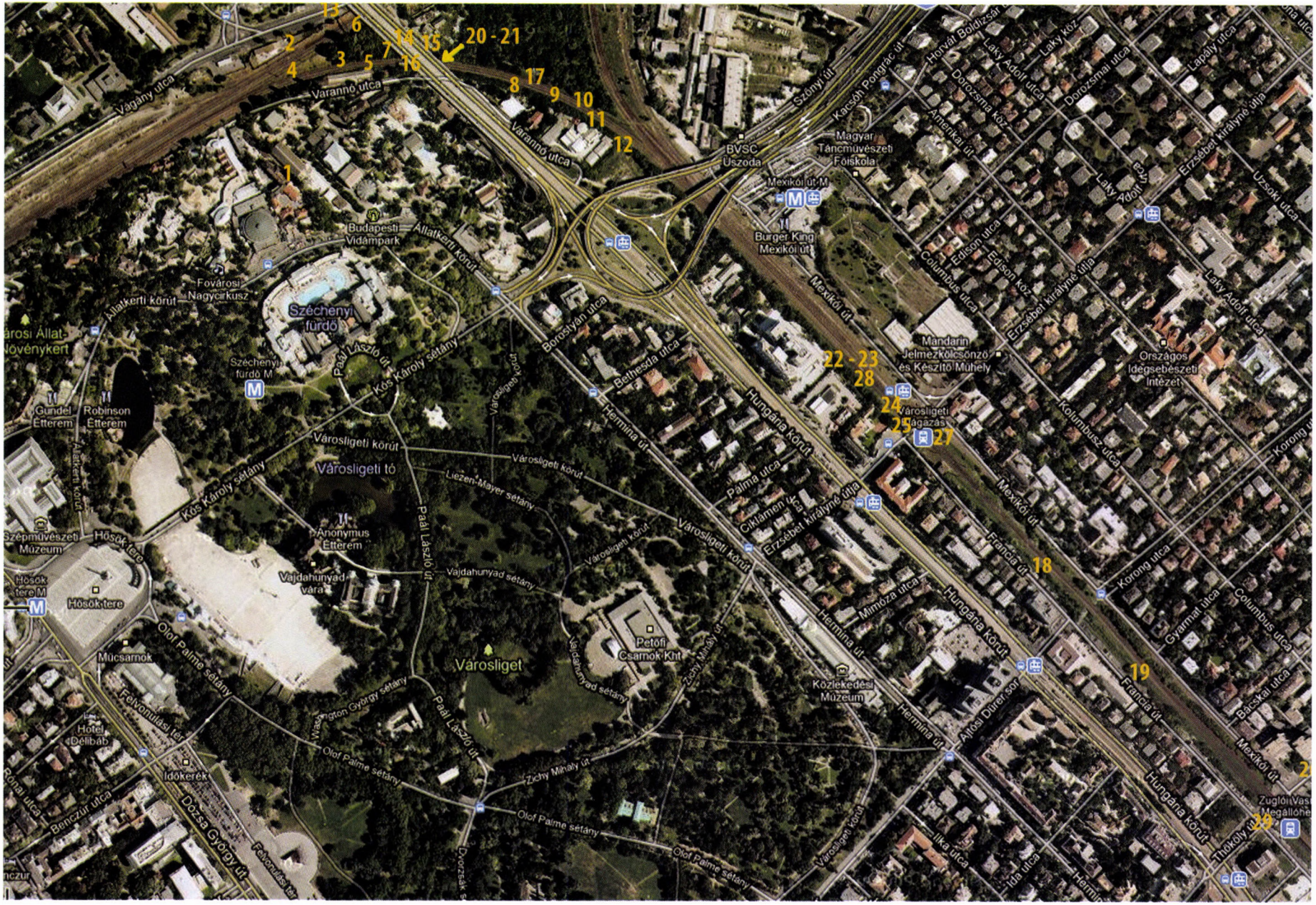
KERÉK ESZTER: Pátyi pendli


6 MOSZKVA TÉR
3x

Exit
Kijárat
Deák Ferenc tér
Astoria



KERÉK ESZTER: Pátyi pendli



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20 - 21
22 - 23
24
25
27
28
29
Vágány utca
Varannó utca
Szőnyi út
Kacsóh Pongrác út
Horvát Boldizsár
Laky Adolf utca
Laky köz
Dorozsmai utca
Lapály utca
Dorozsma köz
Amerikai út
Erzsébet királyné útja
Uzsoki utca
BVSC Úszoda
Magyar Táncművészeti Főiskola
Mexikói út M
Burger King Mexikói út
Budapesti Vidámpark
Állatkerti körút
Fővárosi Nagycirkusz
Széchenyi fürdő
Szécheny fürdő M
Paál László út
Kós Károly sétány
Borostyán utca
Bethesda utca
Hermina út
Hungária körút
Columbus utca
Edison utca
Edison köz
Mexikói út
Mandarin Jelmezkölcsönző és Készítő Műhely
Orszagos Idegsebészeti Intézet
Gundel Étterem
Robinson Étterem
Városligeti körút
Városligeti tó
Liezen-Mayer sétány
Palma utca
Ciklámen utca
Erzsébet királyné útja
Kolumbusz utca
Korong utca
Gyarmat utca
Francia út
Szépművészeti Múzeum
Hősök tere
Hősök tere M
Ánonymus Étterem
Vajdahunyad vára
Vajdahunyad sétány
Mimóza utca
Petőfi Csarnok Kht
Zichy Mihály út
Olof Palme sétány
Mücsarnok
Városliget
Közlekedési Múzeum
Ajtósi Dürer sor
Bácskai utca
Felvonulási tér
Hotel Délibáb
Időkerék
Benczúr utca
Dózsa György út
Ilka utca
Ida utca
Thököly út
Zuglói Vasi Megállóhe

KOVÁCS BUDHA TAMÁS – TÁBORI ANDRÁS

Stalker – a Nyugati yardtól a „writers bench"-ig

A Google map-et szemlélem. Ráközelítek Budapestre, és végigpásztázom a vasútvonalat a Nyugati pályaudvartól Zugló állomásig, s most először, egy különös sétáról visszatérve egy új kognitív kategóriaként jelenik meg gondolataimban a „Nyugati line".

Közösen végzett képzőművészeti projektjeinkben (a közös munka során Gruppo Tökmag néven) általában a graffitis szubkultúra jól ismert útvonalait járjuk. Ezúttal viszont a séta célja nemcsak a firkák világában való elmélyedés, hanem sokkal inkább egy különös határvidék feltárása volt: a városi tér és kultúra diverzitásának megismerése, egy semleges, elszigetelt zóna feltérképezése – az emberi tevékenység lenyomatain keresztül.

A Gruppo Tökmag tevékenységeinek középpontjában az úgynevezett „nagyvárosi régészet" áll, amelyet Rácz Miklós régésszel közös kiállításunkon úgy fogalmaztunk meg: „a kortárs régészet olyan, a környezetünkben voltaképpen tömegesen előforduló tárgyi jelenségekkel foglalkozik, melyeknek művészeti, szociológiai, régészeti vagy egyéb vonatkozása közel azonos súllyal érvényesülhet. Kutatássá akkor válhat, ha tudományos kérdésfeltevés és módszerek révén gyűjt össze, tár fel és rendez jelenségeket." (Kovács Budha – Tábori 2010.) Hirdetőtáblák és feliratok, természet és civilizáció kölcsönhatásának nyomai, elhagyott használati tárgyak és kijárt ösvények egyenlő mértékben szerepelnek az archívumban, fotódokumentációval, ábrákkal kiegészítve. Az emberi jelenlétet „lenyomatokban" igyekszik megragadni: tárgyakban, üzenetekben, tevékenységek nyomaiban.

Alternatív útleírás

Az alternatív útleírás nem teljesen új keletű jelenség. Gondoljunk csak Karinthy merész budapesti utazásaira (KARINTHY 1956)! Saját élményeink hasonlóan újszerűek – mint amikor Karinthy írásai nyomán képzeljük magunk elé a máskülönben a maguk szolid mindennapiságában megélt utakat és tereket. És még átfedések is akadnak, hiszen a híres-hírhedt „városligeti rengeteget" mi is átszeltük, hogy eljussunk a Varannó utca bejáratáig, amely szinte észrevétlenül nyílik a Fővárosi Nagycirkusz és az Állatkert között. A Varannó utca egy gyalogösvény, kanyarulatokkal, kétoldalt magas kerítéssel. Ez az út a Nyugati line-hoz vezető főcsapás, amint azt az utcát szegélyező téglafalakon látható falfirkák is jelzik. Sétánk időpontja kora délután: így még viszonylag sok emberrel találkozunk a kis úton, de nehéz felmérni, honnan jönnek, s merre tartanak, talán erre vágják le a távolságot a vasúton túli utcákhoz. Ez utunk központi helyszíne, az utca mégis szinte teljes ismeretlenségbe burkolózik, olyannyira hogy pontos útvonala még a hivatkozott nettérképen sincs jelölve.

A Varannó utcát a vasúthoz közel eső részen hagyjuk el, egy nyíláson, ami leginkább kibontott kerítéselemnek tűnik. Ez az útnak a Nyugati yardhoz legközelebb eső része (graffitis körökben így hívják a Nyugati pályaudvar rendezőjét). Frekventált hely, az adottságok ideálisak: eléggé elzárt terület, ahol zavartalanul megvalósítható egy-egy firka, ugyanakkor sűrű a vasúti forgalom, a vonaton utazó „nézőközönség" itt már leggyakrabban lassítva halad el – jut idő a szemlélődésre.

Vezetőinket és útitársainkat most leginkább az emberi jelenlét foglalkoztatta: Kik járnak erre? Milyen célból? Milyen tárgyi kultúrát hoznak, s hagynak maguk után? Dokumentációikban, gyűjteményükben külön mappákat alkotnak az erre járó emberek fényképei, az elhagyott tárgyak, az építmények, s ezek összhatásából rajzolódik ki az egymás mellett élő szubkultúrák életmódja: a hajléktalanok, a firkászok, a szipusok, az átutazók s velük egy térben, mégis teljesen kívülállóként a vonatok közönsége. Belakott és beélt terület ez, mégis üresnek és valamiképp elidegenítettnek hat, amikor áthaladunk a „zónán".

A hely szimbolikus antropológiai sajátosságai is meghatározóak: úgy helyezkedik el a város központjában, mint egy határzóna, s jellegzetesen városon kívüli, „senki földjére" jellemző jegyeket visel magán. A szemétkupacok, a kiüresedett épületek, a kidőlt-bedőlt kerítések elhagyatottságot sugallnak. Nem tudjuk, hogy volt-e épület a sínpárok között található benőtt alapzaton, vagy csak egy meg nem valósult terv emléke, de maga a hely atmoszférája valami mást, egy korábbi intenzívebb kihasználtságot feltételez.

A szakzsargon az ilyen helyeket nevezi nem helyeknek *(non-lieux)*. A nem helyek fő jellemzője, hogy a fogyasztási, közlekedési és kommunikációs tereket belakók és használók névtelenségét, magányát, láthatatlanságát reprezentálja, eltérően a valódi helyektől, amelyek alapvetően az egyéni és kollektív identitás szimbolikus és történelmi dimenziójú alkotóelemei (Augé 1995). A nem helyeken – például a vasutak, repülőterek vagy ipari övezetek területén – az egyének tevékenységeit jelek, szövegek által közvetített információk határolják és irányítják: a személyes interakciókat a tiltó, felvilágosító, tájékoztató feliratok váltják fel, melyek hátterében „morális" személyek csoportjai, a terekért felelős intézmények állnak (Rivas 2005).

Ennek a furcsa árnyékvidéknek egy izgalmas területe a „delta": a váci és szolnoki vonal közötti füves-fás, időnként karbantartott terület. Ha nem vasútvonalak kereteznék, akár kis park is lehetne, így azonban leginkább egy magára hagyott földdarab, ahol a periodikus emberi jelenlét és a burjánzó természet térfoglalásai váltogatják egymást. A lenyírt területet belepi a növényzet, a kijárt ösvény eltűnik, az összehordott deszkatákolmány darabjaira hullik. A fás rész időszakonként hajléktalanoknak ad otthont, vagy szemétlerakóként szolgál, de amikor ott jártunk, szinte teljesen elhagyatott volt. A földterület kiszélesedő részén épületek sorakoznak, talán MÁV-fennhatóság alatt álló raktárépületek, távolról egyik-másik üresnek és befoglaltnak tűnik, de utunkat állja egy kutya, így hát a sínek mentén kóborlunk tovább.

Itt a természet is más, nem a legyőzött, visszaszorított formájában jelenik meg, hanem küzdelmes jelenlétét tudatosítva látjuk, amint egy ág lenyomatot hagy a betonfalon, vagy a növényzet befedi a falat és a firkát is. Vegetáció és ember állandó kölcsönhatásaként alakított idő- és térpuzzle-ként szemléljük a kerítéssel egybefonódó fát, a növényzettel összefonódva lassan növekedő ruhaszárító kötelet.

KOVÁCS BUDHA TAMÁS – TÁBORI ANDRÁS: Stalker

Látható és láthatatlan lakók

A Hungária körúti felüljáró mint éles határsáv jelöli ki az említett területeket látható és láthatatlan, lényeges és lényegtelen, van és nincs között. A vasútra néző oldalon nem gond, ha foszlik a beton, ha a tábláknak csak a hátoldala látszik, ha szemétkupacok halmozódnak, ha kidől a kerítés, ha elhagyatottak az épületek. Ez önmagában csak az elhagyatott helyek repertoárja lenne. De mindezekhez társul a másik oldal, kiéleződnek az eltérések. Ahogy ott haladunk, szinte mi is láthatatlanná válunk. Ami itt van, az tulajdonképpen nem is létezik. Nincs számon tartva, nem besorolható, nem azonosítható. Érdekes, hogy ezt a „legalitásból kiszorult közeget" több szubkultúra is megtalálta magának, még ha teljesen eltérő célokkal is.

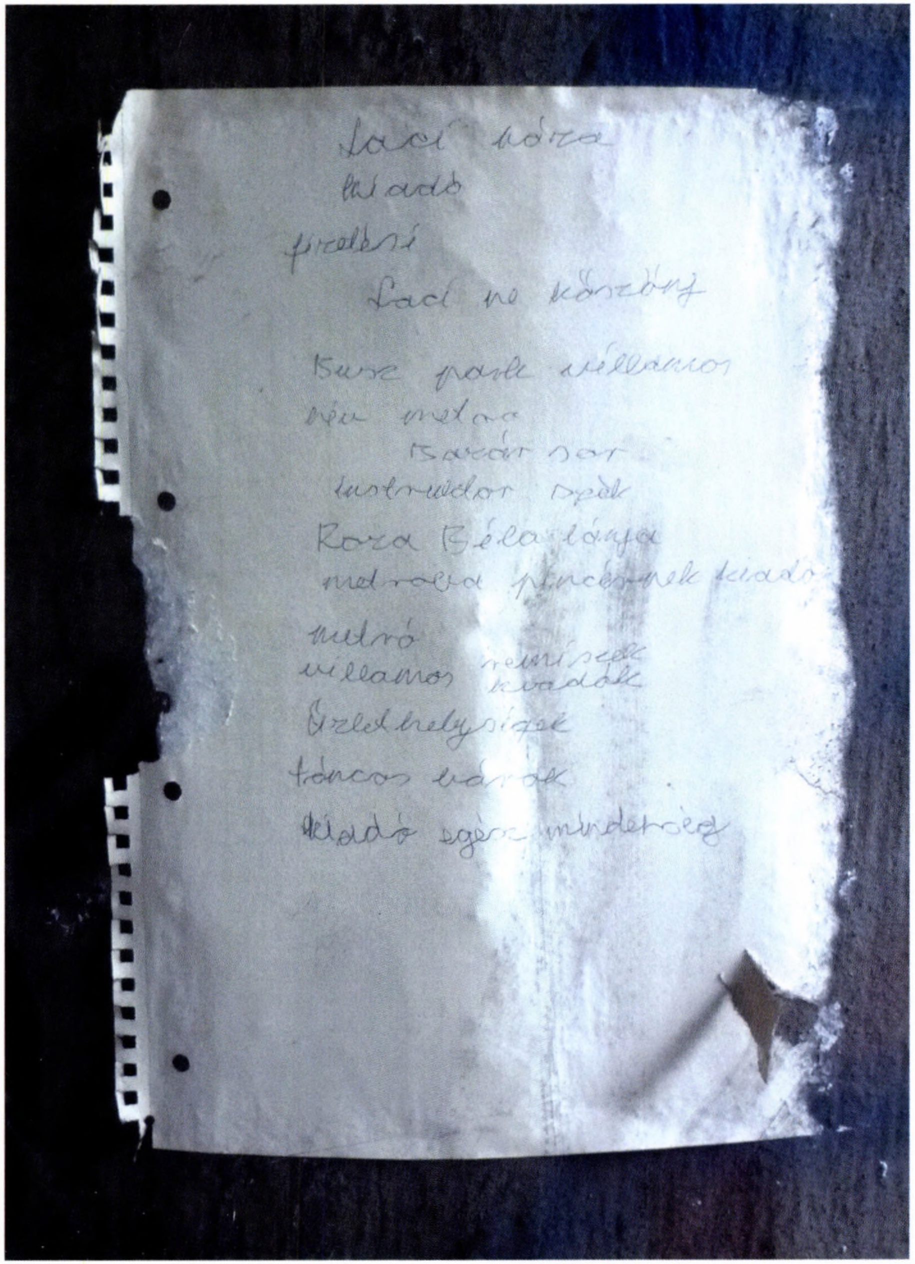
A hajléktalanok ideiglenes (illegális?) lakóépületei, tákolmányai pont ezt a láthatatlanságot használják ki: itt nincsenek számon tartva, számon kérve, próbálnak újra megkapaszkodni, valamit felépíteni. De nehéz ott határokat húzni, ahol a 'határ' fogalom nem is létezik. A fák között sétálva vajon mikor lépünk be a „kertbe", és gyalogolunk át a „nappalin"? Ebben a szférában vajon mit jelent a magánterület? Egy kerítésen átbújva ismét egy tisztásra jutunk, de a kijárat két oldalán edények, és egy férfi egy különös, főzésre alkalmas tákolmányon valamit készít. A szerteszét heverő tollakból arra következtetünk, hogy húslevest. Ezek szerint ez ismét egy konyha.

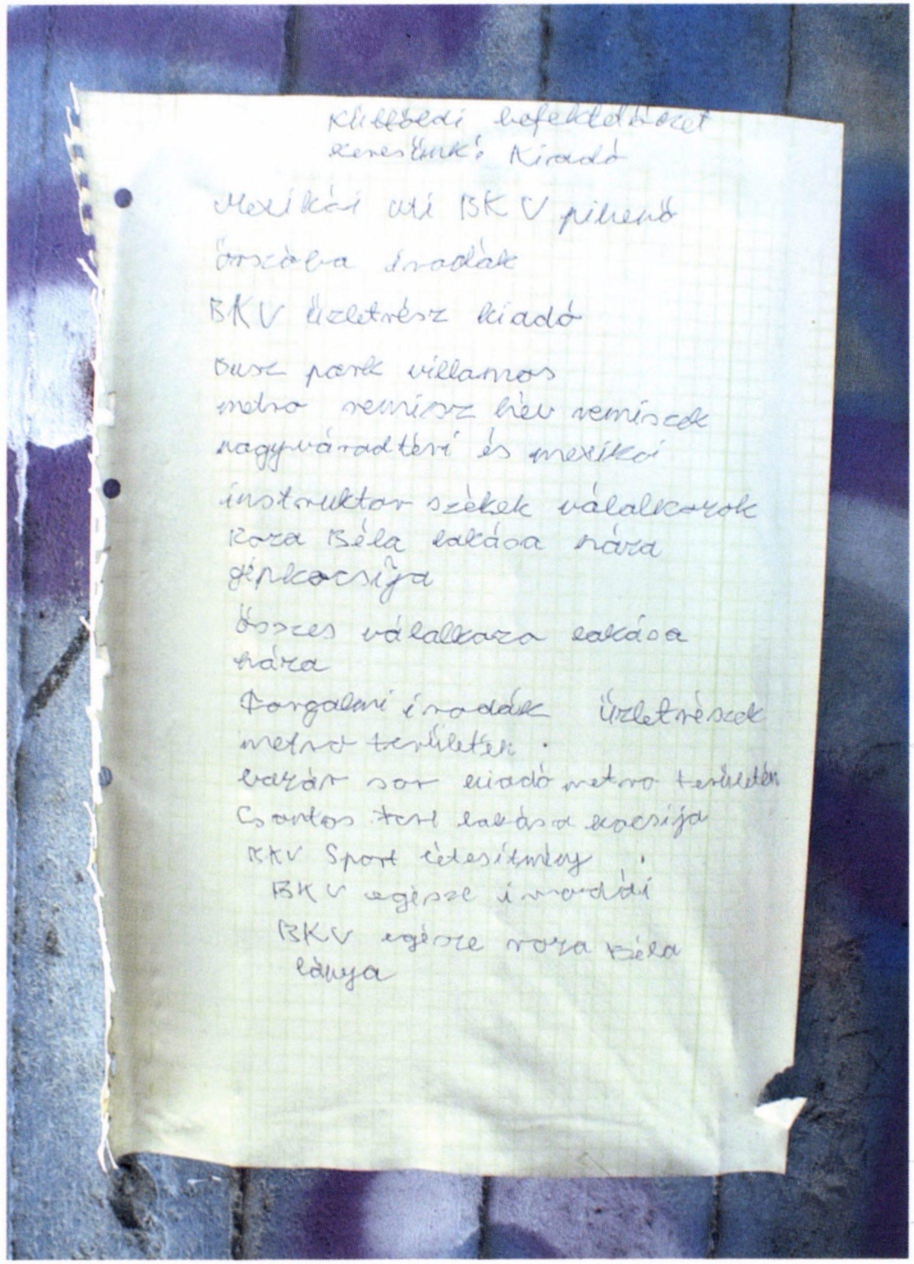
A másik fő közösséget a graffitisek alkotják. Ők is saját területként élik meg ezt a vidéket, és otthonosan mozognak a zegzugos és veszélyes lankákon (átlagban kétpercenként elrobog mellettünk egy vonat, és sokszor nagyon kevés lehetőség van arra, hogy lehúzódjunk a sínekről). Az ő szempontjaik szerint azonban más e terület vonzereje: egyrészt védettség a művek létrehozásához, így az illegalitásnak kitéve megtarthatják inkognitójukat; másrészt a vonaton utazókban a saját nagyközönségüket látják. Láthatatlanul próbálják láthatóvá tenni üzenetüket, jelenlétüket.

Ezek a területek azonban telítettek egy másik folyamatos jelenléttel is, az utazók névtelen tömegével. Ana Maria Rivas a jelen lévő kulturális közegek harmadik csoportját, a nem-helyeken áthaladó tranzitutasok világát a következőképpen ábrázolja írásában:

„Ezeken a helyeken tranzitutasként mindig csak áthaladunk. Amikor ott vagyunk, azt akarjuk, hogy gyorsan teljen az idő: olvasunk, mobilon beszélünk, óránkat nézzük, az információs plakátokat, gondolatban az épp hátrahagyott vagy a megközelítendő helyen időzünk. [...] Utazóként, fogyasztóként egy futó, ideiglenes identitásban osztozunk, nincsenek közös kompromisszumaink, kötelességeink, felelősségeink, csak azért vagyunk ott, mert teljesítettük a felelős szervek által mindenki számára előírt, az ottléthez szükséges feltételeket. Társainkat nem választottuk, egyszerűen összetalálkoztunk véletlenül egy vágyainktól és akaratunktól független pillanatra." (Rivas 2005.)

A különböző helyszínek besorolhatósága is eltérő kategóriákhoz köthető: az átutazók számára ezek nem valódi helyek, a hajléktalanok elsősorban a rejtettséget, védettséget nyújtó helyszíneket keresik, a firkák szempontjából viszont a láthatóság a fő szempont. A multifunkcionálisan működő helyszínek – mint például a vasúti felüljáró – központi szerepet töltenek be mint menedék és szállás, és mint fő közlekedési csapásvonal, ami graffitis szempontból ideálissá alakít egy-egy szabad felületet az épületek tetején és a vasúti hidakon. Helyenként az együtt élő párhuzamos szubkultúrák nagyon közel kerülnek egymáshoz, szinte rétegenként olvashatók a közösségek: a sínpártól a bokros övezet választja el a firkákkal bevont kerítést, ezek közvetlen közelében a garázsok hátuljához tapadó épületek a hajléktalanok építményei, míg a garázssor túloldalán már a Francia utca lakóövezete található.


Laci háza
kiadó
Laci ne köszönj
Busz park villamos
Bazár sor
Koza Béla lánya
metró
villamos
táncos bárok


Kültéri befektetőket
keresünk! Kiadó
Mexikói úti BKV pihenő
Őrszoba irodák
BKV üzletrész kiadó
Busz park villamos
metro remízsz hév remízsek
nagyváradtéri és mexikói
instruktor székek vállalkozok
Koza Béla lakása háza
forgalmi irodák üzletrészek
metro területen.
bazár sor kiadó metro területen
BKV egész irodái
BKV egésze Koza Béla
lánya

Tárgyak a térben

Az emberi jelenlét az egy-egy áthaladó látogatón kívül leginkább a tárgyi környezet formájában ragadható meg. Egy talált fotel és körülötte az eltérő jellegű olvasmányok: egy pillanatra egy szoba képét villantják elénk – valami pótlékot, valamit, ami talán egyszer volt, vagy jó lenne, ha lenne. Van egyfajta szabályszerű rend a szétszórt tárgyak között, a fotel helye és a kiegészítő párna az, ami túlmutat az ideiglenességen, ettől érezzük „helynek", amelynek van gazdája.

Sokkal különösebben hatnak az elhagyott ruhák. Felvetik a kérdést, hogy ki, hol és miért szabadult meg viseletétől. Egy összehajtott nadrág a töltés mentén mindenesetre nem az eldobottság vagy elhasználtság képzetét kelti. Esetleg mint talált darab került ide, és mivel valakinek nem volt rá szüksége, itt hagyta, hogy más leljen rá. Talán Laci. Hiszen „Laci ne köszönj" – olvassuk az oszlopokra kiragasztott üzeneten, így Ő az, aki megszemélyesül, aki kiemelkedik a magára hagyott, kifakult dokumentumok rengetegéből. A személyes iratok az utak mentén, kidobott CD-k, a közeli piac használhatatlanná vált portékái színesítik a vasút menti tárgyi kultúrát, keveredve a mindent belepő, jellegzetes vörösesbarna sínkőporral. S ahogy egyre közelebb érünk a nagyobb forgalmú közutakhoz, cserélődik a közönség is: itt már kereskedelmi egységek, üzletházak állnak a sínek közelében, de még a firkák jellege is változatosabb, akadnak zenekarokat népszerűsítő feliratok (Griff, ami az együttes által koordinált rajongói kampány eredménye, konkrét színkombináció-javaslatokkal a kivitelezést illetően), továbbá különféle szolgáltatásokat népszerűsítő hirdetmények is.

EGYÉL

www.gipsz-stukko.hu
FESTÉS
06-20-312-8133
AUTÓFÉNYEZÉS
mesterfokon
hőkezeléssel
XX. Emőke u. 70.
Tel.: 285-0965
AJTÓ-ABLAK PASSZÍ-
TÁS SZI-
GETELÉS
06:30:342-0506
BURGER KING

Sétánk végpontja a zuglói vasútállomás valószínűtlenül hosszú betonkifutója, ahol a hőnek kitett beton már teljesen elformátlanodott, felhólyagosodott. Itt a vasúti forgalom és a tömegközlekedés miatt a „szociális hálóból" kiszorultak jelenléte kevésbé markáns, viszont a megálló fontos helyszín graffitis körökben: „writers bench" (firkászok padja) jelzi a várakozás, találkozások helyszínét, ahol esetlegesen a „beírt", megfestett vonatok elhaladnak.

Stalker

Teljesítettük tehát a „Nyugati line" egy szakaszát. A szerzők stalkerként mutatták az utat (a szó klasszikus értelmében, ami nagy tudású, speciális vezetőt jelent), alapos helyismerettel és nagyfokú szociális érzékenységgel, nyitottsággal világítva rá a városi szubkultúrák rétegződésére. Nagyvárosi régészetük alapos feltárótevékenysége, a részletes fotódokumentáció önmagában is felfedi a „zóna" különös világát, de a kiegészítő információk láthatóvá, érthetővé és megismerhetővé teszik az ide látogató számára a „Nyugati line" világát. Láthattuk, hogy a határok valódi helyek és nem-helyek között nem teljesen átjárhatatlanok, vannak esetek, amikor a nem hely képes valódi hellyé válni: „identitásteremtő és szimbolikus konstrukcióként beíródva az őt belakók egyéni és kollektív történetébe" (Rivas 2005).

Nem véletlen hát a hasonlat, Tarkovszkij klasszikus műve, a *Stalker:* tevékenységünkben visszatükröződik a zóna ismeretlenségével és megközelíthetetlenségével dacoló stalker professzionalizmusa, örökös és céltudatos visszatérése a területre.

Irodalom

Augé, Marc
1995 *Non-places. Introduction to an Antropology of Supermodernity.* London – New York, Verso.

Karinthy Ferenc
1956 Így írtok ti. Jules Verne: A csömöri úttól egészen a Filatori-gátig. In uő: *Cirkusz. (Válogatott írások).* Budapest, Szépirodalmi Könyvkiadó, 591–615.

Kovács Budha Tamás – Tábori András
2010 *Nagyvárosi régészet.* Budapest, Tokmag Publishing.

Rivas, Ana Maria
2005 Az emlékezet mint kultuszhely. *Korunk,* augusztus

EtnoMobil-blog – bevezetés

A blogírás nem új keletű szokás a nettérben. Naplózni azt, ami nap mint nap történik velünk, alkalmilag vagy rendszeresen, láthatóan kedvelt szokás, hosszabb-rövidebb időre rá-rákapunk, aki eddig nem, majd a jövőben, egyre kevesebb olyan ember van, aki legalább egyszer ne próbálná ki – öndokumentálós, személyes vagy tematikus változatban.

Az egy hónapos kampányt talán leginkább a blog keretezte: napi bejegyzésekkel, rendszeres és alkalmi szerzőkkel, ismerősökkel és ismeretlenekkel, egy hónapon keresztüli folyamatos jelenléttel. Itt lehetett figyelni az elmozdulásokat, naponta reflektálni a szűkebb környezetre, az utcára, a gyalogosokra, a járművekre, a forgalomra, az időjárásra, a saját és más városok kulturális és társadalmi logikáira.

Az ötlet első megfogalmazásakor viszont magam sem tudtam: működik-e? Lehet-e egyszerre a „szokott" módon utazni, mégis figyelni, majd a történteket (akár csak részleteiben is) „papírra" vetni? És egyáltalán: hogy néz ki egy ilyen beszámoló? Alkalmas-e olvasásra? Vagy elég csupán, ha egy ilyen gyűjtemény például bekerül a múzeum kéziratgyűjteményébe? Aztán a gondolkodás helyett tettem egy próbát. Illetve többet is, de az alábbi szöveget *(Két srác)* tekintettem az első igazi kísérletnek, amit még az *EtnoMobil*-blog beindítása előtt saját blogomon közöltem. Ezért a kötet blogfejezetének részletesebb bevezetője helyett megosztom az olvasókkal az első kísérletet – amelyet később sem tettem át az *EtnoMobil*-blogra, mert sem első szerzővé, sem pedig mintaadóvá nem akartam válni. (A blog azóta is elérhető a http://www.etnomobil.blogspot.com címen.)

Hogy készült a szöveg? Az utazás kezdetekor nem döntöttem el, hogy leírom, inkább az események és az összefüggések miatt választottam ezt a megoldást. Utazás közben is jegyzeteltem, de az egész szöveget már utólag – de még az érkezés estéjén, hogy friss legyen az élmény – fejeztem be. És csak a végén vettem észre, hogy jelen időben fogalmaztam. És úgy hagytam.

2009. szeptember 14.

KÉT SRÁC

Amikor kis, zsúfolt közösségi kapszulákban haladok előre (mint amilyen például a dugig tömött távolsági Volán-busz), akkor óhatatlanul meghallom a közelben ülő vagy álló mások beszélgetését. A kortárs gerillák persze már felszerelve utaznak (MP3 zenével, laptopfilmmel), így a beszélgetések is ritkulnak, de egy hosszabb út mégiscsak kecsegtet ínyencségekkel.

Távolsági buszon látszólag nagyon bamba vagyok: olvasni nem nagyon tudok, nehezen fogom be szememmel a röpködő betűket (kiváló utak, kiváló rugózás: Magyarország!), számítógéppel ritkán utazom (cipeli

a fene), az MP3 előkészületet igényel (ez nem jellemzi utazásaimat), így marad a látszólagos semmittevés. Miután általában a fejemmel dolgozom, könnyen mondhatom, hogy akkor is csinálok valamit, ha ez nem látszik: olyankor gondolkodom. A gondolkodás pedig munka. Ez néha igaz is. Aztán, ha a nagy dolgozásban valami használható jut eszembe, hát felírom. Füzet mindig van nálam.

Szóval amikor csak ülök, és erősen dolgozom, sokszor kapom magam azon, hogy figyelmesen hallgatom az utasok beszélgetését. Olyan ez, mint egy Pintér Béla-darab: jól-rosszul sikerült poénok, félig befejezett mondatok, magánfilozófiák monológban, vélemények és viták dialógusban. Színdarab az ország mai állapotáról, hétköznapi szereplőkkel, érdekes vagy feledhető karakterekkel, begyakorolt, százszor elismételt fordulatokkal vagy spontán reakciókkal, egyéni ízzel vagy bődületes közhelyekkel tűzdelve. Néha még jegyzetelek is. Mit tegyek, etnográfus vagyok!

Ja-ja, egészen jó fej, pedig cigány – üti meg a fülem. Hátulról. Jellegzetes mutálós fiúhang. Rövid tőmondatokban beszél, a pontok helyén idétlenül hullámzó nevetésszerűséggel. Ha van poén, ha nincs. Általában nincs. Hangosan beszélnek, nem is értem, eddig miért nem hallottam meg. (Persze, dolgoztam.) Egy férfiról diskurálnak, akinek szerintük jó a humora, normálisan viselkedik, és még a ruhái is egészen rendben vannak. Pedig cigány. Az egész beszélgetés a *pedig* szócska körül forgolódik. Minden mondat egy ellentét. Szerintük. Egyre jobban belelovallják magukat, egyre nagyobbakat mondanak, egyre többet röhögnek. A cigányokon. Érzem, ahogy egyre ingerültebb leszek. Aztán hirtelen elhallgatnak. Igen, a Józsi teljesen normális – hallatszik a konklúzió. Oké, gondolom, akkor ezek csak fiatalok, eddig túl sok hülyeséget hallottak a felnőttektől, de most meggyőzték magukat arról, hogy azért, mert valaki cigány, még lehet normális. Akkor ez most *happy end*. Ja-ja, mindnek ilyen normálisnak kellene lennie – mondja megint a mutálós srác. – A többit meg vissza kellene toloncolni Indiába. Téged meg a fára – hallom a saját hangom –, te kis hülye majom! És nézek bele a vizenyős kék szemébe. Az arcán két szál szőr, idegesen pislog, nem érti, mit bámulom. Tagoltan elismétlem: Te meg egy kis hülye majom vagy, ezért másszál vissza a fára! És nagyon idétlen a hangod, egyáltalán nincs humorod, úgyhogy lényegesen jobbat tenne a pedigrédnek, ha csendben utaznál! Teljesen olyan vagyok, mint egy óvodás, de nem tudok leállni. A másik kezd el vinnyogva röhögni, aztán ez is itt. Ahogy elneveti magát, egy kis nedvesség fröccsen az arcomra. És a szád is büdös – mondom. Látom az arcán, legszívesebben pofán vágna. Csak ekkor nyugszom meg. A mellettem ülő lány megkérdezi, kérek-e a csokijából. Nem kérek.

Visszafelé lazábban utazunk. Reggeli járat. Csak fiatalok és nyugdíjasok. Meg én. A ritka kivételek közé tartozom. A korosztályom szinte egyáltalán nem utazik távolsági buszon. Autózik, gondolom. Ne feszegessed, hééé! Nem letörni! – kiabálja a sofőr, és már indul is hátra. A nénik riadtan emelgetik a fejüket. Nem akarom letörni – mondja elképesztően szelíden és nyugodtan az előttem ülő srác. Még csak nem is cinikus. Kinézek a két ülés között, hogy lássam az arcát. Tizennyolc-tizenkilenc lehet. Néz a közeledő sofőrre, és vár. Nagyon egyszerű – ér oda a pasas, már ő is visszavett az előző hőzöngősből, de még kicsit fölényes –, így! Előbb le kell nyomni, aztán tolni, amíg bekattan. Aha, szuper, köszönöm! – válaszolja a fiú, miközben felhajtja a karfát. A sofőr leszáll a középső ajtón. Nem rajta múlt, hogy ennyire simán ment. Tíz perc pihenő, mindenki kinyújthatja a lábát. Lassan indul a mozgolódás, de határozottan terjed. Pár perc múlva minden néni próbálgatja a karfát. Van, aki óvatosabban, van, aki bátrabban ráncigálja. Ekkor lép vissza az előttem ülő fiú. Tessék megmutatni, hogy kell! – mondják a nénik. Hirtelen megélénkül a busz folyosója. A fiú megmutatja, a nénik próbálgatnak, kacagnak, mint a gyerekek. Mindenki visszaért? – Ez már a sofőr. – Akkor indulunk, üljön le mindenki! Budapestig meg sem állunk.

Olyan az egész út, mint egy osztálykirándulás. Mindenki könyököl a saját karfáján. Jóleső, halk zsivaj.

Frazon Zsófia, Budapest–Nagykanizsa–Budapest

1 nap – indulástól érkezésig

2009. október 1., csütörtök

FUTVA ÉS GYALOG

Lássuk, hogy miként jut el az ember a Ráday utcából a Gellért-hegy tetejére gyalog! Pontosabban futva. Lényeges különbség! Egészen más szlalomtechnikát kíván. Komolyabb akadályba odafelé csak a csarnok előtt ütközöm, turistacsoport (-csoportok?) alakjában. Imádom a turistákat, mert ők képviselik Budapesten a radikális gyalogosok Európa-szerte terjedő mozgalmát. Mindenhol képesek átkelni, átkelés közben csodálni a homlokzatokat, térképet böngészni, beszélgetni, pénzt számolni. Ehhez adjuk hozzá a Fővám tér naponta változó forgalmi rendjét és sávelrendezését! A villamosvezető kétségbeesetten csönget. Aztán lassít. Gyönyörű! Imádom a turistákat – ja, ezt már mondtam!

Nemrég kezdtem újra futni, ezért különösen örültem annak, hogy megállás nélkül feljutottam a Millenniumi parkig. (Vajon hívja így valaki ezt a parkot a Citadella alatt? Vagy csak az én gyerekkorom homályában létezik a név?) Éppen letelepedtem a hétfőn kinézett jó kis helyre (árnyék, vízszint, fű, barátságos aura), amikor eszembe jutott, hogy nemcsak én jógázom, hanem a gyerek is odalent a Liliom utcában, és nem vittem be neki reggel a polifoamot. Hogy is vittem volna be, mikor a gyereket se én kísértem óvodába? Így aztán nehéz hosszan kitartani a félgyertyát. Nem is futok: szaladok le a hegyről. A Gellért Szállónál rápillantok az órára, elég reménytelennek tűnő a helyzet. Csak kap az a gyerek egy elfekvő polifoamot. A biciklim a szervizben, nincs nálam se a pénz, se a cédula (zsebem sincs), tehát szóba se jöhet, hogy beugorjak a Kálvin téri szervizbe, és nyeregbe pattanjak, hogy gyorsabb legyen.

Hazafutok, közben a hídon mesteri kígyómozdulatokkal hatolok át egy kamaszturista-társaságon (a másodperc törtrésze alatt fölmértem, hogy S alakú mozgással, amelynél a lábmunka hasonlít a kézilabda indítócselére, érintés nélkül tudok áthaladni két skandináv gimnazista között, és ez sikerült is), azután az úttesten futok tovább, de nem radikalizmusból, hanem mert a járda kordonnal van lezárva, ott pedig, ahol a kordon véget ér, egy szabálytalanul parkoló autó állja utamat. Utána már úgyis a zebra jön, azért a pár lépésért kár lett volna fölmenni a járdára. A villamos rezignáltan áll a megállóban, pedig neki van zöld. Ekkor – hoppá! – riksák állják utamat, legalább öt riksás beszélget a járműve mellett a csarnok főbejáratánál, ezért ismét kénytelen vagyok az úttestet igénybe venni.

Zuhany, átöltözés, pénz-paripa-fegyver, irány a szerviz. A biciklimet megjavították, de elfelejtettem kérni rá egy kitámasztót. Meglepő módon legalább húsz percet kell várnom a műveletre. Addig a pénztároslánnyal megtárgyaljuk a legextrémebb biciklilopási történeteinket, és veszek egy csak flexszel vágható bringaláncot. Négyszer annyiba kerül, mint a generáljavítás.

Az oviba nem jutok el olyan egyszerűen, mint gondoltam: a Bakáts teret a közelgő Ferenc-napi búcsú miatt máris lezárták, nem lehet balra elkanyarodni a Tompa utca felé. Én megteszem, félig a járdán. Odaérek,

kiderül, hogy nem késtem le semmiről, sőt, a jóga háromnegyed órával később kezdődött. Vissza az iskola elé, ahol megvárom Misit, és közlöm vele, hogy most visszamegyek az oviba, ő csak jöjjön utánam nyugodtan. Neki eltart egy darabig, mert a bringája az önkormányzat előtt van kikötve, oda kell ballagnia érte. Az unatkozó biztonsági őr folyton az ajtóban ácsorog, nincs biztosabb hely.

Családegyesítés az óvoda tornaterme előtt. Felmarkolunk minden cuccot (Misi az apjánál töltötte a hetet, az ő szennyese is nálunk van, meg Jancsi úszóholmija), a bicikli málhás szamárrá lényegül át. Kinézünk még kicsit a Ferenc térre. Választanom kell, hogy gyorsan futó dinó akarok-e lenni, vagy *T. rex*. A *T. rex*et választom (futás már volt ma), de Jancsi nem elégedett a választásommal, mégiscsak legyek én a futó dinó. Be kell melegítenem (három kör az üvegtetejű pavilon körül), utána egy napüdvözlet első mozdulatai. Úgy látszik, tetszett neki a foglalkozás. Jól érzik magukat a téren, de tudom, hogy el kell indulnunk, ha még meg akarják nézni otthon a Shreket. A málhás szamárra, a cuccok tetejére felül még Jancsi is, úgy tolom haza.

Nádori Lídia, Budapest

AMIKOR A SÓHER KERÉKPÁROS TÖMEGKÖZLEKEDIK

Ma reggel annyira álmosan ébredtem, hogy nem mertem bringára szállni. Reggelente végig hegyről lefelé kell száguldanom, amit egyébként nagyon élvezek, de sokkal több figyelmet igényel, mint a kevésbé élvezetes hazafelé kaptatás. Az út elképesztő, tele kátyúval, aknafedővel, meghatározhatatlan hupplival, ráadásul odafelé menetben szembesüt a nap. A Tabán alatt van egy bringautas parkos rész, az kiváló, csak hamar le kell kanyarodnom róla. Így aztán ma reggel – hátrahagyva a *down hill* minden örömét – tömegközlekedésre váltottam.

A sóher bringást arról lehet megismerni, hogy nincs bérlete. És ettől boldog. Mert úgy érzi, igazán kibabrált a BKV-val: nem fizet egy vagyont a dögmeleg és dögbüdös lélekvesztő utazásért, a dugóban álldogálásért. Ezért tart magánál tízes gyűjtőjegyet, amit lukaszt, ha kell.

Már csak két jegy van a tömbben – nézegettem bambán. Egy oda, egy meg vissza. Nem tervezek mára mást. Csak kár, hogy az egész utazás lebonyolításához összesen négy jegyre lenne szükségem. Mindegy, indulás.

A budai villamosok az ellenőrök szűkre zónája, ezért nem lukasztok. Három megálló, kis éberséggel meglesz – gondoltam. Csak azt felejtettem el, hogy milyen rossz bliccelő vagyok: idegesen nézegetek, nincs egy perc nyugalmam, minden utasnak ellenőrfeje van. Még a mobiltelefon csörgésére is összerázkódom. Szerencsére gyorsan leérek a Déliig. Lépcsőn le, aluljáró (mély levegő be, visszatart), metróbejárat, lukasztás, jegyfelmutatás. Nem, köszönöm, nem kérek újságot (úgysem látok még). Jó reggelt! – mondja az ellenőr. Ezen kicsit meg is lepődöm. Mozgólépcső. Egy újabb terület, amelyet utálok. Nem értik az emberek, hogy a lépcső nem azért *megy*, hogy pihenjenek, hanem azért, hogy gyorsabban leérjenek: van, aki szeretne haladni, de egyszerűen nem állnak a jobb oldalra. Épp beáll a szerelvény, az a leggázabb fajta, amelyikről tenyérnyi darabokban mállik le a rozsdás festék, már színe sincs. Csoda, hogy megy. Kevés az utas, mégis meleg van. Most megyünk át a Duna alatt – szólal meg mellettem egy kamasz srác. Tényleg. Ez régen nekem is mindig eszembe jutott. Azért elég hátborzongató belegondolni, hogy van egy cső a Duna alatt. Kossuth tér, kiszállok, fel a huzatos mozgólépcsőn. Innen már csak pár perc séta. És még mindig maradt egy jegyem!

Hazafelé ugyanez: lukasztás, le a lépcsőn, át a Duna alatt, mély levegő, aluljáró, aztán át a Lokomotív falatozó és a Pepita Box parfümbolt között, fel a villamosperonra. Hat után már sötétedik. Most jön a rázós rész: bliccelés a villamoson. Csak három megálló, ismétlem kicsit idegesen magamban. Hátul ülök, de sehol nincs felszálló. Villamosról le, rövid séta, közben azon gondolkodom, hogy majd mit írok utolsó mondatnak.

Holnap megint bringázom, mert elfogyott a gyűjtőjegyem. Ma viszont féláron utaztam. Amikor a sóher kerékpáros tömegközlekedik, rosszabb, mint egy nyugdíjas.

Fischer Gitta, Budapest

EGY NAP AZ ÉV

Amikor az ember reggel kihajt a birtokra, tisztában van azzal, hogy birkákkal és marhákkal is találkozhat.

Hiszen vannak, akik reggel is, amikor még aránylag gyér a forgalom, még gyorsabban akarnak előrejutni. Cikáznak a sorok között, persze az irányjelzőt nem használva.

Nem tudom, feltűnt-e már, hogy milyen sok autóban letört az indexkapcsoló – csak ezzel magyarázható ugyanis, hogy a járművezetők egy része ezt nem használja. Pedig az egymás közti kommunikáció egyik fontos kapcsa ez – na jó, a középső ujj bemutatása kicsit nagyobb hangsúlyt kap ma hazánkban.

A jelzőlámpák jelzései – ahogy a reklámokban is szerepel – csak tájékoztató jellegűek, sokan nem foglalkoznak azzal, hogy épp sárga vagy piros a jelzés. Az meg, hogy a kereszteződésben ne ragadjanak be csúcsforgalom idején, már felér egy tündérmesével. Talán mindenki emlékszik anno a rendőrviccekre. Mindegyik lényege az volt, hogy a rendőr hülye. De vajon milyen jelzőt kéne használni a közlekedésben azokra, akiknek a hülye rendőr (sic!) segít, hogy ne ragadjanak bent egy nagyobb csomópontban?

Fantasztikus élményekben lehet része a közlekedőnek, amikor két autó egy forgalmas úton koccan, és mivel a festék lejött a lökhárítóról, és megegyezni nem tudnak, hogy ki volt a hibás, ezért egy egész sávot elfoglalva órákon keresztül várnak a rendőrre.

Az idő lassan telik az autósoknál. Hiszen a fél óra is csak öt percnek tűnik nekik, igaz, ez csak akkor van így, ha szabálytalanul állnak meg a külső sávban vagy a zebrán, esetleg a kerékpárúton. De vajon miért pont öt perc az az idő, amit valaki szabálytalanul megállva eltölt? Az idő egyébként fordítottan arányosan rohan, ha ez az autós épp vezet, mivel akár félpercnyi várakozásnál is dührohamot tud kapni.

Amennyire nem használják az indexet az autósok sávváltásnál, annyira megold minden problémát viszont a vészvillogó. Hiszen ezzel a jelzéssel bárhol, bármikor meg lehet állni, akár megbénítva a környék forgalmát is.

Természetesen a közlekedés összes résztvevőjéről elmondható, hogy nem angyal. Hiszen a gyalogosok egy része andalogva megy át a zebrán, mivel neki épp zöldet mutat a lámpa. Igaz, hogy az esetleg jobbra kanyarodók emiatt nem tudnak haladni, de hát Istenem, kit érdekel ez? Sokkal izgalmasabb az autók között is szlalomozni, hiszen a jelzőlámpánál dög unalom lenne átkelni. De a kerékpárosok között is vannak, akik nem sokat törődnek a szabályokkal. Piros lámpa, zebra előtti megállás a luxuskategóriába tartozik. Azért ne feledkezzünk meg a motorosokról sem, hiszen mennyire jó is őket éjjel hallgatni, ahogy végigdöngetnek mondjuk a Nagykörúton!

Ja? Hogy ez nem egy napom közlekedése? Nem. Mivel 365 napon élheti ezt át bárki, aki ma Budapesten közlekedik.

Mátyási György, újságíró (Klubrádió), Budapest

2009. október 2., péntek

AZ ÉN KIS FALUM

Ma a Kiez-érzés fémjelezte a napot. Mi az a Kiez? Kicnek ejtik, én Berlinben hallottam először, de nem biztos, hogy berlini kifejezés. A nagyvároson belüli kisfalut jelenti, magyarul *urban village*. Magában foglalja az utcát, ahol élünk, esetleg egy-két mellékutcát, a legközelebbi teret, maximum még egy párhuzamos utcát. Pontosan nem behatárolható, illetve szubjektívek a határai. Ha nincs benne kisbolt, posta, patika, iskola, óvoda, pék, újságos, könyvesbolt, kávézó, vagy ha van ugyan, de sose térünk be oda – akkor megette a fene, akkor az nem Kiez, csak egy utca.

A Ráday elején lakunk, Misi a Bakáts térre jár iskolába, Jancsi a Liliomba óvodába. Ez utóbbi azt jelenti, hogy egy markáns határvonalat: a Nagykörutat át kell lépnünk. A Tompa utcán bekanyarodva érezhetően idegen Kiez fogad bennünket, de barátságosan. És sok az ismerős arc is: az óvodisták és szüleik; Misi iskolatársai; a Százforintos boltos néni, akivel egyszer Jancsi flörtölt. Legalább ennyi.

A Ráday utca viszont igazi kíc. Végigmenni rajta enyhe őszi időben: kevés bosszankodás, rengeteg öröm. Essünk túl a bosszankodáson! Egy helyen folyik át autófolyam az utcánkon: akik a Mátyás utcán araszolnak végig, és a Köztelek utcán akarják folytatni, hogy kijussanak az Üllői útra bármelyik irányba, ragaszkodnak ehhez az útvonalhoz. Amikor a Ráday még egy macskaszagú ferencvárosi utca volt, akkor a Mátyásról gátlástalanul be lehetett hajtani, a jobbkéz-szabály volt érvényben. Csakhogy a félsétálóutca elszemtelenített bennünket, gyalogosokat, és az autósok – noha semmiféle tábla nem szólítja fel őket erre – megadóan tűrik, hogy mindenféle iszkolás nélkül, kényelmesen átslattyogjunk előttük. Csúcsforgalomban amúgy se tudnának haladni. Igaz, cserébe sokkal morcosabbak. Ma a Közteleknél rosszul kanyarodott egy taxi, kénytelen volt korrigálni, a mögötte jövő viszont úgy tett, mintha haladna a sor. A taxis kinyitotta az ajtaját, és valami olyasmit kiabált hátra, hogy „Gyere rám, gyere rám!" Valami megszólítás is következett. Nem jött rá.

A Köztelek utáni első kedvenc helyem a Stúdió K előtti járdaszakasz, főleg amikor ott cigiznek a színészek talpig feketében (bábelőadás vagy próba lehetett). Nyakó Juli agyondohányzott hangja. Szemérmesen nem nézek rá, hogy ne nézzek rá rajongva.

Azután főleg a Bakáts-templom körül közlekedünk. Búcsú van. Lehet mászkálni a füvön, a macskaköveken, bemenni a forradalmi emlékműhöz. Mindezt bármikor meg lehetne tenni, mégsem tesszük, csak átmegyünk a téren. Most DVD-t vásárolunk, mesetotót töltünk ki, frech kis párbeszédet folytatunk a UPC rámenős üzletkötőjével (nem és nem fizetek elő), isteni sajtos-sonkás cipófélét kóstolunk, óvodás- és iskolatársakkal folytatunk rövid eszmecserét.

Aztán hazafelé a páratlan oldalon. Benézünk a Képesházba, Görözdi Judit ül ott egyedül, várja a nyilvános beszélgetés résztvevőit. Nem, még sincs egyedül, egy férfi molesztálja alkoholfelhővel, szórólappal, lejmolással és szeszélyesen váltakozó beszédtémákkal. Judit már elővette a pénztárcáját, úgyhogy csak a beszélgetéstől tudom megmenteni. Megmentem. Mennünk is kell tovább, látszik rajta, hogy izgul. Utána Jancsi szabályosan a Szakállas Gyuri karjába veti magát, ő a könyvesboltos, gyakran találkozunk. Gyurinak elég sok gyereke van, ezt érzik rajta. Aztán Hunčik Péter jön Palival. Ezúttal Péter akarja a haverkodást Jancsival, leguggol a járdán, és próbál elővarázsolni a mobiljából egy képet Fridáról, a kutyájáról. Nem talál egyet sem, úgyhogy inkább elmeséli. Menjünk tovább! Margit integet ki a kávézóból, Jancsi visszainteget, majd megállapítja, hogy egyszerre mozgatták a kezüket. Egy húron pendültök – állapítom meg. Mi az, hogy egy húron pendültök? – kezdi firtatni. Ehhez le kell lassítanunk, különben is előttünk megy Laci a bevásárlókocsival, és nem tudunk előzni, mert a járda felét a Vörös Postakocsi asztalai foglalják el. A magyarázat kezdő mondatára Laci hátranéz. Gonosz ember – mondom neki –, kíváncsi voltál, ugye, hogyan birkózom meg a feladattal?! Szó sincs róla, felismertem a hangodat. Közben a kapuhoz érünk, nekem eszembe jut a (szerintem) képszerű és frappáns magyarázat, de Jancsi már elfelejtette.

Kiez az, ahol az ember legalább kétszer köszön ötszáz méteren, és ebből legalább egyszer tudja a nevét annak, akinek köszön.

Nádori Lídia, Budapest

„ENNEK A SZÉP BARNA LÁNYNAK DOMBON VAN A HÁZA"

Hogy valakinek miről jut eszébe ez a nóta korán reggel egy budapesti belvárosi metrómegálló mozgólépcsőjén? El sem tudom képzelni. Nem énekelte, csak fütyülte, és eltartott egy darabig, míg a szöveget hozzá tudtam kapcsolni a kedélyes dallamhoz. Akkor jött el ez a pillanat, amikor a „sudáááááár jegenyefa" fordulathoz ért, kicsit kitartotta, megrebegtette, mint egy virtigli népdalénekes.

Ez a rövid epizód elég volt ahhoz, hogy aztán az „Ennek a szép barna lánynak dombon van a háza" kezdetű, új stílusú népdalt (népies műdalt?) dúdolgassam egész álló nap. Hiába is próbáltam kiverni a fejemből. Ráadásul annyira erősen kapcsolódott össze a mozgólépcsőn felfelé haladás képe a fütyült dallammal, hogy minden egyes dúdolgatás felért egy mozgólépcsőzéssel. Ma egész nap mozgólépcsőztem. Így jár az a lusta és sóher biciklis, aki a fogadalma ellenére mégiscsak tömegközlekedik a kerékpározás helyett.

Fischer Gitta, Budapest

2009. október 3., szombat

KÖLTÖZÉS, SÉTA, ESŐ, METRÓ, MÚZEUM, RED COUCH – NEW YORK

A történet East Village-ben ér véget, és East Harlemben indul. Ma költözöm. Ma költözünk. Nemcsak én, hanem az a nagyon kedves nő is, akitől két hónapon át béreltem a lakását. Most ő is lakást vált, és feladva az East Harlem-i lakást, az East Village-i lakásába költözik.

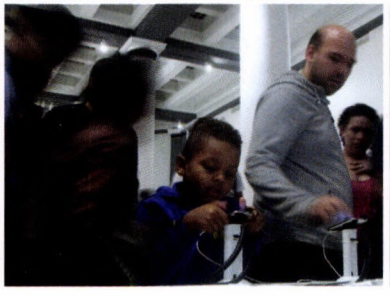
Alkotói ösztöndíjat kaptam abba a városba, ahova már régóta vágytam, visszavágytam, és kívántam, hogy belekóstolhassak az itteni, New York-i életbe hosszabb időre. Szinte senkit nem ismerek ebben a városban. A szállás megtalálásakor a segítségkérés, a keresés véletlene hozott össze Nórával. Ő gyönyörű kislányával, Izabellel él, utazik, vándorol. Közben én lelkesen locsoltam a virágait a tőle bérelt lakásban, East Harlemben. 182E 111th St, Manhattan, New York.

De induljon a nap! Korán kelek, elkészítem a csomagjaimat, segítek előkészíteni a terepet a bútorok szállításához. Megérkezik Nóra, együtt búcsúzunk a lakástól, hisz az utóbbi hónapokban én laktam itt, már

CONEY ISLAND

PHOTOS

LAST STOP



nekem is közöm lett hozzá. Kevés bútor kerül át a másik lakásba, az egyik legféltettebb ezek közül egy *Red Couch*, amelyhez én is ragaszkodom. Végül annyit dicsértem a küllemét, hogy Nóra nem adta el, megtartotta. Így most a dívány is költözik.

Megérkeznek a kínai szállítómunkások, igyekeznek megérteni és megjegyezni, mit hova kell szállítaniuk. Míg ők pakolnak, én áttaxizom a városon, végig a folyó mentén Brooklyn irányába, ahol megőrzik majd a nagybőröndömet, míg én is érkezem a bőröndöt követve. Nyolcadikától béreltem ki itt egy másik lakásban másfél kis szobát, egy kicsit és egy még kisebbet. 559 39th St, Brooklyn. Már ehhez a lakáshoz is van kulcsom. Csak tíz percet vagyok itt, behúzom a nehéz bőröndöt az egyik kis szobába, és indulok vissza Manhattanbe segíteni Nórának, immár az East Village-i lakásában pakolni. A következő két napban nála alszom.

Megérkeznek a szállítók, velük a piros dívány is. Szürreális, ahogyan az utcán üldögélünk benne, őrült és kaotikus minden. De a derű nem hagyja el a mindig egyszerre sokfelé figyelő Nórát, fotózzuk a díványt és az őrületet (ő operatőrnő), már tudjuk, ez lesz az a nap, amit megosztok másokkal is.

Az autója hátsó ülésén összepakolom azt a minimálcsomagot, amelyet fölviszek a lakásba. Mindenki fáradt, mégis vidám, de minimum udvarias, errefelé nem szeretnek idegeskedni az emberek. A munkások végül mindent fölvonszolnak, így most nincs rám szükség.

Elindulok a városba, besétálom a környéket, szeretek tét nélkül járkálni, nézelődni. Bolyongok, míg a lábam ismerős tereken visz át, sokszor nem is értem, hol vagyok. Itt minden a fent-lent, kelet-nyugat, bármikor-bárhol felismerésén alapul, én azonban gyakran tévesztek irányt. Annál nagyobb a felfedező kalandja. Nem vagyok időhöz kötve, senki nem vár sehova ebben a városban, ezekben a hónapokban. A szabadság szomorú íze ez. Általában nekem az a legnagyobb öröm, ha az utamat egyedül járhatom, de van hova hazatérnem. Most az a minimális biztonságérzetem is szertefoszlott, amely a két hónap alatt a bérelt lakásban megvolt.

Kibukkanok a Union Square-en, s betérek összeállítani egy jó kis ebédet magamnak a Whole Foods üzletbe. Olcsón és sokféle alapanyagból, hidegből-melegből tudok válogatni, és Take Away, mert parkban a legjobb ebédelni, ha egyedül vagyok. A mókusok nagy-nagy örömére, akik mindenütt jönnek eleséget kéregetni. Sajnos közben elered az eső, finoman szemerkél, így langyos esőben ebédelek. Aztán nem a Broadway irányába indulok el, hanem a park másik oldalán.

Sétám a Washington Parkba vezet, ezt sem tudtam előre, a lábaim döntenek, de mivel ők szállítják a testem, alázatosan beletörődök. A park szép, reménykedem, hogy nyilvános WC-t is találok, megállok egy dzsessz-zenekart hallgatni, amely teljes dobfelszereléssel (!) zenél a parkban. Beszélgetést kezdeményez velem egy férfi, minden magányos sétám alatt kapok néhány telefonszámot (itt így közelednek, illetlenség elkérni a nő számát), én mindig megköszönöm a számot, de még senkit nem hívtam föl. De ekkor a férfi még nem tudja, hogy nem fogom felhívni. Mindenesetre az eső szakadni kezd, hirtelen, erősen. Azonnal csuromvizes leszek. Alkalmi kísérőmtől megérdeklődöm, merre van a Restroom, ő a szakadó esőben esernyő és zokszó nélkül kísér oda, és megvár. Mivel nem adtam meg a számom (ő elkérte, rossz pont), de határozottan és kedvesen elkértem az övét, elment.

Én tovább áztam a fák, majd egy szökési kísérlet után egy tető alatt. Kétszer indultam el a szakadó esőben, hogy megtaláljam a metrót, mire sikerült. Az első metróra felszálltam, persze tévedtem, nem állt meg a Prospect Parknál. Sajnos mindig hétvégén végzik az éjjel-nappal szünnap nélkül járó Subway karbantartási munkálatait, a szombat és a vasárnap csupa titok és meglepetés, ha ilyenkor tömegközlekedni kíván valaki. Más irányba mennek a járatok, nem ott állnak meg, ahol a hét többi napján.

Ennek a Q járatnak Coney Island a végállomása, gyors döntést hozok, bár merő víz vagyok, és továbbra is szakad az eső, a metróban maradok, és utazom a végállomás felé. Eszembe jutnak a hajléktalanok, amikor a járatokon maradnak, sehonnan sehova nem indulnak el, és nem érkeznek meg, vagy ezek csak buta sztereotípiák? Az út hosszú volt, de nem bántam meg. Időm pedig volt bőven. Magával ragadott a tét nélküli utazás élménye.

Coney Islandre érve még mindig a szakadó eső várt, és mivel az esernyőm a bőröndömmel együtt elköltözött, beszaladtam a metrómegállóban egy kínai butikba, és vettem egy háromdolláros ernyőt. Elindultam, szokásomhoz híven, találomra. (Többnyire ilyenkor rossz irányba megyek.) Most azonban nem volt célom, így nem is tévedhettem. Egyet tudtam, illetve kettőt, hogy az óceán és az óriáskerék itt van

valahol, ezeket már ismertem képekről. A víz még mindig ömlött a felhőkből. Eddig nem értettem, hogy az első felhőket látva miért bújnak a New York-i nők élénk színű, vidám gumicsizmákba. Már értem. Itt az eső gyorsan érkezik, és rengeteg. Esélye sincs a száraz lábat kedvelőnek a gumicsizmán kívül másra. Az én szürke bőrcsizmám azonnal átázott, a harisnyám térdig vizes lett. Nem volt hideg, a finom, langyos eső a mennyisége ellenére nem volt elviselhetetlen. Az új esernyőm már elég volt ahhoz, hogy némi komfortérzésem maradjon, és ne illanjon el a kalandvágyam.

Megleltem a partot is, az óriáskereket is. Rajtam kívül is kóválygott arrafelé néhány turista. Nyitva voltak a céllövöldék, a szerencsejátékbárok. Zuhogó esőben önmagában is erős hangulatú az óceánpart, de mindez hullámvasúttal, vidámparkkal olyan, mint egy furcsa álom, egy különös hangulatú látomás.

Bepróbálkoztam szárazzokni-vásárlási szándékkal az esernyős kínainál, sikertelenül.

Visszafelé még mindig nem ért véget a tévesztéseim sora, kétszer szálltam fel és le a metróról, mire a Prospect Parkhoz értem. De ez a metró nem a múzeum előtt áll meg, így az egész botanikus kerten végigmentem, illetve mellette, így élvezhettem az újra meleg napsütésbe forduló időjárást.

A Brooklyn Múzeumban nyitott szombat volt, és az *Extremely Hungary* rendezvényei. Rengeteg ember a múzeumban, ezrek, akik mind-mind imádták a Magyar Intézet programjait. Koncerteket, operaperformance-ot, Cell Phone koncertet és végül Yonderboit. Zseniális parti volt, megőrültek érte a New York-iak. Én büszke voltam, minden magyarnak külön gratuláltam. (Lányok, Yonderboi tényleg gyönyörű, és még kedves is!)

Tizenegy óra tájt kisöpörték a tömeget, és én egy átszállással (ahol majdnem magszakadt a szívem, mert már nem a 6-os metróra szálltam át), végül újra East Village-ben voltam. Nórával még üldögéltünk egy kicsit a lakással szemben lévő bárban, aztán álmosan rávettem magam a nekem frissen megvetett Red Couchra.

Csoszó Gabriella, New York

ÁGYÚ

Megvirradt, a köd felszállt, az intézmények nyitottak, az utakon beindult a fluktuáció. A Tordán átfolyó forgalomban egy jármű nehézkesen araszol: egy katonakocsi vontatta ágyú. Lehet talán ZIS-3-as páncéltörő, de ki tudná azt ma már megmondani. Vízhatlan sátorlapba bugyolált csöve hatvanfokos szögben mered a nyomában türelmetlenkedő kocsikra. A szokatlan látvány kiben-kiben asszociációkat szabadít fel, nagyszülők emlékét, filmélményeket. Halált, szenvedést, romokat, a becsapódás fülsiketítő csattanását.

Az ágyú útelágazáshoz érkezik. S ekkor történik az, amiért mindezt megörökítjük, s ami előzi az asszociációkat: az ágyún kigyúl a jelzőlámpa, fegyelmezett járműként jelezve a menetirányt. Akárcsak a munkába igyekvő traktorok, a dömperek, a kiskocsik.

K. V., Torda (România)

VISSZAFELÉ

Igen, tudom, szórakozott vagyok. De hát csinálja utánam, aki tudja, hibátlanul! Ma azonban történt valami, beszélni is fájdalmas róla, mégis úgy érzem, megkönnyebbülök, ha elmondom.

Rövid leszek.

Délután a Kálvin téri aluljáróban a fölfelé tartó mozgólépcső felé indultam.

És még csodálkoztam, miért nem akarják látni az ellenőrök a jegyemet. Miért a mozgólépcső felé fordulva állnak? Ekkor az egyik utánam kiabált: Nem jó lesz! Nem jó lesz! (Sic!) Megtorpantam. Akkor már ott álltam, hogy úgy mondjam, a fordított szakadék szélén. Vajon ha rálépek a lépcsőre, utánam vetik magukat?

Na, ennyi, most kint van, és könnyebb.

Beszéljünk vidámabb dolgokról! Például az öreg turistaházaspárról a Gellért téri villamosmegállóban, még délben. A hölgy a Bartók Béla út felől érkező villamos vezetőjét szólongatta az üvegen át: *Shopping mall? Market hall? Shops?* A vezető bólogatott. A hölgy további szinonimákat keresett a Nagycsarnokra, a vezető bólogatott, a pár nem

szállt föl. A villamos meg csak állt ott, mint a romok a Tettyén. *Yes*, ordítottam a néni fülébe, *get on*. Megijedtek, felszálltak. Érdeklődve nézték a Dunát a Szabadság hídon, jól elfészkelődtek a helyükön, meg is sajnáltam őket a Fővám térnél. Ki kéne szállni, asszonyom, léptem oda a nénihez. Vagy süket volt, vagy minden ízében lekötötte az idegen város látványa, mert meg kellett kopogtatnom a vállát, és felváltva hol a bal oldali ajtókra, hol a jobbra látható csarnokra mutogatnom. Azért még visszakérdezett párszor. *Shops? Market hall?* Majd leesett a fejem, úgy bólogattam. Leszálltak. Még láttam, ahogy elindulnak a Váci utca felé.

Vagy még odaúton, reggel, amikor megcéloztuk a gyerekekkel a Gellért-hegyet, szombat délelőtt néha megnézzük, megvan-e még a három kicsi tüdő a hegytetőn. Mennyi gyerek! – szólalt meg mellettünk egy szatyros néni a villamoson. Na, ez az a mondat, amiből még minden lehet. A néni ugyanis állt, az enyémek ültek, a másik oldalon is ült két kis unoka a nagymamájával. De ez nem *az* a szatyros néni volt (akitől óva intem a gyereket, ha járdán akar biciklizni). Ez így folytatta: És hogy süt a napocska! Nagyon *jól* sütött, valamiért tiszta volt a levegő, elfújta a szél a szmogot a város fölül. Együtt néztük a hídról a budai hegyeket, a szatyros néni, a négy gyerek és a két kísérő felnőtt. Így utaztunk egy darabig csöndben. Jó volt.

Nádori Lídia, Budapest

A VILLAMOS IS ALUSZIK

Szombaton nem siettetem a napot. Komótos reggeli, erős kávé, várom, míg hat, aztán még kis szuttyogás, és irány a piac. Tíz körül. Slattyogás a MOM elé a villamosmegállóba. Kétszer is megcsapja az orrom friss kávéillat. Ez jelentősen növeli a séta élvezeti értékét. Nagyon szeretem a szombat délelőttöt, innen még nagyon hosszúnak látszik a hétvége, ráadásul mostanában kivétel nélkül mindig süt a nap. Nem kell sietnem, úgyis csak este főzök.

Piacra mindig villamossal megyek. Mehetnék busszal, itt áll meg a ház előtt, és a csarnok előtt tesz le, de a szombati piacozás nem racionális szempontok alapján működik. A villamos nálam verhetetlen. Már ki is bukkant a lejtő mögül. Napsütésben is ég a lámpája. A második kocsiba szállok, leghátul. Azt a vágyat dédelgettem magamban, hogy a piacozós poszthoz majd csinálok képeket is. Gép volt nálam. De aztán mégsem. Csak utaztam, mint máskor.

Kevesen vannak a kocsiban, mindenki ül, egyedül. Két-három fiatal, pólóban, pulóverben, napszemüvegben, és három idős hölgy, távol egymástól. Az egyiken kalap, a másikon vékony selyemsál, a harmadikon pedig könnyű ballon. Meleg a kocsi, átsüt rajta a nap. A BAH-csomópont után egy jobb kanyar a Villányi útra. (Régen azt hittem, hogy ez *az* a Bach, és nem is értettem, miért jó ez szegénynek. Aztán meg arra jutottam, hogy ez csak valami helyi folklór vagy ragadványnév lehet. De nem, tényleg ez a megálló neve. De ma sem tudom, mit jelent.) Innen jön a legjobb rész. Mint általában, ilyenkor kevés az autó, mindkét irányban biciklisek, a villamos lassan zakatol, kevés a felszálló, kertek, fák, hosszú egyenes szakasz, vicces utcanevekkel és sok megállóval. Pető Intézet, Tas vezér utca, Feneketlen-tó, végül a Móricz Zsiga.

Rövid séta a Fehérvári úti csarnokig, közben újságos, egy-két fotóklikk (ha már elhoztam a gépet) az *Újbuda metróval – Újbuda közlekedése 2050-ben* című gyerekrajzpályázat alkotásairól – ezek szerint ők sem jósolják nagyon korábbra a metrót, mint 2050?

A csarnok felé még lassan caplatok, üres és könnyű a táskám, olvasgatom a falragaszokat. Ezeket amúgy is csak akkor látom, ha gyalog vagyok. Mire odaérek, már kommunikációképes vagyok, úgyhogy még élvezem is a vásárlást. (A *shoppingolós* részt kihagyom, pedig tudnám cifrázni, úgy belejöttem az elmúlt hónapokban. Eddig azt hittem, hogy „Lehel csarnok *forever*", de amióta elköltöztem Újlipóciából, nagyon szépen belerázódtam a Fehérvári úti csapatba is. Majd ha a vásárlás és a piac lesz egyszer a téma, ezt is leírom.) Hazafelé már praktikusabban gyorsítok. Nehéz a cucc, mint általában. (Ritkán van nálam lista, ott improvizálok, nem döntöm el, mit veszek, hanem hagyom magam. Elég alaposan hagyom magam. De ez most nem a vásárlós blog. Tudom.) Csak a villamosmegállóig kell eljutni. Sok a környéken a kerekes kocsit huzigáló néni. (Olyan kis kompakt, ahogy tilitoliznak a cuccukkal. A villamossínek azért nem könnyítik meg az átkelést, pláne a váltókon. De bevallom, kacérkodom egy ideje egy vagány nyugdíjasgurulóssal. Még ízlelgetem a gondolatot.) Visszafelé olvasok és nézegetek. Jólesően bambulok. Még két kávéillat, és már otthon is vagyok. Kár, hogy egy egész hetet kell várnom a következő alkalomra!

Frazon Zsófia, Budapest

2009. október 4., vasárnap

A SZÉLVÉDŐ MÁSIK OLDALÁN

Ma beültünk az autóba. Pali letörölte a port, ami egy hét alatt képződött rajta a zárt, de tereprendezetlen udvaron, azután irány Nógrád megye. Tájékozatlan autós módjára az M2-esen indultunk el. Hát volt ott minden. Lezárt csomópont, sávlezárás váltakozó irányú forgalommal, elterelés, felmart úton caplatás. A legfurább mégis a felújított útszakasz volt: szerény, kétsávos út, amelyet máris bőven kinőtt a forgalom; kétoldalt az útpadka viszont van annyira széles, hogy abból futotta volna egy lengyel típusú autóútra. A lengyel típusú autóút, ha valaki esetleg nem tudná, némi odafigyelést és szolidaritást igényel az autósoktól; cserébe olcsóbb, mint négysávos utat építeni. Kétoldalt egy-egy szerény sávocska, inkább csak aszfaltozott útpadka, ahová fél seggel ki lehet húzódni, ha gyorsabb autó jön mögöttünk, aztán visszavillanni. Menne ez nekünk? Miért, ha a lengyeleknek megy, nekünk miért ne menne?

Ennek ellenére vagy éppen ezért nagyon jól éreztük magunkat a Börzsönyalján. Diósjenő községben számottevő forgalmi helyzet nem adódott. A Nógrádba vezető sokadrangú út kanyarulataiban váratlanul iskolás kirándulócsoport került elénk, de mivel normakövetők vagyunk, elég lassan mentünk ahhoz, hogy senki ne lepődjön meg túlságosan.

Az út tanulsága az volt, hogy ha legközelebb kirándulást szervezünk arrafelé, előtte naprakész információkra kell szert tenni az út állapotáról. Persze nem az állami autópálya-felügyelettől. Magdi az *Útinform* honlapját ajánlotta; hát megnézzük, mit tudnak.

Ha jók lesztek, bemásolom a levelezésemet az autópálya-felügyelettel. Tárgy: miért nem tudja az ember az M6-oson, hogy merre van Budapest?

Visszafelé szemfüles és tanulékony utasoknak bizonyultunk: a régi 2-esen utaztunk. Most, vasárnap délután gond nélkül megtehettük, de azért el tudtuk képzelni, mi lehet itt hétköznap. A csapda ezúttal a Ferdinánd hídnál leselkedett. A Budapest Maraton miatt rendőr(lány) irányította a forgalmat. Békés birkaként araszoltunk, amikor engedték. A Nyugatinál közvetlenül mellettünk, a külső sávban nem nagyon sikerült bevennie a kanyart a kollégának, majdnem összekoccant az orrunk.

Nem tudom, a többi autós mit gondol ilyenkor a futókról. Remélem, olyan nincs, aki ki is kiabál nekik mindenféle csúnyákat, mert ilyenkor nagyon érzékeny ám az ember, csak pozitív üzeneteket tud befogadni, vagy leáll. Mivel voltam már „odaát" is, és éppen ez a Ferdinánd hídi szakasz bizonyult a legbarátságtalanabbnak, a várakozás idejét sztorizással töltöttük. Felidéztem Monspart Saroltát, aki a leggonoszabb ponton: a Nyugati-felüljáró kaptatójának közepén állt, és folyamatosan biztatta a népet. Ez 2006. szeptember 2-án volt. Gyurcsány akkor a fáma szerint negyvenfokos lázzal, de végigfutotta a félmaratont. Két héttel később dobták piacra az *Őszödi beszéd* című platinalemezt...

Nádori Lídia, Budapest

1 NAP – 1 KÉP: IDEJÉBEN JELEZZEN!

Budapest, a Hűvösvölgy felé
Sarnyai Krisztina felvétele

2009. október 5., hétfő

AZ ELŐREHALADÁS ESZKÖZEI

Na, ma reggel nagyon korán kellett indulni. Időben beérni valahová reggel: mindig újratanulom. Ezúttal Jancsival. A távolság túl kicsi ahhoz, hogy BKV-t vehessünk igénybe, a poroszkáláshoz viszont hosszú. Ilyenkor egy megoldás van: felültetni a gyereket a vázra. Kölcsönvettem Pali biciklijét, ezt a furcsa, excentrikus jószágot. Leginkább guruló fotelre emlékeztet. A kerékpár Harleyje. Olyan széles a kormánya, hogy ha nem vigyáznék, folyton fönnakadnék egy visszapillantó tükörben vagy egy oszlopban, mert más méretekhez szoktam hozzá. Valamint szélesen és alacsonyan terül el a fenekem alatt. Ezen gurulunk végig – bocsáttassék meg nekünk – a járdán, másképp tényleg életveszély lenne a vázon üldögélő gyerekkel, aki ráadásul álmos és beszélget. Ha járdázom, akkor gyök kettővel gurulok, alapszabály. És be nem áll a szám: Bocsánat! Köszönjük! Elnézést! Kösz! És így tovább. A kisgyerekeket így is pánikszerűen nyomják le az anyukák a járda szélére. Pedig igyekszem barátságos szörnyetegként viselkedni.

Az iszkoló gyalogosról talán lesz alkalom szólni. E helyütt csak ennyit: Gyalogosok, ne iszkoljatok! *Stand up for your rights!*

Visszafelé a forgalomban nyomom, itt már nem kell beszélgetni, és nem is tanácsos.

Délután Misivel indulunk újra a Liliom utca felé, ezúttal gyalog. Egy eszközünk azért van: a labda. Haladni nem lehet vele, sőt. Interakcióba lépni esetleg. Most inkább lebeszélem a gyereket. A Ferenc téren aztán úgyis lesz akció bőven: Attila magasan ívelt passzai rendszeresen az utcán kötnek ki.

Ezt a Ferenc teret is ki kellett azért találni, hogy ilyen legyen. Négy oldalról van autóforgalom, és csak az lassít, aki tudja, hogy lényegében egy elkerítetlen játszótér mellett halad el. A labda persze folyton az úton köt ki, és Misi megy érte, ki más. Úgy veszem észre a sofőrök arcát figyelve, hogy több gyerekkor is felidéződik. Rossz szót, rosszalló tekintetet nem kapunk. Mindenki lassít. A labda szent, nyomában a gyerek. Ez a reflex még megvan.

Beülünk a cukiba, pontosabban ki a teraszrészre. Ez a cukrászda a Ferenc tér tőszomszédságában van, csak át kell menni az úton, és már le is tudja szaladgálni a gyerek a megevett süteményt. Misi távozik elsőként az asztaltól, utána Jancsi, nekem még fizetnem kell. Dirigálok neki: ott megállsz, balra nézel, ha nem jön autó, átmehetsz. A szomszéd asztalnál fiatal pár kisbabával, riadtan figyelnek bennünket. Jancsi már megint variál: stoppost játszik, hátha megáll az autó. Ezt nem értik. Az út szélén ácsorgó gyalogos mint jel szintén értelmezhetetlen számukra. Talán mert csak gyerek. Szóval labdára megállnak, út szélén álló gyerekre nem. Hogy is van ez akkor?

Hazafelé letiltom a labdahasználatot. Jancsi viszont minden portál előtt megáll, ugyanis újabban olvasni tanul. Fod-rász-at, ez még megy, péká-ru, nagyjából ez is. A szoláriumnál passzol (ismeretlen szó). Portálról portálra haladunk. Misi lelkesen tanítja az öccsét, de azért kicsit unatkozik is, ezért suttyomban focizni kezd a földszinti ablakokkal. Járdázó biciklista kapja el a fejét enyhe rosszallással (nofene).

Visszaolvastam, amit a múlt csütörtök óta ide írtam. Eszerint kizárólag gyerekkel közlekedem. Ha nincs ez a blog, fel sem tűnik.

Nádori Lídia, Budapest

KÉPES BESZÉD: ÜVEG MÖGÖTT, MINT EGY MÚZEUMBAN

Budapest, VIII. kerületi kirakat
Frazon Zsófia felvétele

2009. október 6., kedd

VÉRTANÚK NAPJA

Vértanúk napja, szorongok. Lipócia-külsőre kell mennem a könyvelőhöz, nem merek biciklivel nekivágni. Tényleg nem tudom, miért. Balesettől félek, vagy túlságosan tűz a nap, vagy csak lusta vagyok. Vagy mindez együtt. Szóval metró.

A Dráva utcát tereprendezték. Itt van az a bizonyos, sokat vitatott bicikliút, amely legalább háromszor helyet cserél a járdával. Melyik biciklis forgatja majd a fejét, mielőtt „sávot vált"? Vagy melyik gyalogos? Így, hogy alig van bringás forgalom, látszólag nehezen elfogadható kekeckedés a bringás aktivisták részéről, hogy kifogásolták. Hiszen olyan szép, pirossal ki van kövezve, még szintkülönbség is van. Majd ha lesz is rajta forgalom, akkor meglátjuk. Gondolom, ők is erre gondoltak. Az a helyzet, hogy amíg ilyen nyúlfarknyi, sehonnan sehová nem vezető bicikliutak és -sávok készülnek, számottevően nem fog növekedni a bringás forgalom, és a városvezetés elégedetten hátradőlhet, tessék, itt van nektek, balesetmentes – mért nem használjátok?

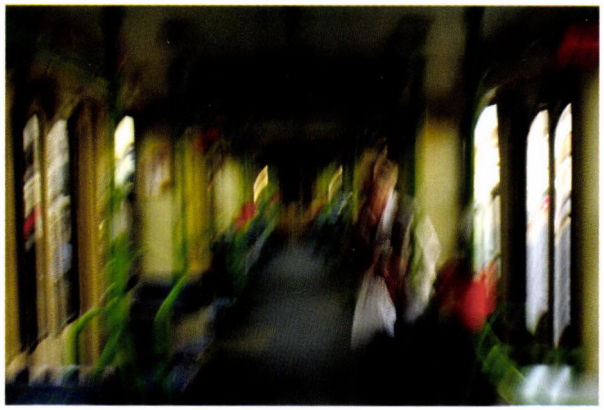
Most elkezdtem naplózni egy fontos telefonbeszélgetésemet, aztán kihúztam, mondván: ez egy közlekedési napló. Aztán eszembe jutott, hogy hiszen a kommunikáció is „közlekedés", közlünk egymással valamit; sőt, ha mára elavult is a közlekedés szónak ez a jelentése, régebben mégiscsak használták. Mikor régebben? A németben is mondják, ott is kissé elavult: *mit jemandem verkehren* – érintkezni valakivel. De inkább szexuális értelemben használják. Na jó, akkor hagyjuk!

Délután futás a Kopaszi-gátra. Misi bringán kísér. A gát déli csücskében pihenőzünk, olyan jót, hogy Misi végül majdnem lekési az úszást. Visszafelé a Soroksári úton megyünk, és itt válik nyilvánvalóvá, hogy léptékváltáskor mennyire meg tud zavarodni az ember. Nem gyalogolok, hanem futok, amitől a távolságok összeakadnak: mégiscsak gyalogszerrel vagyok, így mérem fel a távolságokat is. Futni viszont nem az utcákon szoktam, hanem nyílt térben. A Boráros tér és a Lágymányosi híd távolsága, ha a rakparton fut az ember, kisebbnek tűnik, mint ha ugyanazt az útszakaszt mellékutcák tagolják. Ettől van, hogy a Vágóhíd utcánál azt hiszem, már a Hallernél járunk. Ellátom a gyereket jó tanáccsal, és útjára engedem, le ne késse az óra eleji játékot.

Én pedig még éppen beérek az óvodába, már öltöztethetem is Jancsit az úszás után. Gyalogszerrel megyünk, Jancsi megzenésíti a „mikor érünk már haza" mondatot.

Nádori Lídia, Budapest

1 NAP – 1 KÉP: ZÖTYÖGŐ VILLAMOS



Budapest, a Margit híd felé
Sarnyai Krisztina felvétele

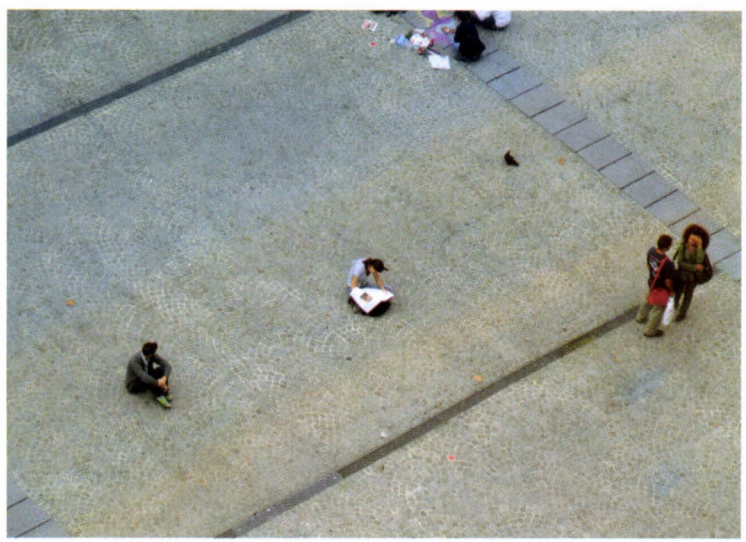
2009. október 7., szerda

ÖSSZE-SZÉT

Az időről fogok írni – írtam le tegnap éjjel. A nem egyidejű egyidejűségről, a tudat mozgásairól, ahogy a dolgok közlekednek bennünk, a váltók uralmáról, voltaképpen a párhuzamosokról.

A közlekedés erőszakos – írom ma reggel. Átvágni a tömegen, haladni a saját menetrend szerint vagy másokéhoz igazodva, lekésni, lemaradni, tekintettel lenni és tekintetbe venni, közben mindegyre kiiktatni azt, ami nem én: mozogni és elhatárolódni – mindegyre emlékezni, merre is tartanék, és megfeledkezni mindarról, ami eltérítene.

Ha Párizs a sétálók városa, a Pompidou Központ piazzája ezerszeresen az. A hetvenes évek e rút katedrálisa, ahogy a kis tér siet beléje, a sokféleség manifesztuma. Használják is mindenre, galambok, emberek.



Falon belül most épp szürrealista kiállítás látható, kint pedig a hatvanéves párizsi közlekedési vállalat (RATP) 22×5 méteres installációja: hatvanévnyi közös történelem.

A metró a város része. Kulissza, inspiráció, életünk tere – mondják a képek. Mozogsz vele, elhagysz és megérkezel. Ha szerencséd van, a felszínen meg is pihensz.

Aztán mozogsz tovább. Belesel ablakokon, jobbra vagy balra fordulsz, eresz alá húzódsz a hirtelen zápor elől, retinádon ezernyi kép – nem is biztos, hogy észreveszed.

A nap végén, a ráérős születésnapi vacsora után átszállunk a Gare du Nord-on. A pályaudvari csarnok egyik látványossága a nagy képernyő, mely három másodpercnyi késleltetéssel mutatja a közlekedőket. *(Csak az kerül elém, amit már elhagyok.)* Ezért tudom lefényképezni magam – arcomon először még a ráismerés gyermeki örömével (1. kép). Barátaimat is hívom, ekkor már röhögő diszparáthalmaz vagyunk (2. kép). Végül körém gyűlnek mind mozdulatlanul (3. kép). Egy ismeretlen férfi megáll középen. Így leszünk csoportkép, összetartozók és ismeretlenek, egyetlen kitartott pillanatig.

Fisli Éva, Párizs

REGGELI TAXIZÁS

Számomra a városi autózás egyenlő a mások autójában utazással. Van jogosítványom 19 éves korom óta, nagyon gyorsan megtanultam vezetni (Polski Fiaton kezdtem, és Skodán fejeztem be), tetszett is, nem voltam ügyetlen, de azért elég figyelmetlen. Még egyetemista koromban volt egy kis csotrogány Fiat 500-as, amelyet hébe-hóba vezettem. Sőt, toltam is. Az autózás mint közlekedési lehetőség nincs ellenemre, de az autó mint tárgy teljesen hidegen hagy. Az egyetlen dolog, amit képes vagyok megjegyezni egy autón, az a színe (a Fiat 500-as piros volt). De miután nálunk a szürke autó a divatos, már ezt is keverem. Nem cifrázom: soha nem érdekelt, hogy milyen a fényezés, a lámpa formája, van-e karcolás a karosszérián, milyen a rugózás, a műszerfal és az üléshuzat. Nekem csak az számít, hogy aki mellett ülök, nyugodtan és figyelmesen vezessen, és odaérjek, ahova indultam. (Viszont nagyon szeretek autózás közben zenét hallgatni. Olyankor azt gondolom, hogy nyitott tetejű járgányban ülök, és hajamba kap a szél.)

Ma korán reggel autóztam. Oda és vissza. A „mások autója" ezen a barátságtalanul korai reggelen egy taxi volt. Be kellett mennem az RTL Klub reggeli műsorába az *EtnoMobil* kampány *Közlekedőtárgy-történetek* felhívásáról beszélni. A stúdió a Camponában van (ki se találnék egyedül), műtárgyakat és könyveket vittem magammal, ezért szerintük kiérdemeltem egy taxit. Oda és vissza.

Reggel fél hétre jött a taxi, amikor leértem a ház elé, már várt. Kinyitottam az ajtót, mondtam a nevem, mint egy jelszót, a taxis bólintott, beszállás és indulás. Ma különösen szürke reggel volt, még valami esőszerűség is rátett egy lapáttal. Hátul ültem. Mindig ott ülök, ha taxival megyek. Így általában megúszom a társalgást. A sofőr csendes, nyugodt ember volt, élére vasalt kék ingben, nemrég kezdhette a műszakot. Még az elején megkérdezte, hogy hozhat-e visszafelé is, válaszoltam, hogy természetesen igen, és köszönöm, mert akkor megvár, mondta. Nagyon flottul hangzott. Úgyhogy nyugodtan hátradőltem, kényelmesen besüppedtem. Így utaztunk kettecskén.

A BAH-csomóponttól – amiről már tudom, hogy micsoda: a Budaörsi, az Alkotás és a Hegyalja út kereszteződésének kreatívan összevont rövidítése – nem messze lekanyarodtunk jobbra. Ezután jött egy rész, ahol még életemben nem jártam. Persze, miért is jártam volna? Kanyarogtunk erre, arra, közben halkan szólt a CB-rádió a háttérben. (Erről mindjárt eszembe is jutott Jim Jarmusch *Éjszaka a Földön* című filmjének híres római jelenete, amelyben Roberto Benigni észbontóan karattyol hosszú perceken keresztül a központtal, de a CB kapcsolás-hangját szájjal csinálja. MC Benigni.)

Az én sofőröm sokkal csendesebb volt ezen a reggelen. Gyorsan haladtunk, szinte sehol sem vártunk, lámpa is csak egy-kettő volt. Pikpakk kiértünk. A stúdió bejáratánál álmosan kikászálódtam, kezemben egy papírszatyorral, benne egy 1981-es NDK habverő, egy bringaalkatrészből készített mécsestartó (Recycling Mission Hungary), két kis kínai bringalámpa, egy nadrágra kattintható fényvisszaverő csík és egy küllőprizma. Ezek voltak otthon, a múzeumba beközlekedő tárgyakat ugyanis még most várjuk. (Azt most ne kérdezze senki, miért vittem habverőt!)

Az előkészületeket *(sminkes: ezt most eltüntetem; én: engem?)* és a műsort *(másik vendég: Karda Beáta. Milyen Beáta?)* kihagynám. Legyen annyi elég, hogy megértően mosolyogtam. És a habverőnek sikere volt.

Amikor végre kiléptem a stúdió bejáratán, lassan elindult a parkolóból egy nagy szürke taxi. *Az én taxim.* Alig vártam, hogy odaérjen, sietősen beszálltam. (Hálám jeléül megjegyeztem a márkáját: Volkswagen.) Kérdezte *az én sofőröm:* milyen volt? Mondtam, hogy kiváló, mehetünk, köszönöm. És alig vártam, hogy újra belesüppedjek a hátsó ülésbe, és csendben suhanjunk. Lassan kikanyarodott a parkolóból, egy hasonlóan kanyargós, de már a reggeli csúcsforgalomtól telített úton hazavitt. A CB-rádión bemondták, hogy a BAH-csomópontnál két autó ütközött, már kint van a mentő és a tűzoltó. Ennek megfelelően araszoltunk. Ami kifelé negyedóra volt, az visszafelé háromnegyed. Annyit még mondott, hogy ha Pestre mennénk, az legalább másfél lenne. Vagy több. Fél kilencre otthon voltam. Kezdődhetett a nap.

Frazon Zsófia, Budapest

2009. október 8., csütörtök

KEZDJÜK OTT, HOGY MÉG NINCS BICIKLIM

Megúszhatnám könnyen a nagybevásárlást, ha felszállnék a gyorsvasútra, egyenesen a központok központjába, ám pénztárcakímélésből inkább a város széle felé veszem az utam. De ehhez is a központba kell

mennem... Ott átszállás – rosszul emlékeztem –, és sajnos igen, igénybe kell venni a futószőnyeget, hogy az 1-es vonalra szálljak. Majd a felszínen kis gyaloglás után célt érek.

Dolgom végeztével rossz irányba indulok el – következő állomásomig a metróhoz nem a város irányába, hanem kifelé vezetett volna az út –, s mire rájövök, már mindegy, bízom benne, hogy megtalálom a sikeres kombinációt így is. Nézem a metrólejáratnál a térképet, és pár perc alatt össze is rakom: ám a fent még praktikus átszállást kínáló keresztező vonalak becsapnak. Alászállok, és jönnek a végeláthatatlan folyosók, és megint csak futószőnyeg gyorsítja a haladást.

Mindegy, a szerelvény kárpótol, a legújabb vonal, folyamatosan bővülő állomásokkal, vezető nélkül, a peronon záródó-nyitódó üvegajtókkal a balesetek védelmében. Átszállás, kis séta, lépcső, és máris a 6-oson vagyok. Egy kisfiú hellyel kínál – úgy meglepődöm, hogy már ülök is.

Szeretem ezt a vonalat; magasan megy, a házak felső emeleteinek szintjén, van nézegetnivaló bőven, főleg este, de most be a föld alá, kiszállás: majd a második bevásárlás is kipipálva.

A metróból elég volt mára, mindenképpen buszra fogok szállni, csak megy innen is valami a nagy csomópontba, a szörnyeteg Chatelet – Les Halles-ba, ahonnan minimum tíz perc, mire kikeveredsz a felszínre. Körbejárom a nagy Place d'Italie-t, megvan a megfelelő busz, mely elvisz majd a Pompidou Központba, de a digitális kijelző 14 perc várakozási időt jelez. Addig elfogyasztom a padon a hideg ebédemet, meleget majd eszem este. Most már irány a könyvtár.

Kiürül a busz, és Les Halles forgatagában mindenki útra talál. A „pomp" előtt fogócskáznak, én leülök a második emeleten a nagy üvegablak mellé.

Napsütés, zápor, és tömegek fordulnak meg közben lent. Mennyi az esélye, hogy épp elkapok egy gyereküléses biciklivel közlekedő férfit a házából kijövet, majd hazaérkezésben is?

Pörög az óra, ideje moziba menni.

Gyalog... „miért nincs biciklim" – átsietek az egyik (folyó)oldalról a másikra, kis Szajna, utcatérkép-csekkolás, hogy hova is megyek, forgatom-forgatom a térképet a fejemben, és meg is lesz a mozi. És még Luis Garrelt is látom az utcán, kár, hogy nem abba a moziba áll sorba, ahova én megyek. A *Tűz van, babám*ra félutcányi sor kíváncsi?

Tóth Laura, Párizs

ROSSZKEDVŰ DÉLUTÁN

Fő útvonalunkon, a Ráday – Nagykörút – Mester utca – Liliom utca szakaszon ma reggel végre gyalog mehettünk, mit mehettünk: andaloghattunk Jancsival, nem hajtott bennünket semmiféle fejlesztőpedagógus. Szép reggel volt. Semmi különös, sőt: a szokásos por, piszok, zaj, csupa olyasmi, amiből kis mennyiség csupán rettentően fárasztó, mindennapi adagolásban, attól tartok, rosszabb ennél. Hogy mennyivel rosszabb, illetve hogyan lehet ellensúlyozni, azt csak sejtem, és a sejtéseimet követve próbálom orvosolni – főleg hétvégeken. Gondolom, mindenki ezt csinálja.

Reggel talán az emberiség egy fokkal jobb passzban van, mint fájrontkor. Persze ilyenkor is van ingerültség, de nem csúcsra járatva, mint a délutáni csúcsban. Az álmosság zsongít.

Na, majd délután, gondolom néha magamban. Délután kell mozgósítani minden derűt, ami bennünk lakik. Ettől a zaj és a tömeg okozta fáradtság is enyhül valamelyest? Nem tudom. Mindenesetre mért legyek én rosszkedvű?... satöbbi. Erre felnőttfejjel kezdtem nevelni magam.

Kora délután a rádióban van röptalálkozóm, Misi is elkísér. Visszafelé az Ötpacsirta utcán betérünk a Magyar Építőművészek Szövetségének csodás, vadszőlővel befuttatott udvarára. Misi megjegyzi, hogy imád az Ötpacsirta utca járdáján biciklizni, a meglazult kövek klasszul klaffognak a kerék alatt. A MÉSZ-székházzal szemben a Rádiózenekar zenekari próbája, kicsit megállunk, fülelünk.

Délután a cucc is több, ez fontos tényező. Ma iskolatáskát nem kellett cipelni, volt viszont velünk két szatyor ruha a Tompa utcai turkálóból, meg Jancsi táskája, kabátja. A turkálósok – anya és lánya – az utca hírmondói, mint kiderül. A lány szakképzett óvónő (tipikus pályamódosítás), ismeri a közeli óvoda egész publikumát. Bent az üzletben kommentálja, amit odakint, az utcán lát. Ki jön, ki megy. Ki kinek a kije. Talán zaftosabb pletykákat is mondana, ha nem lennénk bent. Viszont klassz nadrágokat veszünk.

Így teszünk szert két nehéz szatyorra, ezekkel kell – a játszótér után – hazamenni gyalog, a már sötétedő, csúcsra járatott fájrontidőben. A legnagyobb tumultus nekünk, gyalogosoknak mindig a Nagykörút és a Mester utca sarkán, az OTP előtt van. Rengetegen igyekeznek a 6-os villamos megállójából a 30-aséba, vagy fordítva, közben két lámpánál is kell várakozni, feltorlódik a tömeg. Ezen a zsúfolt sarkon vertek tanyát ma délutánra az új erő paramilitánsai, fitogtatva egyenruhájukat, a piros-fehér sávokat, melyeknek látványától összerándul a gyomrom, meg a zászlójukat. Asztaluk is volt, talán aláírásgyűjtő ívekkel. A gyerekekre való tekintettel nem álltam meg. Semmi keresnivalójuk a mi utunkon. Rendőr néni, mondta Jancsi a szórólapot osztogató gárdistanőről. Ha megkérdezték volna, elmondom, kik ezek, de nem voltak kíváncsiak rájuk. Hallgattam a tömeget – már amennyire lehetett az autózajban. Van-e megjegyzés pró vagy kontra? Egyetlen hangos szó sem hallatszott. Egyetértünk, vagy lapítunk? Vagy ennyire fásultak vagyunk? És mit tehetek én? Nyilván szabályos területfoglalási engedélyük van, erre vigyáznak. Különben is, *ez* a szervezet nem *az*, amit betiltottak. Fő mentoruk pedig már a Parlamentbe tart. Azért, azt hiszem, ma este még utánanézek ennek a dolognak. Mindenesetre a derűmet nem sikerült megőriznem.

Nádori Lídia, Budapest

KIS KARCOLÁSSAL

Ma bringával mentem. Amióta elindult a kampány (ez itt), most először. Amúgy furcsa: azt hittem, tele lesz a blog bringás történettel, majd alig bírom kordában tartani a kerékpáros kommandót, de tévedtem. Úgyhogy akkor itt az első.

A bringát a második emeleten, az erkélyen tartom, úgyhogy az indulás bringaemeléssel kezdődik: gyalog le a másodikról. (A liftbe nem tudom betuszkolni, kicsi a hely, és túl erős (túlerős) az ajtó visszacsapó karja. Egyszer azért bepróbálkoztam, le is nyúztam a bőrt a sípcsontomról.) Néhány pumpálás a kerekekbe, bringalámpák a táskába, fényvisszaverő csík a nadrágszárra, napszemüveg és start.

A táv egy részén a 105-ös busz vonalán tekerek (pontosabban: gurulok), de az alagútnál kerülök. A reggeli dugó minden egyes alkalommal meglep. Nem azért, mert van, hanem azért, mert nyilvánvaló és tudható, hogy van, az emberek mégis elindulnak, majd idegesen várakoznak benne. Teljesen reménytelen. Két dugóba ragadt 105-ös buszt is elhagyok. Ahol nincs buszsáv, a busz – fedélzetén rekedt utasokkal – csak pöfög a sorban. (Egyszer már én is próbáltam, milyen negyven perc alatt leérni egy távon, ami gyalog is csak húsz. Őrjítő! Nem is értem. Tényleg nem.) Az autósor mellett gurulok lassan, az autók és a padka között. De nem minden autó mellett férek el, ott meg kell állnom. (Különben nincs túl sok rossz élményem az autósokkal. Vagyis több jó van, mint rossz. Ha elég határozottan és körültekintően megyek kerékpárral, szinte mindig elengednek, villognak, be tudok sorolni, kanyarodni. De érdekes, hogy a férfi sofőrökkel mégis jobb tapasztalatom van, mint a nőkkel. Macsó világ!) Amikor az egyik beragadt buszt hagyom el jobbról, majdnem megszívom, mert a türelmét vesztett sofőr járdázásra adja a fejét: szerencsére lassan történik minden, még én is fel tudok ugrani mellette a járdára, de azért egy szigorú visszapillantást megengedek magamnak. Az alagút előtt jobbra fordulok, a Tabán felé. Soha nem tekerek át az alagúton. Eleget szívok anélkül is. Ráadásul ez a kerülő az út legjobb része. Egy rövid szakaszon járdázok, de nagyon lassan. Pontosan tudom, hogy a járda a gyalogosoké, csak ott hajtok fel, ahol nagyon nagy az autóforgalom, nem érzem magam biztonságban, viszont elég széles a járda, és tapasztalataim szerint kevés a gyalogos. És nem csengetek, megvárom, míg a kerekek kattogását meghallják a gyalogosok, és elengednek. És ezt hangosan megköszönöm. Ápolom a jó kapcsolatot bringások és gyalogosok között. Elszántan.

A kedvenc részem: a Tabán alatti bringaút. Reggel bódító! (Este nyugodt.) Jól lehet haladni, sokan kerekeznek erre. Ez a rövid szuper szakasz (pláne, ha süt a nap, és ma süt) az egész reggelnek lendületet ad. Itt mindig eszembe jut, hogy mennyire szeretek bringázni! És milyen jó lenne még sok ilyen út! Az ábrándozás után felkanyarodok a rakpartra, ott megyek a Lánchídig. Ezen a szakaszon van egy nagyon vicces tábla, ma meg is álltam lefotózni. Nyilván azt próbálják üzenni a kreatívok, hogy ez a lépcső nem a várba vezet, de a kompozíció annyira ügyetlen, hogy leginkább a „lépcsőn gyalog felmenni tilos" fordulat olvasható le róla. (De akkor mivel lehet?)

A Lánchídon is járdázom. Reggel jól lehet haladni, leginkább bringások vannak. A Duna fölött látszik, milyen kosz van: süt a nap, mégis minden szürke. Eszembe jut kamaszkorom futóedzője, akitől megtanultam mozgás közben ritmusosan levegőt venni. Tág orrlukon kellett beszívni, és vékony résre nyitott szájon ki. Látva a koszt, ez a reflex lép életbe. A híd pilléreinél lassítok, nagyon halkan megpendítem a csengőm, hogy a szembejövő kerékpáros lassítson. (Nem lehet belátni a pillér túloldalára.) Ezt sokan csinálják, én is másoktól lestem el. Az első pillérnél a Pesten már több helyen látható, körbefestős *street art* pisifolt alkotásba ütközöm. Ez itt a múlt héten került fel.

A rakpart felé kanyarodom a hídról, és a Kacsa utca felőli bringaúton kaptatok fel a Széna térig. Gyalogosokkal tarkított szakasz, mert felfelé a járdára van festve az út, de mégis kedvelem ezt a szakaszt.

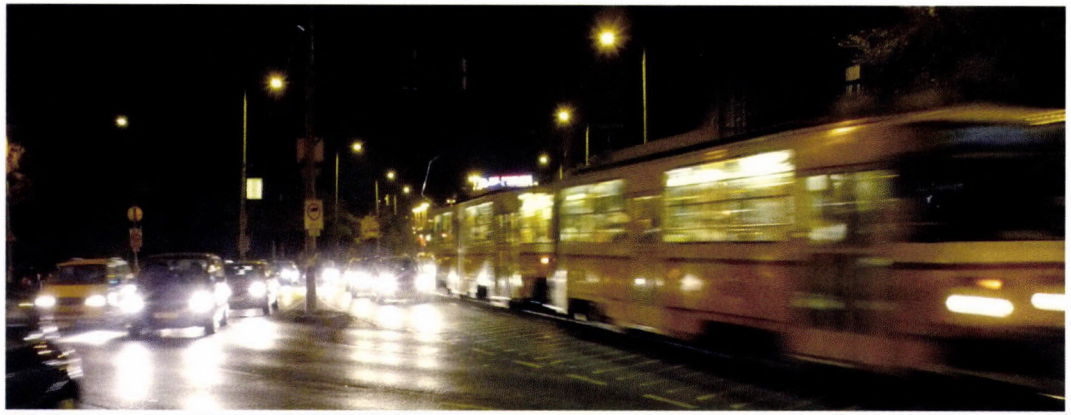
A Millenárisnál nagyon béna bringatárolók vannak, egyszerűen nem lehet hozzázárni a járgányt, úgyhogy egy kukához parkolok. Rég voltam a Fogadó kávézóban, amikor a teraszra érek, meglátom, hogy az egész régi vonatülésekből van összerakva. Már láttam, de elfeledtem. Akartam egy képet kattintani, de a megbeszélés kiverte a fejemből. Nem baj, talán túl direkt is lenne.

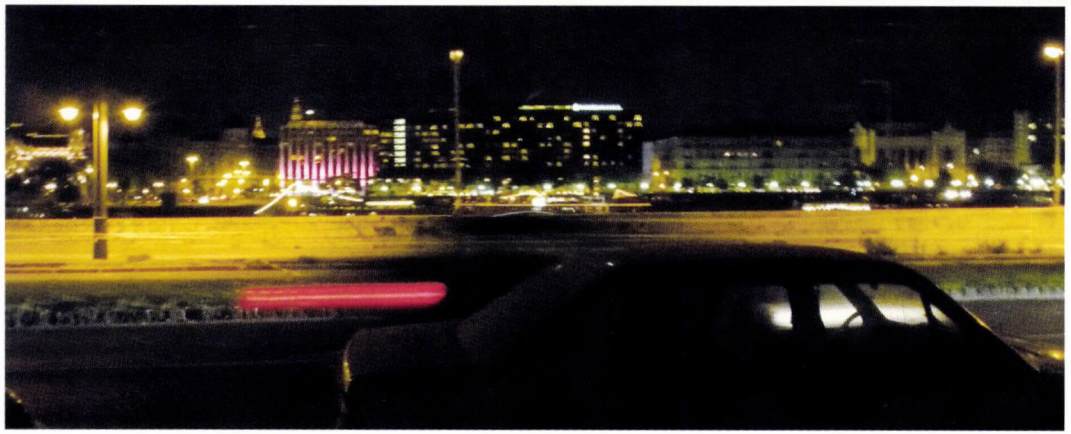
A belvárosban már sok helyen van ilyen, és mindig kiválóan szórakozom rajta – bár, ha belegondolok, fájdalmas. A hídról lefelé teszek egy kört az autókkal – kicsit nehezen tudok a jobb oldali buszsávba sorolni, de aztán egy bringás beenged. Innen már csak pár szusszanás a múzeum. Az egész út nem több húsz percnél. Inkább kevesebb.

Öt után a Millenárisra kell mennem egy megbeszélésre. Most először megyek át a Margit hídon, amióta lezárták. Én is tolom. Rengeteg gyalogos és bringás tömörül a kis sávban, ami maradt nekünk, és ez egyáltalán nem teszi kényelmessé az átjutást. Némi feszültség érezhető is a levegőben, aki menet közben feledné, abban a híd túlsó végén unatkozó rendőr látványa tudatosítja újra. A síneken lassú sorokba fejlődve siklanak a Combinók. Meleg van, hihetetlenül. Októberi nyár.

Hét óra után tekerek haza, hatalmas a forgalom, úgyhogy úgy döntök, nem a Kékgolyó–Böszörményi-kaptatót választom, mert nem szeretek hegymenetben beragadni a keskeny utcában egy kocsisor elé. Inkább végigmegyek a Vérmezőn, egészen a Mészáros utcáig, és hazakisutcázom.

De még nincs vége a napnak, ugyanis este kilencre vissza kell érnem a Rádió Q stúdiójába, egy József Attila úti autószalonba. Vicces hely: a stúdió üvegfalán kilátni a forgalomra, a járdán haladók pedig kíváncsian nézegetnek befelé, mi történik a „kirakatban". A *NetSzemle* című műsorban kell beszélnem az *EtnoMobil* kampányról, a kortárs városi kultúra és a néprajztudomány kapcsolatáról, végül a blogolásról. Jól érzem magam, de egyre fáradtabban.



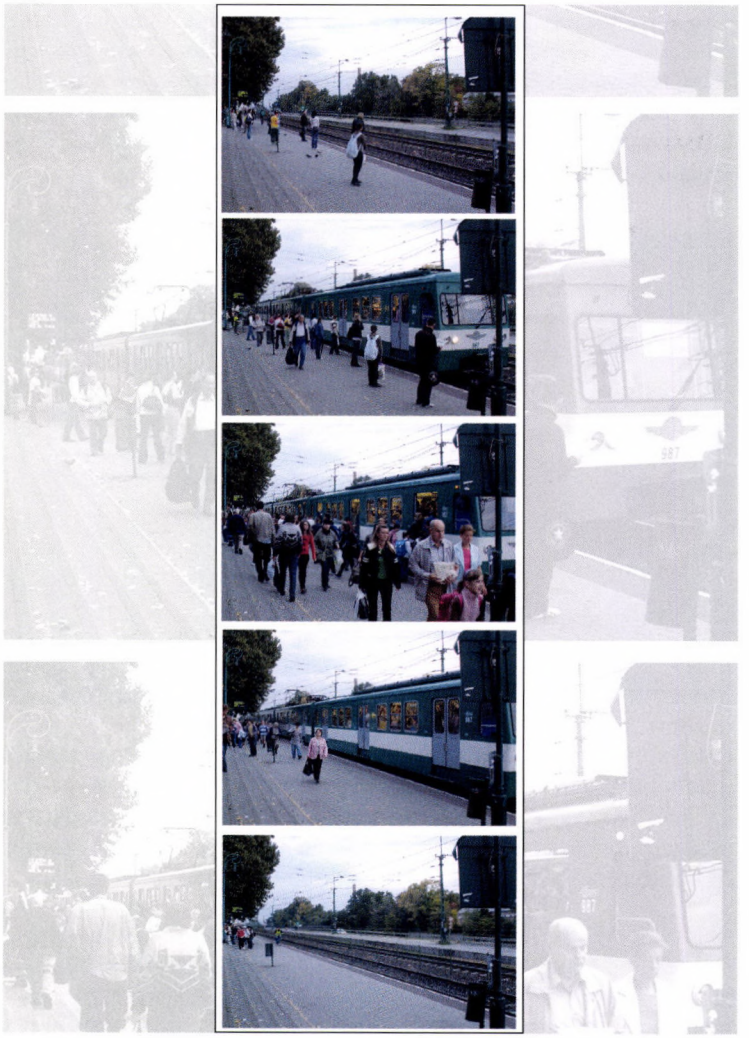


Tíz után tekerek haza, nagyon kellemes az idő, lassan, kényelmesen megyek. Át a hídon, el a Tabán felé, ahol annyira sötét van, hogy a bringaúton szinte semmit nem látok. Emlékezetből veszem be a kanyarokat, egy alkalommal tükörbe fordul az emlék, és jobb helyett balra kezdek kanyarodni. Érzem, ahogy az első kerék lemegy az útról, és talajt fog, szinte semmit nem látok (este nem vagyok nagy sasszem), de a reflexeim már nem működnek, nem fékezek, csak lassan oldalra dőlök a fűben, mint a klasszikus viccben a kerékpározó kígyó. Esni elég jól tudok, gyerekkorom óta frankón begyakoroltam, úgyhogy kis karcolással megúszom, megrázom magam, és hősiesen teljesítem a hátralévő hegymenetet: ma már másodszor.

Frazon Zsófia, Budapest

2009. október 9., péntek

1 NAP – 1 KÉP: REGGELI



Budapest, Árpád híd, reggel 7 óra
Sarnyai Krisztina felvétele

2009. október 10., szombat

ETNOMOBIL A DESIGN HÉTEN

Szombat este hét, az utcán kerekező bringások már lámpát kapcsolnak, a Néprajzi Múzeum aulájában is kigyúlnak a fények: indul a flúgos futam, a *Recikli-bicikli ruhademonstráció* (Kreativitás, környezet és városi kultúra, Design Hét Budapest). Az esti demonstráció az *EtnoMobil* kampány első nagyszabású nyilvános rendezvénye, úgyhogy aznap nem a tekerésben, hanem a szervezésben és az előadásban fáradt ki a városi közlekedők kicsiny, de lelkes csapata.

Utcai harcosok, trollok, gonosz törpék, az emberek életére törő kerékpárok, melyeket hiába szedünk szét, csak jönnek és jönnek megállíthatatlanul. Aztán kis lélegzetvételnyi idő: búvárnak és sikkesnek öltözött kerékpárosok, operába igyekvő biciklisek, sportos szettek, urbánus és népi kollekciók – a tervezők álmai alapján. A kreatív jelmezeket és a hordható öltözeteket csinos modellek és még csinosabb TÁP színházas színészek (Bánki Gergő, Spilák Klára, Kovács Ákos, Csík Gábor és Dióssi Gábor) töltik fel testtel és lélekkel.

Bánki Gergő lázálma megelevenedik a színen, fokról fokra, lépcsőről lépcsőre, megállíthatatlanul: „meg kell szabadulnunk a bicikliktől, mert az életünkre törnek, rabszolgává akarnak tenni minket, mint a Mátrixban. Meg kell szabadulnunk tőlük. És nem elég csak eldobni őket, mert a biciklik élnek, és lesnek ránk! Szét kell szedni őket darabokra, mint a Terminátort. Szét kell őket szedni! Élnek, és lesnek ránk! Szét kell darabolnunk őket! Bundát kell csinálnunk belőlük, mint a leopárdokból! Táskát, mint a krokodilokból! Csizmát, mint a kafferbivalyból! Meg kell őket semmisítenünk!"

A *Recikli-bicikli ruhademonstráció* az Országos Színháztörténeti Múzeum és Intézet és a Néprajzi Múzeum közös szervezésében jött létre, Kulcsár Viktória rendezésében és a TÁP Színház színészeinek közreműködésével.

Néprajzi Múzeum, Budapest
Sarnyai Krisztina felvételei

2009. október 11., vasárnap

• Marosvásárhely

Repülővel Marosvásárhelyre! Malév-gép, a szokásos ácsorgás, várakozás, a hangosbemondó érthetetlen éneklése, levegőtlenség. Aki légi úton utazik, az levegőtlenséggel számoljon. Pali megjegyzi: repülőtéren dolgozni a legunalmasabb lehet a világon. Folyton várnak ezek is, egymásra, a gépekre, a jeladásra. Hozzáteszem, hogy akkor talán nem is a legunalmasabb, inkább a legőrjítőbb. Nem tudod, mikor kell mozdulnod. Nem lehet egy önálló cselekedeted. Nemcsak munka- és embertársaidnak, de a légköri viszonyok és a gépek szeszélyének is ki vagy szolgáltatva. Én szeretek repülni. A várakozás idejét ki lehet tölteni olvasással, álmatag bámészkodással. Van valami kávéházi jellege a dolognak.

Mindenesetre egyszer csak megérkezünk, szinte pillanatok alatt. Ó, kilencórás zötykölődés a román országutakon! A kusettkocsik szaga! Ehelyett

a marosvásárhelyi repülőtér, amelyet azonnal a szívembe zárok. A leszállópályán négy munkás ácsorog, ők vontatják oda a lépcsőt a géphez. Mi pedig gyalog sétálhatunk végig az érkezési kapuhoz, emiatt már megérte. Rózsabokor! Terméskőből kirakott kút! Bájos vidéki vasútállomás.

Taxi vár a repülőtér előtt, meg András, aki a következő két napban a kalauzunk lesz. Sem ő, sem a sofőr nem kapcsolják be a biztonsági övet. Én a hátsó ülésen egy darabig kaparászom, keresem, hová dughatom az övet. Nincs hová. Alkalmazkodom.

A reptéri út lehangoló, főleg a vegyiművek kéményei és szaga miatt. A belváros újra rózsákkal köszönt, a főtérre vasárnap még visszatérünk. Délután elmegyünk a G-pontba, az itteni bölcsészhallgatók, színinövendékek, meg a *Látó* folyóirat tanyájára. Egy forgalmas utcán próbálunk átkelni, de zebra (itt úgy mondják: gyalogátjáró) nincs. Andris mondja, volt itt régen egy felfestés, talán lámpa is volt, de megszüntették. Megszüntették!

Az autósok még egy fokkal gyorsabban hajtanak a kis utcákon, mint nálunk, és még egy fokkal kevésbé veszik figyelembe a gyalogosokat. Szombat este a *Látó* szerkesztőségében beszélgetünk. Lovacska és Vida Gábor kerékpároznak ugyan, de szigorún (!) a járdán, mert kedves az életük. (Habár, ahogy elnézem, nem minden vonatkozásban ilyen kíméletesek önmagukkal.) Robiék arra figyelmeztetnek, hogy ha gyalogátjárót látok, nehogy azt higgyem, csak úgy ráléphetek. De hát a romániai autókon is van fék, vélekedem. Úgy néznek rám, nagyon kedvesen, mint akik azt mondják: majd rádöbbensz!... Mindenesetre egész hétvégén mindig következetesen lelépek a járdáról a zebrára, úgy ahogyan itthon is szoktam, persze nem féktávon belül. Kiderül, hogy nekem van igazam, legalábbis ami a féket illeti.

Vasárnap reggel a főtéren: ciclovia! A főteret teljes hosszában lezárták, hirtelen rengeteg a kerékpár. A gyerekek önfeledten bicikliznek, párok sétálgatnak. És persze almapiac, mint mostanában mindennap.

Később fölsétálunk a Bolyai utcán, hogy megnézzük a Teleki-tékát, és üldögéljünk kicsit a délelőtti fényben a Bolyaiak szobra előtt a padon. A lejtős utcán, az első emeletek magasságában tábla. Olyan, mint egy közlekedési tábla. Csak a felirata különös. Lentről ezt látom: „scuzi", és arra gondolok: noha a román is újlatin nyelv, biztosan nem azt írták ide, hogy „elnézést". Fentről nézve, a tábla másik oldalán viszont vitathatatlanul ez áll: „elnézést". Andrásnak mutatom, aki nevet, és azt mondja: a ház, amely elé a táblát rögzítették, régen a táblabíróság épülete volt, ma viszont műteremház és a rendszeres szombati kiállításmegnyitók helyszíne. Szóval *street art*, ahogy gondoltam.

A Laci csárda női WC-jében mobiltelefonján beszél valakivel a pincérlány: „A bébiszittert kint úgy keresik, mint a kenyeret... Megyek ki, nincs jövő... Ha van perced, hívjál, nekem most kevés percem van."

Visszafelé, visszafelé. Ki mondta, hogy vissza is akarunk jönni? A Malévgépről kiderül, hogy másfél órával a tervezett indulás előtt még el sem indult Pestről. Húsz percet várunk a csekkolásra. Amikor bejutunk a tranzitba, a kijelzőn csak egy gép szerepel (a vásárhelyi reptéren naponta két-három járat fordul meg): a budapesti. A kijelző szerint „on time", tehát minden rendben, sőt, ha jobban megnézzük, már el is mentünk. Később változik a kiírás, csak a késés ideje nem fér ki teljesen. Egy óra és... húsz perc, vagy ötven?

A gép végül leszáll, dicséretes tempóban hajtanak bennünket az érkezők helyére. Semmi vacakolás. Igen ám, de amikor már húsz perce várjuk csöndben, hogy induljunk, kiderül, hogy most meg az elektromos berendezésekben keletkezett hiba. Le kell kapcsolni minden elektromosságot. Az első-hátsó ajtókat kinyitják, hogy jusson valami levegő. Mi az utastér végében ülünk. A fiatal steward átható hangon beszélget valakivel (hogy kivel, azt nem hallani). Ilyeneket, hogy: soha ne utazz Malévvel! Ezt a szart! Mindegyik gép ócska! Alig hiszek a fülemnek. Hátranézek, tényleg a Malév alkalmazottja. Kapunk egy narancslét, aztán a vártnál hamarabb elindulunk. Kicsit szorongok, mi jöhet még. Nem jön semmi, csak anyuék haza.

Peti és Réka várnak a repülőtéren, otthon meg a gyerekek Lacival. Két órával később érkezünk. Pali újra megfogadja, hogy soha többé nem repül. Igaz, amikor vele utazom, szinte mindig történik valami. Ha egyedül repülök, megy minden, mint a karikacsapás. Úgy látszik, szeretni kell ezt is.

Végül egy idézet, Apollinaire képe mellett találtam András lakásában, a falon: „Il est grand temps de ralluminer les ètoiles. [Legfőbb ideje újragyújtani a csillagokat.]"

Nádori Lídia, Budapest–Marosvásárhely–Budapest

LÓFAROK

Lassú ébredés, metróval irány Montreuil. Az ócskapiacon persze kincseket találunk: egy cirill betűs, „peresztrojka" feliratú karórát és egy, a hollywoodi férfiideálok portréiból készített karperecet. Különösen együtt szépek.

Oldott semmittevés, aztán a délután az „itt a piros, hol a piros" helyi változatát játszó bőrkabátosok és a román akcentussal („egy euró darabjáért") kínálgató férfiak-nők között.

Kora este kultúrára váltok – bár bevallom, Pierre Keller *Lovak* című kiállítása, melyen hatalmas lófarkak sora látható premier planból, először

azt váltja ki belőlem: anyád! Pedig a lószőr simasága, a bőr fakó-keselypej-hóka árnyalatai, az erek klasszikus ágacskái mind a test, a lóerő szépségét dicsérik.

Nem bírom ki, hogy ne kezdjek játszani. Az esti város kikötött drótszamaraira célzok. A nyolcasokban rángó kerekekre, a sarat pergető, meglazult pedálokra, a küllőkre, a vizes nyergek íveire. Sötét van, esik, állvány híján a falakhoz feszülök. Idővel rájövök: a mozdulatlan bicikli árnyéka beszédesebb.

Fisli Éva, Párizs

2009. október 12., hétfő

MEGÚSZOM

Reggel csak kémlelem az eget. Most akkor lesz eső, vagy nem lesz eső? Döntsék már el odafönt! Aztán az aggodalmamnál már csak lustaságom nagyobb. Legyen akkor a villamos, metró, gyaloglás együttállás – döntöm el nagy határozottan.

Hétfőn itthon szoktam dolgozni, de ma be kell mennem. Nagyon álmosan téblábolok a villamosmegállóban, és egyre mérgesebb vagyok, mert már vagy tíz perce egyik irányba se ment el a kis nyikorgós sárga jármű. Aztán végre becsoszog, jól tele is van. Nem esik igazán, inkább csak szemerkél, fel sem húzom az ernyőt. Amikor felszállok, megcsap a fedélzet naftalinos illata. Hát igen! Az első őszi nap. Előkerültek a szekrények mélyéről az átmeneti és télikabátok. Nem nagyon bírom ezt a szagot, mindig megcsavarja az orrom. Néha le is szállok, és inkább gyalogolok. De most nem teszem, mert sietnem kell.

Metróbejárat, lukasztás, diadalmasan mutatom a jegyem a Délinél állandósított ellenőrkommandónak, de ügyet sem vetnek rám. Bevallom, ez mindig felbosszant. Hiszen ez a munkája! Ha ott áll, akkor nézze a jegyeket és a bérleteket! Vagy menjen haza! De ezek csak beszélgetnek. Ezért kapják a fizetést. Szuper! Ez ma már a második bosszantó momentum. Érzem, hogy harapós kedvem lesz.

A metrószerelvény épp akkor áll be, amikor a peronra érek. Kevés utas, szinte üres kocsik. Beszállok. Ez most a belül narancsos, plüssös változat, le is ülök mindjárt. Hatan vagyunk a kocsiban, mindenki a kispad-

szerű ülések szélére ül, az ajtóhoz közel. A Moszkván már sok a felszálló, főleg fiatalok és idősek. Most veszem észre az egyik pasit, aki ugyanazzal a villamossal utazott, mint én, csak nem szállt le a Délinél, hanem elment a Moszkváig. Újsággal a kezében száll fel. Ezen már többször morfondíroztam, hogy melyik variáció a gyorsabb: a Délinél leugrani a villamosról, át a metróra, vagy továbbmenni, és csak a Moszkvánál szállni a föld alá. Egyik állomás rosszabb, mint a másik, tudja a csuda. A Moszkván meg ezer évig tart a mozgólépcső lefelé, és állandóan huzat van. (Már el is kezdtem a morgást.)

A Kossuth téren kiszállok, fel a mozgólépcsőn, nincs előttem senki, ezért gyalogolok felfelé. Ahogy az egyik lépcsőfokról a másikra lépek, észreveszem, hogy valami rászáradt izé folyik lefelé a lépcső bordái közül. Kettővel feljebb megint. Teljesen olyan, mintha vér lenne. Kiráz a hideg. Eszembe jut egy jelenet a *Kontroll* című filmből, de mire úgy igazán rám telepedne a hangulat, már kint is vagyok az esőben. Mert most már esik. Felhúzom az ernyőt, állok a metrókijárat előtti zebránál. Az autóknak zöld a lámpa, nagy ívben és sebességgel kanyarodnak a Duna felől. A járdaszélen állok, hátra kell lépjek, hogy ne kapjak kéretlen locsolást. Azt hiszem, az autósok egyáltalán nem érzékelik esőben, hogy a gyalogosokat lefröcskölik. Direkt mégsem csinálhatják!

Határozottan fázom, ahogy megyek át a Kossuth tér túloldalára, nyilvánvaló, hogy nem öltöztem fel rendesen. Az épület is hideg. Kint egy óra múlva már ömlik az eső. Általában nincs bajom az esővel, Pesten nem is árt, ha leszakad az ég, a levegő is jobb, és a járdák is tiszták lesznek, de most semmi másra nem vágyom, mint egy meleg gumicsizmára és egy kabátra.

Hazafelé már annyira sajnálom magam, hogy a végén már magamon mulatok. Bosszúból nem lukasztok jegyet. Megúszom. Mint az esőt. Délutánra csendesebb lesz. Estére már van kedvem leírni.

Frazon Zsófia, Budapest

NINCS RAJTUNK HELYZETJELZŐ

Esik az eső, fúj a szél. Ilyenkor leszegett fejjel haladunk – bringások esetében nem éppen életbiztosítás, a gyalogosnak nagyjából mindegy. De csak nagyjából. Ma délután arra jöttem rá (már megint), milyen nehéz ilyenkor irányt változtatni. Merthogy milyen fontos a testbeszéd, csak akkor ébredünk rá, ha nem látjuk a testet, vagy csak térdtől lefelé. Mi a helyzet? Ha az ember csordában kel át a zebrán, egyik kezében a bicikli szarva, másik kezében a gyerek keze, akkor bizony nem mindegy, hogy a közvetlenül előtte haladó jobbra vagy balra kanyarodik-e. Ilyenkor lehet sasszézni, fölvenni egy biztonságos követési távolságot, és kivárni. Persze ezt tettem. De közben eszembe jutott, milyen praktikus lenne egy kis indexlámpa, térdmagasságban. Nem, nem lenne klassz mégsem. Ijesztő még belegondolni is.

Nádori Lídia, Budapest

2009. október 13., kedd

KI GÉPEN SZÁLL FÖLÉBE

Most akkor ki mozog?

Ez nyilván álkérdés, a lényeg, hogy ma a repülésről fogok írni.

Visszafogott ékesszólással (vö. a *Hófehér* című magyar műremek királynője: I. avagy Egetverő Arrogancia) természetesen. Éspedig: A terminálok közötti résben felfüggesztődnek a határok. Az ember utassá lényegül, ha a kapukon átengedték, csak a beszállókártyája száma különbözteti meg a többiektől. Egy darabig. Odafönn választhat: kávét vagy teát,

csirkéset vagy sajtosat kér, netán hagyják békén testületileg, csak az övet, azt jól csatolja be.

Szeretem az elrugaszkodást. Már gyorsuláskor hátradőlök, és átadom magam az emelkedésnek. (Képzeljük el, ahogy a történet elején Ikarosz fityiszt mutat a nehézkedésnek.)

Itt fenn fény van. Színből pedig kék és fehér, és persze pára, felhővatta, csupa anyagtalan, ritka holmi.

A Boeing 737-es Párizs–Budapest-járat repülési magassága: 12 496 kilométer, sebessége: 868 km/h, közben odakinn -59 Celsius-fokon vattanyájak legelésznek az Alpok fölött.

Lenn a földön színes takaró hepehupái – valószerűtlenül sok lilával.

Igen, innen nézve valóban térkép a táj – gondolom, de a figyelem léptékváltásai nélkül hogy is venném észre?

Elalszom. A gép rángatózásaira ébredek. Zavar van az erőben a célállomás fölött.

Landoláskor már mindenki siet. Beizzanak a mobiltelefonok; hazaszólunk, megérkeztünk, a távoliak buksiját pedig megsimogatjuk egy SMS-

sel. A kék folyosó végén („Budapest üdvözöl") a váróban tucatnyi Mr. és Ms. X-et vár valaki – alkalmasint Mr. vagy Ms. Y –, táblával, a „talán majd ő" fürkész tekintetével, valójában persze személyesség, a gyomorszáj izgalma nélkül. Van, aki napjában többször is fogad valakit; konferencia- vagy cégvendégség, fogadás jobbról/balról – mosolyogj, a nevek átírhatók a papírlapon.

Kint a hideg szél majdnem kilöki a bőröndöt a kezemből. Nyárból mentem őszbe, máris itt a tél.

Fisli Éva, Párizs–Budapest

ESŐS, SZELES ŐSZI NAP

Minden nap egy új történet, minden nap egy új indulás autóval, biciklivel, gyalog vagy tömegközlekedéssel. És minden nap egy új érkezés, irodába, megbeszélésre, hivatalba vagy ki tudja, hova. A reggeli járművet az úti cél, az időjárás, az öltözködés, valamint legritkább esetben a már az indulás pillanatában megjósolható késés mértéke határozza meg.

Nyáron és tavasszal nyerő a bicikli, hacsak nem kell áttekerni a budai lankákra, és nem kell utána csatakosan emberekkel találkozni. De az olyan esős, szeles őszi napokon, mint a mai, sokkal jobb autóval nekivágni a városnak, hacsak nem indult már el a barátnőm korábban a család egyetlen autójával. Ilyenkor nem marad számomra más, mint a trolizás, a sétálás, a villamosozás.

A laptop mellé a táskába mindig beteszem a HVG-t, hogy tömegközlekedés közben legyen mit olvasni, és kihasználjam a holtidőket. Séta közben olvasni nehézkes, rövid ideig tartanak a piros lámpák a zebránál, és a gyalogostársakkal sem akarok feltétlenül összekoccanni. Tehát marad a nézelődés (csajokat vagy Ferrarit) vagy mp3, illetve 9.30 előtt rádióhallgatás. Zenés-gügyögős rádiókat nem hallgatok, évek óta *KeljFelJancsi!* szól minden reggel zuhanyzás, fogmosás, öltözködés, reggelizés, autózás, gyaloglás közben. Fél tíz után vége a műsornak, akkor már általában kikapcsolom a rádiót, és csak az utazásra figyelek, a mielőbbi érkezésre.

Mielőtt kiléptem a házból az utcára, gyanúsan lengedezett a mázsás kapu a zsanérokon, furcsa volt, hogy nem csukódik be, előrevetítve a kint tomboló szélvihart. Legszívesebben visszafordultam volna, de kénytelen voltam továbbmenni. Fülemben szólt a reggeli rádióműsor, és mikor a körülbelül ötszáz méterre lévő megállóba érkeztem, megállt mellettem a trolibusz is. Modern volt, csendes és suhanó. Kinyílt az ajtó, és hívogatott, nem tehettem meg vele, hogy nem szállok föl. A Ferdinánd hídon nem volt kedvem szélviharban átkelni, sapka nélkül, fájós torokkal. Nem kezeltem jegyet. Bármennyire is furdal a lelkiismeret, nem fizetek ki háromszáz forintot egy megállóra, még ilyen cudar időben sem. Pláne, hogy szinte nem tudom úgy kinyitni a HVG-t (a buszon), hogy ne találjak benne egy újabb BKV-s botrányt. Most kivételesen nem olvastam, mert még nem volt 9.30, és inkább rádiót hallgattam. Amúgy egy rövid megálló nem is elég egy cikkre.

Egy megálló után leszálltam, és még volt fél órám, hogy megérkezzek célomhoz a Visegrádi utcába. Sétáltam a Váci úton, a Csanády, a Visegrádi, a Radnóti, a Hegedűs Gyula, a Katona József, a Kresz Géza és a Kádár utcában, hogy 10-re végre visszaérjek a Visegrádiba.

Tizenegy óra után a cudar időben elsétáltam a Jászaira, és a kettes villamossal elmentem a Roosevelt térig. Na, a villamoson már lyukasztottam jegyet, és végre újságot is olvastam. Meglepődtem, hogy mit tudnak ma már az okostelefonok! Nem is gondoltam. Elsétáltam a Vigadóig, ahol már kocsival várt a csajom, és bebumliztunk a Belvárosba. A rádiót kikapcsoltuk, és beszélgettünk. Nem én vezettem. Aztán a nap többi közlekedéssel járó részét már kocsiban töltöttük. Beszélgettünk, és néha telefonáltunk, persze szigorúan a jobb oldali ülésen. Délután utast cseréltem, és miután kitettem anyukámat a Keletinél, mert a dugó miatt esély sem volt a Blaha felé közeledni, újra rádiót hallgattam, és mentem vissza a barátnőmért az irodájába. Kis időzés után kocsival hazajöttünk, és útközben beszélgettünk. Már megint hét óra volt, mire hazaértünk.

Hogy holnap mi lesz? Bicikli tavaszig már biztos nem, így vagy autó (ha együtt megyünk), vagy gyaloglás. Rosszabb esetben kapaszkodás. A buszon.

Kricó, Budapest

ŐSZI NAP

Reggelente hét és negyed nyolc körül beszállunk a kis Opel Astrába, a négyéves lányom megpróbálja bekötni magát. Az eredmény attól függ, hogy mennyire álmos.

A szomszédunk, Erzsike tömegközlekedéssel jár dolgozni, gyakran csatlakozik hozzánk, és velünk jön a Moszkva térig. Ha a kislányom nem nagyon álmos, elmondjuk Petőfi *Arany Lacinak* című versét, vagy éppen elénekli a legfrissebben tanult ovis dalt. Így érünk a Nyárs utcai óvodába. A belvárosban, a Bajza utca felé, a Lánchíd előtt már az alagútban sűrűsödik a forgalom, egyre többen vagyunk. Később segítenek haladni a jelzőlámpák.

Délután fél öt és öt között hasonló a kép, csak most a pesti oldalról közelítve. Ha elhagyjuk a Moszkva teret, majdnem kiszámítható a haladás Hűvösvölgy felé.

Székely Péter, Budapest

DELTA

Ma egyetlen élmény maradt meg erősen az emlékezetemben: ahogy reggel megyek szembe a széllel a Parlament előtt. Pont úgy, mint a Deltában. Menni erővel, érezni a szelet a csontomban. Minden ropogós.

A többi lényegében olyan, mint tegnap, csak eső helyett napsütés van. (Kicsit elnagyoltam a különbségtételt, elismerem.) Egyszerű nap, pont olyan indulás, pont olyan érkezés. Fontos eltérés még, hogy beadtam a derekam, és vettem egy harmincnapos bérletet. Kicsit rá kell hangolódnom erre az időre, hogy újra nyeregbe pattanjak!

Frazon Zsófia, Budapest

2009. október 14., szerda

1 NAP - 1 KÉP: NYOLCKER

Budapest, VIII. kerület, Diószeghy Sámuel utca
Sarnyai Krisztina felvétele

SZERETEM

Szeretem a városi közlekedést, nos ez így ebben a formában... tehát úgy nagyjából két évvel ezelőttig nagyon szerettem, most már van, mikor idegessé tesz, ez pedig lehangolttá, mert ha egy pók a konzekvenciák hálójába veti magát, annak bizony végtelen zuhanás lesz a következménye. De ma szerettem.

Mindig is tömegközlekedtem meg gyalogoltam. A BKV-t is nagyon szeretem utálni, olyan meleg otthonossággal jár ez együtt, a csapathoz tartozás csalóka, de szép élménye, mert ugye mindenki így van ezzel, aki nem, arról nem veszünk tudomást, ez a csapat szépsége.

Tehát a mai nap... Szerencsémre távolabb költöztem a munkahelyemtől, egyfelől csapás, mert tíz perc alvásért szinte bármit fel tudok áldozni, másfelől viszont van alkalmam megérkezni a napba, míg utazom, nem a munkahelyemen kell az első egy órát mániákusan reflexív természetemnek áldozni. Szeretem, hogy ma sem jön pontosan a busz, meg soha nem jön, és akkor az ember tud mérgelődni, és mérgelődése olyan egységbe forrasztja a várossal, mint az első őszi, na jó téli napok kopott fényei a Duna körül, a szürke melankólia otthonossága. A busz most nem volt tele – meglepő, és a dugó nem állt a Krisztina térig – ez nem meglepő, mert még soha nem sikerült rájönnöm, hogy mikor és mitől van. Ilyenkor ülök, fáj és kicsit zavar, hogy sietünk, és visszatükröződő arcom csak a kontúrokat adja meg kellemes eltűnésemhez, amely alatt már morajlik a rendszerezni hivatott munkaelme: mit, mikor, hogyan. Ennél nagyobb kérdésekre nem vágytam ma. Szeretem, hogy a miértet elnyomják az útfelújítások, az emberi szagok, a kihallgatott beszélgetések, a dugók és nem dugók.

Czékmány Anna, Budapest

REKORDIDŐ

Bejönni Pestre. A rádióban reggel nem is említik a Szentendrei utat, ők már lemondtak róla, én nem tehetem, ez az egyetlen út. Lehet mondjuk kacskaringózni, Budakalászon át vagy a Duna felé, de azt csak vészhelyzetben. Tegnap meg azelőtt vészhelyzet volt. Ma viszont mintha elfújta volna az autókat a jeges szél, sehol senki. Lehet, hogy le se kell rakni a Rómainál. Tényleg nem kell. Így persze nincs meg a rendes polgár jóérzése, ami máskor, hogy én legalább nem szennyezem a levegőt, miattam nem kell kivágni a fákat, egy ezredmásodperccel tovább él a Föld stb. Most viszont beljebb lehet menni, este könnyebb lesz hazajutni. A Szépvölgyi útnál még parkoló is van, ráadásul a HÉV is jön

éppen, némi futás, nyolcszázas tempóban százötven méter, reggel ez sem esik jól, *nochdazu* ellenszél. Egyszer egy stoppos, akit hazafelé fölvettem, azt mondta, a Szépvölgyi útnál szállnak föl a legszebb csajok. Nem az utolsó kocsiba, ez biztos. Pedig ott vannak mindig a legkevesebben, nyolc után Aquincumtól is mindig van ülőhely. Zötyögés a Batthyányig. Régebben jobban bírtam az egész távot is, mostanában csak ritkán; valami jó könyv kéne, azzal könnyebb.

Az utolsó kocsiból lassabban lehet leérni a metróba, ez az egyetlen hátrány, de ez most nem számít, mert a rekordidő miatt sietni sem kell. Bérletem még egy napig jó, nem tudom, hogy ezt a huzatban didergő ellenőr pontosan látja-e a sasszemével; külön tanulmányt lehetne írni az aluljárói percepcióról. A mozgólépcsőn jut eszembe egy diplomamunka, amelyik arról szólt, miért nem állnak jobbra az emberek. Néha egyébként egész rendesen jobbra állnak, de ezt nem látni attól az egy-két deviánstól, aki akkor sem áll jobbra. Van, akit ez idegesít, engem nem. Babbage például azonnal megőrülne Pesten, ő külön tanulmányt írt a londoni utcai devianciákról. 165 felháborító dologról számolt be nyolcvan nap leforgása alatt; a számok persze a mozgólépcsőn nincsenek a fejemben.

Lenn a mélyben egy képet nézek, rajta az látható, ami fenn van. Illetve fenn most épp nincs nyár, tehát a kép hazudik. Általában a Forum Hotelhez állok, előtte egy hajón ott a felírás: „Éterem", mindig meg akarom nézni, tényleg így van-e kiírva, vagy csak a képet ragasztották rosszul, mindig elfelejtem. Már jön is a metró, „elgázolják egymást a vonatok", most csak egy perc tíz van köztük, szinte már veszélyes. Kossuth tér, a kedvenc kutyás szobrom, már soha nem rakják vissza a vak ember botját. A mozgólépcsőn szembejön egy jó kedélyű turista, valamit énekelget magában. Szélsőjobbosok szoktak itt néha kurjongatni, azt Babbage is biztosan feljegyezné magának. A bal oldalon feltrappolok, egy deviáns félrehúzódik, így kerek a rekordidő, nagyjából 37 perc.

Mélyi József, Szentendre–Budapest

KÖZLEKEDŐFOLYOSÓ

Hát, kérem szépen, a mai hideg, esős-szeles időre való tekintettel úgy döntöttem, hogy fedett pályán fogok közlekedni. A Városházán, bizony. Persze, odáig el is kellett jutni valahogy, de a kevésbé izgis részeket ki fogom hagyni.

Az van, hogy felújítjuk a lakást, abból sitt lesz, konténer kell. A konténerhez pedig területfoglalási engedély. Vagy mi a szösz. Nem mondom el, hány telefont bonyolítottam, hogy bebiztosítsam magam (nem közlekedéstéma, illetve átvitt értelemben az, bizonyos Pusch Lászlóval kommunikáltam, ti ismeritek? Abszurdba illő volt, genderszempontból főleg, vö. *Geschlechtsverkehr*). Gyalog mentem a Ráday utcából a Városház utcába, egyes szakaszokon az esernyőmet néztem minden más helyett, magam elé tartottam ugyanis a jószágot. Gondoltam, majd csak kitérnek előlem a szembejövők, nekik ugyanis hátszelük van. Nem szaladt bele senki az ernyőmbe, ez jó.

Megérkeztem a Városház utcai címre, két kapu is volt, bementem az elsőn. Kaján mosollyal fogadott a portás, és még vidámabb lett attól, amit előadtam neki. Első emelet, aztán balra, 101-es szoba. Hát én elindultam. Elmentem Demszky Gábor, John Emese, Hagyó Miklós meg még jó néhány többé-kevésbé ismerős név előtt. Csavarhúzós embereket nem láttam a névtábláknál, csak úgy mondom.

Mint az erdőben a kék jelzésen: ahányszor elbizonytalanodtam, annyi tájékoztató tábla, rajtuk a szobaszámok és az irányok. El is jutottam a célhoz, számos kanyar után. A 101-es szoba ajtaján hevenyészett felirat: Konténerelhelyezés ügyében fáradjanak a 168–172. számú szobákhoz! Nem tudom, miért nem csodálkoztam. Vissza a folyosókon. Nem tréfálok: eljutottam a 167-es ajtóig, ahol más világ, másik épület fogadott, és elölről kezdődtek a számozások. Visszafordultam, mégis megtaláltam a titkos kanyart, ahol folytatódott a számozás.

Most nem akarok jönni ezekkel az elcsépelt képekkel, Kafkával meg a kísérleti fehér patkánnyal. De hát ők tehetnek róla, tetszettek volna kicsit kevésbé sablonosak lenni.

Megérkezem! A XI. kerület illetékese csapzott fiatalember, nem sokkal előttem eshetett be az irodájába. (Még jó, hogy itt van, más kerületek illetékesei biztosan nem végezték volna el a munkáját.) Amikor előadom a kérésemet, váratlan riposzttal jön: Tetszett hozni rajzot? Hogy mit? – kérdem. Rajzot. És már olyan elgyötört az arca, szinte megsajnálom. Mert azt az ügyfélnek kell elkészíteni. A rajzot, hogy hová kerüljön. Értitek, a konténer a Bartók Béla úti járdán.

De hát én vagyok az ügyfél! – felelem. Tényleg ezt az idiótaságot mondom, annyira képtelen a helyzet. Olyan rajzot úgyse tudnék készíteni,

ami nekik jó. De ezt már nem mondom, látom a fiatalemberen, hogy vigasztalhatatlan. Nagyot sóhajt, nem küld haza (ez is jó), kinyit egy szekrényt, elővesz egy lepedő nagyságú, többszörösen összehajtogatott papírt, hajtogat még rajta kicsit. Fénymásol, ráír valamit, lepecsételi, kezembe nyomja: Tessék parancsolni! Készen vagyunk? Készen vagyunk.

Csak utóbb kezdek gyanakodni, hogy talán nem is ilyen papír kellene, nem is ilyen pecséttel. Ránézek az A4-es rajzra. Ilyet tényleg nem tudtam volna készíteni: a Bartók Béla út egy szelete a Bertalan Lajos utca elejével, berajzolva a sávok, az irányok, a villamossín, minden egyes közlekedési tábla, zebra, lámpa. Mik azok a kis pöttyöcskék a járdaszélen, csak nem a Demszky-karók? Beikszelt négyszög jelöli, hová tegyük a konténert. Fölötte a szomorú fiatalember kézírásával: „A konténer elhelyezése ellen forgalomtechnikai szempontból kifogást nem emelünk." Erről a papírról azért felelősen nem merném kijelenteni, hogy területfoglalási engedély. Ekkor már úton vagyok a folyosókon kifelé. És mivel az Ökotárs Alapítvány munkatársával beszélgetek telefonon, nem tudok figyelni az irányokra és az ajtók fölötti számokra.

Patkányösztönömben bízom, és nem kell csalódnom: pillanatok alatt a portához érek. A beszélgetést ott folytatom a belső udvarra néző nagy ablaknál, nézem az esőben pompázó egynyáriakat. Annyira időn belül vagyok, hogy meg tudom venni előre a vonatjegyemet holnapra, Debrecenbe.

Nádori Lídia, Budapest

ELNÉZÉST – BRÉKING NYÚZ

Ma este ezt az egyszerű kérdést kaptam e-mailben Sugár Jánostól:

„Erről neked nem jutott eszedbe semmi???"

Majd alatta bemásolva Nádori Lídia október 11-i bejegyzésének részlete (a helyszín Marosvásárhely): „Később fölsétálunk a Bolyai utcán, hogy megnézzük a Teleki-tékát, és üldögéljünk kicsit a délelőtti fényben a Bolyaiak szobra előtt, a padon. A lejtős utcán, az első emeletek magasságában tábla. Olyan, mint egy közlekedési tábla. Csak a felirata különös. Lentről ezt látom: »scuzi«, és arra gondolok: noha a román is újlatin nyelv, biztosan nem azt írták ide, hogy »elnézést«. Fentről nézve, a tábla másik oldalán viszont vitathatatlanul ez áll: »elnézést«. Andrásnak mutatom, aki nevet, és azt mondja: a ház, amely elé a táblát rögzítették, régen a táblabíróság épülete volt, ma viszont műteremház és a rendszeres szombati kiállításmegnyitók helyszíne. Szóval *street art*, ahogy gondoltam."

Kis gondolkodás után legalább az eszembe jutott, hogy mekkora hülye vagyok! Megérdemlem a három kérdőjelet (mert amúgy gyűlölöm az írásjelhalmozást). Meg még egy kövér feketepontot is. Hiszen egészen pontosan öt város utcáin (Budapest, Győr, Eger, Miskolc, Szombathely) és a Platán Galériában láttam a táblákat 2004 óta, a tavalyi *public art* akcióról pedig írtam is. Nádori Lídia közlekedési naplójában szereplő táblák Sugár János marosvásárhelyi kiállításának részei, az *elnézést* táblák román–magyar változatai. Sugár János *Ha nem provokálod, a hatalom láthatatlan – Power Is Invisible Until You Provoke It (©GFK)* című kiállítása október 18-ig még látható a marosvásárhelyi ARTeast Alapítvány b5 studio galériájában, a táblák pedig a Bolyai utcán. Még egy gyors repülőút belefér!

Fekete Zsolt felvételei

Elnézést, kedves János!

Frazon Zsófia, Budapest

2009. október 16., péntek

NÉGYKIFLIS NAP

Hétköznapokon minden reggel pontosan fél nyolckor ébredek. Nem csörgőórára, telefonra vagy kávéillatra (az is van, csak kicsit később), hanem öt pár talp heves csattogására, ahogyan rohannak lefelé a hegyen. Először három pár, hallhatóan kicsi talp, majd két pár zömökebb, szuszogósabb csattogás az aszfalton. És az elmaradhatatlan ordítás, persze. Ordítással kombinált rohanás – erre ébredek minden reggel: a hegy tetején lakó család rohan a buszhoz, fél nyolckor a fél nyolcashoz természetesen.

Felkelés, fürdő, kávé, mit húzzak, indulás. A hegyről a városba. Két külön világ, útközben átlépek faluból városba, múltból jelenbe, kertészből tanárba, satöbbi, satöbbi. Most más nem jut eszembe.

De még előtte megetetem a macskákat: Cilut, aki egy ártatlan pofájú vadállat, és elkergeti az udvarról a rókát (láttam!). És Matut, aki azért lett Matu, mert éppen Umberto Eco *Loana királynő*jét olvastam, azt a részt, amikor váratlanul megjelenik a főszereplő előtt egy macska, akit elnevez Matunak, nos, a mi Matunk pont ennél a résznél jelent meg az udvaron, és vett birtokba minket, nyilvánvalóan nem lehetett neki más nevet adni. Egyetek, aztán menjek már, mert a végén én is rohanhatok lefelé, csattogó 37-es talpak, piros cipőben, naná!

Indulás – lefelé. Az utam otthonról a munkahelyemig folyamatos lefelé haladás. Először az udvarban, a fák, bokrok között, lefelé a sok-sok lépcsőn. Felemelt kezem az arcom előtt (ez messziről elég hülyén nézhet ki, hiszen nincs is mögöttem senki pisztollyal), de így is belegabalyodok egy, a bokrok közé kifeszített pókhálóba. Körbetapogatom a fejem – nem ül rajtam egy pók sem, jól van! És ha már így a szemem előtt van a kezem, leellenőrzöm a körmömet is. Tiszta. Tegnap dolgoztam a kertben, eltartott egy ideig, amíg fekete körmű földművesből rendes tanár nénit varázsoltam.

Kulcs, kapu ki, kapu be, kulcs el. Még leszedek néhány érett fügét, és befalom. Az őszi, másodérésű füge egészen más ízű, mint a nyári, első érés. Aszalt íz, bágyadt napíz. No, akkor itt az utca. Ilonka néni eteti a kutyákat. Itt hadd álljak meg, jó? Ilonka néniék háza, bár egynek látszik, mégiscsak kettő. Vagyis egy, csak két utcában van. Az utcánknak ugyanis két neve van, és a házak hol ezen, hol azon a néven szerepelnek a nyilvántartásban (földhivatal vagy mi a fene). Így lehetséges az, hogy a közvetlen szomszédunk egy másik utcában lakik, és így lehetséges, hogy Ilonka néni másik utcában lakik, mint a vele egy házban lakó unokái! Amikor ideköltöztünk, és először kellett taxit hívnom, a taxis körbejárt két hegyet is, mire megtalált, mert ő pont a másik utcanevet tudta, mint amit én bemondtam. Ő tanított meg arra, hogy azt kell mondanom: a víztartálynál és a telefonfülkénél balra. És tényleg, ez működik. Egyáltalán nem hozza zavarba őket, hogy évek óta nincs is ott telefonfülke.

Kanyarog lefelé az út, sáros hátú kígyó. Az Öreg házánál kicsit lassítok, figyelem, hogy megkötötte-e a kutyáját. Szandokán, alias Szandi nincs jóban velem, néha nekem jön. Olyankor ordítok (így derült ki, hogy tudok), és félek rettenetesen a térdemtől három centiméterre vicsorgó pofától. Sose értem, hogy miért is nem harapott meg, és mitől adja fel egyszer csak. De most megúszom, megkötötte. Az Öreg egyébként grófi származék, az övék volt az egész környék, három hegy, le egészen a városig. Most egymaga éldegél itt.

Van még két kutyaveszélyes szakasz, de mindkét kutya bezárva, lejutok épségben. Elmegyek a kék víztartály és a nem létező telefonfülke mellett. Itt van a buszmegálló – ja még nem mondtam, én tömegközlekedős fajta vagyok. Buszozni azért is jó, mert itt tanulom a környéket. Az embereket, a hegyet, a lokális történelmet. Mindig megszólít valaki, akár ismeretlenek is, és mesélnek-mesélnek. Csudás történeteket hallok itt, amiket majd egyszer megírok. De nem most, mert menni kell dolgozni.

A buszmegállóban már ott várakozik Irénke, a gyönyörű ellenőr asszonyka. Szociális munkás diplomája van, szociális munkás állása viszont nincs, ezért ellenőr. Ott van Ó. V. is, akinek könnycsepp van tetoválva a szeme alá – ez a börtöntetoválások szimbolikájában azt jelenti, hogy már ölt embert. Vagy hogy meghalt egy barátja a börtönben. Én az előbbit képzelem hozzá, de csakis azért, mert így szép az a jelenet, amikor Ó. V., aki párjával virágárusításból él, tavasszal hatalmas, illatos orgona-, tulipán- és nárciszcsokrokkal várakozik a buszmegállóban. Egy szomorú szemű gyilkos könnycseppel az arcán illat- és színfelhőben áll a buszmegállóban.

Béla bácsi ma sincs itt, aggódom érte, mi van, ha megint belevágott a villám (ezt is elmesélem majd), ellenben János utolért a botjával – Kezét csókolom, Juditka! –, a fülében fejhallgató, de kihallatszik, hogy a híreket hallgatja, közben elkezd beszélgetni egy utcabeli asszonnyal, de a füldugókat és a híreket nem veszi ki a füléből, ezért ordítani kell, hogy hallja a választ, persze ő is ordít.

Megjött a busz, ma reggel Sanyi van, aki nem nagyon kedves, viszont pontos. Errefelé mindig ugyanaz a három-négy sofőr jár, ismerik a terepet, és télen is bevállalják a feljövést, ameddig csak lehet, sőt egy kicsit utána is. Mindenkit ismernek, őket is ismerik – falu a városban. Buszozni azért is jó, mert sok kerti praktikát hallok: az idősek, akik feljárnak a hegyre a kertjükbe, cipelik lefelé a zöldséget meg a jó tanácsokat. Szapulják a szárazságot, szapulják a jeget, ami elvert mindent, és szidják ezeket a fránya modern gombákat, amelyek elviszik a termést. A sok szapulás között vannak jó ötletek is, azokat kihallgatom, és elrakom a fejembe. Hallgatózni persze csúnya dolog, de ez igazából nem az, mert ezt úgy tessék elképzelni, mint egy kis, buszon mozgó kerti klubot, ahol mindenki mondja a magáét, és mindenki hallja, ha akarja, ha nem. Én akarom.

Nem tudom pontosan megmondani, hol veszti el falusi jellegét a busz, de a magyarürögin már sokan vagyunk, eltűnik a kertiklub-jelleg és a falusias fíling. Én is már inkább csak bámulok kifelé, aztán zavarba jövök, mert meglátom magam a tükröződő ablaküvegben. Te jó ég, milyen savanyú képet vágok! Megbámulom a hatalmas fehér Volgát a templom előtt, és a házszámot is, amelyet fából faragott Kismagyarország-táblába karcoltak bele. Bekászálódik velem szemben az ülésre egy kisgyerek, néha rugdalja a lábamat, nem vészes, de az anyja aggódik: Ne koszold össze a néni nadrágját! A néni, aki én vagyok, próbálok megnyugtatóan mosolyogni, semmi baj.

Beérünk az uránvárosi végállomásra, van tíz percem a csatlakozásig. Megnézem, hogy ott van-e az idős házaspár, aki mindig. Igen, ott vannak, mindig ugyanott állnak, és mindig ugyanúgy. A bácsi nagyon magas, a néni nagyon kicsi, szinte törpe. Nem beszélnek egymással, és nem is néznek egymásra. Bámulják az embereket, és várják a buszt. Most jut eszembe, hogy a buszon sosem látom őket. Hova lesznek? Legközelebb meg kell néznem. Beáll a busz, rajta a város legkedvesebb sofőrje (ezt szavazás mondta ki, és tényleg az!), mindenkinek egyenként köszön, és mosolyog. A második megállóban egyetemisták hada száll fel, közöttük a mi hallgatóink is – ha van kedvem, figyelem, hogy ki köszön, és ki próbál elsunnyogni úgy, mintha nem venne észre. Jó játék. Nem haragszom rájuk, ha nem köszönnek, akkor sem. Vizsgaidőszakban majd megnő a köszönési kedv. Mire az egyetemhez érünk, már rengeteg az ember, jobb is, hogy le kell szállni. Még beugrok a pékségbe, ma négykiflis nap lesz (este hatig bent leszek), befordulok a portán, aztán nekivágok a harmadik emeletnek. Megérkeztem.

Farkas Judit, Pécs

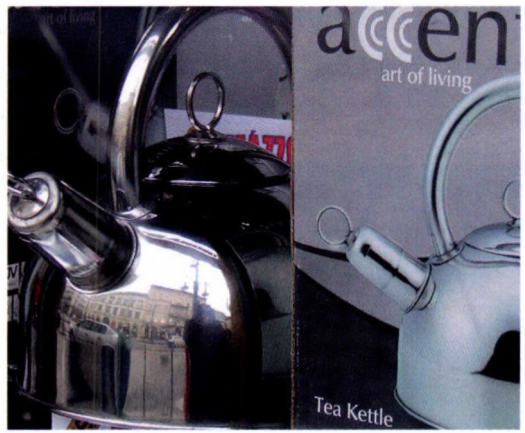
KISSÉ ELMOSÓDVA

Reggel busz-metró-villamos a LUMU-hoz. Üres vitrinekért jöttünk, életemben először (így), próbálok nem zavarba jönni. Nem jövök. Az ablakból a Dunára látni, persze kétszer ugyanabba a folyóba sose, a kulissza apad, asztali tárlók, üres csigaházak a fehér falak között. Kissé elmosódva én is itt vagyok.

Visszafelé a Duna-parton a közraktárak csonkolt falai. Szemerkél az eső. A vásárcsarnokban rétest veszek, aztán meg teát, kell a meleg ebben a cudar őszben. Az utca nem áll össze egésszé.

A Kálvin téri aluljáróban harminc sebtapaszt kínálnak kétszázötvenért. A férfi monoton kántálása hirtelen keserű káromkodásba fordul, mert senki se néz rá. Két másodperc és folytatja: Harminc sebtapaszt kétszázötvenért!

A délután bomlott ejtőernyő a városon; szenzációs és borzalmas hírek találkoznak. Régi képeket nézünk, a spanyol királyt egy lóversenyen, ahol a fehér ló éppen elesik. Munka után metró-villamos, aztán gyalog az esőben hazáig. Az egyik ablakban fekete macska ül, de mire lefényképezném, elugrik.



„A valóságot megírni mindig nagyon nehéz, így hát az igazság kedvéért megengedtem magamnak, hogy néha egy kicsit túllépjek rajta, vagy egy kicsit eloldalazzak mellette."[1]

Fisli Éva, Budapest

1 Az idézet forrása Robert Capa *Kissé elmosódva. Emlékeim a háborúból* (Budapest, Park, 2006) című kötetének borítója. *(A szöveggond.)*

2009. október 17., szombat

A TÁRSAS LÉNY ÉS A SZOMBATI FLÖRT

Na jó, akkor ezt a mait kezdjük egy vallomással: feltartóztathatatlanul hiszek a szocializációban. De ez nagyon összetett hit. Most csak egyetlen részével foglalkozom: a fizikai környezet és a viselkedés összefüggéseivel. Empirikus példa segítségével. És roppant egyszerű leszek.

Ugye ismerős az intelem: vonatutazáshoz csak sötét színű nadrágot és felsőt húzz, ne egyél és lehetőleg ne igyál utazás közben (egyrészt minden csülökig mocskos, másrészt érdemes megúszni a toalettnek nevezett aromás kis izét). A hosszú évek alatt a szülői jó tanácsot a hétköznapi tapasztalatok megerősítették. Ráadásul nagyon erősen belém ivódtak, annyira hogy reflexként még ma is működnek. (És imádom a Magyar Kétfarkú Kutya „Direkt nem takarítjuk a vonatokat. MÁV" feliratú matricáját. Mert egyszerűen igaz.)

Szombat reggel Győrbe kellett utaznom. A vonatválasztásnál általában azt veszem figyelembe, hogy melyik járat menetideje a legrövidebb. Szombaton mégsem ez történt. Ennek több oka is van. Győr felé a Keletiből vagy a Déliből lehet indulni. Miután a Déli nagyjából tíz perc séta (ez a szempont nyolc óra előtt akár perdöntő is lehetett volna), a Déli felé kezdett húzni a szívem. Igen ám, de a Déliből induló vonatok menetideje fél órával hosszabb, mint a Keletiből strartoló IC-é. Gyors mérlegelés: ha a Keletihez el kell metrózni (ami reggel várakozással együtt legalább húsz perc), akkor majdnem ugyanott vagyok, ráadásul a metróhoz alá kell szállni, a Keleti pedig az egyik legreménytelenebb és legelképesztőbb pályaudvar (ehhez elég csak a pénztárakra, az aluljáróra és a peronra gondolni), az IC-n van pótjegy (ezt, ha minőségi szolgáltatással is összefügg, bánja a fene), aztán a vonat újra átjön Budára (teljesen illogikus). De ez csak a játék része volt, hiszen pontosan tudtam, hogy azért akarok a Déliből indulni (a fél órával hosszabb utazás ellenére), mert a csuklós és áramvonalas francia vonaton akarok utazni, és kész. (Németországban a Regional Bahn közlekedtet hasonló szerelvényeket, és azok még emeletesek is, egy fél évig használtam napi rendszerességgel, és imádtam. Még ma is el tudom dúdolni a megállók előtti szignált. Mindig úgy képzeltem, hogy bőrnadrágos mackók táncolnak rá.)

Háromnegyed hét, indulás otthonról, kint még szinte sötét van, és valami pára is szemez. A kis utcákban még mindenki alszik, de az Alkotás úton már elég élénk az autóforgalom. Azért döntök a gyaloglás mellett, mert az 59-es villamos szombat reggel csak húszpercenként jár. Álmosan álldogálni pedig a legrosszabb a világon. Muszáj éreznem, hogy haladok.

A jegypénztárnál alig állnak, a pénztáros gyors, normális, még arra is figyelmeztet, hogy majd visszafelé hova kell tenni a pecsétet a félárú igazolványban. Újságvásárlás (*Magyar Narancs;* a címlapon Eliot Aronson, *A társas lény* szerzője, kedves, békés az arca, de a beszélgetés nem túl izgalmas), a peronon jegyellenőrzés, készségesen együttműködöm, jó utat kívánnak, majd felszállok. Kevesen vannak a vonaton. Válogathatok az üres boxok között, végül a páholy mellett döntök (kis nosztalgiával gondolok a Regional Bahn emeletére, talán kicsit dudorászom is a mackós nótát). Szép a vonat.

Az utazás egyben időutazás is. Ilyesmi lehet, amikor betör a „civilizáció" egy „primitív" kultúrába. Persze minden fronton nincs áttörés. Például elképesztő a szakadék a vonat és a Győr felé vezető út vasútállomásai között. Egyik ufó-leszállópálya a másik után: Biatorbágy, Bicske, Szárliget, Alsógalla, Tatabánya, Vértesszőlős, Almásfüzitő felső, Szőny, Ács, Győrszentiván – most ennyi jut eszembe. Töredezett betonkockák, a repedésekben térdig érő gaz, rozsdás korlátok, lepukkant beállók, általában plexi nélkül, szemetes sehol, a bokrok alja viszont csupa mocsok, általános a szürkeség (pedig már majdnem kisüt a nap). A MÁV az országimázs-építésben láthatóan élenjár (holtversenyben a BKV-val).

De a vonaton belül minden nagyon más. A kanyargó hosszú cső belseje tiszta, akárcsak az üléshuzatok, az ablakok alatti gumiperem is rendben. A rozsdamentes acél szemetesben kiszedhető nejlontasak. Alacsony padlós, így könnyű a felszállás, kerekes székes biztonsági öv, kerékpárszállítás, mindenhol tilos a dohányzás. Az egésznek szolgáltatásszaga van (sehol a vécébűz). Egyelőre úgy tűnik, ez az utasokra is hatással van. Nincsenek elszórt cuccok, firkálás, rongálás, a csendben gyorsuló, halk vonatban a beszélgetések is egészen halkak (bár kevesen vagyunk). A fel- és leszállás gyors, Komárom kivételével sehol nem állunk egy percnél többet, az ajtók gombnyomásra működnek, nem kell rángatni, cibálni, kászálódni. Egyszerűen nem érzed, hogy expedíción vagy, csak egyszerűen és normálisan utazol. A komfort a legjobb szó minderre. Egyre határozottabban áltatom magam azzal, hogy ebben a korrekt kapszulában mi, utasok is lényegesen normálisabbak vagyunk, és a személyzet is nyugodtabb. Hiszen ki ne dolgozna kulturált munkahelyen! (Ugyanerre a következtetésre jutottam, amikor megnyílt a Szabó Ervin Könyvtár

felújított központi könyvtára: a könyvtárosok elviselhetetlen, pufogó, „meg nem értett zseni" serege egyszerre normális és segítőkész kiszolgáló személyzetté változott. Nekem se ártana egy rendes asztal végre a múzeumban!)

Nem éreztem soknak a két órát, és arra gondoltam, ha valaki Győr irányból naponta jár be dolgozni Budapestre, akkor méltán érezheti, hogy korszerű, európai minőségű szolgáltatást vesz igénybe. Aztán, ha Budapestre ér, akkor ez az érzés úgyis hamar elmúlik.

Még este hazajöttem, és egyetlen reggeli megállapításom sem veszítette érvényét. Megmagyarázhatatlan elégedettség és jó érzés uralkodott el rajtam. Most már biztos vagyok benne, hogy a fizikai környezet ilyen minőségű javulása észrevehető hatásokat eredményez. De arra továbbra is kíváncsi vagyok, hogy ez mikor éri el a vasútállomásokat és a Balaton irányába közlekedő marhavagonokat. Hogy mikor váltja fel a civilizáció a primitív kultúrát. (Pláne, hogy legtöbb helyen csak néhány doboz festékről, forró, mosószeres vízről és erős keféről lenne szó.)

Frazon Zsófia, Budapest–Győr–Budapest

2009. október 18., vasárnap

VAKABLAK

Fisli Éva, Budapest

2009. október 19., hétfő

LÁTOD-E, BABÁM

Vonattal utaztam Debrecenbe. Visszamenőleg is evett a sárga irigység: míg Pécsre és Pécsről továbbra is ritkán és hosszan járnak a vonatok, az északkeleti irányba óránként indul IC a Nyugatiból, és a menetidő is rövidebb, mint Pécsre. A párhuzam *tényleg* nem az EKF miatt jutott eszembe, hanem mert Pécsett éltem tizenkét évig.

Az ablakon felirat: „A légjavító-berendezés csak zárt ablakok mellett üzemel jól." Amúgy a kedvenc feliratom szintén vonatról származik – a pécsiről. Az egyik WC-ajtón virított, pontosabban narancssárgállott, és így szólt: „NEM HASZNÁLHATÓ! Szíveskedjék másikat keresni! Köszönjük." Fölötte még egy rejtélyes szó: „Y-bárca". Le is téptem, haza is hoztam, megvan még, természetesen a WC-ben.

Asztalnál kapok helyet, menetiránnyal szemben, ablak mellett. Igazán tutkeráj, csakhogy velem szemben hosszú lábú fiú ül, az ülésemről veszi le a lábát, amikor megérkezem. Az első húsz percben hallgatólagos egyezséget kötünk: én nem nyújtóztatom a lábam, ő nem rúg belém. Az egyezséget úgy tízpercenként felrúgja (bocs). Lehet, hogy mégis meg kellett volna beszélni.

Szajol: eszembe jut az, ami a legtöbb embernek eszébe jut erről a helységnévről. Ha az a vasúti átjáró volt a szerencsétlenség színhelye, ami mellett elsuhanunk, akkor megállapítható, hogy sorompó még mindig nincs, csak lámpa.

A közlekedési eszközökön való mobiltelefonálásról szerintem külön blogot kéne indítani. Emlékszünk a régi időkre és anyáink kedvelt fordulatára: nem telefontéma? Milyen régen hallottuk ezt a mondatot, igaz? Persze, ma már nem hallgatják le a telefonbeszélgetéseket (dehogynem). De nem is azért. Bármiről, bárhol, bármikor képesek vagyunk telefonon beszélgetni, ugyan már, mi lehet az, ami nem telefontéma manapság?

A mellettem ülő férfinak valami fontos változtatást kell végrehajtania egy megbízásán. Többször, többekkel beszél arról, hogy mégsem kéne erőltetni azt a csillapítóaknát („ha beleengedünk három bár nyomást, orrán-száján jön kifele"). Ha jól hallom, az ügyfelet is igyekszik meggyőzni ugyanerről. Másvalakinek pedig tagoltan, többször is elmondja, milyen kóddal lehet belépni a mailboxába.

A büfékocsiban eszem valamit, amit az étlap milánói erőlevesnek titulál. Kalandos vállalkozás: porleves, amelybe gondos kezek gépsonkát aprítottak – utána viszont igazi, finom Lavazza kávé jön. Itt egy úgynevezett rév-vám típusú fiú telefonál. Azokat hívom így, akik rettenetesen gyorsan beszélnek, viszont telenyomják a beszédüket kötőszavakkal, sőt képesek egész mondatokat alkotni úgy, hogy kizárólag redundáns elemek legyenek bennük. Így aztán pontosan annyi ideig tart a mondanivalójuk, mintha valamivel lassabban mondanák, és csak azt, ami kell. Ha jól értem, éppen elhajt valakit, aki jelentkezett náluk munkára. Na jó, lehet, hogy hasonló helyzetben én is így beszélnék. Utána hosszan, duruzsolva diskurál, évődik, tessék, a torokhang is eltűnik.

A jegyvizsgáló megismer a büfében, nem kéri a jegyemet, csak mosolyogva biccent. Két eset lehetséges: vagy osztályon felüli az arcmemóriája, vagy le tudja olvasni az arcokról, ki az, aki már előjött a farbával. Mindkettő tanulható, de mindkettőre születni kell.

Másnap, már hazafelé, a debreceni állomáson ér a felismerés.

Ki tudja, mióta van az a bizonyos IC-szignál, ami úgy tud vibrálni a Déli pályaudvar visszhangos csarnokában? Szóóó-dóóó-rééé-szóóó? Megvan? Mindig is négy hosszú, kitartott hangnak hallottam. Most, ki tudja (?), hány év után, a debreceni állomáson hallom meg, hogy az IC szignálja valójában a „Látod-e, babám..." kezdetű magyar népdal első sora.

Gyors slágermagyarázat fejben. Mert hát valamiért választották ezt a nótát. Nézzük csak!

Látod-e, babám, látod-e, babám
Amott azt a nagy hegyet?
Míg azt látod, míg azt látod,
Én a tied nem leszek.
Azt a hegyet a zsebkendőmnek a
Négy sarkában is elhordom.
Mégis a tiéd, mégis a tiéd
Leszek, édes galambom.

Talán arra utal, hogy mennyivel egyszerűbb vonattal átkelni a hegyen, mint elhordani azt, zsebkendőnek a négy sarkában. Szóval hogy becsüljük meg magunkat, és ne panaszkodjunk, ha olyasmi történik, mint amiről még az odafelé úton mesélt egy lány a vele szemben ülő nénének: hogy a barátjának a legutóbb ki kellett szállnia, és sokadmagával eltávolítani a sínről egy fát, amelyet a vihar döntött oda. Mégiscsak könnyebb, mint elhordani a fél Keleti-Mecseket.

Nádori Lídia, Budapest–Debrecen–Budapest

2009. október 20., kedd

GYALOGBUSZ

Megint közlekedem. Tegnap is utaztam, és terveztem, hogy leírom, mert nem minden nap járok a nyolcadik kerületben, főleg nem sötétedés után, de aztán olyan simán megúsztam minden különösebb esemény nélkül, hogy elmaradt a beszámoló.

Ma nem *csak úgy* mentem valahova, hanem az egyre halmozódó elintéznivalók egy részét összegyűjtve megterveztem egy körutat, amellyel jó pár apró-cseprő ügyet kipipálhattam. Amióta a bringát időjárási és térdsérülési okok miatt kénytelen voltam letenni, maradt a gyaloglás és a BKV. Gyalogolni kifejezetten szeretek, ez az a közlekedési forma, amely mindennek ellene megy, ami ma jellemzi a nagyvárosi nyüzsgő életet. Lassú, csöndes, teljesen ösztönös és nagyon meditatív. Ilyenkor lehet elmélkedni, álmodozni, ötletelni vagy csak megfigyelni.

Jóval többet gyalogolok, mint amennyit egy átlagközlekedő logikusnak vagy értelmesnek tartana, de tényleg szeretem csinálni. Így az utazásaimat nagyon lazán tervezem, első helyen semmiképp sem a hatékonyság, a praktikusság és a háztól házig elvek állnak. A BKV-t megpróbálom úgy használni, hogy ne sokat sérüljek lelkileg. Nehéz ezt megoldani, de kis odafigyeléssel jól megúszható. A metrót egyértelműen kihagyom, az számomra a legkiábrándítóbb, kőkemény valóság, némi rémálommal az aluljárókban.

A mai első úticél a Lónyai utca volt. A kettőtizenkettessel mentem a Boráros térig, onnan gyalog. Egy rövid megbeszélés után továbbindultam a Királyi Pál utcába. Tudtam, hogy ez lesz a kedvenc része a mai napomnak. Már az utca neve is kicsit mesébe vagy valami fura álomba illik, hát még a két kis hely, ahova készültem betérni. Bár át kellett verekednem magam a Kálvin téri akadálypályán, de amint ez sikerült, bejutottam az utcába, kisimult a terep, és a kedvem is.

Először a nagyon szép nevű *Utas és Holdvilág* antikváriumba léptem be. Apró kis üzlet, középen asztallal és székekkel, otthonos hangulatú könyvespolcok, a gyerekkoromból ismerős könyvgerincekkel, halk zongorazenével. Nagyon szeretem az ilyen helyeket. A falakon csupa klaszszikus illusztrátor munkái, Reich Károly-metszetek és hasonló csemegék. Itt sem időzöm sokat, továbbállok.

Csak pár házszámmal arrébb kell sétálnom, és máris felbukkan a csodákkal teli Rózsavölgyi csokoládébolt. Gyönyörű bonbonok, rájuk sem merek nézni, mert elhatároztam, hogy táblás csokoládét választok. Közben kardamomos és repcemézes kóstolóval kínál a kedves leányzó a pult túloldaláról. Nem utasítom vissza. Kiválasztom a két legcsalogatóbb feliratú táblát, és nehéz szívvel innen is kilépek.

Újabb akadálypálya vár, amelyen keresztül a Petőfi Irodalmi Múzeumhoz jutok. Itt kiderül, hogy a kiállítás, amelyet szerettem volna megnézni, leginkább csak az én elképzeléseimben élt, és valami hasonló, de messze nem olyan érdekes, ami a valóságban hatszáz forintért megtekinthető. Most akkor inkább ezt nem.

A vásárcsarnok a következő helyszín. Séta visszafelé. Útközben találok egy nagyon kellemes hangulatú kis kerámiaműhelyt, melyről szeretem azt gondolni, hogy ez csak most, nekem termett itt. Ha egy öltönyös üzletember sétált volna erre, akkor egy bank állt volna a helyén. Ha már így megszólított, bementem és körülnéztem, nem is csalódtam. Jól megjegyzem a helyet, lesz még itt dolgom. A vásárcsarnok pincerészlegében *szusi*kellékek után kutatok. Bár mindent lehet kapni a kis ázsiás szaküzletben, taszít a hely, így igyekszem gyorsan meglátni a szükséges elemeket, és menni innen elfele.

Elérkezem a leghosszabb szakasz megtételéhez, a Szépvölgyi útra kell eljutnom. A terv: villamos a Jászaiig, séta a Margit hídon, majd újabb villamos a Kolosy térig. Totális káosznak tűnik számomra a feltúrt szakasz a Szabadság híd pesti hídfőjénél. Próbálom az elketrecezett és ledeszkázott területeken keresztül meglátni, hogy mi is a helyzet a villamossal. Járkálok egy picit, miközben pont érkezik egy villamospótló feliratú busz ahhoz a megállóhoz, ahol épp tanácstalankodom. Rendkívül megörülök, hogy milyen egyszerűen megoldódott a helyzet, így gyorsan felugrom rá, és az sem keserít el nagyon, hogy az ellenkező irányba haladó buszra. Na persze, akinek van bérlete, nem aggódik! Sőt, kifejezetten szeretem, amikor még eggyel többször használom. Rendkívül aránytalannak és igazságtalannak érzem az árát, ezért mintha ez valami bosszú lenne, kárörvendően boldog vagyok, hogy még kevesebbet nyertek rajtam. De aki nem elég vagány a blicceléshez, annak ez marad.

Az első megállónál leugrom a pótlóbuszról, át a túloldalra, és várom a visszabuszt. Villamossal kellemesebb lenne ez a szakasz, már csak azért is, mert a villamos jóval alkalmasabb a síneken való közlekedéshez, másrészt alaphelyzetben (ha van ilyen) nincs szétütve az egész vonalon a kilátás. Betongerendák, állványok, mindenféle óriás – leginkább romboló –, kevésbé építő – eszközök. Cigarettázva unatkozó munkások. Voltak dolgozó munkások is: a teljes szakaszon összesen ketten. A villamossínek mellett szuper védőfelszerelésben és szemüvegben gyártották az eszméletlenül fehér színű és csillogós szikrákat, a buszon ülő, védőszemüveg nélküli utasok szórakoztatására. Nekem nem fájt a szemem, szép volt. Kicsit arrébb történt, hogy az útburkolati romokon megállt egy rendőrautó, és egy bilincsbe vert rabot vittek sétálni a rendőrök. Csupa kaland!

A Margit hídhoz közeledve rájöttem, hogy ott sem lesz akkora élmény a séta, hiszen a Margit híd helyett is valami szürreális ketreces labirintus üzemel jelenleg. Így bár csak egy megállóról volt szó, a kombinót választottam. Csak legyünk túl rajta gyorsan! A Margit hídtól villamos a Kolosy térig. Utolsó része az utamnak, innen már közeledem haza, és ezt kicsit sem bánom. Nagyon fárasztó közlekedni.

A Kolosy tértől séta a borzalmas nevű Montevideó utcai irodaházig, ott villámgyors ügyintézés, és visszaindulás. A Szépvölgyi út ezen szakaszát nehéz elhagyni úgy, hogy be ne térjen az ember a híres-neves Daubnerbe, ez most részemről nem is marad el. A sor mindig hosszú, de mindenki türelmes, mert a végén úgyis jól jár. Tíz darab meleg tökmagos pogácsa a jutalmam. Egyet rögtön meg is kóstolok, szükségem van az erőre a hazaúthoz.

86-os busszal jövök el a Clark Ádám térig, majd onnan a százötössel hazáig. Az alagút előtt nagyon rossz a buszra várni, olyan mintha egyáltalán nem is levegőt szívna az ember, hanem csak mérget, és az addig tartalékolt oxigén segítségével maradhatna csak életben. A százötösről a Királyhágó téren szállok le, mert nem sokkal többet kell gyalogolnom hazáig, mint az Alkotás úton, viszont a díszlet sokkal szebb az Ugocsán hazáig.

Agócs Írisz, Budapest

INDULHAT A NAP

Reggel munkába menet. A leggyakoribb napi közlekedési rutin, az esetek többségében dolgozni megyek, mint ma is. Gyalogjáró vagyok, leginkább gyalogolni szeretek reggel – különösen, mivel a reggelek általában morcosak, ilyenkor a zsúfolt tömegközlekedést nem viselem el. Így választottam az itteni lakhelyemet is, szerencsére 20-25 perc gyalogút az irodámtól. A mai reggel sajnos kivétel, mert az irodát útba ejtve kell továbbmennem egy megbeszélésre, így korán kell indulnom, és tömegközlekednem, marad a busz, majd a metró. Nem szeretem a metrót.

Kilépek az ajtón, a Grand Sablon mindkét, az enyémmel szomszédos utcájában egy-egy buszmegálló pár lépésre, mindkét busz elvisz ugyanoda. Az utca végén rövid gondolkodás, na, legyen akkor a 95-ös. Jó választás, egyszerre érünk a megállóba a busszal. Brüsszelben tréfás szokás, hogy a buszmegállóban állva inteni kell a sofőrnek, hogy megálljon. Ezt persze tapasztalatból tudom, miután a mellettem lassan elguruló, majd pár lépésre egy piros lámpánál megálló busz sofőrjét egyszer utolértem, és bekopogva magam számonkértem. Szerencsére itt már integettek, felszállunk. Az errefelé korai időpont miatt kevés az ember, egyedül ülök egy négyes ülésen. Újabb szerencse, új típusú a busz, leér az ülésről a lábam. A másik típusú buszon nem ez a helyzet, nagyon vicces tapasztalat, mikor az embernek kalimpál a lába, ha kényelmesen próbál ülni, mint a gyerekeknek.

Ma reggel gyönyörű őszi idő van, süt a nap, ez itt nem jellemző az évszakra. Mindezt már a buszablakból látom, mert a kaputól a felszállásig tartó kétperces szakaszon nem vettem észre. Megbánom, hogy nem gyalog vagyok, menet közben kiszámolom, hogy tíz perc lehet a különbség a menetidőnkben. Na de már késő! Nézek ki az ablakon, aranysárgák a Notre Dame du Sablon csipkés tornyai, csillog a Palais du Justice arany kupolája is. A Place Royale-nál jönnek a kedvenc ablakaim, szerintem a sok borult idő miatt három ablakra azúrkék, kövér felhős, nappal is fluoreszkálva fénylő tapétaszerűséget ragasztottak. Tényleg hat, legalábbis rám, ha ködös-szemerkélős időben látom. Kanyarodunk tovább, itt bukkannék ki, ha gyalog jöttem volna.

Átvágunk az óvárost övező forgalmas körúton. Korán van itt még, tényleg, simán átjutunk, a soksávos útrendszer forgalmát a rengeteg közlekedési lámpa ellenére kézzel irányító, autók között lavírozó rendőrök sincsenek még szolgálatban. Ezek szerint az igazi csúcsforgalom itt mintegy fél óra lehet. Esetleg valami iskolaszünet van, mert már tegnap is mintha kevesebben lettek volna. Kiszállok a Trone-nál, még egy rövid séta a kis parkocska mellett, be a kapun, gyaloglás híján nem lifttel megyek, két emelet a szép art deco csigalépcsőn, megérkeztem.

Aztán fél óra múlva jön a következő, sokkal kellemetlenebb szakasz, metróval. Mivel időre megyek, nem merem bevállalni ismét a buszt, hátha már nagy a forgalom. Elképesztően lassan tudnak menni itt a buszok, buszsáv sehol, nem szeretnék buszsofőr lenni. Meg közlekedési rendőr se. Utálom a metrót, hacsak tehetem, nem avval megyek. Hát most nem tehetem, lemegyek a sötét föld alá, fintorgok. Szerencsére itt sincs nagy forgalom, a tömött metró a legrosszabb. Beszállás, kiszállás, átszállás, metrópofa. Kevés a mobiltelefonáló is, hallgatom a megállóneveket soroló hangot. Aztán felhangzik mellettem egy hosszú röhögés, amilyet az ember nem bír abbahagyni, a hang nem kellemes, és anakronisztikusan hangzik a csöndes kocsiban. Oldalpillantás, jé, ez egy nőé, de jó neki, vihog rendületlenül. Merode, ez a megállóm, kiszállok. Megkeresem a helyes irányba vezető patkányjáratot, és elindulok a mozgólépcsőn felfelé, a föld fölé. Fent mellbe vág a napfény. Nézek körbekörbe, nem tudom persze, a hosszú úton melyik oldalon és irányban is van a keresett házszám, nem jártam még ott. Nagyon rosszul tájékozódom, metróból kijövet pedig jellemzően rossz irányba indulok el. Halványan rémlik a *Google maps* térkép, elindulok a vélt irányba, sebaj, majd pár lépés után kiderül, helyes-e. Lámpa, épp piros. Megállok, és elönti az arcom a langyos napfény. Becsukom a szemem, jaj, de jó! Élvezkedem, remélem, sokáig tart a piros. Két magyar hang rám köszön, szem kinyit, itteni gyakornokok, egy helyre megyünk, ezek szerint jó irányba indultam. Szem visszacsuk, a jó kis piros még tart, nem akarok megmozdulni, iszom a fényt, mint a gyíkok. Nem vagyok itt. Mondom a két lánynak, menjenek csak, majd délben, visszafelé menet szedjenek fel a kereszteződésben, én ugyan nem mozdulok. De nem vesznek komolyan, ők különben is fáznak. Én, ha a nap süt, nem fázom, pedig tényleg maximum tíz fok lehet.

Zöld lett, mehetünk, egy kolléga a túloldalon már várja a gyakornokait, sétálunk négyen a Terveurenen, a kapu előtt belefutunk az ötödik kollégába, mi van itt, mindenki itt nyüzsög ma? Beérünk a terembe, jó meleg van, szerencsére olasz régió a házigazda, így a bejáratnál finom, olasz kávé fogad, szintén ritka kincs errefelé. Rávetem magam, indulhat a nap.

Derjanecz Anita, Brüsszel

2009. október 21., szerda

UTCAFRONT

Az okmányiroda márpedig jó dolog. Az ügyintézők emberből vannak, a rendszer ki van találva, nincs anyázás, fogaknak csikorgatása, ó, áldom én az okmányirodákat!

Megint tíz évig érvényes vagyok. Azt veszem észre, hogy nyilvánosan megszagolom az új személyimet. Minden könyvvel ezt csinálom, és biztosan nem illik, de elemi a késztetés, hogy megtudjam, milyen illata van, ha régi, ha új. Ez itt persze csak egy kártyalap, mégis beindulnak a reflexeim. Az ügyintéző nem nevet ki, sőt velem nevet – ó, áldom én megint az okmányirodákat!

A kerületben avarégetés van. A családi házak kertjéből terjengő füstszag. Befordulok, az egyik utcában félig leszakadt redőnyt veszek észre.

Át kell vágnom a könyvtár felé, rendezni tartozásomat; ráültem Moholy-Nagyra, tetemes késedelmi díj. Hazafelé juszt is a vaskos *Látás mozgásban* a hónom alatt. Diákok vágnak át a parkon, egy darabig velük ballagok. Amott fa hétvezérek, emitt kő-Petőfi, aztán Szécsi Margit.

A villamossal csak egy megálló, aztán megint sétálok. Tacskókölyköt vezet pórázon egy kisfiú. A kutyán narancsszínű anorák; egy számmal nagyobb, mint az eb. Azért a mozgásuk egyenes vonalú, egyenletes, ámbár... szaggatott kicsit. Tipitipitipi placccs – valahogy így képzeljük el.

A lakótelepre érve észreveszek egy megállapíthatatlan korú férfit, kempingbiciklivel. Lábán csizma, fején sapka, szájából pipa lóg, úgy biciklizik a házak között, lassan, nyugodtan. Néha megáll, beletúr az utcai szemetesekbe. Az ő kondenzcsíkja dohányszagú.

A ház előtt a közterület-fenntartó munkásai gereblyéznek, talpig zöldben. Az utcán talicska, vasvilla (Zselicben: vazsvella), rajta száraz levelek nyársra húzva, ennek is szaga van.

Nagyot szippantok belőle, mielőtt lépcsőzni kezdenék.

Fisli Éva, Budapest

ALUL-FELÜL

Kovarszki Andrea, Budapest, Wesselényi utca

2009. október 22., csütörtök

VARÁZSLÓK, BOSZORKÁNYOK

Na nem azért, mert néprajzos vagyok, nem-nem, ezek hétköznapi varázslók és boszorkányok, az egyiktől nagyon megijedtem, ezt akarom kiírni magamból. *EtnoMobil*-írásterápia.

Ma nem kell dolgozni menni (őszi szünet, hurrá!), de lemegyünk a városba ügyintézni. Autóval. Tehát ez autós utazástörténet lesz.

Az autó – természetesen francia! – olyan, mint egy nagy hajó, ülése kényelmes fotel. Rettentően kicsi vagyok benne. A terep (meredek és szűk parkolóhely, keskeny, meredek út beláthatatlan szurdokkal a végén) másokra a frászt hozza, R. viszont magabiztosan és nagyon jól vezet, hajózunk lefelé a keskeny úttesten. A kutya (Szandi) szabadon, de bibibí, most nem tud megtámadni. A buszmegállóban (emlékeznek: kék víztartály, nem létező telefonfülke) nem várakozik senki, csak a Bolond Mari néhány széthagyott cucca hever a földön. A Bolond Mari négy éve még egy tipp-topp kis nő volt, ötvenes évei és alkoholizmusa elején. Akkor még néha megverte a gyerekeket, akik csúfolták, ha részegen battyogott haza – szépen kifestve, kiskosztümben. Ma már csak verbálisan goromba, egy lepattant, ijesztő alkesz, aki az utcákon kóborol, buszmegállóban alszik a padon, és aki már nem bírna el a gyerekekkel. Esténként hallom, ahogy a szemben lévő hegyen ordít valakivel (talán saját magával?). A szeme viszont mindig megfog: nagy, barna, figyelő szemek. Múlt héten odaült mellém, és elkezdett mesélni (igen, ő is mesélhetne csudás történeteket) arról, hogy a szobájában a villanykörtén fekete valamik vannak, amelyektől nem bír aludni. Rettentően kíváncsi lettem volna a folytatásra, de jött a busz, és mivel erre másfél óránként van járat, az ember meggondolja, hogy kihagyjon-e egyet. Ennek a történetnek lőttek, sajnos.

Na de most nem ül ott a padon, csak néhány sáros, színevesztett póló (ruhagyűjtő-mániás) és üres műanyag palack (korábban asztali bor, most már pad alatti bor) mutatja, hogy arra járt.

Az úton szembejön Zoli postás, kérdezzük, hozott-e valamit, nem, ma nem hozott semmit. Zoli postást nem tudja megzavarni az utca két neve, mindent kihord, ami kihordásra vár, mindig a megfelelő helyre, és még az sem fog ki rajta, ha a szemben lévő hegyre címezve jön a levelünk. Ilyenkor – úgy képzelem – kuncog egyet magában, „hm, hm, nem tudtok kifogni rajtam, barátocskáim, kedves gépírókisasszonyok, hivatalnok urak, tudom én, hogy hol lakik F. J. és H. R., jobban tudom, mint Ti, és el is viszem nekik ezt a levelet", és már mászik is fel a mi hegyünkre, lépeget is keresztül egy kert végi, keskeny ösvényen, leereszkedik a rozsdás kapunkhoz, és bedobja a levelet a kopott postaládánkba. Így ni! (Micsoda közlekedéstörténetet írhatna! Busszal fel a hegy aljára, aztán onnan gyalog úttesten, dűlőn, ösvényen, kutyafogak között télen-nyáron, forróságban-fagyban!)

Zoli postás tegnap nem talált itthon minket, értesítőt dobott be, ezért ma autózunk, lefelé a hegyen, be a városba, el a postára.

A posta előtt parkoló, abban sok-sok parkoló autó, de „egy hely mindig van". Ezt mondja R., és amint kimondja, tényleg, mint egy varázslat, egy hely mindig van. Az lesz a miénk. Én nem megyek be, kint várakozom. És ez nagy hiba, mert bent várakozni mégiscsak jobb lett volna, mint idekint a magát fehér boszinak nevező, de szerintem fekete boszorkány karmai közé keveredni. Nagydarab asszony, piros melegítőben, botorkál a parkolóban, meglát, felragyog a szeme, rám mosolyog, kedvesen, tényleg kedvesnek látom a mosolyát, és elkezd felém kacsázni. Azt hiszem, hogy ismerem, hogy ő az az asszony, aki múltkor megszólított a buszmegállóban, és elmesélte a fél életét. Leengedem az ablakot, és akkor látom, hogy nem ő az, de már bent is van a keze az ablakon belül, nem tudom felhúzni. Le akarja venni rólam az átkot, hiába mondogatom, hogy nem kell, köszi, jól jön az nekem még valamire, de ő félt engem, mert hatalmas veszedelem, halálos átok ül rajtam, és nagy bajban vagyok, és meg akar menteni. Mert ő egy fehér boszi. Azt, hogy nagy bajban vagyok, már én is érzem, és hogy átkozottul nagy marha voltam, hogy leengedtem az ablakot, azt is, de szétlapítani mégsem akarom a kezét, mi a fenét csináljak?! Nyomul be derékból az autóba, nyújtja a kezét, hogy majd úgy leveszi az átkot, és furcsa módon szívesen odaadnám neki, szívesen megfognám a kezét – mi ez, mégiscsak boszorkány, vagy mi? megbabonázott? –, de végül is nem adom a kezem. Na jó, akkor legalább pénzt adjak. Adok neki egy ötszázast, de már közben, ahogy keresem a pénztárcámban, mondja, hogy egy ezrest kér. Nyújtom az ötszázast, nemigen akarja elvenni, kéri az ezrest, nehéz eltartani a családot. Meglátom R.-t közeledni az autóhoz, na, hála istennek! Döbbenten nézi a hatalmas testet, amely lóg ki az autóból, aztán meglátja a rémült tekintetemet is, elkezdi szaporázni a lépteit. Közben meglátja őt az asszony, elveszi az ötszázast, melyet én megbűvölve nyújtok felé, már ki is szuszakolja magát az én térfelemről, meglódul R. felé, de az hirtelen beugrik a kocsiba, indít, és csikorogva elhajtunk.

Most veszem észre, hogy reszketek. Mi volt ez? MI VOLT EZ? Balfékségem (egyik) története, tudom.

Hazafelé még két helyen megállunk, veszünk bort, felszaladok a tanszékre egy könyvért, hazaérünk. Valahol félúton felfelé elhagyom a feszültséget, süt a nap, kimegyek a kertbe. Átok ellen legjobb a kertészkedés. Ma már inkább nem megyek sehova. Műveljük kertjeinket!

Farkas Judit, Pécs

TÖRTÉNET MANKÓVAL

A Nagymezőtől a Királyig egy megálló, épp csak az érzés kedvéért. A hetvenes troli hátulján különös Ganz-Skoda felirat. Csillog, mintha nem volna története sem.

Mintha a házak nem volnának szavaktól súlyosak. Mintha csak enyhe októberi este volna, kontextustalan, amelybe beleharangoznak hét órakor, és ahol a legfőbb gondom, hogy ezt észrevegyem.

A Király utcán a Deák tér felé végig öltönyös emberek jönnek szembe. Mint a szürke urak a Momóból, csak ezek itt feketében és kalaptalanul. De veszettül fontosak.

Az egyik kapualjból csapzott, szakállas férfi szól:Fogd meg a kezem! Továbbmegyek. Utánam kiált: Állítsál már fel! Visszalépek, nem szólok, csak nyújtom a kezem. Megkapaszkodik, felhúzom, a mankójáért nyúl, kitámasztja magát. Hallom, hogy bosszús: Hát ez kell? – kérdi, hát kiáltania kell, hogy fölsegítsék? Anélkül, hogy ránéznék, vagy mondanék valamit, indulok tovább. Aztán elbiceg ő is valamerre. Így megy ez – mondaná Vonnegut. Így megyünk.

Fisli Éva, Budapest

OST-ROMOLJ MEG

Ma délután fél négykor ért véget az a munkahét, amely a múlt hétfőn kezdődött. Tizenegy napig levegőt venni se volt időm, milyen szerencse, nem is lett volna hol és miből.

Ezúttal a vásárcsarnoktól a hídig tartó járdaszakasz hiányzik a város szövetéből, rakják a járdát. Rakjátok csak, fiúk, rakjátok! Én élvezem ezt az ostromállapotot itt, a Kálvin téren és a Vámház körúton. Habár most nem nagyon értem, miért kellett a híd északi oldalát, annak is a pesti hídfőjét járhatatlanná tenni (ott is rakják). Meg a zebrát is kivonták a forgalomból – igaz, ha se délen, se északon nincs járda, akkor nem is kell átmenni, nem ugrálunk.

Alig várom a Gellérthegy szagát, legutóbb még szárazság volt odafönt és por, most rendes ősz van. Egy forraltbor-árus is kitelepült a MIÉP-es kápolnához vezető sétány elejére. Istókuccse megkóstolnám a borát, de számos okom van rá, hogy mégse tegyem. A billenős padok egyikére széki ruhás néni települ. Ezek a billenős padok itt vannak, amióta az eszemet tudom: a pad a sétányra néz, billentek rajta egyet, már a Gellért Szállóra néz. Megint billentek: a sétányra néz. Csak ugye, ha rajta ülök, akkor nem működik a dolog annyira flottul.

Mindig az Európa Kiadó slágere jut eszembe, amikor fönt vagyok a Centenáriumi parkban (nem Millenniumi, rosszul írtam a múltkor). *Alattunk morajlik a város: kicsi és jelentéktelen.* Nem annyira jelentéktelen, inkább félelmetes ez a morajlás, nem tudom kiiktatni a várost, ahhoz jóval messzebb kéne mennem. Azért nagyon örülök a napfénynek, meg hogy még mindig tudok mezítlábazni.

A Gellért Szálló előtti kijelző felváltva mutatja hol a pontos időt, hol a pontos fokot. Fél öt van, tizenkilenc fok. Mihez igazították a váltások ritmusát? Nem sietek, de sűrűn oda kell pillognom, hogy mikor vált már a kijelző, mikor tudom meg a tizenkilenc fokomban, hogy hány óra van. Az autósok esélytelenek.

A sétány aljában hirdetőoszlop, Karátson Gábor úgy véli, ugyanott vagyunk, mint ötvenhatban. (Forradalom, elszámoltatás, a harmadikra nem emlékszem.) A holnapi napot itt kell töltenünk a városban, van viszont hátra húsz oldalam a regényből, amelyet fordítok. Azzal jól be lehet zárkózni.

Visszafelé a Vámház körút északi oldalán megyek. Már fölfestették a biciklisávot, a járda jóval szélesebb (hasonló kővel kirakva, mint az Ötpacsirta utcában – ez mikor kezd kaffogni?), így az autóknak csak egy-egy sáv jut mindkét irányba. Nem lesz tehát autóverseny, a bütykök miatt a villamossínre sem lehet majd ráhajtani. Csendesebb lesz a Vámház kö-

rút. A Kálvin téren legalább akkora még a kupleráj, mint a vásárcsarnok előtt, de a legnagyobb zajt egy locsolókocsi okozza. Szinte békebeli a hangulat. Már meg is jelent az első fecske: a Charlotte cukrászda három tenyérnyi asztalt tett ki, székekkel. Nemsokára kedvünk is lesz kiülni oda. A Charlotte egyébként nemrég nyílt, nem az én ízlésem, de a maga módján igényes. És a kávéjuk is jó.

A közlekedési lámpák nem működnek, a Lónyay utca eleje is fel van túrva, ráadásul pénteki forgalom van, tekintettel a holnapi ünnepnapra. De azért nem mondanám, hogy hisztisek lennénk – persze én könnyen beszélek, most jövök a hegyről.

Estére várjuk a barátainkat, csirke a sütőben, saláta a hűtőben. Azután csak nekünk szól majd Varga Orsi fűmuzsikája. (Európa Kiadó: Romolj meg!)

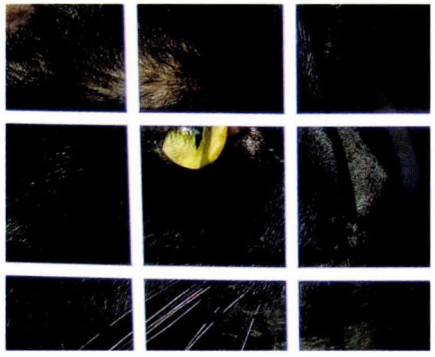
Nádori Lídia, Budapest

2009. október 25., vasárnap

EGY, KETTŐ, HÁROM

Egy

Tegyük fel, hogy dobozban utazom. Aztán a dobozt tegyük fel a buszra, a metróra, aztán megint buszra, majd vonatra. A ritmus a nevezett járművek szerint változik – én is mozgok a dobozban. Nincs sok hely, de az egyik oldalamról átfordulhatok a másikra. Meg vissza is. A doboz nem teljesen zárt, a világot rácsok szabdalják elém.



A doboztartó óriás – megnyugtatásomra – néha bedugja az ujjait a lyukakon. Ez eleinte működik. Aztán nem. A dobozból leginkább lábakat látok, meg az óriás fejét, amikor oldalról besandít, hogy mi van velem.

Utálok utazni. A vonatot a kocsinál is jobban utálom. Élő állat lévén, a kalauz felveti, hogy talán pótjegy kellene, de az óriásom juszt is kézipoggyásznak titulál. Nyilván nem pórázon hoznak macskát – mondja a kalauz, és vigyorog. Ezt éppen lehetne, gondolja az óriás, és a piros pórázomra gondol. Hülye óriás!

Tatabányán fényképez is, mert a szomszéd sínen Oroszlány feliratú vonatot lát, és azt hiszi, hogy ez most nekünk vicces. He-he!

Kezdem elveszíteni a türelmemet, és most már rázendítek: „Pocok akadjon a gigádon, száradjon el a Kitekatod, és egyáltalán, azt a jó büdös schopenhaueri értelemben vett nyaút..."

Na, most meg beszél hozzám! Rácson át simogat. Hagyom. Aztán leszállunk. Végigcaplatunk egy zajos utcán, de itt én már ugrálok a dobozban, és rángatom a rácsokat. Az óriás magához szorítja a dobozt. Meg engem. Megállunk a víznél, letesz: „Nézd, cica! Víz!" – Aztán visz tovább. Amikor már kezdem megint feladni, megérkezünk. Letesz az előszobában, kinyitja a dobozt, kisurranok. És itt egyszerre jó. Nedves kutyaorr szaglász végig, persze, ismerem, megsimítanak, terül az asztal, mintha már megint hazaértem volna.

Azért egy darabig még utálom kicsit.

Kettő

Győr és a hidak. A folyókba állandóan belegabalyodom, de a hidakat kezdem megjegyezni. A Kis Böske a kedvencem, aminek a rendes nevét nem is tudom. Most egy ideiglenes gyaloghíd is van itt, amíg a nagy elkészül.

Sétálunk a Radón, szürkületkor néhány horgász a maga rendületlen optimizmusával halra les.

A csónakházak körül szombat esti csönd van – már és még nyugalom.

Három

A vonat tele. Vasárnap van, a hosszú hétvége után egyetemisták lepik el a peronokat. Akinek nem jut hely a gyorson, áll. A kerékpárszállító kocsiba ülök le – egyetlen bicikli sincs. Kelenföldre érve látom az elsőt – egy friss festékszagú farostlemezen.

Fisli Éva, Budapest–Győr–Budapest

STETL

Stílusosak vagyunk. Késő ősszel, de gyönyörű napfényben Tokajba utazunk. Föl sem merül, hogy ne autóval menjünk, pedig – mint utóbb megtudjuk – kényelmesen, két és fél óra alatt, IC-minőségben oda lehet vonatozni. Az is igaz, hogy szeretnénk körülnézni kicsit a tágabb környéken, ezt viszont autó nélkül nem lehet.

Zsidó kulturális fesztivál egy kisvárosban, amelynek felvirágoztatói zsidó borkereskedők voltak. Palit meghívták, én vele tartok. Sosem jártunk erre. A táj összetorlódik Tokajnál, vagy inkább Tokajt telepítették erre az összetorlódásra: a Tisza, éppen ott, ahol a kis Bodrog siet beléje; s ráadásként a szőlősdomb, amely a Kopasz-hegyről lehordott löszből összetorlódott kúp. Ettől zugos Tokaj, és ettől zsúfolt is kicsit. A két folyó, a Tisza-híd és a domb találkozásában éppen csak egy körforgalom fér el. De úgy látom, ezen a – forgalomtechnikai és közlekedésbiztonsági szempontból – nem túl szerencsés helyen érvényesül David Engwicht „városszelídítő" modellje. A szőlőhegy közvetlen közelsége, a körforgalom tőszomszédságába telepített falatozók, a Tisza–Bodrog-háromszög elbűvölő látványa és a történelmi városkamag felbukkanó főutcája annyi izgalmas látnivalót kínál, hogy az autósok önkéntelenül lelassítanak. Fesztivál is van, hosszú hétvége is, meg a halottak napja is közeleg, úgyhogy a forgalom nagy. Mégsincs zaj, tülekedés, ráérősen zsilipelnek a kocsik.

Délután úgy, ahogy vagyok, kulturális programra öltözötten, elindulok a piros jelzésű kirándulóösvényen. Magas sarkú cipőben. Ilyet se csináltam még. Nem bánom meg. Igaz, az előző napi eső miatt csúszós a szurgyikban a nedves lombszőnyeg, lefelé még nehezebb jönni, mint fölfelé, de megéri a fáradságot. Lenézek a városkára, és megállapítom, hogy a zsinagóga a legnagyobb épület.

Nagy a forgalom a szurgyikban, ez örvendetes. Kisgyerekes kirándulók. Apa szól rá lustácska fiára: Gózzá' má'!

Fönt a hegyen ér a telefon, hogy találkozzunk fél óra múlva. Evickélek lefelé, előttem Ágoston Béla dúdolja az *Ej uhnyem*et (nagyon náthás, momentán utál kirándulni, ráadásul este két fellépés várja: rabszolgasors).

Kézenfekvő találkozási pont a katolikus templom előtti terecske: igazi középpont itt is. Amikor leérek, Pali megosztja velem egy megfigyelését. Noha a zsinagóga valószínűleg a legnagyobb épület Tokajban (megerősíthetem), sikerült úgy építeni, hogy csak az utolsó pillanatban vegyék

észre. Először is Tokaj legalacsonyabb pontjára építették. Aztán: ahogy az ember végigmegy a főutcán, és beles a mellékutcákba, nem látja meg sehol. Mert még csak nem is sarokra építették. Akkor bukkan fel, amikor az ember már ott áll előtte. És célzottan kell keresni. Félelem vagy exkluzivitás van ebben a rejtőzködésben? Mennyire másképpen gondolkodtak a zsidók a templomépítésnél, mint a keresztények: a templomot a maguk számára tekintették központi helynek, nem látványelemként.

Koncert a felújított, sterilen fehérre festett, hideg fényekkel megvilágított zsinagógában. Darvas Ferenc zongorázik, Oravecz Mari énekel. Az *Állami áruház* két híres betétdala közül az egyik: Egy boldog nyár Budapesten. Kicsit értetlenkedem, hogy jön ez ide, egy előadóteremmé alakított kisvárosi imaházba? Aztán meglátom magam mellett az idős asszonyt, aki a különbuszos csoporttal érkezett Pestről. Tizenéves lehetett, amikor ezt a filmet forgatták. Lepereg előttem egy lehetséges élettörténet, és értem, miért sír, értem, miért kell ide ez a dal, holott talán Feri sem gondolt az összefüggésre. „Nézd, értünk szép ez a város, és nékünk csillog a fény. Csupa boldogság, ami vár itt ránk..." Úgy érezhették akkor, hogy nekik szól a dal.

Másnap délelőtt autós kirándulás Sárospatakra. Mellékutat ajánlok, Pali örül, hogy így még többet láthatunk a tájból. Olaszliszka határában érzem a riadalmát, rálép a fékre. Látjuk az emlékhelyet, ahol a múlt héten tartottak legutóbb demonstratív megemlékezést. Három kisgyerek készülődik átkelni az úttesten. Lelassítunk, de nem mennek át. Minket néznek. Nézzük egymást. Szorongás.

Nádori Lídia, Budapest–Tokaj–Budapest

ASZFALT JANI – EGY MÁSIK MACSKA

– Ez teljesen olyan, mintha tejföllel rajzolták volna!

– Lehet, hogy tejföl, de akkor jófajta, mert már jó ideje ott van a Moszkvánál. Ez is etnomobilság?

– Igen, igen, szupermobil! A soha el nem múló gyalogló flasztermacska – vagy valami ilyen.

Agócs Írisz, Budapest

2009. október 26., hétfő

EGY OKTÓBERI HÉTFŐ

Csörgés, szundi, csörgés, szundi, csörgés, kapkodás.

Ázik a fléksz, gyerekkeltés, zoknikeresés, öltözőverseny, függönyhúzás. Szakad. Elkéstem.

Bringázni télen is jó, de a körítés mint egy űrsétánál. Plusz öt perc a szkafanderbe bújás, öt perc levetkőzés, öt perccel hosszabb az út, de erről egy bringás aktivista sírig hallgat. Nadrágra esőnadrág, cipőre kamásli, végül esőkabát, esőkesztyű, bukósisakhuzat. Kilövés az Ovi bolygóra.

Lerohanunk a tárolóba, kitolom a bringát és az utánfutót. Összerakom. Beni közben rászúrja a zászlót, beül, beköti magát. Hideg profizmus, én csak a pokrócot tekerem rá. Újpest végéről húsz perc az első etap. Sajnos bringasávok nincsenek, így inkább a kertvároson húzom keresztül egyetlen fiamat. Az eső rég elállt, túlöltözve izzadok.

Déjá vu. Kutyák, cicák, nénik, bácsik, láblógatva cigiző tetőfedők. Ugyanazok az arcok, méterre ugyanott. Átvágunk a lakótelepen. Ugyanaz a kutya kerget pórázvégig, a gazdi ma is kedvesen mosolyog, de már mi sem izgulunk.

Beni ismét lassan öltözik, közben majomkodik a többiekkel. Türelmetlen vagyok. Ma helikoptert, autót és füldugót hozott. Ki a zsebekből, be a zsebekbe, puszi, szia, jó legyél.

Még nedves a járda, mikor kilépek, de már időre fut a hétfői osztály a szemben lévő iskola körül. Száguldok a Pajtába, kerülgetem az autókat, hasítom a Béke utat. Beéréshez szükséges idő per kettő. A minden reggel megpróbált lehetetlen. Az Izabella utcához közelítve már messzi-

ről számolom a lámpaváltást. Többen is csináljuk reggelente, ebből statisztika készül (minden reggel ugyanakkor, egy lámpaciklus alatt hány kerékpáros halad át ugyanazokon a budapesti kereszteződéseken). Itt és ma: négy. A Király utcai irodánál villámlakatolás, berohanás, öltözködés.

Csak százötvenet kell aludni, és újra itt a nyár.

Kürti Gábor Kükü, Budapest

NAPI KECSKE

Kecske, van még, aki így hívja a drótszamarat, a bringát, ütődött szinonimák, de valahogy mégis a mélyükön a bujkáló, tulajdonképpen szégyellni való szeretet egy tárgy, mit tárgy, a mozduló mozgatóeszköz iránt, a kedves, jóravaló, hűséges, domesztikált pajtás iránt, akit, ha kikötsz, mindig oly rendes, és megvár, főleg ha el nem lopják, bosszantó az itt maradás élménye, hiszen ő családtag, együtt lakunk, laktunk, aki elment, ráadásul vitték, minden vidéki cowboy egyszer kiköti vagy elköti, a számzár önszívatás, ki is ment a divatból, senkinek nem jó, a felismerésekhez idő kell, aztán a végén, kifelé a helyről, a tulajdonképpeni állomásról, valaha a Végállomásról, egy pillanatra egyszer csak átérzed a hűséget, örülhetsz neki, legalább ekkor, az életben igazi kocsmaélmény sincs e nélkül, mármint bicikli nélkül, persze kisvárosban simán tíz után a buliba is, buliból is, szombaton, este, moziba naná, így, vele, de tényleg, vagy koncertre, vagy éjszaka bármihez, bárkihez, nonstop tízig, tíz az ott van mindenhol, elég vicces, főleg hazafelé, korhatár az nincs, minek, hiszen távolságok sincsenek, akkor mit szarozzunk az idővel, együtt tekerni még jobb, a sötétben, kivilágítatlanul, aki nem kockáztat, nem is nyer, mit, minden pillanatot, a suhanást, a racsnit hátra lefelé gyorsuláskor, az együtt röhögést, a cikázást az úttest közepén, ami keményebb, mint a *Jedi visszatér*ben az erdős szcéna, vagy mi, csak ne jöjjön egy száguldó baszott nagy BMW, de ez a nyugati oldal, itt több a Volkswagen, még élünk, bocs, aztán meccsre sem akárhogy, biciklivel a frankó, a végén el lehet tekerni, tolni a bringát, úgy is kikapunk, itthon is, otthon is, überall, na persze a falco kc mostanában tényleg halad, szurkolás az élet, aztán hétköz, nappal meg munkába, suliba, boltba, cimbikhez, randira, akármikor, akárhova, most már akár színházba is, ha kő, ha nem, vele, rajta, itt még külön rendőri őrizet is jár érte, annyira lopják, hát ez érték, helyi érték, ez van, tömegközlekedés az nincs, ami van, maya fátyla meg az őszi köd, a kis magyar Dublin, Joyce (asz)fal(t)ban, nem messze egy bicikliút a sétatéren, ami a fő, WS hol Csöngén, hol egy padon, inkább leült, ez Köbüki ókora, tuti Savaria, reggel hétkor délután háromkor a Zanatin Peking vagy Amszterdam, vagy Oberwart, de biztos nem Zalaegerszeg, sem Sopron, tekerik százak, ezrek, ezerrel, hátizsákkal, magas sarkúban és öltönyben a nyugati szél(b)en, alul a felüljáróban, a tömeg itt kritikátlan, Szombathely, létezni benne naponta, hetente, havonta, évente (bi)ciklikus.

Western!, Szombathely/Sambotel/Steinamanger

FELHŐTENGER, AVAGY MIÉRT NEM UTAZTAM MA

Ma azért nem utaztam, mert a felhőtenger megette a várost. Igen, ott a felhőtenger helyén tegnap még Pécs feküdt, kicsi utcák, házak, játékautók és aprócska emberek, de most reggel csak ez a felhőtenger, és ki tudja, mi van alatta. Lehet, hogy ott lapul a város, és várja, hogy én aláereszkedve bebújjak a felhőpaplan alá, de az is lehet, hogy ez nem puha

paplan, hanem a garabonciás hatalmas sárkánya, amely féktelen éhségében felfalta az utcákat, a házakat és az aprócska embereket. Akkor meg minek menjek oda, nem igaz? Így történt hát, hogy ma inkább nem utaztam.

Farkas Judit, Pécs

2009. október 28., szerda

CETLIK, NAPOK – OKTÓBERI NAPOK

Most akkor gyorsan megpróbálom behozni a behozhatót. Amióta megy az *EtnoMobil*, szerettem volna megírni ezeket a kis cetliket, ami aztán elmaradt. Így most az van, ami van, benne a fejemben, ami maradt. Hát igen, kevesebb, mint ami lehetett volna.

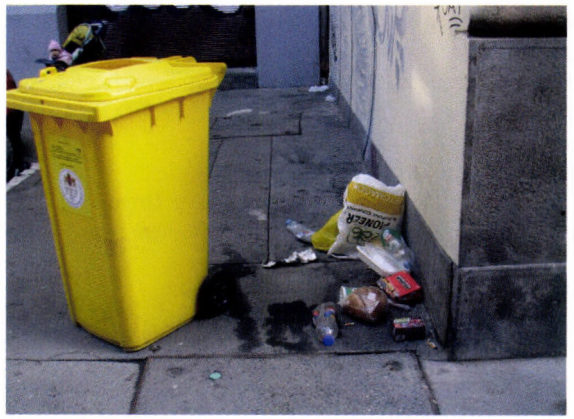
Volt egy nap, amikor gyalog vagy babakocsival mentem egy szép friss, napsütéses reggelen a Klauzál utcából a Clark Ádám térre, no és vissza. Szép új cipőben, szívtam is a fogam visszafelé, merthogy kb. a Clark Ádám térig volt kapacitálva a lábam a lábbeli szorításának ellenállására. Ott feladta. Mármint a lábam az ellenkezést. Amit viszont láttam: lecsupaszítva a Vigadót belülről, leszintezve pincékig – gondolom a szokásos mélygarázs miatt, s gondolkodtam azon, hogy 1. fogalmam sincs, milyen új hasznosítási elképzelések születtek erre az épületre, és hogy 2. nekem igencsak tetszene, ha a csupasz falrészletet itt-ott lehetne használni. No de lássuk, mit találtam!

„Kedves Közönségünk!

A Pesti Vigadóban 2004 januárjától felújítási munkálatok kezdődtek, ezért az épületben a munkálatok befejezéséig nem lesznek programok. A Vigadó Galéria a felújítás teljes ideje alatt zárva tart.

Még 2002 októberében kötött megállapodást a Művészeti és Szabadművelődési Alapítvány és az ING Ingatlanfejlesztő Kft. a Vörösmarty téri irodaház közös újjáépítéséről, amely 2004 februárjában kezdődött el. A megállapodás részeként az ING anyagilag hozzájárul az állami tulajdonú és az MSZA által működtetett Pesti Vigadó műemléki épület felújításához is.

Terveink szerint az épület homlokzata, szobrai, díszítései teljesen megújulnak, a *hangversenyterem* új berendezést, színpadot kap, korszerűsítjük hang- és világítástechnikáját. Teljesen új építésű lesz a *ki-*



szolgáló terület: több és korszerűbb mosdó áll majd a közönség rendelkezésére, a művészek számára is több öltöző lesz a jelenleginél. *Konferenciák* rendezése esetén szekciótermek alakíthatók majd ki, és korszerűsödik a kiszolgálásuk is. Ugyancsak megújul a *Vigadó Galéria* is, a kiállítások követelményeinek jobban megfelelő világítást kap, és megoldódik a régóta hiányolt légkondicionálása is.

A Vörösmarty téren teljesen új épület épül, amely négy funkciót kap majd. Legalul *mélygarázs* lesz, az alsó három szinten *üzletek* és *vendéglátás* kap helyet, a középső emeleteken irodák lesznek, melyeket az MSZA hasznosít majd, az épület tetején pedig *luxusapartmanok* alakulnak ki [szerintem: alakítanak ki, bocs!]. *Az épület tervezett átadása 2007. augusztus 31.* [Most 2009. október 28. van, de ezt már megszoktuk. Vagy sose fogjuk megszokni?] A terveket a magyar Fazakas György építészirodája készíti, a homlokzat kialakításában közreműködik Jean-Paul Vigieur, a Francia Építészeti Akadémia elnöke [...]." (Forrás: Vigadó.)

Most itt az éjszakában már nem nagyon találok más infót. Lassan őrölnek a malmok, de legalább láthattam a csupasz falakat.

Aztán volt egy olyan idegesítő reggel, amikor a barátnőm érkezett Kaposvárról, én meg lemerítettem a kocsi aksiját, és persze pontosan akkor kellett a kocsiért menni, amikor ő megérkezett. Tehát elindultam, gondoltam, gyorsan, gyorsan a Klauzál utcából a XI. kerületbe, az Ecsedi utcába, mondjuk 4-es villamossal, majd gyalog. Ami rossz volt, hogy 1. a bankautomata akkor van üzemen kívüli állapotban, amikor nekem épp szükségem lenne rá, és hogy 2. villamosjegyet kell venni. A Wesselényi utca és a körút sarkán mindkét oldalon volt egy-egy újságospavilon, ahol lehetett villamosjegyet vásárolni. A pavilonok megszűntek. A pénztárcámban meg nem volt apraja a pénznek. Mentem hát az új SPAR áruházba (a környéken a negyedik, egyre szűkebb a választék az áruházláncolatok között). Már tudtam, pontosan tudtam, hogy boszszankodásom folytatódik, ugyanis úgy építették meg a belső teret, hogyha csak húst szeretnék venni például, a húspult hiába van elöl, be kell járnom a jó hosszú felvezető folyosót (gondolják, tán vásárolok majd, de nem), kacsintanom egyet a pénztárosra, hogy *én* nem, és majdnem kint vagyok, de még nem, mert a pékárunál gondoltam, majd *ő* felvált-ja, de *ő* sem, merthogy a *gép* csak akkor nyílik ki, ha *én* kifizetek valamit. Ej, te gép! Mondom, kérek egy tepertős pogácsát, közel száz pengőért, és már van is apróm a villamosjegyre, csak a pogácsában nem találtam a tepertőt és más egyebet sem. A jegyváltó automata üzemel, van jegyem, villamoson vagyok, leülök. A következőn vagy azután felszállt egy cigány leány és egy cigány fiú a villamosra. Hej, az istenadta roma gyerek, de szép legény! Leülnek velem szemben (én éppen gondterhelt voltam, ugye). De milyen jó is volt látni ezt a vidámságot, azt a könnyedséget, hogy még a hideget is úgy viselték, mintha bunda lenne rajtuk, pedig nem, csak hosszú ujjú pulóver és sál (a fiún). Az egész villamos olyan volt, mint *én*, csak *ők* nem, egyetemre mentek, legalábbis ott szálltak le. Azon gondolkodtam, mi is hiányzik itt mindenből, ami bennük megvolt. Könnyedség? Gondtalanság? Egyszerűség? Mi? Megmondja valaki? Leszállok a volt Skála áruháznál, ma már van ott egy jó nagy irodaház. Ki fog ide beköltözni? Az irodák nagy részét már nem lehet kiadni Budapesten. Így építünk mi! Ecsediig gyalog, vissza kocsival, barátnőm haza.

Aztán mentem kocsival Dóra-majorba (Üllő és Ócsa között). Az Üllői úton (merthogy én balga nem a gyorsforgalmit választottam) egy könyvelőiroda nem az ügyfeleket fogadja, hanem a feleket. Nagybetűkkel írták ki azt, hogy FÉLFOGADÁS – tól-ig. Vajon melyik felet fogadják? Egyébként pedig soha ne menj be oda, ha messzebb mész, mint Budapest! Hacsak nem sétakocsikázol. Merthogy semmi se szép ott, pedig kerestem. Ellentétben Dóra-majorral, de ez más: növények és állatok, ugye más?

Meg táblaproblémák is vannak. Például voltam, voltunk Győrött is, onnan meg mentünk Bábolnára, Bábolnáról meg vissza Győrbe. Bábolnán az arborétumban voltunk, csak „először" nem találtuk, merthogy a jobb oldalon nem volt kitáblázva. Tehát ha bárki megy, a kastéllyal szemben van egy út merőlegesen (a kastélyra merőlegesen) balra, ha Győr felől jövünk, ott kell menni az arborétumba. Az arborétum az rendben van. De a táblák ott is hiányoznak: például a térkép, hogy hol milyen állatot simogathat meg a gyerekem. Én szeretek felfedezni, csak most épp nem volt annyi időm. Pedig vélhetőleg pályázati pénzből készítették a pár információs táblát, ami kint van a kapunál – no, térkép nem fért bele –, szóval még ez a „látogatóbarát" mint fogalom sok helyen nem teljesedik ki, vagy nem teljesíti ki az, akinek kellene. De szeretem! Látogatóbarát múzeumainkat és műemlékeinket, ügyfélbarát ügyfélszolgálatainkat és munkahelyeinket, utasbarát közlekedési eszközeinket és útjainkat (MÁV, BKV). Sicc!

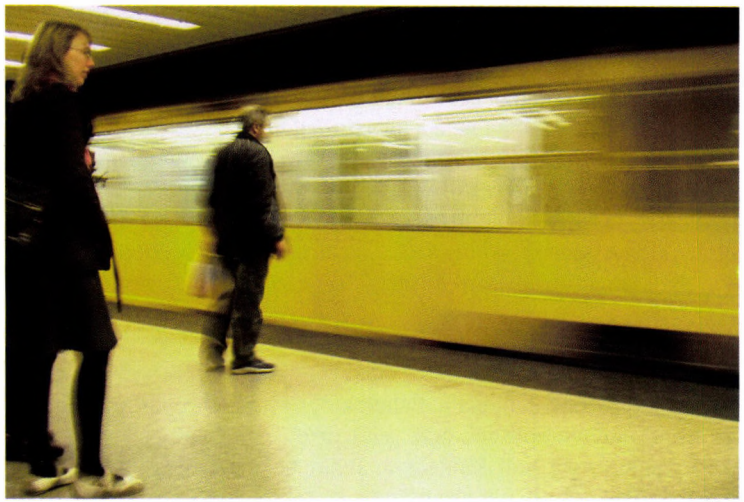
Aztán, ha valaki esetleg jönne visszafele Bábolnáról Győrbe, az legyen résen, mert csak Budapest felé mutató útjelző tábla van az autópálya előtt. De ha résen vagy, rájössz, hogy a másik út hová is vezet.

Egyébként meg mindennap az van, hogy a házunk előtt nagy kocsik parkolnak (Audik és BMW-k), és mindnek rokkantigazolványa van. Nekem is nagy autóm van, de nincs rokkantigazolványom.

További szépeket!

Kovarszki Andrea, Budapest

1 NAP – 1 KÉP: FÖLDALATTI



Budapest, M1 földalatti, Széchenyi fürdő megálló, 19 óra
Sarnyai Krisztina felvétele

ÖSSZEHASONLÍTÓ UTAZÁSTÖRTÉNET

Nyolcadik kerület. Eljutni A-ból B-be, egymástól alig két és fél kilométer távolba – ez a két választott pont. Több lehetőség kínálkozik: tiszta módszerrel, úgymint gyalog, kerékpárral (ha lemegyek érte a pincébe), autóval vagy kombinált módon: gyaloglás plusz villamos (24-es, majd 28-as), vagy gyalog és busz (99-es). A kék metró és a 4-6-os villamos verzió túl bonyolult, de városnézősre véve ez is lehetséges. Szinte a választás korlátlan szabadsága, csak az időpont, az időjárás, a reggeli kedélyállapot s hasonlók szabják meg, hogy mit válasszak. De leginkább az dönti el a kérdést, ismerjük be – s itt kezdődik a valódi komparativisztika –, hogy hova és miért kell mennünk.

A ma reggeli feladat egy csapásra eldöntötte a megoldást: autó. A családtag vérvételre kísérése munka előtt valószínűleg általában is erre sarkallja azt, aki teheti, ám az adott helyzetben voltaképpen szó sem lehetett szabad választásról. A város két viszonylag közeli pontja, a Tisztviselőtelep és az Auróra utcai rendelő között beteg lábbal, gerincbántalmakkal, éhgyomorral csak a legelszántabbak vagy a legelesettebbek gondolhatnak arra, hogy a tömegközlekedést vegyék igénybe.

A 99-es busz kaland- vagy túlélőtúrának jó, de minthogy már nemegyszer sodorta szinte (élet)veszélybe a beteg láb gazdáját, jobb elkerülni. A villamosos megoldás lassú, reggel rendszerint egymásba érnek a szerelvények, és emiatt nagy a torlódás a Salgótarjáni útnál, ráadásul tetemes gyalogidőt is rá kell szánni, amit egészségesen, vidám tavaszi–nyári reggel még élvezetesnek is találunk, de nem most és így. A-ból B-be busszal, villamossal az út fél óra annak, aki gyorsan jár, jól bírja a gyaloglást, és szerencséje van a csatlakozásokkal.

Autóval ma reggel 10-12 perc alatt odaértem, igaz, bejáratott útról van szó, mellékutcákon át a Teleki téri piac felé (gyakori szombati célhelyem), majd balra a Mátyás téren át. A máskor szokásos akadályok, úgymint a kocsisor a Diószegi utcában, a Kálvária térnél, de még inkább a Karácsony Sándor utcában szinte végig, ezúttal meglepő módon elmaradtak. Talán az időpont miatt, de ez sem biztos. Fél nyolcra mentünk, máskor szinte ugyanebben az időben vagy nyolc körül csak araszol az ember. Lehet ez a 10-12 perc bőven a duplája, de volt már háromszor ennyi is. De ma a szerencse napja volt: a kukásautót is már csak épp a rendelő előtt értem utol, és láss csodát: a bejárattal szemben még parkolni is lehetett, nem kellett körözve lesni-várni, hogy ki távozik a közelben, vagy beállni a rendelő oly betegbarát fizetőparkolójába (miközben a kerületben itt még díjmentes az utcai parkolás).

Mindez láthatóan nagyon egyszerű; akkor, ha szerencsénk van, ha egészségesek vagyunk, és ha pénztárcánk lehetővé teszi az autós közlekedést. Ám az élhető, kiszámítható, emberies városi létnek talán nem okvetlenül ezek a feltételei. És (a netes útvonaltervező szerint) mindössze valami 2400 méterről van szó.

Fejős Zoltán, Budapest

2009. október 29., csütörtök

ISMÉTLÉS

Az embereken utcák mennek.
Egek felhőkön lebegnek.
Ledöntöm lábáról a szelet.
A város a nyakába vehet.
(Ulman Kowalsky Pelinkovacz: Versfordítás)

Én minden reggel ismételek megismétlem a tegnapi napot reggel hétkor ébredek fel panelmémmel: egy panelban lakom. A szemben feszülő betonsort nézem a ház felett károgó varjúhad támad a lakók már motoznak ez egy ismételt reggel a felgyújtott lámpák szinte kiabálnak. A folyosókra kivert nyugdíjas bácsik dideregve szívják a talpas dekkeket én meg amíg a vezeték ásít folyatom magamra a forró cseppeket. A lépcsőházban is csak ismétlést látok ahogy a muskátlidzsungel az ablakban telel a meglocsolt citrom a harmadik emelettel egy tegnapról ismerős sárdarabnak felel. És kilépek a térbe hol a levélforgatagban a panelek tüskéi a szelekbe vegyül egyetlen sétáló eb sem veszi észre hogy ismétlés a fűbe a fara hogy feszül. A betonházak közt vár a kitaposott ösvény egy eldobott üveg a megfagyott füvön két perc és ott vagyok a busz megvár míg kialszik bennem a reggeli közöny. Ismétlést látok de nekem ez öröm. A tegnapról ismert kínai parkol pont oda ahova tegnap előtt botjára görnyed szörnyen lehangolt bemegy hol az előbb egy kissrác kijött.

A szürke kocsinál a reggel fénypontja a dudások macája éppen diskurál hosszú zsinórról lóg a mobilja dzsoggingja susog a sminkje friss akár a kislány ki beszáll hatalmas táskát préselve a hátsó ülésre vidám miért is ne az anyjára ütött kinek a frizurája friss akár a reggeli ködök. Ez tökéletes idő zsebürítésre taknyos zsebkendők reszkessetek a narancssárga kuka se veszi észre de én látom itt tegnap csikket keresett valami ősember-bunkó a hamuhegyektől nem látni egyebet hát nem kiborogatta hogy rohadna meg. És itt a buszom expresszre szállok a BKV pontos mint az óramű gumifelszínén masszívan állok minden utasunk álomszerű. Ismerős arcok hét negyvenötkor ismétlik önmaguk s az én reggelem sikolt a motor a párás üvegben tegnapi a táj de én élvezem. Rengeteg kisdiák a fülük betömve szól benne a diszkó nagyon morcosak most nincs kedvük heccelni még nem megy a cécó át nem adnák helyük kótyagosak hajuk akár a seprű nagyon zabosak ki volt az a tetű aki miatt ilyen korán kell kelni az iskola miatt. A Kada utca sarkán a szépségszalon alján fújják már a fodrászcsajok szájukból kihabzó vattapamacson át a hosszú pelmelles egy milligrammot. Ismétlés ez is de rá se bagózzatok. A sörgyár faláról régen lekopott már kedvencem amelytől errefelé jártamban-keltemben mindig felvidultam mindig hátba veregetett egy pirossal felfújt apró kis szöveg KITARTÁS hirdette éveken át egy jobbító szándékú elvtársi öreg. Ma csak a sör folyik erre meg a hülye szöveg. Egymást taposó óriásplakátok leértékelt só mindjárt behányok nem látni mást csak városimázst ahogy egyik cég a másiknak felel ezt vegyem azt költsem el s közben nem zavarja hogy agyam a falat vakarja s hogy ez engem kurvára nem érdekel. Az Éles saroknál lassú a tömeg a kocsikba belátni ahol részletekből próbálom kitalálni a sofőr ki lehet. Nem látni egyebet csak egy jobb kezet ami jobb térdet lapogat vagy cigaretta után kutat a sebváltót rángatva a zakóját húzgálja s oly lényegre törő hogy ültében is jól látsszon az arany karkötő. Közben cseppet sem bánja hogy puccos kocsijában üres ülésekkel egyedül tesped a csúcsforgalomnál nem látott szebbet. De hiába.

Az ismétlésnek is van ám határa mert ahogy a buszom az Örsre ér úgy szökik ki arcomból a vér az ismerős arcok ugyanis leszállnak megszokott lépteik vígan kalimpálnak s helyüket átveszi az emberfolyam hol munkába rohan boldog boldogtalan ebben sodródom tovább egymagam. Ez a város az ember malátája a tésztaként szétnyúló tömeg ecetet öntve az életsalátára a gyufaként rázkódó reggelit majszoló porhüvelyek minden arca egy életnek regénye a születés harca halálért cserébe hol senkit nem látsz újra így van elintézve. Gondolod. Mégis folytatod ott hagyva csapot és papot hogy megismételhesd a tegnapi napot.

Mészáros Péter Moha, Budapest

2009. október 30., péntek

ETNOMOBIL ZÁRÓ

A Néprajzi Múzeum tisztelettel meghívja Önt és barátait
az *EtnoMobil* kampány záróprogramjaira

2009. október 27–30. között
Az *EtnoMobil* kampány a városi mozgás, közlekedés, utazási szokások, élmények és tapasztalatok feltérképezésére tesz kísérletet, a látogatók bevonásával, képek és szövegek készítésével és publikálásával, múzeumi akciók és programok szervezésével.

2009. november 1., vasárnap

NEM ÁLLUNK LE!

Kedves Olvasók, az *EtnoMobil kampány* ugyan véget ért, de mégsem hagyjuk abba a pörgést. Szusszanunk egyet, és hamarosan újra jelentkezünk lélegzetelállító városi történetekkel. Akinek közben írhatnékja támad, ne fogja vissza magát, írjon és küldje, ahogy eddig! November 10-én újra mozgásba lendülünk!

A szerkesztő

2009. november 2., hétfő

NAGY KÉPERNYŐS – ÜDVÖZLET LONDONBÓL

London, az emeletes busz felső szintje, 11 to Fulham Broadway
Frazon Zsófia felvétele

2009. november 2–10.

A ZEBRA, A TEVEKARAVÁN, A HŐS ÉS A KERÉKPÁROS

Szoktak Londonba járni? Na, én most voltam először, és biztos ezért történt, ami történt. Érkezésem napján avatták ugyanis az Oxford Circus gyalogátkelőt. De ez nem ám csak egy sima zebra, hanem szuperzebra: amikor zöld van, akkor az egész kereszteződés a gyalogosoké, száguldozhatnak keresztbe-kasul, nem kell a taxikra és a buszkaravánra figyelni, csak menni doszt. Középen még egy rövid találkozóra is van idő, zavartalanul, aztán a továbbsodródás. Az ügyes kis készség London egyik legforgalmasabb útszakaszán készült, az Oxford és a Regent Street sarkán, japán mintára, a megnyitót pedig Boris Johnson, a város kerékpáros polgármestere és egy japán zenekar celebrálta a népnek: cintányércsattanással. Erről sajnos lemaradtam, mert csak este olvastam róla, de a bő egy hét alatt kétszer is kipróbáltam. Gyalogosnézetből nem olyan látványos, mint a média madártávlatából, ellenben a járdaszinten élőknek így is roppant hasznos. Eljátszottam a gondolattal, hogy működne egy ilyen *x-crossing* például a Blahán, az Astorián vagy az Andrássy–Bajcsy-kereszteződésben.

Johnson épp csak felavatta az Oxford Circust, másnap újra címlapra került. Este, amikor hazafelé tekert kerékpárján, figyelmes lett egy utcai csetepatéra, amiről később kiderült, hogy fiatal nők támadtak Franny Armstrongra, *A hülyeség kora* rendezőjére, kapucniban, nem kis hévvel és valami fémcsővel (biztos nem hisznek a globális felmelegedés bejövetelében, pedig már rég átlépte a küszöböt). De a konzervatív szöszi polgi leugrott a bringáról, leállította a csetepatét, majd hazakísérte a rendezőt. Nos, ezen is elgondolkodtam. Vajon budapesti történetként melyik epizód lenne a leghihetetlenebb? Hogy a polgármester hazafelé bringára kap? Vagy az, hogy észrevesz valamit az utcán, és ezért meg is áll? Esetleg az, hogy a konfliktust határozott fellépésével rendezi? Utána önszántából, gyalog hazakísér egy filmrendezőt (anélkül, hogy a média a sarkukban lihegne)? De aztán rájöttem, hogy mindez nem fordítható le, ezért belegondolni sem érdemes.

Innen nézve furcsa érzés, amikor az ember azt látja, hogy egy nagyon sűrű városban a gyalogos és a kerékpáros fontos közlekedési tényező, olyan, akiért tesznek, akinek a komfortérzet-növeléséért és biztonságáért fontos döntéseket hoznak. Pedig London elsősorban motorizált nagyváros, ahol a reggeli és az esti csúcsforgalomban lassan hömpölyög

CÍMKEFELHŐ
aluljáró (1) aszfaltrajz (1) Athén (1) autó (11) babakocsi (3) bejárás (2) bicikli (10) biztonsági öv (1) blicceles (4) bringázás (5) Brüsszel (1) Budapest (49) busz (11) buszmegálló (2) buszsofőr (2) bérlet (2) büfékocsi (1) Debrecen (1) Diósjenő (1) dugó (3) ellenőr (2) emeletes busz (1) erdei út (1) eső (3) felhívás (1) futás (4) földalatti (1) graffiti (1) gyaloglás (15) gyalogos (8) gyerekhordozó kendő (1) gyerekutánfutó (1) Győr (2) hajó (1) hegy (1) HÉV (2) híd (3) ingázás (1) járda (4) járdázás (2) kalauz (2) kerékpáros (5) kerékpárút (4) kilátás (1) kiállítás (1) koccanás (2) kocsisor (3) kéregető (1) lakatolás (1) London (2) makett (1) Marosvásárhely

a forgalom, türelemre és figyelemre van szükség a haladáshoz. Turistaként mindegy, de hazaigyekvő háziasszonyként azért nem lehet egyszerű. Persze nagyon-nagyon vicces, ahogy a piros emeletes buszok imbolygó tevekaravánba szerveződnek, és billegnek egymás után. A sofőrök elképesztően manővereznek a dugókban, szinte helyben megfordulnak – na jó, ezt a busz tudja, nem a sofőr. Utasként a kis pirosokon persze felül a tuti: nagyszerű kilátás, pompás buszozás. De sietni nem nagyon lehet vele. Arra ott a metró, a tubus – a *tube*, ahogy a londoniak mondják. És tényleg úgy jön ki az alagútból a kocsi, mint fogkrém a tubusból: kanyarog, pont akkora, mint a luk, vagy csak centikkel kisebb. *Mind the gap* – visszhangozzák a férfi- és női hangok, kocsin kívül és belül – *between the train and the platform*. A londoni metró szlogenné vált fordulata a kanyarodó peron és a metrókocsi ajtaja közötti távolságra figyelmeztet, fáradhatatlanul. (Van belőle póló, táska, nyakkendő, és persze minderre vásárló is akad.)

Minden bringáskampány ellenére viszont London ma még nem ideális bringás főváros (ahogy Berlin például tagadhatatlanul az, és akkor most hagyjuk Koppenhágát, mert az túl magas labda lenne). Ez persze változhat, mint ahogy a magánautók használatát is drasztikusan szabályozták néhány éve, nem eredménytelenül. Bringautak szinte mindenhol fel vannak festve (első lépés), de nagyon élelmesnek kell lenni a kerékpározáshoz. Vannak kitartó próbálkozók, nem is kis számban, de sok a baleset, és láthatóan inkább a kis robogók terjednek. A keleti városrészek és a campusok környéke azért kerékpáros, de kevés a parkoló, sok a kerítéshez kötést tiltó tábla, mégis érzékelhető a pozitív hozzáállás, a támogatás és a figyelem. Mindezek élén nyeregben teker a nemzetközi és a helyi média szerint is különc Boris Johnson polgármester, aki láthatóan járdaszintről is ismeri városát.

Azt hiszem, fogok még Londonba menni. Még az is lehet, hogy rákapok. Mert amit múzeumról és kiállításról tudnak, az lélegzetelállító. De erről majd máskor és máshol.

Frazon Zsófia, London

2009. november 10., kedd

UTCAZENE

Athén
Fisli Éva felvétele

2009. november 11., szerda

BUMLIZÁS A SZIGETRE

Lipótvárosi lakosként bensőséges viszony fűz a szigethez. A gyereklegeltetős idők elmúltával is gyakran járok oda, mégpedig a Sportuszodába. Békeidőkben ez nem nagy vállalkozás – gyalog (ugyan hogyan máshogy) a Falk Miksán, majd egy rövid megálló Combinóval a Margit híd töréséig, onnan megint gyalog. Lusták számára ennél egyszerűbb megoldás is kínálkozik: a 26-os busz a Szent István körúti postától éppen a „házig" visz. A híd felújítása azonban ezt a rutint nem engedi működni, csak próbák sorának teljesítésével juthatunk el az uszodába. Persze a rozsdás, korhadt korlátok és az állandósult morajlás, ami azt a szörnyű, régi novemberi napot idézi, amikor az utasokkal teli villamosok és a járókelők a kettévált hídról egyenesen a jéghideg folyóba csúsztak... szóval éppen itt volt a felújítás ideje! A gyalogosok a híd bal oldalán rendelkezésükre bocsátott szűk sávon közlekedhetnek, miközben a villamos lépésben, áthelyezett vágányán furcsán közel halad mellettük. De még itt sem érezhetjük magunkat biztonságban, a biciklik hangtalanul surrannak a hátunk mögött, vagy jönnek nyílegyenesen szembe! Igyekszem minél gyorsabban végigmenni a buckás, meggyötört úton. De a neheze, az átkelés a túloldalra még hátravan. Mintha a pokolba ereszkednénk le a csúszós, csorba lépcsőkön! Odalenn hatalmas tócsák, szemét, fejünk felett táskás, megereszkedett vakolat és korlátok mindenütt. Az aluljáró egykor vidám piros csempéi – vajon megmaradnak-e? – elkoszolódva, összefirkálva várják a szebb jövőt. A kézenfekvő, bal kéz felőli feljáró, az uszoda oldala persze szintén le van zárva, a le- és felfelé haladók a máskülönben kevésbé használt Pest felőli lépcsőn néznek egymással farkasszemet. Fent már csak egy rövid feltúrt szakasz következik, majd végre átmehetünk a „helyes" útra. Hát így jut el az ember a pesti hídfőtől a Sportuszodába. De megéri, mindig megéri!

Sedlmayr Krisztina, Budapest

2009. november 23., hétfő

SZUPERNYOLC

Megtudtam, hogy blogíró vagyok. Zavarba is jöttem; már megint egy identitás, amivel kezdeni kéne valamit. Meg aztán a közvetlenség illúziója – amikor első találkozásunkkor a szerzőtársnak úgy nyújtom a kezem, hogy arra számítok, pontosan úgy szólunk egymáshoz, ahogy és

amennyire a szövegeink. De nem. A távolság zsugorodik, és visszanő közénk, másodpercenként oda-vissza, nem bemérhetően. De azért, ha mosolyog, valahogyan ismerős.

Mint ez a város, Pécs, amelyet gyerekként lehetett utálni (Kaposvár felől), aztán meg beleszeretni Csontváryjába, Áfiumába, Tettyéjébe, és minden utamból megőrizni egy szeletnyit belőle, sosem belakva, csak ráérezve, összefüggéstelenül.

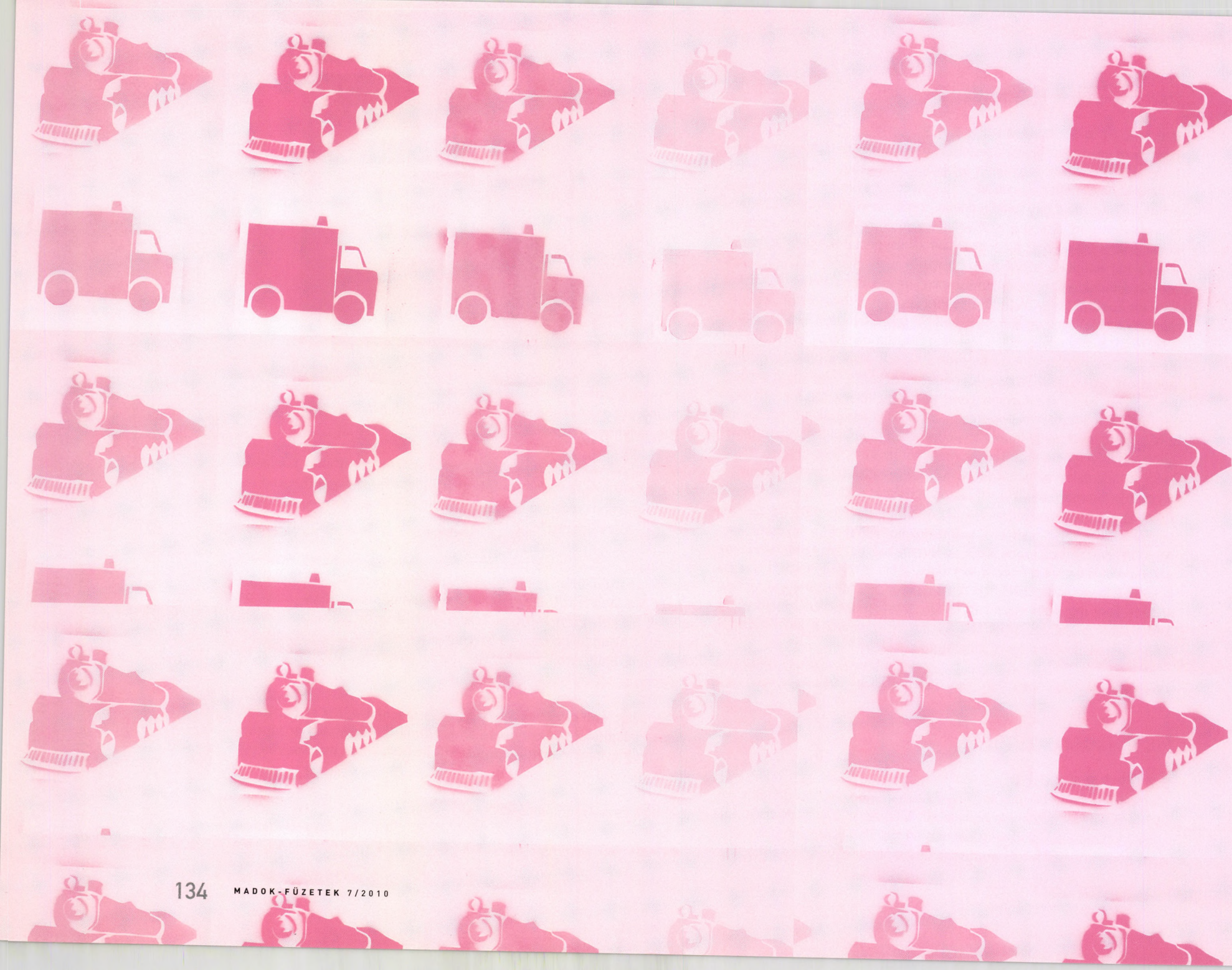
A Misina IC-t sikerült hét perccel lekésni, a Mecsekre felférek, ráérősen olvasok az úton. Időre mennék, de a vasútállomáson furcsán mosolyog a néni, aki útba igazít. Meggyőzően bonyolultan magyarázza, miért ne menjek mégse a harmincassal. Taxiba ülök, a sofőr dörmög, és szidja a várost. Lassan megértem – a Széchenyi tér feltúrva, a mélygarázsépítés tetőzik, hajóvonták találkozása tilos, pallókon egyensúlyozom át az Irodalom és Művészetek Házába.

Embermeleg van. Egy dunai matróz családi videóját vetítik épp odalenn. Vibrál a vásznon a szupernyolcas, ahogy Brahms ötödik magyar táncára szökdel pingvinjelmezben a felismerhetetlen családtag már vagy negyven éve.

Nem így, csak ilyen boldogan.

Fisli Éva, Pécs–Budapest

(Románia) (2) meghívó (1) menetjegy (3) menetrend (1) metró (13) moped (1) motoros (1) mozgójárda (1) mozgólépcső (3) mélygarázs (1) nem utazni (1) New York (1) parkban fekvés (1) parkolóhely (2) program (3) public art (2) Párizs (4) Pécs (6) rendőr (1) rendőrlámpa (1) repülő (2) repülő pingvinek (1) repülőtér (2) stencil (1) Szentendre (1) Szombathely (1) szomszédok (1) séta (5) taxi (5) taxisofőr (1) teleautó (1) telefonálás (1) területfoglalás (1) tiltások (1) Tokaj (1) Torda (Románia) (1) trolibusz (2) táblázás (1) térkép (2) utastársak (1) utazás macskával (2) utcatábla (1) villamos (15) villamospótló (1) vonat (8) várakozás (1) x-crossing (1) zebra (2) ágyú (1) értesítés (1) útiterv (1) útlezárás (5)



Közlekedőtárgy-történetek – személyes sztorik

A lépőm

A történet ott kezdődik, hogy 2004 februárjában közeledett a szalagavatóm. Az öltönyt már megvettük anyámmal, már csak a cipő hiányzott. Kényes pont, én ugyanis nagyon nem bírom a „szép cipőket". Csúnyák is, de leginkább kényelmetlenek. Rengeteg boltot jártunk végig édesanyámmal – eredménytelenül. Majd apám egy szakértői mozdulattal lezárta a vitát, hogy akkor majd ő vesz nekem cipőt. Az első boltba, amit megláttunk, bementünk, levett egy egyszerű darabot. Felpróbáltam, kényelmes volt, úgyhogy meg is vettük valami 4000 forintért (ez akkor sem volt sok pénz).

Szóval azóta hordom. Pár éve már nemcsak öltönyhöz, hanem utcai viseletnek is, főleg, ha esik az eső. Már lassan hét év telt el, de még mindig ez az egyetlen cipőm, amelyik nem ázik be. Sőt, nálam egy cipő sem húzza egy évnél tovább. Szétkopik a talpuk, és szétszakad a bőr is.

Ha tehetem, mindenhová gyalog megyek, ráadásul (ha a Hülye Járások Minisztériumába nincs is belépőm) elég „intenzíven" haladós stílusban. De ez a cipő nem csak ezt bírta ki: esetenként fociztam is benne, természetesen flakonnal. Most erőlködöm, hogy kiolvassam a márkáját, de nem megy. Mindegy is, mert a többi típus biztos, hogy nem funkcionál ilyen jól. Sőt, megkockáztatom: ugyanezen modell másik példánya sem működne már. Biztos bír engem. Pedig sosem bokszoltam ki. Még a fűzője is az eredeti.

Gyüdi András, Szeged

Kerék Eszter felvétele

Hordozókendő és babakocsi

Általában én hozom haza a nyolcéves lányomat az iskolából, a két és fél éves kisfiammal. Régebben kendőben hordtam magamon, most már túl mozgékony ehhez. Az első történet a kendőhöz kapcsolódik.

Akárhányszor felszálltam a villamosra (Budapest, belváros), segítőkész utasok át akarták adni a helyet, mikor látták, hogy a pici rám van kötve a kendőben. Irtóra jól esett, de sose fogadtam el, hiszen alacsony vagyok, és ha leülök a hasamra kötött kendővel, nem fér el a gyerek lába. Egy alkalommal, amikor mentünk az iskolába a nagylányért, egy hölgy kedvesen megkérdezte, hogy fiú vagy lány lesz a következő. Értetlenül

Sarnyai Krisztina felvétele

néztem rá, hogy honnan tudja. Következő? Én naiv azt hittem, hogy a másik (nagy) lányomra gondol. Pedig ő úgy látta, hogy a második babámat várom; pont úgy álltam, hogy támasztottam a derekamat a kapaszkodónak és a hasam kissé előrenyomódott. Kérdem én: ki kötné magára a tíz-egynéhány kilós gyerekét, miközben a pocakjában ott a következő?

A másik sztori babakocsival történt. Már a fiamnak és nekem is kényelmetlen volt a kendőben hordozás. Jöttünk hazafelé a villamoson, és a fel- és leszállásokhoz mindig kértem segítséget (154 centiméterrel nem tudok fellépni a magas lépcsőn a babakocsival). Szóval megszólítottam egy férfit, hogy segítene-e leemelni a babakocsit. Mire ő kereken perec kijelentette, hogy nem! Én visszakérdeztem kedvesen: hogyhogy neeem? Mire ő: NEM! Pár másodperc után elkezdte magyarázni, hogy műtötték a térdét, és nem kockáztatja meg, hogy valami baja legyen. De könyörgök: ha ezzel kezdi, akkor nem kérdezek vissza, hanem megkérek mást, és nincs harag! Persze így sincs. Ma már babakocsi nélkül megyünk az iskolába.

Netti24, Budapest

KeljFelJancsi!

„Univerzális határeset [...] a megfoghatatlan dolgok szerkezete [...] nincsen terelés [...] volna rá igény [...] telítettek a forgalmi sávok [...] a tévedés kockázatával [...] felnőtt ember vagyok, a székletemet is tudom tartani, és az indulataimat is! [...] zöld brangyi bringyi van! [...] ZZ Top lesz Budapesten [...] az aranymosó is így jár el [...] közben a hallgatói telefonokat mosom, mint aranyásó, és a zöme az sár, de már két aranyrögöt is találtam [...] maga nyesedék! [...] maga párizsi! [...] én mint

Sarnyai Krisztina felvétele

debreceni mondom! [...] hátrányos megkülönböztetés [...] senki nem kerül adásba! [...] a Blaha Lujza téren mi az a marslakóknak épített sátor? [...] Valaki meg tudná mondani? [...] senki nem válaszol [...] mellettünk nagyon furcsa kinézetű finnek voltak [...] környezetvédelmi projekt [...] mentelmi bizottság [...] halványlila gőz [...] vagyonadó-kalkulátor [...] ez engem egy tízes skálán egyesre érdekel! [...] és most elmegyek haza [...] itt álljon meg a fáklyás menet! [...] minden reggel van rá módja [...] most azonnal telefonáljon be, aki az autójában iránytűt tart! Nézzük meg, hogy tíz autósból, aki betelefonál, hánynál van iránytű! [...] Az F most sem volt jó! Fasor, fasor, fasor, fasor! [...] kiderült, hogy tíz embernél van iránytű, és még a mobiltelefonon is van [...] én azonnal lecserélem német gyártmányú autómat! [...] a budai oldalon és a pesti oldalon ugyanarra van észak [...] de hol? [...] a műszerfalon! [...] azt hittem, hogy az egyik fele csak egyik felé megy [...] jó reggelt! [...] én például még tizennyolc évesen is összekevertem a jobb kezemet a bal kezemmel [...] egy budapestinek illik tudnia, hogy a Duna északról délre folyik [...] KeljFelJancsi! Minden, amit az aznapról tudni kell vagy érdemes."

Október 14. Hűvösvölgy – Városmajor – Krisztina körút – Rákóczi út – Múzeum körút – Üllői út. Elnézést kérek! Az adást aznap a kormányon jegyzeteltem ki 8.00 és 8.42 között. A János Kórházig sima volt az út, a Délinél a rendőrök miatt lejjebb csúsztattam a papírt, aztán a Krisztinán a lámpánál bepótoltam az elmaradt mondatokat. Rendkívül nehéz a forgalom ritmusát összehangolni a rádió ritmusával! Az aznapom kulcsmondatainál sokszor éppen zöld lett a lámpa, alig bírtam fejben tartani a szavakat a következő dugóig. Egyszer félre is álltam az írás miatt, de aztán alig tudtam visszasorolni, úgyhogy onnantól maradtam a csapáson. A legnehezebb az Erzsébet hídi araszolás volt, lázasan körmöltem a légzsák tetején, minden érzékszervemmel aktívan koncentráltam, volt, aki benézett rám az ablakon. Amikor megérkeztem, letettem a tollat. Ennyi.

Reggelente az FM 99,5-ös csatornán utazom. A gyerekeim gyorsan kipattannak a villamos-végállomáson az autóból, az egyik kezemmel még integetek nekik, közben a másikkal már matatok a műszerfalon, a gombot tekerem, kapcsolom, keresem. RADIO Q. Fiala János műsora. Nálam a 6-oson, nálad? Volt olyanod, hogy na, most betelefonálok a műsorba? Én eddig csak egyszer. Hozzászóltam a Csillagporhoz, de nagyon zavart, hogy közben nem hallottam magát a műsort, csak a saját hangomat, hát gyorsan letettem. Vezetés közben amúgy is veszélyes a rádióval beszélgetni. Az írásról már nem is beszélve! A táblákat meg a lámpákat kell figyelni, előre, két oldalra meg hátra, gyorsan sávot váltani, lefékezni, bevágni, előreengedni. Így megy ez. Közben szól a rádió. Nézem a forgalmat, hallgatom az adást, tekergetem a hangerő-szabályozót. KeljFelJancsi! Az elhangzó szavak és mondatok bennem a műsortól függetlenül saját összefüggést nyernek, a hangulatokat és indulatokat a bőrömön érzem, a kérdésekre válasz helyett magamban újabbakat fogalmazok, rejtett és egyenesen nekem szóló üzeneteket hámozgatok a hömpölygő hangokból. Sok év tapasztalatából tudom, hogy ha jól figyelek, akkor tényleg minden reggel elhangzik az, ami nekem az aznapomhoz kell, amit tudnom kell, vagy legalábbis érdemes.

Joó Emese, Nagykovácsi–Budapest

Kislányos-kisfiús az autóban

Az autós közlekedés egyik meghatározó eleme a szabályok betartása. A KRESZ-en túl figyelni kell arra, hogy a parkolóóra hasát teletömjük, és az autópálya-matricánk is rendben legyen. Mert mi vagyunk azok, akiket, ha csak két perccel tovább parkolunk, már egy piros csomag vár, vagy ha véletlenül feltévedünk az autópályára, akkor pár hét múlva már jön is a csekk. Ezért aztán a szabályoknak megfelelően igyekszem három hónapig tárolni a megfelelő fecniket. És, hogy elkerüljem, hogy az autó-

Kerék Eszter felvétele

ból való almolás közben netán a csokipapírral a parkolójegy is a kukába kerüljön, egy könnyen észrevehető kislányos-kisfiús tartókában gyűlnek eme fontos papírdarabok. Aztán a kötelező várakozási idő letelte után az újrahasznosítós papírgyűjtőbe kerülnek. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a tároló frissítésére valójában évente csak egyszer kerül sor.

Egy kis leltár: hét darab négynapos, egy darab tíznapos autópálya-„matrica" (ami már nem is ragad, csak egy bizonylat) és négy darab parkolójegy. Emellett egy autópályamatrica-igénylő okos telefonszám – ami egy ideje már nem működik, úgyhogy mehetne a kukába. Illetve egy tavalyi Ironman-karszalag, ami a férjem triatlonos versenyét idézi. A versenyekre utazások alkalmával gyűjtöttük az autópálya-matricák egy részét, és családi látogatásokkor. A matricákat általában egy adott benzinkútnál vásároljuk meg, a hosszú útra való tekintettel én ezt kiegészítem egy gumicukros zacskóval (kerül, amibe kerül). A hosszú utak állandó szereplője Panka kutyánk is, aki (szabályellenesen) a hátsó ülésen vagy az anyósülésen az ölemben utazik, és bár rendkívül élvezi az autókázást (a lényeg, hogy történik valami, és közben velünk lehet), az autópályás sebesség néha lapításra kényszeríti.

A „rendkívül fontos" iratok tárolója, a kislányos-kisfiús egy táskából, pénztárcából és ebből a darabból álló szett része, amelyet Spanyolországban élő barátnőmtől kaptam öt éve karácsonyra. Nagyon a szívemhez nőtt, de a tárolót egy ideje már nem használtam, mert valahogy túl sok helyet foglalt a táskámban. Egy ideig ide-oda raktam, majd egy általunk soha nem látogatott helyszínről származó büntetési csekk kézhezvétele után megfelelő gyűjtőhelyként az autó kesztyűtartójába került, lassan két éve.

Bata Tímea, Budapest

Kerék Eszter felvétele

Aktatáskapótlék

Ez a meggyötört fickó egy nyugdíjas muzeológus, aki hosszú évtizedekig gyalog cipelte a könyvekkel mindig megtömött aktatáskáját. Az erős bőrtáskát szerette, olyat, amelyiknek két füle van, hogyha túl sok benne a könyv, és így a táska cipzárát nem is tudja behúzni, azért a napi könyvadagot mégis el tudja cipelni haza vagy a múzeumba. Ez a táska egyébként már szerényebb méretű, mint a korábbiak, mint azok, amelyeket ötvenéves koráig hordott. Látszik is, hogy az örökös cipekedéstől a jobb válla egészen megsüllyedt. Pedig most a jobb kezében éppen egy póttáska van, amelyet összehajtogatva az aktatáskájában hozott: nem lehetett tudni, hogy minden éppen mára szükséges könyv belefér-e majd az aktatáskába.

Ez a zöld műanyag szatyor nem az állandó aktatáskapótlék. Általában a konferenciákon kapott feliratos tarisznyák szolgálnak ilyen célra. Legjobban a *Stockholms Stadtsmuseum* hatalmas vászontarisznyáját szereti, de abból tegnap nem pakolta ki a könyveket. Így ez a zöld műanyag szatyor csak egy pótpóttarisznya.

Hofer Tamás, Budapest

Felfújhatós fejpárna

Van úgy, mikor a praktikum találkozik a kreativitással. Az alkotó ennek alapján elkészítette a készséget, és megpihent.

Utazni akartunk, busszal, sokat, nagyon sokat. Görögországba, két hétre. A 22 órás út Macedónia vízumkényszere miatt előreláthatólag 26

órára fog nőni. Nem lehet egyenesen toronyiránt – mondták, hanem egy kis kerülővel Bulgárián, Szófián keresztül. Utazni akartunk, nyarat, déli lassúságot, olajbogyót, tengert, ősvizet, mediterráneumot, nyugalmat. Hát jó, legyen 26 óra! Kaland, Balkán, igaziság, valós élmények. Repülőről térkép ez a táj is.

„Figyu, kemény lesz ám, valamit találjunk ki, növeljük a komfortérzetet, hosszú lesz ez." Ez volt az alapvetés. Mit lehet tenni? A láb egy idő után zsibbad, jön a gémber. Felrakni majd csak spontán, sámlit azért ne vigyünk. A hát majd egy idő után beáll, kis lokális jobbra-balra hirtelen, mást nem lehet tenni. Na de a nyak, az azért kardinális!

A közös gondolkodás információszerzéssel kezdődik. Internet, fórum, miegymás: „Lara43 [2005.11.05. 19:26] Kedves Mindenki! Eszembe jutott, hogy nagyon hasznos lehet az expedíciós teherautón töltött hosszú utazások során egy felfújhatós fejpárna. Így jobbakat lehet durmolni! Aki érzékeny a huzatra, okvetlenül hozzon egy szélesebb (6-7 cm) fejpántot is!

Attila! Nagyon tetszenek a pizsis tanácsaid! :))"

„Hallottam, hogy van ilyen utazó fejpárna izé, nagyon praktikus!"

Utánaolvasva rá kellett jönnöm: a piac felkészült a probléma megoldására. Az utazófejpárna nagyon praktikus. Általában felfújható, anyaga plasztik. Kis helyen elfér, és néhány jól irányzott fújással már készen is áll a feladatára. Viszont nemcsak a profik látták meg a lehetőséget ebben a szegmensben, hanem a háztáji, kisebb műhelyek is. A döntés végül egy ilyenre esett, sikerült beszerezni két darab pamutból készült fejpárnát. Az alkotó továbbgondolta az eredeti elképzelést, és még kényelmesebbé álmodta meg a párnát. Arra gondolt, hogy ha nem levegővel tölti meg, hanem finom, puha szivaccsal, az még inkább a célcsoport javát szolgálja majd.

Így is történt! Viszont minden zseniális ötletnek megvannak a maga hátulütői. Ennek kettő volt: az egyik, hogy külön táskát kellett vinni a két fejpárna miatt (ezért például a búvárkészlet otthon is maradt), és mivel a levegő fel- és leengedéssel nem lehetett az ülés támlájához optimalizálni, ezért három óra használat után olyan érzése támadt az embernek, mintha már legalább kilenc órája utazott volna.

Nuszbaum Tibor, Budapest

Kerék Eszter felvétele

MP3-lejátszó

Ha utazásról van szó, van egy olyan tárgy, amely nélkül ki sem teszem a lábam a lakásból. Ez pedig az MP3-lejátszóm.

Az életemben nagyon fontos szerepet játszik a zene, az utazást el sem tudom képzelni nélküle. Ezért eléggé kétségbeestem tavaly (2009 augusztusában), amikor elromlott az egyetemre való felvételem alkalmából, 2005-ben kapott készülékem. Ezért kaptam a születésnapomra egy újat. Ez sokkal kisebb és modernebb, mint az előző, mégis nagyobb a memóriája.

Tehát, ha utazásról van szó, ez a tárgy mindig velem van. Fővárosi vagyok, igazán sokat nem kell napi szinten utaznom. De aki ismeri a pesti közlekedést, tudhatja, hogy nem csupán a járműveken való utazásból áll, jelentős időt vesz el a várakozás és az egyik járműről a másikra való átszállás. Azt vettem észre magamon, hogy sokkal kevesebbnek tűnik az utazás, és jobban telik az idő, ha zenét hallgatok. Ez az MP3-lejátszó egy

Sarnyai Krisztina felvétele

hosszú fejlődési folyamat (mondhatjuk úgy, modernizálódás) eredménye. Egy walkmennel kezdődött minden. Ezt nagyjából tízévesen kaptam. Akkor még nem sokat használtam. Középiskolás koromtól kezdve, amikor már többet kellett utaznom, és nem a barátaimmal jártam iskolába, zenével foglaltam le magam utazás közben. Ahogy a technika fejlődött, úgy szereztem be én is (általában ajándékozás útján) újabb készülékeimet: egy hordozható CD-lejátszót, majd egy hordozható MP3-as CD-lejátszót. Végül a már említett első és második MP3-lejátszómat.

Általában nemcsak a zene, hanem a szó is társam utazáskor, ám míg a könyvek havonta újak és újabbak, addig ez a kis készülék állandó társamnak tekinthető. Kinézetét tekintve akkora, mint egy gyufásskatulya, és fekete. Az elejét két meghatározó elemre lehet osztani: a navigálógombokra és a kijelzőre. Jobb oldalán a bekapcsológomb, bal oldalán egy menügomb és a hangerőszabályzó található. Alján van a fülhallgató csatlakozója és egy kis lyuk, amelybe a nyakba akasztható pántot lehet fűzni. Én a készüléket zsebben hordom, így ebbe a lyukba nem a pántot, hanem két kabalát fűztem. Az egyik egy rózsaszín nyúlszerűség, varázspálcával a kezében, a másik pedig egy medve. Azonkívül, hogy könnyebben találom meg a táskában a lejátszót, a két állatka azt is megakadályozza, hogy a készülék mélyre csússzon a zsebemben vagy a táskámban.

Simon Anett, Budapest

Mesefüzet

Több olyan tárgy is van, amelyeket minden utazás alkalmával magammal viszek (mind a hétköznapokon, mind hosszabb, belföldi vagy külföldi utakra). Ezek közül a hozzám legközelebb álló a mesefüzetem.

Ezt a füzetet 2009-ben a születésnapomra kaptam két kedves barátnőmtől, meglepetésként. A borítója félkemény kék lap, kívül sötét dombornyomott falevelekkel, közöttük repkedő világoskék fecskékkel és a teliholddal. Benne vonalas lapok sorakoznak. A borítón található személyre szabott motívum miatt kaptam ezt az ajándékot, mivel a Hold a kedvenc égitestem. A füzet egyedi, barátaim utánajárással szerezték be, hogy tényleg személyes ajándékkal tudjanak megörvendeztetni. Azért is esett erre a választásuk, mert tudták, hogy szeretek írni,

Sarnyai Krisztina felvétele

Sarnyai Krisztina felvétele

és a mesékhez is illik a borítón található motívum. A tárgy különlegessége még, hogy bele akartak írni egy személyes üzenetet az első oldalra, de végül meggondolták magukat, és kitépték a megkezdett írást tartalmazó első lapot, úgyhogy most egy csonka oldallal kezdődik a füzet.

A notesz mindig nálam van, mert ha utazom, akár csak fél órát is, nem szeretem „elpazarolni" azt az időt, és vagy olvasok, vagy ebbe írok. A borító inspiráló hatással van rám, és barátnőimet juttatja eszembe, ezért különösen szoros, személyes érzelmek fűznek hozzá. Szerencsére elég vastag a füzetke, így sok mese fog beleférni. Immár fél éve hordom magamnál minden alkalommal, amikor csak elindulok otthonról. Többnyire HÉV-vel járok be Gödöllőről Budapestre, és a szerelvényen töltött háromnegyed órát szoktam írással tölteni, de nemritkán a metrón közlekedve is előveszem a füzetet, és minden alkalommal, amikor megörökítésre méltó gondolataim támadnak.

Klacsmann Borbála, Gödöllő–Budapest

Budapesti diákbérlet, diákigazolvány és a tok

A BKV-bérlet elengedhetetlen kelléke Budapesten a helyváltoztatásnak. Az utóbbi időben a metrónak majdnem minden lejáratánál ellenőrök vannak, ezért gyakran kell elővenni és bemutatni. Az egyetem a belvárosban, az Astoriánál van, én pedig albérletben a VI. kerületben, a Hősök terétől nem messze lakom, a kisföldalattival utazom majdnem minden nap. Ezért nem szoktam a pénztárcámba tenni (amelyben általában tartom) a bérletet, hanem mindig a zsebemben hordom, és erre nagyon alkalmas – mivel a tanulóbérlet csak a diákigazolvánnyal együtt érvényes – az a tok, amelyet a diákigazolvánnyal együtt adtak. Így a kétoldalú, nyitható tok egyik oldalán praktikusan a fényképes diákigazolvány, a másik oldalán a bérlet található, amelyről könnyedén le lehet olvasni, hogy meddig érvényes a bérlet. Nagyon ritkán, de szokták kérni a diákigazolvány-érvényesítő matricát is, ami szinte mindig fennakadást okoz a gyalogosforgalomban.

A tok körülbelül négy éve van meg, mivel a korábbit teljesen elnyűttem, ezt húgomtól kaptam. Ezen a tokon nemcsak a diákigazolványnak, hanem a K&H Banknak is rajta van a logója, amely a diákokat mint célközönséget szólította meg (az egyetem megkezdésekor kötelező folyószámlát nyitni az ösztöndíj- és egyéb átutalások miatt). Erről árulkodik a szlogen: „Dönts okosan a pénzedről!" Ezenkívül ezen egy „Yamaha motor" és egy „Magyarország.hu – Kormányzati portál" reklám is látható.

A tokban a diákigazolványomon túl még a következő kártyákat tartom: a Budapesti Corvinus Egyetem (amelynek hallgatója vagyok) könyvtárának olvasójegyét, a DM akciós kupongyűjtő kártyáját, használt vonatjegyeket. A másik oldalában az éppen érvényes BKV-bérlet alatt további, lejárt bérleteket, amelyeket szintén csak egy idő után dobok ki, személyi igazolványomat, lakcímkártyát, BKV-jegyeket (arra az esetre, ha lejárna a bérlet, és nem tudnék azonnal újat venni, vagy ha kell kölcsönadni), valamint az adóigazolványomat tartom.

Az elhasznált dolgokat ritkán szoktam kicserélni, legfeljebb hosszabb utazás közben szortírozom ki az kilukasztott jegyeket és egyéb felesleges dolgokat. A diákigazolványomon egyébként elég nehezen vehető ki, hogy melyik az érvényes matrica, ugyanis egy ideje a tanulmányi osztály hivatalnoka egymásra ragasztja őket. Találtam még egy nemrég beletett idézetet is, amelyet Édesanyám adott nekem, és már el is feledkeztem róla, hogy ebbe a tokba raktam: „Ha a kereszttől szabadulni akarunk, a súlyát egyre jobban érezzük. Ha erős kézzel megmarkoljuk, Krisztus keresztjévé válik, amit Jézus már elhordott értünk..."

Hermann Gabriella, Budapest

Ballonkabát

A késő őszi városi gyalogosközlekedés jellegzetes ruhadarabja a ballonkabát. Azonkívül, hogy charme-os megjelenést kölcsönöz, funkcionálisan is nagy értékkel bír nedves, szeles időjárás esetén.

Nemcsak térben, hanem időben is utazhatunk, amikor ballonkabátot öltünk magunkra. Egy kerek évszázadot röpít vissza bennünket a történelemben, egészen az első világháború éveibe. Jellegzetes szabású változata, a *trenchcoat* ugyanis ekkor született meg, angol katonatiszti esőkabátként látta meg a napvilágot. Az első *trenchcoat* a híres londoni Burberry cég modellje volt, amely az 1920-as években a civil lakosság körében is divatossá vált. Diadalútját a *Casablanca* című filmnek és

Kerék Eszter felvétele

Humphrey Bogartnak köszönheti, aki a filmvásznon a „világot bejárta" benne. Ezt a világjárást folytatta Yves Montand csibészesen felhajtott gallérú kabátja, amikor a *Le Gamin De Paris* című dalt énekelte, vagy a Peter Falk által életre keltett Colombo felügyelő gyűrött ballonja, aki rejtélyes bűnügyeiben szereplő bűnelkövetőit üldözte ebben a ruhadarabban.

Én magam az időt üldözöm a kabátban, mint a Lewis Carroll *Alice Csodaországban* című művében szereplő „Nyuszi Úr", aki mindig késésben van, és saját magát szeretné utolérni.

Petrény Gábor, Budapest

Fejpánt

Télen is biciklivel járok, és olyankor nagyon fázik a fejem. Ha sapkát használok, akkor túlmelegszik és viszket. Ezért panaszkodtam Édesanyámnak, hogy nincs fejpántom Szegeden. Nővérem járt Szeged mellé dolgozni, és Édesanyám küldött vele egy fejpántot rögtön másnap.

Kerék Eszter felvétele

Nagyon jólesett. Felhívtam telefonon, hogy megköszönjem, és kiderült, hogy a sajátját küldte el, hogy ne fázzak, pedig neki is fázós a homloka. Ekkor értettem meg, hogy miért nagy rám, de elhatároztam, hogy hordhatóvá teszem, ha már ilyen áldozatok árán jutott el hozzám. Ezért, mivel nem volt időm megvarrni, egy nagyobb fajta kopott hullámcsattal tűztem össze. Így éppen a márkajelzést takarom el a nagyvi-

lág elől, ez nem szándékos, csak így praktikus. Ellenben egyáltalán nem bánom, hogy nem látszik.

Kaptam egy katonazöld kesztyűt és sálat is. Szeretem ezeket a ruhadarabokat, mert mások, mint ha magam venném őket, sokszor stílusban is. Máskor csak feldob a tudat, hogy Édesanyámtól kaptam. Ennek ellenére mindig elhagyom őket. A kesztyű egyik fele három nap után kiesett a zsebemből. Próbálok nagyon vigyázni rá, de a fejpántot is elhagytam már egyszer, szerencsére észrevettem, hogy nincs nálam, visszaszaladtam és megtaláltam.

Szerintem Édesanyám a Decatlonban vette ezt a pántot. Fekete. Általában szétjön a hullámcsatos összeszerelés, de megcsinálom újra. Eleinte azért nem varrtam meg, mert gondoltam, ha hazamegyek, visszaadom Édesanyámnak, és veszek egy olyat, ami jó rám. Azóta már voltam otthon, de ez nem történt meg. Szerintem már nem is fog. Nemcsak biciklizéshez, hanem mindig használom, és mindig nálam van. Jó meleg.

Gáll Anna, Budapest, Szeged

Biciklinévtábla

A névtáblahasználat időszakát pontosan nem tudom. Édesanyám neve szerepel rajta, a hozzá tartozó biciklit valószínűleg kamaszkorában használhatta, tehát a negyvenes évek végén, de leginkább az ötvenes évek első felében.

Két dolog jut ezzel kapcsolatban eszembe. Ezt a táblát jó eséllyel (persze ezt sem tudom biztosan) nagyapám készítette. Sajnos én már nem találkozhattam vele, mert születésem előtt húsz évvel meghalt, de számtalan „üzenetet" hagyott maga után, főleg tárgyak képében. Ezeket rejtjeles üzeneteknek tekintem, melyek személyesen az én megfejtésemre várnak. Ez a tábla most került elő, tehát most érkezett meg mint üzenet.

A táblácskát valaha hordozó bicikli két csigára volt felfüggesztve gyerekkoromban az előszobánkban, ahonnan amolyan fregolimódszerrel lehetett leengedni. A második emeleten laktunk, lift nem volt. Emlékszem, mikor megtanultam két keréken közlekedni (egy másik bicajjal – névtábla nélkül), nem volt nap, hogy ne tettem volna meg a kétemeletnyi utat akár többször is. Egy hét után már meg se kottyant, pedig nem volt pille a bringám. Persze mindezt teljesen úti cél nélkül, csak azért, mert élveztem, hogy tudok tekerni, napról napra egyre nagyobb körökben távolodva az epicentrumban lévő otthonunktól. Ödönke végre nem dől el a kerékpárral. Hurrá!

Szekrényesy Réka, Budapest

Kerék Eszter felvétele

Mindig velem

Van egy tárgy, amelyet mindig magammal viszek, bárhová is megyek. Egy tárgy, amely nélkül nem tudok elindulni, és amelyért többször szaladtam vissza a lakásba, mint esernyőért. Egy tárgy, amelynek már a megszerzését is annak köszönhetem, hogy tömegközlekedéssel utazom. De félre az iróniával!

Az Örs vezér téren szállok át a trolibuszról a metróra, ami az egyetemre visz, így mindennap többször is áthaladok rajta. Ismerősként köszönt-hetném a csöveseket, a kéregetőket és az utcai árusokat, ha vennék tőlük valamit. A kis bódékból kínált lángos és hotdog illata gyakran megcsap, és hazafelé menet többször vettem már fagyit is. De általában nem szoktam megállni más árusok előtt. Egyszer valahogy mégis úgy esett, hogy megláttam egy napszemüveges állványt. Odasétáltam,

Sarnyai Krisztina felvétele

és – mivel már régóta kerestem egy jó szemüveget – elkezdtem nézegetni őket. Vagy tízet is felpróbáltam, mire megtaláltam Őt. Fekete-fehér keret övezte lencséjét, ami fölül sötétebb volt, alul pedig világosabb. Ahogy megcsillant rajta a nap fénye, tudtam, hogy Ő lesz az igazi. Felpróbáltam, egyből illeszkedett a fejemre, nem volt se kicsi, se nagy, pont megfelelt. És azóta elválaszthatatlan társak lettünk.

Velem van télen-nyáron. *London: eső, Berlin: szél, New York: szikrázó napsütés...* Ahogy az a régi samponreklám mondta, de leginkább mégis szikrázó napsütésben vehetem hasznát. De az idő múlásával egyre többet használtam, és már nemcsak kint a szabadban volt rajtam állandóan, hanem az épületeken belül, a föld alatt és olyan járműveken is, mint a busz, a troli és a villamos. Amikor a metró a Pillangó utca után lemegy a föld alá, akkor persze kénytelen vagyok levenni, de amint kiszállok, még fel se ért a mozgólépcső a fényre, már rajtam is van. Ez annak köszönhető, hogy a huzatos aluljárókban sokkal kényelmesebb felvenni a napszemüveget, mint hunyorogni az erős szél és légmozgások miatt.

Egy másik előnye a napszemüveg viselésének, hogy el vagyok rejtve mögötte. Szeretem megfigyelni az embereket, szeretem nézni, mit csinálnak, de azt persze senki sem szereti, ha bámulják, de rejtett pillantásokat lehet vetni a sötét üveg mögül a világra. Egyszer az történt velem, hogy amint néztem az embereket, megakadt a szemem egy nőn. Két olyan embertípus van, akit nézni „kell": a nagyon szép és a nagyon ronda. Egyikről sem könnyű elfordítani a tekintetet, de muszáj. Szóval ez a nő mondhatni egyik típusba se tartozott bele, egyszerűen csak túl volt öltözve. Túl sok volt rajta minden: a ruha, a smink, a hajzat. Egyszerűen nem illett a képbe, és feltűnősége többek tekintetét magára vonzotta, köztük az enyémet is. A nő észrevette, hogy nézik, és elkezdett hangosan beszélni a mellette ülő utashoz, aki hallgatta egy darabig, ahogy arra panaszkodik, hogy manapság az emberek nem tudnak illően megjelenni sehol sem, meg kell adni a tiszteletet az utazásnak, még akkor is, ha tömegközlekedésről van szó, és hasonlók. Egyszer csak az egyik megállónál, amikor leszálltak, valaki véletlenül leöntötte a túlöltözött hölgyet málnaszörppel. Ő erre teljesen kikelt magából, de azt hiszem, legalább jó lecke volt számára, hogy többet ne öltözzön ki, ha metróra száll. Szerencsére kárörvendő mosolyomat elrejtette hű társam, a napszemüveg.

Végh Tünde, Budapest

Szent Antalka és a „béka"

Szent Antalka a családi örökség része, Darai Éva nénitől örököltük (lakásuk egész bútorzatával együtt). Éva néni a nagypapám testvérének, az Amerikába disszidált Mütyür néni férjének testvére volt. Éva néniék eperjesiek voltak, és a Benes-dekrétum miatt költöztek Budapestre. Szent Antalkáról nem tudom, hogy mikor, de gondolom, ő is lakott még Eperjesen, aztán Budapesten. Aztán anyukám fiókjában, sokáig, egészen 2006-ig. Akkor adta nekem anyu nyáron, amikor a barátnőmmel Olaszországba mentünk stoppal. Nem aggódott értem, de azért kicsit mégis féltett. Szent Antalka sok szép helyet látott a táskám egyik zsebéből Olaszországban, aztán egy év múlva a Portugáliáig vezető úton is. Azóta mindig abba a táskába rakom, ami éppen nálam van. A táskám és a 2009-es bringanaptár nélkül meg nem megyek sehova, úgyhogy Szent Antalka hűséges baráttá vált az évek során.

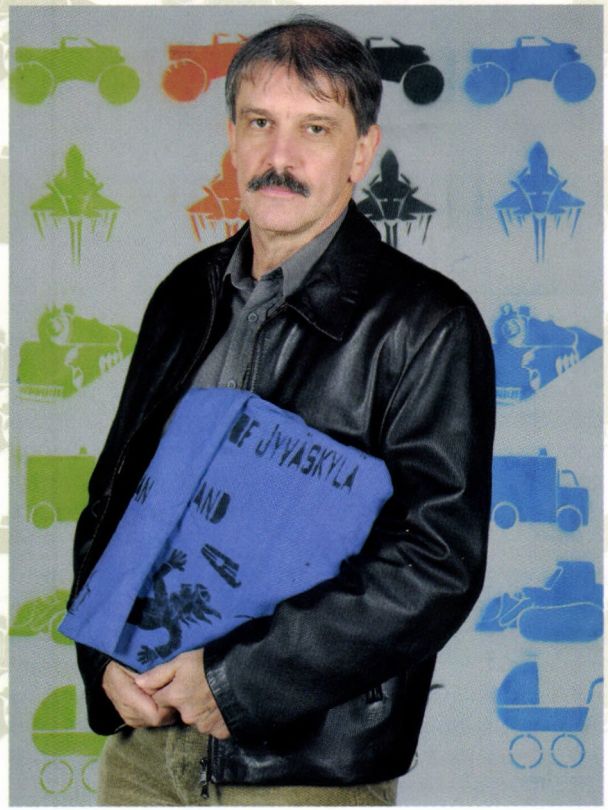
Kerék Eszter felvétele

2007 őszén, mikor elsőéves voltam a Szegedi Egyetemen, néhány csoporttársammal elmentünk geoládázni Szegeden. Az volt az első két geoláda, amivel találkoztam, és az egyikben volt egy nagyon vicces, aranyos, jópofa izé. Én békának hívom, de láthatóan nem az. Nagyon megtetszett, és beraktam a táskámba Szent Antalka mellé. Azóta együtt kísérnek mindenhová. Szent Antalka jól bírja a gyűrődést, mert van egy kis tokja, de szegény béka mindig lejön a talpáról.

Molnár Borbála, Budapest, Szeged

Mi van a szatyorban?

Konferencia kellék, kék vászon, fekete nyomott felirattal. A kilencedik finn-magyar néprajzi szemináriumon kaptuk Jyväskyläben, 2006-ban, szokásos módon jelvényként és némi gyakorlati funkciót beteljesítve: ebben kapták kézhez a résztvevők a konferenciaprogramot, kitűzőt, egyetemi ismertetőt, ajándékkiadványt – jelen esetben a *Studia Fennica* friss számát – és a város nevezetességeit, az aktuális kiállításokat ismertető turisztikai prospektusokat. Ritka rondának találtam, s bár értettem a kódot – hogy tulajdonképpen nem műanyagszatyorral vagy nevenincs (netán bárhol kapható) dossziéval áldott meg a konferenciaszervező környezettudatos finn lelkülete –, kifejezetten rusnya darab-



Sarnyai Krisztina felvétele

nak tűnt számomra. Talán a régi iskolai kék köpeny jött elő, nem tudom, de tény, hogy sokáig, vagy két évig nem vettem újra-hasznát.

Ezekkel a konferenciaszatyrokkal ellentmondásos viszonyban állok, kidobni ritkán szoktam őket – ellene szól a mindent valamiért fontosnak tartó felfogásom –, de használni is csak némelyiket szoktam, azt is csak alkalmanként. Még az eddig kapott talán legpraktikusabbnak, az ICC-ROM sokfunkciós válltáskájának is csak erős feszéj érzet mellett veszem hasznát, ha például két napra vidékre utazom. Metrón, villamoson mindig rátéved a szemem ezekre, szórakoztatónak, de olykor egyenesen nevetségesnek tartom, ha valaki a 37. nemzetközi „ez-és-ez" kongresszus kellően egzotikus helyszínét – Kuala-Lumpur, Hawaii, Lakitelek stb. – feltüntető szatyorban vagy táskában cipeli napi terheit. Irathalmokat, vagy éppen kenyeret, tejet, sárgarépát. Egy ideje ebben a kékben én is ezt teszem, pontosabban az egyik funkciója ez: a vásárláskor kerül elő aktatáskámból mint kiegészítő teherhordó eszköz. De van egy másik funkciója is: ha autóval megyek, ebbe teszem tárcámat a jogosítvánnyal, forgalmival, valamint a pénztárcát, mobilt, lakáskulcsot – de csak akkor, ha mindezt nem a zsebembe gyömöszölöm. Újabban azt veszem észre, kezd valami öntudatféle hordozója (kifejezője?) is lenni. Sem hátizsák, sem az autós fiúridikül! Kizárt, és nem a környezettudatos vászon miatt, a füle amúgy is kezd szálaira bomlani. Csak úgy.

Fejős Zoltán, Budapest

Sarnyai Krisztina felvétele

Notesz

Néha úgy érzem, felőröl a hatalmas Budapest és a piciny Mátészalka közötti ingázás. Minden héten ez van. Ötórányi út oda, ötórányi út vissza. Ha belegondolok, ez heti tíz órát jelent, ami havi szinten majdnem két napot tesz ki. Öregkoromra fog csak tudatosulni bennem, hogy csaknem a fél életemet utazással töltöttem. Vonatablakból bámulással, tudományos könyvek, Szabó Magda-regények és Nők Lapja olvasásával, valamint leggyakrabban versírással.

De nemcsak a vonaton írok verseket. Az igazság az, hogy a közlekedés, legyen az akár autó, akár busz, főleg az esti órákban, ihlető hatással van rám. Sosem volt nálam elég papír, amire írhattam volna (sok helyen akartam írni, de papír híján nem sikerült, sem kocsmákban, sem a trolin, sem a táncházban), ezért gyakran papírfecniket kértem a pultos fiúktól, a barátnőimtől, sőt néha idegenektől is. 2009. április 4-én, születésnapomra kaptam ezt a kis noteszt. Körülbelül 17 centiméter hosszú, és 11 centiméter széles. A borítója fekete-fehér és virágmintás, amire ráírtam fekete tollal a nevem. A notesz hátulján olvasható, hogy Franciaországban készült, és a gyártó cég honlapcíme is rajta van. A „kis könyv" első oldalára barátaim készítettek bejegyzést, így kaptam kézhez, egy pénteki napon:

„Eme verses remekek helye,
Legyen neked kedves!!!
(Legyen mindig veled, hogy többet soha ne kelljen,
Táncolós helyeken, pultos fiúktól tollat s papírt kérned!)"

Azóta – a használati utasításban megjelölt instrukció szerint – mindig velem van. Ezzel utazom. A táskám mélyen most már mindig ott lapul egy toll, párban a noteszszel, melyeket két barátomtól, Kalina Veronikától és Korzenszky Tamástól kaptam. Természetesen egyre kevesebb az üres oldal benne.

Szabad Boglárka, Mátészalka–Budapest

A kerékpárom

A tömegközlekedés fantáziátlan.

Az én közlekedéshez kapcsolódó tárgyam a kerékpárom. Nem akármilyen kerékpár ez, a dédmamám is ezzel járt. A küllők közt található névjegykártya belső fele még az ő adatait tartalmazza („Dr. Szűcs Lászlóné, Makó, Bajcsy Zs. u. 26"), a külső felére pedig pár hete került fel az én nevem. Dédmamám után a veje használta, a hobbikertből ezzel járt be a faluba, Zsombóra. Nagypapám halála után eladták a zsombói tanyát, nagymamám pedig semmilyen fölösleges „lomot" nem akart magával vinni a szegedi panelba. Ekkor került hozzánk Kiskőrösre sok más tárggyal együtt két bicikli is, mindkettő a dédanyai örökségből. Akkor stoppoltam le az egyiket, és közöltem a szüleimmel, hogy ez most jön velem Pestre. Úgy tudom, sok minden eredeti rajta: a fonott kosár például biztos, hogy a dédié volt. A rutinellenőrzést végző bicikliszerelőnek semmi érdemi javítanivalója nem akadt, sőt nagyon elismerően nyilatkozott róla. Szerinte az öntöttvas vázról arra lehet következtetni, hogy egy századfordulós Csepellel van dolgom. Nem tudom, így van-e, de mindenesetre nagyon jól hangzik.

Ez több mint egy éve történt, azóta járok tavasztól őszig kizárólag csak „vele". Bár korábban is használtam biciklit Budapesten, nem is fogható ehhez az élményhez, a tömegközlekedés meg pláne nem. A kollégiumtól (Vizafogó utca) az egyetemig (Astoria) szinte sose megyek ugyanazon az útvonalon. Szeretem így felfedezni a várost, a házak homlokzatát csodálni, a környék lakóit figyelni, szimpatikus kocsmákat és hangulatos cukrászdákat felfedezni. Bár nem vagyok sportos alkat, a mozgásnak ezzel a módjával fel sem tűnik, hogy naponta 15-20 kilométert tekerek. Ha akarnék, se tudnék igazán gyorsan menni, de elég egy kicsit meghajtani, és utána nagyon kényelmesen lehet haladni. A megállás már kényesebb kérdés. Időben el kell kezdenem taposni a kontrát, és húzni az első féket, hogy tényleg megálljon a gép. Idén tavasszal új kerekek és dinamó mellé új fékgumit is kaptam a mátkámtól. A fék azonban nem volt hosszú életű. Múlt héten történt, hogy mikor éppen kerekeztem az egyetem felé, félúton vettem észre, hogy elhagytam valahol a fékgumit. Utána nagyon viccesen alakult az utam, mert a kontrával csak lassítani, de egy piros lámpánál megállni már kevésbé lehetséges. Így maradt a „Flinstone-lábfék", amitől viszont a lábam állandóan kék-zöld foltos. Mindezek ellenére nem vagyok lassabb, mint a tömegközlekedés, viszont útközben sokkal több élményben van részem.

Szászi Johanna, Kiskőrös, Budapest

Sarnyai Krisztina felvétele

Egy mozgáshoz kapcsolódó tárgy

A bemutatásra választott tárgy egy harmincnapos BKV-tanulóbérlet. Nem konkrétan egy adott bérletről beszélek, hanem általában a BKV-bérletről, ami a budapesti tömegközlekedés elengedhetetlen eszköze. Általában. Ahhoz, hogy a városban nyugodtan tudjunk közlekedni, és ne kelljen minden átszállásnál jegyet vennünk, nem árt, ha bérletünk van.

Miért pont a bérlet? Számomra az érvényes bérlettel való közlekedés megnyugvással szolgál. Írom ezt azért, mert korábban nem így volt. Egyetemistaéveim elején nem törekedtem arra, hogy minden hónapban érvényes bérletem legyen. Mindig tovább használtam a bérletet, mint amit a dátum engedett volna. Ez a folyamatos bliccelés folyamatos adrenalintúltermeléshez vezetett. Soha nem tudtam, mikor veszik észre, hogy nem érvényes a bérletem. Egy kis történettel is szeretném megindokolni a választott tárgyat. Egyik ilyen alkalommal sikerült egy havibérlettel több mint egy évig utaznom a BKV-n anélkül, hogy felfigyeltek volna a bérletemen szereplő dátumra. Egy ellenőrzés alkalmával az ellenőr elkérte a bérletem és a diákigazolványom. Érdekelte, hogy stimmel-e a bérleten szereplő szám a diákigazolványon lévővel. Én már kezdtem vakarni a fejem, hogy mennyibe is fog kerülni ez a bliccelés, és megfogadtam magamban, hogy soha többé nem bliccelek. Még be sem fejeztem gondolatmenetemet, egy „Köszönöm" kíséretében visszakaptam a bérletem és az igazolványom. Abban a pillanatban már nevettem magamban, hogy az ellenőr alaposan végignézte a diákigazolvány számot, de a nagy betűkkel virító érvénytelen dátumra nem figyelt fel. Addig a pontig egyfajta ellenállás, a rendszerrel szembeni dacolás késztetett arra, hogy „ingyér mozogjak". Ez az esemény viszont egyfajta iróniát vetített a témára. Most már kíváncsi voltam, meddig sikerül ezzel a bérlettel utazgatni. Mikor veszi észre valaki az érvénytelen bérletemet? Amint mondtam, ez több mint egy év után történt meg. Azóta érvényes bérlettel, nyugodtan utazom.

A másik kérdés, ami a bérlettel kapcsolatban forog bennem: ki az, akinek van, kinek nincs? Gondolok itt azokra, akik nem a tömegközlekedést választják a városban. Kik és miért nem rohannak minden nap a villamos, az indexelő busz után, vagy nem nyomorognak a hosszú kék szardíniásdobozban? Egy dalszöveg jut ezzel kapcsolatban eszembe: „Egymás emberszagát öleljük finoman át...", máshol „Hajnali villamos, mindenkit összemos...". Tehát ki és miért nem akar a városi utazás ezen egyedülálló ízéből kóstolni? Első körben eszembe jutnak azok, akik nap mint nap autóval közlekednek. És a bringások. Ők mintha kívülről szemlélnék ezt az egész hadakozást az „Utazással". Ez a két csoport mintha két szélsőséges álláspontot képviselne. Köztudott, hogy arányait tekintve az autós szennyezi a leginkább a városi levegőt, aki megengedheti magának ezt a „luxust", és nemcsak hogy megengedi, hanem ezt is választja. A bringázás is teljesen tudatos szerepvállalás a városi közlekedésben. Engem, a tömegközlekedésbe szorult bérletest a bringások különálló világa egyre inkább vonz magához. A BKV-val utazók nem szeretik a tömeget, de sok esetben hajlamosak megfeledkezni arról, hogy ők maguk is a tömeg részei. Néha én is megfigyelem, és mosolygok azon, hogy egyik-másik ember miként rohan valamilyen jármű után. Sokszor azon kapom magam: hoppá, én is rohanok!

Vass Attila, Budapest

Barack

Az a különös felismerés köszöntött rám ezen a hímes vasárnap délutánon, hogy a legzaklatottabb közlekedő tárgyam a BKV-jegy. Fogadjátok nyilvános terápiám töredékes naplóját!

Csodálatos narancsfagyi színű fecni, csak úgy siklik a tenyérben! Kereken háromszáz forint az ára, és úgy megbecsülöm, akár az utolsó csepp limonádét a hőségben vagy az első békés percet egy begorombult nap után. Szeretném én ezeket a szemtelen kis cetliket, de nem tudom!

Azért vágyom velük harmóniára, mert jó volna az általuk megtestesített stresszt feldolgozni, egy életre letenni. Tegnap másfél órámba telt, míg eljutottam a Kossuth térről a rákosligeti Hősök terére. Ez alatt a másfél óra alatt zöngéjét sem hallám belső félelmemnek, hogy: „hol a jegy – mi a jegy – jaj, a jegy...". Siettem, mentem, nem találtam az indulóállomást, frissítő toalett után nadrágját rángató sofőrt faggattam egy ízben, lestem a menetrendtáblát sok ízben.

A BKV lassú volt, akár a lomhára hízott tacskó. Amikor szembesültem a ténnyel, hogy a busz harmadik megállójáig tíz perc alatt ért el, elöntötte tagjaimat a görcs: elkések. Végérvényesen, érvényes jegy nélkül. Színházba igyekeztem átmeneti kabátban, szél bújt a nyakamba, jó is lehetett volna.

Mióta főleg bicikliülésről nézem a világot, a tömegszállítós kalandjaim száma jelentősen megritkult. Tudatállapotom ezen az időtlenséget átszelő buszon távol állt a biciklin megélhető éberségtől, amelyet az önrendelkezés élménye ad, sokkal inkább kiszolgáltatott voltam, s ezen a bliccelés miatti enyhe bűntudat sem enyhített. Senki voltam, illegálisan elkéső. Desztinációjával azonosult nő, akit szív a jövő.

No de a jegyek. A piros metrón érvényesítettem a megvásárolt két jegy közül az egyiket. Örömutazó voltam, békés, sikkes, biztos léptű. Egy darabig. Amíg be nem ütött a kétely (egy pár ablakot), oda nem csücscsent mellém az ülésre, befurakodva elmém nyitva felejtett szobáiba.

Kerék Eszter felvétele

Hiába tudtam én, hogy ott a jegy a táskám első zsebében, közvetlenül a telefon mellé csúsztatva, szorongtam. Vajon tényleg ott van-e? Olyan fáradt lehetek-e már, hogy már azt se tudom, hova teszem? Kifújta a szél, melléesett... Jajj, ide kapok – oda kapok, tapogatok, zipzárazok. Istenem, az arrogáns emberektől ments meg engem ma! Senki ne akarjon tőlem semmit! Hagyjanak élni!

Ez a ropogós barackszelet betintázódva vagy kiharapva, békéd és üdvösséged záloga, őrizd is mint ezerjófüvet! Ám a jegyek istene hamar leveszi hívőiről a kezét. Amint leszállsz, kisétálsz, vége, kezdődik minden elölről. Sosem bízom már magamban, a kezemben, a racionális praktikumban. A társadalmi gyanakvás férgei megrágják és kiköpik az elhasznált jegyeket, ami neked marad, csak mementó: „utaztam, haladtam, féltem".

Lehet, hogy csak én szereztem túl sok rossz élményt otthon hagyott bérletek és személyi igazolvány miatt? Lehet, csak én voltam peches a bliccelésekkor? Lehet, hogy én vagyok a *hüje*, hogy blicceltem életemben? Bliccel a halál?! Aki bliccel, az csal, elárulja Budapestet, Magyarországot, az egész hazát?! Kizsákmányol, sumákol, ingyen él? Vagy bliccelni néha ér? Rossz szolgáltatásért hébe-hóba fizetünk? Jó szolgáltatásért hébe-hóba nem?

Néha úgy felgyülemlenek táskám zsebeiben az elhasznált jegyek, mintha erős őszi szél hordta volna őket egy kupacba. Rám hullottak, rám maradtak; emlékei a legalitásnak, a szabadság illúziójának. Menekülök a gyanakvó, cinikus tekintetektől, a tompa rohanástól. Ez az! Falura akarok költözni!

Vörös Júlia, Budapest

Bringa nyomatú láncos táska

Ez a bőr táska egy különleges darab. Általában nem hordok bőrből készült táskákat, de ez megfogott. Bringás táska – pedig nem is. Attól

Sarnyai Krisztina felvétele

bringás, hogy mindkét oldalára egy bicikliket ábrázoló városi jelenet (fotó) van nyomva, és a zsebét egy biciklilánccal lehet kinyitni – pontosabban a zseb zipzárját a lánccal elhúzni. Ez a lánc teszi vagánnyá! Annak ellenére, hogy egy elegáns és nőies táskát hordok, a láncba kapaszkodva kicsit erősebbnek, utcai harcosnak érezhetem magam. Fehér Beatrix iparművész munkája, a *Camou – Urban Camouflage* fantázianévre keresztelt kollekcióból. Egy szép napsütéses napon vettem a Művészetek Palotája előtti placcon, évekkel ezelőtt. Mindennapjaimmal leginkább egy hathetes lengyelországi úton forrt vele össze. Néhány matrica és szórólap, melyeket ezen az úton gyűjtöttem, még mindig zsebe mélyén lapul.

Bálint Mónika, Budapest

Bérlet

Számomra a Budapest-bérlet a mindennapi közlekedés nyugalmának és zavartalanságának szimbóluma. Értéke igazán abban a pár napban nő nagyot, ami ennek hiányában telik, vagyis amikor az előző havi lejárt, de újat még nem vettem. Mert bizony mindig akad két-három ilyen nap. Ez az időszak maga a stressz, agyafúrt cselek, bujkálás, gyakran csúfos lebukás időszaka. Az első nehézség a metróba lejutás. A mozgólépcsőnél minimum kettő, gyakran négy-öt ellenőr vigyázó szeme kísér. Tömegben könnyebb az ember dolga, de ilyenkor is résen kell lenni, pénztárcában turkálni, lesütött szemmel telefonálni, és elhitetni, hogy kezünk annyira tele van, hogy igazán embertelenség lenne félrehívni, és a bérletünket ellenőrizni. A városi legendák között számtalan „ellenőrkicselezős" történet van. Ugyanez a helyzet a kiszálláskor, amikor a szerelvényből kilépve meghalljuk az automata női hangot: „Tisztelt Utasaink! Kérjük, készítsék elő jegyüket vagy bérletüket..." Azt hiszem, a feszültség fő forrása ilyenkor a lehetséges menekülő útvonalak számbavétele és az érzés, hogy döntésemet ott és akkor, abban a pillanatban kell meghoznom. Vagyis hogy esetleg továbbmegyek még egy megállót, ott hátha nincs ellenőrzés, de minthogy ez nem volt belekalkulálva utazásomba, biztos, hogy elkésem, vagy vállalva a helyzetet, kísérletet teszek a fent említett trükkök valamelyikének alkalmazására. Esetleg vállalva mulasztásomat, trükkök nélkül elfogadom a nekem kiállított csekket. Akkor azonban megint mehetek az Akácfa utcába, ami nem elég, hogy kiesik mindennapi közlekedési útvonalaimból, hanem 8000 Ft büntetési díj fizetésével is jár. Erre pedig nem telik a bölcsészösztöndíjból, így meg kell próbálnom találni egy olyan ismerőst, akinek van olyan érvényes bérlete, melybe nem írta bele diákigazolványának számát, de ha ezt nekem adja, természetesen vennem kell neki újat. Minden ilyen terhes gondolat újabb nehéz percet jelent, a felelőtlenség (vagyis hogy nem vettem meg előre a bérletet) teljes súlyával szakad a nyakamba. Ezután az üldöztetett sors után hatalmas boldogságot jelent, mikor kezemben tartom új bérletem, amely ismét egy hónap gondtalanságot és szabadságot ígér.

Morvay Judit, Budapest

Mindig a jó úton

Kedvenc hátizsákomat még egyetemistaéveim alatt sikerült beszerezni (talán 2004-ben vagy 2005-ben). A felirata – Trekking – két volt tanárom szerint azt jelenti: a jó, a megfelelő úton.

Sarnyai Krisztina felvétele

Régóta szerettem volna egy kisebb méretű túrahátizsákot, mert úgy éreztem, csak egy strapabíró, praktikus és a kézitáskáktól nagyobb táska képes túlélni velem együtt a hétköznapi kalandokat. Akkoriban Pécs egyik külvárosában laktam, s minden reggel jól át kellett gondolnom, hogy mit kell magammal vinnem aznapra: jegyzetfüzet, lejárt könyvek vissza a könyvtárba, alma, csoki, félliteres ásványvíz, papírzsebkendő, mobiltelefon, pénztárca, bérlet, menetrend, pulcsi, útlevél, fogkefe, fésű. Egyetemistaként sosem lehet tudni, hogy milyen buli jön közbe, az ember hol tölti majd az éjszakát: lehet hogy csak az egyetem melletti tuti albik egyikében, de az is lehet, hogy távolabb.

Gyakorlatilag a hétköznapi városjárás egy kisebb túraútvonalnak felelt meg, hol izgalmas, hol pedig unalmas pihenőhelyekkel, állomásokkal: reggel felpakolva rohanás a busz után, feszengés, tömeg, nehéz a táska (minek is kellett kivenni annyi könyvet, amikor a felét sem olvastam el?), leszállni is alig tudok. Egyetem, véget nem érő labirintusok és kerengők az épületben, lépcsőzés, lift, rohanás, rövidítek, mert el fogok késni. Előadások, bambulás, sorban állás, jegyzetbónfelvétel. Barátok, nyüzsgés, nagy találkozások és beszélgetések, pihenő egy kávé mellett. Majd egy kis magányos elmélyülés a gépteremben. A posta zár, és még könyvtárban sem voltam.

A busz épp az orrom előtt megy el, ezért sétálok két megállót, úgyis előbb érek oda, mint a következő busz. Közben veszek egy gyrost. Pécsen a könyvtár a dombon van. Az ember felnéz, belekapaszkodik a hátizsákjába, és nekifeszülve megteszi a távot, akár zászlót is tűzhet, ha éppen van egy kéznél a táskájában. A könyvtárban szerencsére hosszú pihenő kezdődik, sok ismerőssel és kevés olvasással. A posta ma már kimarad. De a nap végén a hátizsák már könnyebb, és az egyik kedves ismerőssel a sétálóutcán flangálok, betérünk még nyitva lévő ruhaboltokba, de kizárólag nézelődni, s jól kitaláljuk, hogy teázni szeretnénk a Trafikban. Azt kérdik tőlünk, van-e szabad hely az asztalnál. Akkor vesszük észre, hogy már éjfél van, előttünk a harmadik borospohár. Haza, Kertvárosba már nem megyek. Violnál alszom, még jó, hogy van nálam fogkefe.

Szóval a városi terep egyetemistaként csupa kaland, kihívás és váratlan fordulat. A lényeg, hogy legyen mindig egy kíséröd, aki segít, hogy a jó úton haladj.

Vörös Gabriella, Pécs, Budapest

Autós kabala?

Azt hittem, nem vagyok babonás, de amikor megláttam a tárgybehozás-felhívást, rögtön eszembe jutott, hogy mégiscsak van olyan tárgy nálam, amelyet kabalaszerűen hordok magammal, amely nélkül nem indulok el otthonról. A kis tárcámban, amelyben a személyim, a jogosítványom és a forgalmim van, ott lapul két kis rózsaszín karkötő, melyeket a lányaim a Péterfy Sándor utcai kórház újszülöttosztályán kaptak azonosító jelölésképpen. Amióta levettem a kezükről (az egyiket 1996-ban, a másikat 2001-ben), mindig nálam vannak. Ha véletlenül nem találom őket, vagy kicsúszik a tárcámból valamelyik, pánikszerűen rögtön keresni kezdem. Talán félek, hogy balszerencsém lesz?

Sarnyai Krisztina felvétele

Tasnádi Zsuzsanna, Budapest

Kerék Eszter felvétele

Közlekedik? Tárgy? Bicikli

Régebben napi rendszerességgel HÉV-eztem Békásmegyer és a Batthyány tér, illetve a Margit híd között, attól függően, hogy utána metrózni vagy villamosozni volt kedvem a Kossuth térig.

Tudtam, hogy van 20-25 percem, amit el kell töltenem valahogy ebben a zöld-fehér dobozban. Volt, hogy olvastam, zenét hallgattam, vagy csak bámultam ki az ablakon, néztem az autókat, a gyalogosokat, a kutyát sétáltató néniket és bácsikat, a házakat, az utcákat, a Dunát vagy az éppen aktuális építkezéseket. Nap mint nap láttam, hogy nő ki a földből szép lassan egy újabb bevásárlóközpont. Figyeltem az embereket, ki hogyan üti el az időt, hallgattam, mit beszélnek, hogyan viselkednek, próbáltam megérteni az idős hölgyek állandó problémáját: hogy akkor most meleg van, és ki kell nyitni az ablakot, vagy hideg, és huzat lesz, ha nyitva van az ablak. Mindig történt valami. Néha még annak is örültem, ha a szerelvények műszaki okok miatt nem közlekedtek, a kedves utasokat pedig buszok szállították tovább.

Mióta beköltöztem a belváros közelébe, a biciklimet használom a napi közlekedésre. Ez teljesen más világ. Itt egyedül, saját erőből kell eljutni a célig. Nincs nagyon nézelődés, bambulás. Itt folyamatos figyelés van, állandó koncentráció. Nézni a gyalogost, hogy ne lépjen ki elém, figyelni a többi járműre, hogy ne szorítson le az útról, kerülgetni a kátyúkat és az üvegszilánkokat. Viszont nagy előnye, hogy nincs menetrend: akkor és ott szállok fel, illetve le, ahol éppen kedvem tartja. És még jól is esik egy tárggyal közlekedni.

Sarnyai Krisztina, Budapest

Stoppostérkép

A térképen az egyik bejelölt helyet 2008. augusztus 3-án hajnali 5 és 6 óra között sikerült megtalálnom. Prága külvárosában van, könnyű volt odajutni, az egyik metróvégállomáshoz közel esik. Az éjszakát a belvárosban töltöttem spontán városnézéssel, mivel este, amikor kiraktak Prága szélén, úgy gondoltam, már nem érdemes továbbstoppolnom Drezda felé. Prágában nem foglaltam előre szállást, és a város összes hátizsákos hosteljében telt ház volt.

Miről is szól számomra a stoppolás, különösen az egyedül stoppolás? Egyrészt annak a csodának a vissza-visszatérő megtapasztalásáról, hogy mindig, mindenhol vannak önzetlenül segítő, befogadó, bennem megbízó emberek. Másrészt arról, hogy újra és újra kihívás elé állítsam magamat, mennyire tudok élni a „szabadsággal", feltalálom-e magam, hogyan tudom elfogadni az adódó helyzeteket, helyesek-e a megérzéseim, a másokba vetett bizalmam, és hogy szem előtt tudom-e tartani, hogy nem a cél a fontos, hanem az úton való haladás, az Itt és Most.

Ugyanakkor nem tartom az „életérzés" feladásának vagy a kihívástól való megfutamodásnak azt, hogy mindehhez a mai „hálózati társadalom" vívmányait is igénybe vegyem, és a felkészülést ne csak abban merítsem ki, hogy bedobom a hálózsákot és a 3/4-es gitárt a hátizsákba. Ma már nem feltétlenül okoz nagy meglepetést az, hogy mit fogunk a következő sarkon meglátni, hiszen az interneten – az „analóg" útikönyveket és atlaszokat mindinkább kiszorítva – elképesztően sok módon lehet feltérképezni az úti célt, magát az utat, valamint könnyűszerrel kialakíthatók új kapcsolatok más országokban élő emberekkel. Nem-

Sarnyai Krisztina felvétele

csak a Google térképein lehet felülnézetből megnézni, hogy milyen az az utca, ahol a szállásadóm lakik, és hogy vajon panelt vagy kertes házat kell-e keresnem, hanem például rákereshetek a stopposok virtuális közössége által fejlesztett térképen (Hitchwiki), hogy tapasztalataik alapján melyek a jó stopposhelyek, és hogyan, melyik tömegközlekedési eszközzel közelíthetők meg. Hiszen sokszor több időbe telik megtalálni a megfelelő stopposhelyet A-ban, mint eljutni A-ból B-be. Nem beszélve az olyan kellemetlen helyzetekről, amikor azt hiszem, jó helyen állok, és már csak az autóban derül ki, hogy a tervezetthez képest más irányba haladok.

Az utazás előtt kinyomtattam azokat a Hitchwiki-térképeket, amelyekre szükségem lehet a városok határában, fölírtam a lapok szélére mindenféle hasznos információt, amelyet a világhálón találtam, vagy leendő szállásadóimtól e-mailben kaptam, és a papírokat egész úton a zsebemben őriztem. A térképeken azt is jelöltem, hogy a CouchSurfing nevű, szállásadásra/-kérésre specializálódott virtuális „világközösség" tagjaként hol találom meg a már előre egyeztetett szállásadóm lakását.

A metróvégállomástól az autópálya mentén található forgalmas parkolóig gyalogolnom kellett, szunnyadó kertvárosi utcákat, kóborkutya-gyanús külvárosi áruházparkolókat, teleszemetelt senkiföldjét kereszteztem. Útközben egy fiatal párral is találkoztam, akik ugyanannál a parkolónál készültek stoppolni. Ám némettudásommal helyzeti előnybe kerültem: mindjárt az első megkérdezett erfurti rendszámú sofőr fölvett, és máris úton voltam Drezda felé, miközben sofőrömmel szakmájáról, a bioenergetika titokzatos világáról beszélgettünk.

Kemény Márton, Budapest

Nekem térkép

Rém rosszul tájékozódom. Tipikus kisvárosi tempó.

Amikor csak alkalmanként utaztam Budapestre, szinte kizárólag metrón szeltem a várost, így csukott szemmel is eljutottam A-ból B-be. A metrózás jelentette a biztonságot: arra megy a luk a föld alatt, amerre kell, ott tesz ki, ahol kell, nincs útlezárás, terelés, amit tájékozódással és egyéni kreativitással kellene megoldani. Olyan ez, mint Luc Besson *Az ötödik elem* című filmjében a szmoghatár: egyszer csak kibukkansz a célnál. Hogy közben mi volt? Merülés.

Körülbelül hat éve lakom Budapesten. Az első napok egyikén vásároltam egy praktikus méretű, lapozható várostérképet. A térképpel és a hétköznapi rutinná vált közlekedéssel fokozatosan kijöttem a föld alól. Nem volt könnyű, de megérte. Megtanultam, hogy az ember mindenhol turista, és ezt elkezdtem élvezni. Aztán fokozatosan összekötöttem a föld fölötti ismerős pontokat. Már nemcsak a szmoghatár alól néztem a várost, a fenti világ is egyre ismerősebb és egyszerűbb lett. Busz, villamos, troli és gyaloglás: ezek lettek a bevált közlekedési módok. Már-már térben is láttam a térképen síkra fordított várost.

Újabb fordulatot a kerékpár és a költözések jelentettek: új rutinok, új helyszínek (lakva ismeri meg az ember) és új útvonalak: kis utcák és átjárók, hidak, járdaszegélyek és rámpák, zebrák és bringautak. És egy

Sarnyai Krisztina felvétele

Kerék Eszter felvétele

új dimenzió a térképen: ami már nem kötődik a tömegközlekedés útvonalához és járatsűrűségéhez, lehet rövidíteni a távokat, úrrá lenni a dugón, tájékozódással és egyéni kreativitással. Mostanában többször kapom magam azon, hogy ehhez már térképre sincs szükségem. Megtanultam a várost? Nem, attól még nagyon messze vagyok. Viszont lényegesen bátrabb, gyorsabb és kísérletezősebb lettem. Szívom fel. Nekem térkép.

Frazon Zsófia, Budapest

Kép

Miután nyár elején átálltam a biciklis közlekedésre, és a külső megfigyelő szerepébe csöppentem (már ami a tömegközlekedést illeti), akkor fogalmazódott meg bennem a kép témája. A város, a városi ember és a közlekedés viszonya, amire szerettem volna reagálni. Olyan számomra, illetve olyan volt számomra a közlekedés, mint egy fenevaddal való küzdelem. Mintha maga is egy lény lenne, ami naphosszat azon mesterkedik, hogy hogyan késsek el, vagy kapjak agyvérzést a nap végére.

Brodarics Kinga, Budapest

Majom volt, de bikává vált

– Marica, mi ez?

– Kérlek szépen, ez egy bikafej álarc.

– Gyönyörű újrahasznos mű!

– Én úgy mondom: hand made buhera mátrix.

– Bringaülés, kormány, lámpa és csengő. Honnan van az alapanyag?

– Éles utca sarka, vashulladék bolt. Kincsesbánya, lelkem, kincsesbánya!

– És mihez buheráltad?

– Jajj, egy nagyon szép meséhez. Páskándi Gézának van egy nyugat-afrikai meséket feldolgozó kötete: *A legkisebb óriás*. Abban van egy mese, a majomról, aki bikává vált, a nyúlról, az oroszlánról és az elefántról. Nagyon szép mese. Szerelmi történet. A bika a fiú, aki szerelmes a nyúlba, aki egy fiatal lány, de meg kell küzdenie az apával, az oroszlánnal. Persze *happy end*, a nyulacska és a bika egymásra találnak.

– De hogy jöttek a képbe a tárgyak? Miért lett a bika bringa?

– A bika a mesében fiatal és gyors. Ezekhez a tulajdonságokhoz kerestem figurát és mai tárgyakat. Nagyon adódott a biciklis: akit, ha a városban látsz, hát gyakran fiatal és gyors. És nagyon mai tárgyakat akartam, mai figurákat. A bikát egyébként egy fekete fiú játszotta, és ez volt a maszkja. Ebben küzdött az apával a lányért.

– Én is neki drukkoltam volna! Mikor játszottátok ezt a darabot?

– Még 2004 körül.

– Szerintem, nekem ma is bejönne! Lehet, hogy elő kellene venni újra! Hm?

– Hm.

Tárnok Marica, színész és bábos, Budapest

Sarnyai Krisztina felvétele

Mozgás és kultúra

GYÖRGY ESZTER

Az utazás vége
Marc Augé három könyve

Châtelet
Châtelet les Halles
Station balnéaire
Mais où y a pas la mer

Quand y a plus de repères
Châtelet la fin du voyage
La fin du voyage
La fin du voyage.
(Florent Pagny: Châtelet Les Halles[1])

Mozog, tehát van. Ül a párizsi metrón, vagy végigbiciklizik a Canal Saint Martin mentén egészen a La Villette-ig, kimegy a rossz hírű banlieuekbe, utazik végig a városán, vagy még messzebb, turistáskodik, vagy valódi etnológus, aki egzotikus tájakon jár. Bejárja a világot, képzeletben különböző idősíkok és terek, *non-lieu*-k és utópisztikus helyek között ugrál. Közben mindvégig a városról beszél. Marc Augé francia társadalomtörténésznek három rövid, a mobilitásról, a globalizált világban való tétova és bonyolult mozgásról szóló könyve jelent meg az elmúlt években: 2008-ban a huszonkét évvel korábban született metrókönyv „második része", a *Le Métro revisité* (Újra a metrón) és az *Éloge de la bicyclette (A bicikli dicsérete)*, 2009-ben pedig a „friss" *Pour une anthropologie de la mobilité (A mobilitás antropológiájáról)* című kötete (Augé 2008a; 2008b; 2009).

A három írás nagyon hasonló szerkezetű, hangvételű és helyenként ismétlődő tartalmú. Tulajdonképpen olyan, mintha egy meg nem írt monográfia kicsit kiforratlanul, befejezetlenül hagyott fejezeteit olvasnánk. Az egyenként nagyjából nyolcvanoldalas írások egy idősödő, a saját koráról félig már múlt időben beszélő társadalomtudós értékes, érdekes gondolatfoszlányai, aki személyes, esszéisztikus formában tesz fel a kortárs társadalom legérzékenyebb témáival kapcsolatban kérdéseket. Augé azonban nem viszi már végig az egyes gondolatokat, nem alkot új, koherens elméletet: néhol kissé csapong, viszont újra és újra beleszövi a szövegekbe saját, komplex pozícióját, az etnológusét, a klasszikus francia antropológián szocializálódott társadalomtudósét, valamint a magánemberét, Párizs szerető és figyelmes megfigyelőjéét és lakosáét. Ugrál diszciplínák között, filmeket elemez, és francia sanzonokat idéz fel, alig-alig hivatkozik a különféle, általa felvetett kurrens témák (globalizáció, térbeli szegregáció, migráció és menekülés) szakirodalmára, nem ad szintézist, csak szentenciákat, és magával ránt poétikus, lebegő szövegeivel.

Marc Augé, az École des Hautes Études en Sciences Sociales kutatója a hatvanas évektől folytatott klasszikus antropológiai vizsgálatokat Afrikában (Elefántcsontparton és Togóban). Etnológusi érdeklődésének irányát Georges Balandier, Claude Lévi-Strauss és Marcel Mauss határozta meg. Mindeközben a kortárs, posztmodern nyugati világnak, közvetlen környezetének megértése is bekerült érdeklődésének fókuszába: 1992-ben írta azonnal klasszikussá és alapvető hivatkozássá váló *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité (Nem-he-*

1 „Châtelet, Châtelet les Halles, tengeri nyaralóhely, de olyan, ahol nincs tenger / Amikor már nincs több jelzés, a Châtelet az utazás vége, az utazás vége, az utazás vége." *(A szerző fordítása.)*

lyek. Bevezetés a szupermodernitás antropológiájába) című munkáját a „szupermodernitásban" határozatlanná, beilleszthetetlenné váló „nem helyekről". A történelmi emlékezettel, a szociális terek elméleteivel való foglalkozás a jelen írásban bemutatandó könyvekben azonban nem elvont módon jelenik meg. Augé ezekben elsősorban nem társadalomtudósként szólal meg, hanem olyan párizsi lakosként, francia gondolkodóként, „Proust-tanítványként", akit szociális érzékenysége és antropológusi identitása a leghétköznapibb mozzanatok, a városi közlekedés, a város mint változó, globális entitás apró részleteinek megkapó feltérképezésére sarkall, hogy aztán ezeket az érzékeny megfigyeléseket, az emlékekből a jelen jellemzőibe való átfordulást pontos, korunk társadalmára vonatkozó megállapításokká alakítsa.

Metró

A 2008-ban megjelent *Le Métro revisité* tulajdonképpen korábbi munkájának továbbgondolása, a több mint húszéves *Un ethnologue dans le métro* kötet folytatása (Augé 1986). Különleges kalandnak lehetünk tehát részesei: ritka alkalom, hogy egy nagy gondolkodó két évtized múltán újra előveszi egy régi témáját, és felméri azokat a változásokat, amelyek egyrészt magának a kérdésnek a kapcsán mentek végbe, illetve amelyek az ő gondolkodásmódjának, hozzáállásának, érdeklődésének fejlődését és változását is jelzik. Ahhoz, hogy a *Le Métro revisité*hez közel kerüljünk, figyelembe kell vennünk „elődjét" is, mivel az új kötet nem kritikája, revideálása a régebbinek, inkább finom kiegészítése, aktualizált továbbvitele. Így a két szöveg valójában együtt, egymásra rímelve olvasható.

„Longtemps, pour moi, l'inconnu avait commencé à Duroc" [Sokáig számomra az ismeretlen a Duroc-kal kezdődött]": az *Un ethnologue dans le métro* ezzel, *Az eltűnt idő nyomában* – „lapossága" ellenére is – enigmatikussá vált kezdőmondatát parafrazeáló kijelentéssel indul.[2] A gyermekkor homályos emlékei, az ismeretlenség fogalma a metrómegállókon keresztül – ebből a személyes és intim felütésből Augé hamar a metróvonalak „definiálására" tér át. Számára a metróvonalak a tenyérjóslás életvonalaihoz hasonlatosak: nemcsak a térképen kötik össze egymást, hanem az emberek tudatában is. Innen már csak egy ugrás az a gondolat, hogy a metróvonalak az *olvasás*, illetve a *térkép* metaforái, valamint hogy a metró élménye az antropológiai kutatás alapvetését, a Másikkal való találkozás paradoxonát, vagyis egy kultúrának egy másikra való lefordíthatatlanságát idézi. Így válik a párizsi metró a különböző népcsoportok, bevándorlók és szubkultúrák hibrid olvasztótégelyeként Augé számára elsődleges etnológiai tereppé. A metró labirintusszerűsége egyszerre példázza a Marcel Mauss-féle „totális társadalmi tény" felfoghatatlanságát, valamint a szinkronitás, az „együtt utazás" lehetetlenségét: a párizsi metró végső soron az emberi utazás visszafordíthatatlan jellegét reprezentálja.

Ahol az első könyv véget ér, vagyis a metrón való utazás szimbólumainál, a magány és a találkozások együttjárásánál és a francia szállóige, „métro boulot dodo"[3] társadalmi relevanciájánál, ott folytatódik a *Le Métro revisité*. A metróhoz tartozás, a metróhasználat mint a párizsi (földrajzi és társadalmi) identitás alapeleme nem szakadt meg, így Augé nem „visszatér" a metróhoz mint szimbólumhoz és mint kutatási terephez, hanem megáll egy pillanatra, rögzít egy állapotot, felméri a húsz év alatt végbement, ám gyakran észrevehetetlen változásokat. A szöveg első, *Útvonalak (Trajets)* címet viselő részében a szerző maga is reflektál a két munka kapcsolódására: míg az első könyvben a metró az élet metaforájaként jelent meg, mostanra az a *mű* metaforájává vált.[4] De az útvonalak a szerző saját, tudósi útját, munkásságának legfőbb állomásait is jelölik. Az „Augé-vonal" első állomása éppen az első, metróról szóló könyve lehetett, amely aztán a „Marcel Mauss megállónál" történő átszállással inkább egy régebbi vonal, az Abidjan–Lomé afrikai útvonal meghosszabbításának tetszik, mint radikális irányváltásnak. A következő átszállás az 1992-es *Non-Lieux*, ám mint látjuk, a metró – jelentéssel telve, hajléktalanjaival, jellegzetes szagú folyosóival, térfigyelő kameráival, reklámjaival, életutakat magában foglalva – éppen hogy nem „nem hely".

Mi változott a metróban húsz év alatt? Augé *Változások (Changements)* című szövegrészében inkább úgy teszi fel a kérdést, hogy mindazok a változások, melyeken a „nyugati világ" a kilencvenes és a kétezres évek során végigment, miként jelennek meg a társadalommal metaforikus kapcsolatban álló metróval, amely végső soron éppen a visszafordíthatatlan változást jelenti. Mégis, amikor a metró mint városi közeg konkrét változásairól van szó, a szerző leginkább a szegénységet, a kéregetést, a metróhoz kapcsolható marginalizáltságot emeli ki, valamint az ugyancsak ehhez a térhez szorosan kötődő „külvárosi fiatalok" *(jeunes des „banlieues")* csoportját, akik medializáltságuk és stigmatizáltságuk miatt Augé számára egybefüggő halmaznak tetszenek. Érdekes módon mégsem egy szubkultúra, egy generáció közös értékei, jellemzői válnak velük kapcsolatban látványossá, a tömegből kirívóvá, hanem éppen egyéni karakterük. Ékszereik, öltözködésük, mobiltelefonjuk, fülhallgatójuk mind olyan eszközök, melyek a globalizálódott világ különálló, elszigetelt fogyasztóivá teszik őket.

2 „Longtemps, je me suis couché de bonne heure." Magyarul: „Sokáig korán feküdtem le." (Gyergyai Albert fordítása.)

3 „Metró, munka, szunya".

4 „[...] le métro m'apparaissait comme une métaphore de la vie, j'y vois aussi aujourd'hui une métaphore de l'œuvre" (Augé 2008a: 28).

Milyen tehát a mai metró, hogyan látja Augé kortárs *(Contemporains)* szemmel? Szegényebb, magányosabb, rosszabb kedvű, miközben a másik oldalon egyre sokszínűbb, cinkosabb. Ahogy a könyv vége felé járunk, egyre nyilvánvalóbbá válik Augé hozzáállása: etnológusi megfigyelései egy kortárs terepről már nemcsak a „megfigyelő-megfigyelt" bonyolult, gyakran paradox viszonyát hordozzák, hanem a generációs törés súlyos következményeit is. Augé az öregedő, a korát egyre kevésbé megértő, „aki felett eljárt az idő" figuráját maga formálja, ahogy a szöveg utolsó mondatában fogalmaz: „az öregedő szerzőnek, aki nem igazán tudja, hogy a korban kételkedjen-e, amelyben él, vagy saját magában, talán megadatik, hogy még kicsit ne múljon el az »ő ideje«, vagy hogy egyáltalán maradjon még egy kis ideje."[5]

Bicikli

A következő közlekedési eszköz, amelynek Augé külön kötetet szentel, a bicikli. Ám a használat és annak társadalmi jellemzői, következményei helyett a kerékpár utópisztikus és idealizált filozófiájáról olvashatunk: a biciklizés a szerző szerint a globalizáció végső illúziója, a boldogság és a szabadság tanulásának esszenciális módja, egy alapvető egzisztenciális tapasztalat. A három tárgyalt szöveg közül talán ez rugaszkodik el leginkább a társadalomtudományos, antropológiai diskurzustól. Az *Éloge de la bicyclette* a kerékpározás (francia) mítoszát és utópiáját teremti meg.

Ez a szöveg is Augé gyermekkori emlékeivel indul: a negyvenes és az ötvenes évek biciklisújságai, Vittorio de Sica vagy Jacques Tati idevonatkozó filmjei, a második világháború előtti és utáni Tour de France-ok, illetve azok közvetítései, a bretagne-i nyarak biciklis kirándulásai – amelyek egyfelől a saját mikrouniverzum elemei, másrészt egy letűnt Franciaország és egy, mára doppingolással és kommercializálódással „lerombolt" sportág mítoszának jellemzői. A három fejezetre tagolódó könyv első, a *Megélt mítosz (Le mythe vécu)* című része a vázlatos kor- és társadalomtörténet után a biciklizés mint saját magunk, illetve mint a mások felfedezése kérdéseit taglalja. A csatorna, amelyen keresztül eljutunk magunkhoz vagy másokhoz, ismét az idő mindenhatóságát hangsúlyozza: a biciklizés az örökkévalóság tapasztalata, biciklizni annyi, mint megtanulni kezelni az időt. Fiatalkorban a tér folyamatos meghódításának ígéretét, időskorban pedig a társas együttlét egyik formáját nyújtja.[6]

A második egység, a *Krízis (La crise)* tovább bontható három altémára: a dopping mint a mítosz lerombolója, a kissé esetlenül beékelődő elveszett város és az urbanizáció kérdése, végül a válság megoldása, a Vélib'.[7] Az egyes szövegrészek stilisztikailag és műfajilag is meglehetősen eltérnek: míg a doppingolás és a Tour de France viszonyát elemző oldalakon az emlékező, nosztalgikus Augét olvassuk, az utópisztikus város kapcsán hirtelen a teoretizáló társadalomtudós szólal meg. A világváros/városvilág fogalmakkal való operálás gyakorlatilag szó szerint, ám részletesebben, a szöveg egészébe koherensebb módon illeszkedve megtalálható a *Pour une anthropologie de la mobilité*ban is, így erre a témára a recenzióban utolsóként tárgyalandó kötet kapcsán térek majd ki. Izgalmasabb, és a biciklizés kultúrtörténetéhez, kultuszához sokkal szorosabban kapcsolódik a Párizsban 2007 nyara óta bevezetett kerékpárkölcsönző rendszerről szóló reflexió. Augé a Vélib'-ben a globalizáció hatására „elvesztett" város újramegtalálásának eszközét látja: az urbánus kommunizmus, a megújult párizsi „flâneur" és az inspiráció, a kreativitás szabadságának jelképét. A bárhol és bárki által olcsón felvehető és lerakható bicikli Párizs új földrajzát írja meg (a metróról szóló könyvekhez hasonlóan Augé itt is különösen érzékeny az átszállások, különféle térképek, útvonalak többrétegű jelentésére). A Vélib', vagyis a biciklivel való közlekedés ezen új formája a szürrealisták automatikus írásához hasonlít: szabad és vad – írja Augé.

A bicikli dicséretének utolsó fejezete a „Párizs harminc év múlva" utópiája. A képzeletbeli, radikális (és természetesen parodisztikus) rendezési tervek által átalakított városból az autósok végképp kiszorultak, helyüket néhány felszabadult és nyugodt taxis, valamint a biciklisták és a gyalogosok boldog tömege vette át. Használják az úttestet még riksák, környezettudatos elektromos kerékpárok és tandembiciklik; vezetőik között pedig maguktól értetődően keverednek társadalmi rétegek, nemek és korok. A sportélet feléled, ismét lehet nagy kerékpárversenyeket rendezni, a levegő kitisztul. A pillangóhatás helyett a „pedálhatás" érvényesül: 2036-ban az École des Hautes Études en Sciences Sociales új, Aubervilliers-be helyezett campusán *A kerékpár és az ideológiák vége* címmel tartanak konferenciát. Végül pedig, amióta beleégett az emlékezetünkbe az első, Marson biciklizző ember képe, írja Augé, valami végérvényesen megváltozott a történelemben és az emberek tudatában.[8]

Az *Éloge de la bicyclette* utolsó pár oldala visszatér a földre *(Retour sur terre)*, és az utópiák illúziója helyett épp a kerékpár nagyon is valós, a tér és idő tudatosításában játszott szerepét hangsúlyozza. A könyv vége igazi, önfeledt magasztalás: „tekerek, tehát vagyok" – írja a szerző,[9] és a gyermekkor visszahozását, a játék képességének megtalálását, az *igazi* jelentésének megértését köti össze a biciklizés élményével. A kerékpár mint a humanizmus fő szimbóluma: ezzel a gondolattal zár-

5 „[...] l'auteur vieillissant, qui ne sait trop si c'est de son époque ou de lui-même qu'il se prend parfois à douter, a peut-être une chance, si Leiris a raison, de rester de son temps, c'est-à-dire de rester, encore un peu, dans le temps" (Augé 2008a: 95).

6 „En ce sens, faire du vélo, c'est apprendre à gérer le temps [...] la bicyclette est aussi une expérience de l'éternité." „Le vélo est ainsi une composante de la vie sociale du troisième âge [...]" (Augé 2008b: 31–33).

7 A Vélib' Párizs kerékpárkölcsönző rendszerének a neve. A rendszer weboldala: http://www.velib.paris.fr/.

8 „[...] depuis que le premier humain a pédalé sur Mars sous le regard de neuf milliards de Terriens, quelque chose a changé dans l'histoire de la planète et dans la conscience des hommes" (Augé 2008b: 80).

9 „je pédale, donc je suis" (Augé 2008b: 86).

ja a kötetet Augé, amely valóban messze rugaszkodik mindenféle tudományos diskurzustól. Egyszerűen és nyersen érzelmi (egy helyen a szövegben expliciten is: szerelmi[10]) viszony ábrázolásáról van szó, akár a negyvenes évekbeli Tour de France-ról, akár a sci-fiszerű 2030-as évek Párizsáról olvasunk.

Mozgás

Augé tavaly megjelent, utolsóként bemutatandó könyve már nem egy „mozgó eszköz" kulturális és társadalmi vonatkozásait vizsgálja, hanem a mozgást mint antropológiai diskurzust járja körül, néhány alapvető fogalom segítségével. *A mobilitás antropológiájáról (Pour une anthropologie de la mobilité)* című könyv az elemzett szövegek közül a legkomplexebb. Számtalan olyan témát vet fel, melyekre a kortárs kultúratudomány, (város)szociológia, (város)antropológia bőségesen reflektált az elmúlt évtizedekben. Előkerül a határok és a globalizáció, a centrum és a periféria, a szegregáció és az integráció, a turista és az etnológus dichotómiája. Augé a körülbelül nyolcvanoldalnyi szövegben gyakorlatilag áttekinti az elmúlt évtizedek várossal, urbanizációval kapcsolatos összes kérdését. Éppen ezért marad felszínes, közhelyes vagy éppen túlzó, karikaturisztikus a szöveg, minden fontos és pontos megállapítása ellenére. A másik két könyvhöz képest ebben lényegesen kevesebb a szubjektivitás, a személyes emlék, viszont fragmentáltabb és inkoherensebb az a pálya, amelyet a szöveg írása közben Augé bejár.

Míg a szöveg első fejezeteiben elvont fogalmakat vizsgál, addig a könyv második felében a nagyvárosok kortárs társadalmi problémáira reflektál. Augé először a határ fogalmát járja körül, amely a globalizálódott világ keretei ellenére folyton újrarajzolódik, legyen szó a gazdag- és szegénynegyedek közé húzott vagy épp a menekülttáborokat körülvevő falakról. Ahogy az eddigi írásokban is, ebben is hangsúlyos az idő dimenziója: hol van a határ a demokrácia és a totalitarizmus között, hogyan formálódhat a jövőbe vetett hit? Az írás végén Augé visszatér az utópisztikus város kérdéséhez. A világ urbanizációja alfejezetben használja Hervé le Bras *„filaments urbains"* (városi rostok) kifejezését, a világváros/városvilág fogalompárt, amely már az *Éloge de la bicyclette* kötetben is előkerült, illetve több, Augéval készített interjúban is fontos szerepet kap.[11] Az urbanizált közeg, az autópályák, kikötők, folyók, külvárosok által „összeszálazott városok" tulajdonképpen a globalizáció térbeli lefordítását jelentik. Mindazonáltal figyelembe kell vennünk, hogy az urbanizáció jelensége számos, nem ártatlan kifejezést is rejt: a periféria például nemcsak egy térbeli viszonyrendszer kifejezése, hanem *minden*, ami problémás egy városban – szegénység, lerobbant lakóhelyek, bűnözés, erőszak –, mégis csak a központhoz képest nyer értelmet. Az integráció pedig ebben az értelemben az a tartomány, melyet a stigmatizált terek és lakóik a gettók és a kirekesztés kapcsán neveznek meg.

A város és a világ összefüggései végül éppen a kortárs urbanizáció két, egymásnak feszülő szempontját jelenítik meg: az egyik oldalon a világ gyakorlatilag egy uniformizált óriásvárossá vált, ahol ugyanazok az építészek dolgoznak, ugyanazok a vállalatok működnek, a másik oldalon pedig a nagyváros mint önálló világ mutatja meg magát, amelyben a föld összes (etnikai, vallási, társadalmi) különbözősége és konfliktusa egyben megtalálható. Míg a *városvilág (monde ville)* tehát a globalizáció rendszerének ideálja és ideológiája, a *világváros (ville monde)* a történelmi feszültségek és ellentétek ezen rendszerben való megmutatkozása.

Augé a kötet középső részében az általános kontextushoz képest meglepő kitérőt tesz: a franciaországi *cité*k és bevándorló fiataljainak („jeunes issus de l'immigration") széles körben és régóta kutatott témáját veszi elő, az ugyancsak különlegesen exponált és mediatizált 2005-ös külvárosi zavargások kapcsán (ehhez lásd K. Horváth – Takács 2008). Különösebb ideológia nélkül protestáló, különböző gyökerű (vagy éppen gyökértelen) bevándorló fiatalok, a média és a kirekesztettek viszonya, a dekulturáció, az analfabetizmus, sőt egyenesen a kultúra- és identitásnélküliség problémái jelennek meg a szövegben. Ahogy a szerző rövid paragrafusokba sűrítve sorolja ezeket az egyesével is súlyos, komplex kérdéseket, olyan érzésünk támad, mintha a *Le métro revisité* utolsó, fentebb idézett sorai rezonálnának: „ezeket a mai fiatalokat", ezt a kort Augé már egyre kevésbé érti és értheti.

Az ezt követő oldalakon a mobilitás narratívája a turizmus és az etnológia, vagyis az egzotizmus, a *más* keresésének különböző szintjeit jelentő tapasztalatok szempontjából kerül elő, az elmélyült társadalomtudós és a felszínes, tömegben mozgó, kényelemkereső turista kissé sematikus szembeállításával. A *Pour une anthropologie de la mobilité* a különféle kortárs urbánus valóságokkal, az utópisztikus városmodellek példáival (Le Corbusier Cité *radieuse*-e), a „nagy történetek" végének tudatosításával zárul. Vagyis, csak hogy ismerős legyen az írói eljárás, Augé egy röpke gondolat erejéig visszatér a személyes, a „régi Franciaországot" megidéző hangvételhez, és a mobilitás utópiájaként azt a ritka történelmi pillanatot idézi fel, amikor 1936-ban bevezették a fizetett szabadságot, és a franciák elkezdtek utazni, felfedezték és megismerték országukat. A példa nem tét nélküli: ameddig a mai kor (hátrányosabb helyzetű) fiataljai nem tudnak sehova utazni, nem ismerik meg a világot sem térben, sem időben, addig hiába beszélünk a globális térben való mozgásról.

10 „Le lien qui unit le cycliste à sa bicyclette est un lien d'amour..." (Augé 2008b: 68).

11 Entretien entre Marc Augé, anthropologue et Alain Renk, architecte urbaniste, Paris, le 13 septembre 2006, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, EHESS, http://host.uing.net/14338/marc_auga__-_alain_renk.html?m_op=14338&m_is=1.

És végül

Megrázó, egyszerre könnyed és megdöbbentő olvasmányok Marc Augé legutolsó, rövid könyvei. Olyanok, mintha a szerző az utazástól búcsúzna, mégpedig úgy, hogy nemcsak a francia sanzonokat, filmeket, verseket is megihlető párizsi metró, a kerékpározás és a városi terek kultúrtörténetét, irodalmi utalásokba ágyazott antropológiáját írja meg, hanem egy, a saját társadalmát egyre kevésbé *értő* tudós személyes vallomását is. Augé a városi, globalizálódott világbeli mobilitástípusokat veszi alapul, hogy még egyszer reflektáljon mestereire, és helyenként több évtizedes, mára klasszikussá vált (afrikai) etnológiai kutatásokat, helyenként a francia elővárosok és bevándorlók aktuális és bonyolult társadalmi szituációját idézze fel. Ám ahelyett, hogy egy újabb elméletet állítana fel, vagy megírná „a metró", „a kerékpár" vagy általában „a mozgás" eseteken és tapasztalatokon alapuló antropológiáját, Michel de Certeau, Henri Lefebvre vagy Georges Perec nyomán (ám őket név szerint nem említve!) a mindennapi (urbánus) életet kutatja, beleszőve gyermekkorának, valamint az új évezred felgyorsult, globalizálódott világának Párizsát. A Magyarországon méltatlanul csak a *Non-Lieux* kapcsán ismert szerző izgalmas, szokatlan oldalát mutatja a franciául tudó olvasóknak: könnyen olvasható, intim szövege egyszerre nyújt szépirodalmi élményt, hozza közel a párizsi mikrokörnyezetet, és gondolkodtat el több globális jelenség kapcsán a tömegközlekedésről, az urbanizáció radikalizálódásáról, valamint a marginalizált társadalmi rétegek városhoz való jogának kortárs társadalomtudományos fejleményeiről. A három írás egyszerre ars poetica és búcsú az antropológiától, a legismerősebb és legtermészetesebb terepen, a városban, amely Augé számára ma már egyre inkább az ismeretlent szimbolizálja.

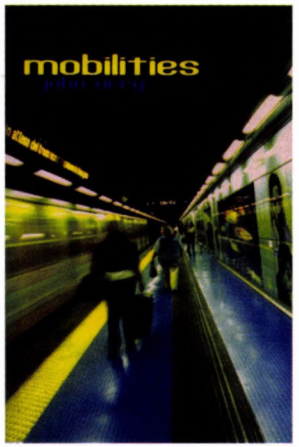
Irodalom

Augé, Marc
- 1986 *Un ethnologue dans le Métro*. Paris, Hachette. (Textes du XXe siècle.)
- 1992 *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris, Seuil. (La librairie du XXIe siècle.)
- 2008a *Le Métro revisité*. Paris, Seuil. (La librairie du XXIe siècle.)
- 2008b *Éloge de la bicyclette*. Paris, Manuels Payot.
- 2009 *Pour une anthropologie de la mobilité*. Paris, Manuels Payot.

K. Horváth Zsolt – Takács Ádám
2008 *A francia elektronikus média által a 2005 őszi elővárosi zavargásokról készített tudósítások fogadtatása*. Budapest, Műegyetemi Kiadó.

BÓDI JENŐ

Paradigma a garázsból
John Urry a mobilitás változó rendszereiről



„Van egy rekordom. Már 10 éve nem hiányoztam egyetlen hazai meccsről sem. Idén áprilisban, egy szombati napon lesz a párom unokatestvérének az esküvője, és ez valószínűleg ütközik majd egy hazai meccsel... A nagynénje mindenkit meghívott hozzájuk az esküvő utáni napra, hogy együtt legyünk. Nem érzem annyira fontosnak. Nem fogom kihagyni az esküvőt, nem hagyhatom ki... De ha a Liverpool vasárnap játszik, akkor tartok tőle, hogy elcsábulok, és akár egyedül is feljövök megnézni a meccset, amit persze roszszallnak majd."

Az idézet John Urrynak és munkatársainak egy kutatásából való (Larsen et al. 2007: 256–257), amelyben a turizmus és az utazás mindennapi karakterét igyekeztek bemutatni – a globalizáció korában. Az idézetben megszólaló, harmincas éveit taposó angol építész szavai egy banális utazás kötelezettségeiről és konfliktusairól árulkodnak, s arról, hogy miként szövik át azt a hétköznapi élet különféle kapcsolathálói.

A 21. századi technológiák ismeretében persze jó néhány ötletünk lehet a focirajongó angol építész számára, hogy miképpen pótolhatná a távolból a Liverpool-meccs élményét, ha netán mégis maradna a családi összejövetelen. A meccsre való fizikai, *korporális* utazás helyett végigizgulhatná azt a tévékészülék előtt, akár a csapat mezét is magára húzhatja, és a szurkolói sálat is lobogtathatja közben – ekkor az *imaginatív* utazást kombinálná a *tárgyak* utazásával. Esetleg a számítógépében *virtuálisan* szimulálhatná a mérkőzést egy játékprogram segítségével. De ha nem sajnálná a telefon- és SMS-költségeket, akkor a mecscsen jelen lévő barátaival is *kommunikál*hatna élőben.

A mobilitás előbb említett ötféle módozatát John Urry kortárs angol szociológus sorolja fel a *Mobilities* című, 2007-ben megjelent könyvében (Urry 2007). Munkájának célja, hogy a modernitást és annak történetét értelmezze újra – a mobilitást szervező és egyre összetettebbé váló technikai, társadalmi rendszerek, hálózatok felől. Urry a bevezető, elméleti fejezetek után – a könyv talán legérdekesebb részében – a közlekedési rendszerek, hálózatok történetét mutatja be. Testeknek, tárgyaknak, jeleknek olyan helyváltoztatásaival, áramlásaival és összekapcsolódásaival ismerkedhet meg az olvasó, amelyek még éppúgy hiányoztak az élete során állítólag 170 ezer mérföldet gyalogló, kétszáz éve élt angol romantikus költő, William Wordsworth életéből, mint Bertha Benzéből, aki a férje addig technikai kuriózumként kezelt masináját 1885-ben elkötötte, meglátogatta vele szüleit, és ezzel „feltalálta" a gépkocsi későbbi társadalmi használatát és hasznosságát.

A hétköznapi gyakorlattól a globális komplexitásig

Könyvében Urry olyan „posztdiszciplináris" megközelítést vázol, amelyet az „új mobilitások paradigmájának" nevez el. Könyvét a 2000-ben megjelent *Sociology beyond Societies* című munkája folytatásának tartja (Urry 2000). A korábbi kötet célja az volt, hogy a *tér* fogalmával szemben közönyös szociológiaelmélet módszertani nacionalizmusán – azaz nemzetállami keretekhez rögzültségén – túllépve mintegy fogalmilag is megmozgassa, mobilizálja azt. Mint írja: egy, a garázsban száz

éve álló paradigmát szeretne bemutatni, amelynek prototípusát még Georg Simmel, a térbeli folyamatok iránt érzékeny egykori német szociológus vázolta fel (Urry 2007: 23).

A *Mobilities* kötet egyik meghatározó elméleti hátterét a 2003-ban megjelent *Global Complexity* című kötetben kifejtett komplexitás kérdésköre adja. Ez az elgondolás egy olyan, rendszerelméleti keretekből kifejlődő, a természet- és társadalomtudományok határát elmosni próbáló megközelítés, melyet a hétköznapi életünket egyre inkább átható önszerveződő, nemlineáris, elektronizált rendszerek léte indokol – a távírótól akár a globális helymeghatározó rendszerig. Ezeket a tér- és időbeli folyamatok összesűrűsödése miatt gyors és váratlan változások, növekvő kontingencia jellemzik. Gondoljunk csak a közlekedés lehetséges kaotikus helyzeteire, melyeket akár egy vulkáni hamufelhő is kiválthat – mint ahogyan ez Európában 2010 tavaszán történt. A mobilitás rendszereiben érvényesülő emergens folyamatokra Urry szerint talán az autózás lehet a legjobb példa. Az autóhasználat huszadik századi előtérbe kerülése jól illusztrálja, hogy sok apró változás miként eredményez rendszerszintű átalakulást (elég csak arra gondolnunk, hogy például – a vasúti vagy más szervezett tömegközlekedéssel ellentétben – az autózás, az autóutazás kezdetét milyen nehéz kijelölnünk, egyetlen időponthoz kötnünk).

Urry másik nézőpontját a társadalomtudományok performatív fordulata adja. A különböző mobilitásformák kapcsán nem a rendszerszintű következményeket, hanem a bennük érvényesülő mindennapiságot hangsúlyozza. Szemben a szedentarista, azaz a helyhez kötődést hangsúlyozó megközelítésekkel (szedentarizmus = ülő életmód) – amelyek közé például a francia antropológust, Marc Augét is sorolja – úgy véli, hogy a mobilitások megértése során leginkább a hétköznapi praxisra irányuló látásmód érvényesíthető. A hivatkozott szerzők és művek listája a tájjal foglalkozó antropológustól, Tim Ingoldtól a tárgyak körforgását a globalizációban elemző Sharon Zukinon át az utazó kultúrákat értelmező James Cliffordig vagy éppen saját turizmuskutatásáig terjed. Mint könyve későbbi példái is mutatják, a globális áramlások nem feltétlenül üresítik ki a helyeket, inkább állandóan arra kényszerítenek, hogy újra és újra belakjuk őket. Ezenfelül a szemtől szembe kapcsolatok jelentősége sem csökken: a helyek ugyanis a hétköznapi találkozások szituációkhoz kötött performatív színpadaivá alakulnak.

Nagyjából e két perspektíva figyelembevételével és felhasználásával mutatja be a *Mobilities* második – és egyben leghosszabb – része öt fejezeten keresztül az időben egyre bonyolultabbá váló, s ma már kivétel nélkül szoftveresen irányított közlekedési rendszerek társadalomtörténetét. Megismerhetjük a rendszereket – nem mint lehatárolt és autonóm egységeket, hanem mint sajátos ember-gép hibrideket –, amelyek meghatároznak egy-egy korszakot. Míg a modernitás első, Urry által szervezett, kapitalizmusnak hívott korszakát a vasúti közlekedés uralta, addig a késő modern, felbomló kapitalizmust már az autóközlekedés. Hasonlóan a turizmus társadalomtörténetéhez: a szervezett tömegturizmust a kései kapitalizmusban felváltja a „turizmus vége", azaz a turizmusnak sokkal heterogénebb, kevésbé tömeges formája (Urry 1994).

A különböző korszakok mobilitásrendszerei szüntelenül újrastrukturálják a társadalom természethez, térhez és időbeliséghez fűződő viszonyát, továbbá újszerű társadalmi kapcsolatokat, érintkezésmódokat hoznak létre – ahogy például sajátosan belakjuk a tereket a hétköznapok során, gyakran éppen a privát és a nyilvános határát definiálva újra. Például – mint látni fogjuk – a vasúti utazás a nyilvános térben az idegenekkel való viselkedés új formáit hozta létre. Ezzel szemben az internet hálózati közegében már gyengül az idegenek és az ismerősök között húzódó határ.

A sétától a GPS-ig

Urry legelső mobilitási rendszerként a *gyaloglás*t mutatja be. Banalitása miatt ez akár meglepő is lehet, ám a fejezet segítségével a gyaloglás természetességének látszata mögött felfedezhetjük különféle formáit és az azokhoz társuló különféle habitusokat. Olyan emblematikus alakokkal illusztrálható ez, mint például Wordsworth, a Waldent író Thoreau vagy éppen Albert Dadas bordeaux-i gázszerelő, akit gyaloglási mániája miatt az 1880-as évek közepén először diagnosztizáltak őrültként. „Egy vezető pszichiáter úgy ítélte meg, hogy Dadas »beteges turizmusban« szenved. Ez természetesen a turizmus és a szabadidő fejlődésének korszaka, akárcsak az olyan változatos utazási fantáziáké, mint Verne Gyula *Nyolcvan nap alatt a Föld körül* című műve. A 20. századra az utazási vággyal nem rendelkezők lesznek azok, akik patologikusak, és kezelésre szorulnak az elégséges mozgási vágy hiánya miatt." (Urry 2007: 82.)

A turizmus történetében ismert a gyalogláshoz kapcsolódó mindennapi beállítódások átalakulása. Urry korábbi munkáiban a romantikus turistatekintet első képviselőiként mutatta be az angol tóvidéki költőket, akik a természethez való újfajta viszonyulást példázzák, és azt, ahogy a mindennapi tevékenységek tere látvánnyá és tájképpé alakult. Ezzel együtt a modernitás előtti világban gyakran veszélyes és kényszerű gyaloglás mégis az esztétikai élvezet forrása lett. A térkép pedig – sajátos madárszem-perspektívájával – a katonák és a kereskedők praktikus eszközéből a vidéket passzióból bejáró túrázók nélkülözhetetlen útitársává és segítőjévé vált.

Azonban észre kell vennünk, hogy hétköznapi túráink mögött a legkülönfélébb technológiák húzódnak meg. Például a vidéki tájat, természetet a korai turisták számára a vasút tárta fel, a huszadik század második felére pedig a gyaloglás, azaz a túrázás köré épült ki fogyasztói iparág. A turisták kényelmét és a tér intenzív testi átélését a bakancstól a kirándulások során is használatos GPS-ig a legkülönfélébb tárgyak szolgálják: a huszadik századi természetjáróknak – elődeikkel ellentétben – már nem munkaruhát kell ölteniük szenvedélyük gyakorlásához, hanem bakancsot.

De a technológiának legalább ennyire hangsúlyos szerepe van a gyaloglást szolgáló és a modernizáció során kiépült új városi és vidéki terek létrehozásában: az első bulvároktól a későbbi sétálóutcákig és nemzeti parkokig – Urry könyve itt hosszasan taglalja a szabadidő társadalomtörténetéből jól ismert témákat. A városi tér gyalogos „elsajátításával" hivatkozik a londoni utcák 18. századi leköveze sére és tisztítására, ahonnan egészen a walkman 20. század végi megjelenéséig jut el. A városi utcák burkolása tette lehetővé, hogy a 19. század folyamán a nyilvános tér a társadalmi csoportok számára valamiféle – egymásra irányuló – seregszemle, látványosság legyen. Ezzel szemben a walkman és digitális utódai a térhez való viszonyunkat egyéni audiovizuális tapasztalattá alakították át.

A közlekedés első nagy fordulópontját jelentő *vasúti* közlekedés kialakulása óta összetett technológiai rendszer áll a mozgás szolgálatában, amelynek legfőbb újdonsága, hogy az addigi – elsősorban privát – mobilitást publikus formává alakítja. 19. századi új helyeivel szemben a vasutat egyszerre jellemzi, hogy közösségileg szabályozott (elvileg bárki számára nyitott és hozzáférhető), összetett szervezet működteti, illetve a nyilvános viselkedés teljesen újfajta – a vasúti fülkékben és pályaudvarokon megjelenő – módjait hozta létre.

A vasút az ipari forradalom gőzenergián alapuló, mechanizált rendszereinek nyilvános, a hétköznapi élet számára is látható és hozzáférhető formája, a korábbi közlekedési módokhoz, a szeriális jellegű gyalogláshoz és lovaglóshoz képest pedig hálózatos természetű. Wolfgang Schivelbuschnak – a közelmúltban magyarul is megjelent – *A vasúti utazás története* című könyvéből ismerjük, hogy a vasút miként szervezi újra a tér és az idő megtapasztalását és a kommunikációt (Schivelbusch 2008).

Schivelbusch szerint a vasúti közlekedés hatására megváltozik a táj és a tér érzékelése. A vasút elősegíti a „földrajzi tér" kialakulását, ahol leginkább a két pont közötti távolság, kapcsolat számít. A táj pedig az utazó számára állandóan mozgásban lévő, folytonos és tünékeny panorámaképpé alakul. Másrészt a vasúti közlekedés volt a homogén, kvantitatív, univerzális idő, az időzónák bevezetésének egyik ösztönzője. A hintók és a lovaskocsik kis csoportos, intenzív kommunikációs kapcsolatokat jelentő utazásait a vasúti fülkék kommunikációt leegyszerűsítő, személytelen világa váltja fel, amelyben az utasok legfőbb igénye a többiektől való minél nagyobb elkülönülés.

Urry a vasúti közlekedés rendszerszerűségének leírásához a menetrendet használja metaforaként. A menetrend olyan eszköz, amely egyesíti a standard óraidőt, a mechanizáltságot, a tömegnyilvánosságot és a vasút mint mobilitásrendszer mögött megbúvó nemzeti keretet is. Az 1884-ben egyetemessé vált greenwichi időt 1847-ben kezdték el használni vasúttársaságok Angliában, majd a posta és még néhány város. Ezzel felülírták a helyi idők sokféleségét, és lehetővé tették, hogy az egyedi események és utazások a menetrend egységes és nyilvános időkeretébe szerveződjenek. A vasútállomások órái a 19. században azt fejezték ki, ahogy „a pontosság kultusza legyőz egy egész társadalmat" (Urry 2007: 97).

A vasúti utazást mint uralkodó közlekedési rendszert a 20. század utolsó évtizedeiben, a kései kapitalizmus időszakában az *autózás* kezdte kiszorítani. Míg a modernitás első korszakát meghatározó vasúti közlekedés hierarchikus és katonai jellegű volt, addig az autózás teljesen eltérő jellemzőkkel bíró rendszer lett: adaptív és önszerveződő. Az autózás meghatározó mobilitási rendszerré válása Urry szerint tipikus példája az összetett rendszerekre jellemző emergenciának: ahogy számtalan apró ok a rendszer egészének szintjén már visszafordíthatatlan következményekkel jár.

Az „acél és benzin rendszerének" térhódítása mögött éppúgy ott húzódnak a kormányzati szándékok a gépkocsi-közlekedést elősegítő utak kiépítéséről (az USA-ban is csak a második világháború után kezdődött meg az autópályarendszer kialakítása), mint az autógyártók eredményes lobbizása az amerikai nagyvárosok közösségi közlekedése ellen vagy az autózáshoz társuló pozitív jövőkép. Az autózás a 20. századi ember számára a közlekedés egyéni szabadságát hangsúlyozó – furcsa módon kezdetben éppen a (motor)kerékpározás kialakította – érzelmek forrásává, egyben életformává vált. Az autók a korszak mágikus tárgyai, a középkor katedrálisaihoz hasonló szerepet töltenek be profán kultúránkban – ahogy ezt Roland Barthes az 1955-ös új Citroenről írta *Mitológiák* című kötetében (Barthes 1983).

A közlekedésben az autózás hatására a szabványosított, homogén „vasúti időt" az új időrezsim, a késő modernitásra jellemző *azonnali idő* váltotta fel, ami a kollektív vasúti menetrendet számos egyéni menet-

renddé fragmentálja. Ez segíti elő az idő-tér folyamatok deszinkronizálódását és flexibilissé válását is. Urry szerint az autózás az egyéni identitások és élettörténetek mintáinak megváltozására is hatott: egyre kevésbé strukturáltak lesznek, lényegesen individuálisabbak és kiszolgáltatottabbak az esetlegességeknek. 1902-ben egy korai autóvezető így fogalmazta ezt meg: „[...] az utazás a végletekig szabad tevékenységet jelent, a vonat viszont tétlenségre kárhoztat. A vasút rád kényszerít egy menetrendet." (URRY 2007: 121.)

Az autózás térhódítását sokan állítják párhuzamba a nyilvános városi terek kiüresedésével, az új tereket pedig az egyformasággal és az átmenetiséggel, a sehova sem tartozás kifejeződésével. Ezen jelenségek gyakori metaforája például a motel. De az autózáshoz egymástól eltérő társadalmi gyakorlatok is társulnak – ugyanúgy, ahogy a különböző korszakok eltérően lakták be, domesztikálták például a gépjárműveket. A nyitott kocsik „sebességmasinája" az aszfaltutak kiépülését követő, két világháború közti korszakban a „motoros túrák" eszközévé vált. A gépkocsi a 20. század második felében demokratizálódott, majd gép-ember hibridként a külvilágtól elzárt, privatizált otthont szimulálja. Ehhez a legkülönfélébb érzelmek is társulnak: az autót például többen értelmezik a férfiego kifejeződéseként, szexuális tartalommal bíró tárgyként is.

Az autózás köré szerveződött társadalom azonban sajátos ambivalenciákat is magában rejt, amit a kapcsolódó pozitív képzetek és az autózás sajátos kényszerjellege közti feszültség okoz. A gépkocsi nyújtotta szabadságból, egyéni élvezetből a mozgás mindennapi kötelességgé válik, ezáltal szükséges és megkerülhetetlen lesz: az autózás a modern embert térben kiterjedő, ám időben egyre sűrűbb életmódra kényszeríti. Társadalmi és közösségi szinten pedig szembesülnünk kell az egymilliárd darabra becsülhető gépjármű és a túlzott autóforgalom káros következményeivel: a környezetszennyezéssel és a balesetek áldozatainak magas számával.

1914-ben, az első kereskedelmi célú repülőút évében talán senki sem gondolta volna, hogy az ezredfordulóra (amikor az USA területe felett egy átlagos nap adott pillanatában nagyjából 300 ezer ember ült repülőgépen egyszerre) a globalizáció központi közlekedési rendszerévé a *repülés* válik. Amikor a különféle közlekedési ágak és utazási módok még nemzeti keretek között és kombináltan jelentek meg, a repterek még csak átszállóhelyek voltak. A városok szélén felépülő légikikötők viszont már globális, multifunkcionális kereskedelmi csomópontokká váltak. A repülés új korszakba lépett. A repterek ma olyan helyek, amelyek egymással is versengenek: új és újabb központok jönnek létre, a hálózathoz nem csatlakozó terek pedig a perifériára sodródnak. A légi közlekedés hatására a nemzetállamot és annak szuverenitását felváltó térszerkezet csomópontokból és útvonalakból álló, dinamikus és flexibilis hálózattá válik, amelyben egy sajátos „kormányzás nélküli kormányzás" érvényesül.

A repülésben érvényesülő *univerzális idő* – az autózásra jellemző deszinkronizálódással ellentétben – a mozgás szinkronizálását szolgálja. A repülés alapvetően mégis hibrid természetű mobilitási rendszer, amely működésében – a légi irányítástól az utasok ellenőrzéséig – egyesíti a humán és a nem humán cselekvőket és tényezőket. Magas fokú komplexitása okozza viszont sérülékenységét és kockázatosságát is. A kockázatokat szakértői rendszerek sora csökkenti. De szeptember 11. óta tudjuk, hogy a rendszer magas szintű összetettsége és ellenőrzöttsége ellenére kockázatai nem küszöbölhetők ki teljes mértékben, továbbá a technikai kockázatok akár politikai kockázatokká is válhatnak: polgári gépek néhány egyszerű technikai eszközzel akár fegyverekké, háborús eszközökké is válhatnak.

Urry a repülés színterei kapcsán nem osztja Marc Augé megközelítését, aki a repülőtereket a késő modernitás interakciók, sajátos jelentések és megkülönböztető jegyek nélküli nem helyeinek tartja. Urry szerint a repterek a nagyvárosokon belüli önálló városok, s egyben a globalizáció megkerülhetetlen nyilvános helyei, ettől pedig óhatatlanul is mindennapi karakterrel rendelkeznek. A reptér nemcsak sok ezer ember munkahelye, hanem kávézókkal, éttermekkel, helyenként kápolnákkal és templomokkal vagy éppen művészeti galériákkal, tornatermekkel felszerelt és berendezett fogyasztási centrum is. Az ott zajló hétköznapi életnek és találkozások sorozatának tanulmányozása kirajzolja a mozgás sokféle lehetőségét egyesítő globális élet mikrostruktúráját – Urry pedig ezeket elemzi könyve harmadik részében.

A könyv a térbeli mozgás utolsó rendszereként a virtuális, imaginatív és kommunikatív mobilitásoknak teret engedő *elektronikus kommunikációs hálózatok*at tárgyalja. Jól ismert, hogy a vasúthálózat kiépülése nagyjából egy időben zajlik az elektronikus kommunikáció kialakulásával: éppen az előbbi keltette irányítási szükségletek segítették az utóbbi, pontosabban a távíróhálózat megszerveződését. Marshall McLuhan hangsúlyozta először a médiaelméletben azt, hogy az elektronikus kommunikáció feltalálása elválasztja a kommunikációt a szállítástól és a közlekedéstől (MCLUHAN 1964: 89). Ugyanakkor a kommunikáció mégis tekinthető a közlekedés helyettesítőjének.

Urry a mobiltelefónia és az internet 20. század végi új kommunikációs forradalmát úgy mutatja be, mint amelynek a mobilitásra épülő technikái megváltoztatják a térhez való mindennapi viszonyunkat és

a technológiához fűződő tudattalan beállítódásainkat is. A *Mobilities* e fejezete leginkább a virtuális közösségeket kutató szakirodalom fontosabb megállapításait hangsúlyozza. Ezek szerint – Urry itt Barry Wellman kutatásaira hivatkozik – a virtuális térben szerveződő közösségek a „valódi", szemtől szembe közösségeket nem egyszerűen helyettesítik, hanem kiegészítik, gyakran megerősítik azokat, leginkább a kapcsolati hálók gyenge kötéseinek és a bizalmi viszonyoknak a javításával. Ennek példája lehet a Urry és munkatársai által végzett kutatás is (LARSEN–URRY–AXHAUSEN2007), amelyben a globális világ és a turizmus hálózatos jellegét hangsúlyozták, és rámutattak arra, hogy a turisztikainak tűnő utazások jelentős része mindennapos célú. Olyan új, főleg az interneten szerveződő utazási formák segítenek fenntartani a hétköznapi kapcsolathálókat, mint a barátok meglátogatását szolgáló VFR *(„Visiting Friends")* és a DIY *(Do It Yourself)*, azaz a „csináld magad" turizmus.

Ezek a technológiák az identitást is újrakonfigurálják. A hálózati identitás eloldódik a tértől, viszont felerősödik benne a másoktól, a kapcsolathálóktól való függőség. Például a magunkról kialakított „kép" és benyomáskeltés – már SMS-ekben vagy internetes közösségi oldalak profiljaiban kifejeződő – mindennapi művészete is egyre jobban függ a mobil- és a hálózati kommunikáció technikáitól. Ezek a képek és technikák pedig lassan az emberi test és személyiség részeivé is válnak. Átmeneti hiányuk akár az önazonosság és a kapcsolatok elvesztésének érzésével járhat.

Helyhezkötöttség és mobilitás, privát és nyilvános, közelség és távolság – Urry az elektronikus kommunikáció mobilitásrendszerének értelmezése során épp arra törekszik, hogy érzékeltesse: a mozgás korábbi formái, rendszerei, fogalmai és dichotómiái mennyire alkalmazhatatlanok a mai elektronikus hálózatok – teret és időt radikálisan átalakító kommunikációs – közegében. Nem véletlen, hogy a *Mobilities* harmadik része – a hálózati társadalom kortárs szociológiai irodalmának felhasználásával – arra keresi a választ, hogy a hálózatokban zajló áramlásoknak milyen következményei lehetnek a társadalmi életre a 21. században.

Hálózattól hálózatig

A kötet hálózati társadalommal kapcsolatos kortárs elméleteket és kutatásokat összefoglaló része végigveszi, hogy a mobilitás miként értelmezhető a szociológia klasszikus témája, a társadalmi egyenlőtlenségek kialakulása felől. Ez azért fontos téma, mert a térbeli pozíció és a helyváltoztatás komoly szerepet játszik a hálózatokhoz való hozzáférés és a hálózati tőke képződése során. Például a társadalmi elit számára a mozgás, a nemzetállami keretek átlépése több előnnyel is jár – ennek egy speciális formája a kedvezőtlen adóterhek elkerülése. A térbeli periférián élők számára pedig az internet segítségével olyan – például banki – szolgáltatások is elérhetők lesznek, amelyek lakóhelyükön fizikailag nem hozzáférhetők. A hálózati társadalomban a mobilitás és a kommunikáció mára alapvető szükségletté vált. A jelenségnek persze árnyoldalai is vannak: gondoljunk például Las Vegasra, az egymillió lakosú észak-amerikai városra, ahová évente harmincmillió látogató érkezik, kétharmaduk repülővel, s többségük bizonyára csak azért, hogy egy jót kaszinózzon.

A hálózatokban létrejövő kapcsolatok magyarázata során Urry az erdélyi származású, USA-ban élő hálózatkutató, Barabási Albert-László által is képviselt „kisvilág"-típusú megközelítéseket kritizálja. Ezek hibája szerinte az, hogy a hálózati kapcsolatok mennyiségére összpontosítanak, noha legalább ennyire fontos a kapcsolathálók intenzitása, a különféle hálózati terekben lezajló találkozások természete. A kozmopolita, transznacionális életmód természetesen alakítja át a munkahelyi és családi viszonyokat – új társadalmi rutinok létrehozásával. Felértékelődnek az addig köztesnek tekintett átmeneti helyek, és erősen elmosódnak a társadalmi tevékenységek – munka és szabadidő – határai is. Ugyanígy az időben egyre rövidülő, de intenzívebbé váló személyes kapcsolatokban az ismerősök és az idegenek éles elválasztása is megszűnőfélben van: a globális hálózati társadalomban nincsenek többé idegenek, csak potenciális ismerősök. A családok is az új kommunikációs technológiák alkalmazásának központjaivá válnak, melyekben a térbeli és érzelmi közelség már nem korrelál. Urry mindezeket összegezve hangsúlyozza, hogy az utazást és a virtuális kommunikációt ma már ne a szemtől szembe találkozások és „valódi" közösségek ellentéteként, hanem sokkal inkább a „találkozások" más kiegészítő módjaiként kezeljük.

A kommunikáció és a mobilitás növekvő hálózatisága természetes módon változtatja meg a helyről kialakított tapasztalatainkat is. A globalizáció következtében a helyek egyre inkább performatív karakterrel rendelkeznek, ezzel egy időben a térbeli áramlások találkozóhelyeivé válnak. Nem fixek, rögzültek, mivel mindig különféle mobilitások hozzák létre őket, kapcsolatok során épülnek fel; míg például a turizmuskutatás korábbi korszaka a turizmus helyei kapcsán még azt hangsúlyozta, hogy a helyek létrehozásában mennyire jelentős szerepe van a mediatizálódásnak, a látványteremtés mögött lévő szakértői diskurzusoknak (CRAWSHAW–URRY 1997), addig a globalizáció sokféle mobilitása a helyeket mintegy színpadiasítja, a vizualitás mellett már más érzékszervi és testi tapasztalatokat is előtérbe helyez. Urry a kortárs világ tizenkétféle utazási módját, áramlását sorolja fel itt, hangsúlyozva, hogy ezek nem mindig külö-

nülnek el tisztán, gyakran átszövik egymást. A különféle módok: a menekülés, az üzleti utazás, a tanulási célú „felfedezőút", az orvosi célú utazás, a katonák és hadseregek mozgása, a nyugdíjasok migrációja, a közeli családtaghoz irányuló „követőutazás", a diaszpórák utazásai, a gazdagabb régiókban való alkalmi és gyakran illegális munkavállalás, a turizmus, a rokonlátogatás és legvégül a rendszeres munkába járás (Urry 2007: 263–265). Egy esettanulmányban például a dán tengerparti nyaralóhelyek különféle terei – egy strand, egy üdülőfalu főtere, egy műemlék vár – úgy jelennek meg, mint a turizmusra épülő különféle mozgások egyedi találkozóhelyei (Baerenholdt et al. 2004). Ezeknek a helyeknek a turizmus által előállított képek éppúgy szereplői, mint a strandon napozó vagy egy műemléket fotózó turista, az autóközlekedés rendszere vagy a szabadidő különféle – talán éppen Kínában gyártott – kellékei.

A könyv utolsó fejezete a mobilitás lehetséges negatív és pozitív jövőképeit tárgyalja. Az előbbieket egyaránt jelentheti az adatbázisok és a kontroll növekvő szerepe a közlekedésben, vagy éppen a természet fokozódó pusztulása. Urryt azonban láthatólag a pozitív jövőkép foglalkoztatja, arra próbál választ keresni, hogy a kortárs világot uraló autózást a mobilitásnak milyen rendszere válthatja majd fel. Biztos válasz helyett a jövőt befolyásoló apró, esetleges, ám emergens folyamatok szerepét hangsúlyozza: mint például az olajhiány, a közlekedési politika megváltozása, új (üzem)anyagok elterjedése, az autózás deprivatizálódása, új közösségi formáinak terjedése – amelyeket az „okos" technológiák is előremozdíthatnak. Persze az még mindig kérdéses, hogy vajon meddig uralja a hétköznapi közlekedést egy 19. századi találmány, az egytonnás acélmonstrum.

Irodalom

Baerenholdt, Jorgen Ole – Haldrup, Michael – Larsen, Jonas – Urry, John
2004 *Performing Tourist Places.* Aldershot–Burlington, Ashgate.

Barthes, Roland
1983 Az új Citroen. In uő: *Mitológiák.* Budapest, Európa, 127–131.

Crawshaw, Carol – Urry, John
1997 Tourism and the Photographic Eye. In Rojek, Chris – Urry, John: *Touring Cultures.* London, Routledge, 176–195.

Larsen, Jonas – Urry, John – Axhausen, Kay W.
2007 Networks and Tourism. Mobile Social Life. *Annals of Tourism Research,* vol. 34. no. 1. 244–262.

McLuhan, Marshall
1964 *Understanding Media: The Extensions of Man.* New York, McGraw-Hill.

Schivelbusch, Wolfgang
2008 *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században.* Napvilág, Budapest.

Urry, John
– 1994 Tourism, Travel and the Modern Subject. In Urry, John – Rojek, Chris (eds.): *Consuming Places.* London, Routledge, 141–151.
– 2000 *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century.* London, Routledge.
– 2007 *Mobilities.* Oxford, Polity Press.

Etnomobil: Contemporary Culture on the Move

In the 7th volume of the MaDok series readers and visitors become our authors. Not for the first time in the history of this series. In fact the first time was in 2006 in *Plastic Művek. Alternatív műanyagtörténet a celluloid könyvtáblától a felfújható fotelig* [Works of Plastic: An Alternative History of Plastic from the Celluloid Book Corver to the Inflatable Armchair] in which known and unknown visitors and friends were cast in the main roles to tell us their stories. Simple plastic objects accompanied by personal stories filled the pages. The *EtnoMobil* campaign drew on this earlier project, but also took a step further.

The *EtnoMobil. Contemporary Culture on the Move* is a museum initiative which took place in October 2009. The project wanted to archive the everyday experience of spatial mobility and moving around, while methodologically it was an attempt to widen the scope of collection work and of archiving beyond their usual forms towards texts which are examples of self-documentation and personal confession. The campaign called for written or visual accounts of traffic and travelling related, *here* and *now* experiences of anyone who was interested. Beyond the specific matters these accounts raised (e.g. How do people use time and the space they move through every day?), general methodological assumptions were also brought into focus. In the context of the museum the objects and the stories related to these objects are vital parts of the process of archiving. The quality and the quantity of the texts we receive from our contributors largely depend on the extent we can motivate them to share (i.e. textualize) their experiences. The researcher also creates texts during such a project, however, the subjective stories provide us with a new source of interpretation.

For contemporary ethnography today it is particularly important to pose the question of "How *is* it?" besides the more common question "How *was* it?" since professional archiving of the objects are now complemented by detailed self-documentation, individual language use and a subjective perspective. This fact does enrich the interpretative potential of an ethnographic description or that of a museum exhibition. Contemporary reflections and subjectivity create such new textual genres in the space of the museum and the exhibition which are already popular outside the museum: in the literary as well as the every day context. Museums differ from these contexts only that the stories do not stand alone, but connected to objects and documents, that is to resources which are traditionally studied and collected by museums.

The methodological approach of the *Etnomobil* campaign therefore emphasized the reflections on every day life, every day objects and individual ways of thinking. The editorial work and the editor's interpretation intended to exercise the least possible power over the authors' interpretations. The subjective narratives are tremendously rich in details and are not only excellent ethnographic resources, but enjoyable pieces of writing too. Understanding these stories is far from demanding, it only requires a relaxed, but curious attitude from the reader. From the perspective of museology this book is a rich resource: it offers a recently created textual and visual documentation reflecting on a seemingly simple, but in fact complex situation within a given thematic (urban transport and mobility) and time frame. It would be enormously instructive if we could read such texts from the previous decades learning about where people went on a particular day, what they wore, what helped or hindered their moving about in the city. We could receive invaluable details of a world which has by now almost disappeared. It is also safe to say that such a resource does not gain its particular value only from the passing time, but it is a fascinating reading in our own time as well.

Today in Hungary, contemporary culture is still largely ignored by traditional museology, which is past orientated in terms of its chosen topics and is driven by the allegory of saving. However the new economy, "experience company" (Gerhald Schulze), leisure and consumption are gradually becoming a legitimate field of interest in our museums too. This new approach integrates new topics, objects, questions and answers placing substantially different forms, shapes, colours into the space of the museum. This process is rearranging the old museum routine and is creating new perspectives. Having and using object descriptions from the users themselves gives the collected objects uniquely perso-nal characters and helps these objects to lose their authoritative nature provided by the museum institution. It makes their fallible and ephemeral nature visible and brings them closer to us.

The editor

2010

7

NÉPRAJZI MÚZEUM
MUSEUM OF ETHNOGRAPHY

ISBN 978-963-9540-65-1