

Egry Tibor

Dombok ölelte sínpályák

A Déli Vasúttól Zaláig

A mai, piederstárlól mindent letaszító, agyon médiatizált társadalmak idején a vasút is megkapja a magáét. Korszerűtlen, költséges, lassú, és ki tudja még hány pejoratív jelzővel súlyosbítva, szól a verdikt. A partikuláris üzleti érdek nagyravágyása szeretné, hogy a nagy tömegű szállításra legalkalmasabb és legkevésbé környezetszennyező közlekedési formát kiírják a történelemből.



Szent Iván vasutállomásának térképe, 1866.

Az országunkat évtizedekkel megelőző, mindent bebetonozó autópálya építők kárából kellene okulnunk, ahol, amit csak lehet, már visszaterelnek a sínre, sőt, Svájc a nemzetközi tranzit kamionokat Rola vonatra (Rollende Landstrasse – guruló országút) parancsolja, és köszöni szépen, de nem kér az autópályadíjakból, mert nincs az a bevétel, mely legalább részben ellensúlyozná a közúti áruszállítás környezetrombolásának kárait.

Magyarország a közlekedés és szállítás terén több évtizedes elmaradását behozni látszik, habár a vasúttal kapcsolatos kidolgozott, Széchenyi színvonalú koncepció még várat magára. Ebből fakadóan sok az ellentmondás. Kodály mester nem kevés éllel mondá, és nemcsak a klavírozó úri kisasszonyokról: „nem tudja a balkéz, mit csinál a jobb”. Közben a közlekedést és legfőképp vasutat álmódó és építő Széchenyi forog a sírjában.

Széchenyinek már életében is volt épp elég baja. Évek szívos és körültekintő munkájával kidolgozta a *Közlekedésről* szóló, százötven év múltán is hatásos munkáját. Az 1848-49-es forradalom és szabadságharc alatt közlekedési miniszterként tevékenykedett, de a romantikus fiskálissal, Kossuth-tal nem talált békességet, mert annak közlekedési elveit ad hocnak, csapongónak és színpadiasnak tartot-

ta. Summa summarum, Széchenyi a pénzügyminiszteri pizskálódásokat és pátoszos semmittevést megelégedte s lemondott.

Kossuth a közlekedés fejlesztését államköltségen, és nemesi közteherviseléssel kívánta megoldani. Az osztrák beékelődő-közvetítő kereskedelem kiváltását és a magyar áruk közvetlen világpiacra juttatását tekintette a legfontosabbnak. Az elgondolást – annak említése nélkül – Széchenyitől „kölcsönözte”. Fiume, a magyar tengeri kikötő fejlesztését, a gyors és olcsó megközelítést sürgette, máig híres jelszavával; "Tengerre, magyar!" Az oda vezető útra az általa legolcsóbbnak tartott megoldásként a Fiume és a Duna menti Vukovár közötti vasútvonal megépítésére gondolt, de azt tettekkal nem serkentette. Az Alföld terményei kombinált, vízi és vasúti szállítással, jutottak volna Fiuméba. Kossuth elképzeléseit az 1847-48. évi országgyűlésen Széchenyi élesen bírálta, mert a tengerhez vezető vasútvonalat másként építette, és főleg üzemeltette volna. A történelem mindenben Széchenyit igazolta.

A Fővárost Fiumével a Balaton déli partja mentén összekötő vasút megépítésének terve már a szabadságharc előtti hazai vasútépítési koncepcióban szerepelt, melyben – mint már láthattuk – nagyjaink, a magyar reformpolitika vezetői, de főleg Széchenyi elgondolásai érvényesültek.

A vasút 206 évvel ezelőtti Trevithicknek köszönhető kezdetei sem voltak könnyűek. A már az idő tájt is nem ritkán bornírt és szerepéhes médiaguruk – akkoriban még firkász a nevük – arról cikkeztek, hogy a vonaton a robozásba az utasok beleőrülnek. Majd nyolcvan évre rá az autó is megkapta a magáét, amikor az egyik nyugat európai parlamentben képviselői indítványként beterjesztették, hogy



Kisfalud-Szent Iván vasutállomásának térképe, 1904.

az automobil előtt szolgálja fusson, kezében figyelmeztető zászlóval. E téves elképzeléssel a társadalmat kívánták óvni – ma már tudjuk – a fejlődéstől.

A magyarországi vasút kezdetének jeles napja 1846. július 16-a, amikor Pestről fényes ünnepséggel elindult a Pest és Buda mozdonyok vontatta négytengelyes személykocsiból álló vonat, hogy félúton találkozzon a Pannónia és Hungária, szintén felbokrétázott vontatmányával. A gőzösök 1873-ig külhonban készültek, de aztán a magyar



Zalaegerszeg vasutállomásának első térképe, 1898.



Gőzmotor szerelvény a keszthelyi állomáson, 1901.



Gyorsvonat a nagykanizsai fűtőház előtt, 1914

mozdonygyártás hamarosan a kontinens jelesei közé küzdötte magát. Magyarországon a mozdonygyártás idestova tizennyolc éve megszűnt. Vasutunk azóta mindössze tíz korszerű mozdonyt vásárolt. A tény önmagáért beszél.

Zalában az első vonal 147 évvel ezelőtt nyílt, és a Habsburg Birodalom - Magyar Királyság, később a monarchia legnagyobb és legjobb magánvasútnak, a Déli Vasútnak része volt. Az osztrák-magyar társaság 150. évfordulóját 2008-ban ünnepeljük, mert az első vonalat Magyarországon csak három évvel később nyitották (1861).

Míg a magánvasutak vonalválasztását és vezetését – általában – az ésszerűség és üzleti józanság diktálta, a később épült HÉV-ek (helyi érdekű vasút) már a helyi birtokosok, és a fejlesztésben fantáziát látók érdekeit, nem egyszer a forgalmi ésszerűséggel szemben kívánták kialakítani. A huzavona és politikai debatt sem volt idegen az előkészítéstől és a megnyitást követően, a józan megfontolás és gazdasági tervezés hiányából fakadóan hamar és nem ritkán szinte magától értetődő csőd oldotta meg és fel az anomáliát.

A Magyar Államvasút, a MÁV megalakulása is egy bányatársaság magánvasútja, az Északi (Pest Józsefváros-Losonc) panamázt követő befuccsolásának következménye.

Zalában „a vasút” évtizedekig a Pannóniát átszelő, Südbahn - Déli Vasút (továbbiakban SB/DV) két vonalának a megyére eső része maradt.

Az SB/DV magyar fővonala Buda Déli pályaudvarától, Székesfehérváron, a Balaton déli partját követve, Nagykanizsán, Zágrábon át az Adriára, a fő kikötőig, Fiuméig vezetett. A nagy vállalkozás része, hogy a Balaton déli partját, a Sió torkolatát és annak környékét is rendezték. A kiágazó vonalak HÉV, később MÁV kezelésben voltak. Fonyód állomás korabeli vágányhálózati rajzán jól megfigyelhető a vágányfonódás. A két vasút vágányait külön színnel jelezték. A Déli Vasút csak megállót épített – egy feketén jelzett fővágány – míg a HÉV nemcsak pályaudvart, hanem vízházast, egyvágányos, kétállásos mozdonyszínt (közismerten fűtőház) is. A HÉV vágányhálózatát a térképen vörössel jelezték.

A zalai domboságot nagyjából észak-déli irányban átszelő DV vonal Soprontól (Ödenburg) - Szombathely (Steinmanager) – Zalaszentiván állomásokon át vezetett, és Nagykanizsa pályaudvarba csatlakozott, majd onnan az „alvégen” az Adriára vezető vonalból kiágazva, Baracson át Pakrácig folytatódott. Ez volt Zala első vasútja. A vonal egy része ma is az eredeti nyomvonalon üzemel, és néhány szép felvételi épületet is meghagytak.

A másik – MÁV-HÉV – észak-déli vezetésű vonal a Balatonszentgyörgyről, Sármelléken – Apátin - Szentlászlón, Zala Szt. Grót (Groth)-ra vezetett. A vonal Szentgrót-Sármellék közötti szakaszát az 1970-es években bezárták és elbontották. Déli szakasza Sármellékig a közeli – akkor még – katonai repülőtér hadi szállítási miatt üzemelt.

A vonal Zala-Szentgrót felett csatlakozott a kelet-nyugat vezetésű, Kis-Cell (Celldömölk) – Csáktornya vonalra (1890. október, 19.). A zalaszentgróti, szakaszának sem nevezhető, északi bekötésén második éve szünetel a forgalom.

A nyugat-kelet irányú vasutak, viszonylag későn, csak a XIX. század utolsó, a XX. első éveiben nyíltak. Igaz, akkor kitört a vasútépítési láz, és nincs év, amikor ne avattak volna újabb szakaszt. A dolog még így is kissé megkésett, mivel 1891-1894 között nagy Magyarországon majd száz, addig magánvasútként, HÉV-ként üzemelő vonalat államosítottak és tagoltak az állami hálózatba.

A megye keleti fekvésű, legidősebb vonala a Balaton partját követve Balatonszentgyörgy és Keszthely között 1888-1894-ben épült, Festetics Tasziló bőkezű közreműködésével, aki a több éves huzavonát megunva, mélyen – a saját – zsebébe nyúlt, és a vonal építésének döntő lökést adott, hogy eredetileg 10% körüli részesedését, majd a duplájára emelte. Elfeledett érdekesség, hogy a város pályaudvarának megnyitásáig a Déli Vasút szentgyörgyi állomása Keszthely nevével viselte. A vonal megnyitásakor a Keszthelyre vezető kijárat a pályaudvar Pest felőli végén volt, s csak a gróti vonalait vezették a kanizsai vég felől. A hálás közönség és a vasutas szakma a keszthelyi HÉV három gőzmotor sorozatú mozdonyát György, Tasziló, és hitvesének lady Hamiltonnak tisztelegve Mari névre keresztelte. Nem csak becérték a mozdonyokat, hanem a védházon a bronz pályaszám mellett a nevet is feltüntették. A vasútvonalat tervtanulmányok szerint Páhokon keresztül Hévízre kívánták vezetni, de végül 1904-ben Révfülöpön és Vonyarcon át Tapolcára vitték, megteremtve az Észak-Pannon összeköttetést.

Rövidesen felvetődött egy, a város és Hévíz között építendő villamosvasút gondolata, mely a sors iróniája folytán pontosan, a századik évfordulón feltámadni látszik. Remélhetőleg okulnak a fentebb említett példák, és a gazdaságossági számításokat alaposan elvégzik...

A fejállomást – felvételi épülete ma lakóház - tíz évvel később bezárták, és a másodikat már átmenőként mai helyére, a kikötő közelébe helyezték. A Festetics családnak mindkét állomáson váróterme volt, sőt az új létesítésű, 1960-ban elbontott négyállásos, vízházast fűtőház mellett kocsiszín is épült, ahol az 1910 körül Kerepestarcsán épített udvari kocsit tárolták. A járműről fényképfelvétel nem maradt. Leírások és elbeszélések szerint visszafogott pompával, de nagy ízléssel berendezett kéttengelyes kocsit még a második világháborút követő időkben is Keszthelyen állomásozott, de használatára, illetve eltűnésének körülményeire nyomokat nem találtunk. Sziluettjét a faszerkezetű szín építészeti rajzain, mint termeszkocsit feltüntetjük. Ebből következtethetünk, mely sorozathoz tartozott. Tasziló utazásait rendre menetrendszerinti vonaton tette, és a kocsit csak jeles alkalmakkor, nemzetes urak fogadására, vagy a teljes család utazására csatolták

menetrendszerű vonathoz. A kocsikilométer díját szigorúan szabályozták, és a potyát közismerten megvető Tasziló fizetett, mint a tisztességes főrendek akármelyike. A bajok már akkor is a dzsentrikkel, vagy az azokat majmolókkal voltak.

A Zala-vidék történelmének megfelelően a vasútüzemben is kialakult a Kanizsa-Egerszeg kettősség. Kanizsa volt a nagy, nemzetközi átmenő pályaudvar és két fűtőházával a karbantartó központ, míg Egerszeg a nem mellékes mellékvonalak csomópontja lett. A város északi oldalán a Sümeg-Muraszombat vonal és az Egerszeg-Lendva-Csáktornya kapcsolat közötti, máig üzemelő delta, a zalaszentiváni Déli Vasút és MÁV kapcsolatból pedig ível összekötött kereszt, fontos vasúti kapcsolat volt. A múlt század hetvenes éveiben az iváni kereszt megszűnt, Zalaszentiván-Kisfaludpuszta MÁV állomást, a kőszegi vonalat átívelő hidat, és a települést kettészelő vasutat elbontották, a vonalat új csomóponti pályaudvar építésével délre, a településhez közel helyezték, és az egykori Déli Vasút pályaudvarát megszüntetve, abból csak az átmenő vágányt meghagyva, az új állomásba csatlakozó nyílt vonalat építettek. Az egykori, jellegzetese déli vasúti felvételi tégláépület, ma a zöldre vakolt szálloda. Az egykori őrházakat lakják, vagy nyaraló lett belőlük. Két szép példa, az Egerszegre vezető országút mellett a fényesorompónál, Déli Vasút szabvány betonkerítésével övezett, és a déli kijáratánál, a hajtány színnel egybeépített házacska. A Zalán átívelő vasúti híd, ma egysávos közút.

Zalaegerszeg eleinte egyszerű, háromvágányos, szabvány MÁV pályaudvar. Fűtőháza Zalaegerszeg-Kisfaludpusztán üzemel. A nagyállomás elkészültét követően Egerszegen 1913. október 3-án a város és Zalalövő közötti vasútvonal megnyitásának napjára, elkészült a tízállásos vízvezető körfűtőház is. A Kőrmend-Zalalövő-Hódos-Sál-Muraszombat HÉV már 1906 karácsonya óta üzemelt. A két vonal hét évvel későbbi lövői csatlakozásával létrejött a Zalaegerszeg-Muraszombat összeköttetés. A fűtőházban négy állás a megszűnő kisfaludpusztai vonatási telep pótlására, kettő a zalalövői HÉV, a további négy pedig a Zalabér-Kőszeg HÉV üzemének ellátására épült. '920-ban a mozdonyjavító fiókműhely körzete Szentiván és a rédicsi demarkációs vonal közötti teljes terület. Zalaegerszegen a Rédics-Csáktornya vonalszakasz elcsatolását követően 1922-től fűtőházvezetőség lett.

Ugyanis – jaj a legyőzöttnek, azóta tudjuk a győzteseknek is – Trianon után a csáktornyai vonalat Rédicsnél elvágták és visszabontották. A második világháború éveiben, a Hosszúfalui felbontott vonalat 1941 júniusában újból átkötötték és üzemelt is egy pár évig. Az Alsólendva és Csáktornya közötti átvágást (fő a biztonság) helyreállítására csak később gondoltak.

Az „északi” vonalat Hódos és Dávidháza között gyorsan helyreállították, s Muraszombatról Szombathelyen és Győrön át hamarosan Budapestig gyorsvonaton utazhatott a nagyérdemű. Aztán újból jött a bontás, mert

a „láncos kutya”, így becézte az elvtársi „szeretet” a II. világháborút végigharcoló, szomszédos, azóta feloszlott államalakulat generalisszimuszát, Titot, aki esetleg lerohanhat minket (esze ágában sem volt). A Rédics-Lendva közötti szakasz újjáépítésére csak 2008 kora nyarán gondoltak újfent, hogy néhány kilométeres, immár harmadszorra épített pályával a vonalat újból üzembe kellene helyezni. A magyar szakasz költsége, némi szokásos, felfelé kerekítő igyekezettel sem lenne többé három-négymilliárdnál. Ez lenne a világ legolcsóbb nemzetközi és tetejébe még EU-s vasútja! Akarat kérdése csupán, lesz e még egy „tengeri” kijárónk, az EU által több mint melegen üdvözölt regionális kapcsolatról nem is beszélve. A vonal a rövidesen EU tag, horvát főváros Zágrábot egy ugrásnyi távolságra közelítené. A pár napig tartó nekibuzdulást lohasztotta az egyik arra járó előülő, miszerint – honi hagyományokat ápolandó – nincs pénz. Nyilván megriadt a hír feldobása és nyilatkozata között eltelt néhány nap alatt, mert ráébredt, a kis pénz mellé további takaros summa szükséges, mivel az arc piritón leharcolt Egerszeg-Rédics közötti pályát is EU színvonalúra kellene állítani. A szomszédos szlovén vasúttal most ne foglalkozzunk – nem csak ezért, mert nem illik, az ő dolguk – hanem mert csak a legkorszerűbb Európa mozdonyból most állítottak szolgálatba húszat, és a sorozatot folytató opciót lehívták.

Nagykanizsa pályaudvara és az azt övező vasútüzemi létesítmények már a kezdetektől meghatározták a zalai vasút jellegét. Igen, a jellegét, mert a város a tájegység szélén fekszik, s így a megyében más üzemelési formák is helyet kaptak. Zala két fő vasúttársasági üzemvitelére, a DV és MÁV alapvetően különbözött egymástól, és a mérték sem volt összevethető. A Déli Vasút a kontinens legjobb felszerelt magánvasútja volt, és birtokolta a megye egyetlen Adriára vezető nemzetközi, és országunk számára az egyetlen tengeri kijáratot, addig a MÁV három vonala mellékvonal volt és maradt, egészen a 2000. évi nemzetközi hódosi vonalnyitáig. Azóta Zala a legkisebb terület, melynek két nemzetközi vasúti ki-be járata van.

A pályaudvart már 1914-ben villanyvilágítással korszerűsítették. A ma is álló, szerencsére eredeti formájában fennmaradt felvételi épülethez az első (házi) vágány fedett peronja előtt négy vágányt átívelő, a Déli Vasútnál szokásos facsarnok csatlakozott, melyet az 1931-es államosításkor a székesfehérvárral egy időben lebontottak. Kanizsa szerepét nagyban növelte a két, huszonegy állásos körfűtőház. A város elég messze esett a budapesti végponttól, ahol már ésszerű volt mozdonykarbantartó bázist építeni. A két építményt összekötő főépületben a műhely, és a mérnöki irodák kerültek. A második világháborúban Kanizsa pályaudvarát kegyetlenül megbombázták. Ekkor megsemmisült a bal oldali körfűtőház java része, s csak néhány állást hagytak meg belőle. Vágányzatát néhány év után újjáépítették, s nyitott táro-

lóként használták.

A pályaudvar tizenhatodik vágánya mögött hosszú raktárházak álltak, ahová a kocsikat külön ún. fésűs csonkára állíthatták.

A fűtőházat – szaknyelven vontatási főnökség – néhány éve bezárták. Két vezetője közül az egyik Székesfehérváron a fűtőházat, míg az volt főmérnök Budapesten, a Keleti pályaudvaron a nemzetközi kocsikarbantartót vezeti. Kanizsán a múlt több mint száz éves vasúti műszaki kultúrájából sokat megmentettek. Található ott 1901-ben készült egyhengeres, működőképes Ganz motor, gőzmozdony kerékeszterga, és számtalan más rekvizitum.

A Déli Vasút fotográfusa

Fialovits Béla vasútmérnök Székesfehérváron született, de néhány hónapos korában szülei Nagykanizsára költöztek, ahol családi néven bútorgyárak volt. A műbútorasztalos remekek kapósak voltak, és hamarosan Budapesten, a mai Kossuth Lajos utcában nyitottak nagyobb üzletet. Béla iskoláit Kanizsán végezte, s a piarista fiúgimnáziumban érettségizett.

A lurkó még a családi ebédek asztalától is elszaladt, ha a kert aljában elvezető vasúton jött a vonat. Ahogy cseperedett, az akkori, jól nevelt korban hajmeresztő kíváncsisága bővült, mert hősiük már az utcára szaladt, hogy a sorompónál elhaladó gőzös látványát, és a lába alatt megremegő talajt egyszerre élvezhesse.

Ilyen előzmények után egyenes út vezetett a pesti Nádor egyetemre, ahol gépészetet tanult. Tanárai között Bánki Dónát, és Zipernovszky szignók díszítik a leckekönyvet. Az érdemjegyek jelölése elégséges. Akkoriban a műszakin a tehetségteleneket eltanácsolták, az aspiráns vagy elhasalt, vagy átmént. A tudományos urak a kurta szóval is jelezték, a szakmát a gyakorlatban és sok évtizedes kitartással lehet igazán elsajátítani.

Az ifjú mérnök gyakornok első állomáshelye Károlyváros (Karlovac) volt. Mérnöki munkát nem végezhetett. Ez akkoriban természetes volt. A legalacsonyabb fizikai munkás beosztással kezdtek, és ha már valamennyi gépészettel és forgalommal kapcsolatos szakmát a gyakorlatban elsajátították, ülhetek, most már mérnök úrként, az íróasztalhoz. A szakmai út Érsekújvárra, a fűtőházba (Nové zamky), majd újfent horvát földre vezetett. Kedvenc szolgálati helye Fiume fűtőháza volt. Itt már házasságként dolgozott, mert nőül vette egyik gépész főnökének szemrevaló és rendkívül kulturált leányát. Trianon is déli szolgálati helyén érte, és nem kevés kaland és számos fontos mérnöki műszer hazacsempészése után tért meg az új határon innen, elkészítve egyik legjobb dokumentarista felvételét, az „első magyar kenyér”-et. Fotografálni egészen korán kezdett, de Érsekújváron és Fiumében már ontotta szebbnél-szebb műszaki képeit. Szenvedélye elkísérte Szilvásváradra (1922-26), ahol a Bükk fennsíkrol

igyekeztek pótolni, a kárpáti erdők elvesztéséből fakadó évi 70-8000 faalj (közismerten talpfa) hiányt. Kisvasutat épített, talpfatelítő üzemet vezetett, és ellátott minden feladatot, ami adódott. A Fialovits-féle mérnökök hadának köszönhetette az ország, hogy a kifosztott magyar vasút – a mozdonyok harmada, a kocsik fele, ha itthon maradt – az 1930-as évekre nemcsak hogy működött, hanem a kontinensen első között villamosította a Budapest-Hegyeshalom közötti fővonalát (1931).

A vezérigazgatóságon a mozdonytervezésnél dolgozott, majd 1931-38 között az ország legnagyobbikát, a budapesti Északi-fűtőházat igazgatta. Mikor az első és második bécsi döntést követően mind több terület és vasút viszszerült Magyarországhoz, Miskolcra vezényelték, ahol meg kellett szerveznie a felvidék és Kárpát alja, valamint egészen Biharig a Szilágyság vasútüzemét. Ez majd fél-ezer mozdonyt jelentett. A politikát lenézte, és a vasútnál, munkahelyen nem tűrte. Ez majdnem a végzete lett. Volt ugyanis egy nagyhangú – ugyan milyen lett volna – beosztott, aki nyilaskodott. Fialovits többszöri figyelmeztetése ellenére sem műszaki tevékenységét végezte, hát Bélánk elzavarta. Az akarnok a háborút követően, ezúttal bősz baloldaliként hamar Pestre került és Belát, mint fasisztát feljelentette. Fialovits ezt követően az Andrássy út 60. vendégszeretét élvezhette. Az első tárgyaláson öt évet kapott. Korábbi beosztottai és mérnök kollégái, főleg izraeliták és kommunisták – vagy egyben mindkettő – minden követ megmozgattak, és a másodfokon szinte tüntettek a tárgyaláson. A zsidó kollégák tanúvallomásai főleg példamutató emberségéről és tisztességéről, mindenben mellette szóltak. Tisztára mosni nem kellett, sőt – hát felmentették. Ítélethirdeteskör a bíró a kitörő ovációra megjegyezte: „Nem színház ez, kérem!”. Kitélt szolgálati ideje. A már magas polcig jutott följelentők csak erre vártak, s idő előtt nyugdíjba zavarták. Az öregségit hol elvették, hol nem. Hol folyósították, hol nem. Egyben következetesek voltak, mindig lefaragtak belőle valamit. Jött az „arccal a vasút felé”. Fialovits nélkülözhetetlen volt, hát szakértőként alkalmazták. Hosszú kihagyás után újra hagyták, hogy szaklapokban rendszeresen publikáljon. 1956 tavaszán ismét feljelentették, mint tiltott gőzmozdonykutatások folytatóját, meg kémet, stb. Az éjszakában végzett házkutatást vezető főhadnagy Mária asszonyt a fürdőszobába tessékelt, megnyitotta az összes vízcsapot, majd fülébe súgta, „legyen nyugodt, tudjuk nem tett semmit, hamar itthon lesz a férje”. A nyolc év alatt megírt 1300 oldalnyi magyar mozdonytörténeti kéziratot azonban magukkal vitték. Leánya, az örökifjú Margitka mesélte a közelmúltban, csak erre utaztak, az volt a feljelentés fő témája. Fialovits pár nap múlva otthon volt.

Utolsó éveiben 800 oldalnyit fejből és emlékezetből, hiszen számításait is elvették – ez volt a „kémanyag” – újra írt. Az eredetiből csak töredékek kerültek elő. Az irdatlan paksamétát ugyanis a „MÁV vezigen” működő „féltekeny- nek” – valószínűleg ő volt a feljelentő is – adták ellenőr-

zésre, véleményezésre. Mivel az ügyet ejtették, az iratokat nem kérték vissza. A nagy MÁV-os Fialovitsnak sem adta át, hanem „tisza baromság” felkiáltással a szemetesbe hordatta. Egy idő után a mérnökök elkezdték lopkodni, a szemétből kitérni. Van, aki visszaadta, van, aki ígérte, de megtartotta, van, aki eldugta ereklények. Életének utolsó évét a MÁV idősoththonban töltötte, ahol szeretett vasútról szólhatott, ameddig tudott, mert érzelmeszedése folytán lassan elsüllyedt előle a világ.

A társalgóban gyakran üldögélt az ovális Morvay-Nemes emléktábla alatt. A biatorbágyi merényletben hősi halált halt kollégák a 301,001 mozdonyal jártak szerencsétlenül. Fialovits, mint az Északi fűtőház igazgatója, a roncsokból, számtalan részegység újraépítésével és öntetésével a mozdonyt újra építette. Mikor híre ment, hogy mozdonygyárat játszik, leiratban kapta, hagyjon fel a tevékenységgel és adja a gépet befejezésre a MÁVAG-ba. Kurtán jelentette, a gép készen van, műszakrendőri menete eredményes volt.

Főműve a 203-as mozdonyok korszerűsítő átépítése volt. A mozdonyal 154km/h sebességet produkáltak. Ez volt 125 km/h-val a legnagyobb engedélyezett sebességű mozdony a magyar vasúton (203,501). A rekordot csak a hatvanas években sikerült egy 242 sorozatú géppel 14 km/h-val túlszárnyalni.

A vasútnak adott élete során MÁV-osként is mindig a Déli Vasút mozdonyai voltak szerelmetes gépei. A szakmai legenda 1931-es MÁV-ba olvasztása után a DV moz-

donyok javát begyűjtötte az Északi fűtőházba. Többek között ott fényképezte őket a két körfűtőház összeerő homlokfalánál, amit a szakma csak „Fialovits műterem”-nek nevezett.

A másik helyszín a zalai vasúti csomópont, Nagykanizsa fűtőháza volt. Képmellékletünk felvételeit e helyszínekről szemlézzük, tisztelegve az alkotónak és a Déli Vasút elmúlt 150 évének.

A védett hagyaték közel 1400 felvételtől áll, melyből 858 üvegnegatív. Fennmaradásában oroszánrésze van a mérnök úr leányának, Fialovits Margitnak.

Az új hódosi vonal

Új vasút építése Európában is ritkaság számba megy. Hát még mifelénk, ahol teljesen fölöslegesen még mindig a vonalbezárásokról folyik az időt és pénzt emésztő kártevény vita, miközben a néhány „szüneteltetett” vonal mentén teljes az apátia és káosz. A vasutat kiváltani hivatott Volán buszok a vonatot meghaladóan ráfizetések, tehát a takarékosnak szánt idea egyszerűen félrevezető, hamis. No de Magyarországon vagyunk, ahol karóból és téveszmékből nagy a túltermelés. A remélhetőleg nem kivételt erősítő példa a nyolc évvel ezelőtt átadott zalai-vasi, rövidesen villamosítandó korszerű vasútvonal.

Húsz éves részbeni felszámolás és agónia után a millecentenáriumra megépült és átadták a forgalomnak a Zalaegerszeg-Hódos vasútvonalat. Ezzel rekonstruálták



Nagykanizsai gyors, Budapest-Kelenföld, 1914.

azt, amit eleink 1913-ban már megépítettek. A Zalalövő és az országhatár – tehát a régi Körmen-d-Muraszombat közötti szakaszon – új nyomvonalon vezetett vasút már új korszak szellemében épült. Míg a régi a dombok oldalában kanyarogva haladt, és csinos kis állomásai a település jeles épületei voltak, addig az új már szinte egyenes vezetőségű, Nagyrákosnál majd másfél kilométeres viadukttal és háromszáz méteres alagúttal. A nemzetközi fővonalnak kiépített üzem kihasználtsága közel sem teljes, de ebben nincs csodálónivaló a majd negyedszázados szünet után. Mivel a két szomszédos állam az EU tagja – a vonal is EU támogatással épült – az ETCS (Európai egységes forgalomirányítási elektronikus rendszer) forgalom irányító berendezéssel épített vonal még évtizedekig a legkorszerűbbek közé tartozik. A kihasználtságot a küszöbön álló villamosítás nagyban növelni fogja

A viadukt építése sok vitát váltott ki, de a töltés óriási lett volna, és a nagyrákosi lápost védték a behúzásos technológiával épült viadukttal. Az építést megelőzően kivágott gyeptéglákat, a műtárgy elkészültét követően, egyesével visszatelepítették. Építők mesélték, hogy a pillérek alapozásakor nem ritkán mellig vízben állva dolgoztak. Körülöttük szalamandrák úszkáltak, s néha ugyan, de kíváncsiskodó teknőst is odébb tessékeltek.

Ez a vasút már nem az a vasút. A régi vonal követte Zala-vidék szelíd és hangulatos lankáit, az új a nagyteljesítményű pálya már a jövő mind erőteljesebb megnyilvánulása.

Szigethy István

A világ végén és kezdetén Szurguti napló

I. A felkészülés

1995. augusztus 14-én Moszkvában, a seremetyeói repülőtéren várunk a beszállásra Budapest felé. Előző nap írtam alá Zala Megye Önkormányzata nevében az együttműködési megállapodást Szurgutban a várossal és körzetével. Hónom alatt az ajándékba kapott festmény. Egy ismeretlen magyar utas megkérdi:

- *Honnan hozza?*
- *Szurgutból. Tudja, hol van?*
- *Hogyne. A világ végén és kezdetén.*

Juvan Sesztalov, a hatalmas energiájú manysi sámánköltő könyvét kozmikus képpel kezdi. Közben megjósolja: a harmadik évezred Északé lesz. Az ismeretlen érdeklődő erre érezhetett rá?

*

2006. június 2. Az egerszegi falumúzeumban világhírű vendéget kalauzolunk: a Nobel-díjra jelölt hanti író és a Hanti–Manysi Autonóm Körzet egyik közéleti vezetőjét, Jeremej Ajpint. Kérem, álljunk meg egy pillanatra a hídnál. Egyedülálló a látvány: a fák között jobbnak felől göcseji, balról mari¹⁹, finn, hanti²⁰ és manysi²¹ faépületek sorakoznak egymás után, teljes összhangban. Vendégünk elérékenyül a látványtól. Érthető: a világon elsőként itt gyűlnek egy helyre a hatalmas magyar–lapp–hanti földrajzi háromszög népeinek eredeti, hiteles épületei, használati tárgyai. Mind teljesebben, gazdagabban. És ez hány fontos, nevezetes embert vonzott már ide a világból!



A tízezer tó országa

Földidéződik bennem az emlék: 1995. augusztus 12-én Russzkinszkaja hanti településen a néprajzi múzeumban jártunk. Amint kiléptünk, megláttam balról, hatalmas fák között a múzeumhoz tartozó faházakat. Beleképzelttem őket az itthoni skanzen hangulatába... És íme, megvalósult! Elmesélem Jeremejnek. Rövid a válasza: „nagyszerű ötlet”.

Este az Erdőgyöngyében vacsorázunk, Gyimesi Endre egerszegi polgármesterrel kiegészülve. Jeremej – még mindig a délutáni élményének hatása alatt – hirtelen megszólal: 2008-ban ők rendezik Hanti-Manszijszkban a következő Finnugor világkongresszust. Támogatná, ha a 2012-es rendezését Egerszeg kérné. És akkor a többi nép is biztosan iparkodna, hogy minél előbb felépítse itt a házait, bemutassa kultúráját.

Micsoda ajánlat, mekkora lehetőség! Hiszen eddig csak fővárosok rendeztek ilyen találkozót. Egerszeg viszont a világelső Finnugor Néprajzi Park házigazdájaként válhatna néhány napra az emberiség egyik legkülönösebb, csekély létszámú, de rendkívül életerős, tehetséges népcsoportjának központjává, kerülhetne a nemzetközi hírekbe. És az is lehet, hogy nemcsak néhány napra.

- 19 *Más néven cseremis,*
20 *osztják,*
21 *vogul.*

*

Az elmúlt években hallhattam a fel-felújuló, időnként eldurvuló finnugor vita érveit. Mindkét oldalról – pontosabban: a csoda tudja, hány oldalról –, de valódi párbeszéd nélkül. A hivatalos tudomány képviselői a finnugor nyelvrokonság megkérdőjelezőit könnyedén sorolják a felszínes, hozzá nem értő műkedvelők, fantaszták közé – pedig hatásuk ennél sokkal erősebb, nagyobb figyelmet érdemel. Akik viszont őstörténetünket másfelé keresik – sumerok, szkíták, pártusok, etruszkok, kelták, hunok, avarok, ujugurok, tibetiek, japánok, akár indiánok szálán –, bár időnként egymással szemben is kizárólagosságra törekednek, abban eléggé egyetértenek, hogy élesen támadják mindazokat, akik szájukra merik venni a finnugor nyelvrokonságot. Mert ezt csak a Habsburgok találták ki a magyarság megalázására, megtörésére. Szegény Reguly Antal! Gondolta ezt, mikor honfiként szívből lelkesedett, mert otthoni szavakat hallott az Urál vidékén?



Látogatóban a tajgán egy hanti családnál

Általában sajnálom, akinek bármilyen eszméje akár az átélt tényeket is képes maga alá gyűrni. Magyaroként pedig különösen sajnálom azt, akinek szívét emiatt nem melengetheti meg, hogy szeretettel, rokonérzettel fogadják az Urál környékén, vagy másfelől a török világban. És itt is, ott is magyarul szintén értelmes szavakat hallhat, átélheti a közösség, az összetartozás érzését – szemben a „*már csak egyedül maradtunk*” magunkba zuhanó sírva vigadásával, világhódító múltba révedező mai magányosságával. Pedig – „*visszamerengni mit ér...*”

Élményeimmel szeretném előbbé, közelebbé hozni e kérdést mindazok számára, akik nem élhették át, amit én a hantik, manysik földjén, az Ob vidékén vagy türk eredetű barátainknál, rokonainknál Szófiában, Ankarában. Véletlenül vezettek 1983-ban a közelünkben szintén meggyökeresedett ősi szomszédaink, a bolgárok országába, hogy oda rendszeresen visszatérjek; 1995-

ben a hantikhoz; 1998 elején pedig Ankarába, a modern Törökország és az államok fölötti török világ központjába. Mindhárom helyen jól éreztem magam, rokonként, barátként fogadtak. Miért kellene bármelyikük tárt karját visszautasítanunk? Bántóan leszólnunk, akár hazafiasnak vélt felbuzdulásból?

A hitvitázók egyoldalúságánál mennyivel rokonzenesebb az Arvisura különös világának sokgyökerűsége, melyben békésen megfér az ugor és hun rokonosságunk! Hiszen ki tudja, valójában hány ősi szál keveredik bennünk, erősít sokszínű génállományával, eltérő kulturális gyökereivel? A lényeg, hogy rugalmas keleti nyelvünk biztos közös nevező valamennyiünk számára, és jóval szabadabbá, a változó világ tükrözésére, alakítására kivételesen alkalmassá teszi gondolkodásunkat – a merevebb nyelveken gondolkodó Európa szívében, középpontjában. Egyszerre lehetünk így Kelet és Nyugat. Az emberi gondolkodás, viselkedés kétféle alapmodelljének értékei békésen olvadnak össze bennünk: lelkünkben és testünkben; múltunkban, jelenünkben és jövőnkben. Így keressük hát az akarva-akaratlan bennünk élő, tápláló gyökereinket – hiszen valamennyi érték, és önmagunk mind teljesebb megismerése, vállalása a legnagyobb erőnk, mellyel helyállhatunk a harmadik évezred megújuló világában, életküzdelmében.

Most az egyik ilyen összekötő szálról, hajszáléről írok, a szurguti kapcsolatunkról, amely napjainkra már elválaszthatatlanul épült be Zala, Zalaegerszeg szervezétébe, életébe.

*

1995. június 14-én, szerdán még tart az országgyűlési ülészak, mikor egerszegi titkárnőm, Nemcsics Mária felhív budapesti irodámban. Farkas Ernő zalaapáti polgármester keresett, mert én vagyok a megyei önkormányzatban a nemzetközi ügyekkel foglalkozó bizottság elnöke. A szibériai Szurgut városból érkezett két vendégük, akik önkormányzati kapcsolatot kívánnak létesíteni Zala megyével. Szeretné őket bemutatni nekem.

Elég képtelen ötletnek tartom, hogy ekkora távolságból működjünk együtt, ráadásul a nyomorgó Oroszországból érkeztek... Megjelölök azért néhány időpontot: pénteken a megyegyűlési frakcióülés után ráérek. Szombaton délelőtt Keszthelyen is találkozhatnánk, ahol Lotz Károly közlekedési miniszter avatja az új elkerülő utat. Onnan visszafelé pedig benézhetek Zalaapátiba.

*

Június 16-án, pénteken, a frakcióülés végén a megyeháza előtt már vár a Royal Sped egyik kocsija. Meghívóm, Farkas Ernő kapcsolatban áll velük. Indulás előtt a rendőrség előtti kopjafánál még részt veszek a Nagy Imréék kivégzésének emlékére tartott megemlékezésen. Nem a legjobb ráhangolódás oroszokkal való

tárgyaláshoz...

Hévízen bemutatják a szurguti vezetőket, Jakov Szemjonovics Csernyak kulturális alpolgármestert és Jevgenyij Petrovics Fokint, egy híres alkotókat adó család tagját, az „Ugor Szerződés” Részvénytársaság vezérigazgatóját. Vendéglátóink közül megjelent Farkas Ernő, Tóth János, később Németh Ferenc és még néhányan. Pozsiczki Szilvia kárpátaljai származású hévízi orvosnő tolmácsol, de amennyire tudok, próbálok oroszul fogalmazni. Tetszik a vendégeknek.

Csernyak úr ismerteti látogatásuk célját. Gyorsan oszlanak az aggályaim, mikor elmondja, hogy Szurgut a Hanti–Manysi Autonóm Körzet legnagyobb, az Orosz Föderáció egyik leggazdagabb városa. Itt mintegy 300 000, környékén 100 000 lakos él. Van pénzük ilyen távolságból is a minél gazdagabb tartalmú kapcsolat fenntartására: Moszkva és Szentpétervár után itt állítják elő a harmadik legnagyobb termelési értéket Oroszországban. Gazdaságukat meghatározza az olaj, de előkelő helyüket egyebek mellett földgáz, fa és szőrme is biztosítja.

Zala megyével a kapcsolatot nem véletlenül kezdeményezik. Kendőzetlenül beszélnek arról, hogy amerikai és angol üzletemberekkel próbálkoztak, Nyugat-Európában is jártak, de kedvezőtlen tapasztalatokat szereztek: lekezelően bántak velük, nem vették őket igazán komolyan, nem fogták fel az átalakulási gondjaikat. A volt szocialista országokban jobban értjük egymást. A hantik és manysik miatt pedig elsősorban magyar partnert keresnek. Budapesten is kezdeményeztek kapcsolatépítést, de nemtörődomséggel, bizalmatlansággal találkoztak, csak halogatták ott a döntést.

Zalában a Royal Speddel már régebben kialakították a kapcsolatukat. Két éve Hévízen üdültetnek, gyógykezeltetnek olajosokat. Megismerték közléről az itteni embereket, viszonyokat. Összeköti őket Zalával az is, hogy innen indult a magyar olajbányászat, az ő városuk pedig a világ harmadik legnagyobb olajlelőhelyének központja. A kanizsai Dunántúli Kőolajipari Gépgyár már szintén gazdasági kapcsolatban áll velük. Úgy látják, kialakíthatunk valamiféle együttműködést.

Legfontosabb mégis számomra, mikor megvallják: szívügyüknek tekintik, hogy támogassák a kihalás szélére jutott, mintegy harmincezer lélekszámra csökkent kis obi-ugor népeket, a hantikát és manysikat, és ebbe minket is bevonnának. Néhány mondat után érezzük: most valóban közös hullámhosszra kerültünk. Elhatározzuk, együttműködünk, elsősorban az obi-ugorok túlélését próbáljuk saját eszközeinkkel is segíteni. Hozzuk őket érzékelhető közelségbe a mai magyarság számára. Arra is gondolok: egykori, már elvesztett tudásunkból, amit ők megőriztek, talán valamit még szintézisre hozhatunk európaiságunkkal.

Gyorsan döntök: én biztosan azon leszek, hogy létrehozzuk a kapcsolatot. Ha pedig sikerül, akár már jövőre, a Finnugor Világkongresszuson szívesen látunk

hantikát és manysikat. De mindez rengeteg pénzbe kerül, és az önkormányzatunk ezzel alig rendelkezik. Csak úgy tudom a kapcsolatépítést elképzelni, ha valamiféle gazdasági alapot teremtünk hozzá. Szerintük ennek nincs akadálya.

Fölajánlják, hogy októberben látogassunk el hozzájuk. A gazdasági és a kulturális élet legkülönbözőbb területeiről is várnak zalaiaikat. A küldöttségünk létszáma bármekkora lehet. Hosszúnak tartom az időt októberig, nem szabad ilyesmit halogatni, lehülhet a gyorsan támadt lelkesedés. Minél előbb, gyorsan hajtsuk keresztül. Két hónap is bőségesen elegendő, hogy fel tudjunk készülni. Meg kissé félek is az októberi Szibériától... Utazzunk augusztusban. Elfogadják.

Hívom őket: a közelben, Keszthelyen éppen holnap délelőtt utat avat Lotz Károly miniszter. Ott lesz mindenki, akivel össze kívánom ismertetni őket. Mindenekelőtt Varga László, a megyei közgyűlés elnöke, akin sokban múlik, hogy megvalósul-e a kapcsolatunk. Erre később már nem lesz lehetőségünk, hiszen hétfőn utaznak vissza Oroszországba.

Nagyon kellemes, mintegy ötórás beszélgetés után azzal búcsúznak, hogy biztosan folytatjuk. Ők minél előbb elküldik faxon a hivatalos meghívást. Megadom ehhez a megyei önkormányzat számát. Németh Ferencel pedig megállapodunk: kedd délelőtt felkeresem a pesti, Ráday utcai irodájukban, hogy a részleteket megbeszéljük.

*

Június 17., szombat. Keszthelyre Juhász Istvánnal, a közúti igazgatóság vezetőjével utazom. Végigjárjuk az új utat, minden rendben van-e. Szép munkát végeztek. A Polgármesteri Hivatalban délelőtt tíz órától gyülekeznek a meghívottak. Megérkezik Lotz Károly is, Kulcsár Péter polgármester vele indul a helyszínre, én pedig a plébános úrral.

A helyszínen találkozom a szurgutiakkal. Hívom őket, az útavatás után jöjjenek el a fogadásra. Szabadkoznak, hogy nem úgy öltöztek. Megnyugtatom őket: meleg van, ne zavartassák magukat.

A Balatoni Múzeumban rendezik a fogadást. Összeismertetem őket Varga Lászlóval. Látom, kedvezőek az első benyomásai, nagyon lazán beszélgetnek.

Felajánlom, hogy bemutatom őket a miniszternek is. Feszengnek. Nem túl sok ez nekik? Nem is úgy öltöztek. Válaszolok: nyugalom, a miniszter barátom, nagyon szívélyes ember. Igazolja is azonnal: előresorolja őket, a közvetlen stílusában vagy húsz percig tárgyal velük. Ebédje is kissé elhűlt, mire le tud ülni. Levette őket a lábukról a stílusával, emberségével, és láthatták: komoly kapcsolatok állnak mögöttük.

Összefutunk Tompos Imrével, a Strabag megyei igazgatójával is. Dicsérik az új utat, nekik is ilyenek kelle-

nének az olajkutakhoz. Imrét megkérdem: lehet ebből üzlet? Nincs kedve eljönni? Nagyon belekesedett, azonnal igent mond. Ő az első biztos tagja a küldöttségünknek.

Takács Sándor tudósít a Zalai Hírlapnak. Jó érzéssel azonnal kiszimatolta: valami készül. Fel-felbukkan az oroszok körül. Meginterjúvolja őket, engem is. Elmondom, hogy nincs semmi titok, szívesen tájékoztatom bármiről, de nem örülnék, ha idő előtt keltenénk olyan várokozásokat, melyek még meghiúsulhatnak. Így aztán a Zalai Hírlap az első pillanattól hiteles forrásból, pontosan nyomon követte az eseményeket.

*



Lélekvesztőn a jéghideg vízben

A találkozást követő egy hét alatt szinte eldől minden. A hét elején az Országgyűlés ülésén veszek részt, közben szinte időzítve, napról-napra, óráról-óra sorjázna az utat segítő események. Milyen szerencsém van! Én képtelen lennék így beosztani az időmet, hogy valami mindig történjék.

*

Június 19., hétfő. Már a szurgutiakkal való megismerkedésünkkor fölvettem, hogy a kapcsolatot gazdasági oldalról is meg kellene alapoznunk. Én ilyen kérdésekkel életemben nem foglalkoztam, szakértőként viszont nem egyszer felkértem Tompos Judit ügyvédnőt. Segíthetne most is a tapasztalataival. Felhívom: nem jönne el másnap a Royal Spedhez? Azonnal igent mond.

Már ekkor megfordult a fejemben: jó lenne, ha az érdemi gazdasági tárgyalásokon személyesen is közreműködhetne, mert ismerem, megbízom benne, másrészt hatalmas kapcsolatrendszere és némi tapasztalata is van az orosz piacon, a korábbi ügyeiből eléggé ismeri az

ottani üzletemberek gondolkodását, szokásait. De hogy kerülhet egy pesti ügyvéd a zalai küldöttségbe?

A délelőtti parlamenti frakcióülésen előbb a soproni Kertész Zoltánnak, aztán az enyingi Hajdú Zoltánnak mesélem el, mi történt. Ők is tagjai az Interparlamentáris Unió magyar- finnugor tagozatának. Hajdú Zoli különösen belekesedik. Ő református lelkész. Az udmurtokkal szerettek volna együttműködést kialakítani, járt is náluk. A megyei vezetésük azonban nem volt erre vevő. Szívesen segít nekünk. Kedden délelőtt elvisz az Orosz Kulturális Központba, és bemutat Gleb Visinszkij úrnak, az intézet igazgatójának, a nagykövetség diplomatájának.

*

Június 20., kedd. Kilencor kezdődik az Országgyűlés felsőházi termében a megbeszélés a II. Finnugor Világkongresszus előkészítéséről, melyet a Magyarok Világszövetsége és az Interparlamentáris Unió (IPU) magyar- finnugor baráti tagozata szervezett.

Előtte tájékoztatom Botka Lászlót, a magyar IPU-csoport elnökét a szurgutiakkal való megismerkedéséről, és hogy a megyei önkormányzat nevében hantikat, manysikat hívtam meg a világkongresszusra. Tudom, hogy vasiak marikkal létesítettek együttműködést, de más ilyen kapcsolatokról is hallottam. A megyéket is be lehetne vonni a rendezésbe, ezzel újabb erőforrások állhatnak esetleg rendelkezésünkre.

Gyorsan szót kérek, mert nem akarok elkésni a Royal Spednél megbeszélte találkozóról. Ismertetem az alakuló zalai kapcsolatot, javasolom, más megyék is kapcsolódjanak be a szervezésbe.

Háromnegyed tízkor már a Fehér Ház parkolójánál várom Tompos Juditot. Pontosan érkezik. A kocsiában néhány szóban elmondom, mit szeretnék elérni.

A Royal Sped Ráday utcai irodájában Németh Ferenc bemutatja a céget. Ők az egyik kezdeményezői a kapcsolatfelvételnek, már voltak üzleti ügyeik az ottaniakkal. Judit sorolni kezdi az ötleteit, hosszabb távú elképzeléseit. Tanácsokat ad: milyen szerződéseket kellene ott azonnal megkötnünk. Partnereinknek tetszik a felkészültsége, kreativitása. Jó lenne, ha a tárgyalások során is hasznosíthatnánk. Megkérdem: nem tudna eljönni? Pillanatok alatt megállapodnak: a cég viseli a költségeit. Már Judit is a csapathoz tartozik.

Közben a szomszéd szobából behoznak egy frissen érkezett faxot. Nekem szól személyesen: augusztus 13.-ától tíz napra meghívnak egy delegációt Szurgutba.²² Bár a megyei önkormányzat faxszámát adtam meg, más címre és éppen abban az időpontban érkezik, amikor életemben először járok a Ráday utcai irodában... Kicsit elcsodálkozom, de kezdek hozzászokni, hogy ebben az ügyben minden így működik.

A tanácskozás után úgy érzem: többet értem el,

mint reméltem. Kellemes érzés, ha mindenki úgy valósítja meg az elképzeléseimet, hogy közben meg van győződve: a saját érdekei szerint járt el. Persze az a valóban jó, ha mindkettő igaz.

Hajdú Zolival a frakcióiroda előtt, a folyosón találkozom. Nem tudott beszélni Visinszkijjel. Megállapodunk, hogy másnap keressük fel.

*

Június 21-én, szerdán délelőtt Hajdú Zoli elvisz kocsiján az Andrassy útra, az Orosz Kulturális Központba. Említi, hogy a medveünnepéről Halmy György filmet készített. Ő már látta szűk körű vetítésen, megrendítő erejű. Most hallok először a rendező nevét – aki később fontos szereplőjévé válik e történetnek. Elmesélem, eddig mennyire gördülékenyen illeszkednek egymáshoz az események, találkozások, melyek mind elősegíthetik az utat. Már a kapuban járunk, mikor válaszol:

– *Ez nem véletlen. Így kell lennie.*

Amíg Visinszkijre várunk, belép egy hölgy. Zoli bemutat neki. Ő Vándor Anna, az intézet programigazgatója. Indul Hanti-Manszijszkba... Éppen most! Ha húsz perccel később érkezünk, már nem találjuk itt. Kellemesen elbeszélgetünk. Úgy érzem, tőle is komoly segítségre számíthatunk. Megkérem, hogy egy-két kérdésemet tisztázza a hantik, manysik földjén.

Visinszkij kitűnően beszél magyarul. Rendkívül felkészült gazdasági kérdésekből is. Hasznos tanácsokat ad. Nagyon jó benyomást kelt bennem.

Este a Fehér Házban levél vár Csepregi Mártától, az ELTE finnugor tanszékéről. Tegnap a világtalálkozó előkészítő ülésén hallotta a bejelentésemet. Nagyon-nagyon örül neki. Felajánlja a segítségét, szakirodalmat küld. Járt a hantiknál és manysiknál. Felhívja a figyelmemet, hogy rövidesen fényképes könyv jelenik meg róluk Göncz Árpád előszavával.²³

Azonnal felhívom, megköszönöm a levelét. Érdeklődöm a könyvről. Milyen elegáns lenne ajándékként vinni Szurgutba, és ha még Göncz Árpád is dedikálná... Megállapodunk: személyesen is találkozunk.

*

Június 23., péntek. Egerszegén, a megyei önkormányzat nemzetközi kapcsolatok bizottságának ülésén ismertetem a szurguti meghívást, az eddigi eseményeket, tapasztalatokat. Dr. Szakonyi József hévízi főorvos tájékoztat, hogy náluk már néhány éve gyógykezeltették magukat szurgutiak. Jó betegek, fegyelmezetten viselkedtek, a szezon elején előre fizettek. Hévíznek is hasznos lenne, ha a kapcsolat erősödne, hivatalossá válna. Ezzel mindenki egyetért, hiszen a szurguti körzet gazdaságilag erős, a világ harmadik legnagyobb olajtermelő vidéke, és

²³ *Winter Erzsi–Agrafena Szopocsina–Kerezsi Ágnes: Szibériai rokonaink, Vízio Művészeti Alkotóközösség, 1995.*

az együttműködésből komoly előnyeink származhatnak. A bizottság egyhangúan támogatja, hogy küldjünk delegációt.

*

Június 30., péntek. A megyei közgyűlés utolsó ülése a nyári szünet előtt. Megkezdése előtt Varga László megkeres: nem kíván részt venni az úton, vezessem én a küldöttséget. Ahogy az első pillanattól magamban reméltem.

Az MDF-es Huszti Zoltán zalaszántói polgármester érdeklődik. Zsupanek Péter, a megyei önkormányzat titkárságának vezetője addigra több példányban már lemásoltatta a meghívó faxot, adok egy példányt belőle. Véleménye szerint is komoly ajánlat. Felajánlom, hogy vegyen részt az úton, esetleg tolmácsoljon is, hiszen civilben oroszszakos tanár is. Örülnék, ha a közgyűlési ellenzék szintén részt venne a küldöttségben. Ő egyelőre nem vállalja.

Az első napirendi pont az elnöki beszámoló. Varga Laci említi a szurguti kapcsolatfelvételt. Szót kérek, röviden ismertetem a történeteket. Nincs észrevétel, ellenvetés. Zöld utat kapunk hivatalosan is. A küldöttséget én vezetem, a közgyűlés elnökétől teljes körű meghatalmazást kapok a szerződés kötésre.

*

Rokonom, Szigethy Evelyn az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumban dolgozik. Vállalja, hogy bemutat Tamás Istvánnak, aki orosz ügyekkel foglalkozik. Rokonszenves ő is, segíteni akar.

A másik szobából belép egy úr. Tamás István bemutatja: Szűcs Pál, a moszkvai kereskedelmi képviselő vezetője. Ez lassan természetessé válik: ha először járok a minisztériumban, nyilván éppen abban a félórában, éppen abba a szobába lép be a kereskedelmi képviselő vezetője, éppen Moszkvából.

A segítségét kérem: nem szeretném, ha csak a tárgyalópartner jogászai mondanák meg, mit lehet tennünk és mit nem. Örülnék, ha az oroszországi viszonyokat belülről ismerő szakember segítene minket. Megállapodunk: ha valakit talál az augusztusi szabadságolások idején, mellénk küldi. De még nem tudja, augusztusban ki és mikor lesz szabadságon. Egyelőre nem ígér semmit.

*

A következő héten, július 4-én Tompos Juditnál tartunk megbeszélést a Royal Sped vezetőivel, Németh Ferencsel és Horváth Ivánnal. Sok mindenben megállapodtunk már, de nagyon szalad az idő. Tűkön ülök: odaérek-e az amerikai nagykövetség nemzeti ünnepi foga-

dására? Göncz Árpáddal szeretnék ott találkozni, hogy megkérjem a dedikálásra. A nyár közepén elég nehéz őt elérni.

Mire odaérek, Göncz Árpád éppen indul. Még tudunk néhány szót váltani. Nagyon-nagyon örül, hogy éppen családjának szülőföldje, Zala és a hantik, manysik földje között kapcsolat alakul.

– *Szegények nagyon nehéz körülmények között élnek. Gyerekek, segítsetek megmenteni őket valahogyan!*

– *Árpi bácsi, ami rajtunk múlik, mindent megteszünk. De lenne egy kérdésem: ha megjelenik a fotóalbum, vállalnád, hogy néhányat dedikálsz?*

– *Örömmel, csak kedves Pistám, nekem is biztosít egy kötetet belőle.*

– *Ez a legtermészetesebb – ígérem. (Így is lett.)*

*

Megkezdődött a parlamenti szünet. Már az ottani feladataim sem akadályozhatják, hogy szervezzem az utat, járjam a megyét, főként gazdasági vezetőkkel tárgyaljak. Egy napot Kanizsán töltök. A Rotarynál kellemes meglepetésként másod-unokatestvérem férje, Haász György érkezik tárgyalópartnerként. Egerszegen pedig, a ZALAHÚS-nál az egyik ügyfelem, Mileji Géza... Mindenhol azt érzem, hogy nagyon örülnének annak, ha gazdasági szempontból is hasznos kapcsolatot tudnánk kialakítani. Bőséges bemutatkozó és reklámanyagot kapunk.

Közben utazatok Pestre is, hogy ott is szervezzem az utat. Az egyik csütörtök este hazaérkezem Egerszegre. Átnézem a Zalai Hírlap heti számait. Mit látok? Orbán „Hota” Sándor egerszegi zenésről szól az egyik cikk. Sanyi régi barátom. Városi népszerűségét még a hatvanas években, a Cyklon együttes billentyűseként és vezetőjeként szerezte, később esküvőkön, más rendezvényeken hallották sokan orgonálni. Most elkészítette egy CD hanganyagát, még a borító fényképét is bemutatja. Szponzorokat keres, hogy megjelenhessen.

Mit tartalmazhat a lemez? Természetesen finnu-ugor, többek között hanti zenét. Már megint minden a kezem alá dolgozik... Ez kell nekem. Winter Erzsébet albuma után újabb ajándékunk is időzítve, épp most jelenhet meg. Reprezentatívabb meglepetést nehéz elképzelnünk, mint hogy egerszegi szerzőnek az ottani népzene feldolgozásáról készült CD-jét viszem hozzájuk.

Fölkeresem munkahelyén a feleségét, Varga Borit. Tőle tudom, hogy a Hajdú Zoltán által említett filmhez Sanyi írta a zenét. Adok egy-két ötletet a szponzoráláshoz, intézkedem is. Néhány támogatót sikerül megnyernünk, a lemez megjelenhet augusztusra. Vittük is ajándékba, minden vendéglátónknak.

*

A következő történet, újabb véletlen megismerkedés később, az utunkon, majd a kapcsolat egyre előbbé tételében meghatározóan fontossá vált.

Évtizedeken keresztül a „hanti” vagy „manysi” szót a Zalai Hírlapban nem is láttam, amíg júniusban nem nyilatkoztam a keszthelyi útavatással kapcsolatos cikkben. Most meg az Orbán Sándorról szóló írás után rövidesen, július 29-én, szombaton másik is érinti a hantikát. Én addigra azt hittem, már immunis lettem a véletlenekre. De ez megint alaposan meglep.

Fincza Zsuzsa készített interjút *Az ősök örökségének nyomában* címmel Barasits Zsuzsanna egerszegi látóval, aki már szerepelt Halmy György korábbi filmjében is. A napokban ismét járt Hanti-Manszijszkban, részletesen beszámol az élményeiről. A fényképen egy hanti férfi társaságában ül Schmidt Évával, akiről hallottam, hogy a hantik között él régóta.

Örülök, hogy találtam valakit, aki járt azon a távoli földön, ismeri az ottani viszonyokat, mert már nagyon unom a bolond ijesztgetéseket – a „sztálinvárosi színvonalú” szállásoktól a mindent ellepő, húsig harapó moszkítóig –, melyekkel el akarták venni a kedvemet. Zsuzsával addig sohasem találkoztam, nem is tudtam, hogy létezik. Kikeresem a telefonkönyvből a számát, ismeretlenül is föl hívom. Elmondom, hogy szeretnék beszélni vele az élményeiről, mert augusztus 10-én önkormányzati küldöttséget vezetek Szurgutba. Lelkendezni kezd:

– *Milyen nagyszerű, hogy éppen Zalából utaznak oda! Most voltam ott, és azok az emberek nagyon nagy segítségre szorulnak.*

Szinte ismétli, amit Göncz Árpád mondott... Megegyezünk: hétfő délután találkozunk az Orgona presszóban.

Az első személyes találkozásunkkor vagy három óra hosszat beszélgetünk. Addig senkivel sem kerültem kapcsolatba, akinek parapszichológiai képessége lett volna, ilyesmikben nem is hittem. A történeteivel szemben így erős fenntartásaim vannak – amint azt hiszem, az „egészséges gondolkodású” emberek többségének. Magamban jót derülök. Mondja csak.

De nagyon meggyőző, érdekes, amiről beszél – akár az obi-ugor hitvilág harmadik lelkéről, akár név nélkül elmondott eseteiről. Beszél a Halmy György-féle filmről is, a hantik között megörökített medveünnepről, ezzel kapcsolatban az Arvisuráról vagy mindarról, amit akkor előre jelzett hazánk sorsáról. Őt a megtapasztalt különleges képességei alapján a hantik már 1993-as első látogatásakor elfogadták sámánként. Kurikov úr, az ottani egyik vezető is nemrég találkozott vele Budapesten.

Megjegyzem, hogy Csepregi Mártától már hallottam Kurikov látogatásáról. Sajnálom, hogy nem ismerkedhettem meg vele már itt. Beszélék arról is, hogy fantasztikus, hány véletlen segítette eddig az utat. Így például a róla szóló cikk is rövid időn belül már a máso-

dik a Zalai Hírlapban, vagy hogy Göncz Árpádot hogyan értem el az utolsó pillanatban.

Szerinte ez nem véletlen. Göncz Árpád járt kint 1993-ban. Ő is már „érintett ember” – ahogy az út, a „véletlenek” sora miatt valószínűleg én is az vagyok, akinek dolga, rendeltetése lehet a hantik és manysik megsegítésében. Váratlanul kimondja:

– *Úgy visszamennék. Kissé irigykedem magukra. Ott kell lennem, hogy segítsen a delegációt, mert küldetése van. Vigyen el akár a bőröndjében is.*

Jézus Mária! Már megint küldetés. Derülök az ötletén, pillanatra meg is lepődöm. Átfut az agyamon: csak ez hiányozna! Így is időnként ellenállással kellett megküzdennem, hogy az utunk létrejöhesse. Mit szólnának még ehhez is? Egy „boszi” a hű de hivatalos küldöttségünkben? De – miért ne? Hadd üsse meg a guta azokat, akik csak megrögzött előítéletekben, formásokban képesek gondolkodni. Meg valahogy azt érzem: ha eddig így alakult minden, velünk kell jönnie. Különbösen is: ha a delegációban valaki azt a távoli, nagyon ismeretlen környezetet ismeri, ott tanácsokat tud adni, az önkormányzatnak meg nem kerül semmibe, hát hadd jöjjön. Ha előteremti a jegy árát, nekem nincs kifogásom az ellen, hogy a hantik földjére egy valódi táltossal vonuljunk be.

Nem aggályosodom sokáig:

– *Elhiszem, hogy nagy boszorkány. Felőlem jöhet a bőröndömben is, ha bele tudja magát ügyeskedni. De javaslok egyszerűbbet. A szurgutiak feljogosítottak, hogy bármekkora delegációt vihetek magammal, vendégül látják, mi csak az útiköltséget álljuk. Szerdán hozzák a repülőjegyeket. Ha addig előteremti az árát, 90 000 forintot, velünk tarthat. Legalább lesz, aki valamennyire ismeri az ottani körülményeket.*

Zsuzsa gőzerővel nekiáll támogatókat keresni. Mindig telefonál, ha megint összejött valamennyi a jegy árából.

*

Ismét felkeresem az Orosz Kulturális Központot, hogy beszéljek Vándor Annával, mit intézett mindabból, amire kértem. Megtudom, hogy Zsuzsával és Halmy György filmrendezővel együtt a finnugor filmfesztiválon vettek részt. A rendező lehetőséget kapott Kurikov úréktól, hogy most ismét forgasson. Ez is igazolja, hogy a hantik-manysik számára mennyire fontosak a filmjei.

Gleb Visinszkijjel beszélgetünk utána. Megkérdi: ideérkezik tizenegy órára a moszkvai nagykövet, Nanovszky György. Nem akarok vele is találkozni? Dehogynem. Már csak ő hiányzik azok közül, akikre szükségünk van.

A nagykövettel is nagyon kellemesen elbeszélgetünk. Fontos információkat, címeket kapok. Bármiben rendelkezésünkre áll a követség, amire szükségünk lehet. Még azt is följánlja, hogy Moszkvában átszállítanak egyik repülőtérről a másikra, Seremetjevóából Domogyedovóba.

Megköszönök mindent, de az átszállítást már vállalták a szurgutiak.

*

Augusztus 2-án, szerdán délelőtt Zsuzsa kicsit elszomorodva tájékoztat, hogy még nem szerezte meg a repülőjegy teljes árát. Délután jár le a határidő, amikor jönnek a MALÉV-tól a megbeszélésre, és addigra véglegesítenem kell az utas listát. Biztatom: egy jó boszorkánynak ez nem lehet gond. Jöjjön el a megbeszélésre, hátha talál ott valakit, aki a különbözetet kifizeti.

A délutáni megbeszélésen találkozunk először a küldöttség tagjai a megyeházán, hogy megbeszéljük az út részleteit, megismerkedjünk egymással. Csak Tompos Judit mentette ki magát, nem jött el Budapestről. Megérkezik a MALÉV képviselője is, hogy véglegesítsük a jegyrendelést.

Zsuzsa is itt van. Beszél addigi útjairól, a hantikkal, manysikkal kapcsolatos élményeiről, tapasztalatairól. Szeretné segíteni velük a küldöttséget, de még nem tudta a jegy árát teljesen előteremteni. Tompos Imre egyből jelentkezik: állja a különbözetet. Ez is megoldódott. Így valósult meg Zsuzsa két nappal korábbi rögtönzése, került a delegációnkba egy látó. Mikor utazott utoljára külföldre olyan hivatalos magyar küldöttség, amelynek „házi táltosa” is volt?

Véglegesítjük az utas listát. Varga László meghatalmazása alapján én vezetem a küldöttséget, egyben képviselem a megyei közgyűlést. Nagykanizsa önkormányzata Krémer József önkormányzati képviselőt – későbbi alpolgármestert – delegálta. A választott testületeket így összesen ketten képviseljük, számunkra közösen biztosítanak tolmácsot is, Bokor Gyulánét, Mariann. Zalaegerszegi vezetők korábban ugyan ígérték, hogy a közgyűlés küld valakit, de elmaradt. Engem azért felkérték, hogy alkalom adtán Egerszegről is szóljak néhány szót, adjam át a város üdvözlétét, ajándékait.

A többi küldött útiköltségét cégeik biztosítják. A kezdeményező Royal Spedtől Farkas Ernő jön velünk, tolmácsként Pozsiczki Szilvia segíti. Ők állják Tompos Judit költségét is. Egerszegről a Strabagot Tompos Imre, a ZALAHÚS-t Mileji Géza képviseli, Kanizsáról a DKG East Rt.-t Szabó József. Barasits Zsuzsa pedig az említett módon, a helyi viszonyok ismerőjeként csatlakozhatott.

Elküldöm telefaxon az utas jegyzéket Szurgutba. Kissé meglep, mikor a kiegészítését kérik: tüntessük fel a foglalkozásokat is, hogy szakmai találkozásokat is szervezhessenek. Most mi a csodát írjak Zsuzsa neve mellé? Nézegetem a szótárt: „Баба Яга”²⁴, esetleg „шаманка”²⁵? Végül megállapodunk, hogy szép semlegesén odaírom az üresen maradt rubrikába: „этнографический специалист”.²⁶ Zsuzsa jót nevet, hogy minek nevezem ki. De kössön bele, aki tud.

²⁴ *Baba Jaga – a népmesékből ismert név a szótár szerint általában is boszorkányt jelent.*

²⁵ *samanka – sámán nő*

²⁶ *etnograficseszkijsz specialiszt – néprajzi szakértő*

Az utazás előtt néhány nappal, augusztus 4-én, pénteken ér az utolsó meglepetés. Telefont várok a megyeházán, mert a repülőjegyek még nem érkeztek meg. Nemcsics Mari telefonál a képviselői irodámból, hogy Kazanyból keresett egy ismerősöm. Honnan? A tatároktól? Mi dolgom nekem ott?

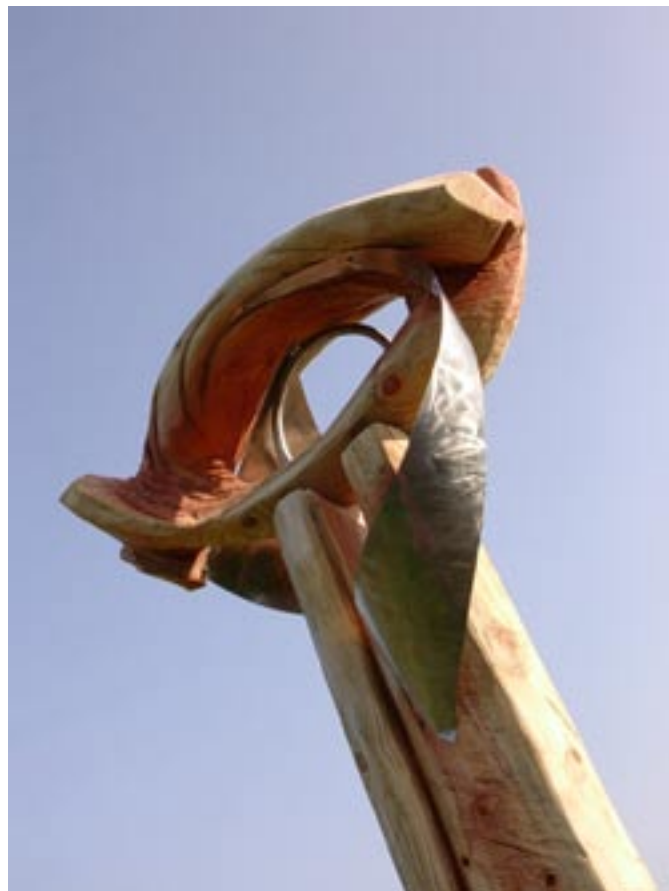
Mari megadja a telefonszámot. Visszahívom. Bejelentkezik Fábián Tibor, akivel a hetvenes években ugyanabban házban, a Landorhegyi út 14/B-ben laktunk, ő a C, én meg a B lépcsőházban. Fogalmam sem volt, elköltözése óta hogyan alakult a sorsa.

Tájékoztató, hogy most a moszkvai kereskedelmi képviseletünk kazanyi alkirendeltségének vezetője. Főnöke, Szűcs Pál betartotta ígéretét, és érdeklődött, ki jönne el velünk. Meglátta, hogy én vezetem a delegációt, és egyből döntött, hogy segítenie kell.

Már megint. Egykori lakótársam képviseli utunkon a magyar államot... Itt már minden így működik?



Szerződéskötés (balról jobbra: Szidorov polgármester, Szigethy István, Szaricsev polgármester, beszél Csernyak alpolgármester)



Elisabeth Ledersberger-Lehoczky: Csillagnézó