

## GURULÓ VILÁG (1981/3)

### AZ INGÁZÁS ÁBÉCÉJE

„Reggel fél hétkor keltem, s hétkor jött az autóbusz. Nagyon sokan voltak, mert a lemaradt munkásokat is felvette. L. Ilonával egymásba kapaszkodva beszélgettünk a hokimeccsekről. Hét óra harmincöt perckor érkeztünk meg Csíkszeredába.”

A fenti sorokat egy március közepi napon írta Ingázó—naplójába G. Lajos, a G. család legfiatalabb tagja. Lajos az 1980/81—es iskolai évben is a csíkszeredai Építészeti Szaklíceum XI. gépészeti osztályába járt — azaz ingázott mindennap Cs.—ről. Mivel a tizenegyedikese az I. és III. évharmadban délután jártak, „komoly, felnőtt” környezetben, a munkások ingázó járatain utazott. Csak a II. évharmadban, amikor számukra is délelőtt volt a tanítás, utazott naponta kétszer húsz kilométert — akárcsak legtöbb társa — a diákbusszal.

Igen, a diákbusz: az az autóbusz, amely egy helység több megállójából, vagy több helységéből (általában) reggel hét és nyolc óra között indul. Utazóközönségének nagy része (elvben) diák. Az utasok (elvben) a tanórák megkezdése előtt beérnek a város líceumaiba. Külön nem jelzi tábla (vagy csak ritkán), hogy az autóbusz diákokat szállít. Az útvonalat is úgy állapították meg, hogy nem közvetlenül a líceumokhoz szállítja a tanulókat. De aki rendszeresen vele utazik, tudja: ez diákbusz, pontosabban: bérletesbusz diákoknak.

A tanulóközönség számára azonban ez a diákbusz — amelyen G. Lajos is naponta kétszer utazik — nem csupán közlekedési alkalmatosság. A busz egyben teret jelent, amelyben egyének, csoportok mozognak, s amelyben ez a mozgás rendszerbe szerveződik akkor, ha ismételten ugyanúgy alakul az „utazási térben” a helyfoglalás, ha mindenkinek pontosan, vagy legalábbis hozzávetőlegesen meghatározott „helye van”. Ott illik állni vagy ülni, ahol társai, barátnői, barátai is ülnek vagy állnak; ahol elviselhetőbb a zsúfoltság is; és ha nem ott, nem ugyanazokkal az emberekkel van, akkor furcsán, kellemetlenül érzi magát, ideges, egyáltalán: valami nincs rendjén.

A busz jelenti ugyanakkor bizonyos kommunikációs — beszélgetési, véleménynyilvánítási, udvarlási — modellek megvalósulási alkalmát is. A fiatalabbak megtanulhatják, átvehetik a mintát az idősebb diákoktól: hogyan „kell”, hogyan „illik” — és mikor lehet az „illemet” tagadva — viselkedni; mit is jelent a diákok számára az utazás a diákbuszon, melyen, eszerint, a fiatalabbak az „ingázás ábécéjét” — s bizonyos mértékben a közösségi élet ábécéjét is — tanulják.

G. Lajos tudja, ha más busszal menne, esetleg megszólnák: „a diákoknak ejsze nem volt járat?”; „kell tekeregni, moziba menni!” A diákbuszon viszont ő szólíthatja meg az általuk „potyautasoknak”, „véndiákoknak”, „eltévedteknek” nevezett felnőtteket. A tulajdonviszonyok eléggé kialakultak: „a diákbusz a miénk, diákoké” — vallja G. Lajos.

De nincs teljesen igazuk: a diákbusz az övék is, de méginkább a sofőré. Többféle sofőr van (legalábbis G. Lajosék osztályozása szerint); idegen vagy ismerős, velük egyfalusi (ezeket családiasan Pali bácsinak, Sándor bácsinak hívják); vidám, barátságos, vicces, rendes — vagy morcos, durva, haragos, „pofátlan paraszt”. Van „jószívű” sofőr is, aki minden ismerősének, minden integetőnek megáll, vagy nem bérleteseket is felvesz a buszra, „ugyanis kell a zsebpénz”.

A sofőrrel jó viszonyt kell kialakítani, hiszen sok minden függ tőle: például az, hogy a későket két megálló között felveszi—e; késik—e (s akkor elkésnek az első óráról); ha megkérlik, siet—e, hogy behozza a késést. A sofőrnek is megvan a maga véleménye a „mostani diákságról”, s ha időnként szót váltásra kerül sor, ki is nyilvánítja.

„Felmegyek a buszmegállóba háromnegyed hétkor, várunk illedelmesen a buszra, de sajnos hiába. Negyed nyolckor megy fel egy busz, a munkásokat hozta, és a jegyeseket kell vigye. Fél nyolckor lent is van, s a sofőr kijelenti, hogy csak a jegyesek jöjjenek. Mi, diákok felveszünk, mert a P.—iek rajta voltak. S hogy őket felvette, s minket nem akar. A jegyesek után felereszkedünk, s kérjük a sofőrt, vigyen el, mert dolgozatírások vannak, s nem szabad hiányozzunk. „Jó na”, mondja, „látom ügyes, szép leányok”, mondja egy másik embernek, „de máskor itt foglak hagyni”.

Leérkezünk az alsó megállóhoz Alszegbe, felülnek a jegyesek, utána a diákok, de sajnos visszatérítette őket: „Menjetek haza aludni”. És szépen ottmaradtak. Ugyanígy Cs.—n is, a busz dugva teli. „Fel ne üljetek, mert felmérgecsétek”; „Nem viszem el a diákokat, mert ez jegyes járat.” Itt is nem volt mit csináljanak a diákok, várakozniuk kellett tovább. Szegények elkezdtek sírni, s a busz elindult.

Azután hallottam, hogy M.—ről lejöttek a diákok Cs.—be a postára telefonálni be a buszállomásra az impégátnak. De sajnos, hiába. „Egy buszt kiküldtünk”, válaszolták, és lecsapták a kagylót. A diákok nem nyugodtak, még egyszer felhívták, és akkor azt válaszolták, hogy várják meg a másik járatot, nincsen busz, mit küldjenek. A fiúk közül voltak olyanok, akik kerékpárral mentek be Csíkszeredába. Mások vártak türelmesen, mérgesen, mert nem volt mit tegyenek.

Megérkezik a reggeli váltás, a tízes járat, a sofőrnek elkezdenek könyörögni, hogy vigye be. A sofőr nem akarta, ő nem köteles, vagyis nem kellett visszamenjen, és a másik autóbusz csak háromnegyed tizenkettőkor indul.

„A diákokkal nem mehetek vissza. S mért menjek, ügyes az órát kávé s cigaretta mellett töltitek el.” Ez volt a véleménye a sofőrnek. Telefonálnak újra a buszállomásra, s onnan azt mondják, „Más buszt nem küldhetünk, hozza be a reggeli váltás busza”. A diákok elkezdtek sírni a sofőrnek, és akkor megkönyörült. „Most látom, hogy tényleg iskolába akartok menni”. Beérkeztek Csíkszeredába tizenegy óra fele”. (Részlet A. Olga ingázó naplójából.)

Éppen mert a sofőr hatalmat, szigort, „egy másfajta” rendet képvisel, a busz első részében nem ülnek vagy állnak diákok. Az első üléseken általában a sofőr „ismerősei, komái, kománéi, rokonai” vagy „az autógáránál takarító asszonyok”, esetleg öregek ülnek. A diákoknak középen és hátul a helyük. „A hátulsó felében kapunk helyet, de ide még szívesebben jövünk, mert az idősebbek nem szeretnek hátra menni, és nem kell leültetni őket.” (A. Olga)

A busz tisztaságára is a sofőr kellene ügyeljen: takarítsa, az ablakokat tisztítsa. A diákok nem közömbösek: észreveszik, kritizálják, ha mocskos, poros a jármű, amellyel utaznak: „Van amikor haragszunk a buszokra, de még jobban a sofőrökre, mert nem mossák meg a buszt, olyan mocskos, hogy nem lehet kilátni az ablakon. Azt sem tudjuk, hol járunk, mintha börtönben lennénk. Bent is olyan porosak a székek, hogy nem jön, hogy leüljünk.” (A. Olga)

Sok függ a sofőrtől akkor is, mikor zsúfolt a busz. Márpedig hétfőn, szombaton, no megszerdán, piacnapon megtörténik az is, hogy a negyven helyes buszon 90—95 ember szorong. A sofőr határozottságán, nyugodtságán, vagy idegességén is múlik, hogy átcsap—e veszekedésbe, méltatlankodásba a zsúfoltság okozta feszültség. Ilyen utazásokkor még

inkább működnek az együvé tartozást erősítő mechanizmusok. A diákok többen is ülnek egy—két széken; foglalnak helyet egymásnak, leültetik a barátot, ismerőt, rokont, mindazokat, „akik minket is leültetnek”.

„A törvényszéknél ültünk fel, elég sokan voltak. Szerencsére A. János leültetett. Előtünk ült egy idős bácsi belül és két leányka küjjel. A bácsinak jó kedve volt, és mondta, úgy érzi, mintha tíz évvel fiatalabb lenne. „Miért nem lehet az, hogy örökké fiatalon éljünk, és meghaljunk öregen”, mondja egy másiknak.” (A. Olga)

„Jön a sofőr és felülünk, az emberek gyurakodnak, tapodják le egymást, a buszt döjtik fel, hogy kapjanak helyet. Mi diákok, fiatalok hátul elfoglaljuk az állóhelyet, mert városi busz van, s ebben kevés az ülőhelyes több az álló. Kinek milyen ennivalója akad, kifli, keksz, szalonnás kenyér stb. előveszi. Kínálják egymást. A buszban meleg van, por, lerekedt szag, de úgy is jólesik. Alig tudunk állni a lábunkon, úgy el vagyunk árnyadva a melegtől. Egyesek leülnek a táskájukra, mások papírt terítenek a földre. Elbeszélgetünk a mai napról, mások olvasnak, ki könyvet, ki újságot. Közben a legények táskájából előkerül néhány üveg sör, azzal oltják szomjukat.” (A. Olga)

Egészen idilli a kép. Együtt vannak, együvé tartoznak az ingázó diákok; és ez azért is alakulhatott így, mert a diákbusz: a kommunikáció helye és a kommunikáció alkalma. Az autóbuzsmegállóban már elkezdődik, s az ingázás ideje alatt állandóan folyik a beszélgetés. Miről?

Először is mindarról, ami velük a buszon, az utazással kapcsolatosan történik. Zsúfolt-ság, késés, veszekedés stb. — A diákok (kénytelen—kelletlen) szoktatják magukat a szituációkhoz — megbeszélve feldolgozzák, értelmezik maguk számára ezeket a helyzeteket; az alapmagatartást pedig az a félig—tudatos óhaj határozza meg: „a diákbusz a miénk, diákoké”. Ezt mindenki vallja és mindenki ugyanarról a témáról beszél. Így ezek a beszélgetések integráló erejük, véleményazonosságot termelnek ki. Állandó beszédtema — mert állandó probléma — a késés. A buszok körülbelül 40 százaléka nem érkezik pontos időben: vagy korábban (ami ritka), vagy később (ami gyakoribb). Ilyenkor ez határozza meg a hangulatot és a beszélgetések témáit:

„Ma a busz rendes időnél öt perccel hamarabb jött, és emiatt sok diák lemaradt. A beszélgetés témája a sofőr gyalázása, hogy nem ismeri az órát, hol hamarabb jön, hol késik, de azt a szót, hogy pontoság, nem ismeri, legalább a jelentését.”

„Tízperces késéssel jön a busz. A forrási megállóban tizenegy személy várja a buszt, persze a diákok elég türelmesen, „mit számít az a tíz perc”. A diákok szerint ennek a késésnek az oka, hogy „ez a sofőr nem ismeri az órát; hogyha ő kellene menjen iskolába, meglátná, milyen kellemes késni”; és még sok hasonló megjegyzés.” (L. Ilona Ingázó—naplójából) Szó esik az iskoláról: tanulásról, tanárokról; a beszerzésről: ki mit hol vásárolt vagy akar vásárolni; meg a jelentősebb napi dolgokról: mozi, bál, sportesemények, előadások, lakodalmak stb.

„Az emberek a vasánapi napról beszélgetnek, és hogy ki hova megy, mit csinál; az egyik asszony elmondja, hogy milyen furcsa álmot látott. A lányok elosztják a vasánapot és a vasárnap estét, a fesztívt (Tavaszi a Hargitán), hogy jól telt vagy nem, hogy egy se tanult hétfőre semmit.”

„Mi, a fiatalok a szombat estéről beszélgetünk, megyünk a katonavacsorára, mibe megyünk, mibe fogunk öltözni, vajon kik lesznek, hogy fog telni. A fiúk a vasánapi futballmeccsről tárgyalnak, játszani fognak a kozmásiakkal.” (V. Erzsébet Ingázó—naplójából)

Néha olyan dolog történik a faluban, ami mindenkit egyformán foglalkoztat: „Egy nagy szenzáció: megöltek egy cigány férfit, és mindenki csak arról beszél. Ugyanis az ellopott egy cigányasszonyt és annak a testvére ölte meg. Ez volt a nagy beszédtema, kicsi, nagy, idős, fiatal, csak ezt beszélte.” (L. Iona)

„Az emberek a délelőtti temetésről beszéltek, hogy milyen fiatalon, és milyen gyakran halnak meg mostanában.” (D.Margit Ingázó—naplójából)

A szerep—tanulás szempontjából is különösen fontos hely a diákbusz. Az a hely, ahol megbeszéljük, feldolgozzuk a városban — és otthon a faluban — tanúsított viselkedés mértékét, értelmét vagy egyszerűen csak igazolódik — mert elfogadtatik — a kortársak előtt bizonyos gondolkodás és viselkedésforma. Egységesül és közös lesz az értékpreferencia.

A diákbusz utasai falusiak. De sem öltözetükkel, sem viselkedésükben nem különböznek városi társaiktól. Tudják: ők nem városiak. Vasárnap, vakációban is gyakran bejönnek a városba, egyedül, csoportosan, használják a város nyújtotta szórakozási lehetőségeket. De tartják a „távolságot”: nem szeretnék várososon élni. A biztonságot, a közösséget — közösségüket — otthon, a faluban tudják, és abban, hogy most így vélekednek, nagy szerepe van az ingázás e sajátos formájának: a diákbusszal való ingázásnak is.

*Gagy József*

## HOGY LESZ AZ EMBER „ÚTTÖRŐ”

Ha egy lépcsőházban az első emeletről a földszintre akarunk jutni, akkor minden gondolkodás nélkül, ösztönösen fordulunk a lefele vezető lépcső irányába. A lépcső végére érve pedig a földszinten találjuk magunkat és nem a második emeleten. Ezen az utóbbin ugyan csak meglepődnénk, pedig ilyen mérvű céltévesztésre — ha a lépcsők esetében nem is — újdonsült városainkban jócskán akad alkalom. Nemezszer történik meg, hogy a parkban vagy a tömbházak között hosszas mérlegelés után kinézünk magunknak egy útvonalat, és ha legalább kétszer nem ellenőrizzük menet közben is az irányt, akkor „elvéjtük” a célt. S ehhez még azt is hozzátehetjük, hogy az ilyenfajta tévedések gyakran járt útvonalainkon is kísértének.

Mielőtt ezekre az „eltévedésekre” magyarázatot keresnénk, hadd mondjuk meg mindjárt azt, hogy sokan találnak kiutat ebből a kényelmetlen helyzetből. Kinézik maguknak a célt, s aztán előre virággyásokon, pázsiton, fémkorláton és még ki tudja, mi mindenen át. Hogy nemcsak néhány „műveletlen” emberről van szó, azt „keményen” igazolja a kitaposott ösvények minősége.

Valóban csak „műveletlenségről”, sietésről, a közvagyon semmibe vételéről volna szó?

A nagyon sok példa közül nézzünk meg egyet alaposabban.

A mellékelt vázlatos rajz (ld. 36. old.) egy olyan útkereszteződést ábrázol, ahol — megfigyelésem szerint a délutáni órákban átlagban ötpercenként bizonyul egy—egy ember „neveletlennek”, a közvagyon rongálójának és nem utolsósorban a közlekedési szabályokat be nem tartó gyalogosnak.

A rajzon a „zebrás” jelek a „szabályos” átkelőhelyeket, a nyilak a forgalom irányát, a kockában a körök pedig két méternyi széles, virággal beültetett sávot jelölnek. Erről a virággal beültetett sávról még annyit kell elmondani, hogy a közepén végigvonul egy 80 cm magas „akadály”, ami a fekete nyíllal megjelölt helyen állandóan a földön fekszik, hol

elhajlítva, hol eltörve. A szaggatott nyíl olyan járdát jelöl, amely rendkívül forgalmas, a téglalap pedig ételmezerületet, önkiszolgáló éttermet, vendéglőt, dohányáruháza. A rajzból és a jelmagyarázatból már összeáll a kép: a gyalogosok többsége, ha a B pontra kíván eljutni, akkor nem az 1,2,3,4 „szabályos” átkelőhelyeket használja, hanem a fekete nyíllal jelölt szabálytalant. A kérdés az, hogy: miért? Azt megszoktuk, hogy mindig vannak sietős emberek, de ha ilyen sokan választják az illegális ösvényt, akkor nem árt elgondolkozni a dolgon. Már csak azért sem, mert a fenti ábrához hasonló rajz még sok városunkban készíthető és városunként nem is egy.

Gondolatmenetünk egyetlen új fogalom bevezetését és értelmezését igényli. Ez a fogalom az „ösvény”. Ösvény alatt értjük azokat az útvonalakat, amelyeket több ember használ, és egy A pontból, amely több ember számára fontos pont, elvezet egy B pontba, amely szintén több ember számára fontos pont. E meghatározás szerint a teret pontok (ahol több ember megfordul) és a pontokat összekötő ösvények tagolják. Ez nemcsak falun van így, bár ott a pontok és ösvények jobban elhatároltak, hanem városban is. Csak a városi tér tagolódását nem olyan könnyű észrevenni. Ha azonban hosszabb időn át figyeljük a gyalogosok útvonalait, akkor jól felvázolhatók a város ösvényei is.

Az ösvénynek (legyen az látható vagy láthatatlan) van egy olyan funkciója is, amelyről nemigen veszünk tudomást. Ez a funkció pedig abban áll, hogy az ösvény a rajta haladó „vezeti” is. A rajta haladó ember ösztönösen tudja, hogy ha egy A pontban rálép az ösvényre, akkor el kell jutnia egy B pontba, anélkül, hogy közben gondolkodnia, töprengenie kellene a helyes irányon. A B pont, mint mondtuk, mindig a tér egy fontos pontja.

Ösvény tehát csak akkor létezik, ha a rajta haladó tulajdonít neki egy irányt és egy célt (B pont). Más szóval: az ember számára akkor léteznek az ösvények ösvényként, ha hozzájuk rendel egy jelentést. Kissé leegyszerűsítve ezt a jelentést: egy útvonal azért ösvény számomra, mert elvezet egy B pontba, amely nekem vagy végső, vagy közbeeső úticélom. Persze ez a jelentés nem mindig fogalmazódik meg ilyen aprólékosan, sőt inkább azt mondhatjuk, hogy többnyire hallgatólagos dolog. Az ábrán feltüntetett átjárókat azért sem használják a gyalogosok, mert nem ösvények. Holott az útkeresztvezetés tervezői ezeket az átjárókat ösvényeknek „tervezték”. A lényeges dolog ugyanis nem az, hogy a gyalogos a rövidebb utat választja, mert az A pontból a szabályos útvonalon túl nagyot kellene kertiennie. A figyelemreméltó dolog az, hogy az A helyen áthaladva „nem jut eszébe” az, hogy az átjárókat használva B pontba érhet. Nem veszi észre az ösvényt, illetve az ösvénynek tervezett átjáró számára nem funkcionál ösvényként. Nem rendel ehhez az átjáróhoz egy irányt és egy célt. Annak ellenére sem, hogy az átjáró „ösvény”—voltára jelzőtábla hívja fel a figyelmét. Az A pontba érve pedig rájön, hogy már előbb irányt kellett volna változtatnia (gondolkozni, mérlegelni, irányt keresni) ha a B pontba akar jutni, de itt már mindez késő. A visszakerülés helyett a „szabálytalan” átkelés mellett dönt.

A nevelatlanságon, a közvagyon rongálásán, a közlekedési szabályok megsértésén túl tehát egyébről is szó van. Arról, hogy a megtervezett ösvények sokak számára nem ösvények. Más szóval: nem biztos, hogy a tér két lényeges pontja között teremtenek kapcsolatot, nem tartalmaznak egy célt és egy irányt.

Ezt az utóbbi kijelentést nem árt még egyszer pontosítani. A cél és az irány az ösvény jelentése, ha ezekkel nem rendelkezik, akkor nem ösvényről van szó, még akkor sem, ha jól meg van építve és ki is van jelölve. A célt és az irányt nem a tervező rendeli az ösvényhez, hanem azok, akik használják. Végeredményben mindkét tevékenység, a tervező és a gyalogos is, nem más, mint a tér tagolásának gyakorlata. Ha ez a két gyakorlat ellentmond

egymásnak, akkor a kellemetlenségek is kétoldaliak. Egyfelől a gyalogos bosszankodik azon, hogy állandóan „cél-téveszt”, és azon, hogy ez a célvesztés neki időbe és agymunkába kerül. Másfelől a tervező jár rosszul, mert a „szépen” tagolt teret állandóan „csúfítják” a szabálytalan ösvények.

Végezetül még egy dolog. Nem csupán arról az időről van szó, amelyet egy—két kitérő miatt elveszítünk, mert például egy parkot téglalap alakú virággyások töltenek ki és a rézsút áthaladó ösvény csupa cikcakk. Még csak nem is arról az „energiavesztéséről”, amelyet a tájékozódásra és a folytonos iránykorrekciókra kell pazarolnunk. Itt arról is szó van, hogy a nem ösvényként funkcionáló ösvények építésével mintegy kiiktatjuk a tér ösztönös és automatikus használatát. Problematikussá tesszük egy olyan tevékenységet, amely természeténél fogva nem szabadna problematikus legyen. Gyakran kell figyelni arra, hogy a földszint helyett ne kerüljünk a második emeletre. Ez a gyakori figyelés pedig semmilyen szempontból nem kifizetődő.

*Biró A. Zoltán*

