

Ferdinandy György

Autótemető

Az ember álmodozik. Elképzei, hogy milyen rengeteg járgánya lehetett annak, akinek minden évben újat utalt ki egy vállalat. Vadonatújakat, természetesen. Eszébe se jut, hogy ugyanazt a márkát évről évre. Azt, amelyikre éppen szerződése van.

Ami engem illet, nem lett egyetlen ilyen cégem vadnyugati éveim alatt. Minden kocsimat magam vettem. Használtam. Most látom, hogy alig volt új gépkocsim fél évszázad alatt.

Igaz, hogy még így is több, mint a fiatal farkasoknak. Mert az én szerzeményeim csak a legritkább esetben működtek egy egész éven át. Ha szerencsém volt, egy nyáron át táncoltak, mint a moziban. Viszont nem unatkozott bennük az ember. Volt közöttük kimustrált taxi, apró olasz és dögnagy amerikai, ami a megszállók után maradt. Az egyik sebességváltós, a másik automata. Az egyiknek gombnyomásra nyílt a teteje, a másiké pedig már beszakadt.

Az évről évre kiutalt gépcsodákra idővel nem is emlékszik az ember. Nekem viszont – és ez most itt a lényeg – minden tragacsomról eszembe jut valami. Egy poros bárszekrény vagy egy néma magnetofon. Nekem ilyen alkalmi csodákból állt az életem.

Átmeneti kapcsolatok, nők, munkahelyek! Ideiglenes házak és hazák. Botcsinálta barátok, alkalom szülte gyerekek. Miért pont a limuzinom lett volna végleges?

*

A dolgokat az elején szokás kezdeni. Végük úgy sincs, nem az én reszortom befejezni a történeteket. Úgyhogy itt most Karika úrról, az óbudai gépkocsi-szerelőről kell szót ejtenem. Karika Pistáról, aki a Szabadságharcos Szövetségben vezetni tanított. Autója ugyan nem volt se neki, se nekem, de hát mire jó a veterán szabadságharcosok kocsija!

Tizennyolc éves voltam, autóbusz-kalauz. Arról álmodoztam, hogy szögre akasztom a lyukasztót, és ha törik, ha szakad, sofőr leszek. Ehhez kellett Karika Pista, Óbuda és az Autóbuszüzem.

Azután, mit ad isten! – másképp alakult a dolog. A jogosítványomat Dijonban szereztem, azon a napon, amikor az első, francia fiam született. És még aznap kifizettem az első gépkocsimat. Egy 1935-ös Topollinót, amit feleségem Tototte-nak nevezett el, így franciásan „e”-vel a végén, ha leírom.

A vétel gyorsan lezajlott: Thoureau (Túró) úr, a sarki fűszeres már hónapok óta nekem tartogatta a kocsiját. Legomboltam hat darab tíezrest, kéthavi fizetésemet. Azután a prefektúrán átírtuk az apró, szürke masinát. Túró Ferdinánd úgy tartotta helyesnek, ha hazafelé már én vezetek.

Hát csak így. A Tototte engedelmesen beindult, autón hoztam haza a klinikáról asszonyt és gyereket.

A munkahelyemre – kőműves voltam – gyalog mentem, de hétvégén kirándulni jártunk. Az ülés alatt volt egy hosszú, kajla vas, a kurbli. Az ember kiállt, büszkén, a motorház elé, beakasztotta, rántott rajta egyet, és a Tototte máris vígan pöfögött.

Két személyre tervezték, de az ülések mögött lapult egy keskeny lócaszerűség, ahová – a mózeskosárban – be tudtuk pakolni a gyereket. Szép, enyhe tél volt abban az évben, körbekocsikáztuk Burgundiát. Ma is érzem a pelenka langyos illatát az apróska kocsiban. A boldogságnak az én emlékeimben ma is Topollino-illata van.

*

Nem volt vele sok bajom. Egyetlenegyszer robbant valami a motorban: az egyik gyertya valahogyan kiszakadt. Az is pontosan egy műhely előtt, ahol új, nagyobb gyertyát csavart a régi helyébe a mester.

Sírtam, amikor eladtuk. Könnyeztünk mind a ketten. Féláron vette meg valami rokon. Nem volt rá szükségünk: a cég, ahol munkát találtam, szolgálati kocsit adott.

A fekete Peugeot-ról már kevés szép emlék jut eszembe. Jártam a vidéki iskolákat, feleségem a koci sarkában olvasott. Aztán egy nap nem jött velem. Párizsból kaptam tőle egy lapot. Mi mást tehettem, elmentem érte. Megpróbáltuk újramezdeni az életet. De ez a második dobás, hiába minden, már nem hasonlított a régre.

A kétszázhármast otthagytam egy garázsban. A motorcserét nem fizette a válalat. Jött utána a két lóerős Citroënek, a *dősövíók* hosszú sora. És a Peugeot-lány: még egy reminiscencia. Gimnazista volt, a Luci Berger nevű leányiskola előtt vártam rá nap nap után. Ez a Luci nyilván a női egyenjogúság valamiféle helyi harcosa lehetett.

Hát ezt az egyenjogúságot a Peugeot-lány eltanulta tőle. Emancipált volt, akkor így mondtuk. Még félre sem állítottam a Simcát (mert azokban az időkben egy tűzpiros Simcával furikáztam a diáklányokat), tehát, még félre sem álltam kint a Rajna partján, a gáton, amikor ő már kigombolta az ingemet.

A Simcában nem hagyott nagy mozgásteret a kuplung és a kormány. Hátra ültünk, amikor – az első idők szemérmes tartózkodása után – már nem szégyelltük az ilyen praktikus manővereket. A kétszázhármásban több hely lett volna a sebességváltó karja alatt, de az, hogy kigombolja az ingemet, a feleségemnek soha eszébe se jutott.

A piros Simcáról másféle illatok jutnak eszembe. Nem a benzin, és nem a Tototte pelenkaszága. Egy szerelmes gimnazistalánynak felejthetetlen illata van.

Amikor befejeződött a tanév, kis útitársam visszament Sochaux-ba, ahol valamelyik felmenője a Peugeot-gyárban dolgozott.

*

Nevet egyetlenegyszer adtam egy kocsinak. A négy lóerős *quatre-chevaux*-t kettesben vettük egy elzászi baráttal. Úgy döntöttünk, hogy az első lány nevét fogja viselni, akit felszedünk. Azután úgy alakult, hogy ezt az első lányt sose láttam. Claude szedte fel, ő vitte szobára, miután közölte velem, hogy a Renault négyes neve ezentúl Simone, Simeon.

Egyetemre jártunk, ösztöndíjakkal éltünk. Tudtam már, megtanultam, hogy érvényesülni csak így lehet. Volt rá időnk, beutaztuk a fél világot. Már amit a fél világ egy európainak jelent. Akkor jutottam el először az Ibér-félszigetre, Franco Spanyolországába is. Párizsba pedig feljártunk – így mondtuk: fel! – hétről hétre. Ismertünk minden zenészt a bal part kávéházaiban.

Fura járgány volt ez a *káccsövő*. Nyitott tetejű, farmotoros. Olcsó népkocsi, és mégis, elefántcsontból készült a kormány és szürke műbőrből a négy ülés. Vele, Simeonnal mentem el a magyar határra is, ahová kofferokkal megrakodva anyácskám egyszer csak beállított.

Nem emlékszem, miért kellett túladnom rajta. Claude megnősült, és a közös kalandozásoknak vége lett.

Simeont még láttam egyszer. Egy autótemetőben, ahol valami alkatrészt kerestem. Mint amikor régi szeretőjével találkozik az ember. Egy asszonnyal, aki valahogyan ismerős, és mégis fájdalmasan idegen.

Ott lapult a fűben, már-már teljesen benőtte a gaz. Kerék és ajtó nélkül, rozsdásan, öregén. Ráismertem, a másodperc töredéke alatt. A tükör csupasz nyelén ott lógott a kokárda, amit még akkor, a határon, anyám rábagozott.

*

Amikor kiláboltam vadnyugati életem első, legnehezebb korszakából, megvettem a kocsit, amiről odaát, az Újvilágban álmodoztam. Egy két lóerős Citroënt, az első vadonatúj kocsimat. Addigra már bejártam a szigetvilágot, újra, harmadszorra is elvettem az első, a legeslegesítő asszonyomat. A pénzből, amit hazahoztunk, vettünk egy tanyát a középhegység és a borvidék határán, ahonnan Clo származott.

Mindig is erre a piros népkocsira vágytam. A tisztességes szegénység szimbólumára. Akkor úgy gondoltam, ki kell mutatnom, hogy ha nem is ágrólszakadt, de polgárember sem vagyok. A háromszáz köbcentis motor barátságos zümmögése most is itt van a fülemben. És a sok apró, meghitt mozdulat! Kinyitni a vászon-tetőt például csak két oldalról lehetett. Még az ablaktörlőt is kézzel hajtotta az ember, oda-vissza, oda-vissza, ha esett az eső vagy ha bepárasodott az üveg.

Boldog idők. Száguldoztam keresztül-kasul ezen a lágy dombvidéken, ahol asszonyom ismert minden talpalatnyi helyet. Azután ennek a paradicsomi állapotnak is vége szakadt. Munkát nem találtam, pénzem elfogyott. Hiába volt minden. Nem fogadott be az ország. Nem lehettem más Galliában, mint gazdag amerikai vagy jöttment idegen.

A piros Citroënnel ért hosszú pályafutásom alatt az egyetlen baleset. Egy mezőgazdasági gép tépte le a *döcsövő* bal oldalát. Lelepleződünk: úgy ültünk ott ebben a kibelezett bádogdobozban, mint rossz színészek a leszakadt kulisszák mögött.

Nem lett belőlem szőlőbirtokos. Feleségem magamra hagyott, ezúttal véglegesen. A nők nem szeretik a veszteseket. Kezddhettem előlről az életet. Üres kézzel, ötvenévesen.

*

Ezen a vidéken nem járt se busz, se vasút. A piros, egykocsis motorvonatot, a *Micheline*-t nemrég szüntették meg, a völgyben még ott kanyarogtak – egy keskeny, gazlepte töltésen – a sínek. Akinek nem volt autója, az itt, a hátsószágban gyalogolt vagy biciklizett. Az élesen repeszto kismotorokat még megcsodálták az emberek.

Nekem, az amerikaiak, autó járt. Gyalog a franciák szóba sem álltak volna velem. Volt egy garázs a közelben. Király úr műhelye. *Monsieur Roi* világlátott ember hírében állt. Az átutazó idegen nála töltötte fel a benzint és a vizet. Ő volt hosszú időn át az egyetlen barátom. Az egyetlen, aki szóba állt velem.

Nagydarab, halk szavú ember. A lábán papucs, az orrán apró, drótkeretes szemüveg. Soha nem mozdult ki a műhelyéből, de a nagyvilág dolgairól mindent tudott. Ha kérdezett, azt is csak azért, mert ellenőrizni akarta, amit olvasott.

Pénzem nem volt a piros Citroën hősi halála után. Ő szerzett nekem – ki tudja, honnan – egy negyvenéves tragacsot. Egy mini teherautót, amit a Renault-gyár *Dauphinoise* néven forgalmazott, és amiről ma már a legöregebbek se tudják, hogy mi fán terem.

A tanyavilágban gyorsan jár a posta. Mindenki tudta, hogy az amerikai tönkrement. Ezt persze nem volt nehéz észrevenni: egyre rozogább tragacsokkal láttak a poros burgundiai földutakon.

A *Dauphinoise* nem hagyott cserben. Még az Alpokba is felmászott velem, ahol egy kisváros, Briançon mozijában bemutatták valamelyik könyvemet. Emlékszem, három sebessége volt, a váltó pedig egy hosszú, kajla bot. Az ablakok kicsinyek, a hátsó egy visszapillantó tükörnél alig nagyobb. Lefelé kikapcsoltam a motort, az Alpokból jövet lejtének az utak. A kocsi így nem fogasztott sokat.

Hát igen. Lecsúsztam. Az asszony, aki takarítani járt hozzánk, most, hogy egyedül maradtam, maga helyett elküldte a lányát. Egy kis lángvörös macskát, aki egész nap apró selyembugyiban napozott a balkonon. Mit lehet tudni! Beköltözni a tanyára nem lett volna kis dolog.

Elmúlt a nyár, összeszedtem magam. A *Dauphinoise*-t visszaadtam a Roi-garázsnak. Az új tanév kezdetére lent voltam a trópuson.

*

Lassan, módszeresen kezdtem építeni az életemet. Hozott anyagból: romokból. A Szigeten maradt egy barátom. Ő adta kölcsön a nyolcszáz dollárt, amiből megvettem a bogárhátú Volkit. Tíz éven át ezzel róttam a szobám és a munkahe-lyem között az utat.

Reggel filozófiát tanítottam, délután turizmust, egy apácaiskolában, esti kurzuson. Mindezt én, aki nem voltam turista világeletemben, filozófiára pedig nem tanítottak, csak az asszonyok. A Volkswagenemmel lenyomtam félmillió kilométert, ha jól számolom. Amikor elajándékoztam, már többször átugrotta a nullát a

kilométeróra. Százezer után mindig mindent újakezdett ez a fáradhatatlan kis masina.

Lett újra fiam, feleségem. Összeszedtem magam. A Volkit egy vén dominikai vitte el. Akkor – hat évtizeddel Hitler Adolf után – már nem találtam hozzá alkatrészeket.

Ami utána jött, már nem érdekes. A Buick és a Chrysler, csupa dög nagy amerikai. Különben sem tudok már vezetni. A lábam felmondta a szolgálatot, pontosan fél évszázaddal Karika Pista után. Most kubai asszonyom tartja a kormányt, én pedig ülök mellette, az anyósülésen, és nézem az életemet.

Mennyi autó! Hogy most, életem végén melyiket választanám? A Topollinót? A Volkit? Simeont? Későre jár, már nem választhatok.