

Zadik és utódai II.

Részlet egy szubjektív monográfiából

Herman Groedel báró, a „pénzügyi zseni“ megvette, de 1914 tavaszán sürgősen adta is el a neruzsai erdőt egy Forestiera nevű román vállalatnak. Osztrák schillingért. A vállalat mögött ugyanis a Wiener Bankverein állt, és spekulált már jó ideje az elszegényedett parasztoktól olcsón összevásárolt erdőkkel. Herman báró orra, mint a vizslé, szagot kapott, megérezte, hogy az elkövetkező idők nem alkalmasak nagy vállalkozásokra. Augusztusban kitört a háború. Az eladási árnak csak az első részletét kapta készhez a Groedel-konzern. Bár Románia, ahol az erdő elterült, egyelőre nem avatkozott be a háborúba, az óriási befektetést igénylő vállalkozás egyszerre senkit sem érdekelt. Neruzsa megőrizte érintetlenségét.

Az Osztrák—Magyar Monarchia széthullása után a román állam lefoglalta az osztrák bankok tulajdonát, és szétosztotta az eredeti tulajdonosok között. Zuhant a schilling árfolyama, Groedelék hallani sem akartak róla, hogy a háború után, az 1914-es vételárat 1919-es árfolyam szerint fizesse ki nekik a bank. Herman mester ravaszkodása ez esetben visszafelé ütött, mint a bumeráng: eladó és vevő között perre került sor, mely évekig folyt, és végül a bank győzelmével végződött. Az osztrák bíróság kimondta, hogy az erdő eladása és az ítélet kimondása idején is schillingben számoltak, az osztrák pénznem volt és maradt, a két fél közötti szerződés tehát változatlanul érvényes. Csak éppen az osztrák pénz, az ítélet idején, a semmivel volt egyenlő.

Később, a gazdasági világválság orkánja látványos gyorsasággal sodorta el a bécsi nagybankot, de ebben az időben még cápaként nyelte el ő a kishalakat. Mint a Forestiera jogutóda, a tőzsdei ügyletekben járatlan falusiaktól visszavásárolta szétdarabolt kis parcelláikat — értéktelen pénzzel; az erdőt most ő akarta eladni az Erdélyi Erdőiparnak, illetve Groedeléknek, akiknek nagyon fájtra a foguk.

Megegyezték. A bank méltányos árat számított, Groedelék pedig szívesen lepengették a részleteket, immár stabil schillingben. A nagy ármánykodás tényleges áldozatai, a falvak parasztjai, elveszítették erdejüket és a pénzüket is.

A bankkal a tárgyalásokat Albert báró vezette Bécsben. Forrón óhajtotta, hogy az üzlet megkötésük, és ő mielőbb új pénzforráshoz jusson. Kártyavesztegései csillagászati összegekre rúgtak, fivérei kezdték megelégni adósságainak két-három évenkénti kiegyenlítését, eljött hát a pillanat, hogy rákapcsoljon a már autón robogó gazdasági fellendülésre. Utasításokat osztogatott, sürgönystílusban: egy tanulmányi bizottság (értsd: erdész és mérnök) azonnal szálljon ki Neruzsába, állapítsa meg az erdők mennyiségét és minőségét, a terepviszonyokat, és adatait azonnal továbbítsa Bécsbe.

Április elején, a hegyek között, még havazik, fagy, nem lehet az éjszakát szabadban tölteni. Csak várjanak egy kicsit Bécsben. Négy héttel később, májusban, néhány munkás kislattogott a nagyerdőbe, hogy ösvényt vájjon, kalyibát építsen, a „tanulmányi bizottság“ pedig tovább kaláberezett délutánoként a kaszinónak kinevezett hátsó irodában. De mintha nem is nagyon számított volna a véleményük. Albert báró újabb sürgönyében megállapította, hogy négy nap elegendő a kiszállásra, holott négy nap alatt még körbejárni sem lehetett a rengeteget. Mint kiderült, a bizottság munkája teljesen fölösleges volt, mert a szakértők még el sem indultak, amikor Albert báró már aláírta a szerződést, sőt, kölcsönt is felvett rá: „a termelés céljaira“. A mérnököt és az erdész táviratilag Bécsbe rendelte, és utasította, hogy készítsék el a helyszínen a rentabilitási számításokat, mikor is nem csupán kacsintásokkal jelezte, de parancsba adta, hogy a fa napi áránál jóval magasabb árrakkal kalkuláljanak. Kétségeiket gúnyos megjegyzéssel szerelte le: — Önök ott Komandón, abban az isten háta mögötti fészekben nyilván nem ismerik a modern ipar lehetőségeit, szentnek tartják a jelenlegi árakat, holott napokon belül megduplázódhatnak. Világos, uraim?

A Bécsbe gyűlt bárók, mintha „szóma“ pirulákat nyelnének, eufóriás elragadtatással esetelték üzleti kilátásaikat. A fiatal Richárd, Herman fia, csillogó

szemmel hengegett, hogy milyen ultramodern gépeket vásárolt a skolei üzem felújítására. Beszerzései — mondta — már eddig több mint ötmillió svájci frankba kerültek, és ez csak a kezdet. Mi jön még ezután! A két riadt vidéki, lelkeben mélységes rosszszállással figyelte a higgadt apákat követő könnyelmű fiúkat. Valóban, mi jön majd ezután? Ők közelebről ismerték a Groedel-üzemek kapacitását, de viszolyogtak a hazárd játéktól is, a mérnök úgy érezte, egyenesen kötelessége az apákat figyelmeztetni fiaik szertelenségére, hátha a konjunkktúra mégsem tart örökké. De aggályoskodását kinevették, konzervatív ember — mondták —, aki képtelen haladni a korrallal.

A mérnök és az erdész borús hangulatban érkezett haza. Ami addig eszükbe sem jutott, most folyton foglalkoztatta őket, tényleg kiüregedtek volna, bár még javakorbéli férfiak, de a tudomány oly gyors léptekkel halad, igazán nem könnyű megemészteni a sok újdonságot. Tagadhatatlan — tűnődött a mérnök —, hogy a fia, kezében a friss bécsi diplomával, elméletileg többet tud, mint ő, többet tanult az egyetemen, de hiányzik még hozzá a tapasztalat, a gyakorlati tudás, ők ketten nagyszerűen kiegészítik egymást.

Önmarcangolásra nem sok idejük maradt. A neruzsai építkezés elnyelte a személyes sérelmeket, az önértelen esett horzsolásokat, az építés sokkal nagyobb dolog, semhogy számítana, ki mit mond, mint vélekedik modernség és avultság kérdésében.

Ifjúságom az építés jegyében állt. Sajnos, nem én építettem, csak tisztelettel hallgattam a „pilótázást“. Bükkillatot árasztó téglakályhánk mellett, étkezések közben, kint a ház előtt a lépcsőn üldögélve, és természetesen bent az irodában éveken át folyt a „pilótázás“. Így neveztük a megvasalt cölöpökre épített hidak konstrukcióját, s idővel az egész neruzsai hajcihőt. A „pilótázás“, „adhéziós“ vagy „drótkötélpálya“ kezdetű viták heteken, hónapokon át életünk olyan szerkesztési részeit voltak, mint a levegő és a víz. Annyit már én is tudtam, hogy az „adhéziós pálya“ a közönséges vasút tudományos, szememben kissé nagyképű elnevezése. S a vitákat hallgatva családom két férfitagja között, lassan előttem is megvilágosodott a sokágú feladatból annyi, hogy igazán érdekelni kezdett Neruzsa. Bár apám szerint a legkevésbé sem nőznek való az építészmérnöki pálya, különösen nem a híd-, víz-, vasútépítés, amit ő maga gyakorolt, erélyesen tiltakozott is ellene, hogy belőlem mérnök legyem.

Neruzsa megtervezése abból a megfontolásból indult ki, hogy a távoli hegyoldalakon kidöntött fát a komandói fűrészben kell feldolgozni. Magát a körülményes erdővásárt is az indokolta, hogy a közelebbi zágoni erdőség fája fogyóban, és ha a fűrész teljes kapacitással akar dolgozni, márpedig csak úgy érdeemes, a hiányt máshonnan, azaz Neruzsából kell pótolni. Ami roppant nehéz feladat elé állította a tervezőket. A fát ugyanis két vízválasztón szállíthatták csak át: Neruzsa völgyét Zabala völgyétől és az utóbbit a Baszka völgyétől elválasztó góri vízválasztón át. Ezeket a vízválasztókat, a hallottak alapján, szörnyű szakadékoknak képzeltem el, melyeken — mint akadályversenyen a lovakat — át kell ugratni a vagonokat. Talán nem is jártam olyan messze az igazságtól. Többféle műszaki megoldáson töprengtek, míg a következő alternatívánál állapodtak meg: drótkötélpályák, vagy siklóval kombinált adhéziós pálya. Újabb prók és kontrák következtek, illetéktelen beavatkozások is, de mindig komolyan, csöndesen, kívülálló nem is sejtette, hogy lázasan vitatkoznak, hogy milyen súlyos tartalmat hordoznak a ritkán hulló, megfontoltan eregetett mondatok, szakkifejezések, térképeken tapogató ujjak, rajzok, képletek. Közben egy-egy kötetet emeltek le a polcról. Semmi buzdólkodás, sürgés-forgás. Mi is lábujjhegyen jártunk.

Vasúton biztosabb a szállítás, mint drótkötélpályán, vasút- és siklóépítésben tapasztaltak a komandóiak, ismerik a hegyi pályák minden ravaszságát, veszedelmes trükkjét, és felhasználhatják hozzá nemcsak régebb szerzett ismereteiket, de a régi vasutak lebontott anyagát is. Apám tehát felhúzókkal kombinált vasúti szállítást ajánlott, és Groedel Bernát, az építkezés legfőbb főnöke elfogadta a javaslatot. Sokat ugyan nem értett hozzá, de főnöki tekintélye megóvása érdekében ragaszkodott minden részlet előzetes bejelentéséhez, úgymond: ellenőrzéséhez. Ha azonban előre nem látott akadályok támadtak, ami egy efféle úttörő és buktatókkal teli munkánál elkerülhetetlen, akkor Bernát úgy eltűnt, mint számár a ködben, az igazgatóság mosta kezzeit, s maradt a technikai személyzet, viselje a felelősséget.

Végre eljutottak a boldogító állapotig, mikor valóban csakis az építésen törhették a fejüket. Kezdődött ez pedig a régi, használaton kívüli góri sikló lebontásával. Bátyám, a Pistának szólított István utasítást kapott a sikló lebontására és az új pálya kitűzésére. Élete első mérnöki feladata volt, mert a gimnazista nyári műhelygyakorlatait még testvéri elfogultsággal sem nevezhetem mérnöki

teljesítményeknek. Apám tudatosan a pályára nevelte. Feladatát közmegegyezésre oldotta meg. Pedig a vasútvonal kitűzése nehéz munka volt. Mérnök és munkások hónapokig laktak kint az erdőben, lépésről lépésre vágták át magukat a rengetegen, kalyibájukat megtámadták a bujkáló katonaszökevények, mire este holtfáradtan hazaértek a munkából, nemegyszer élelmiszerüknek, meleg holmijuknak csak hűlt helyét találták.

Évekkel később, hasonlíthatatlanul civilizáltabb körülmények között, magam is laktam néhány napig erdei kalyibában. A rönkökből sebtiben összerótt házikóba csak leszegett fejjel, hajlott háttal léphetett be férfiember az ajtónak nevezett nyíláson, és eldőlhetett a fenyőgallyakból rakott ágyon. Pompás illatú fekhely volt, eleven nyoszolya. Harminc kilométer gyaloglástól fáradtan érkezünk fel a hegyre, egyetlen vágyam volt: pihenni. Lefeküdtem, és előtött a révület, soha annál puhább, rugalmasabb derékalj nem simult tagjaimhoz. És még puhábban, csodás nyugalommal ölelt körül a csend. Zsibbadtan vártam, hogy alászálljak az álomtalan álom mély kútjába. Valami halk motoszkálás, apró zizegés és cripelések térítettek magamhoz. Éreztem, mint elevenedik meg alattam az ágy. Testem melegétől, szagától, ki tudja miféle kisugárzásától nyüzsgögni kezdtek a bogárkák a tülevelek között, megindultak az apró hernyók, mászkáltak a gonosz kis tetvek, bolhák. S mert kényelmemről meghatóan gondoskodtak az erdeiek, fölem is friss gallyat terítettek, hogy meg ne fázzak a csipős éjszakában, úgy éreztem, elmászik velem az illatos nyoszolya. Felugrottam, pizsamából kizrántam a csúszómászókat, és kiléptem a kalyiba elé. Sütött a hold. Szikrázó égbolt terült az erdő fölé, fent és lent együtt remegett, susogott, együtt és összelelkezve, gyöngéden sóhajtozott, lélegzett, élt a mindenség. Hajnalig néztem a csillagokat.

Bátyám, ha kéthetenként mocskosan, elvadult borostás ábrázattal hazaérkezett vasárnapi tisztálkodásra, kint a színben kellett levetkeznie, s csak egyszer lepedőben léphetett be a házba. Titokzatos mosollyal úgy vonult el előttünk, mint egy keleti sejk, és eltűnt a fürdőszobában. Ő legalább mesélt az erdei élet viszonyosságairól, mert apám nem mesélt, ő a létezés természetes közegének érezte a vadont, és csak mosolygott azokon, akik „kirándulni” járnak a rengetegbe. S ami még csodálatosabb, őt nem csípték az óriási méretű kalyibabolhák.

A következő évben egészen a neruzsai siklóig elkészült a vasútvonal. Vagy legalábbis addig, ahova a siklót tervezték. Bécsből egyre-másra érkeztek a sürgetők levelek: de apám nem volt az elsielt dolgok embere, tempósan meggondolt mindent. Egyelőre íróasztal mellett ókumláltak ki a jövőt, nagy hallgatások, gondterhelt félmondatok kíséretében. Számításuk szerint a sikló kb. 1800 méter hosszú és rendkívül meredek lesz. Ha másodpercenként 2 méteres sebességgel vonatnak, 900 másodpercig, azaz 15 percig tart egy kocsi felhúzása, még 5 perc a kapcsolás, összesen tehát 20 percig tart egy kocsi útja a siklón. A tervezett napi mennyiség 500 köbméter fa leszállítása, ami legkevesebb 40 kocsi, tehát 800 perc, vagyis — elkerülhetetlen idővesztéseket hozzászámítva — napi 13—14 óra munka. Állandóan azonban csak egy váltás dolgozhatott, különben egy új telepet kellett volna építeni fel a hegyek közé és ellátni minden szükségessel — a költségvetés rovására. Éppen elég gond egy váltás ellátása. Építsenek inkább két siklót? Magát az építkezést nem drágítja lényegesen, a siklók rövidebbek, és főleg előnyösebb helyen vezethetők, viszont a gépi berendezés, kazán stb. költsége meggátározódik. Mit szól hozzá Bernát?

A háború utáni nagy boom idején a bárók nem törték a fejüket afféle apróságokon. Rajta, csak már lássuk azokat a siklókat készen, üzemben!

Mihelyt az idő engedte, megkezdtek a siklók kitűzését. A terepmunkát Pista végezte el, már mint az Erdélyi Erdőipar mérnöke. Hat munkással dolgozott, mindnyájan sarkantyús csizmában, hogy le ne zuhanjanak a meredek hegyoldalon. Olyan nehéz terepen csak fiatal, erős emberek dolgozhatnak. A pálya esése helyenként 740%, amit elképzelni is csak az tud, aki már meredek siklót látott. A kovásznai például csak a fele esésű, és állványkocsival közlekedik, ami kiegészül a esés szögét. A neruzsai siklókon állványkocsik nélkül, a kötélre kapcsolva, puszta a sineken közlekedtek a vagonok. Majdnem függélyes helyzetben. Hajmeresztő látvány volt. A tizenkét méteres gömbfa szállításánál például a kocsi eleje és vége között kilenc és fél méternyi a szintkülönbség. Ilyen meredek helyzetben a rönkök óhatatlanul lecsúsznak a kocsiról. Még száraz időben is, hát még esőben, hóban. Apám a fogas kérdést így oldotta meg: ócska drótkötelekből főkötőszerű hálót bogoztatott, négy sarkán ékben végződő csüngőkkel, melyeket a kocsikra kovácsolt vasfüleken húztak át, miután persze a főkötőt ráillesztették a rönkök végére. Pofonegyszerű megoldás volt, és semmibe sem került. Inasok készítették a műhelyben, és évekig működött az ócskakötél kapison, télen-nyáron, esőben-fagyban, és soha nem csúszott le egyetlen rönk sem.

Mindenekelőtt azonban valóra kellett váltani a terveket. Már maga a kubi-
kolás mutatta, hogy nehéz napok előtt állanak. Elsőül kis beszögelléseket, lépcső-
ket vágtak az oldalba, „állóhelyeket“ a talpuk alá, azután tartó oszlopokon pal-
lókat vontak a fejük fölé, nehogy a lehulló kő agyonüsse őket. Válogatott székel-
y legények, kitűnő kollektíva dolgozott a siklók és a siklóba beépített fantaszti-
kus hidak felhúzásán, s hogy komolyabb baleset nem történt, egyetlen halálos ál-
dozata sem volt az építkezésnek, az mindenekelőtt az építők fizikai rátermett-
ségét, szakértelmét és éberségét dicséri. Nagyon értették a munkájukat és a ter-
mészetet is. Macskaüggyességgel kúsztak a meredek oldalakon, ugrottak is, ha
kellett, de ahol a lábukat megvetették, ott biztosan álltak a talajon.

Az építkezés legizgalmasabb fejezete az egyik siklóba betervezett híd elké-
szítése volt. A hetvenöt méter hosszú hídát szó szerint felhúzták a huszonhat
méteres mélységből, ferdén nyúlt el a sikló lába és feje között, az emelkedésnek
megfelelően. A pilótázás fénykorát éltek. Számos híd épült Neruzsában, persze
valamennyi fából, vízmosások és szakadékok fölött, sziklás talajon, de a siklóé-
hoz hasonló egy sem. Csipkeszerűen áttört, bolondul szabálytalan, szertelen al-
kotmány volt, majdnem lebegő, elképzelné alig lehetett, hogy az átlátszó léctá-
kolmány tetején, a foghíjasan lerakott talpfákon — közöttük a szakadék fenekéig
lelátunk —, s még annál is magasabban, a magányosan csillogó, törekeny sín-
páron kocsik, mozdonyok, tonnás rakományok közlekedjenek.

Három hídát apám a három gyerekéről nevezett el: István-híd, Ágnes-híd
és Anna-híd volt Neruzsában. S mikor először meghallottam Komandón a tele-
fonutastást, hogy a mozdony az „Annánál“ várja be a szembejövő szerelvényt,
olyan érzés fogott el, mintha megkoronáztak volna. Erdemtelenül.

Megérkeztek Bécsből a gépek. Mikor kicsomagolták, döbbenet látták, hogy
a gépek és kazánok ócskák, jó állapotban lévő használt felszerelés. És mennyit
fizettek érte! De hiába tiltakoztak, leveleztek, bizonyították, mert valaki, ott fent
az osztrák fővárosban már zsebvágta az óriási sápot. Hírek szerint maga Albert
báró.

Nem tehettek egyebet, felszerelték a gépeket, kazánokat. A víztartályok
hamarosan megteltek, és ellátták a kazánokat. A fordítókerékeket összekapcsol-
ták a dobokra felcsavarodó és azokról lecsavarodó drótkötelekkel. Megérkeztek
ama bizonyos kovácsoltvas fülekkal feldíszített tönköskocsik is. A gépek kifogás-
talanul működtek. (Azért az eladó óvatoss volt, használt, de jó gyártmányú gé-
peket szállított, bajba nem akart keveredni.)

Két mozdony fényes-feketén, csillogó rézdíszekkel, mint úrnapi körmenet-
ben teljes ornátusba öltözött papok, olyan áhítattal pöfögött be Neruzsába egy
hosszú szerelvény élén. Mögöttük két paklikocsiban az átköltöző munkások csa-
ládjai, összes cókmojkjukkal, tyúkketreccel, lisztesládával és bölcsovel, azután
tüzelőanyaggal megrakott platókocsik, mert egyelőre még ezt is a telepről kellett
hozniuk, végül egy kocsi pótalkatrészekkel és apámmal, aki a menetet kísérte.

A siklókon először a tüzelőanyagot szállították le. Ember nélkül. Következett
a nehéz lecke: a mozdonyok átszállítása. Oda már ember kellett. Valakinek a
mozdonyon kellett állnia, kezében piros zászlóval, hogy a legkisebb hiba esetén
jelt adjon a sikló személyzetének. Ki vállalkozik rá? Ki száll fel önként a moz-
donyra? Pillanatnyi csönd. Azután előlépett a mozdonyvezető, vagy ahogy nálunk-
felé mondták: a vezérúr, s ha nem is éppen ércesen, de határozott hangon így
szólt: — Nézze, mérnök úr, én hoztam idáig a mozdonyt, én járok vele ezután
is, hát ki más kísérje le a siklón? — Kezébe vette a jelzőzászlót, fellépett a
mozdonyra, és jelt adott az indulásra. A kötél megcsikordult, remegett. Halk
duruzsolással forogni kezdtek a görgők. Feszült a kötél. A mozdony, mint óriási
fekete macska, megrázta magát, felpüposította a hátát, aztán elnyúlt, és lomhán
megindult. Lassan beledőlt a ferde síkba, rátapadt a sínekre, kerekai szerelme-
sen forrtak össze a fényes fekete szalaggal. A mozdonyvezető szétvetett lábbal
állt őrhelyén, hátát erősen a szerszámládához szorította, balkezelével fogózkodott,
különbben elvesztette volna egyensúlyát, és merőn nézte a pályát. A tetőn léleg-
zétvisszafogva figyelték. Mi lesz? Semmi különös nem történt.

A második mozdony kapcsolása után a vezérúr már egészen magától érte-
tődően fogta a piros zászlót, és felugrott a mozdonyra. Izgalomnak nyoma sem
látszott rajta, még kevésbé félelemnek. A tetőn is megnyugodtak a kedélyek.

Mindent újból ellenőriztek: indítót, kapcsolókat, köteleket. Minden a leg-
szébb rendben. Indulhatnak az asszonyok és gyerekek. Zárt személykocsiban,
hogy ne lássák a meredélyt. Beszállni, beszállni tessék! Az asszonyok azonban
nem mozdultak. Nem szálltak be. A látottak őket nem győzték meg, sőt, elijesz-
tették. Mereven álltak, szót sem szóltak. A rábeszélés nem használt. Egy gyer-
mek felsírt, egy asszony elkiáltotta magát. Valaki már jajveszékelt. Pánik ké-

szült. Hisztéria. Az istenit ezeknek a fehérnépeknek — mondta egy munkás, és tuszkolni kezdte őket befelé. Apám tanácstalanul figyelte a jelenetet, nagyon rosszul bírta a női könnyeket. Ezeket az izgatott asszonyokat nem szabad magukra hagyni — gondolta —, még valami bolondságra is képesek. Odaállt a csoport mögé, és keskeny kezének kissé papos mozdulatával nyugalomra intette őket. Azután utolsóként maga is beszállt a kocsiba. Az ajtaját behúzta, elreteszelte, és leült az ajtó mellett egy csomagra. Csönd lett. Vagy megnyugodtak, vagy csak elhallgattak. Egy nagyobbacska fiú érdeklődéssel figyelte a kocsii döntését, most érkeztek a hidra, mindjárt kapcsolják a másik siklót. — Mintha berúgtam volna — mondta valaki, és a feszültség engedett. — No, megérkeztünk — mondta apám, és kinyitotta az ajtót. Lent a férjek fogadták a zajos, büszke társaságot. Uristen! Honnan is ereszkedtek le, és nem is félték, még egy kicsit se!

Az első megrázkódtatás után valóban a legnagyobb nyugalommal utazgattak a ferde kocsikon, eszükbe sem jutott, hogy gyalog másszák meg a hegyoldalamat, a tönköskocsikon s még a tönkök tetején is cocókéztak, amit pedig szigorúan tiltott a szabályzat. Igaz, hogy gyalogosan, a sínek mentén, veszélyesebb lett volna a járás.

Másnap megkezdődött a rendszeres szállítás. Kilenc óra alatt felszállították a tervbe vett negyven kocsii rönköt. A harmadik napon már mindenki tudta a maga helyén a maga dolgát: hét és fél óra alatt teljesítették a normát. Később már csak hét órára volt szükségük a negyven kocsihoz, mert valami csekéllyel növelték a sebességet, és ha nagyon odafigyeltek, hat és fél óra alatt is elkészültek. Kitűnően ment a munka.

Apám jó hangulatban érkezett haza. Brassóba, Bécsbe, Budapestre kinek-kinek jelentette az eredményt. Úr nem csodálkozik, úr nem dicsérs és nem ócsárol. Még egy „köszönöm“ sem hangzott el. A világ legtermészetesebb dolga, hogy a siklók elkészültek és működnek, a fát döntik, leszállítják, feldolgozzák, eladják, és a pénz ömlik a kasszába.

Csupán egy svájci szaklap közölt elismerő cikket a szellemes és rendkívül olcsó neruzzai megoldásról.

És még egyszer és mindig újra: Komandó. Milyen volt gyermekkorom idején? Mikor még dús és érintetlen, hűvös nyugalma erdők borították a hegyek oldalát. A fennsík körül égig nyúltak a csúcsok, a lejtőkön túlelevelű és lomblevelű fák ölelkeztek, lábuknál a sűrűkék homályban páfrányok alá bújtak a fehér pettyes piros bolondgombák. A Hosszúgyenesben, Komandó közvetlen közelében, éppen ott, ahol a vonat, mielőtt a borzas kis állomásra befutott volna, irtózatos nagyot sípolt, hogy a telepen mindenki megtudja: érkezik a 15-ös, és illően felkészüljön a fogadására — a Hosszúgyenesben alig lehetett keresztül-törni az ősnövényzeten. Mi, gyerekek csak a széléig merészkedtünk el, és borzongva beleselkedtünk titokzatos kék homályába.

Mikor volt szebb? Tavasszal, ősszel vagy télen? Mikor ébredezett, rügyek pattantak és a bükk kiszöldült, mikor a rétek megteltek virággal? Vagy a búcsúzás óráiban, a zöldből aranyba, vörösbe, barnába váltó színek idején, madárzenében, bogárbuzgalomban? Talán a legszebb mégis télen volt, mikor a sötétzöld fenyőgallyakon magasra púposodott a hó, s a bükkök, mint fekete-fehér grafika, csupasz karjukat fájón kitárták, s a gazdagság és kifosztottság e szívszorító szépségét villódzó kékes csillogással, szikrázó takaróval vonta be a fagy. Szánkónk ígéretes lassúsággal indult el a hegyoldal, gyomrunk és szívünk között, valahol a rekeszizmunkban is lassan gyúlt a kéjesen borzongató várakozás, aztán hajrá! Vágtattunk le a meredeken, porzott körülöttünk a hó, mámoros visongással, félelem, fájdalom és elragadtatás zürzavarában áradt el bennünk a gyönyör. Talán ez a pillanat, ez lett volna a boldogság?