

Robog a Rajdhani Express Calcutta felé

Nem ismerem az indiai vasúti utazás rendszerét, ezért – hogy ne érjen meglepetés – jó korán, úgy két órával a vonat indulási ideje előtt már kint vagyok a New Delhi Railway Station-ön. Úgy, mint tegnap, ma is az információs tábla közelében foglalok hadállást. Előbb azonban földerítem a terepet: hányadik vágány, hogyan lehet odajutni, hol lehet valami rágesálni valót venni, milyet és mennyiért. Hát sínpár, az sok van, egész fölüljáró-labirintus vezet hozzájuk. A vágányok közötti peronokon egy sor büfében – jobb híján így nevezem ezeket a kioszkokat – lehet vásárolni teát, egyéb innivalókat, üdítőt, palackos vizet, különféle kekszeket, csokoládét, miegyéb mismást. Most már csak azt kéne tudnom, hányadikról indul a Rajdhani. Írtam már, hogy mi minden információt tartalmaz a vonatjegy. De ezeken kívül megtalálható rajta a kocsi és az ülésed száma is. Nincsen külön helyjegy. Így az utazó dolga csupán annyi, hogy lesse a kocsi számát, aminek egyébként az ajtaja mellett is ott függ az utaslista, hetven-valahány névvel, mivel ennyi hely van egy kocsiban. Itt álló utas nem létezik. Meg, persze, a vonat tetején sem utazik senki. Hogyan is tehetné a 100-120 kilométeres sebességgel vágázó, villanyvontatású szerelvényen? Persze, ezek a dolgok mind később világosodnak meg számomra, most még csak a csarnokban vagyok, lesem a tabellát, amin szép lassan fordulnak a vonatok és a célállomások nevei. Minden egyes új vonatnév vagy szám változása után örült tumultus támad a lépcsők körül, mindenki rohan a vonatához. Nem értem, miért? A helye így is, úgy is megvan, ráadásul az indulás előtt jó fél órával korábban jelenik meg az információ a táblán. Minek akkor rohanni? Vagy csak egyszerűen meghülyíti az embereket az utazási láz? Alighanem itt az igazság.

Beáll az én vonatom is, szép, hosszú szerelvény, legalább húsz vagonból kapcsolták össze. A nevemet is megtalálom: Mr. Sztranyovszky, Hungary. Fölmászom, a helyem is megvan, akár indulhatunk is. De addig is körülnézek, hol is fogom eltölteni a következő tizenhat órát? A kocsi AC, azaz légkondicionált, tehát az ablakok lehúzhatatlanok, lengőajtó zárja el elől-hátul az utasteret a perontól. Mindkét végén két-két WC, az egyik indiai, a másik európai stílusú. Így van kiírva: „Indian style”, meg „European style”. Magyarul: talpas, ez az indiai, és ülökés, ez az európai stíl. Tiszta is, tágas is mindkettő. Az utastér egylégtérű. Fülkékre van ugyan osztva, mindegyik fülkébe 6-6 utas fér, de a fülkék fölül, a felső fekhely magasságában csak dróthálóval vannak elválasztva, meg nincs ajtajuk sem. Az ülés háttámlája éjszakára vízszintesre csatlakozhat, ez lesz a középső fekhely. Így egymás fölött három utas alszik. Minden számozva, minden logikus rendben: az ablak mellett ülő alszik a földszinten, a középső a középsőn, míg a szélen ülő fölmászhat éjszakára a kakasülőre. Az ülések alatt kisujjni vastag sodrott acéldrót húzódik, ehhez lakatolhatod a pakkodat. A „gályafolyosó” mellé szól a jegyem, így enyém a felső ágy. Éppen ezért egyelőre csak felcsapom a hátit az ágyamra, nem lakatolok, útban lenne a csomagom. Dohányozni csak a peronon lehet, gyakorta meg is fordulok ott.

Együtt utazók kompániájába kerülök, fiatal srácok, bolondoznak, vidáman röhögcsélnek. Aztán engem vesznek górcső alá, ki fia-borja vagyok, honnan jöttem, hová megyek, miért? Ki az az Alexander Csoma of Kőrös, mit keresett Ladakhban, mit Calcuttában, Darjeelingben? Ezen, mármint a tájékozatlanságukon, nem is lehet csodálkozni, mondom, fiatal kölkök, honnan a csudából ismernék egy több, mint százötven évvel ezelőtt meghalt európai nyelvész nevét, aki egyébként is a hindu India érdekében nem sokat tett. Angol érdekeket szolgált, angolok fizették, angolok adták ki munkáit. Furcsa, de így van: Kőrösi csak a mi – magyarok – szemében hatalmas alakja a tudománynak (egyébként tényleg hatalmas alakja a tibetológiának!), és alapvetően érzelmi okoknál fogva tiszteljük ennyire; a nagyvilágban az orientalistákon kívül más alig ismeri. Ez egyébként ugyanígy vonatkozik – hogy csak néhány példát említsek – Vámbéry Árminra, Goldziher Ignácra. Még kis hazánkban is ki hallotta a nevüket? Nagyon-nagyon kevesen! De említhetném Germanus Gyulát is, bár ő felesége

népszerű könyve, a Bengáli tűz által közismertebb. És az a gyanúm, hogy őt is csak az iszlamisták tartják igazán számon.

Kőrösi csendben dolgozott, csendben szenvedett, jelleméből, munkája jellegéből adódóan. Tévedés ne essék: csak a legmélyebb tisztelet hangján beszélek Kőrösiről, hiszen, ha nem tartanám fantasztikus embernek, és nagyon nagy tudósnak, nem lennék itt. De – azt hiszem – nem járok túl messze az igazságtól, amikor mindezeket leírom. Nem ismerem az indiai történelemszemléletet, még kevésbé a történelemtanítás helyzetét, de nagyon meglepne, ha – leszámítva az egyetemek tibetológia tanszékeit – bárhol szóba kerülne Csoma Sándor. Éppen ezért, előszedve összes, meglehetősen gyatra nyelvtudásomat, és a szótárt, megpróbálok mindent elmondani Sándorunkról. Még a sírjára szánt emléktáblát is előráncigálok a csomagomból, megmutatom nekik. Hogy tört angolságomból mennyit értenek meg, mennyi ismeret marad meg a fejükben, bizony, nem tudom. Az a gyanúm, hogy ha valamikor, hónapok, vagy évek múlva eszükbe jut ez az utazás, csak annyira fognak emlékezni, hogy volt a vonaton egy félbolond európai, aki egy fekete kőtáblát cipelt magával egy tudós sírjára.

Kis csönd telepszik ránk, míg visszagöngyölöm féltve őrzött táblámat több rétegű burkolatába. Emészti a srácok az elmondottakat? Vagy csak egyszerűen nem tudnak velem tovább mit kezdeni. De nincs idő töprengésre, megjelenik a steward, kis ételes tálcákkal. Meglep, erre nem is gondoltam, hogy ételt fognak fölszolgálni. Igaz, menetrend szerint körülbelül tizenhét órás út áll előttünk, és étkezőkocsit nem láttam a vonaton. Nem tudom, mit eszem, valami kenyérfélére kent dolog, meg egy csecsemőököl nagyságú töltött gombóc-szerű étel. Vegetáriánus, az bizonyos. Reggelre csirkével kecsegtet az egyenruhás felszolgáló. Néhány óra múlva rájövök, félreértettem valamit, a csirke a vacsora. Azokat a korábban megevett dolgokat uzsonnaként szolgálták föl. Hiába, gavalléros az indiai vasút.

Régen fölkelte már a Nap, hiszen hét óra is elmúlt, és én nem győzök bosszankodni a légkondis kocsi füstüvegén. Értem én, hogy azért van: ne hevüljön föl a benti levegő túlságosan, de engem roppantul zavar, hiszen képtelenség fotózni. Apró falvacskák, inkább tanyáknak nézem, bújnak meg buja banáncserjék mögött, kókuszpálmák meredeznek a házikók közül. Rizsföldek szabálytalan kockái, némelyik már elárasztva, másokon ökrökkel szántanak a parasztok. Asszonyok dugványozzák a rizspalántákat, a vízben előttük úszó rézbödönökből szedik ki a növénykéket. Szalmakazlak, olyanok, mint egy-egy néger fűkunyhó. Indokolatlanul hosszúnak látszó hidakon csattog át a vonat, lent a kiszáradt folyómederben alig pataknyi víz folyik. Igaz, ez most a hideg, száraz évszak, monszun idején hatalmasak lehetnek ezek a folyók. Igazolják ezt a híd méretei. Hosszan áll vonatunk egy Ghidor nevű állomáson. Akár egy otthoni, alföldi indóház is lehetne, falut nem látok semerre sem. Kiállok a peron nyitott ajtajába. Fél tíz van még csak, de olyan a meleg, mint Delhiben két óra körül. Még hogy ez hideg évszak? Száraznak, lehet, hogy az, de hogy valaki hidegnek mondja?! Visszaemlékezve a menetrendre, úgy gondolom, hogy egy óra múlva megérkezünk. Aztán csak száguldunk, száguldunk; elmúlik a dél, de Calcuttának híre, nyoma sincs.