

Úton

Hajnali öt óraker még sötét van és hideg. A szélvédőről kaparni kell a jeget. Csend van, csak egy-egy kutya ugatása hallatszik, meg néha még valami, ami valószínűleg egy sakál lehet – ez is a szélső-budai éjszaka szépségeihez tartozik. Az ülés és a kormány is jéghideg, eltelik jó negyedóra, mire enyhébb levegő jön a szellőzőből. De a korai indulásnak vannak előnyei is: úgy megy át az ember a városon meg az országon, mint kés a vajon. Velence magasságában már a nyugati égbolt is világosodik, a Köröshegyi völgyhídról pedig tisztán látszana a tó zöldeskék vize, ha nem töltene be az egész Balaton-medencét a hídlábak közepéig felérő reggeli pára. Az út néptelen, csak néha bukkan fel egy-egy kamion-szempár a szembesávban.

Andalúzia messze van. Repülővel majdnem négy óra – illetve attól függ, merről fúj a szél; 160 és 240 perc között bármennyi lehet –, autóval pedig helyesebb úgy számolni, hogy háromezer kilométer. Hogy legyen mihez viszonyítani: mintha az USA-ban átautóznánk a keleti partról a nyugatira, mondjuk Indianapolis és San Francisco között. Normál esetben három nap, ha pedig nagyon sietni kell, akkor kettő. Azt utóbbi, vagyis a kétnapos menetidő úgy jön ki, hogy az ember öt óraker elindul, út közben csak a tankolás és a fizetőkapuk kedvéért áll meg – no meg technikai okokból, de arról majd később –, éjfélkor leparkol egy rövid alvásra egy autópálya-pihenőben valahol Marseille táján, aztán megcsinálja ugyanezt még egyszer, és ha semmi nem jön közbe, akkor a következő éjféltre Malagába ér. Valami persze rendszerint közbejön.

Spanyolországba kétféle út vezet. Az északi, Ausztrián és Svájcra át, meg a déli, amit a legegyszerűbb úgy elképzelni, hogy irány Genova, aztán pedig már csak a tengerpart vonalát kell követni közlelről vagy távolabbról. Az északi út 50-60 kilométerrel hosszabb (ami ekkora távon nem sokat számít), nagyobb a leküzdendő szintkülönbség, ellenben kevesebb az autópályadíj. A déli út papíron valamivel gyorsabb, és 20-25 százalékkal drágább. Hogy ezúttal a délit választottuk, annak a tél az oka: februárban nem szívesen kerülünk az Alpok felé.

Szlovénia sokkoló élmény mindig, amikor arra járunk. Részben az, hogy mennyire rendben van; hogy mennyire kézben van minden (két héttel korábban Debrecenbe kellett mennünk, keresztülhaladva a keleti országrészen – rossz utak, szemetes kertvégek, elnyútt autók, lelakott házak, helyben járás váltakozik a leszakadással, füst a korommal; a vonatablakból nézve is megdöbrentő, mennyire szét van csúszva az ország), részben pedig az infrastruktúra: a szlovén sztráda minőségéről talán elég annyit mondani, hogy Lendva és Gorizia, vagyis az északkeleti és a délnyugati határszél között egyszer sem döccen meg a kerék. A kocsik életkorát nehéz ránézésre megsaccolni, de az átlagérték forintra átszámítva nyolcmillió lehet, nálunk meg legfeljebb kettő.

Olaszország északi sík vidéke, ahol nagyjából 700 kilométert megyünk, nem a legizgalmasabb, viszont talán a leggazdagabb része Itáliának. Az iparterü-

letekkel tarkított agrárvidéken rengeteg az elhagyott, düledező farmház, de közben mégse tűnik úgy, hogy a földnek ne lenne gazdája; nem látni egyetlen négyzetméternyi parlagon hagyott területet sem (Budapest és Debrecen között könnyebben talál, aki keres). A takaros településeken messziről nézve is csoda szép karcsú, nagystílusú, jólétet és ízlést mutató templomok tornyai meredeznek. Nincs köztük két egyforma, mintha a tervezők és az építetők ebben is versengtek volna – versengtek is, nyilván.

Az időjárás változatos. Veronánál annyira tűz a nap, hogy árnyékba kell leparkolni a benzinkúton, ahol szerény ebédünket tarisznyából falatozva elköltjük. Huszonkét fok van, de a napon jóval többnek érezni. Mellettünk német nyugdíjas házaspár lakóautója áll a jókora fenyőfa alatt. Megpisiltetik a kutyát, aztán összecsucukható asztal és két szék kerül elő a furgonból. Ők is ebédelnek, sokkal komótosabban, mint mi. Sajtok, felvágottak, egy üveg bor – nem sietnek (hova kellene sietni egy lakóautóval a veronai verőfényből?), mi meg közben a saját eljövendő nyugdíjas éveinkre gondolunk, valamikor, túl a hetvenen, ahol akkoriban jár majd a nyugdíjkorhatár, amikor mi sorra kerülünk. Sebaj, csak béke legyen, meg egészség.

Brescia, Cremona, Piacenza – egyre közelebb a tenger, de előtte még át kell vágnunk az Appenineken. Az eső Brescia után kezd szakadni: a lilásszürke felhők szinte a földig érnek, és sár, sár mindenütt – itt bizony hetek óta esik, ami a folytatástól függően vagy azt jelenti, hogy nagyon jó lesz az idei káposzta-, uborka-, paradicsomtermés, vagy azt, hogy semmilyen. Mire besötétedik, az egyik ablaktörő föladja az özvívvel folytatott küzdelmet. Csak a legszélső gumicsík vált le róla, de ez is elég ahhoz, hogy homályba borítsa előttünk az előbb még átlátszó ablaküveget. Szerencsére van pótlapát a csomagtartóban – Kelet-Európából jöttünk, mindenre fel vagyunk készülve. Egy híd alatt az autópályán, szakadó esőben, a fogak közt tartott elemlámpa fényénél ablaktörőt cserélni – ez olyasmi, amitől úgy érezzük, hogy ki vagyunk ugyan szolgáltatva az elemeknek, de legalább a technikát biztos kézzel uraljuk.

Az út mind magasabba hág, odakint egyre hidegebb van. Alagutak jönnek, az egyikből kibukkanva sűrű hózapor fogad, kétoldalt félméteres hókupacok. Nyolcszáz méteren járunk – február közepe a hegyekben a havazások ideje. Az alagutak sűrűsödnek, hosszabbodnak, aztán egyszer csak kiérünk a tengerpartra, és nyoma sincs többé sem hidegnek, sem hónak. A szél erősen fúj, de csillagos az ég, és a tengeren kivilágított hajók úsznak. Ezer kilométer telt el, most vagyunk az út egyharmadánál, és már három országot láttunk.

Ventimiglia jobbra, mutatja a tábla; mostantól a francia határig ezt az irányt kell követnünk. Az egész tengerparti útszakasz völgyhidakból és alagutakból áll. Pokoli lehetett az építése, pokoli sokba kerülhetett, és ha baleset van, ha menteni kell, az tényleg pokoli lehet. Szerencsére a téli éjszakában néhány agresszív, a 80-as táblák mellett százzal előző lengyel és román kamionost leszámítva senki nem jár arra. Az alagutakat ilyenkor tartják karban mindenütt, gyakoriak a félpályás lezárások – alig van jelentősége, ha nem egyszerre érünk oda egy kamionnal. Sok a letérő, a kitáblázás sem magától értetődő, de kétely esetén mindig Ventimiglia felé kell kanyarodni. Ventimiglia a legenda szerint arról kapta a nevét, hogy pont húsz mérföldnyire van Nizzától, a valóságban

viszont Ligúria egykori fővárosának nevét olaszosította így az utókor. Impreia, San Remo, Menton, Monaco – ez a világ egyik legtehetősebb szeglete, de a tömény gazdagságot, a nagy pénzek közelségét a sötétben inkább csak érezzük, látni nem sokat lehet belőle.

Az olasz–francia határt valamivel este nyolc után lépjük át, miután egy jelentősebb összeget az olasz állam zsebébe csorgattunk (megjegyzendő, hogy az olasz rendszer sokkal jobb, mint a francia: Olaszországban csak egyszer kell fizetni, amikor az ember elhagyja a sztrádát, Franciaországban viszont lépten-nyomon megállítanak a fizetőkapuknál). Olykor felhőket hoz fölénk a szél, néha szitál egy kis eső, de az idő határozottan tavaszias. Az irány ezentúl Marseille, és a következő városnév, amit beírunk a navigációba, már Barcelona lesz. A pihenőhely, amit éjszakai szállásul választunk, a Marseille-i letérőnél van, benzinkúttal és kamionparkolóval. Tankolunk, olyan árakon, amelyeket otthonról elképzelni is nehéz. Ha indulás előtt ránézünk egy ár-összehasonlító oldalra, mondjuk a Cargopediára, azt látjuk, hogy Szlovéniában minimálisan alacsonyabbak az üzemanyagárak, mint itthon, Olaszországban viszont jóval magasabbak. A francia ár valamivel az olasz alatt van, a spanyol meg egy szinten a szlovénnel. A valóság azonban más. A szlovén útszakasz végig autópályán visz, az egységesen magas sztrádaprémium miatt jobban megéri még a magyar oldalon feltölteni a tankot. Itália tényleg drága, a francia sztráda azonban még drágább, ritkaság a 2 euró alatti ár, úgyhogy az utolsó olasz kúton is érdemes rátölteni, és akkor a francia rész akár tankolás nélkül is megúszható.

A pihenőhelyen a miénken kívül csak egy autó áll (és kora hajnalra az is eltűnik). Kellemesen meleg az éjszaka, és a tavaszt idézi az is, hogy alattunk a domboldalban kitartóan énekel egy szerelmes madár.

Alig több mint ötórányi alvás után kissé összetörten ébredünk. A sötétség még töretlen: mivel nagyjából nyugat felé haladtunk, itt később virrad. Talán ebből (a sötétből meg a nem hibátlan fittségből) adódik az egész utazás első és egyetlen eltévedése, amelyből egy közel száz kilométeres kitérő lesz Lyon felé, egy rövid látogatással Languedoc vidékén, ahol Robert Merle *Francia históriája* nagyrészt játszódik, meg egy névtelen kis faluban Orange mellett. Vasárnap reggel van, de a templomot még zárva találjuk. A falucska homokkő házai az országút köré épültek, a pékség már ebben a korai órában is nyitva tart, a levegőben kávé és croissant illata száll. Az idilli hangulatban átfut az agyunkon a felszínes gondolat, hogy ez egy egészen vállalható élet lehet itt, a világ elől elbújva, a hegyek és a végtelen tölgyesek lábánál, de mégis közel a nagyvárosokhoz meg a tengerhez.

Montpellier-től, ahol visszaérünk a sztrádára, csak egy ugrás a spanyol határ. Ahogy közeledünk, lassan kirajzolódik előttünk a Pireneusok hegylánca. Jobbra havas csúcsok, balra is hegyek hegyek hátán, egészen a tengerig – hol fogunk átmenni? Szerencsére ki van ez találva: az út egy lankás hágón keresztül vezet, még csak nem is különösebben meredek. Maga az országhatár egy szakadék, amelyben lakóházak állnak – ami nem számít ritkaságnak arrafelé, gondoljunk csak a klimatikus okokból nagyrészt egy szakadék belsejében épül andalúz városra, Rondára. Spanyolországban már tavasz van: a nyárfá-

kon apró levelek zöldellnek, és mindenfelé virágzik a mandula, a domboldalak színkálája a fehértől egészen a sötét rózsaszínig terjed. Napfény, madárdal, virágillat, sarjadó vetés – ilyen a spanyol február.

Az országút Valenciánál elhagyja a tengerpartot – ami egyfelől kár, másfelől meg így legalább látunk valamennyit a spanyol vadnyugatból –, és majd csak Malagánál kanyarodik ki ismét a vízhez. Spanyolországban kifejezetten jó vezetni. Az utak szélesek, simák, és a nagyvárosok közvetlen környezetét leszámítva sehol sem zavaró a forgalom; ők a nemzeti burzsoázia és egy kosárnyi közpénztemető stadion helyett ezt kapták az EU-tól, meg Európa egyik legjobb vasútját. Amíg francia és olasz földön az utazás leginkább a lehúzásról szól, a spanyoloknál ezt kevésbé érezni: 1,50-ért, azaz 600 forintért adják a benzint, ha nem is a sztrádán, de bárhol, ahol lejövünk a nagy útról. És le lehet jönni, nem egy zárt csőrendszerben mozgunk, kiszolgáltatva a díjszedőknek meg az eszement árakkal dolgozó benzinkutaknak, mint a francia meg az olasz részen. Létezik egy fizetős úthálózat is, de tényleg csak azok számára, akik már nem tudják, hova rakni a pénzüket: a határ és Malaga között egyetlen centet sem költöttünk útdíjra, és ehhez egyáltalán nem kellett kerülnünk. Az utasokat autentikus és olcsó fogadók meg éttermek várják, azokból az időkből, amikor az országban fel-alá utazó bikaviadorok sleppjeit kellett vendégül látni (ezek az idők még nem múltak el egészen). Hangulata van, méghozzá jó hangulata, és megfizethető. Csak az egy helyben ülést kell jól túrni, Barcelona és Malaga között például úgy ezer kilométeren.

92

Mire Malaga megyébe érünk, már jócskán éjszaka van. Magát a várost, amelyen éjjeltájt hajtunk keresztül, az Afrika felől érkező pára borítja, és talán az égből is hullik valami. De sós ködök ide vagy oda, újra ágyban aludni igazán pompás élmény, reggel pedig már csodásan süt a nap.

Harminchét órányi vezetés, 3081 kilométer, közel 190 ezer forintnyi üzemanyagköltség és autópályadíj, öt ország, három éghajlati öv – ennyi volt ezúttal a budapesti és a benalmádenai otthon között. Elsőre talán soknak tűnik, de bármilyen más mértékegységben mérve jóval nagyobb a távolság.

Kiss Judit Ágnes

Mennyit ér egy nő élete?

Egy férfi megölte a volt feleségét Magyarországon. Hasonló bűncselekmény hetente megtörténik. És nem akar csökkenni a gyakoriság. Az elkövető nagy százalékban élettárs, házastárs, volt partner. Az áldozattal sokszor közös gyerekeik vannak. Igen, kell ehhez egy zavart személyiségű pszichopata, aki képes egy életre tönkretenni állítólag szeretett gyerekeit is azzal, hogy megöli az anyjukat. De kell egy ideológia és egy jogrendszer, amely fenntartja ezt az ijesztő számadatot. Mert ezekről a bűncselekményekről nemcsak egyéni,