

NAIROBI SZELEK

Kelet-Afrika ma több súlyos válsággal küszködik: 2000 nyaráig két és fél éve nem volt érdemleges eső; a városokat elözönlik a kilátástalan sorsú, nem egyszer éhező tömegek; a közeljövőben elkerülhetetlen hatalomváltás (az elnök 79 éves) miatt etnikai villongások szakadékanak szélén táncol; a békésen sorvadozó, helyi vallási hiedelmek fölött egymásnak feszül a kereszténység és az iszlám. Az utca embere többnyire mégis mosolyog...

Nairobiiban föltámadt a szél. Tudtommal nincs semmiféle ünnep, az ég mégis tele van szökellő lufikkal. Mi történhetett? Töprengve nézem az égi kavalkádot, és egyszer csak megérik bennem a fölismerés: nem légömbök táncolnak odafönt, hanem puffadt plasztikzacskók kóvályognak. Van a városban szemétszállítás, de az drága, és a lakosság túlnyomó része mindennapi kenyér- vagy puliszka-gondokkal küszködik. Különben is, hová vinnék a (szintén műanyag) szemeteszsákokat? Pár kilométerre a város határától, a nagy össznépi szemétdombokra? Így azután minden valamire való lakónegyed körül (és azon belül is) több méter magas halmokban búzlik a sok kihajigált kacat és minden fantáziát meghaladó összetételű hulladéktömeg. Paradicsomi lakóhely a kedélyesen szaporodó kóbor kutyáknak. A „kukázásban” ember számára itt már nem terem babér.

De a kőházak között kora délután menetrendszerűen megjelenő mazzai pásztor marhacsordája vígan „föllegeli” a sokat próbált összetett gyomor által még megemészthető szerves maradványokat. A hatáságok pedig egy rossz szót sem szólnak, hiszen a tehénlepény sokkal elviselhetőbb (sőt higiénikusabb), mint a bűzölögve rothadó szennyhalom. Száraz idők járják: az El Niño árvizei óta, már jó két éve tombol az aszály. Mi lesz itt, ha beköszönt a rég áhított esős évszak?... Most viszont kiszárad fa, fű, folyó, hullanak a vadak és a háziállatok. 2000 nyarán egy pásztorcsalád egyenesen a Wilson nemzeti repülőtér még legeltetésre alkalmas gypén ütötte föl ideiglenes tanyáját. Ez az érem csúnyábbik oldala.

A másik a turistakiadványokban, a képeslapokon és a valóságban egyaránt látványos, felhókarcolókkal, gazdag üzletekkel, előkelő szállodákkal és vendéglátóhelyekkel ékes belváros. Nappal nyüzsgő, zajos élet folyik itt. A járműforgalom olyan nagy, hogy a főútvonalak mentén a járdákon özönlő gyalogosok rendre le hagyják a türelmetlenül, csaknem egy helyben toporgó autókat. Különösen délidőben jellemző ez a kép, amikor a munkahelyekről az utcákra tódulnak az emberek, hogy

szűk egy óra alatt valahol elverjék az éhségüket. Ez a kirakatváros este kihál. Néhány céltalanul, vagy gyanús céllal kóborlón és a velük szemben husángokkal fölfegyverzett éjjeliőrökön kívül senki sem kopatja a flasztert. Itt csak hivatalok, üzletek, intézmények vannak. A lakosság zöme a központot körülvevő külvárosi negyedekben él. Azok pedig sokfélék. A gyarmati időkre oly jellemző faji vagy etnikai elkülönülésnek ma már kevés nyoma akad. A nyomornegyedekben ugyan fehér holló az európai vagy akár indiai ember; az elit városrészekben ezzel szemben a feketék aránya kisebb. Az afrikai politikusok, a helyi pénzvilág legsikeresebb vámszedői és egyéb nagyságok szívesebben laknak saját, városközeli birtokaikon, valóságos vagy hamis farmházaikban.

A két külvárosi szélső céget a szedett-vedett tákormányokból, szűk sikátorokból álló, semmilyen közművel nem rendelkező bádoggvárosok és a látványos gyorsasággal, jó anyagból épülő, laza szerkezetű, lakótelepszerű negyedek jelentik. Kenyában ugyanis nincs sok ásványkincs, kő viszont annál több. Emberi kéznek sincs híján az ország. A kőtörés sok embernek kenyeret adó munkalehetőség. Az országutak mentén sok helyütt végeláthatatlan kőkupacok sorakoznak, a murvától a több arasznyi vastagságú terméskeő-féleségekig.

A lakónegyedekben persze mutatkoznak jelei a várható „besűrűsödésnek”. Nemegyszer alig pár méterre egymástól gomba módra nőnek ki a földből új házak, elvéve a már ott lakóktól a fényt, levegőt, kilátást. Az átlag nairobi lakos számára ez ugyan nem jelent különösebb csapást, hiszen nappal alig tartózkodik itthon valaki. Mindenki fut a megélhetése és ki tudja milyen céltalan céljai után. Néha váratlanul fölbukkan egy hevenyészett vízcsap, de mi haszna, ha (jó esetben) hetente néhány liternyi rozsdás víz varázsolható elő belőle, mondjuk húsz–harminc, vagy annál is több kulipintyó kiszolgálására. Villanyoszlopok is meredeznek imitt-amott. A vezetékekben azonban már csak azért sem jellemző az áram jelenléte, mert a rézdrót jó csereeszköz, s így ritkán feszül három–négy oszlopnynál nagyobb távolságon megszakítás nélkül. De minek is, ha az év mintegy harmadát kitevő száraz időszakokban (az energiát ugyanis zömmel bizonytalan vízállású folyócskák víztározóira telepített kisebb erőművek szolgáltatják) úgylis csak fölösleges porfogó lenne a viskókban bármiféle villanylámpa, egyebekről nem is beszélve.

A módosabb negyedekben és telepszerű külvárosokban a tulajdonosok vagy lakóközösségek egyre gyakrabban engedhetik meg maguknak azt a luxust, hogy valamilyen áramfejlesztő (legtöbbször japán gyártmányú generátor) szolgáltatassa a villamosságot. A lakónegyedek sokszor szó szerint épületes élményekkel is szolgálnak. A nagy lakásínség miatt gyakran találkozhatunk félig (vagy annyira se) kész, mégis lakott házakkal. Az iszlám vallással áthatott világban ez nem szokatlan jelenség, de ott az adózás elkerülése végett hagynak befejezetlenül épületeket olykor évtizedekig. Nairobiban viszont, ha kész a földszint, oda

beköltöznek, és a fejük fölött épül az első emelet. Ha az is kész, oda is beköltöznek... Így épül a ház a tervezett magasságig, vagy annál is tovább. Ritkaság, ha a lapos tetőre nem biggyesztenek oda még egy-két jobb-rosszabb tetőlakást; a többi szinteket kiszolgáló műanyag víztartályok és a hozzájuk tartozó kusza csőrendszer szomszédságába.

Az infrastruktúra kiépítése rendszerint lemarad a lakóházakkal szemben. Az utaknak jobbára csak a helye létezik kráternyi kátyúkkal és hasonló méretű hepehupákkal teli. De azért azok is épülnek, s ha elkészülnek, meglepően jók.

A szolgáltatások sokszínűek és sokszintűek. A helyi igényeket túl kínáló szupermarketek mellett ott állnak a tojást, tejet, kenyeret, keksz darabra, cukrot stb. árusító, egyszemélyes, békebeli ruhásszekrény nagyságú bodegák. Minden második házban akad valamilyen italmérés: néhány levert karóra akasztott plasztikzsák árnyékában három kövön alumínium edényben fő a kukoricakása meg valami zöldség, amit a napi „invázió” idejére gondosan el kell dugni a maszai marhák orra elől. Palackozott víz és néha üdítő is kapható.

Az útszélen cifra, terjedelmes bútordarabokat gyártanak és árusítanak. A házak (folyosók, lépcsőházak) leggyakoribb méreteinek ismeretében rejtélyesnek tűnik, hogyan és hová jut föl (be) mondjuk egy-egy impozáns méretű plüssfotel. A rozoga tákolmányoktól a csiszolt, pácolt egzotákból készült igényes darabokig széles a skála: szinte bármi föl-lelhető, és minden föl-hajtható. A mesterek boszorkányosan ügyesek: a legkezdetlegesebb kézi szerszámokkal serénykednek, és szinte a semmiből is képesek alkotni valamit. Persze helytelen lenne megfeleldoznünk róla, hogy alig több mint száz esztendeje a mi büszke Európánkban és Amerikában is pontosan ez volt a kézműipar szintje.

Kicsivel odébb terpeszkedik és terjeszkedik a használtruha-piac, ahol mellesleg a banántól a Bibliáig szinte minden kapható. Csak az nem igazán érthető (számomra), miért olyan méregdrágák a néha szakadozott, néha egészen jó állapotban lévő könyvek. Talán státusszimbólumként szolgálnak. Viszont mégiscsak biztosan van rájuk kereslet, mert a kínálat napról napra változik. Az még rejtélyesebbé teszi a jelenséget, hogy a könyvek jó része vadonatúj és jóval olcsóbban kapható például a Nairobi Egyetem könyvesboltjában is. Persze, a piac közönsége aligha tartozik az egyetemet látogatók körébe.

Szólni kell arról is, hogyan jut el az utazó Kelet-Afrikában egyik helyről a másikra. Itt természetesen nem a jó körülményeket biztosító turista szafarik résztvevőire gondolok. A természet errefelé még mindig mérhetetlenül gazdag, és Kenya gazdasági vezetői jó érzékkel ismerték föl az ebben rejlő lehetőségeket. Az idegenforgalom az ország legfontosabb bevételi forrása. Infrastruktúrája jó, néha egyenesen impozáns: az utak jól szervezettek, az idegenvezetők képzettek, több nyelven (jól) beszélnek, a jobb szálláshelyek pedig, a konyhájukkal együtt a világ bármely részén megállnák a helyüket.

Beszéljünk inkább az útra kelő egyszerű halandókról. Fekete-Afrikáról (kevés kivételtől eltekintve) elmondható, hogy a gyalogos kultúrák világa. Érvényes ez a középkorig, vagy még régebbi időkhöz visszanyúló népvándorlási hullámokra és a mai úton járók jelentős részére egyaránt. Pár tucat kilométer ilyen szempontból nem jelent gondot. Ám ahogy az élet bonyolódik, a távolságok is megnőnek. A bicikli drága, a terep legtöbbször hegyes–völgyes, szóval valami más kell. Igazi vasúthálózat nincs, üzemanyag is csak importból szerezhető be, tehát megengedhetetlen, hogy az országutakat vagy a városi utcákat 10–20 embert szállító 40–50 fős buszok járják. Ebből a gondból született a matatu, a személyszállítás nagy részét a fővárosban és az országszerte is lebonyolító minibusz. Ahány, annyiféle. A márkák helyel-közzel még megkülönböztethetők (a japánok dominálnak), de a megjelenésük teljesen egyéni. A szakadt, szinte csak a rozsdá által összetartott „fapadostól” a majdnem új, még rojtos brokátfüggönyökkel is ellátott gigerlig minden előfordul. Sofőrjeik ördögi ügyességgel (és néha felelőtlenességgel) vezetnek, a pénzbeszedők – legalábbis a kívülálló szemében – minduntalan az életükkel játszanak. Van viszont egy sokat mondó azonosság: országos rendelet tiltja, hogy az eredetileg 7–8 személyes kisbuszba 18 főnél több utas szálljon! Ehhez jön még a vezető és a „kalauz”. Utóbbi, aki egyben kikiáltó is, harsányan hirdeti, hogy járműve éppen melyik célállomás (városrész vagy település) felé tart, és mennyi a viteldíj. Utóbbi mindig a megtett távolságtól függ, a kényelmi szempontoknak nincs szerepük. Íratlan szabály, hogy a távolsági matatu, amely több száz kilométert is ledarál egy-egy útján, nem indul el addig, amíg meg nem telik. Az első beszállónak, akinek udvariasságból illik a hátsó sorba telepednie, ez néha komoly megpróbáltatást, alkalmasint 1–2 órányi sarokba szorított várakozást is jelenthet.

De ha menni kell, hát menni kell! Hogy ez miként zajlik szárazon és vízen, arról bővebben a legközelebb; azzal együtt, hogy mi kezdődik akkor, amikor az út véget ér. Az utak ugyanis nem vezetnek sehová! Ha az úton járó szeretne megérkezni valahová, le kell tértnie róluk.

(*Élet és Tudomány*, [Budapest], 2001, LV. évf., 18. sz., május 4., 551–554. old.)