Horváth Csaba Sándor
Modernizáció – vasút – társadalom

(Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19-20. században)



A közlekedés történetének egyik legfontosabb mérföldköve a vasút feltalálása volt. Az 1784-es, önjáró géppel való kísérletezés után az áttörést Stephenson vaspályán mozgó prototípusa jelentette, melynek a tökéletesítését hamarosan követte az első vonal, a Stockton és Darlington közötti megnyitása 1825-ben. A közlekedés forradalmaként aposztrofált jelenség kisvártatva tért hódított nemcsak Nagy-Britanniában, hanem egész Európában is, végül az amerikai kontinensen is feltűnt. Kevesen gondolták a „vasszekér" kezdeti nehézkes fejlődésekor, hogy az emberiség gazdaságát és társadalmát átalakító folyamat veszi kezdetét. Ez rövidesen elérte Magyarországot is, hiszen 1825–1827-ben Pest és Kőbánya között folytak kísérletezések a lebegő vasúttal, mely nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. 1840-ben átadják át a forgalomnak az első lóvasutat Pozsony és Szentgyörgy viszonylatában, nem sokkal később pedig 1846-ban megnyílik a Pest és Vác közötti vonal, melyen gőzvontatású mozdony szállítja immár az utasokat. A vasút technikatörténetével hazánkban közkedvelt téma, ámde társadalomtörténeti hatásait kevesen vizsgálták. A modernizációval szorosan összefüggő közlekedési eszköz ellenben nemcsak az iparosodást serkentette, hanem az urbanizációra és az emberek mindennapi életére is hatást gyakorolt, melynek bemutatása a magyar történettudományon belül egy fekete foltot képez. A kutatók maroknyi csoportja foglalkozik csupán a fentebb vázolt tárgykörrel, de közülük Majdán János mindenképp kiemelendő, akinek 2010-ben jelent meg a *Modernizáció – vasút – társadalom* című munkája az Eötvös József Főiskolai Kiadó gondozásában, mely egy jókora űrt hivatott betölteni.

Majdán János (1953) történész, közművelődési és felnőttképzési előadó a bajai Eötvös József Főiskola rektora, emellett a Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Újkortörténeti Tanszékének egyetemi docense. Kutatási területe főként a 19-20. századi Magyarország históriáját öleli fel, ezen belül kiemelten foglalkozik a polgárosodással, a szőlő és a bor, az andragógia és a vasút történetével. Számos jelentős kötet[1] és tanulmány viseli a keze nyomát, melyek elsősorban a vasút történetét dolgozzák fel. A szerző munkásságának eredetisége legfőképp abban tetten érhető, hogy eltérő perspektívából is szemléli az eseményeket. Jóllehet a „vasszekér" társadalomtörténeti aspektusait is kutatja, de e témakör nagysága miatt még ilyetén is – főként lokális viszonylatban – mindeddig kevésbé feltárt területről van szó. 2000-ben Széchenyi István ösztöndíjjal tüntették ki.

[1] *A vasszekér diadala*. Bp., Kossuth könyvkiadó, 1987., *Mátészalka vasútjai.* A Szatmári Múzeum közleményei, 6. szám, Mátészalka, 1988., *Vasút a Dunától a Dráváig* (Szerzőtárs: Nagy Jenő). Budapest, 1997. *Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon.* Budapest, 1998.

A tanulmánykötet eredetileg 2001-ben készült, és a pécsi ISZE Integrál-Egyetemi Kiadó Kft. gondozásában jelent meg, mely bővítése és átdolgozása után nyerte el mostani tartalmát és formáját. A szerző célja, hogy ne csak egy egyszerű, a vasutat technikatörténeti szempontból bemutató munkát rakjon le az asztalra, hanem annak társadalomtörténeti hatásaiba is bepillantást nyerhessenek az olvasók. Mindebből kiderül, milyen releváns szerepet játszott az új közlekedési eszköz az emberi életforma átalakításában, az időérzékelés és az utazási szokások megváltozásában és a rurális lakosság polgárosodásában és modernizációjában.

A kötet tizenegy tanulmányt tartalmaz, melyek korábban más tudományos orgánumokban is napvilágot láttak. Az első fejezet (*A vasúti ügyek 1848-ban, az első felelős magyar minisztérium működéséig*) kiindulópontja Gróf Széchenyi István a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésrül* című írása, mely a korszak legmagasabb színvonalú közlekedéspolitikai munkája. Szó esik az 1936. évi XXV. és az 1840. évi XVIII. és XL., első vasúti törvényekről is, melyek után megjelenik a magyar kormányban a közmunkák és közlekedési ügyek miniszterének személye is, aki maga Széchenyi lesz Batthyány felkérése következtében. A záró passzusban a vasutak államosításának kísérletéről olvashatunk, melyre csak később, a kiegyezés után kerülhetett sor.

A második egységben (*A vasutak körzetszervező hatása az Alföldön*) a szerző az 1895-ben a Kereskedelemügyi Minisztérium által elrendelt éves vasútforgalmi adatsor felvétele nyomán keletkezett forrásból rekonstruálja az Alföld egy vasútvonal mentén elhelyezkedő városainak kereskedelmét. Hat körzetet elemez: a Budapest–Miskolc–Szerencs–Csap–Bátyú–Királyháza fővonalat, a főváros napi ellátásában résztvevő kiskörzeteket, az északtiszántúli és a dél-tiszántúli körzetet, a Duna-Tisza és a Tisza-Maros közét. A fentebb megnevezett régiók kihasználják a térség adottságait, melynek nyomán mind a hazai, mind az európai munkamegosztásba bekapcsolódhatott az Alföld.

A harmadik fejezet (*A Nagyvárad–Belényes–Vaskóh között megépült helyiérdekű vasút állomásainak áruforgalma és vonzása 1895-ben*) tematikusan tökéletesen illeszkedik az ezt megelőző részhez. Majdán először bemutatja a magyarországi (helyiérdekű) vasútépítés rövid történetét a 19. században, aztán a fejezetcímben szereplő HÉV körzetszervező hatását elemzi az állomások szolgáltatásait igénybe vevő települések, a helységek nagysága, etnikai összetétele és népességnövekedése alapján. A tanulmány végén két csoportra – a feladott és az érkezett árucikkekre – bontva vázolja a vicinális áruforgalmát és vonzáskörzetét.

A negyedik rész (*A helyiérdekű vasutak kiépülése a Felvidéken*) a lokális vagy „olcsó" vasutak hazánkban való megjelenésével és azok elterjedésével kezdődik, melyeknél releváns, hogy a fővonalakhoz kapcsolódó mellékszakaszokról van szó, és ezek főképp vidéki kezdeményezésre épültek meg. Az elsődleges szempontok tehát gazdaságiak voltak. Az egység a felvidéki vicinálisok rövid felsorolásával és átadásuk időpontjának feltűntetésével zárul.

Az ötödik fejezet (*A Murány-völgyi és a Csetnek-völgyi helyiérdekű vasutak jelentősége*) mintegy zárórésznek tekinthető, hiszen a Felvidék két lokális fontossággal bíró vasútja kerül nagyító alá a környezetük és áruforgalmuk bemutatása alapján. Az első hat fejezet képezi a tanulmánykötet egy nagyobb tematikus blokkját, melyben a Szerző a „vasszekér" megjelenésén át eljut egészen a helyiérdekű vasutakig, melyeknél példákon keresztül látatja azok gazdasági előnyeit.

A hatodik rész (*Baross Gábor győri tevékenysége*) egy kiváló magyar közlekedésügyi miniszter biográfiájába és szakmai

tevékenységébe enged bepillantást születésétől (1848) és gyermekkori éveiből kiindulva, politikussá formálódásán át, egészen a miniszterré válásáig. Mindezt szorosan köti Győrhöz, mert Barosst először ők kérték fel képviselőjüknek és a későbbiekben is patronálták. Neki köszönhetik a településük modernizálódását, és azt is, hogy egy hanyatló város helyett egy prosperáló Győrt hagyott ott halálakor. Nevét a még életében elkezdett, de csak halála után átadott híd (Baross-híd) is viseli a számtalan dolog mellett a megyeszékhelyen.

A hetedik fejezet (*Az első vasúti sztrájk*) a kötet társadalomtörténeti egységének első tanulmánya, melyben a Szerző vázolja az 1904. április 19-én este nyolc óra körül először kirobbanó hazai vasutas sztrájkot. Az előzmények és az előkészületek rövid ismertetése után képet kaphatunk szinte pillanatról pillanatra arról, hogy mondták ki az azóta szállóigévé váló mondatot: „*minden vonatot leállítani*!", mely vasút történetének egy új fejezetét nyitotta meg. Efféle premisszák után megbénult a közlekedés Magyarországon, melyet csak a királyi hadparancs kiadásával lehetett felszámolni. A tárgyalásokon mégis egytől-egyig felmentő ítéletek születtek. A magyar bíróságok az államhatalom érdekeivel ellentétes döntéseket hoztak, attól teljesen függetlenítették magukat. 1905 őszén az igazságügyminiszter javaslatára az uralkodó kegyelmi eljárással minden ügyet felfüggesztett és a jogerős büntetéseket is elengedte. Ilyetén a sztrájk a vasutasok jogi győzelmével zárult. Végezetül Majdán a megmozdulás hatásaira tér ki, ahol ismerteti az események után megalakult munkásérdek-védő szövetségek jelentőségét és a kormány és a dolgozók között létrejött megállapodást is.

A nyolcadik fejezet (*A vasút polgárosító hatása*) kétségkívül a társadalomtörténeti blokkon belül a legérdekfeszítőbb tanulmánynak számít. Betekintést nyújt abba, hogyan alakult át az akkor élő polgárok életmódja a vasút megjelenésével. A falvak lakói mindenekelőtt az 1880-as évektől, a vicinálisok megépítésekor találkoztak először az új és modern közlekedési eszközzel, mely nagyban megváltoztatta életvitelüket. A vasútépítések például nagyszámú helyi munkaerőt igényeltek, és az eddig az agrárszektorban dolgozó, szegényesen élő parasztok így munkához és többletbevételhez is jutottak. Az utazási szokások átformálódtak, hiszen a vonatokon csak – ki-ki a maga módján – ünneplő ruhába öltözött embereket láthattunk. Az indóházak felépülése is számos újdonságot hozott a falusi életbe. Megjelentek például a zúzott kővel és kaviccsal leszórt utak, melyek – főként ősszel és télen – megkönnyítették a vasútra való közlekedést. Megnyíltak az állomás melletti vendéglők, melyek nemcsak a várakozó utasok, hanem az ott élők számára is közkedveltté váltak. Az épületekben megjelentek a fűtött várótermek, az órával, menetrenddel és reklámokkal díszített falak, melyek következtében tágult a vidéki lakosság horizontja. A higiénia szempontjából releváns árnyékszékek létrehozása is az új közlekedési eszköz feltűnésével hozható összefüggésbe ugyanúgy, mint a fásítás, a virágoskertek felbukkanása, a restik megnyitása és a közlekedési kultúra megváltozása.

A társadalomtörténeti egység ezzel lezárul és kilencedik fejezettel (*Államhatárok és vasutak*) kezdődik a politikatörténeti rész. Ehelyütt Majdán egy egyetemes kitekintést ad arról, mennyire volt fontos a szerepe a közlekedésnek és a vasúthálózat kiépülésének a határok által közrevett „nemzetállam" és a szétszórt közösségek számára kidolgozott „kultúrnemzet" fogalmak által felvetett integrációs kérdések megoldásában. A 19. századi létrejöttüktől kiindulva követhetjük végig univerzális jelleggel – de főként Európára fókuszálva - a hálózatok fejlődését és politikai szerepüket napjainkig.

A tízedik fejezet (*Az Orient-Expressz: a kelet-nyugat kapcsolat*) egy mára legendává vált vonat történetét fedi fel. Az előkészületek és építkezések után 1888 nyarától érhették el az utasok hetente egyszer közvetlenül Párizsból a török fővárost, Konstantinápolyt (Isztambult). Ezzel Európa nyugati és keleti fele között létrejött a vasúti összeköttetés, mely Budapesten keresztül bonyolódott le, ami Magyarország gazdaságára is kedvező hatást gyakorolt. Az első világháború kitörése után mindössze csonka szakaszokon járt az Orient-expressz, sokszor megváltoztatott névvel és hazánk elkerülésével, például Simplon-Orient-Expressz, mely Trieszti átszállással biztosította a Balkán Párizsból való elérését. Az 1990-es évek elejére megszűnt, mára csak történeti emléknek maradt meg.

Az utolsó fejezet (*A magyar határ két oldalán 1918 és 1996 között*), mint a kötet zárótanulmánya a trianoni békediktátumból kiindulva mutatja be a határon túlra került szakaszok elvesztésének hatásait. A 19. században Európa egyik legsűrűbb vasúthálózatával rendelkező Magyarország mindmáig nem tudta kiheverni e sokkot, mely a természetes térstruktúra feladásából következett. A sokszor zsákvasúttá váló vonalak jelentéktelenekké váltak és később sokat közülük fel is számoltak, ilyetén ez visszafejlődést eredményezett. Bár voltak a történelemben számunkra kedvező határeltolások (pl. bécsi döntések), ezek sem maradtak sokáig érvényben, hiszen a párizsi békekonferencia visszaállította az 1938 előtti állapotokat. Az áttörést az EU integrációs folyamata hozhatja el, mely a korábban erőszakos úton szétszabdalt régiókon belül újfent a megszűnt kapcsolatok megélénkülését eredményezheti. Ebben a vasút és – főként – az EUREGIÓ-vonatok úttörő szerepet vállalhatnak.

Az egyes tanulmányok forrásbázisa a lábjegyzetekben (pl. A helyiérdekű vasutak kiépülése a Felvidéken) vagy éppen az adott rész végén (pl. A magyar határ két oldalán 1918 és 1996 között) fellelhető, jóllehet a szerző nem következetes e tekintetben, mert másutt nincsenek feltüntetve a felhasznált irodalmak. A kötet három nagyobb tematikus egységre tagolódik, melyek közül az első a (helyiérdekű) vasutak magyarországi megjelenésével és gazdasági hatásaikkal foglalkozik. A második társadalomtörténeti írásokat tartalmaz, míg a harmadik a politikatörténeti jelentőségüket taglalja. Az egyes blokkok között nincs különösebb átmenetet és koherencia. Mindazonáltal a könyv nem is egy szintetizáló munkának készült, hanem Majdánnak az egyes témákhoz illeszkedő, relevánsabb tanulmányait gyűjti össze.

A kötet jól érthető és mindenféle fondorlatos megfogalmazásoktól mentes. Felépítését a fentebb említett észrevétel ellenére logikus és ésszerű, melyben leginkább a kronológia a vezérfonál, hiszen az első felelős magyar minisztériumtól kiindulva végül az európai uniós integrációból származó hatásokig és a természetes térszerkezet visszaállításra való törekvésekig jutunk el, melyben kiemelt szerepet kap a vasút. Nyelvileg és stilisztikailag magas szintű a munka, mely a 2001-es kiadás hibáit és pontatlanságait kijavítva jelent meg. Ámbár találunk képeket a tanulmánykötet végén, kritika azonban, hogy elenyésző számúak és nem a legjobb minőségűek. Jóllehet térképek is fellelhetők, mégis vannak olyan részek, melyeket nem feltétlenül tud területileg elhelyezni minden olvasó a mellékelt kartográfia hiányában, így például a felvidéki vasutak esetén. Annál többet kapunk e tekintetben az Orient Expresszről, az egyes vasútállomásokról és azok újszerű berendezéseiről. Mindemellett kijelenthető, hogy egy vasúttal foglalkozó kötet – íródjon az technika-, gazdaság- vagy társadalomtörténeti megközelítésből, nem mellőzheti a részletes és színes illusztrációkat.

A munka unikumnak tekinthető a maga nemében, mert mindeddig kevés afféle magyar nyelvű publikáció látott napvilág, mely a vasút társadalomtörténetét is boncolgatta. Leginkább Wolfgang Schivelbusch *A vasúti utazás története*[2] könyve érdemel még említést e kategóriában, de ez utóbbi egyetemes viszonylatban gondolkodik, míg Majdán Magyarországon belül maradva,az egyes térségeket mutatja be. Megítélésem szerint további – főként regionális és lokális - társadalomtörténeti kutatások kiváló premisszája lehet, mely hazánkban periférikusnak számít a vasúttörténeten belül.

Összegezve elmondhatjuk Majdán tanulmánykötetéről, hogy egy úttörő vállalkozás ékes példánya, mely szakít az addigi gyakorlattal, mely a vasút társadalomtörténetét háttérbe szorította. A Szerző egyedülálló kutatásait rendszerezve összegyűjtötte és az olvasóközönség számára egy könyvben elérhetővé tette. Ajánlom nemcsak a témában jártas embereknek, hanem a laikusoknak is – akár egy-egy fejezetet -, hiszen olvasmányosságával és a tematikus sokszínűségével részletes betekintést nyújt a magyar vasútügy minden területébe, az igazgatástól, az építkezéseken és a vicinálisok gazdaság- és életmódformáló hatásán át egészen a vasutak államhatárokat is átformáló szerepéig.

Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19-20. században.* Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. (bővített, átdolgozott kiadás) 195 o.

(Első kiadás: Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19-20. században.* Pécs, ISZE Integral-Egyetemi Kiadó Kft, 2001. 203 o.)

[2] Wolfgang Schivelbusch: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században. Bp., Napvilág, 2008.