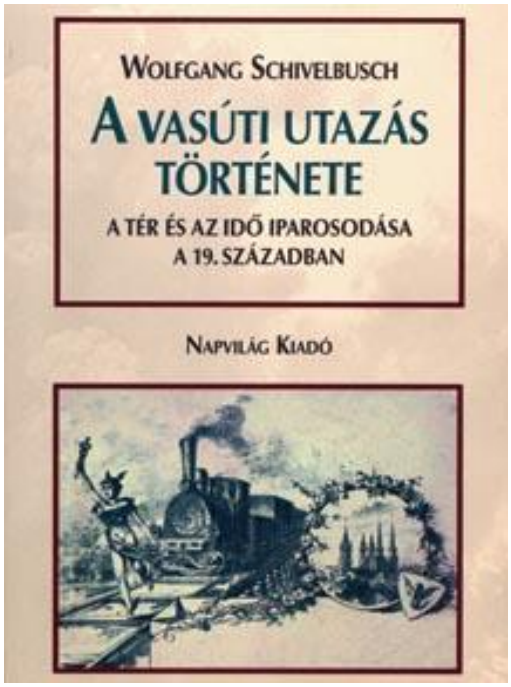
Horváth Csaba
A vasútról – nem technikatörténeti nézőpontból

(Wolfgang Schivelbusch: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században)



A vasút 19. századi megjelenését nemcsak egyszerűen a közlekedés (első) forradalmaként lehetne aposztrofálni, hanem annál lényegesen nagyobb változásokat hozott magával. Magyarországon az érintett témával kapcsolatban leginkább közlekedés- és gazdaságtörténeti munkák láttak eddig napvilágot, ebből kifolyólag keveset olvashattunk a vasút társadalomtörténeti hatásáról. A vasút az emberek életét gyökeresen átalakította egy újfajta tér- és időérzékelés létrehozásával, amelyre a 19. század előtt semmilyen más közlekedési eszköz nem volt képes.

A magyar nyelven olvasható monográfiák közül egy unikális kötet jelent meg Wolfgang Schivelbusch könyve, a Napvilág Kiadó gondozásában 2008-ban, amely végre társadalom- és kultúrtörténeti szemszögből vizsgálja az eseményeket. A szerző a „vasszekér” technikatörténetéből kiindulva a 19. századi vasúti utazás történetét tárgyalja, amellyel a témában található nagy űrt próbálja betölteni. Végre már magyarul is olvasható *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században* című, külföldön is nagy visszhangot kiváltott írás.

Az eredetileg művelődéstörténész és író Wolfgang Schivelbuschtól (1941) korábban már olvashattunk magyar fordításban megjelent munkát, *Az értelmiség alkonya: a frankfurti értelmiség a húszas években* címmel (Budapest, Akadémia Kiadó, 1994.). A recenzióm tárgyát képező monográfiát 1977-ben adták ki, és azóta klasszikus írásnak számít olyannyira, hogy az eredeti kiadását német szakkönyvdíjjal is jutalmazták. Az 1973 óta New Yorkban élő Schivelbusch nem „átlagos” történész, hanem a „történészcéh egyik fenegyereke” – ahogy az a könyv hátsó, rövid ismertetője írja. Mindig külön úton jár, valódi mintát szolgáltatva a kultúrtörténet-írás számára. Ennek ékes bizonyítéka, hogy 2003-ban a berlini Művészeti Akadémia Heinrich Mann-díjával tüntették ki.

A könyv eredetileg tanulmánynak készült, majd kisebb bővítések után nyerte el mostani formáját, és jelent meg először 1977-ben német nyelven. A szerző célja az volt, hogy a vasúttörténetet más nézőpontból világítsa meg. A munka a 19. században valósággá váló vasút históriáját ismerteti – de nemcsak gazdaságtörténeti szempontból mint az ipari forradalom egyik legfontosabb és látványosabb vívmányát – hanem a kultúrát alapvetően felforgató jelenségként is, amely a kultúrtáj átalakítására, az időérzékelésre, az emberek mindennapjaira, az utazási szokásokra és még számos más területre is rányomta a bélyegét.

A monográfia tizenkét nagyobb egységre tagolódik, amelyek közül csak az első kettő (A hajtóerők gépiesítése, A gépegyüttes) foglalkozik behatóbban a vasút technikatörténetével. A harmadik fejezettől (Vasúti tér és vasúti idő) kezdődik a társadalomtörténeti megközelítésből kiinduló analízis, és ez innentől kezdve az összes fejezetre igaz lesz. A harmadik egység központi gondola-

ta, hogy ezen új közlekedési eszköz megjelenésével az addigi tér- és időérzékelés megszűnik, megsemmisül. A postakocsi mint az addigi leggyorsabb utazási alkalmatosság folyamatosan alárendelődik a vasútnak, mely technikai sajátosságai miatt – amit a pálya építése megkíván (simaság, szilárdság, vízszintesség, egyenesség) – újfajta tájat is kialakít, melyet már nem a természetesség és az érintetlenség fog jellemzi. Még ebben a részben az üvegépítészet is górcső alá kerül, ami a pályaudvarok megjelenésével valósággá és a társas érintkezés egyik legfontosabb helyévé válik az új anyagok (vas, acél és üveg) felhasználásával. A negyedik fejezetben (Panorámautazás) az utazási élményről olvashatunk, amit Schivelbusch egyszerűen csak panorámaszerű érzékelésnek hív, mondván a gyors utazás mellett a szem és az agy számára csak a távoli tárgyak követhetők, ami által képekben látjuk a tájat. Az ötödik és hatodik egységben (A szakasz és fülke, Az amerikai vasút) az európai és az amerikai vasutat és utazást hasonlítja össze a szerző, hangsúlyozva a pálya, a vagonok és az utazási kultúrák közötti különbségeket. A hetedik rész (A vasúti utazás kórtana) talán a legspecifikusabb az összes közül, hiszen élettani és egészségügyi szemszögből közelíti meg a vasúti utazást, kiemelve annak káros hatásait. A nyolcadik és kilencedik fejezet (A baleset, Vasúti baleset, baleseti megrázkódtatások, traumatikus neurózis) szervesen kapcsolódik az azt megelőzőhöz, de itt már konkrétan megnevezi és boncolgatja Schivelbusch a vasúti baleset utáni sokkot, amit a szakirodalom traumatikus neurózisnak hív. Az utóbb résztémában tesz egy kisebb kitérőt, ahol a sokk történetét elemzi. A különben érdekes fogalommagyarázatot elnagyoltnak érzem, mert szervesen nem része a munkának és az olvasó figyelmét könnyen elterelheti az eredeti témáról. A tízedik fejezet (Ingervédelem, iparosodott tudat) pszichológiai alapon közelíti meg az utazás történetét, ahol érdekes, rövidebb említéseket találunk, pl. a biztonsági öv lélektanáról, Freud ingerekkel kapcsolatos vélekedéséről, amelyek ismertetése ilyen mélységesen nem feltétlenül lenne indokolt. Végül az utolsó két fejezet (Belépés a városba: a pályaudvar, Nyomok a városban) következik, ahol a szerző az eredeti gondolatmenet medrébe visszaterelve a két legérdekfeszítőbb fejtegetéshez ér. Az elsőben a vasút megjelenésének hatására felforgatott városképről olvashatunk, itt kiemelt szerepet kap a nagy párizsi „átalakítás”, amit még George Haussmann hajtott végre a 19. század közepén a vasutat és a közlekedést is szem előtt tartva. Végül az utolsó részben a vasút által generált városi kereskedelem a téma, itt reflektorfénybe kerülnek az áruházak, melyek a közlekedés első forradalmaként aposztrofált eszköz megjelenése nélkül nem jöhettek volna létre.

A könyv bőséges forrásbázissal rendelkezik. A munka és a szerző alaposságát mi sem mutatja jobban, mint a szakszerű jegyzetapparátusban megjelölt hivatkozott irodalmak sokasága. Schivelbusch a 19. század elejétől íródott legfontosabb, vasúttal foglalkozó dokumentumokat összegyűjtve és arra építve írta meg tanulmányát. A munka külön érdeme, hogy számos irodalmi szövegre is támaszkodik, például Dickens vagy Goethe írásaira. Emellett megemlítendő, hogy olyan szerzők és művek is felbukkannak a könyvben, akik nem kimondottan a vasútról írnak, de valamilyen aspektusból kiindulva kiválóan kapcsolja a témához a szerző őket, mint pl. Georg Simmel vagy Émile Durkheim. Esetében ezzel a kultúrtörténet-írás válik uralkodóvá a könyvben. A fszakirodalom és a források hasznosításának módszerei közül a mély dokumentumelemzés a domináns, melyet beható és magas szintű fejtegetések követnek. Sok az idézet a fejtegetésekben a könyvben, ami első ránézésre nehézkessé tehetné az szöveg megértését és a gondolatmenet követését, de olvasás közben hamar kiderül, hogy éppen ez teszi eredetivé Schivelbusch könyvét. Szinte beleéljük magunkat a korba, ami a téma tárgyát képezi. Az szerző mintegy időutazásra hívja az olvasót, melyet néha csak a korábban már említett (pl. A sokk története) kitérők árnyékolnak be, hiszen ez esetben merőben

más témával találkozva az eredeti gondolatmenet megszakad.

A könyv jól érthető, választékos, lendületes és ésszerűen, logikusan felépített. A fordítás Laczházi Gyula munkája. Félreérthető vagy értelmezhetetlen mondatokat nem találunk. A fordítás nyelvi és stilisztikai szempontból magas szintű, elütések sem nehezítik az olvasást. Külön kiemelendő a monográfia közepén található huszonhat kép, melyek kiválóan illusztrálják az egyes részek mondanivalóit. Azon viszont lehet vitatkozni, hogy mennyire szerencsés ezt a könyv kellős közepén elhelyezni, még akkor is, ha egy fejezetet sem tör ketté. Bár a képek mellé leírja a szerző, hogy melyik fejezethez tartoznak, utólag - főleg több más részt elolvasva, és egyes témákat még nem érintve – véleményem szerint praktikusabb lett volna az illusztrációk egységenként való beillesztése. Egy vasúti értekezés, íródjon az akár közlekedés- vagy társadalomtörténeti megközelítésből, elképzelhetetlen a vizuális élményt nyújtó mellékletek nélkül – s e követelménynek végső soron megfelel a könyv.

Érdekes megvizsgálni a kötet viszonyát a korábbi Magyarországon olvasható munkákkal. Sajnálatos módon eddig gyér volt a „felhozatal" a vasutat, és általában véve a közlekedéstörténetet társadalomtörténetileg analizáló szakirodalomból. Alapjában véve ezen írások szinte egytől-egyig technikatörténeti aspektusából járták körül az eseményeket. Nem szabad azonban megfeledkeznünk Majdán János munkásságáról (Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX–XX. században.* Pécs, ISZE, 2001., vagy Majdán János: *A vasút polgárosító hatása.* In: Tóth G. Péter (szerk.): *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában.* Veszprém, Laczkó D. M., 2002. 303–324.o.), aki vizsgálta a vasút társadalomtörténeti hatását is, de a szóban forgó szerző legrelevánsabb írásai mellett nehezen lehetne felsorolni mást. Ezen kívül Majdán magyarországi viszonylatban végzett kutatásokat. Vagyis Schivelbusch könyve előtt univerzális (még akkor is, ha csak Európáról és Amerikáról olvashatunk) megközelítésű mű nem volt magyar nyelven a vasút társadalomtörténetéről.

A könyv a Napvilág Kiadó gondozásában jelent meg, és kiválóan illusztrálja a kiadó azon törekvését, hogy publikálja a magas színvonalú társadalomtudományi és jelenkor-történeti kutatások legfrissebb eredményeit. A kiadó fontos feladatának tartja, hogy magyar nyelven közzétegye a társadalomkritikai gondolkodás nemzetközi irodalmának legjobb eredményeit. A Napvilág Kiadó a kiadványai nagy részét sorozatokba rendezi, Schivelbuschs könyvét a Társtudomány sorozatban jelentette meg.

Összefoglalóan elmondhatjuk, hogy Wolfgang Schivelbusch könyve nemcsak nemzetközi, hanem magyarországi viszonylatban is hiánypótló munka. Olvasmányossága és érdekessége mellett a vasút és a vasúti utazás történetét olyan szemszögből közelíti meg – tehát, hogy új kontextusba helyezte a vizsgált témát –, melyet korábban más kutató még ily módon nem tett meg. A szerző részletesen elemzi az új közlekedési eszköz által létrehozott tér- és időviszonylatot, kitér a vasút hatásaira a városi térszervezés tekintetében, az építészeti szokások megváltozására és még számos releváns dologra, amelyek a mű megírása és megjelenése előtt nem kerültek a történetírás rivaldafényébe. Ajánlom a munkát nemcsak a vasút-téma elkötelezett olvasóinak, hanem a társadalomtörténet iránt érdeklődőknek is, vagy azoknak is, akik csupán egy igazán izgalmas, de történészi alapossággal megírt könyvet szándékoznak olvasni.

Wolfgang Schivelbusch: ***A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században.*** [ford.: Laczházi Gyula] Budapest, Napvilág Kiadó, 2008. 220 o.

(Fordítás alapjául szolgáló kiadás: Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* Frankfurt am Main, Fischer Taschenbuchverlag. 4. Auflage, 2007.)