

Az erdélyi népi építészeti sajátos színfoltja a Székelyföld és Szászföld határán elhelyezkedő Vécse-völgy. A megvizsgált öt település hagyományos faluképe és épületállománya a még jó állapotban meglévő értéket példázza, mely a szerzők javaslatait megszívlevélve a jövő számára is megtartható. Másfajta kérdés foglalkoztatta a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum szakembereit: hogyan lehet a néprajzi vonatkozásaiban is sokszínű Erdélyt hitelesen és szemléletesen bemutatni egy a szentendrei skanzenbe tervezett épületegyüttes adott korlátai között. Megtudhatjuk, milyen megfontolások vezettek az erdélyi épületegyüttes telepítési koncepciójának kialakítását, és hogy hogyan járult hozzá a tájegységenként eltérő változók – a reprezentatív tevékenység vagy a háztípus – kiválasztása az árnyos, újszerű és a sztereotípiákat kiküszöbölő bemutatáshoz.

A tanulmányok szerzői az erdélyiek mellett nagyrészt magyarországi szakemberek, akik számára a határon túli örökségvédelem sajátos kihívást jelent. Az írásaikban visszatérő kérdéskörök között szerepel a művészet regionális tagolódása, Erdély mint összetett régió, emlékhelyének jelentősége és más régiókhoz való viszonya. Az erdélyi művészet általános képe, mint megtudjuk, a közelmúltban talán a legtisztábbabbnak tűnhetett, az egyre bővülő, rendszerezésre váró ismeretanyag azonban számos tekintetben új eredményeket ígér.

A kötet írásai rávilágítanak arra, hogy a korábban egy egész részét képező fragmentumokat összegyűjteni, egységes képbe rendezni és megővni rendkívül összetett feladat, egyben meggyőznek ennek fontosságáról és tanúskodnak az eddigi hozzájárulások biztató sokszínűségéről.

Kónya Anna

A GŐZMOZDONY DIADALA A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN

Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*

■ A közlekedés történetében korszakhatárt jelentett az 1829-ben megrendezett első mozdonyverseny. Először a történelemben nem emberi vagy állati erő mérte össze gyorsaságát, hanem ember által szerkesztett, megépített gépi erő. A zakkoló, pöfögő mozdonyoknak köszönhetően átalakult a tér- és időbeli távolság. Több száz kilométert lehetett utazni egy nap alatt, függetlenül az időjárási körülményektől. A vasútnak köszönhetően a tér összezsugorodott.

A vasút társadalmi és gazdasági fejlődést gerjesztett, civilizációs mintákat terjesztett, hatással volt az érintett település építkezési, háztartási szokásaira. Az állomás épülete melléképületeivel, a sínpálya bevágásaival, alagútjaival, hídjaival átalakította környezetét. Vasút nélkül már el sem lehetett képzelni egy várost.

A vasútnak köszönhetően az árak egyégesebbé, állandóbbá és könnyebben meghatározhatókká váltak, megnőtt a javak forgalmaképessége. A szállítási

költségek és az időtartam csökkenésével olyan termékek, amelyek nagy tömegük, raktározási vagy más problémák miatt addig alig voltak szállíthatók, most a vasúti árufogalom legfontosabb cikkeivé váltak. Ilyen például a kőszén, a különböző ércek vagy akár az olyan gyorsan romló élelmiszerek, mint a tojás. A vasút hozzájárult a termelés szélesítéséhez és növeléséhez.

Majdán János, a pécsi Egyetem Modern kori Tanszékének tanára és a bajai főiskola rektora közel három évtizede vizsgálja a Kárpát-medencei vasútvonalak történeti múltját. A szerző újabb kötetében az elmúlt két évtizedben megjelent tanulmányait fűzi csokorba, végigvezetve az olvasót a magyar vasúttörténet másfél évszázados múltján.

A korai magyar vasúttörténet meghatározó személyisége Széchenyi István, aki 1832-es angliai utazása során elsőként tapasztalta meg a vasút előnyeit. Hazatérve a vasútépítés lelkes támogatója lett, közreműködésének köszönhetően épültek meg az első magyar vasútvonalak Pest–Vác (1846) és Pest–Szolnok (1847) között.

A könyv első tanulmánya a vasútügyek alakulását követi végig 1848-ban. Az 1848 tavaszán megalakult első felelős magyar kormányban Széchenyi a közmunka- és közlekedési ügyekkel foglalkozó minisztérium élére került. Rövid ideig tartó minisztersége alatt tervek készültek a legfontosabb magyar vasútvonalak kiépítésére, így többek között vonalbejárásra került sor Szolnok–Debrecen–Szatmár, Szatmár–Kolozsvár, illetve Szolnok–Arad–Gyulafehérvár között. Széchenyi tervbe vette egy Budapest központú magyar állami vasúthálózat kiépítését. A magyar forradalom bukása miatt tervezetének megvalósítására csak az osztrák-magyar kiegyezést követően kerülhetett sor. A 19. század második felében épült ki a történelmi Magyarország fővasútvonal-hálózata.

A kötet következő tanulmánya az 1895-ben Edvi Illés Sándor vezetésével közreadott vasútforgalmi adatfelvétel se-

gítségével Kelet-Magyarország vasútállomásainak forgalmát vizsgálja. Az Edvi Illés Sándor által készített kereskedelmi monográfia (*A magyar királyi államvasutak és az üzemiükben lévő helyi érdekű vasutak forgalmi viszonyai*. Kereskedelmi monográfia. I–II. Bp., 1896.) forrásértékű adatokat tartalmaz a gazdaságtörténetek számára: bemutatja a vasútvonal menti területek természetföldrajzi helyzetét, népességi adatait, birtokosait, ipari létesítményeket, mezőgazdasági tevékenységek típusát. A sokrétű munkából megtudhatjuk, hogy az adott állomásokon milyen termékeket adtak fel, megismerjük a célállomásokat, illetve azt is, hogy milyen termékek érkeztek az illető állomásra és honnan.

Majdán János a fent említett forrás segítségével külön tanulmányokban elemzi a Nagyvárad–Belényes–Vaskóh helyi érdekű vasút állomásainak áruforgalmát és vonzási körzetét, illetve a Murány-völgyi és a Csetnek-völgyi helyi érdekű vasutak jelentőségét. Mindkét írás rámutat, hogy a vasútvonalak nemcsak közvetlen környezetükre, hanem a jó minőségű közutak esetében több kilométer távolságban található települések gazdasági életére is komoly hatással voltak.

A helyi érdekű vasutak kiépülése a Felvidéken című tanulmányban egy történelmi régió helyi érdekű vasútvonalainak megépülését követi végig. Hosszú ideig gyakorlat volt, hogy minden vaspálya egyforma minőségű alépitménnyel és sínrel rendelkezett. Idővel olyan térségek is vasúthoz kívántak jutni, amelyek nem estek a fővonalak útjában, és nem rendelkeztek elegendő tőkével elsőrangú vaspályák építéséhez. Skóciai és francia tapasztalatok alapján Hollán Ernő vasúti mérnök megalkotta a helyi érdekű vasutak fogalmát. Ezek a mellékvonalak kis tőkével, helyi erőre támaszkodva épültek, és egy-egy térség személy- és áruforgalmát továbbították a fővonalakra. A helyi érdekű vasútvonalak építését az 1880-ban és 1888-ban elfogadott vasúti törvények tették lehetővé. A következő évtizedekben Magyarország minden régiójá-

ban, így Erdélyben is jelentős helyi érdekű vasútépítkezésekre került sor.

A magyar közlekedéstörténet meghatározó alakja Széchenyi István mellett Baross Gábor közlekedési miniszter. A mindössze negyvennégy évet élt politikus munkáját követi végig a *Baross Gábor győri tevékenysége* című tanulmány, és Baross Gábor valamint Győr város kapcsolatán keresztül mutatja be, hogyan sikerült a miniszternek Győrt visszaemlíteni a pezsgő gazdaságú városok sorába.

Az 1904-ben kirobbant vasutassztrájk az egész magyar közvéleményt meglepte. Az *első vasúti sztrájk és hatása* a címe annak az írásnak, amely részletesen bemutatja a sztrájk kiváltó okait, az eseményeket és azok hatásait. Az első vasúti sztrájkot erőszakos módon letörték, de a résztvevőknek jogi úton igazságot szolgáltatottak. Az 1904-es sztrájk hatására engedélyezték a vasutasok közti szervezkedést, ekkor létesült a napjainkban is meglévő szakszervezeti hálózat. Az új vasúti fizetésrendszert úgy alakították ki, hogy figyelembe vették az inflációt. A sztrájk hatással volt a vasutasok 20. században lezajlott további szervezkedéseire és mozgalmaira is.

A vasúttörténet kevésbé kutatott része a vasút hatása a mindennapok történéseire. A *vasút polgárosító hatása* című, elsősorban társadalomtörténeti módszerekkel készült írásban a szerző a vasút építésétől a vasúti forgalom beindulásáig követi végig, hogy a vasút milyen hatással volt a korabeli polgárok életmódjára, szemléletére, utazási szokásaira. A vasútnak nemcsak gazdasági haszna volt, hanem polgári, civilizációs értékeket is terjesztett. A vasúti utazás szükségessé tette a pontos idő mérését, az óra használatát. A vasúti vendéglőkön keresztül a vidéki polgárok új ételeket-italokat és szokásokat ismertek meg. A restik terjesztették el a bécsi szeletet, a frissen csapolt sört, a szódával hígított különféle szörpöket, a röviditalok közül a Zwack Unicumot stb. A vasútállomások térgazdálkodása, berendezése, illemhelyrendszere, az állomások virágoskertjei modellként álltak a

helyi polgárok előtt, akik az új módszereket, szokásokat beépítették a saját életükbe. A következő generációhoz tartozók sokan már a vasút nyújtotta munkalehetőséget használták ki, és váltak sokáig irigyelt vasúti dolgozókká.

A következő tanulmányban – *Államhatárok és vasutak* – a szerző a vasúthálózat és az államhatárok közti kapcsolatot elemzi. Az első világháború előtti időszakban az európai államok többségében a vasútfejlesztéseknél az elsődleges szempont a vasút piacszerző hatása volt, ugyanakkor minden állam fontosnak tartotta a vasutak államhatárokig való kiépítését. Állambiztonsági okokból Oroszország, Portugália és Spanyolország széles nyomtávú vasúthálózatot épít ki. Az első világháborút követő határ-megállapításoknál fontos szerepet tölt be a vasút, erre jó példa az új román–magyar és csehszlovák–magyar határ. A két világháború között Románia, Csehszlovákia vagy Jugoszlávia az újonnan megszerzett területek szorosabb összekapcsolására használja fel a vasutat. A második világháború idején az újabb határváltozások új vonalak építését teszik szükségessé, mint például a Szeretfalva–Déda vasútvonal megépítése, amely biztosította Észak-Erdély és a Székelyföld közti kapcsolatot az új magyar állam keretei közt.

A második világháború utáni vasúti helyreállítások és építések a Szovjetunió esetében a terjeszkedési szándékot jelezték. A széles nyomtávú vasútnak Csapig történő kiépítése még a háború idején a Kárpátaljára tartott igényt mutatta. A széles nyomtávú vasút kiépítése a lengyel és csehszlovák nehézipari központokig vagy a keletnémet Potsdamig szintén a szovjet nagyhatalmi érdek érvényesülését jelentette. Az 1990 után átalakult politikai határok újabb közlekedési problémákat vetettek fel; erre jó példa Alsólendva vasúti elszigeteltsége vagy az, hogy Szlovénia csak valamelyik szomszédos ország területén át tarthatott fent vasúti kapcsolatot Magyarországgal.

Mindenki hallott a regényekből vagy filmekből híres Orient Expresszről.

Majdán János egy kisebb tanulmányban – *Az Orient Expressz: a kelet–nyugati kapcsolat* – követi végig a híres vasútvonal megvalósulásának körülményeit, illetve a 20. század utolsó évtizedéig tartó történetét. Az Európa nyugati és középső részét a Balkánnal, pontosabban Isztambullal összekötő vasútvonal az eredményes magyar lobbinak, illetve a Budapest–Belgrád vasútvonal megépítésének köszönhetően Magyarországon, Budapesten keresztül haladt át. Az Orient Expressz fénykorát 1889–1914 között élte, és a Párizs–München–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Isztambul vonalon közlekedett. A 20. század eseményei több esetben módosították menetirányát, vagy átmenetileg egy-egy vonalszakasz lezárására került sor. A 20. század végére az Orient Expresszt ismét közlekedtették, gazdag úti társak múltatták idejüket a többnapos út alatt. A híres vonat fontosságát elveszítette, de történeti emlékként megmaradt.

A kötetet *A magyar határ két oldalán 1918–1996 között* című tanulmány zárja. A magyar állam területén az első világháborúig több mint huszonnégyezer kilométeren zajlott vasúti forgalom. A trianoni szerződés aláírása után 7255 km pálya maradt Magyarország területén. A kijelölt új határok ötvenegy ponton metszették a korábbi vasútvonalakat. Majdán János tanulmányában végigköveti a határ menti

és a határokon átvélő vasúti forgalom alakulását. A 20. század folyamán a fővasútvonalakon és határátkelőhelyeken fejlesztések indultak be, ezzel párhuzamosan azonban több határ menti mellékvonal megszűnt. Az 1990-es évektől szemléletváltás következett be. A vasút mint környezetbarát közlekedési eszköz a határ menti térségek fejlesztésének és a határ két oldalán élők napi kapcsolattartásának lehetőségét nyújtja.

Majdán János tanulmánykötete a magyar vasúttörténet elmúlt százötven évének kevésbé ismert részleteivel ismerteti meg az olvasót. Széchenyi vasúthálózat-terve, a magyar vasútvonalak forgalom-szervező képessége, a vasútvonalak polgárosító hatása, az első vasúti sztrájk, az Orient Expressz vagy a határok által elválasztott vasútvonalak ismertetése hozzásegít a vasút gazdaság-szervező, civilizációs modelleket közvetítő és államok közti kapcsolaterősítő szerepének megismeréséhez.

A vasút a 21. század energiaválságában ismét reneszánszát élheti, megoldást kínálhat egy környezetbarát közlekedési rendszer kialakítására. A vasút jelenének, jövőbeli szerepének megértéséhez kínál megkerülhetetlen támpontot a Majdán János által közreadott tanulmánykötet.

Gidó Csaba

„HOGYAN NE ÍRJUNK RECENZÍÓT?” Láng Zsolt: *Tója vagy tottja?*

■ Általános tanács: szerezzük be a könyvet, és egy szeles, fűtetlen téli estén nézzünk alaposan szembe vele. Tűnődjünk keveset a cím és alcím nyelvi-formai rejtvényén, majd lapozzuk fel, és kutassunk a lehetséges kulcsok után. Ha megtaláltuk, ne feledjük idemásolni a cím megfejtését: „Hát gyarmatosítója vagy tottja leszek én

a romániai magyar irodalomnak?”. Ő. Már mint Láng Zsolt. Hegezzünk ceruzát, és vizsgáljuk meg a tartalomjegyzéket. Ne kerülje el figyelmünket a könyv két szerkezeti egysége, a kisebb *Tója?* meg a nagy *Tottja?*, és mulasszuk el felvázolni koraszülött megfigyeléseinket. Vegyük ekkor észre, hogy az első írás a könyv alcímét