

Kötött pályán? Közlekedő társadalom

Bódy Zsombor,
Eszik Veronika,
Frisnyák Zsuzsa,
Horváth Csaba,
Kalocsai Péter,
Majdán János,
Molnár Gergely,

valamint

Sárai Szabó Katalin
és Simon Zoltán Boldizsár
tanulmányai



A KORALL
TÁRSADALOMTÖRTÉNETI FOLYÓIRAT
előfizetői felhívása a 2013. évre

Kedves Olvasóink!

Szerkesztőségünk 2013-ban a következő témájú számokat kívánja megjelentetni:

- 53. *Környezettörténet*
- 54. *Válságtörténetek*

Kérjük, segítse előfizetésével folyóiratunkat!
Előfizetés esetén a terjesztői jutalék megmarad a lap számára.
A kedvezményes előfizetési díj 4500 Ft, egy szám ára 1250 Ft.

Az előfizetési díj a KORALL Társadalomtörténeti Egyesület
1113 Budapest, Valkói u. 9.
UniCredit Bank: 10918001–00000028–60920003
számú bankszámlájára utalható át.

A postaköltséget a szerkesztőség átvállalja.

Nonprofit szervezetként lehetőségünk van
az adóbevallások 1%-os felajánlásainak fogadására.
Kérjük, ha úgy ítéli, tiszteljen meg minket támogatásával.
Adószámunk: 18255030-1-43
Nevünk: KORALL TÁRSADALOMTÖRTÉNETI EGYESÜLET

KORALL

TÁRSADALOMTÖRTÉNETI FOLYÓIRAT

„Minden, ami emberi alkotás ósidóktól fogva, anyagi formákban maradt ránk, velük, rajtuk építkezünk tovább. Anyagi szerkezetekre rakódik rá jelen életünk, mint valami korallképződmény, úgy tenyészik az emberi társadalom.”

(Hajnal István)

SZERKESZTŐSÉG

CZOCH GÁBOR főszerkesztő
GRANASZTÓI PÉTER
KÁRMÁN GÁBOR
KLEMENT JUDIT
KOLTAI GÁBOR
LENGVÁRI ISTVÁN
MAJOROSSY JUDIT

TANÁCSADÓ TESTÜLET

Bácskai Vera, Beluszky Pál, **Benda Gyula** Faragó Tamás,
Gyáni Gábor, Kovács I. Gábor, Kövér György, Tóth Zoltán, Valuch Tibor

A „Kötött pályán? Közlekedő társadalom” című blokkunkat
Lengvári István szerkesztette.

Olvasószerkesztő: Németh Orsolya



Nemzeti
Kulturális
Alap

A szám megjelenését a Nemzeti Kulturális Alap,
és olvasóink adóforintjainak 1%-os felajánlásai támogatták.

Címlapon: Simon Howden fotója
(www.freedigitalphotos.net)

Kiadja a KORALL Társadalomtörténeti Egyesület
Felelős kiadó: az Egyesület elnöke
Szerkesztőség: 1113 Budapest, Valkói u. 9.
korall@korall.org, www.korall.org
Terjesztés: terjesztes@korall.org

Nyomdai előkészítés: Kalonda Bt.
Készült az OOK-Press Kft. nyomdájában
Vezető: Szathmáry Attila

ISSN 1586-2410

TARTALOM

KÖTÖTT PÁLYÁN? KÖZLEKEDŐ TÁRSADALOM

Frisnyák Zsuzsa	A vasút hatása a magyarországi városokra	5
Eszik Veronika	A vasút Ferencvárosban. Egy nagyvárosi ipari zóna térszerkezeti vizsgálata	21
Horváth Csaba Sándor	A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete	43
Majdán János	Bérek, dolgozói juttatások a magyarországi vasúttársaságoknál az 1904. évi első vasúti sztrájk előtt	69
Bódy Zsombor	Egy szocialista járműipari vállalat születése. Vállalati fejlődés a stráfkocsiktól a repülőgépeken át az önhordó karosszériás autóbuszokig	91
Kalocsai Péter	A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968)	113
Molnár Gergely	A vasút népességre tett hatása a 20. század második felében Kecskemét környékén	145
Simon Zoltán Boldizsár	Reflexivitás a történetírásban	169
Sárai Szabó Katalin	Modellváltás a református lelkésznei szerep értelmezésében az 1870-es és az 1930-as évek között	187

KÖNYVEK

Iparos kultúrtörténet.

Wolfgang Schivelbusch: A vasúti utazás története. A tér és az idő
iparosodása a 19. században – Halmos Károly 215

Kora újkori térképészettörténet – társadalomtörténet – hadtörténet.

Pálffy Géza: A haditérképészet kezdetei a Habsburg Monarchiában.
Az Angielini várépítész-família rendszeres térképészeti tevékenysége
a horvát-szlavón és a magyarországi határvidéken az 1560–1570-es
években – Dominkovits Péter 224

ISMERTETÉSEK

Illik Péter: Történészek, viták a 16–17. századi magyar történelemről
– Hámori Nagy Zsuzsanna 229

Szerzőink 233
Contents 235
Abstracts 237

Frisnyák Zsuzsa

A vasút hatása a magyarországi városokra

A 19. században kiépült vasutak társadalmi-gazdasági hatásait csak hosszabb időtávlatban célszerű megvizsgálni, ugyanis a vasút modernizációs hatásai nem olyan robbanásszerűen jelentkeztek, mint ahogy azt a vasútert lobbizó polgárok remélték, illetve azt manapság feltételezzük. A vasút jelenlétéből, de még a használatából sem következik automatikusan, hogy a vasút a települések életére, fejlődésére ténylegesen is kimutatható hatást gyakorolt.¹ A gőzvasút egyike volt azon innovációknak, melyek terjedése és tömeges használata, valamint a mindennapok gazdasági-társadalmi körülményeit átalakító hatása között (például az árucikkek piaca juttatásában) nagy fáziskülönbség volt.

Jelen tanulmánynak az a célja, hogy a vidéki városfejlődés néhány specifikumát a helyi vasúthasználatot feltáró statisztikai adatok segítségével bemutassa. A személy- és áruforgalmi adatsorokat ugyanis a nemzetgazdaság térbeliségének és a települések működésének speciális lenyomataként is értelmezni lehet, amennyiben a vasúthasználat szerkezete az adott településen élő népesség társadalmi, gazdasági kapcsolatainak térbeli megjelenése.

A 19. századi magyarországi vasutak működéséről (különösen az 1890 utáni évtizedekről) példátlan mennyiségben rendelkezünk statisztikai adatokkal. A kutatás során – a tanulmány végén felsorolt statisztikai forrásokból – a hazai városokra vonatkozó adatokat (fel- és leszálló utasok száma, feladott és érkező áruk stb.) gyűjtöttem össze. Városnak a Beluszky–Győri-féle 1910-es városhierarchiában szereplő – városi jogállástól független – települések halmazát tekintettem.² Arra törekedtem, hogy a 328 városfunkciójú település (1910-es össznépességük 4 millió fő) mögötti állomások³ adatait minél szélesebb körben felvegyem. A vasút-statisztikai adatgyűjtések időnkénti ellentmondásai, következetlenségei, esetenkénti sajtóhibái miatt az adathiányt nem lehetett kikerülni, adattípustól függően a városok más és más egyharmadáról

¹ Joggal feltételezhetjük például, hogy a vasúttal rendelkező települések kiépítették a vasúthoz vezető útvonalait. Ezzel szemben tény: állomáshoz vezető kiépített út még 1910-ben is csak elvétve volt hazánkban. Az időjárástól független vasúti áruszállítás potenciális lehetősége egyáltalán nem ösztönözte a községeket, hogy az állomáshoz vezető utakat rendbe tegyék. 1910-ben alig 445,5 km állomáshoz vezető kiépített út létezett Magyarországon. Mindeközben 4124 megállóhely, állomás és pályaudvar működött.

² Beluszky – Győri 2005: 214–228. A városhierarchiában szereplő 330 település közül speciális helyzete miatt nem vettem fel Fiume (tengeri kikötő) és Zágráb (nem magyarországi város) adatait.

³ A tanulmányban a vasútállomások fogalmát összefoglalóan, a megállóhelyekre és pályaudvarokra is kiterjesztve használom. A vizsgált téma szempontjából azonban nincs jelentősége, hogy az adott városok állomásai milyen besorolással és felszereltséggel rendelkeztek. Az egyazon városban egyidejűleg működő vasútállomások forgalmi adatait összeadtam.

hiányosak az adatsorok. Az adatfelvétel után a különböző adattartalmú Excel-táblázatokat összekapcsoltam egyetlen adatbázisba. Ennek az adatbázisnak az eredményeit tartalmazza ez a tanulmány.

Munkámban az 1890 utáni évtizedek tendenciáit mutatom be. A város és a vasút kapcsolatának az 1890–1910 közötti időszakra vonatkozó vizsgálatát az 1890-es évek elejének vasút-politikai fordulata (a személy- és árutarifa reformja), illetve ennek a polgárosodásra és a modernizációra ható következményei indokolják. 1889 előtt a vasúthasználat volumene gyakorlatilag stagnált, illetve minimálisan növekedett Magyarországon.⁴ Mindez megváltozott az 1889-es, a személyszállítási díjak radikális csökkenését jelentő, a közeli és nagy távolságú térkapcsolatokat mesterségesen felerősítő zónatarifa⁵ következtében.

IDŐ- ÉS TÉRKAPCSOLATOK

A vasúthoz való hozzáférés *időbelisége* szerint voltak nyertes, és voltak lemaradó (vesztes) helyzetben lévő városok (1. táblázat). Nyertesnek azokat a településeket tekintem, melyeket a saját csoportjukon belül, a többi hasonló városhoz képest előbb ért el a vasút. Ebből a nézőpontból a legnagyobb (bár ténylegesen nem realizált) versenyelőnyt azok a kis- és középvárosok (Kisújszállás, Gyoma, Galánta, Szerencs és Tokaj stb.) szereztek, melyekbe még 1859 előtt megérkezett a vaspálya. A lemaradók, hátrányba kerülők azok, melyek a saját kategóriájukban szereplő többi városhoz képest is késve jutnak hozzá a vasúthoz. A regionális központok közül későn érkezett meg a vasút Kolozsvárra (1870). Hasonlóképpen hátrányból indult Brassó, ahová 1873-ban futott be az első vonatszerelvény. A megyeközpontok halmazában nyertes Szolnok, Kecskemét, Komárom, Nyíregyháza és Miskolc, a lemaradó Nagybecskerek (1883). A hiányos funkciójú megyeközpontok közül háromba (Zalaegerszeg, Esztergom és Veszprém) késve érkezik meg a vasút.

⁴ A vasúton szállított utasok abszolút száma (1850: 210 ezer, 1860: 1,9 millió, 1870: 4,9 millió, 1880: 10 millió) természetesen látványosan nőtt, de az egy pályakilométerre eső utasok száma nem. A teljes hazai vasúthálózat pályakilométerein 1860-ban átlagosan 1247, két évtized múlva, 1880-ban még mindig csak 1371 utast szállítottak. A személyforgalom évről évre lassabb ütemben növekedett, mint amilyen ütemben a vasúthálózat terjedt. Az utasforgalom növekedésének alapját tehát a hálózat terjedése jelentette, a növekedés nem egy polgárosodó társadalom tömegesedő szükségleteiből fakadt.

⁵ Zónatarifa: Baross Gábor ötletére a vasúti hálózatot távolsági zónákra osztották. A szomszédos zóna állomásai között lényegesen leszállították a díjtételeket, ugyanez történt a nagyobb távolságra utazóknál. 225 km felett pedig egy végtelen zónát hoztak létre, ahol nem emelkedett a viteldíj.

1. táblázat

*A vasút megérkezésének ideje és a vidéki városok funkció szerinti eloszlása*⁶

	1850 előtt	1850– 1859	1860– 1869	1870– 1879	1880– 1889	1890– 1899	1900– 1909	1910 után	Össze- sen
Regionális központ, teljes körű funkciókkal	1	2	1	1	0	0	0	0	5
Regionális központ, hiányos funkciókkal	0	3	1	0	0	0	0	0	4
Regionális központ, részleges funkciókkal	0	1	0	1	0	0	0	0	2
Megyeközpont, teljes körű funkciókkal	1	1	4	9	1	0	0	0	16
Megyeközpont, hiányos funkciókkal	0	3	2	3	1	3	0	0	12
Megyeközpont, részleges funkciókkal	0	2	1	8	8	2	0	0	21
Középváros, teljes körű funkciókkal	2	4	1	8	9	5	0	0	29
Középváros, hiányos funkciókkal	1	5	0	13	8	3	1	0	31
Középváros, megyei funkciókkal	0	1	0	2	1	1	0	0	5
Kisváros, teljes körű funkciókkal	1	7	8	19	24	21	5	2	87
Kisváros, hiányos funkciókkal	1	2	5	14	11	18	2	1	54
Kisváros, részleges funkciókkal	1	3	4	9	12	27	0	6	62
Összesen	8	34	27	85	75	82	8	9	328

Az időbeni nyertesség előnyeit a későbbi vasútforgalmi adatokban (a növekedés magasabb ütemében) nem lehet kimutatni. Joggal feltételezhetnénk például, hogy a relatíve korai vasútmegnyitás szállítási igényes beruházások helyi letelepedését ösztönözte, s mindez tükröződni fog a vasúti áruforgalomban is. Az első időszakban a vasút megjelenése leginkább kisebb praktikus előnyöket hozott a kis- és középvárosok életébe: a drága fuvarszekerek helyett olcsóbban érkezett meg az építőanyag a templom renoválásához, olcsóbb lett a messziről érkező tűzifa, a belső fogyasztást pedig a beáramló árucikkek választéka színesítette

⁶ A városkategóriákat a Beluszky–Györi-féle kötet alapján és értelmében (megyeközpont: nem azonos a megyeszékhellyel; középváros: a kisváros és a megyeközpont közötti köztes helyzetű város) használok. A vasútmegérkezés idejének megállapításához mindig a legelsőként megnyíló vonalat vettem figyelembe, a későbbi vonalakat nem.

némileg.⁷ A vasúti szállítás relatíve korai indulásának a regionális szerepkörű városok mellett a tömegtermékek előállítására szakosodott gazdasági egységek (bányák, gabonatermelő nagybirtokok) az egyértelmű nyertesei.

1890 elejére a magyarországi városállomány 70%-a (229 város) már rendelkezett vasúttal. Az évszázad végére a városok további 25%-ába (82, túlnyomórészt kisváros) el lehetett jutni vonattal. 1900 után már csak alig tizenöt, néhány ezer fős népességű falusias kisvárost (össznépesség 47 ezer fő) és egyetlen középvárost (Gyergyószentmiklós) nem érintettek a vágányok. A vasúttól távolabb fekvő, vasútállomással nem rendelkező kisvárosok az ország peremvidéki (leginkább a keleti, északkeleti), vagy kedvezőtlen domborzati viszonyokkal rendelkező és/vagy alacsony népességű falvai környezetében feküdtek. A századfordulón egynapi járóföldnél többet kellett szekerezniük vagy gyalogolniuk a legközelebbi vasútállomáshoz a gyergyószentmiklósiaknak (47 km) és az ökörmezőieknek (41 km).

A városközpont és a vasútállomás közötti földrajzi térről, a vasútállomások vonzaskörzetének térbeliségéről 1901-es adatok tájékoztatnak.⁸ A 328 város központja és a vasútállomásaik közötti átlagos közúti távolság ekkor már csak alig 3,3 km.

A vasúthálózat jelentette kötött térkapcsolatok hatása a hálózat kitüntetett pontjain, a csomó- és végpontokban felerősödött. A forgalomnövekedést generáló csomó- és végponti fekvés hatásai azonban nem voltak egyöntetűek. A csomóponti fekvésből különösen azok a fővonal mentén található polgárosodott városok (pl. Nagyvárad, Debrecen, Kaposvár, Szombathely) tudtak sokat profitálni, melyekbe több, a tágabb környezetük közsékeit feltáró helyi érdekű pálya is becsatlakozott. A regionális vagy megyei központok csomóponti helyzetű vasútállomásai gyűjtőpontként funkcionáltak, az ezekben az állomásokba befutó szerelvények mellékvonali utasai elvétve utaztak tovább, mivel az összetett funkciókat ellátó városok felvevőpiacot jelentettek, és képesek voltak kielégíteni a hétköznapi beszerzői, bevásárlói igényeket és ügyintézési feladatokat. A végponti fekvés belső forgalomnövelő haszna az idők során, a vasúthálózat terjeszkedésével párhuzamosan egyre kisebb lett.⁹ A 20. század elején a végponti fekvésű

⁷ Az 1860-as években az alföldi városokban megjelenik a déligyümölcs (1861-ben összesen 835 tonna érkezik a tiszántúli városokba). A déligyümölcs-szállítási adatok volumenének stagnálása (az 1860–1870-es évtizedben) viszont arra mutat, hogy e termékek fogyasztói piaca az idők folyamán nem bővült.

⁸ Lányi – Szatmári (szerk.) 1902.

⁹ A végponti helyzet előnyét, illetve az elvesztéséből fakadó hátrányt szépen mutatja Szolnok esete. Szolnok 1847–1857 között a vasúthálózat egyik végpontja. A végponti fekvés elsődleges hasznélvezői azok a szolnoki kereskedők, akik a nagy értékű tárgyak vasúti szállítására szolgáló ún. gyorsáruforgalomra szakosodott üzleti kapcsolatrendszer építettek ki. A gyorsáruforgalomban mozgó árucikkeket a Szolnok határán túli települések fogyasztóihoz fuvaros vállalkozók juttatták el. A végponti fekvés elvesztése nagy érvágás volt számukra, Szolnok gyorsáruforgalma pillanatok alatt a töredékére zuhant. 1857-ben a *Vasárnapi Újság* ismeretlen levelezője Szolnokot haladni nem akaró városnak jellemezte, fejlődésére a vasút nem hozta meg a remélt hatást, „az országotat képező utcája kiköveztetett és finis, nincs több” (*Vasárnapi Újság* 1857. november 22. 512).

Bártfa vasútállomásának vonzaskörzetében fekvő 104, néhány száz fős népességű falu például nem volt képes akkora áru- és személyforgalmat generálni, hogy azok a bártfai vasútállomás adatsoraiban – természetesen a saját kategóriáján belüli összehasonlítás során – tükröződjenek. A kiterjedt földrajzi vonzaskörzetű városok (Dés, Beregszász, Nagykároly, Ungvár, Eperjes) között voltak olyanok, melyek utasforgalmát az állomásra messzebből is begyalogló vándormunkás-ság megegyezte. Ez idő tájt az alacsony népességű, a vasúttól távol fekvő falvak parasztsága számára a vonaton való utazás már az időszakai, távoli munkavállalás és/vagy kivándorlás eszköze. De voltak olyan vasúthiányos területek is, melyek népessége szinte meg sem mozdult (Székelyudvarhely).

A vasúthasználat mutatói alapján – jelen tudásom szerint – lehetetlennek tűnik olyan nem túlbonyolított, de mégis egységes szempontrendszert felállítani, amelybe minden egyes várost maradéktalanul be lehetne illeszteni. Sőt, a Beluszky–Győri-féle városhierarchia szerinti csoportokat, illetve a városi rangsot sem lehet „hozzáilleszteni” a vasúthasználat különböző csoportképző jellemzőihez. Nem lehet a regionális központok, megyeközpontok és középvárosok vasúthasználatát olyan módon bemutatni, hogy a kivételek nagy száma szét ne feszítse az egységes jellemzés elvárható koncepcióját. Mindazonáltal a városok vasúthasználati adatsoraiból néhány biztos összefüggés kirajzolódik. A városok népessége, a leszálló és felszálló utasok száma között erős a korreláció (0,8). Az érkező teheráru tömegét a helybéli ipari és kereskedelmi kereső népesség száma (korrelációs együttható 0,69) befolyásolja. A városi népesség számától nem függ a feladott teheráru tömege. A városokban működő részvénytársaságok tőkéje, a villanyáram-fogyasztás, a községi vagyon, a beruházásokra felvett kölcsönösszegek (illetve a beruházások célja), a népesség foglalkozási szerkezete és a vasúti áruforgalom volumenei között nincs matematikai összefüggés.

MOBILITÁS A TÉRBEN

1890-től a magyarországi vasutakon a személyforgalom látványos növekedésnek indult. 1888-ban a szállított személyek száma még alig 14, 1890-ben már 29 millió. 1900-ban a vonatok 64 millió utast szállítanak, tíz év múlva, 1910-ben már 140 millió főt. Tekintettel arra, hogy mindeközben a vasúthálózat hossza is növekedett (1890–1910 között közel kétszeresére), az utasforgalmi értékek valódi tartamát az egy pályakilométerre eső utasok mintegy ötszörösére növekvő értéke (1888: 1361, 1890: 2633, 1900: 3727, 1910: 6783) szemléletesebben tükrözi.¹⁰ Az utasforgalom emelkedésének üteme az 1890–1910 közötti évtizedben (különösen annak első felében) nagyobb volt, mint az 1900–1910

¹⁰ A hazai utasforgalom erős fellendülése sem volt elegendő arra, hogy Magyarország megközeleltse a nyugat-európai vasutak hasonló forgalmi értékeit. Az egy pályakilométerre eső utasok számáról 1895-ös nemzetközi adatok léteznek. 1895-ben a Magyarországon az egy pályakilométerre eső utasok száma 3556 fő, ugyanez Ausztriában 6093, Németországban 12034,

közötti periódusban. Az 1890-es évek első felében olyan tömegek léptek be a vasúthasználók táborába, melyek korábban a vonatokat soha, vagy csak elvétve vették igénybe.¹¹

Az utasforgalom városokra lebontott számításai olyan apróbb, a városok társadalmát feltáró részleteket is felszínre hoznak, melyeket a fentebbi, összefoglaló adatsorok elrejtenek a szemünk előtt. Az utasforgalom 1890–1910 közötti növekedési ütemét 118 város mintáján lehetett megvizsgálni. A számításokból kiderült, hogy 73 városban a személyforgalom növekedési üteme 1900–1910 között lelassult, 45 városban pedig a növekedési ütem felgyorsult. Az utasforgalom növekedési ütemének 1900–1910 közötti gyorsulása leginkább – bár nem kizárólagosan – az Alföld városaira (Szabadkára, Aradra, Debrecenre, Nagyváradra, Nyíregyházára, Újvidékre, Gyulára, Mezőtúrra) volt jellemző. Mindezt annak nyomaként értelmezem, hogy ezen városok népességéből (vonzáskörzetéből) olyan új szereplők is beléptek a vasút rendszeres használói közé, akik az előző évtized fellendüléséből még kimaradtak. Polgárosodásról van tehát itt szó, az életmód és a szokások változásáról. Ilyesfajta polgárosodásról a lassuló utasforgalmú városok halmazában már nemigen beszélhetünk, ott ezek a folyamatok már korábban, 1900 előtt lejátszódtak. Ez utóbbi városokban a vasúthasználók köre tehát tovább már nem bővül, az alsóbb néprétegek vasúthasználata eddigre szilárdan beépült az életmódba, a vasúti utazások gyakorisága pedig változatlanul (bár csökkenő ütemben) növekszik.

Összefoglalóan elmondható, hogy az 1889 utáni vasúti forgalomnövekedés alapját egy polgárosodó társadalom növekvő szükségletei képezték. Ezek az újszerű, életmódbeli, gazdálkodási szükségletek a vasúthasználatban viszont csak akkor tudtak megmutatkozni és tömegessé válni, amikor az állam beavatkozott a vasutak díj szabásába. Ez a mesterséges, térformáló tarifapolitika stimulálóan hatott a tradicionális paraszti térhasználat keretei között élőkre, és kiszélesítette a vasúthasználók bázisát.

A zónatarifa nem fejtett ki pozitív hatást a beutazott távolságok hosszára, hanem éppenséggel lerövidítette azokat. 1888-ban az egy főre eső átlagos úthossz 52 km volt, 1910-ben már csak 31 km. A beutazott átlagos úthossz a vizsgált évtizedekben folyamatosan, de igen apró lépésekben csökkent. A vasút utas-

Nagy-Britanniában 26268. A magyar utasforgalom sűrűsége ez idő tájt körülbelül az olaszországiával került azonos szintre.

¹¹ 1890 után az élclapok megtelnek a vasúti utazás szabályait nem ismerő parasztlétszámát megőrkítő történetekkel és rajzokkal. Menetjegyek áráról úgy alkudoztak egy jegypénztárban, mint a vásárban, megzavarodtak az indóházak „nagyvilági” környezetében stb. A vasútpárti néphangulat kialakulását egy a vasúthasználat és a vagyonosodás közötti kapcsolatot felvillantó költemény is érzékelteti: „Nem ám boszorkányság a vasúti zóna, / Hej, bár réges-régen divatban lett volna: / A ládafiában több pénz penészednék – / S a koldus nem málét, de pecsenyét ennék!” A vers *A zónatarifa rövid magyarázata, vagyis: olcsóért visz a vasút. A magyar nép számára megcselekedte és néhány ékes vasúti viccel megtoldotta Pokrócz Ádám* című ponyva-füzetben jelent meg 1889-ben. A dokumentumot a Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjteménye őrzi.

forgalmi „hasznossága” – össztársadalmi szinten – tehát nem a nagy távolságok (országrészeket vagy államhatárokat átlépő) viszonylag rövid idejű és kiszámítható áthidalásában rejlett. A vasút az egy napos járóföldön belüli térhasználatot tette intenzívebbé, gyorsabbá és kevesebb fáradsággal lebonyolíthatóvá. A vasút 1890 után tehát úgy vált a térhasználat részévé, hogy a térhez fűződő gazdasági érdekeltségek földrajzi távolságát nem tolta ki, 1900–1910 között a 30 km-en belüli utazásoknak az összes utazáson belüli aránya (68–70%) gyakorlatilag stabil maradt. Az ember térérdekeltségeinek stabilitását a közép- és nagytávolságú utazások változatlan arányaiban is megfigyelhetjük.

Az utasáramlási irányokról – honnét, hová utaznak az emberek – sajnálatos módon a statisztikai források alig szólnak. A beutazott zónákról Magyarország statisztikai évkönyvei tartalmaznak korlátozott körű adatokat. Néhány fontosabbnak minősített – de valójában esetlegességeket is jócskán tartalmazó – település¹² esetében az évkönyvekben szerepeltették a felszálló utasok úti céljait kilométer-övezetek szerinti csoportosításban. Néhány város esetében a térhasználat országos jellemzőin túlmenően árnyaltabb képet is fel lehet vázolni. A MÁV teljes zónaforgalmát összefoglaló adatsorok ugyanis eltakarják szemünk elől a helyi specifikumokat.

A városok egy szűk csoportja esetében a zónatarifa nemcsak a vasúthasználók tömegét szélesítette ki, és a 30 km-en belüli térkapcsolatokat tette intenzívebbé, hanem a térérdekeltségek földrajzi távolságát is kitolta. Ennek a folyamatnak a legszebb példáját Arad mutatja. A városnak az 1890-es évtizedben még változatlanul igen erős, domináns kapcsolatai vannak közvetlen környezetével. 1895-ben a városban felszállók 98%-a nem utazott messzebb 25 km-nél.¹³ Arad utasforgalmi kapcsolatainak ez a szélsőséges szerkezete a város és a környékbeli gazdálkodók közötti erős kapcsolatot, és némileg egy befelé forduló várost mutat.¹⁴ Aradnak a hozzá legközelebb, az 56–70 km-es zónában fekvő Temesvárral is gyengék az utasforgalmi kapcsolatai, 1895-ben alig kilencezer felszálló utazott Temesvárra.¹⁵ A térhasználatnak ez a sajátossága – a szomszédos forgalom szélsőségesen erős primátusa – azonban rohamosan eltűnik Arad életéből. A szomszédos forgalom aránya 1900-ban már csak 60%, 1905-ben 55%, 1910-ben már 49%. Mindez nem azt jelentette, hogy a város és vonzáskörzete közötti utasforgalmi kapcsolat gyengült: a szomszédos forgalomban az egy lakosra eső éves utazások száma ti. szinte változatlan maradt, 1900-ban 3, 1905-ben 3,4, 1910-ben 3,7. A növekedés a távolabbi úti célok (leginkább az

¹² 1900–1910 között 114 település évről évre változó halmazának térhasználati adatai bukkannak fel az évkönyvekben. Viszonylag teljes idősorokat 52 város esetében lehetett összeállítani.

¹³ 1903-ban az állam a zónák övezeti besorolását megváltoztatta. A szomszédos forgalomnak ettől kezdve a 30 km-en belüli utazások számítottak.

¹⁴ A befelé forduló Aradot az 1860–1870-es évek utasforgalmi adatai is mutatják. A városnak nincs vonzóereje Békéscsabától távolabb fekvő városokra.

¹⁵ Mindez fordítva már nem érvényes, Temesvárról Aradra a városban felszállók majdnem tíz százaléka (36 ezer utas) utazott.

Aradtól 116–225 km közötti zónákban fekvő városok, pl. Szeged, Szolnok) tekintetében következett be.

Hasonló folyamat játszódik le az 1900-as évtizedben Versecen, Zomborban, Sátoraljaújhelyen, Szabadkán, Kassán, Temesváron, Marosvásárhelyen, Újvidéken és Vácon.¹⁶ A szomszédsági kapcsolatok relatív arányának csökkenése elkezdődik Cegléden (1903-tól) és Kiskunfélegyházán (különösen 1908-tól). A szomszédsági kapcsolatok relatív aránya nem csökken, a középtávolságú kapcsolatok aránya pedig nem kezd növekedni Hódmezővásárhelyen, Orosházán, Szegeden, Kecskeméten, Debrecenben, Kaposvárott, Szolnokon, Nyitrán és Nagyszombatban. Világos, hogy a beutazott távolságok tekintetében az 1900-as évtizedben stabilnak tűnő városok halmazában ugyanazon jelenségek mögött eltérő okok húzódnak.

Első pillantásra logikusnak tűnik azt feltételezni, hogy a beutazott távolságok arányának változatlansága a városok foglalkozási szerkezetének sajátos lenyomata. Ezt a kézenfekvő magyarázatot azonban néhány példa cáfolja. Hódmezővásárhelyen és Kiskunfélegyházán az összes keresőn belül a mezőgazdasági kereső népesség hasonló arányú (1900: 64%). A félegyháziak térérdekeltségei viszont lassan tágulni kezdenek, az évtized végére a szomszédsági forgalom aránya mintegy 11%-kal csökken. Mindez nem történik meg Hódmezővásárhely esetében. Úgy vélem, ebben a szomszédsági zónában (a 21–25 km közötti távolságban) fekvő Szeged térbeli hatása mutatkozik meg. Szeged kielégíti a hódmezővásárhelyiek felmerülő igényeit, emiatt a vasúthasználatuk térszerkezete 1890–1910 között lényegében nem változik.

A vasúthálózat térbeli kötöttségeit más városok térhasználatában is tetten érhetjük. Brassóban a kereső népesség alig 6%-a élt a mezőgazdálkodásból, ennek ellenére a város szomszédsági forgalma 1900–1910 között 11%-kal nőtt. E forgalomnövekedés alapja az a szerencsés körülmény, hogy a Magyarország és Románia közötti vasúti határállomás, Predeal 30 km-re feküdt Brassótól. A környékbeli román települések lakossága így egy alig 1 koronába kerülő zónatarifajeggyel beutazhatott Brassóba. A szomszédsági forgalom arányának növekedése tehát a polgárosult Brassó országhatárt is átlépő kereskedelmi vonzóerejének térbeli kifejeződése. Az elmondottak ellentéte játszódott le Esztergomban. Esztergomban az egy főre eső utazások száma (1900-ban 6,08) a megyeszékhelyi rangjához képest alacsony színvonalon maradt, mindeközben a szomszédos Párkány utasforgalma abszolút értékben, de relatív összehasonlításban is jóval élénkebb volt. A közeli és a Bécs–Pozsony–Budapest-fővonalon fekvő Párkány állomását valószínűleg célszerűbben lehetett kihasználni, mint a városban fekvő helyi érdekű vonalat.

Az agglomerálódás kezdeti nyomait tükrözi Gödöllő helyzete. A településnek szinte csak Budapesttel voltak értékelhető utasforgalmi kapcsolatai, az itt vonatra szállók 97%-a a fővárosba utazott. Az utasforgalmi adatsorokból kiszámolható, hogy a 20. század első évtizedében megjelent a hivatásforgalom is a város életében, két-háromszáz fő használhatta naponta a vasutat.

¹⁶ A számítást csak 43 város halmazában lehetett elvégezni.

2. táblázat

Legnagyobb személyforgalmú vidéki városok 1890–1910 között

Város	Összes utas, millió fő	Egy főre eső felszálló utasok száma			Szomszédos forgalomban (1–30 km) egy főre eső utazások száma		Szomszédos forgalom (1–30 km) aránya az összes utazásban (%)	
		1890	1900	1910	1900	1910	1900	1910
Pozsony	26,9	4,15	10,62	10,78	11,56	11,47	77,84	73,78
Szombathely	26,3	13,09	20,24	37,26	6,91	9,69	70,92	62,52
Szeged	25,4	4,49	6,82	6,28	3,83	5,8	67,74	69,24
Szabadka	24,3	5,84	5,61	9,33	3,55	4,98	63,5	53,57
Arad	23,5	9,63	7,77	14,87	3	3,72	58,96	49,2
Temesvár	22,7	5,98	9,82	13,24	6,85	7,36	59,05	51,34
Debrecen	22,3	4,12	5,73	12,08	4,5	7,2	61,42	63,59
Nagyvárad	18,3	5,39	7,17	13,77	5,72	13,47	69,02	72,23
Újpest	18,2	4,90	13,12	13,70	9,99	n. a.	n. a.	n. a.
Győr	17	10,88	13,09	12,98	4,51	4,7	37,06	42,27
Kassa	16,3	6,96	12,48	12,95	4,51	3,55	61,47	44,14
Miskolc	16,3	9,48	8,00	10,45	4,47	8,73	55,92	59,95
Szolnok	15,5	11,36	13,72	20,95	8,75	12,35	60,46	59,27
Sopron	12,6	5,92	10,66	14,48	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Székesfehérvár	12,5	4,48	8,07	16,95	3,34	4,25	63,42	64,75
Vác	12,4	5,13	18,06	28,43	17,25	24,99	96,47	88,13
Kolozsvár	12	5,38	5,56	7,09	1,82	1,93	41,04	38,24
Szatmárnémeti	11,6	5,29	10,26	20,49	n. a.	12,68	n. a.	n. a.
Cegléd	11,5	4,74	8,85	10,80	6,89	9,74	77,72	71,55
Nyíregyháza	11,1	4,05	5,70	14,11	3,95	8,73	58,37	61,81
Brassó	10,4	4,36	6,54	8,78	3,2	6,44	41,22	52,1
Csáktornya	10	26,79	46,47	54,04	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Sátoraljaújhely	9,5	12,63	12,32	16,33	7,87	12,06	63,59	58,9
Kecskemét	9,3	1,31	3,01	7,86	2,68	7,04	73,84	74,57
Hódmezővásárhely	8,4	2,24	2,97	3,94	3,05	5,08	84,74	85,96
Zombor	8,2	3,30	5,87	10,09	4,29	5,33	65,46	50,31
Nagyszombat	7,8	6,00	14,25	21,27	11,72	15,03	68,55	70,74
Pécs	7,2	0,94	2,18	6,39	3,45	4,68	60,39	63,12
Versec	7,2	1,88	6,49	9,29	4,82	6,76	68,43	57,65
Hatvan	7,1	18,69	13,95	22,76	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.

Város	Összes utas, millió fő	Egy főre eső felszálló utasok száma			Szomszédos forgalomban (1–30 km) egy főre eső utazások száma		Szomszédos forgalom (1–30 km) aránya az összes utazásban (%)	
		1890	1900	1910	1900	1910	1900	1910
Gödöllő	6,8	32,75	27,37	33,33	26,55	32,47	96,9	96,9
Komárom	6,7	8,01	7,90	9,35	4,68	4,35	n. a.	n. a.
Kaposvár	6,6	7,07	6,65	37,27	5,58	12,12	61,13	61,65
Losonc	6,4	10,17	12,93	24,61	11,21	19,07	65,96	70,31
Lugos	6	3,45	7,07	16,78	3,13	7,03	44,43	41,88
Újvidék	6	4,86	3,71	9,98	3,5	5,33	51,14	40,92
Máramarosziget	5,9	5,40	8,18	8,35	8,45	8,6	73,43	67,85
Érsekújvár	5,7	2,99	7,95	18,53	3,72	9,67	46,53	52
Nagybecskerek	5,5	1,65	5,02	10,76	0,98	7,57	49,77	59,98
Nagykároly	5,5	5,10	7,22	18,99	4,06	8,06	45,31	41,49
Nagykanizsa	5,4	3,57	5,73	8,57	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Nagykikinda	5,4	3,17	4,05	7,22	4,42	6,67	67,4	67
Nagyszeben	5,4	5,43	0,68	17,10	7,51	10,83	76,36	62,52
Eperjes	5,3	7,57	10,85	9,45	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Zsolna	5,3	13,73	29,13	21,97	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Nyitra	5,2	3,08	8,35	15,78	6,11	13,68	73,17	72,46
Ungvár	5	6,11	8,14	8,90	3,19	n. a.	n. a.	n. a.
Szentés	4,7	0,61	3,12	6,92	2,15	5,45	70,57	78,4
Békéscsaba	4,6	6,12	8,44	7,82	n. a.	4,58	n. a.	n. a.
Beregszász	4,5	9,21	8,81	12,78	6,47	n. a.	n. a.	n. a.
Hajdúböszörmény	4,3	0,65	3,21	6,81	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Trencsén	4,2	9,28	0,00	34,69	n. a.	30,4	n. a.	n. a.
Munkács	4,1	5,73	5,24	9,56	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Besztercebánya	4,1	12,90	9,62	10,64	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Szigetvár	4,1	3,84	14,69	28,27	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Szerencs	4,1	18,07	17,04	31,80	9,47	n. a.	n. a.	n. a.

1890–1910 között 328 vidéki város közül a legnagyobb személyforgalmat¹⁷ lebonyolító vidéki város Pozsony. E két évtized alatt a pozsonyi vasútállomások összesen 27 millió utast szolgálnak ki. Az utasforgalmi rangsorban Pozsony után Szombathely (26 millió utas), Szeged és Szabadka (24–25 millió utas) következik. Aradon, Temesváron és Debrecenben 22–23 millió utazó fordult meg. Debre-

¹⁷ Le- és felszálló utazások összesen.

centől Nagyvárad utasforgalma (18 millió) összességében leszakadt, de 1908-tól roppant ütemben megélénkült. Nagyváradon 1908-ban az előző évhez képest 20%-kal megnőtt a városban felszálló utasok száma, és ennek következtében az 1908–1910 közötti három évben Nagyváradnak már akkora a felszálló utasforgalma, mint Pozsonynak. 15–17 millió utas fordult meg Győrben, Kassán, Miskolcon és Szolnokon. Bár Győr felszálló utasforgalma abszolút értékben emelkedő tendenciájú, a város vonzó energiái megcsappantak a század első évtizedében. Győr fokozatosan lejjebb csúszik a városok rangsorában: 1900-ban még kilencedik, 1905-ben tizenkettedik, 1910-ben már csak tizenhatodik. A 12–13 millió utasforgalmú városok, Szatmárnémeti, Kolozsvár, Vác, Székesfehérvár és Sopron közül a legelső 1908-ban látványos növekedésnek indul. A városban felszálló utasok száma – összefüggésben a Szatmárnémeti–Mátészalka közötti vasútvonal megnyitásával – egy év alatt megduplázódott. 1900–1910 között erősen feltörekvő város Nyíregyháza és Kecskemét. Előbbi a felszálló utasok számában 1900-ban a 21., 1910-ben már a 14. Még ennél is nagyobb ugrást hajt végre Kecskemét. A felszálló utasok száma a várost Lajosmizsével összekötő vonal megnyitása (1905) után dinamikus emelkedésnek indul, így az országos rangsorban 1910-re Kecskemét a tizedik helyre emelkedik. Mindent egybevetve e két évtized alatt négymilliónál több utas 56 vidéki városban fordult meg.

TÉRBELI SPECIALIZÁCIÓ

A gazdasági aktivitásként, sőt térbeli munkamegosztásként is értelmezhető vasúti áruforgalom jellemzése szinte szétfeszíti e tanulmány kereteit. Az áruterelés, -fogyasztás és -kereskedés térbeliségét az utasforgalomnál ugyanis jóval bonyolultabb kontextusok formálták. Városaink áruforgalmát a feladott és érkező áruk tömege, az áruk fajtái, a feladott áruk célállomásai, az érkező áruk származási helyei alapján, sajnálatos módon eltérő időintervallumokban – módszertani problémákkal¹⁸ nehezítve – lehet megvizsgálni.

Az állam a zónatarifa sikere után 1891-ben az árudíj szabásban vezetett be tarifacsökkentést. Az új tarifapolitika abból indult ki, hogy minden egyes fajta árucikknek más és más a szállítási képessége, azaz a termékekre rakódó szállítási költség megszabja az értékesítés potenciális akcióradiusát. Olyan fuvardíjakat kell tehát képezni – akár a szállítási költségek mesterséges leszorításával is –, melyek kitérítik azt a földrajzi teret, amelyben az egyes termékeket még érdemes értékesíteni. Az új árudíj szabás a zónatarifához hasonlítható forgalomnövekedést azonban nem eredményezett. Az egy pályakilométerre eső teheráru

¹⁸ A módszertani problémák legfontosabbika: az árucikkek értékében megtestesülő minőségi különbséget (hozzáadott érték), ill. ezek térbeli vetületeit nem tudom bemutatni. Nem ugyanazt jelenti egy tonna követ, vagy egy tonna bort előállítani és elszállítani. A nagy hozzáadott értéket tartalmazó árucikkekre szakosodott városok árutermelői kultúráját az adatok nem képesek kifejezni.

tömege 1890–1910 között 43%-kal emelkedett. Mindent egybevetve a századfordulón a MÁV a kedvezményezett tömegtermékeket (pl. a gabonát és a cukrot) nagy távolságra (400 km felett) olcsóbban szállította, mint az Osztrák vagy Porosz Államvasutak. A századfordulón a teheráru átlagos szállítási távolsága Magyarországon alig több mint száz kilométer.

209 város áruforgalmának adatsorai alapján a magyarországi városainkat négy nagyobb, de nem egyforma létszámú csoportba lehet sorolni:

- változatos (ipari-mezőgazdasági) termelői környezetű, nyersanyag-szükségletű és polgárosodott fogyasztási kultúrát felmutató városok;
- egyoldalú szerkezetű, tömegtermelői környezetű városok;
- árutovábbító szerepkörű városok;
- jelentéktelen termelői környezetű és elhanyagolható fogyasztású városok.

Mielőtt e négy csoport jellemzőinek bemutatására rátérnék, hangsúlyoznom kell, hogy ez a csoportosítás nem a vasúthálózat térbelisége, hanem a város és vasútállomása közötti kapcsolat milyensége alapján történt. E kettő közötti különbséget leginkább a vasúti csomópontok felől érthetjük meg: a csomóponti szerepkörből fakadó forgalom nem következménye a város összetett belső működésének.

A változatos termelői környezetű, nyersanyag-szükségletű és polgárosodott fogyasztási kultúrát felmutató városok halmazát valamennyi regionális, illetve megyeközponti szerepkörű városaink túlnyomó többsége alkotja. Olyan városok tartoznak ide, melyek vonzáskörzetében fejlett a kereskedelem és számottevő a polgárság. Az itt élők áruterelő és árufogyasztó képessége növekszik. A város termelőüzemei a vasúton beáramló nyersanyagokra is támaszkodnak, a városlakók fogyasztásában pedig érezhetően jelen vannak a távolabbi vidékekről származó termékek. E városok kereskedelmi vonzóerejében – piacképes árucikkeik vasúti szállítási képességétől függően – természetesen nagy különbségek is lehetnek. A földrajzi tér jelentette értékesítési korlátokat leginkább az Aradon vasútra feladott árucikkek (bor, sör, pálinka, őrlemények, cukor) törték át: az aradi árucikkek fogyasztói nemcsak az alföldi, de az erdélyi és felvidéki települések is. Az aradi kereskedők térbeli kapcsolatrendszerével a többi regionális jelentőségű város nem tudta felvenni a versenyt. Például Nagyvárad termékeinek elsődleges fogyasztói piacát Bihar megye jelentette, a város árucikkei a Szolnok–Debrecen-tengelytől északabbra ritkán jutottak el. Temesvár termékeinek elsődleges értékesítési területe a bánáti megyék. A Nyíregyházáról vasútra kerülő termékek a debreceni fogyasztói piacra nem tudnak betörni, a szabolcsi megyeszékhely kereskedői inkább Zemplén irányába terjeszkednek. A kiskunsági városok kereskedelmi erőterének térbeli alakjában a fővárosi fogyasztói piac vonzóereje tükröződik.

Az egyoldalú szerkezetű, de tömegtermelői környezetű városok (Salgótarján, Petrosény, Tornalja, Vajdahunyad stb.) halmazában azon szűk fogyasztói piaccal rendelkező kisvárosok találhatóak, melyekből egyetlen termelőüzem egyetlen termékcsoportja szokatlanul nagy tömegben távozik. A karakteresen ásványi nyersanyagok kitermelésével és fafeldolgozással (épületfa, tűzifa stb.) foglalkozó váro-

sok sajátossága, hogy a nagy tömegű feladottáru-forgalommal szemben az ide érkező áruk tömege elenyésző. A salgótarjáni vasútállomás 1890–1910 között 15 millió tonna szenet továbbít, a kisváros és a bánya szükségleteire viszont ugyanezen időszakban alig több mint 400 ezer tonna áru érkezik. Az áruforgalom e szélsőséges volumenei elfedik a polgári szükségleteket, a kisváros belső fogyasztását. Cukorgyártása miatt e csoportba emelkedett Szerencs. Szerencs állomása az 1890-es évtizedtől országosan is kiemelkedő áruforgalmat bonyolít le, 1892-ben a feladott áru tömege először haladta meg a százezer tonnát. A feladott áru volumenére jellemző, hogy a korszakban hasonló tömegben csak a Pécs környéki szénbányák, a kőbányai sertéshizlalda és az ózdi vasművek adott fel elszállításra árut. A folyamatos működésű bányák, iparvállalatok termékei fogyasztási piacának térbeliségét 1895-ös adatsorokból lehet ábrázolni. A kőszén és a cukor nagytájakon átívelő értékesítési területét a konkurens gyártók igen, a vasúthálózat szerkezeti kapcsolatai viszont nem befolyásolják.¹⁹

Az árutovábbító szerepkörű városok szűk csoportjában azok az alacsony népességű települések találhatók, melyek csomóponti helyzetű vasútállomásain kiemelkedő tömegű áru áramlik keresztül. Ezeknek a vasútállomásoknak a forgalma nincs kapcsolatban a helybéli város belső életével. Az átáramló tonnaszáz- ezrek elfedik a kisvárosi lét fogyasztását, a helybéli árutermelők aktivitását. Ilyen város Csáktornya, Kiscell, Barcs vagy Mohács. Ez utóbbi kettőben a forgalmat a vasút és a vízi út közötti kapcsolat, azaz a kikötői forgalom is megemelte.

A városok negyedik – jelentéktelen termeléssel és elhanyagolható fogyasztással jellemzett – csoportjába tartozik néhány perifériás helyzetű megyeközponti szerepkörű város, több középváros és a legtöbb kisváros. Az árutermelés jelentéktelensége nem színvonaltalanságot, sokkal inkább a vasúti áruforgalomba kerülő mennyiségi kritériumot jelent. A Zalaegerszegen, Esztergomban, Lőcsén vagy Pancsován feladott áruk tömege és szerkezete nem utal az ipari termelés fejlődésére, hasonlóképpen a beérkező áruk volumenei sem tükrözik a növekvő fogyasztási igényeket. A tipikus kisvárosi állomások vonzáskörzetében nincs ipari termelőüzem, a helybeliek mezőgazdálkodásból élnek. Az ilyen települések vasútállomására azon terményfeleslegek kerülnek, melyeket az utazó kereskedők alkalmanként összevásárolnak. Az ilyen helyzetű kisvárosokba alig-alig érkezik áru, azok is inkább alapvető termékek (tüzelőanyag, só), vagy némi petróleum, vasáru, sör stb. Az itt élők számára a vasúthasználat inkább egyéni élethelyzetre adott válasz, mintsem az életmód része.

Mely vidéki városok áru- és személyforgalma volt kiemelkedő 1890–1910 között? A következőkben bemutatott három ábrát az áru- és személyforgalom volumenei alapján szerkesztettem. Valamennyi ábrán az x tengely az egy főre eső felszálló utasok számát, az y pedig az egy főre eső feladott áru tömegét (tonna) mutatja. E két dimenzió közé helyezett városaink többsége a diagramok

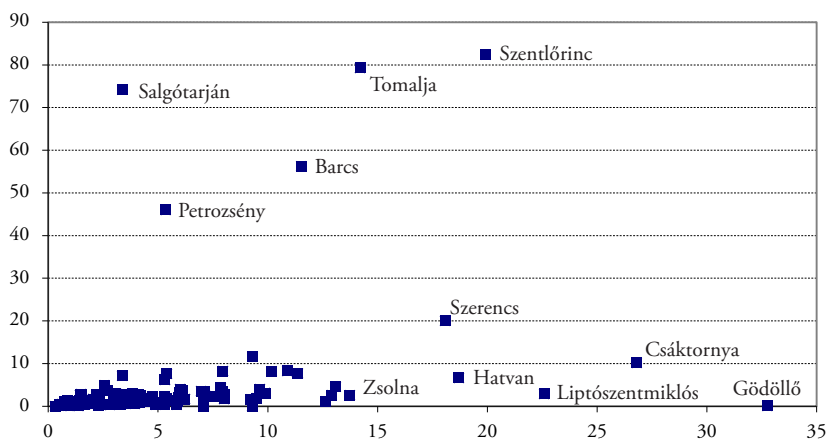
¹⁹ Egy példa: a mezőhegyesi cukornak nincs piaca a Barcs–Kecskemét–Cegléd–Debrecen-tengelytől északabbra, a szerencsi cukor viszont benyomul az ettől a tengelytől délebbre eső területekre.

értékeinek sűrűsödésében (megnevezések nélkül) található. A forgalom tízévenkénti elmozdulását mutató ábrák a város-vasút közötti kapcsolat szövevényes törtérijának újabb részleteit fejtik fel. Miért van az, hogy a csomóponti fekvésű kisvárosok vasútállomásai közül csak néhány volt képes olyan kiemelkedő forgalmi volumeneket felmutatni, hogy az a bemutatott diagramokban látszódjon? Csáktornyanál, Barcsnál ugyanis jóval több volt a csomóponti fekvésű kisváros. Úgy látom, hogy a csomóponti fekvésű kisvárosok felemelkedésében a vasútvonalak tulajdonviszonyai is tükröződnek. Az eltérő tulajdonú és eltérő kezelésű vasútvonalak találkozásában lévő csomópontokban a teheráru ugyanis nem pusztán áthaladt. A vasúttársaságok közötti pénzügyi elszámolás miatt a beérkező, de továbbításra kerülő árut a nyilvántartásokban kétszer szerepeltették: egyszer úgy, mint valamely vasúton beszállított érkező árut, majd úgy, mint egy másik vasútra feladott árut. Erre a különbségtételre azonban nem volt szükség azokban a csomópontokban, melyeknek minden vonala állami tulajdonban állt. Barcsnál a Déli Vasút, a MÁV és a Mohács–Pécsi Vasút találkozott, Csáktornyanál a Déli Vasút és a Dunántúli HÉV vonalai futottak össze.

A diagramokban érdemes megfigyelni Kaposvárnak és Szombathelynek az utas- és az áruforgalomban a regionális szerepkörű városokénál is kiemelkedőbb pozícióját. Mindkét csomóponti fekvésű város vasúthálózati helyzete rendkívül kedvező volt, mert az állomásaikba befutó helyi érdekű vonalak tágabb környezetet minden irányból feltárták. E két város értékeiben nem pusztán lakóik aktivitása mutatkozik meg, hanem a vasúthálózattal feltárt Vas és Somogy megyei parasztság árutermelő és -értékesítő (piacozó) munkája is.

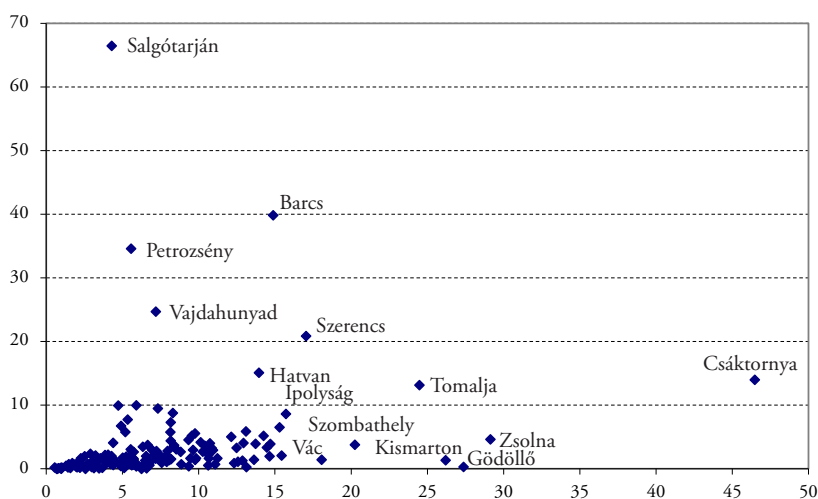
1. ábra

A vidéki városok személy- és áruforgalma 1890-ben



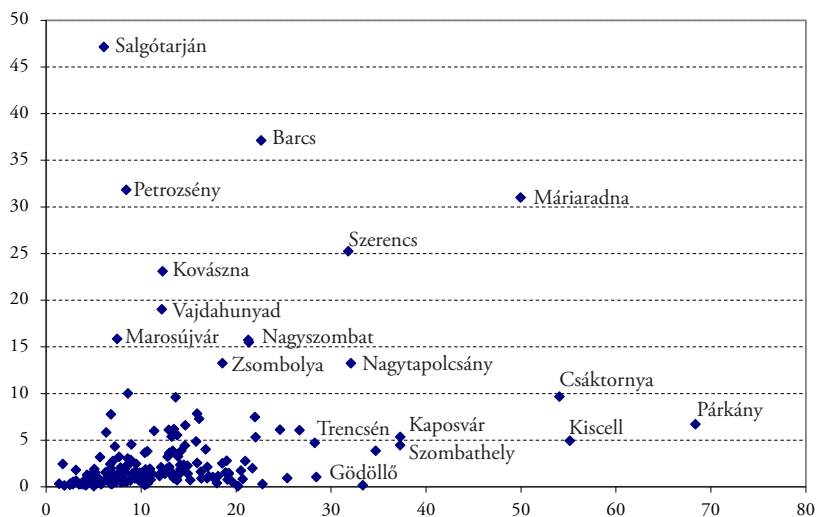
2. ábra

A vidéki városok személy- és áruforgalma 1900-ban



3. ábra

A vidéki városok személy- és áruforgalma 1910-ben



Összefoglalva az elmondottakat, úgy látom, hogy a vasút városfejlődésre gyakorolt hatásai gazdaságpolitikai döntések következményeképp az 1890-es évektől hatványozódtak. A modernizációs és polgárosító hatásokat azokban a városokban lehet kimutatni, amelyekben a fejlődésre az egyéb feltételek (tőke,

munkaerő) is adottak voltak. Alapvetően a tömegtermeléssel foglalkozó gazdasági egységek reagáltak leggyorsabban a vasút jelentette időjárás-független szállításra, az ilyen termelőüzemekkel rendelkező városokban generálódott relatíve a legnagyobb áruforgalom. A helyi vasúthasználatot feltáró mutatók szélsőséges és rövid időn belüli ingadozásában egy-egy helybéli esemény (közeli vasútépítés, új gyár nyitása, egy bánya bezárása) tükröződik. A kezdődő agglomerálódást és a hivatásforgalmat csak szórványos főváros környéki példákban lehet felfedezni.

A vasúti szállítás jelentette modernizációt a helybéli termelőknek csak egy része használta ki, jócskán rendelkezünk adatokkal iparvállalatokról, melyek termékeiket változatlanul fuvarszekerekkel juttatják el a környékbeli fogyasztókhoz. Hasonlóképpen a parasztgazdaságok terményfeleslegei is inkább a közeli városi piacokon kerültek értékesítésre, vagy bekerültek a specializálódott gyűjtőkereskedelem szállítási és értékesítési láncába. Nagyságrendileg több áru (bár jóval rövidebb szakaszokon) mozog az utakon, mint a tehervonatokban, és persze többet gyalognak, mint vonatoznak az emberek.

FORRÁSOK

Adatok a magyar vasutak ... évi állapotáról és üzleti eredményeiről valamint az ... évi összesített eredményekről. Budapest, 1898–1910.

Edvi Illés Sándor: *A Magyar Királyi Államvasutak és az üzletükben lévő Helyi Érdekű Vasutak áruforgalmi viszonyai: kereskedelmi monográfia.* Budapest, 1896.

A kereskedelemügyi miniszternek mint azon évben még közmunka- és közlekedésügyi miniszternek ... évi működéséről a törvényhozás elé terjesztett jelentése. Budapest, 1889–1898.

Közgazdasági és Statisztikai Évkönyv. 1894–1895. Szerk. Jekelfalussy József – Vargha Gyula. Budapest, 1896.

Lányi Róbert – Szatmári J. Jenő (szerk.) 1902: *Forgalmi és távolság mutató.* Budapest.

A Magyar Királyi Államvasutak 1890. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1891.

A Magyar Királyi Államvasutak 1900. évi állapota valamint üzleti eredményei. Budapest, 1901.

Magyar Királyi Államvasutak: Függelék az 1910-ik évi üzletjelentéshez. Statisztikai adatok. Budapest, 1911.

Magyar statisztikai évkönyv. Budapest, 1893–1910.

A magyar városok statisztikai évkönyve. Szerk. Thirring Gusztáv. Budapest, 1912.

HIVATKOZOTT IRODALOM

Beluszky Pál – Györi Róbert 2005: *Magyar városhálózat a 20. század elején.* Budapest – Pécs.

Eszik Veronika

A vasút Ferencvárosban

Egy nagyvárosi ipari zóna térszerkezeti vizsgálata

A vasútépítkezések hatásaival, a vasút társadalomalakító szerepével foglalkozó társadalomtörténeti irodalom folyamatosan bővül, gazdagodik. Ez a tanulmány két olyan szemponttal kíván hozzájárulni a kutatásokhoz, amelyek ez idáig kevés figyelemben részesültek. A magyar vasúttörténet-írás azon ága, amely a társadalomtörténeti jelenségek megragadását tűzi ki célul, sajátosan a vidékre koncentrált, legtöbbször a rurális lakosság polgárosodásának, illetve a vidéki városok modernizációjának folyamatában igyekszik elhelyezni a vasút megjelenését.¹ Azok a vizsgálatok, amelyek a vasútépítések társadalomformáló következményeiről és az urbanizációhoz, modernizációhoz való hozzájárulásáról szólnak, általában egy-egy vidéki várost elemeznek, Budapestre vonatkozóan azonban mindmáig hiányoznak. A szakirodalom Budapest esetében jellemzően a fővárosnak a vasúthálózatban betöltött országos központi szerepét emeli ki, a lokális hatások vizsgálatának mellőzésével. Utóbbiak megragadása valóban összetett feladat: a magyarországi vasúthálózat monocentrikus szerkezetéből adódóan minden fontosabb útvonal a fővároson keresztül vezet, ugyanakkor ezek nem feltétlenül budapesti, sokkal inkább országos jelentőségűek, országos gazdasági és társadalmi hatást fejtenek ki. A főváros életében és fejlődésében betöltött szerepük csak bonyolult összefüggésrendszerben értelmezhető, ahol számos más tényezővel együtt alkotják azt az infrastruktúrát, amely háttérül és motorjául szolgált Budapest 19. század végi sikertörténetének. Sokatmondó ebből a szempontból, hogy Közép-Európa legnagyobb vasúti csomópontjának, a ma mintegy 140 hektáron elterülő Budapest-Ferencváros MÁV-állomásnak a jelentőségét a IX. kerületről megjelent helytörténeti munkák is – egy kivétellel – következetesen mellőzik.²

Jelen munkában ennek az országos, sőt nemzetközi fontosságú budapesti csomópontnak az esetén keresztül éppen a vasútépítkezések helyi hatásait kívánom vizsgálni. Ezek elkülönítéséhez hasznosnak véltem egy olyan megközelítés alkalmazását, amely felé eddig szintén ritkán fordult a vasúttörténészek érdeklődése: a társadalmi térhasználat vizsgálatát. Ez az eljárás azért is tűnt kézenfekvőnek, mert a vasútépítés minden esetben radikális beavatkozást jelent

¹ A számos ilyen jellegű kutatás közül kettő: Halász 2008; Gidó 2008; illetve a témáról összefoglalóan: Majdán 2010 és Sári (szerk.) 2011.

² Míg az egyetlen helytörténeti összefoglalás: Xantus 1959. Azóta megjelent kevésbé átfogó munkák: Szabó-Pap 1986; Lukács (szerk.) 2001; illetve két album a kerületről: Gönczi – Winkelmayer 2002; Gönczi – Winkelmayer 2008. A helytörténet kiemelkedő eseményeit (köztük a vasút megjelenését) és a jelenlegi területfejlesztést párhuzamosan ismerteti: Götz – Orbán (szerk.) 2010.

a természetes és az épített térbe egyaránt, így jól megragadható változást eredményez az érintett települések szerkezetében.

Az általam vizsgált vasútvonal a budapesti indóházakat összekötő körvasút. A köré épülő Külső-Ferencváros (természetesen Kőbányával és a Józsefvárossal szerves egészset alkotva) olyan városi tér lett, ami korábban nem létezett Magyarországon: nagyvárosi ipari zóna, gyárváros. Füstölő kéményeivel, széles utcáival, hatalmas csarnokaival és bérkaszárnyáival, kikötőivel és vasútállomásaival a városfejlődés egy újabb szakaszának legkorábbi reprezentánsa volt. Vizsgálatom középpontjában ennek a fizikai térnek a szerkezete és emberi használata, illetve a tér városi alakzatainak kölcsönzött *jelentés* áll, ez teszi – Gyáni Gábor megfogalmazása szerint – a várost *szociális* vagy *társadalmi* térré.³ Másként: a társadalmi tér fogalma azt a meggyőződést tükrözi, hogy a társadalmi viszonyok bele vannak írva a térbe, a tér e viszonyok eredményeképpen jön létre, és ezért a történettudomány forrásként tekinthet rá.⁴

A budapesti indóházakat összekötő vasúti fővonal építéstörténete ez idáig szintén megíratlan fejezete a magyar vasúttörténetnek. Ez az építkezés képezi ugyanakkor az általam bemutatni kívánt társadalomtörténeti jelenségek kontextusát, így vázlatos bemutatása mindenképpen indokolt.

A BUDAPESTI INDÓHÁZAKAT ÖSSZEKÖTŐ VASÚT ÉS A FERENCVÁROSI PÁLYAUDVAR

A kiegészési tárgyalások úgy rendelkeztek, hogy a magyarországi vasútépítések ügye az országgyűlés hatáskörébe kerüljék (1867: XII. tc. 65. §). A budapesti indóházakat összekötő vasúti fővonal és a hozzá tartozó állandó vasúti Dunahíd építésének előkészítéséről már közvetlenül ezek után, 1868-ban döntött az országgyűlés.⁵ Az alig tíz kilométernyi sínpár megépítése, a pesti és budai oldal, valamint Kelet- és Nyugat-Magyarország vasúti összeköttetésének megteremtése nyilvánvaló, elemi érdeke volt az egyre inkább árutermelésre és (gabona)exportra berendezkedő magyar gazdaságnak. A reformkori közlekedéspolitikai és eszmei előzmények következtében a gabonatermelő Alföld és a gabonát felvásároló vámkülföld és vámbelföld összekötése a kiépülő dualista rendszer viszonyai között nem történhetett máshol, mint a fővárosban.⁶ Ez irányba hatott mind a Budapest-központú centrális vasúthálózat koncepciója,⁷ mind az a közmegegyezés,

³ Gyáni 1992: 11.

⁴ Szekeres 2008: 90. A cikk a „társadalmi tér” paradigma historiográfiai összefoglalóját tartalmazza, többek között Henri Lefebvre és Michel de Certeau fogalmait idézve. Részletesen foglalkozik a társadalmi térhasználattal könyvének bevezetőjében: Gyáni 1998: 12–22.

⁵ OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet. 1148–1246. sz.

⁶ Majdán 1987: 74–77.

⁷ Erdősi 1988: 42–54.

amelyet Budapest-gondolatnak is nevez a várostörténeti szakirodalom,⁸ vagyis hogy Pest-Buda valódi fővárossá tétele az egész ország érdeke.

Mindezen evidenciák következtében a képviselő- és felsőházi viták inkább csak a pontos nyomvonal meghatározására korlátozódtak. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium előzetes tanulmányai során a következő szempontokat határozta meg a körvasút építésével kapcsolatban:

„1. Hogy a pálya az országos és helyi érdekeknek megfelelőleg csak is a városok déli részén vezettethetik; [...]

3. hogy az összekötő-vasut forgalma csakis egységes és pedig az adott viszonyoknál fogva a m. kir. államvasutak kezelése alatt felelhet meg a kívánalmaknak;

4. hogy ily egységes kezelés célszerű lehetségesítésére az összekötő pályának minden meglevő és jövőben remélhető pálya által könnyen elérhető rendezési pályaudvarral kell bírnia, s végre

5. hogy a m. kir. államvasutak jelenlegi pályaudvara mostani forgalmának sem felel meg, s így a legcsekélyebb többletet sem képes befogadni.”⁹

Az indóházak elhelyezkedése mellett – amelyek közül az „államvasutak jelenlegi pályaudvara” az akkori nevén Losonczy, vagyis a mai Józsefvárosi pályaudvart jelöli – meghatározó szempont volt, hogy a vonal rövid és olcsón kivitelezhető legyen, valamint megfelelő helyen metssze a szabályozás alatt álló Dunát, hogy a kiépítendő közraktárakkal, silókkal kapcsolatba hozható legyen, illetve hogy „olyan helyen vezetessék, mely alkalmas gyárak és más oly telepítvényeknek a vasút mindkét oldalán való létesítésére, melyeknek közvetlen vasúti összekötetésre van szükségök”.¹⁰

Az előtanulmányok után az 1872-es év elejére született meg a beruházást elrendelő törvény, az 1872. évi IX. törvénycikk, amely a fentiekkel összhangban arról is rendelkezett, hogy az építendő az állam, a működtető vasúttársaság pedig a Magyar Királyi Államvasutak legyen. Utóbbi ekkor még csak a magyar vasúthálózat 16%-át tartotta kézben,¹¹ az összekötő vasút kezelése kapcsán viszont fel sem merült, hogy magántársaságnak adják a feladatot. Elrettentő például Bécs szolgált, ahol a város körvasútja öt különböző társaság tulajdonában volt, amelyek háromévente váltották egymást a vonal kezelésében, hiszen annak egységességét a közbiztonsági szempontok és az egyszerűség kedvéért is biztosítani igyekeztek.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Vasútépítészeti Igazgatóságán belül fel is állt egy különálló építési osztály az összekötő vaspálya és a vasúti Duna-híd kivitelezésének levezénylésére.¹² Megindulhatott tehát a munka, a tervezés és az építkezés szakasza. Az 1873-ban kitört gazdasági válság,

⁸ Csorba 1993.

⁹ OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet. 1148–1246. sz.

¹⁰ OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet. 1148–1246. sz.

¹¹ Pogány 1980: 20.

¹² BFL II.1.a. 950/1871.

a nyomvonalviták, az árvizek hátráltatták ugyan, de nem akadályozták meg az összekötő vasút felépítését.¹³ A vonalon végül két megállóhely kiépítése mellett döntöttek: egy személy- és egy rendező pályaudvart jelöltek ki. Előbbit végleges helyén, „a kerepesi- és csömöri út között a jelenleg omnibus istállók által részben elfoglalt térségen”¹⁴ jelölte ki a közlekedési minisztérium állandó vasúti bizottsága, ahol ma is áll a Keleti pályaudvar grandiózus épülete. A rendező végül a Ferencvárosban valósult meg, rendező és teherpályaudvarként, mint erről később részletesen szó lesz. A Duna-hídon áthaladó vonatokat a budai oldalon Kelenföld állomás fogadta, a szárnyvonalakon pedig további állomáshelyek létesültek.

A nehézségek és a késlekedés ellenére tehát, a tervezett időpont után mintegy két évvel, 1877. október 23-án ünnepélyes keretek között átadták a budapesti indóházakat összekötő vasúttal együtt a Ferencváros állomást is.

Tolnay Miklós, a Magyar Államvasutak igazgatója ünnepi beszédében kifejtette:

„Magyarországban, mióta az első sínszál lerakott, a mainál fontosabb tény e téren nem történt. Ezen kisvasut van hivatva Magyarországnak két hálózatba választott vasutait összekapcsolni, visszanyerni ezeknek a külföldi gabonapiacait, [...] levinni kereskedelmünket a tengerhez és végül csakis ezen kisvasut által lesz lehetséges Magyarország kereskedelmét a fővárosban összpontosítani.”¹⁵

A IX. kerület előljáróságának orvostanrendőri és műszaki bejárásai jegyzőkönyve szerint a vonal felépítményei között találjuk a későbbi hatalmas kiterjedésű ferencvárosi vasúti csomópont magjának tekinthető egyemeletes indóházat és bővítményeit (egy kétemeletes hivatalházat és öt földszintes őrházat).¹⁶ Már a megnyitás pillanatában nyilvánvaló volt, hogy Ferencváros az áruforgalom egyik központja lesz, s így állomása minden valószínűség szerint terjeszkedni fog. A *Pesti Napló* tudósítója szerint:

„... láttuk a pálya egyik legcsinosabb magas építményét, a ferencvárosi állomásépületet, de hiába kerestük a raktárakat, melyekben a Ferencvárosból érkező teherszállítmányokat le lehetne rakni. Csakugyan úgy értesültünk, hogy »egyelőre« a ferencvárosi állomás jóformán csak a közvágóhid szállítmányaira fog szorítkozni. Pedig az állomás már most is igen jelentékeny forgalommal bírhatna, a m. kir. államvasut budapesti indóházában is volt alkalmunk erről meggyőződni. Az egész pályaudvar

¹³ Az építkezés részletes leírását hátráltatja a források töredékessége. A MÁV anyagai közül éppen a korszakunkra vonatkozó iratokból semmisült meg tetemes mennyiségű forrás. Többek között a MÁV irattárának megmaradt dokumentumait felhasználva a rekonstruálható részleteket feldolgoztam szakdolgozatomban: Eszik 2012.

¹⁴ OGYK Képviseelőházi irományok, 1869. XIII. kötet. 1247–1350. sz.

¹⁵ A budapesti összekötő vasút. *Pesti Napló* 1877. október 23. 2.

¹⁶ BFL IV.1407.b. 37242/1877.

el volt lepve teherkocsikkal és ponyvával letakart gabonaszákokkal, [...] az összehalmozott szállítmány oly sok, hogy az összekötő vasut mai első vonata [...] tán bal esetet is szenvedhetett volna. [...] Most, hogy az új vasut elkészült, a ferencvárosi állomást igen jól lehetne értékesíteni, hogy a budapesti indóház a forgalmat jobban győzze. A Ferencváros forgalma is sokat nyerne ezáltal.”¹⁷

Az aggodalmak fölöslegesnek bizonyultak, a Budapest–Ferencváros állomás története egészen az 1990-es évekig a folyamatos bővítésekről szólt.

Az állomás bővülésének, funkciói sokasodásának hátterében alapvetően két, egymással párhuzamosan zajló és részben összefüggő folyamat állt. Egyrészt az államvasutak hálózatának fejlesztése során újabb és újabb vonalak futottak be a fővárosba, és ezek mindegyike az összekötő vasúthoz kapcsolódott – e pályák kiszolgálása, rendező és teherpályaudvarként is, részben a Ferencváros feladata lett.

A másik meghatározó folyamat a vasút körül szerveződő, alakuló ipari zónához köthető. A pályaudvar feladatai úgy sokasodtak, ahogy a Ferencvárosba települt üzemek, gyárak, malmok, raktárak száma nőtt, és iparvágányok sora kapcsolódott rá az összekötő vasút pályájára, lehetőleg minél közelebb az átrakódás, árumozgatás feladatait ellátó pályaudvarhoz. Ez az egyre sűrűsödő iparvágány-hálózat, valamint a megépült szárnyvonalak valóságos labirintusa Kőbányától egészen a Duna-partig meghatározta Külső–Ferencváros arculatát.

Ez a látványos dél-pesti iparfejlődés szorosan összefüggött a nemzetgazdaság makrofolyamataival – többek között azzal a ténnyel, hogy bizonyos jelentős vasúti fővonalak fővárosi bekötése az összekötő vasút vonalán valósult meg. Négy nagy forgalmú vonalról van szó: egy a fővárost a romániai gabonatermelő vidékekkel hozta kapcsolatba (a Budapest–Brassó- illetve Budapest–Arad-vonalak Szolnokig együtt haladtak), az 1882-re elkészült zimonyi fővonal a balkáni kapcsolatok szervezését egyszerűsítette le (a szerbiai sertésszállítmányok a ferencvárosi központú élőállat-kereskedelemben játszottak főszerepet), a budapest–újszónyi vonal Bécs jobb Duna-parti, a bal partinál lényegesen gyorsabb elérését tette lehetővé, végül az összekötő vasút ezen szakaszához csatlakozott az a sínpár, amely Fiumét „Budapest tengeri kikötőjévé” tette.¹⁸ A Fiuméig vezető vasút magánkézben lévő szakaszait 1890-re a magyar állam megvásárolta, így már egységes tarifa mellett jutottak el Budapestre a tengeri kereskedelemről származó áruk, a déligyümölcsök, és legfőképpen a kőolaj, 1894-ben mintegy 45,7 ezer tonna. Utóbbi számára Fiumében külön kikötő, a Ferencvárosban hatalmas raktárak épültek.¹⁹ Ezekkel az építkezésekkel lényegében a fővonal hálózat az ország minden vidékére eljutott, a továbbiakban már csak a helyi érdekű vasutak hálózatának kiépítése zajlott.²⁰

Az összekötő vonalszakasszal és a vasúti híddal Budapest a térség nemzetközi áruforgalmának középpontjába került, európai viszonylatban „kis hatótávolságú

¹⁷ A budapesti összekötő vasút. *Pesti Napló* 1877. október 23. 2. (Kiemelés tőlem – E. V.)

¹⁸ Majdán 1987: 97; Keller 1992: 338–362.

¹⁹ Frisnyák 2010: 177–183.

²⁰ Kövér 1982: 78.

világvárossá” fejlődött.²¹ Ugyanez a folyamat a IX. kerület számára soha nem látott ütemű növekedést tett lehetővé.

A ferencvárosi vasúti csomópont nem kizárólag a nagy államvasúti fejlesztések hatására növekedett. Mind a már korábban a kerületben működő üzemek (például a Flóra Első Magyar Stearin-gyertya és szappangyár, vagy a Concordia Gőzmalom Rt., mindkettő 1868-tól), mind a vasút átadása után ide költözők (például a Hedrich és Strauss cég Budáról helyezte át a Királymalom telephelyét a Soroksári útra 1880 körül²²) igyekeztek megteremteni a kapcsolatot a kerületet sűrűn behálózó – országos – vasútvonalakkal. A makrofolyamatok és a lokális történések összefüggéseit mutatja egy kiragadott, de jellemző példa: a ferencvárosi fiókgázgyár létesítése és összekötése a vasúttal. A „légszeszgyár” kifejezetten a vaspálya miatt hozott létre telepet a IX. kerületben, az iparvágány kiépítéséről pedig szerencsés módon irat- és tervanyag is fennmaradt a MÁV irattárában.

„A közgyűlés az Általános Osztrák Légszesztársulat budapesti légszeszgyárai helyi igazgatóságának kérvényére a tanács részéről előterjesztett indokok folytán ezen társulatnak megengedi, miszerint a részére fióklégszeszgyár építésére a főváros IX. kerületében [...] bikaréti [...] telekért [...] 42 040 frt, azaz negyvenkettőezernegyven forint vételért egyszerre azonnal egészben lefizethesse ...” – szól a főváros törvényhatósági bizottságának 1883. szeptember 20-i közgyűlési jegyzőkönyve.²³ A fővárosi tanács a kezén lévő mintegy 15 millió négyszögöl föld kétötödét irreálisan alacsony áron adta el főként magánvállalatoknak gazdasági létesítmények építése céljából, ami tulajdonképpen egyfajta közvetett ipartámogatást jelentett.²⁴ Ilyen üzlet volt a Légszesztársulat telekvásárlása is. Nem egészen egy év múlva az említett bikaréti telken már álltak a gyár egyes épületei, a társaság pedig 1885-ben soron kívül kapta meg a MÁV építési hozzájárulását az iparvágány létesítéséhez.²⁵ Az építési engedélyt a Ferencvárosi Osztálymérnökség állította ki, és ettől fogva díjazás fejében a MÁV dolgozói végezték a gyár működéséhez szükséges anyagmozgatást. A zimonyi vasútról leágazó sínek szénraktárakhoz futottak, a főként Sziléziából származó szenet a ferencvárosi pályaudvarról közvetlenül a gyárba tudták szállítani, s ez rendkívül olcsó megoldásnak számított. A szénért mázsánként, a kocsikiállítási illetékekkel együtt mintegy 0,8 fillért fizetett a Légszesztársulat, míg ugyanennyi szén a józsefvárosi gázgyárnak átlagosan 8 fillérjébe került.²⁶ Az ilyenformán eszközölt megtakarítás óriási

²¹ Beluszky Pál kifejezését idézi: Frisnyák 2010: 182.

²² A kerületben működő üzemekről tételes lista olvasható: Götz – Orbán (szerk.) 2010: 25.

²³ BFL Budapest Főváros (1892-től székesfőváros) törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyveinek adatbázisa, 1873–1949. 613/1833. <http://archivportal.arcanum.hu/szkj/a100322.htmv=pdf&a=pdfdata&id=1883&pg=140&l=hun>. (utolsó letöltés: 2012. március 27.).

²⁴ Gyáni 1992: 24.

²⁵ MÁV KI (Egyéni iktatószám) 43152/1885. Az engedély kiadásához helyszínrajz szükségeltetett, és ez is megtalálható az irattárban: MÁV KI 6.F.51.

²⁶ Gulyásné Gömöri – Balogh – Vadas 2001: 41–46.

piaci előnyt jelentett a gázgyárnak, hiszen részére évente körülbelül hatvanezer tonna szén érkezett a Ferencvárosba.²⁷

A Ferencvárosban tehát a fentebb bemutatott folyamatok következtében létrejött az az egyedülálló infrastruktúra, ami nélkülözhetetlen volt a főváros ipari központjának kiépüléséhez. A vasút pedig nem csupán az országos kereskedelmi tevékenység legfőbb szervező erejeként működött, de, mint azt a gázgyár példája mutatja, kiszolgálta a közvetlen környezetébe települő ipari létesítményeket is.

FERENCVÁROS – IPARVÁROS: A MODERNSÉG TAPASZTALATA

A kialakuló nagyüzemi környezet sajátossága, hogy használói leginkább a 19. század új társadalmi rétegei, vállalkozók, (magán)tisztviselők és gyári munkások voltak. Értelemszerűen a munkások képezik a kerület legnépesebb új társadalmi csoportját, ezért az ő térhasználatuk lesz a legmeghatározóbb Ferencváros ilyen irányú vizsgálatában. Mivel a 19. századi munkáséletutak részleteikben csak ritkán rekonstruálhatóak,²⁸ e réteg életmódjának vizsgálatában a térhasználat elemzése érdekes eredményekkel járhat, bár ez a vizsgálat több szempontból is problematikus. Egyrészt a tér alakításába maguk a munkások rendkívül kis mértékben avatkozhattak bele. A 19. század végén szerte Európában az állami, központi irányítás mellett történő városfejlesztés volt jellemző, Budapest esetében sem volt ez másként.²⁹ A munkások életmódjának vizsgálatában így evidenciává vált, hogy a térhez való viszonyuk a lakhatási körülményeiken és otthonkultúrájuk sajátosságain keresztül a leginkább megragadható.³⁰ Másrészt viszont a 12 órás vagy akár hosszabb műszakok és az üzemi munkásság akár évi négyszeri-ötszöri költözése³¹ következtében a munkáslakás gyakran inkább arra mutat rá, hogyan *nem* használta a teret ez a társadalmi réteg, hogyan és miért *nem* alakított ki otthont és *nem* töltött ebben a gyakran csak egy ágybérletet jelentő lakóhelyen az alváson kívül időt.

Mindazonáltal lehetetlen a munkásságot kizárólag a térbe belekényszerített, azt semmilyen módon nem alakító rétegeként bemutatni. Az őt körülvevő (köz) térre mindenki reflektál, jelentést és jelentőséget tulajdonít neki. Történeti források segítségével természetesen nem lehetséges teljes képet alkotni arról, ahogyan a 19. század végi Ferencváros a lakói (esetenként látogatói) számára megjelent. A modernizálódó nagyvárosi tér mint lakó- és munkahely azonban mutat néhány olyan markáns jellegzetességet, legelőször is mindjárt modernségét, amelyekből annak társadalmi térként való értelmezése kiindulhat.

A város és annak változásai többek között vizuális benyomásokként érik annak lakóit. Ilyen tekintetben Budapest alakuló ipari központja számos aspek-

²⁷ Frisnyák 2010: 183.

²⁸ Klement 2010: 76.

²⁹ Gyáni 1992: 20–21.

³⁰ Gyáni 1992: 7.

³¹ Szabó 1974: 203–226.

tusában – utcaszerkezetében, infrastruktúrájában, épületeiben és változásának ritmusában – a modernitás hordozója volt, egy merőben új városélmény első igazi magyarországi példája.

Ami az utcaszerkezetet illeti, a IX. kerület iparvárossá válásában a tudatos tervezésnek nagy szerep jutott. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) rendezési tervei és engedélyezési gyakorlata mellett az a központi szándék, amely a vasúti áruforgalom szervezői feladatainak ellátására Ferencvárost jelölte ki, meghatározta a korábban külvárosias (olykor egyenesen falusias) arculatú kerület további fejlődését. Az FKT 1872-ben elkészült rendezési terve az utcahálózat jellegéről a következőképpen rendelkezik:

„A Ferencváros külső részében [...], tekintve, hogy ezen városrész van főképpen kereskedelmi és iparváros szerepére hivatva, annak kellő számban nagy és széles utcákkal való beosztása fogadtatott el, valamint az ezen várost átmetsző övpálya udvarának kellő számú sínvonala által a várossal leendő összekötteséről gondoskodandó lesz [...]. E célból történt az, hogy a már lóvaspályákkal ellátott vagy ellátandó Üllői és Soroksári utakon kívül minden második út olyan szélesre állapítottat meg, hogy azon annak idején lóvaspálya kellően elhelyezhető legyen.”³²

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa tehát a még ki nem épült (tömeg)közlekedés helyét is biztosítja a kerületben, ezzel párhuzamosan meghatározza a kerület városképét, amely a Belső-Ferencváros szűk, kis utcás elrendezésével szemben nagyvonalú közterekkel, modern kör- és sugárutas szerkezetben fog megépülni.

Az utak „bulvardírozása”, vagyis szélesítése és az egységes épületmagasság bevezetése többek között arra volt hivatott, hogy a magyar fővárosnak világvárosi megjelenést kölcsönözzön. A párizsi minták alapján a belterületeken ezt nagyarányú bontásokkal lehetett végrehajtani, Ferencváros esetében már eleve így épültek ki a nagy körutak (a Nagykörút, a Hajcsár utca, vagyis a mai Könyves Kálmán körút) és a sugárutak (elsősorban a Soroksári és az Üllői út). Már a kortársak is érzékelték, hogy a megváltozott térszerkezet kihat a nagyvárosi ember magatartására.³³

A széles utcákon túl a vasúti infrastruktúra és a körülötte megjelenő új épülettípusok is meghatározóivá váltak a ferencvárosi városképnek. A számos

³² BFL II.1.a. 1208/1872.

³³ Georg Simmelről W. G. Sebaldig számos szerző dolgozta föl az eredetileg Baudelaire-től származó, majd Walter Benjamin munkáiban is feltűnő flâneur-jelenséget. Összefoglalást nyújt erről Gyáni 1998: 26–27, illetve Dunajcsik – Nemes Z. 2010. Egy munkáskerület viszonylatában a fogalom csak óvatosan használható, de a nagyvárosias jelleg bizonyára érzékelhető volt. A nagyvárosi ember szembesülése a tömeggel és a tömeg által kiváltott új viselkedésmóddal a Ferencvárosban akár a budapesti átlagnál markánsabban is jelentkezhetett, mivel Budapestet a városegysítést követően lakosságának robbanásszerű növekedése különböztette meg – az egyébként szintén gyarapodó – európai nagyvárosoktól. Ez az intenzív növekedés ráadásul nem egyenletesen oszlott el a főváros kerületeiben, főként a Ferenc- és a Józsefváros bérkaszárnnyai szívták fel a bevándorlók tömegeit (Katus 2010: 247; Vörös 1998).

sínpár, illetve az egy kerületre eső meglehetősen sok vasúti megállóhely (Budapest-Ferencváros, Ferencváros-Marhavásártér, Közvágóhíd, Duna-parti teherpályaudvar) önmagában is erőteljesen meghatározta a IX. kerület arculatát. A hozzájuk kapcsolódó épületek, a központi vásárcsarnok, a közraktárak, a vámház, az elevátor és természetesen a többemeletes gyárépületek magasba nyúló kéményeikkel az ipari táj legfőbb attribútumaivá váltak, a modernizáció egyfajta szimbólumaiként uralták a dél-pesti régiót.

A változás mellbevágó lehetett. Néhány évtizeddel korábban a Ferencváros nemhogy nagyvárosi képet nem mutatott, de még városiasnak is csak jóindulattal volt nevezhető. Erről tanúskodik az 1845-ben készült első magyar nyelvű pest-budai útikönyv leírása:

„Végezetül a legkisebb és legtekintélynélkülibb a pesti külvárosok közül, nyilvános és nevezetes építményekben szegény, megjegyzésre egyedül a táborkórház méltó [...]. A Ferencváros fekvése, távolléte a hídtól és minden közlekedés szempontjaitól fő oka annak, hogy a többi városrészek mögött oly igen hátramaradt és hihetőkép hátra is fog maradni. Jövendője tehát leginkább nemesített marhatenyésztés és a terjedelmes kerti és mezei munkálkodás leend.”³⁴

A szerző bizonyára meglepődött volna, ha néhány évtized múlva újból a Ferencvárosba látogat. A kerület egyszerre közlekedési központtá vált a vasúti összekötő híd (majd 1896-ban a Ferenc József híd) elkészültével, a kerti és mezei munkálkodás helyét pedig a nagyipar foglalta el. Mindezek következtében az utazó elé táruló látvány 1893-ban már egészen másképp festett:

„A ki pedig alúlról a Vaskapu és Belgrád felől jő a fővárosba, azt a Kelenföld közlelésben s az összekötő vasúti híd körül megtelepedett gyárak, a soroksári út mentén szakadatlan sorban fekvő ipartelepek üdvözlík; láthatja az összekötő vasúti hídon átbogó vonatokat, s a magyar kir. államvasútak dunaparti teherpályaudvarán, továbbá a már messziről szembeötlő fővárosi elevator s a hozzácsatlakozó közraktárak, a vámház-palota s a rakpartok mentén folyó kereskedelmi élet már előre hirdeti, hogy a magyar főváros az országnak nemcsak politikailag, de forgalmilag is középontja; iparban, gyártásban, kereskedelemben hatalmas góczpont; nemcsak természeti szépségekben, hanem erőben, munkában, haladásban, alkotó képességben is gazdag. S ha vasúton jövünk a fővárosba, ugyanazt a hatást teszi ránk; [...] mindenfelől legelőször is az ipari munka zaja üdvözöl; füstölgő gyártelepek, egymás mellett, fölött és alatt elhaladó vasúti vonalak vég nélkül jövő-menő vonatokkal; pályaudvarok és áruárakodók; sajtáságos formájú vasúti kocsikkal rakott iparvágányok, melyek közvetlenül bevezetnek a sör-, szesz- és kőolajgyárakba s a hízlalókba; árukat szállító

³⁴ Idézi: Götz – Orbán (szerk.) 2010: 189.

fúvarosok, – mind azt hirdetik, hogy az ország központja az ipari verseny és munka terén is az első helyen áll.”³⁵

Ferencvárosnak kezdett tehát kialakulni egy egységes, markáns ipari városképe. Az egyre monumentálisabb városi tér befogadása nem ment automatikusan, mint arra Gyáni Gábor naplóelemzése is rámutat.³⁶ A főváros lakóinak a 19. század végén újból és újból látványosságot, egyben kihívást jelentettek környezetük újdonságai. Az idézett műben Gyáni egy házaspár közösen vezetett naplóját elemzi, leginkább a városhoz való viszonyulásuk, magánszférájuk és a köztérben való megjelenésük szempontjából. A Csorba házaspár, ha csak tehette, megjelent a jelentősebb új építkezések helyszínein, érdeklődött az ugrásszerűen fejlődő Budapest iránt, így gyakran indult városnézésre saját szűkebb pátriájában. Csorbáék lelkesen rögzítették élményeiket a Margit hídról, a Nyugati pályaudvarról vagy a vámházzal, és az 1873. év első felében Ferencvárosba is elkirándultak.

„Együtt mentünk a Viola utcán ki a Duna mellé, [ahol] a vasúti hidat néztük meg. Innen a vágóhidhoz mentünk megkérdezni, mikor lehet bemenni. Akár most is, mondá az egyik őr. Na jó, akkor menjünk be, egy szolga vezetett minket... Megmutatott mindent; az istállókat, vágóhidat, próbavágóhidat – ez különösen igen díszes – stb. Borra való adás után eljövénk.”³⁷

A rövid séta során tehát két újdonságot is fölfedeztek: az épülő vasúti hidat és a marhavágóhidat, amely a naplóbejegyzéskor körülbelül fél éve működött a Ferencvárosban. A marhavágóhid ráadásul egy új épülettípusnak, az ipari csarnoknak a megvalósulása volt, s mint ilyen, szintén óriási hatást gyakorolt. Wolfgang Schivelbusch párhuzamba állítja azt a folyamatot, ahogyan a vasút forradalmasítja a térről és a távolságról alkotott nézeteket azzal az átalakulással, amit a csarnokok megjelenése hoz az építészetben. „A sín és a gőzgép együttese megsokszorozza a forgalom sebességét és kapacitását, az acél és az üveg pedig megnöveli a fedett terek befogadóképességét. Mindkettő közvetlenül kifejezi az ipari forradalom többszörösére emelt tevékenységét.”³⁸ Mindehhez társul még a technikai újítások forradalmiságának hangsúlyozása. Mindkét vívmányra jellemző ugyanis, hogy sokkolta a korabeli szemlélőt: míg a vasút a sebességével, hangjával, erejével, addig az acél-üveg építészet leginkább a hagyományos fény-árnyék viszonyok teljes átírásával, valamint sohasem látott, grandiózus térélményével.³⁹

³⁵ Lukács 1893.

³⁶ Gyáni 1998.

³⁷ Gyáni 1998: 63.

³⁸ Schivelbusch 2008: 53.

³⁹ Schivelbusch 2008: 57. A sokkhatást Schivelbusch az 1851-ben befejezett Kristálypalota recepciójának bemutatásával illusztrálja.

A gombamód szaporodó csarnoképületeknek azonban volt még egy újdonságuk: éppen gombamód való szaporodásuk. A nagyváros mint élmény leginkább változásának, fejlődésének iramában, ritmusában tért el a megelőző korok jóval statikusabb városélményétől.⁴⁰ Az alapvető különbséget nyomban érzékeljük, ha összevetjük Eötvös Józsefnek az ipari forradalom előtt keletkezett írását, illetve Baudelaire-nek az iparosodásra érzékenyen reagáló szövegét, már csak azért is, mert mindketten a természet ritmusához viszonyítják a teremtett tér változásának mértékét. Eötvös így fogalmaz: „Igaz, Pest is nő, [...] minden épül, *de egy város fejlődése mindig lassú s nem hasonló a természethez*, ahol egy eső vagy pár meleg óra a már kopár mezőt ismét zöldre festi, s ezer meg ezer kalászkodat érlel.”⁴¹ Ezzel szemben Baudelaire épp a radikális változások követhetlenségét – és fájdalmát – fejezi ki *A Hattyú* című, Victor Hugóhoz írt versében: „Most emlékezetemből fakasztott virágot,/Mikor elsétáltam az új Carrouselig./A régi Párizs nincs többé (óh jaj! a város/Gyorsabban változik, mint az emberi szív)”.⁴² Ugyanezt fogalmazza meg Krúdy Gyula, akinek interpretációjában az állandóan változó nagyváros egyszerre jeleníti meg a múltat és a jelent. *Asszonyosságok díja* című regényében a Bakáts téri születetről írja a következőket: „Azok jönnek itt világra, akik elfelejtik a mostani neveket, embereket, tényeket, világrendeket. Akik azon a Pesten járnak, amelyet mi még nem látunk.”⁴³

Külön kutatás tárgyát képezhetné, hogy az intenzív modernizáció hogyan jelenik meg a főváros és specifikusan a IX. kerület képi ábrázolásain, utóbbiak hogyan egészítik ki azt a városélményt, amelyről a fentiekben szó esett. Példaként e helyen csak a képeslapokat említeném, mint „városimázs teremtő kulisszákat”, a modernitás újfajta médiumait, amelyek éppen az 1890-es évektől éltek fénykorukat, felváltva a korábbi, kép nélküli postai levelezőlapot, és óriási szerepet töltek be abban, hogy Budapest metropoliszi minőségének országosan vagy akár világszerte hírért vigyék.⁴⁴ A képeslapok közvetítik és tematizálják a modern város-tapasztalatot, és az új sokszorosítási technikák hordozójaként egyben meg is jelenítik azt. Éppen ezért a képeslapokon ábrázolt városképi elemek a kortársak olyan választásainak tekinthetők, amelyek reprezentálják a modernség tapasztalatát az adott térben, másképpen: a térnek tulajdonított jelentés, jelentőség megragadható az által, hogy annak milyen elemeit vélték megjelenítésre méltónak. Ebből a szempontból tehát nem közömbös, hogy a 19. század végi városi képeslapok egy tipikus „szereplője” a vasútállomás, és ez alól a ferencvárosi sem lesz kivétel.⁴⁵

⁴⁰ A várospercepció statikuságát jól illusztrálják az évszázadokon keresztül alig változó városábrázolások, metszetek.

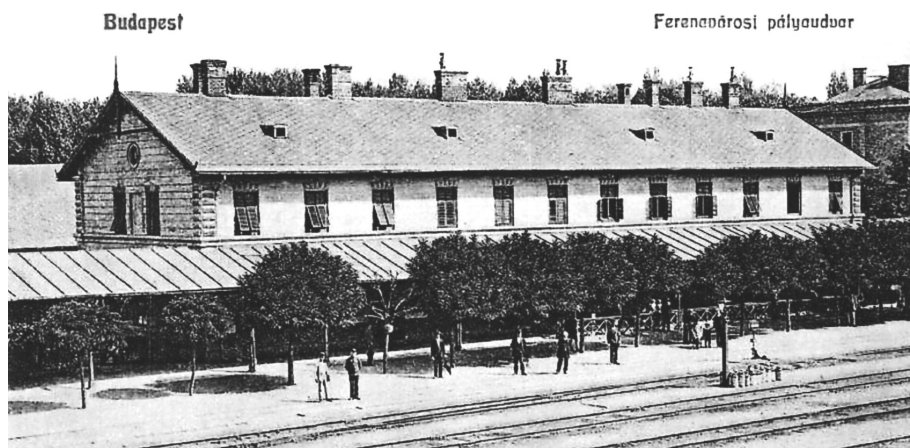
⁴¹ Eötvös 1978: Kiemelés – E. V.

⁴² http://hu.wikisource.org/wiki/A_hatty%C3%BA (utolsó letöltés: 2012. március 27.). (Tóth Árpád fordítása.)

⁴³ Krúdy művét idézi: Fábri 2001.

⁴⁴ A városnak mint kulturális narratívának a kérdésével, s azon belül a képi ábrázolások jelentőségével foglalkozik disszertációjában: Kovács 2010.

⁴⁵ MÁV KI Képeslapgyűjtemény. Ferencvárosi pályaudvar.

A ferencvárosi pályaudvar képeslapon

Budapest egyik ipari központja, a Ferencváros nagyvárosias utcaszerkezetének, új típusú épületeinek és a fejlődésében bekövetkezett léptékváltásnak köszönhetően valóban a modernség tapasztalatát jelenthette. Ahogy azonban az iparosodott nagyvárosnak a vasút és a folyton dolgozó gőzgépek mellett a megjelenő nyomornegyedek is velejárói, a ferencvárosi gyárvárosnak is megvoltak a maga árnyoldalai. A modernizáció motorjának nem az azt működtetők voltak az elsődleges hasznélvezői, és ez a kerület térbeli szerveződésében is érvényre jutott.

FERENCVÁROS – KÜLVÁROS: PERIFÉRIA ÉS ELSZIGETELTSÉG

Az ember által létrehozott térbeli mintázatok elemzésének vissza-visszatérő eleme a centrum és a periféria éles megkülönböztetése. Ez a megkülönböztetés egy értékhierarchia tükröződése az elemzett térhez kapcsolódóan: a centrum hagyományosan a (gazdasági vagy kulturális, politikai) fejlettség magasabb fokát képviseli, mint az azt követő, imitáló periféria.⁴⁶ Budapesti léptékben is megjelenik a bel- és külterületek ilyen elválasztása csaknem minden olyan korabeli forrásban, amely szembesít a nagyvárosiasodás következményeivel.⁴⁷ Madzsar József egyszerre utal Magyarország periférikus helyzetére Nyugat-Európával szemben, és a külvárosok hasonló pozíciójára Budapesten belül, amikor így jellemzi a közegészségügyi állapotokat:

⁴⁶ Nemes-Nagy 2009: 206–214.

⁴⁷ Jókai Mór például országgyűlési felszólalásában a belváros és a Ferencváros viszonyáról szólva a „gentry világ” és a „mezítlábos világ” szembenállásáról beszél (OGYK Képviselőházi napló, 1872. II. kötet 43. sz.).

„Budapest átlagos csecsemőhalálozási százaléka olyan számok összevetődésének eredménye, amelyek közül a legkisebb százalék bátran versenyezhet a Nyugat legjobb vidékeivel, viszont [...] a körúton belül elterülő Nyugat-Európát a Nagykörút néhány méter széles határszalagja egyenesen kelet-európai állapotoktól választja el.”⁴⁸

A peremkerületi jelleg azonban csak egyik jellemzője a ferencvárosi térnek – ráadásul a gyorsan terjeszkedő fővárosban, ahol az elővárosok is egyre nagyobb szerephez jutnak,⁴⁹ hangsúlyából is sokat veszít idővel. Nehezebben kezelhető problémát jelentett a kerület elzártsága, elszigeteltsége, mégpedig két irányban: a Duna-part, illetve a Belváros felé. A jelenség egyik legfőbb kiváltó oka éppen az összekötő vasút vonala volt, amely elválasztotta a kerületet a Dunától, a ferencvárosi vasúti csomópont növekedésével pedig ez utóbbi egyre érezhetőbben akadályozta a bel- és külterületek kommunikációját is.

„Hogyha valaki egy korsó vizet akarna a Dunából meríteni, vagy öngyilkossági szándékkal a Dunának menni, annak a Belvárosba kell bemennie, máskülönben a Dunához nem férhet”⁵⁰ – ecsetelte Muzsa Gyula képviselőházi hozzászólásában. Az ország kereskedelmi és közlekedési főerei Ferencvárosnál csatlakoztak a fővároshoz, így az bekapcsolódott az országos vérkeringésbe, miközben épp ugyanennek köszönhetően elszakadt a várostól. A helyi és az országos érdekek ütközésére Thaly Kálmán, a IX. kerület képviselője így hívta fel a figyelmet 1882 nyarán:

„Jól tudom én, hogy a vámház és az építendő docksok és elevátorok számára szükséges lesz ott a vasúti vonatok ki- és beközlekedésére éppen azon rakpart; és nem is az a célom, hogy a t. közlekedési minister urat olyan irányban kérjem fel, hogy ezen nagy fontosságú, mondhatnám világforgalmú gabonaközlekedés útjába gát gördíttessék a localis érdekek által, [...] csak azt óhajtom, hogy a localis érdekeknek is adassék meg annyi, hogy annak idején, midőn ezen vasút elkészül, [...] jelöltessék ki délelőtt és délután egynehány óra, midőn a város lakói-közlekedést folytathassanak a Dunához.”⁵¹

Ferencváros helyzete az összekötő vaspálya építésének kezdetétől aggodalmat váltott ki a főváros tanácsának, illetve a IX. kerületi előljárásságnak a tagjaiból. Már a nyomvonal első közigazgatási bejárásakor megfogalmazódott az igény, általánosságban, az elzártság kiküszöbölésére. A főváros ingyen adta át a területeket az építkezés céljaira, cserébe azt kérte, hogy „a város úgy a felső, mint az alsó dunaparttól teljesen elzárva ne legyen”.⁵² Később konkrétabb formát öltött a követelés, a főváros tanácsa átjárók létrehozását indítványozta, és a Fővárosi Közmunkák Tanácsa ki

⁴⁸ Az 1916-ból származó szöveget idézi Faragó 2008: 44.

⁴⁹ Vörös 1998.

⁵⁰ OGYK Képviselőházi napló, 1906. XXI. kötet 370. sz.

⁵¹ OGYK Képviselőházi napló, 1881. VI. kötet 120. sz.

⁵² MÁV KI 6.F.51.

is adta az engedélyt 1878 áprilisában a Boráros téren, illetve a fővámházi szárnyvonalon a Mátyás utcánál egy-egy átjáró kiépítésére.⁵³ Ezek az átjárók azonban nem oldották meg teljesen a Ferencváros gondját, hiszen még egy 1908-ban elhangzott képviselőházi felszólalásban is a terület elzártsága került elő: „...míg a Belváros területén és a Lipótvárosban minden képzelhető mesterséges eszközzel fejlesztik az illető városrészeket, addig itt mesterséges úton zárták el természetes közlekedési vonalától, a Dunától, az egész városrészt, a minek az az eredménye, hogy ez a városrész voltaképpen cigánysora a fővárosnak, a város széle”.⁵⁴

A IX. kerület déli része, a Külső-Ferencváros tehát iparvágányok által határolt, a Duna felé zárt iparnegyeddé vált, a polgári Belső-Ferencvárostól markánsan eltérő arculattal.

Ami a vasúti csomópont helyzetét illeti, a 140 hektáros területen mind a mai napig az egyetlen átjárást az Illatos út jelenti.⁵⁵ A nagy kiterjedésű terület kerülését és a többi városrészsel való összekötését csakis a tömegközlekedés eszközeivel lehetett volna megoldani. Noha a Pesti Közúti Vaspálya Társaság 1867-ben létező öt közúti lóvaspálya vonalából négy érintette a Ferencvárost, ezek csak kis részét fedték le a terebélyesedő kerületnek.⁵⁶ Ennek a korszaknak a domináns városi közlekedési formája még mindig a gyaloglás, legyen bár szó akár igen nagy távolságokról.⁵⁷ Így aztán a ferenci telep áthidalhatatlan akadályként jelent meg a kerület szövetében, az elzártság pedig felelősítette a peremhelyzet okozta hátrányokat.⁵⁸

Miközben tehát a vasút két nagy ívű integrációs folyamatban játszik jelentős szerepet – hozzájárul az egységes nemzeti piac létrejöttéhez és Budapest egyesülésének elengedhetetlen feltétele –, Ferencváros esetében a dezintegráció egyik fő tényezőjévé is válik. Utóbbinak két aspektusát láthattuk: a kerület peremhelyzetét, illetve elzártságát. Hasonlóan, míg a vasút vidéken jelentősen hozzájárult a polgárosodás folyamatához és a főváros polgárosodásában is fontos szerepet játszott, addig a Ferencváros ipari munkásságának a polgárságtól elzárt, fokozatosan lemaradó közegét teremtette meg.

ZÁRVÁNY A ZÁRVÁNYBAN: A FERENCVÁROSI VASÚTI CSOMÓPONT MINT TÁRSADALMI TÉR

A ferencvárosi vasúti csomópont kezdetben épp csak egy akkora személyzet lakóhelyéül szolgált, amekkora feltétlenül szükségeltetett a feladatok fennakadás nél-

⁵³ BFL II.1.a. 1693/1877.

⁵⁴ Ballagi Aladár képviselőházi felszólalása. OGYK Képviselőházi napló, 1908. XXI. kötet 370. sz.

⁵⁵ Götz – Orbán (szerk.) 2010: 130.

⁵⁶ Xantus 1959: 22.

⁵⁷ Faragó 2008: 29.

⁵⁸ Wolfgang Schivelbusch megfogalmazásában: „Az az elképzelés, hogy a kommunikáció, a csere és a mozgás képviseli a haladást és a felvilágosodást, míg az elszigeteltség az ennek útjában álló akadályt, egyidős a polgári újkorral” (Schivelbusch 2008: 215).

küli ellátásához. A vasútvonal tervezésekor ezt a személyzetet a következőkben határozták meg:

„1 állomásfőnök, 2 távírász, 3 forgalmi hivatalnok, 1 kocsimester egy segéddel és 2 kereskedelmi hivatalnok. Hogy ezeknek a pályaudvaron kell lakniok, azt szolgáljuk természetesen, mely éj és nap között különbséget nem ismer, világosan indokolja. A szolgálók kiknek elhelyezése szintén elkerülhetetlen, 4 váltóór és 2 hivatalszolga. A kocsiutólok oly napszámosok, kik hetenként egyszer térnek tűzhelyeikhez, ezenkívül pedig kora reggeltől késő estig, sőt felváltva éjjel is igénybe vétetnek, miért számukra laktanya építése elkerülhetetlen.”⁵⁹

A vasútüzemben bizonyos munkakörök tehát a kezdetektől megkívánták a dolgozók helyben lakását, s ez – a vasút társadalmának közismerten hierarchikus jellege mellett – a továbbiakban alapvetően meghatározta a ferencvárosi pályaudvart mint társadalmi teret. Az újabb és újabb területeket bekebelező csomópont munkásigénye értelemszerűen folyamatosan növekedett, s több kisebb lakóházépítés és -bővítés után, 1890-ben az államvasutak átadta nagyszabású munkáslakótelepét is a Gyáli, a Zombori és az Aszódi utcák közötti területen.⁶⁰ A ferencvárosi „munkáslaktanya” 31 földszintes, négylakásos épületből és a hozzájuk tartozó kertekből, mezőgazdasági területekből állt.⁶¹ A MÁV irattárában a munkáslakótelepnek fennmaradt egy „helyzet”- (vagyis helyszín-) rajza 1892-ből,⁶² amelyen külön jelölést kapott a hat darab altiszti, illetve a három darab hivatalnoki lakóház és a 22 munkásház. Elsősorban a mezőgazdasági területeknek köszönhetően a telep teljes mérete mintegy 18 000 négyszögöl, vagyis körülbelül 6,4 hektár(!) volt.

Sajnos a ferencvárosi lakótelephez tartozó infrastruktúráról sem tervdokumentációt, sem részletes leírást nem találtam, de a MÁV-nak a ferencvárosival gyakorlatilag egy időben épült kőbányai „munkásgyarmata” kiterjedt infrastruktúrával került átadásra. Fürdőépület, iskola, vendéglő és bolt, valamint rendőrlaktanya is tartozott hozzá.⁶³ Ha hasonlókat feltételezünk a IX. kerületi létesítmény esetében – márpedig ez a MÁV títusterveken alapuló, egységesítő szemléletéből kiindulva nem alaptalan –, akkor elmondható, hogy a mindennapi élet szervezéséhez gyakorlatilag nem volt szükség a MÁV-terület elhagyására.⁶⁴ Ez a berendezkedés a bérkaszárnnyák, de főleg az al- és ágybérletek viszonyaihoz

⁵⁹ OGYK Képviselőházi irományok, 1869. XII. kötet 1152. sz.

⁶⁰ A *Vasúti és Közlekedési Közlöny* egy 1898-as cikkét idézi Jelinek 1995: 65.

⁶¹ Götz – Orbán (szerk.) 2010: 46.

⁶² MÁV KI 6.H.23.

⁶³ Jelinek 1995: 65.

⁶⁴ A mai helyzetről tudható, hogy a ferencvárosi csomópont területén munkásszálló, étterem, sporttelepek, művelődési ház, üzemi étkezde, orvosi rendelő és oktatóterem is találhatóak, valamint polgári védelmi létesítmények sora. A komplexum vasúti megközelítésére külön szolgálati vonat közlekedik, az ún. „proli”, ez a budapesti állomások között szállítja a vasutasokat (Szána 2005: 27).

képest kétségtelenül jobb életfeltételeket biztosított a lakóknak, a lakásokhoz tartozó kertek pedig a munkáltató által is támogatott keresetkiegészítés, illetve a háztartás ellátása révén könnyítettek a MÁV-dolgozók helyzetén. Mindezek a feltételek ugyanakkor ahhoz is hozzájárultak, hogy a ferencvárosi pályaudvar egyre inkább a környezetétől függetlenül működő, zárt térré váljon.

A ferencvárosi munkástelepen lakók – legalábbis elvileg – mezőgazdasági tevékenységet is folytathattak. Az említett helyszínrajz alapján ugyanakkor a telep átadása után két évvel a területen nem folyt intenzív földművelés, a rajzra ugyanis 1892. július 7-ével rávezették néhány bérlő nevét és minden parcella aktuális állapotát. Az így kapott pillanatfelvételen a „semmi” és a „salamáde” megjegyzések váltakoznak, egy bizonyos Kreisz Mátyás telkén pedig a „Csalamádé, itt, ott egy egy tők s egy egy elkésett kukorica szál” felirat szerepel.⁶⁵

Az egyforma, földszintes házak és kertjeik inkább falusias képet nyújtottak, ami éles ellentétben állt az olykor 5-6 emeletes gyárépületek és a hatalmas bérkaszárnnyák ferencvárosi látványával. Egy 1909-es cikk fel is hívja a figyelmet erre a nagyvárosi térbe beilleszkedő apró vidékre:

„Az utazó közönség figyelmét bizonyára már régebben fölkelte [...] a kelenföldi vonalak mentén az őrházak virágdíszje, [...] a mintaszerű gyümölcsfasorok, a szép fajbaromfi, egyik-másik helyen a tiszta, erőteljes fajtehenek. [...] A keleti pályaudvarról kiindulva, amint a Külső-Kerepesi úton a vasúti hídhöz érkezünk⁶⁶ már találkozzunk az első vasútmenti kertecskével.”⁶⁷

A ferencvárosi pályaudvar mint társadalmi tér tehát az 1890-es évekre két fontos jellegzetességet mutatott. Egyrészt modern iparvárossá növekedő környezetébe inkább vidékies, de legalábbis átmeneti jellegű térként ékelődött be. Másrészt alig tartott kapcsolatot még a közvetlen környezetével is. Nagy kiterjedésű zárványként akadályozta továbbá a köré települt iparváros szervesülését a főváros belső kerületeivel. Külső-Ferencvárost a Dunától az iparvágányok, a Belső-Ferencvárostól maga a vasútüzemi terület választotta el.

A főváros utasforgalmának döntő többsége a nagy fejpályaudvarokon zajlott, Ferencváros személy-pályaudvari funkciói kimerültek a Lajosmizséig közlekedő helyi érdekű vasút utasainak indításában és fogadásában.⁶⁸ Így aztán hiába indultak innen juhhússal megrakott szerelvények egyenesen Párizsba vagy lisztszállítmányok Bécsbe, utasközönség hiányában a Ferencváros sosem lett az a „társadalmi városkapu”, a különböző társadalmi rétegek olvasztótégelye, mint központi pályaudvaraink.⁶⁹ Mint arra levéltári források rámutatnak, épp ellenkezőleg, 1887-re

⁶⁵ MÁV KI 6.H.23.

⁶⁶ A Kerepesi utat áthidaló vasúti hídról van szó.

⁶⁷ A *Vasúti Újság* egy 1909-es cikkét idézi Jelinek 1995: 71.

⁶⁸ Takácsi 1977: 26.

⁶⁹ A nagy budapesti személypályaudvarok ilyen funkcióját elemzi: Bán 2011.

maga a felvételi épület is majdhogynem megközelíthetetlené vált. A fővárosi tanács ülésén Kammermayer Károly így jellemzi a pályaudvar helyzetét:

„A MÁV ferencvárosi pályaudvarának és környékének a közönség számára leendő megközelíthetővé tétele úgy városrendezési, valamint forgalmi, továbbá közbiztonsági szempontból is szükségesnek [...] mutatkozáván, a tanács [...] a következőket határozza: míg a ferencvárosi pályaudvarhoz vezető utak járható állapotba nem helyeztetnek, és állandóan meg nem világíttatnak, valamint mindaddig, míg az odavezető út egyik oldalán levő szemétbánya át nem helyeztetik, és végre míg arról gondoskodás nem történik, hogy az odavezető utak környékén tartózkodó csavargók a közlekedési közönség személy- és vagyonbiztonságát ne veszélyeztessék, szó sem lehet arról, hogy a ferencvárosi pályaudvar a közönség által sűrűbben használatba vehető legyen.”⁷⁰

A tanács ezért elrendelte a felvételi épülethez vezető utak rendbehozatalát, azoknak gázvilágítással való ellátását, valamint felkérte a fővárosi rendőrséget, hogy az állomás környékére legalább egy őrszemet rendeljen ki. Valamint, és ez az utolsó rendelkezés jellemzően az általánosságok szintjén meg is rekedt, „a jövőben leendő intézkedések a környéknek oly módon való rendezésére vonatkoznak, hogy az a város belső lakott részeivel közvetlen összeköttetésbe legyen hozható”.⁷¹

Az állomás környéke tehát nem ébreszthetett bizalmat az utazóban: a járhatatlan és kivilágítatlan utak, a szeméttelp és a csavargók jelenléte inkább a távolabbi és zsúfoltabb Keleti pályaudvar választására ösztönözhetett. Ami a „csavargókat” illeti, az 1887-es állapotokhoz képest számuk később csak növekedett, 1897-ben ugyanis a Hajléktalanok Menhelye Egylet a pályaudvar közvetlen közelében, a Kén utcában nyitott 162 fő számára mintalakótelepet, s az intézményben az ellenőrizetlen albérlőtartás hamar túlszűfolttséghez – és áldatlan állapotokhoz – vezetett.⁷²

Az állomáshoz vezető utcák kivilágításának kérdése még sokáig megoldatlan maradt. 1901-ben ugyanis a Ferencvárosi Kültelki Polgári Kör kérvényt nyújtott be a tanácshoz a pályaudvarra vezető Markusovszky út közvilágítása ügyében: „12 darab petróleumlámpa indokolt volna”.⁷³ A Fővárosi Közmunkák Tanácsa és a fővárosi tanács is elismerte a kérés jogosságát, azonban a MÁV költségén tartotta azt kivitelezendőnek, mivel a nevezett út a vasút nélkül létre sem jött volna. Az államvasutak azonban nem kívánt részt venni a közvilágítás finanszírozásában, így a vita hosszúra nyúlt, a nevezett út járdaépítésére is kiterjedt, végül az erről tanúskodó iratcsomó 1912(!) áprilisában szakadt meg, amikor a MÁV ígéretet tett a munkálatok „legközelebbi” megkezdésére. A ferencvárosi vasúti csomópont elhanyagoltságát tehát az a körülmény is fokozta, hogy a közterületek fejlesztésének költségei tekintetében a vasút és a főváros egymásra hárították a felelőséget.

⁷⁰ BFL IV.1407.b. 535/1887.

⁷¹ BFL IV.1407.b. 535/1887.

⁷² Dömsödi 2001.

⁷³ BFL IV.1407.b. 535/1887.

A főváros olyannyira elveszítette a kontrollt a hatalmas vasútüzemi birodalom fölött, hogy amikor 1890-ben a MÁV engedély nélkül további fővárosi területeket kebelezett be, és azokon építkezést kezdett, többek között kivágott mintegy 70-75 fát, a tanács a folyamatról csupán egy, az utókor számára olvashatatlan aláírása folytán ismeretlen feljelentő révén értesült.⁷⁴

* * *

A vasútépítés következtében gyors ütemben átalakuló városi tér szerkezetének vizsgálata felszínre hozott néhány ellentmondást Ferencváros társadalmi viszonyainak alakulásában. Ezek az ellentmondások leginkább a modernitás-elmaradottság, illetve az integráció-dezintegráció fogalompárokkel ragadhatóak meg, és jól tükrözik az épp csak megindult társadalmi változások 19. század végi állapotát. Figyelemre méltó, hogy a IX. kerület esetében a vasúti csomópont megjelenése hozzájárult a Külső-Ferencváros peremkerületi jellegének konzerválódásához.

Noha a (személy)pályaudvarok gyakran társadalmi városkapunak, a társadalmi mobilitás szimbolikus tereinek tekinthetőek, a ferencvárosi pályaudvar zárvány társadalmi térként való értelmezése a különböző források tanúsága szerint jogosnak tekinthető. Ezt támasztja alá a csomópont belső, önállóságra, önellátásra törekvő szerveződése csakúgy, mint a környezetétől való elszigeteltségének külső meghatározói. A vasútüzem veszélyes terület, így még egy a ferencvárosinál kisebb és átláthatóbb méretű telep is általában nehezen szervesül a városi térbe. Szemben a személypályaudvarral, amely a közönség mobilizálását segíti elő, ez a hatalmas teher- és rendező pályaudvar az utazó és a fővárosi közönség egyre teljesebb kizárásával működött és működik. A benne dolgozók és élők pedig már a kezdetektől egyre kevesebb ponton kapcsolódtak az őket körülvevő nagyvároshoz.

FORRÁSOK

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

II.1.a. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tanácsülései és bizottsági jegyzőkönyvei, 1870–1948.

IV.1407.b. Budapest Főváros Tanácsának ügyosztályi iratai, 1873–1929.

Budapest Főváros (1892-től székesfőváros) törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyveinek adatbázisa, 1873–1949. <http://archivportal.arcanum.hu/szkj/opt/a100322.htm?v=pdf&a=start&a1=> (utolsó letöltés: 2012. április 12.).

MÁV Központi Irattár (MÁV KI)

6.F.51. A MÁV 6-os számú fővonalához kapcsolódó vegyes iratok.

6.H.23. A MÁV 6-os számú fővonalához kapcsolódó műszaki iratok, tervrajzok.

⁷⁴ BFL IV.1407.b. 53/1890.

Országgyűlési Könyvtár (OGYK) Országgyűlési dokumentumok Arcanum adatbázisa:
<http://mpgy.ogyk.hu/> (utolsó letöltés: 2012. április 14.).
Képviselőházi Naplók, 1861–1918.
Képviselőházi Irományok, 1861–1918.

Pesti Napló, 1877.

Eötvös József 1978: *Reform és hazafiság. Publicisztikai írások*. II. kötet. Budapest. (mek.oszk.hu/05300/05343/pdf/reform2.pdf – Utolsó letöltés: 2012. március 27.).

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Bán Dávid 2011: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig*. Budapest.
- Csorba László 1993: Budapest-gondolat és városegyesítés. *Budapesti Negyed*. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00002/csorba.htm> (utolsó letöltés: 2013. március 5.).
- Dömsödi Balázs 2001: A menhelyektől a minta-építkezésig. A Hajléktalanok Menhelye Egylet és a Soroksári úti munkáslakótelep. *Korall* (2.) 5–6. 94–113.
- Dunajcsik Máttyás – Nemes Z. Márió 2010: Sebaldia (Megjegyzések a kísérteties urbanitásról W. G. Sebald műveiben). *Műút*. <http://www.muut.hu/korabbilapszamlom/020/seb.html> (utolsó letöltés: 2013. március 5.).
- Erdősi Ferenc 1988: Budapest-központú vasúthálózat, monocentrikus térszerkezet. *Földrajzi Közlemények* (36.) 1–2. 42–54.
- Eszik Veronika 2012: *A vasút Ferencvárosban*. (Szakdolgozat.) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.
- Faragó Tamás 2008: A főváros népe: sokszínűség és beolvadás. In: Faragó Tamás: *A múlt és a számok. Pest-Buda és környéke népessége és társadalma a 18–20. században*. Budapest, 17–36.
- Fábri Anna 2001: Mit lehet írni Pestről? A Krúdy-művek Budapestjéről. *Budapesti Negyed*. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00026/fabri.html> (utolsó letöltés: 2012. április 14.).
- Frisnyák Zsuzsa 2010: Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén. In: Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A világváros Budapest a két századfordulón*. Budapest, 169–207.
- Gidő Csaba 2008: Vasútállomás, mint a város kapuja. Marosvásárhely és a Magyar Keleti Vasút. In: Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor (szerk.): *Tradíció és modernizáció a XVIII–XX. században*. Debrecen, 124–134.
- Gönczi Ambrus – Winkelmayer Zoltán 2002: *Ferencváros metszeteiken*. Budapest.
- Gönczi Ambrus – Winkelmayer Zoltán 2008: *Üdvözet a Ferencvárosból: ferencvárosi képeslapok az elmúlt 70 évből*. Budapest.
- Götz Eszter – Orbán György (szerk.) 2010: *Ferencváros kétszáz éve*. Budapest.
- Gulyásné Gömöri Anikó – Balogh András – Vadas Ferenc 2001: *Fiókgázgyárak Budapestten*. Budapest.

- Gyáni Gábor 1992: *Bércaszárnya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Budapest.
- Gyáni Gábor 1998: *Az utca és a szalon. Társadalmi térhasználat Budapesten, 1870–1940*. Budapest.
- Halász Ferenc 2008: A vasút hatása a város mindennapjaira a 19–20. században. In: Barna Gábor – Pusztai Gabriella (szerk.): „...Körös vizeinek napkeleti partján...” *Kunszentmárton, a mezőváros*. Kunszentmárton, 226–245.
- Jelinek István 1995: Vasúttörténet a publicisztika tükrében. *MÁV Dokumentációs és Szakkönyvtári Tájékoztató* 1. 60–85.
- Katus László 2010: Budapest népeisége, népesedése és társadalma a 19–20. század fordulóján. In: Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A világváros Budapest a két századfordulón*. Budapest, 247–287.
- Keller László 1992: A Budapest-Kelebia (Zimony) fővonal és a csatlakozó vasutak története. In: Mezei István (szerk.): *Vasúthistória évkönyv 1992*. Budapest, 337–377.
- Klement Judit 2010: *Gőzmalmok a Duna partján. A budapesti malomipar a 19–20. században*. Budapest.
- Kovács Szilvia 2010: *Budapest a századfordulón. A modern nagyváros narratívái*. (PhD-disszertáció.) Debreceni Egyetem, Debrecen.
- Kövér György 1982: *Iparosodás agrárországban*. Budapest.
- Lukács Béla 1893: *Budapest ipara és kereskedelme*. <http://www.tankonyvtar.hu/konyvek/osztrak-magyar/osztrak-magyar-081204-633> (utolsó letöltés 2012. április 14.).
- Lukács Emília (összeáll. és szerk.) 2001: *Mesélnek a ferencvárosi utcák. Helytörténeti olvasókönyv: Ferencváros köszöntése a millenniumi év alkalmából*. Budapest.
- Majdán János 1987: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Budapest.
- Majdán János 2010: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja.
- Nemes-Nagy József 2009: *Térek, helyek, régiók. A regionális tudomány alapjai*. Budapest.
- Pogány Mária 1980: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873)*. Budapest.
- Sári Zsolt (szerk.) 2011: *A vasút fénykora, a vidék modernizációja*. (Kiállítási katalógusok 2.) Szentendre.
- Schivelbusch, Wolfgang 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest.
- Szabó Ervin 1974: Az ipari munkásság hullámzása. A munkahely és foglalkozás változtatása a magyar iparban (1913). In: Litván György (szerk.): *Magyar munkásszociográfia 1888–1945*. Budapest, 203–226.
- Szabó-Pap Krisztina (szerk.) 1986: *Adalékok a Belső-Ferencváros történetéhez*. Budapest.
- Szána István 2005: Vasúti csomópont Ferencvárosban. A Fradi. *Indóház* (1) 9. 18–27.
- Szekeres András 2008: A tér tudatosulása. In: Czoch Gábor – Klement Judit – Sonkoly Gábor (szerk.): *Tanulmányok Granasztói György tiszteletére*. Budapest, 89–100.
- Takácsi István 1977: *Tervezet. 100 éves a MÁV Ferencváros Csomópont*. Kézirat. (Magyar Vasúttörténeti Park könyvtára, nincs állományba véve.)
- Vörös Károly 1998: A világváros útján: 1873–1918. *Budapesti Negyed*. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00016/voros.htm> (utolsó letöltés: 2012. április 14.).
- Xantus Zoltán 1959: *A Ferencváros története*. Budapest.

Horváth Csaba Sándor

A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete

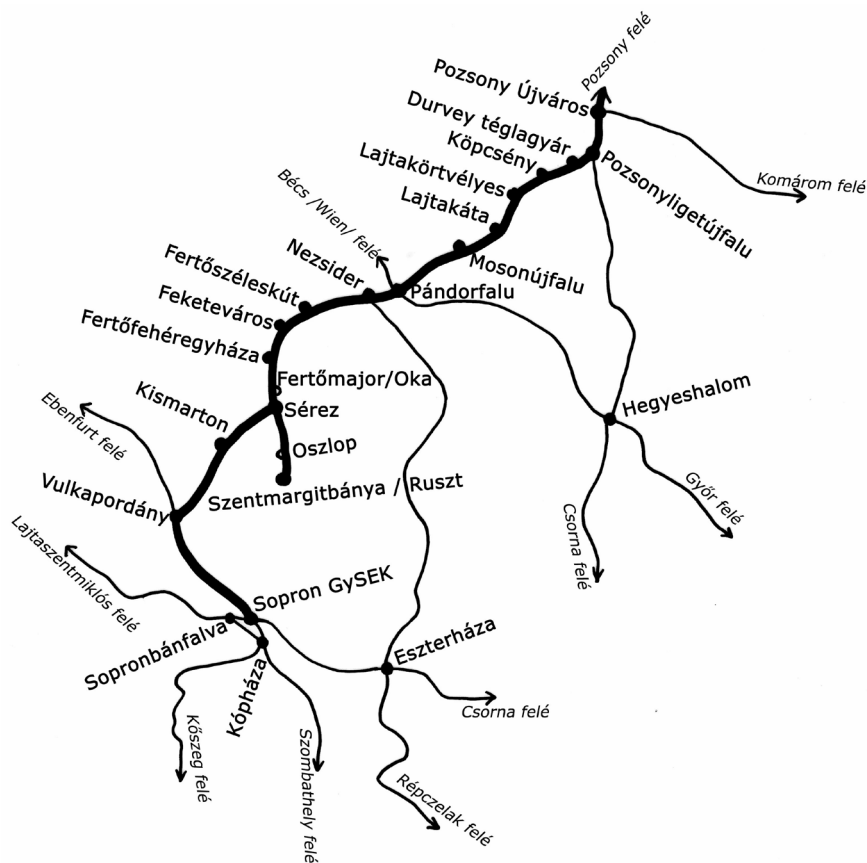
Célom jelen tanulmányban, hogy feltárjam a Sopront és Pozsonyt összekötő vasút kiépülése előtti elképzeléseket, a különböző irányok körüli vitákat, érdekérvényesítést, rivalizálást, lobbizást és az egész döntéshozatali mechanizmust, a vonalvezetést meghatározó társadalmi okok szem előtt tartásával. Ez azért is érdekes, mert a helyiérdekű vasutak első ránézésre sokszor megmagyarázhatatlanul kacsaringós nyomvonallal rendelkeztek, de ez nem véletlen! A vicinálisok végleges iránya komoly érdekháborúk eredménye volt, a befolyásosabb, gazdagabb és szerencsésebb települések, birtokosok és gyártulajdonosok elérhették azt, hogy érintse a területüket pálya, ezzel pedig bekapcsolódjanak a közlekedési vérkeringésbe, amely akkortájt megnyitotta a világot előttük. Az utókor számára evidencia, hogy a HÉV ezeket a városokat, falvakat szelte át, azonban a kiépítése előtt több csoport többféle tervvel jelentkezett, amelyek közül az valósult meg, amely egyrészt a többséget meg tudta győzni, másrészt pedig – e támogatásokból fakadóan – a vonal létrehozásának finansziális hátterét biztosította. A hazai vasúttörténeti kutatások legnagyobb hiányossága a legtöbb esetben, hogy egy pálya irányának a meghatározását kizárólag gazdasági okokra vezetik vissza, még akkor is, ha sok esetben valóban ez határozta meg a vonalvezetést. Az 1880. évi XXXI., a helyiérdekű vasutakat engedélyező törvénycikk értelmében pedig „az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek”¹ kell hogy megfeleljenek a vicinálisok, amelyekben benne foglaltatik a társadalmi szükségletek kielégítése is, így erre szintén koncentrálni a tanulmányom.

A magyarországi és északnyugat-dunántúli térség vasútépítésében jelentős áttörést a helyiérdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikk² eredményeztek, amelyek az „olcsó” vasutak építésére helyezték a hangsúlyt, és céljuk volt, hogy a Pest–Buda központú horizontális vasúthálózatot vertikálisan egészítsék ki, fókuszálva a regionalitásra, a lokalitásra és az adott vidék közgazdasági igényeire. Ennek függvényében egyfajta vasútépítési láz vette kezdetét hazánkban, amely Sopront és Pozsonyt sem kerülte már el. A sopron–pozsonyi HÉV 1897. évi átadásáig kiépítették 1891-re a pozsony–porpáci és 1895-re a pozsony–dunaszerdahelyi helyiérdekű vasutat.³ Megállapíthatjuk

¹ 1880. évi XXXI. A helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk (<http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922> – utolsó letöltés: 2013. március 1.).

² 1888. évi IV. A helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk (<http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6282> – utolsó letöltés: 2013. január 25.).

³ Horváth 2011: 543.

A sopron-pozsonyi helyiérdekű vasút

A szerző vázлата alapján készítette Majorossy Judit.

tehát, hogy a korábbi (fő)vonalaival⁴ Sopron és Pozsony már a két várost összekötő vicinális vasút kiépülése előtt szerves részét képezte a magyarországi vasúthálózatnak, sőt mindkét település egyfajta vasúti csomópontként funkcionált az északnyugat-dunántúli régióban. Sopron és Pozsony viszonylatában 1897-ig nem volt direkt módon vasúti kapcsolat, csak Bécsen keresztül, átszállással lehetett eljutni az egyik pontból a másikba. A sopron–pozsonyi HÉV így mindkét város szempontjából fontos vicinális, nem véletlen, hogy már meglehetősen korán felmerült a kiépítése.

⁴ Az 1847-ben átadott soproni–bécsúj helyi (katzelsdorfi) vonal, az 1848-ban átadott pozsony–marcheggi vonal, valamint 1850-ben átadták a Pozsony és Párkányána közötti részt, amellyel Pest és Pozsony került közvetlen összeköttetésbe, 1879-ben pedig Sopron került közvetlen vasúti összeköttetésbe a GYSEV-en keresztül Győrrel és Ebenfurton keresztül Béccsel (Frisnyák 2001).

A SOPRON–POZSONYI HÉV: AZ ELSŐ PRÓBÁLKOZÁSOK ÉS MEG NEM VALÓSULT TERVEK

A két várost összekötő vasút terve már a magyar vasútépítés korai szakaszában felmerült, azonban – mint látni fogjuk – ezek az elképzelések jó ideig nem valósultak meg. Az egyik „engedményes”⁵ követte a másikat, a vonalvezetés folytonosan változott, azonban az érdekeltek erőfeszítései a vaspálya megépítésével kapcsolatban nem lankadtak. Bár az ebben a korszakban felmerült tervek, öltetek nem váltak valóra, de a HÉV megépülésének ez az előtörténete kiválóan illusztrálja a vonal kiépítésének tétjét, a kezdeti bizonytalanságot, magát a döntéshozatali mechanizmust és végül a minisztérium által kiadott engedélyek kavalkádját, amelyet nemegyszer nehezen lehetett követni.

A Sopron és Pozsony között létesítendő vasút tervéről 1866-ban olvashattunk első ízben a *Centralblatt* hasábjain.⁶ Gróf Esterházy Antal galántai birtokos, császári és királyi kamarás kért és kapott előmunkálati engedélyt a bécsi illetékes minisztériumtól a két várost összekötő vaspálya létesítésére.⁷ Egyelőre annyit lehetett tudni a vonalvezetésről, hogy Pozsonyból kiindulva Zurányon vagy Pándorfalun át a Fertő tó nyugati partja mentén Sopronig futna. Ez metszené a kanizsa–soproni vonalat, majd Molnárinál kapcsolódna a nagykanizsa–murakeresztúr–csáktornya–pragerhofi,⁸ a Déli Vaspálya Társaság által 1860-tól üzemeltetett szakaszhoz. Ezen keresztül Magyarország északi része kapcsolatot teremthetne déllel, mindazonáltal a Duna partján felépítendő vasútállomással és a folyón átívelő híd létesítésével hazánk nyugati részének közlekedését is fellendíthetné.⁹ Az ügy érdekében az érdekeltek létrehozták a Pressburgerbahn Consortiumot.¹⁰ Még ebben az évben felmerült az az ötlet is, hogy ez egyesüljön a Vágvölgyi Vasúttal.¹¹

1867-ben már a vonal Pozsonytól Pándorfaluig történő technikai felméréséről cikkezett a *Centralblatt*. A két végpont közötti települések, azaz Köpcsény, Lajtakáta és Mosonújfalú közül a középső esetében merülhettek fel problémák az építés során, hiszen a Lajta keresztezi a település határát. Emellett azonban a szakemberek kedvezőnek ítélték a természetes körülményeket a vasútépítéshez e szakaszon.¹² Ezután sor került a Pándorfalu és Sérc közötti terület felmérésére is, ahol a tervezőknek már nagyobb nehézségekkel kellett szembesülniük. Az egyik

⁵ Abban a korban azt nevezték engedményesnek, aki a kereskedelemügyi minisztertől előmunkálati engedélyt kapott egy vonalra.

⁶ Hahnenkamp 1848-ra teszi a két várost összekötő vaspálya első felvetését (Hahnenkamp 1994: 78), azonban mindenféle forrást nélkülözve teszi meg a kijelentést. Kutatásaim alatt eddig én sem bukkantam olyan forrásra vagy szakirodalomra, amely ezt megerősítené.

⁷ Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotiv. Eisenbahn von Pressburg nach oedenburg, eventuell nach Molnári. *Centralblatt* 1866. augusztus 4. 263.

⁸ Frisnyák 2001: 45.

⁹ Project einer Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg oder Molnári. *Centralblatt* 1866. június 16. 203–204.

¹⁰ Eisenbahn-project Oedenburg–Pressburg. *Centralblatt* 1866. november 3. 375.

¹¹ In Betreff der Herstellung einer Waagthal-Eisenbahn. *Centralblatt* 1866. december 8. 422–423.

¹² Eisenbahnproject Pressburg–Oedenburg. *Centralblatt* 1867. június 22. 219.

fő problémaként a Sásony melletti szőlőterületeket említették, amelyeket a lehető legnagyobb mértékig érintetlenül kellett hagyniuk. A másik dolog, amit szem előtt kellett tartaniuk, maga a Fertő tó volt, amely a lecsapolás következtében kisebb lett. Egy biztonságos vonalvezetésnek el kellett kerülnie az eredeti meder akkor még erősen ingoványos, nádas részét. Sásony után azonban ismét kedvezőbb körülményekkel számolhattak az építetők.¹³ 1867 szeptemberére Sopronig bezárólag elkészültek a felmérési munkálatokkal. A végleges vonalvezetés érintette volna Köpcsényt, Gátát, Mosonújfalut, Pándorfalut, Nezsídert, Nyulast, Fertőszéleskutat, Szentmargitot, Cinfalvát, Zarányt és Sopronkertet.¹⁴

Mindeközben a Vágvölgyi Vasút elhatározta a gyűlésén, hogy egyesül a sopron–pozsonyi vasúti konzorciummal. A sikeres egyezkedés után kimondták a két vasút egyesülését, és a pozsony–soproni vonalért felelősnek gróf Esterházy Antalt nevezték ki. Innentől a Pozsony–nagyszombati Vasút Igazgatóság alá tartozott hivatalosan a vonal.¹⁵ Majd 1869-ben a közmunka- és közlekedésügyi miniszter előmunkálati engedélyt adott a Helyiérdekű Vasutak Rt.-nek egy évre egy Lajtaújfaluból kiinduló, Oszlopon és Szentmargiton át Sopronig, illetve Oszloptól Pozsonyig húzódó gőzüzemű vasútvonalra.¹⁶ 1870-ben és 71-ben további két másik engedményes is megjelent. Moritz von Todesco¹⁷ osztrák vállalkozó, bankár, illetve gróf Breuner Ágoston nagybirtokos és érdekcsoportja voltak azok, akik egy Sopron és Pozsony között kiépítendő vicinálisra kaptak egy évre előmunkálati engedélyt.¹⁸ A kedvezőtlen gazdasági helyzet miatt azonban nem vált valóra egyik terv sem. A helyi sajtóorgánumban utoljára 1873. március 15-én írtak a sopron–pozsonyi vonal megépítéséről,¹⁹ amire azonban még egy darabig várni kellett.

Az 1873-as recesszió után csak lassan indult meg a gazdasági növekedés, amely a vasútépítésre is hatással volt. Az igazi áttörést e téren a HÉV-ek létrehozásának engedélyezése jelentette. Az 1880. évi XXXI., a helyi érdekű vasutakról szóló már említett törvénycikkkel újból előtérbe került többek között az Északnyugat-Dunántúl két központi városának a vaspályán keresztül való összekötése. 1881-ben jelent meg a *Sopron* című hetilapban egy cikk, amelyben erről írtak, mégpedig egy Pozsonyból a Mosonon és Eszterházán át egészen Szombathelyig húzódó terv alternatívájaként. Az egyik legfőbb indok, amellyel a cikk szerzője az általa preferált Pozsony–Sopron-szakasz mellett érvelt, hogy ennek az építéséhez a szükséges

¹³ Ueber das Eisenbahnproject Pressburg–Oedenburg. *Centralblatt* 1867. június 29. 235.

¹⁴ Die Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg. *Centralblatt* 1867. szeptember 14. 338–339.

¹⁵ Tyrnau–Silleiner (Waagthal-) und Pressburg–Oedenburger Eisenbahn. *Centralblatt* 1867. december 21. 474.

¹⁶ Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sorcinovicz gegen Saybusch und von Neufeld über Oszlep nach Oedenburg und Pressburg. *Centralblatt* 1869. szeptember 29. 683.

¹⁷ Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Üszbegh über Pressburg nach Oedenburg. *Centralblatt* 1870. november 16. 1089.

¹⁸ Bewilligung zu den Vorarbeiten für Eisenbahn von pressburg nach Oedenburg und von Pressburg an die österreichisch–ungarischen Grenze. *Centralblatt* 1871. október 28. 1052.

¹⁹ Vasutépítés. *Sopron* 1873. március 15. 5.

kőanyagok helyben vannak, illetve maga a terület kemény talaja is sokkal alkalmasabb, mint Moson ingoványos és lápos vidéke. Továbbá, hogy mind iparilag, mind kereskedelmileg fejlettebb territóriumot érintene a vasút, és minden bizonnyal sokkal több támogatója is lenne e vonalvezetésnek akár az állam, akár a „magánosok” részéről.²⁰ Meg is jelent az első kezdeményező, hiszen még ugyanebben az évben a közmunka- és kereskedelemügyi miniszter Gerson Bódog vállalkozónak engedélyt adott egy Sopronból Kismartonon és Nezsideren át Köpcsényig, esetleg Oroszvárig vezetendő helyi érdekű vasút előmunkálatainak elvégzésére.²¹ Pozsonyt nem érintette volna e vonal, így valószínűleg ennek is betudható, hogy ez sem vált valóra.

Majd 1882-ben a miniszter a szombathelyi születésű Horváth Boldizsárnak, az Andrásy-kormány volt igazságügy-miniszterének is adott egy évre előmunkálati engedélyt a GYSEV vulkapordányi vagy valamely más állomásától Kismartonig, illetve Oszlopig, esetlegesen pedig Rusztig helyi érdekű vasút építésére.²² E viszonylat sem kötötte volna össze Sopront Pozsonnyal, így sok realitása ennek sem volt, így e terv sem valósult meg.

Az engedélyek sora itt még nem fejeződött be, mivel az Esterházy javak zárgondnoksága a vulkapordány–cinfalva–szentmargiti vonalra kért és kapott előmunkálati engedélyt helyi érdekű vasút létesítésére. Céljuk, hogy a cinfalvi cukorgyár, illetve a szentmargiti hercegi kőbánya ezen keresztül a GYSEV fővonalával összeköttetésbe kerüljön.²³ E koncepcióból Sopron és Pozsony is kimaradt, így eleve esélytelennek bizonyult.

Majd Tombor József mérnök kért és kapott előmunkálati engedélyt egy évre a közlekedésügyi minisztertől a bruck–újszónyi vonalból kiágazólag Pándorfalutól Szentmargitig, esetleg Sopronig helyi érdekű vasútra,²⁴ azonban ez sem valósult meg, a kellő támogatottság hiányában.

A fentebb említett engedményesek azonban időközben a feledés homályába veszttek, akik vagy a kellő támogatottság és pénzügyi háttér hiányában, vagy a rossz vonalvezetésből fakadóan nem tudták realizálni tervüket, sőt, egyetlen esettől eltekintve komolyabb terepmunkára sem került sor. De előfordult az is, hogy a minisztériumi engedélyek ellentmondásba kerültek egymással. Egyértelmű az is, hogy gyakorlatilag nem volt két ugyanolyan elképzelés. Volt, amikor a két tárgyalt végpontból egyiket nem is érte volna el a vonal. Ennek eredményeként nem épült ki a vicinális ebben a periódusban a kezdeményezések ellenére, de még egy fix vonalvezetés sem formálódott ki, amelyhez a későbbiek során tarthatták volna magukat az építetők. A két várost összekötő vasút szükségessége és várható rentabilitása azonban újabb tervek és végül tetteket is szült, de csak komoly érdekviták után.

²⁰ Vágvölgyből a Dunántúlra. *Sopron* 1881. november 16. 1.

²¹ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1881. november 13. 762.

²² Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1882. július 30. 581; Előmunkálati engedély. *Sopron* 1882. augusztus 2. 2.

²³ Vasutengedélyezés. *Sopron* 1884. január 23. 3.

²⁴ Előmunkálati engedélyek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1884. november 23. 1030; Vasútügy. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1884. november 26. 1.

AZ ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK KEZDETI TÖREKVÉSEI

Ebben a korszakban indult el az érdek- és lobbiharc a vonalvezetés körül. Komoly érdekütközések lesznek, viták robbannak ki, amelyekbe minden érintett fél beleszól. 1885-ben Budapest a Komárom és Kelenföld közötti rész megnyitásával közvetlen kapcsolatba került a Nyugat-Dunántúllal, amely időszerűvé tette az ehhez kapcsolódó sopron–pozsonyi vicinális kiépítését is.²⁵

Érdeemes megvizsgálni a különböző felek érdekeit és elképzeléseit. A két végpont közül kezdetben Sopron volt az aktívabb. Végrehajtó bizottságot alakítottak a város vezetői a vasút létrehozása érdekében, amely az ülésén megvitatta, hogy „vajjon célszerűbb volna-e Sopron és Pozsony közt a Fertő tavát érintő szabványos vágányú direct összeköttetést helyreállítani, vagy Pozsonytól Zirzig (Sérc) másodrangú vonalat építeni, mely Kis-Höflánynál ágaznék be a győr–sopron–ebenfurti vasút vonalába”. Mivel a két koncepció jövedelmezőségével kapcsolatban pontos információk nem álltak rendelkezésre, a testület megbízta Tuczenthaler Lajos mérnököt az adatok összegyűjtésével.²⁶ Közben Finck János, soproni polgármester Pozsonyban járt a vasút kiépítése érdekében, de komolyabb eredményeket nem könyvelhetett el.²⁷

Ezalatt ismételten feltűnt egy új engedményes. Dunst Gusztáv nyugalmazott altábornagy, miután pozitívan fogadták az elképzelését Sopronban, előmunkálati engedélyt kért és kapott Széchenyi Pál illetékes minisztertől egy évre egy Sopronból Fertőrákoson, Ruszton, Okán, Sércen, Fertőféhéregyházán, Feketvároson, Fertőszéleskúton és Nyulason át egészen Pándorfaluig, továbbá Zarándfalvától Gátán és Körtvélyesen át Köpcsenyig vezetendő helyi érdekű vasútra.²⁸ Ő volt az első olyan személy a két várost összekötő vasút kiépítésével kapcsolatban, aki a komoly előmunkálatokba is belekezdett. Mindeközben a sopron–pozsonyi vasút tárgyában kiküldött bizottság is ülésezett Sopronban. Ehelyütt elfogadták a fertőrákos–ruszti irányt, és a Dunst által felmérési munkákra kiküldött mérnökök mellé Sopron városa részéről Szilvásy Mártont, a rusztiaktól pedig Conrad Lajos polgármestert vezényelték ki. A sajtó optimistán vélekedett a HÉV mielőbbi kiépítéséről.²⁹ Megállapíthatjuk tehát azt is, hogy Ruszt is komolyan támogatta ezt a vonalvezetést. Októberben sor került a Pándorfalutól Pozsonyig terjedő szakasz bejárására is, ahol kedvező terepviszonyokat találtak ismételten, és a dunai híd megépítését is megvalósíthatónak vélték.³⁰ 1885. november 16-án Finck János elnökleivel a sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága újra összeült, ahol Szilvásyék a vonal bejárásáról szóló jelentést előadták, amelyet

²⁵ Kubinszky 1958: 162.

²⁶ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétellett Sopronban 1885. évi március hó 21-én Finck János polgármester elnökle alatt a sopron–pozsonyi vasut létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében.

²⁷ A pozsony-soproni vasut. *Sopron* 1885. február 19. 2–3.

²⁸ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1885. augusztus 23. 772.

²⁹ Vasutügy. *Sopron* 1885. szeptember 2. 70. 2.

³⁰ Sopron–Pozsony. *Sopron* 1885. október 3. 1.

a testület tudomásul vett, és az irányt elfogadta. Emellett a polgármester Dunst-nak az Erlanger Bankkal történt megegyezését is bejelentette.³¹

1886-ban Sopron városának pénzügyi és ellenőrzési szakosztálya elhatározta, hogy felterjeszti a közgyűlés elé a vasút 50 000 forintos alaprészvényjegyzését, illetve azt, hogy a település tulajdonát képező területeket, 300 000 téglát és a határban található kő- és homokanyagot ingyen a vállalkozó rendelkezésére bocsássák.³² A képviselőtestület végül elfogadta a felterjesztést.³³

Komoly lobbizás folyt a terv megvalósítása érdekében a helyi sajtóban is. A *Sopron* hasábjain a sopron–pozsonyi vasút kedvező hatásait részletesen elemző cikk jelent meg. A szerző kiemelte az Esterházyak szentmargiti és oszlopi, a győri püspökség fertőrákosi és a magántulajdonban lévő széleskúti kőbányákban rejlő természeti kincsek jelentőségét, amelyek a tervezett vicinálison keresztül hozzáférhetővé válnának akár az egész ország számára, hiszen akkor a GYSEV-vel és a bruck–szőnyi vonallal is kapcsolatba kerülnének.³⁴ Mindeközben olyan hírek is napvilágot láttak, hogy a Dunst-féle vonalvezetést azzal kívánják kiegészíteni, hogy Rusztról kiágazás lesz Szentmargit és Oszlop irányába, amelyet az Esterházy hercegi zárgondnokság támogat úgy, hogy 12 ezer köbméter követ ajánlott fel a dunai híd megépítéséhez. Ezalatt a minisztériumhoz felterjesztették az engedélyhez szükséges pótiratokat, a mérnökök pedig Nezsídertől Pozsony felé megkezdtek a lejtmeréseket.³⁵ A soproni polgármester és küldöttsége személyesen is felkereste Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi minisztert és Baross Gábor államtitkárt, akik tudatták velük, nem ellenzik a vonalat, sem pedig a pozsonyi híd megépítését.³⁶ Elkészültek a Sopron és Pándorfalu közötti részletes tervei és kimutatásai, amelyeket a ruszti és a soproni polgármester ellenjegyzése után a minisztériumba küldtek, bízva a mielőbbi politikai bejárásban és a végleges engedélykibocsátásban.³⁷ Sokáig nem is kellett erre várni, hiszen a miniszter Gyöngyössy János osztálytanácsos vezetésével elrendelte a vonal közigazgatási bejárását Sopronból kiindulva.³⁸

1886-ban megjelent egy olyan cikk is a *Sopron* című lapban, amelyben a Vulkapordány és Szentmargit közötti szárnyvonal létesítéséről írtak. Ennek kezdeményezői a GYSEV és az Esterházy hercegi zárgondnokság voltak. Az építési

31 MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétel Sopronban 1885. évi november hó 16-án Finck János polgármester elnöklete alatt a sopron–pozsonyi vasút létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében.

32 Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1886. január 13. 3; Pozsony–soproni vasút. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1886. január 15. 107.

33 MNL GYMSM SL XXV. 26578. Hirdetmény! 1886. január 28.

34 Sopron–Pozsony. *Sopron* 1886. február 6. 1.

35 Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1886. február 27. 3.

36 MNL GYMSM SL XXV. 26578. Tekintetes törvényhatósági bizottság! 1886. július 14.

37 Sopron–pozsonyi vasútvonalnak. *Sopron* 1886. október 20. 3.

38 Sopron–pándorfi vasút. *Sopron* 1886. december 1. 3.

engedélyt megkapták a minisztertől, és az építkezés kezdetét 1887. február 1-jére tűzték ki.³⁹ E terv azonban ebben a formában a későbbiekben nem valósult meg.

Végül 1886. december 28-án elkezdődött a várva várt Sopron és Pándorfalu közötti közigazgatási bejárás. Az eredeti tervet egy-két helyen módosították, és a hadügyminisztérium képviselőjének kérésére a soproni fegyháznál egy plusz megállóhely is bekerült a koncepcióba.⁴⁰ Ezzel első ízben a gazdasági mellett a társadalmi igények is formálták a vonalvezetést.

Sopron és Ruszt mellett a környező vidék lakossága is agitált a vasút mellett, hiszen 1887 elején a miniszterhez fordultak, hogy adja ki minél előbb a Pándorfalu és Pozsony közötti rész előmunkálati engedélyt is, amely a sopron–pozsonyi vasút másik szakaszát képezné. A beadvány szövegezői úgy érveltek, hogy a tervezett HÉV a hazai és a nemzetközi áruforgalom fontos szegmensévé válhatna, illetve a vidék fejlődésének is a záloga lehetne. A terület rendkívül gazdag ásványkincsekben, de legalább ennyire szem előtt tartandó a mezőgazdasági és ipari termelése is. Egyik legfontosabb árucikke a bor az évi 6–700 000 hektoliteres mennyiségével, és a vidék gyümölcskultúrája is rendkívül produktív. A Fertő gazdag nádban, sásban, szénában és alomban, de az állattenyésztés is említést érdemel.⁴¹ Majd a közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1887. június 13-án Dunst Gusztávnak és érdektársainak megadta az előmunkálati engedélyt fél évre a szöny–brucki vonalból Újfalunál kiágazólag Köpcsenyén át Pozsonyig, illetve Köpcsenyből a „mosonyi” állomásig vezető helyi érdekű vasútra.⁴² Júliusban ezt tükrözte a *Vasúti és Közlekedési Közlöny* hasábjain a vasútépítési tervek között az az információ, hogy „napirenden van a sopron–pozsonyi [...] helyi érdekű vasutak engedélyezése”.⁴³ 1887 végén előtérbe került a tárgyalt híd megépítése is, ahol maga Baross Gábor is ígéretét adta Pozsonynak, hogy segíteni fog annak kivitelezésében. Ennek leginkább járható útja a Pozsony és Sopron között létesítendő vasútvonal, amely nem működhetne az átjáró nélkül.⁴⁴

1888-ban először arról lehetett olvasni, hogy megtorpant Dunstéknak a vonal megépítése iránti lelkesedése. Nem sokkal később pedig már az látott napvilágot, hogy a miniszter a Soprontól Pándorfaluig húzódó vonal Pozsonyig történő meghosszabbításával és a pozsony–szombathelyi vasút mosoni szakaszának létrehozásával kapcsolatban is kiírta a közigazgatási bejárás időpontját. Gyöngyössy János osztálytanácsos február 15-én érkezett a cselekmény lebonyolítására az érintett vidékre.⁴⁵ Ennek ellenére a helyi sajtóban olyan hírek kaptak szárnyra, hogy a vonal mégsem fog megépülni. Itt arról lehetett olvasni, hogy a nagypolitika inkább a Pozsony és Szombathely közötti vonalat preferálta, pedig

³⁹ A Vulka Pordány–Margiti szárny vonal. *Sopron* 1886. december 4. 3.

⁴⁰ A sopron–pozsonyi. *Sopron* 1887. január 5. 3.

⁴¹ Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1887. február 19. 1–2.

⁴² Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1887. június 19. 689; Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1887. június 22. 3.

⁴³ Vasútépítési tervezetek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1887. július 6. 746.

⁴⁴ A pozsonyi állandó dunai összekötő hid. *Sopron* 1887. november 26. 2.

⁴⁵ A sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1888. január 25. 3.

Soprontól Szombathelyig volt már kötöttpályás összeköttetés, így azt kellett volna csak meghosszabbítani.⁴⁶ Ilyen körülmények között került sor a vonal közgazgatási bejárására.⁴⁷

A másik végpont, Pozsony, csak ekkortájt kezdett el komolyan foglalkozni ezzel az elképzeléssel. A város törvényhatósági bizottsága kimondta, hogy a Dunst-féle tervet elfogadja, és ötven éven keresztül évenként 25 000 forintot fizet a hídépítés költségeinek fedezésére.⁴⁸ E kedvező előjelek után 1888 júniusában a sopron–pozsonyi vasút törzsrészvényeinek jegyzése már javában folyt mind Sopronban, mind a vonal mentén fekvő településeken.⁴⁹

Miután Dunst, mint magas rangú vállalkozó, akitől joggal várhatták a vasútépítés sikerét az érdekeltek, 1885-ben feltűnt a színen, bizakodva figyelte mindenki a tevékenységét a két várost összekötő vasút létesítésével kapcsolatban. Később kiderült, mindhiába. Sopron, majd Pozsony és az illetékes minisztérium is támogatóan lépett fel az ügyben, de a környező vidék lakossága is a vonal közgazdasági és társadalmi hasznosságára hivatkozva sürgette annak kiépítését, azonban e koncepció hirtelen megrekedt ezen a szinten; ismételten újabb engedményesek jelentek meg, akik csak tovább szították az érdekháborút az érintettek között, és a HÉV létrehozásával kapcsolatban valóságos kálváriát idéztek elő.

ÚJABB TERVEK ÉS FELSZÍNRE TÖRŐ ÉRDEKHARC

Miután a korábban ígéretes dunsti koncepció megrekedni látszott, a HÉV tényleges megvalósulásának fázisáig további személyek jelentek meg a színen. Először Radó Kálmán Vas vármegyei főispán kért és kapott előmunkálati engedélyt 1888. december 1-jén egy a MÁV zurányi állomásából kiinduló, Köpcsényen át egészen Ligetfaluiig vezetendő helyiérdekű vasútra.⁵⁰ Radó célja ezzel az volt, hogy Pozsony és Zurány között létesítsen vonalat, és innen aztán az államvasút pályáját használják Mosonig. A nyomjelzési munkálatok gyors megkezdése után a főispán tervei szerint a következő év tavaszán hozzáláthattak volna az építkezéshez,⁵¹ amelyből végül ebben a formában nem lett semmi, kellő támogatottság hiányában.

1890-ben már kész tényként közölték, hogy a Dunst-féle koncepció „befagyott”, ennek okát később a sajtóban úgy határozták meg, hogy az „a magasállású úr, ki a kiépítés finanszírozását magára vállalta, tévedett a háta mögött állók megválasztásában”. Egyúttal Pozsony és környéke sem támogatta megfelelőképp

⁴⁶ Sopron–Pozsony. *Sopron* 1888. január 28. 1.

⁴⁷ A pozsony–soproni vasut. *Sopron* 1888. február 22. 3.

⁴⁸ A sopron–pozsonyi vasut. *Sopron* 1888. május 5. 2.

⁴⁹ Vasútügy. *Mosonmegyei Lapok* 1881. július 1. 4.

⁵⁰ A közmunka és közlekedésügyi m. kir. ministerium által 1888. október 1-étől december 31-éig kiadott s a Vasúti és közlekedési közlöny-ben kihirdetett vasúti és csatorna előmunkálati engedélyek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1889. február 3. 190–191.

⁵¹ Vasút-ügy. *Mosonmegyei Lapok* 1888. december 23. 122.

a tervet.⁵² Így ebben az évben sem történt előrelépés a régóta óhajtott vicinális tárgyában. Ezzel ellentétben 1890. december 30-án felavatták a pozsonyi Ferenc József hidat,⁵³ amely egyelőre a pozsony–szombathelyi HÉV-et szolgálta.⁵⁴

1891-ben úgy tűnt, végre átlendült a sopron–pozsonyi vonal a holtponjtján. Egy új személy, Réthey Ferenc budapesti vállalkozó is előmunkálati engedélyt kapott a kereskedelemügyi minisztertől egy Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen és Köpcsényen át a pozsony–szombathelyi HÉV vonalába beágazólag Pozsonyig,⁵⁵ vagy a GYSEV Darufalva vagy Vulkapordány állomásából kiágazólag Oszlop, Sérc, Feketváros és Pándorfalu irányába, majd ugyancsak a pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fővonal, illetve Szentmargittól Rusztig szárnyvonal létesítésére egyéves időtartamra,⁵⁶ amelyet később még egy évvel meghosszabbított Wekerle Sándor ideiglenes kereskedelemügyi miniszter.⁵⁷ Ez a terv sem vált azonban valóra, mivel a pénzügyi körök egyre bizalmatlanabbak lettek a megvalósulását tekintve sokáig késlekedő vasúttal szemben.⁵⁸ A legígéretesebbnek így hát nem ez a két elképzelés bizonyult, hanem a települések által életre hívott végrehajtó bizottság kezdeményezése. A köpcsenyi Batthyány József kastélyában megtartott értekezleten egy végrehajtó bizottságot neveztek ki a helyi lakos gróf Haller Sándor és Finck János soproni polgármester vezetésével a terv minél előbbi megvalósítása érdekében.⁵⁹ A kereskedelemügyi miniszter végül 1892. május 28-án Haller Sándornak, Dröxler Gusztáv pozsonyi, Finck János soproni és Conrad Lajos ruszti polgármesternek adott előmunkálati engedélyt egy évre egy Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen, Köpcsényen és Ligetfalu érintésével a pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fő-, illetve Ruszttól Szentmargitig vezetendő szárnyvonal kiépítésére.⁶⁰ Ebből láthatjuk, hogy egyszerre több engedményes is „harcba szállt” a régóta kívánt vonal létesítéséért, de a legígéretesebbnek nem a magánszemélyek, hanem a települések által létrehozott „szövetség” bizonyult.

A nagy engedélyezési kavalkád közepette felszínre tört egy vonalvezetési vita is. A rusztiak azt szerették volna, hogy a pálya keresztüljelje a településeket. A másik csoport képviselői viszont inkább az ásványkincsekben gazdag Szentmargit, Oszlop, Sérc, Oka, Fertőfehéregyháza – tehát tulajdonképpen a Kismarton felé való – irányt preferálták, pusztán gazdasági megfontolásból.⁶¹

⁵² Sopron–Pozsony I. S 1892. január 24. 1.

⁵³ Frisnyák 2001: 101.

⁵⁴ Sopron–pozsonyi vasut. *Sopron* 1893. május 5. 2.

⁵⁵ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1891. április 5. 61.

⁵⁶ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1891. március 27. 333.

⁵⁷ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1892. június 5. 573; Vasúti előmunkálati engedély. *Sopron* 1892. június 23. 2.

⁵⁸ Kubinszky 1958: 163.

⁵⁹ A sopron–pozsonyi vasut újra ébredése. *Sopron* 1892. április 5. 2.

⁶⁰ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1892. június 3. 567; Vasúti előmunkálati engedély. *Sopron* 1892. június 23. 2.

⁶¹ Sopron–Pozsony II. *Sopron* 1892. január 26. 1.

1892. október 25-én a sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága ismételtelen Nezsiderben ülésezett. Itt Finck tudatta, hogy szándékában áll a Dunst-féle és a kormány által már jóváhagyott tervekét átvenni a korábbi engedélyestől, amelybe beleegyezett ezt megelőzően a kereskedelemügyi miniszter is.⁶² Finck és Conrad beszámolt arról is, hogy tárgyaltak az R. Burkhardt & Comp berlini pénzintézettel, amely vállalkozott a vonal finanszírozására. Dröxler egyúttal felhívta arra a figyelmet, hogy az volna a legelőnyösebb, ha a Münchener Localbahn-Gesellschaftot is megbíznák a vonal „tracirozásával”⁶³ és financirozásával”. A bizottság ezt a javaslatot elfogadva elhatározta, hogy felveszik a kapcsolatot mindkettővel, és megtudakolják, milyen feltételek mellett vállalkoznak a munkálatok elvégzésére.⁶⁴ Szálybely Gyula országgyűlési képviselőt, az 1891-ben megalakult Dunántúli HÉV Rt. elnökét⁶⁵ bízták meg azzal, hogy a Münchener Localbahn Actiengesellschaftot képviselje.⁶⁶ Az ülés utolsó döntésének értelmében az előmunkálati költségekre megszavazott összegek folyósítása is elkezdődött. Mivel tetemes pénzt kívánt már ez a folyamat is, az érdekelt községek és nagybirtokosok irányában az engedélyesek felhívást intéztek, további hozzájárulásban reménykedve.⁶⁷

December 12-én ismételtelen összeült a végrehajtó bizottság, ahol bejelentették, hogy a Localbahn hajlandó a trasszírozási költség felét fedezni. Az értekezlet hosszas megbeszélés után Ligetfalutól Köpcsény, Gáta, Pándorfalu, Nezsider–Nyulas, Boldogasszony, Védény, Fertőszéleskút, Feketváros, Fehéregyháza, Sérc, Oszlop, Oka, Ruszt, Fertőmeggyes, Fertőrákos–Kőbánya, soproni fegyintézet és a Mihálykapu melletti soproni beágazással létrehozandó pályáról állapodott meg. Az említett települések közül csak azok kapnak állomást, amelyek hozzájárulnak az építési költségekhez.⁶⁸

1893 tavaszán jól haladtak az építkezés előkészületeivel. Pozsonyban újra ülésezett a végrehajtó bizottság, ahol az elnök, Haller Sándor a tagokat az eddigi lelkesedésük megtartására kérte a „befagyott” dunsti elképzelés ellenére. A tanácskozás egyik fő pontja a Dunst-féle előmunkálati tervzetet átvétele volt a későbbi munkák megkönnyítése érdekében.⁶⁹ Majd május 1-jére Finck polgármester értekezletet hívott össze Sopronban a lakosság tájékoztatása céljából. Ehelyütt Haller vázolta, hogy a 78 km-es tervezett vonal Ligetfalutól Pándorfalun, Ruszton és Fertőrákoson át vezetne Sopronig. Nagyságrendileg kétfélmillió forint szükségeltetne az építkezéshez. A céljuk az volt, hogy a beszédnek köszönhetően

⁶² MNL GYMSM SL XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 15041. számú III. rendelete. 1892. május 28.

⁶³ Trasszírozás: nyomjelzési munkálatok.

⁶⁴ Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1892. november 1. 1–2.

⁶⁵ Pammer 1995: 432.

⁶⁶ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétel a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút végrehajtó bizottsága Sopronban f. h. 12-én tartott értekezletén.

⁶⁷ A pozsony–soproni vasút. Felhívás. *Mosonmegyei Lapok* 1892. november 13. 184.

⁶⁸ Sopron–pozsonyi vasút. *Mosonmegyei Lapok* 1892. december 18. 203–204.

⁶⁹ MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Jegyzőkönyv. 1893. március 24.

Sopronban legalább 150 000 forint értékben jegyezzenek törzsrészevényeket. Haller elemezte a vasút várható előnyeit Sopronra nézve, továbbá rámutatott a szomszédos községek érdekeire és e vonalvezetés szükségességére is. A ruszti és fertőrákosi irány mellett szól, hogy az érintett területen van az állami fegyház, amely évente 500 vagon jelentene, Fertőrákos, Fertőmeggyes és Ruszt pedig a Fertő lecsapolása után bővelkedik szántóföldekben, ahonnan jelentős mennyiségben lehetne terményeket elszállítani, végül a szentmargiti és oszlopi kőszénbányák is emelhetnék a forgalmat. Tehát a HÉV jövedelmezősége vitathatatlan.⁷⁰

1893 májusára Hallernak sikerült megvásárolnia Dunsttól a korábbi nyomjelzési munkálatainak dokumentumait kilométerenként 70 forintért.⁷¹ A kereskedelemügyi miniszter május 7-én Halleréknak egy évvel meghosszabbította az előmunkálati engedélyét,⁷² akik ezután azonnal a soproni törvényhatósági bizottsághoz fordultak, hogy 100 000 forintot szavazzanak meg a tervükre.⁷³ Az irányt tekintve 1894-ben sem volt változás a halleri koncepcióban, hiszen az illetékes miniszter újabb évvel meghosszabbította a korábbi engedélyüket.⁷⁴

A vasút ügye mindezekkel együtt folyamatosan haladt előre. A vicinálist érintő hozzájárulások és a részvényjegyzés is egyre nagyobb mértéket öltöttek.⁷⁵ Pozsonyban a végrehajtó bizottság Pro Memoria címmel egy röpiratot jelentetett meg, amelyben tételesen felsorolták az általuk vizionált vonal építési költségeit és várható jövedelmezőségét az érintett községek vonatkozásában. E számítások azt vetették figyelembe, hogy a HÉV mentén 103 000 egyén lakik, a birtokosok 130 000 kat. hold földdel és 6700 kat. hold szőlővel rendelkeznek, 130 000 fős személy-, 750 000 métermázsas teherforgalom várható. Mindemellert az érvelés azt is hangsúlyozta, miszerint olyan előnyökkel is jár az új vasút, hogy új piacok nyílnak meg a termelők számára. Továbbá, hogy olcsón lehet fát hozni a Vágvölgyből, a bor kivitele szempontjából megnyílik az út Felső-Magyarország, Németország keleti része, Lengyelország és Oroszország felé, a Hanság és a Fertő lecsapolása következtében megnövekedett termékeny szántóföld gabonatermése Felső-Magyarországra szállítható, közvetlen kapcsolatba kerül Sopron a Dunával, és végül, hogy Brennbérg szénbányája újabb piacokat kaphat. Ezzel azt próbálták Hallerék bizonyítani, hogy nemcsak az érintett községek, hanem Sopron és Pozsony szempontjából is elengedhetetlen a pálya kiépítése, amely várható forgalmából fakadóan a befektetett tőkét visszahozza.⁷⁶ Várható társadalmi hatásai közül pedig kiemelendő Nezszi-

⁷⁰ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Emlékirat a Pozsonytól Ligetfalun át Sopronig tervezett vasút ügyében. 1893. május 1.

⁷¹ Sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1893. május 5. 2.

⁷² Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1893. május 17. 558; Előmunkálati engedély. *Soproni Hírlap* 1893. május 24. 3; Előmunkálati engedélyek. *Mosonmegyei Lapok* 1893. május 21. 86.

⁷³ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Tekintetes Sopron szab. kir. város törvényhatósági bizottsága. 1893. május 8.

⁷⁴ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1894. május 18. 439.

⁷⁵ Sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1893. június 14. 3.

⁷⁶ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Pro Memoria. 1893. december 14.

der, amely kiváló turisztikai célpont, ahol a Fertő tó adta fürdési lehetőség mellett egyes helyeken gyógyhatású források találhatóak, illetve kikötője révén a hajózásra is alkalmas hely.⁷⁷ Nem mellékesen Nezsider és a szomszéd település, Nyulas vásártartási joggal is rendelkezett, ahol általában rendes hetivásárokat tartottak, ami szintén emelhetné a vasúton utazók számát.⁷⁸ Sopronban a pénteki napokon tartottak vásárokat, különösen a marhavásárok voltak híresek, ahova főként Ausztriából, Bécsből és Bécshely vidékéről érkeztek gazdag kalmárok,⁷⁹ akik a HÉV megépülése esetén még könnyebben érkezhetnének vonattal a vásárra.

A nagy előkészületek közepette a *Soproni Hírlap*ban vezércikként ismét megjelent egy olyan írás, amely a vonalvezetést kritizálta. E szerint a HÉV legproblémásabb része a Sopron és Ruszt közötti szakasz, mivel semmi előnnyel nem jár innen közvetlenül Sopronig vezetni. Sokkal racionálisabb lenne a már meglévő GYSEV-vonalba Vulkapordánynál beágazni. Emellett komoly földrajzi akadályok, hegyek is elválasztják egymástól a két várost, amelyen keresztül nehezen kivitelezhető a pálya. Nem utolsósorban pedig olyan nagy forgalmat sem lehet itt várni. Hacsak Sopront Pozsonnyal kell összekötni, akkor egyértelműen a Sérc, Kismarton, Vulkapordány irány lenne ésszerű, azonban megjegyzi a cikk írója, hogy a Sopron vármegyei korábbi szabad királyi várost, Rusztot is be kellene kapcsolni a közlekedés vérkeringésébe, amelyet a cikk írója egy Sércből a város irányába vezetendő szárnyvonallal vél megoldhatónak. Felmerült a vonal GYSEV általi üzemeltetése is, amely a Vulkapordány–Sopron-szakaszt különben is kezeli, így itt a péage⁸⁰-forgalom lebonyolítása sem ütközne akadályba.⁸¹ Időközben már azt sem tartották elképzelhetetlennek, hogy az Eszterháza–Boldogasszony–Pándorfalu-vonal (a későbbi Fertővidéki HÉV) előbb elkészül, mint e rég tervbe vett HÉV.⁸² A kismartoniak is beszálltak a vitába. Szerintük a szentmargiti kőlelőhelyeket nem Ruszton, hanem Oszlopon át kellene összekötni a fővonallal. Ezt azonban a soproniak nem helyeselték, mondván a pomogyi csatorna elkészültével a Fertő tó kiszáritása miatt a déli rész áruit Ruszton keresztül adnák fel a vasútra, ami miatt van legitimitása ennek a vonalvezetésnek. Válaszul erre azt kapták a másik irány támogatóitól, hogy Sopron és Ruszt között is gazdag vidék fekszik Fertőmeggyessel, a püspöki kőbányával, a városi majossal, a nagy Tómalommal és a városi János szőlőteppel. Ezek közül a Tómalom kiemelendő leginkább, mely turisztikai igényeket elégíti ki nyáron, és nagy utazóközönséget generálhatna.⁸³ Ekkor már a gazdasági okok mellett relevánssá vált az utazóközönség igényeinek a kielégítése is. A parttalan viták közepette a községek által a vasút támogatására megszavazott összegeket a megyei gyűlés helybenhagyta, így a költségvetésre

⁷⁷ Nezsider mint fürdőhely. *Mosonmegyei Lapok* 1889. május 26. 115.

⁷⁸ Kalmár é. n.: 41–42.

⁷⁹ Kalmár é. n.: 51.

⁸⁰ A péage-vonal két vasút által – egymás között megállapodott feltételekkel – közösen használt pálya (Urbán 1984: 561).

⁸¹ A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. június 7. 1–2.

⁸² A pozsony–soproni vasút ügyéhez. *Sopronvármegye* 1894. június 10. 2–3.

⁸³ A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. június 24. 1–2.

vonatkozó tárgyalásokat hamarosan meg lehetett kezdeni az érintett minisztériummal.⁸⁴ A kismartoniak is kifejtették nyomós indokukat a városukat érintő vonalvezetés mellett. Ha nem épülne meg a sopron–pozsonyi vasút, akkor nekik Pándorfaluig kellene saját erőből vasutat létrehozniuk, ami 41 km-t jelentene, azonban ha az általuk óhajtott terv valósulna meg, akkor csupán a szarazvám–kismartoni vonalat kell Sécig kiépíteniük, ami pedig csupán 14 km.⁸⁵

A vonalvezetési viták közepette 1894 elején arról cikkezett a *Rábaköz* című hetilap, hogy a Sopron és Pozsony között létesítendő vonal a megvalósulás stádiumába lépett, amelynek egyik fő letéteményese Albrecht herceg, a vidék első birtokosa, aki minden követ megmozgat, hogy minél előbb elkészüljön az általa is preferált vicinális.⁸⁶ Ezzel egy olyan prominens személyiség állt a vasút megvalósulása mellé, aki a befolyása révén nagyot lendíthetett a HÉV ügyén.

Mindazonáltal ahhoz, hogy megépüljön a vasút, a megfelelő pénzügyi háttérrel is biztosítaniuk kellett az engedélyeseknek. 1894 januárjában – a belügyminiszteri jóváhagyás után – eldőlt, hogy Sopron városa 100 000 forintot fordít törzsrészvényjegyzésre, majd nem sokkal később az is napvilágra került, hogy a helyi „magánosok” 32 500 forinttal járulnak hozzá a vasút megépítéséhez.⁸⁷ Időközben Esterházy Pál herceg, az érintett terület egyik nagybirtokosa is kivette a részét a támogatásból, hiszen 20 000 forint értékben jegyzett értékpapírokat.⁸⁸ Hallerék eközben az illetékes miniszterhez fordultak a segély és az engedélyük jóváhagyatása érdekében.⁸⁹ Bár a törvény által előírt 35%-os építési költségből még hiányzott egy kisebb összeg, abban bíztak, hogy Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter az általuk előirányzott 400 000 forintot megadja, és Pozsony városának lakossága támogatni fogja még a projektet, illetve azon földbirtokosok is, akiknek a földjén a vasút áthalad.⁹⁰ Haller Conraddal való egyezkedése után kiderült, hogy hárommillió forint szükséges a vasút megépítéséhez, amelyből egymilliót kell összeszedniük. Ebből rendelkezésre állt már 500 000 forint, és ekkor még bíztak a 400 000-es állami támogatásban is.⁹¹ De mint később kiderült, az ország épp ekkor kötött szerződést Romániával a gyimesi és vöröstoronyi szoroson át vezető vasút megépítése tárgyában, amely a költségvetést lényegesen megterhelte.⁹²

Úgy tűnt ekkor, a vicinális gróf Haller Sándor és érdekcsoportja által a megvalósulás útjára lépett, hiszen az irány, amelyet preferált a társaság, hosszú ideje nem változott már annak ellenére, hogy a kismartoniak komolyan kritizálták ezt a vonalvezetést. A HÉV megépítéséhez szükséges összeg lassan, de biztosan gyűlt,

⁸⁴ A sopron–pozsonyi vasút. *Sopronvármegye* 1894. június 24. 4.

⁸⁵ Kismartonból. *Sopronvármegye* 1894. június 28. 1–2.

⁸⁶ A pozsony–soproni vasút. *Rábaközi Hírlap* 1894. január 14. 3.

⁸⁷ A sopron–pozsonyi vasút. *Sopronvármegye* 1894. január 25. 5.

⁸⁸ A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. március 15. 4.

⁸⁹ A pozsony–soproni h. é. vasút végrehajtó-bizottsága. *Mosonmegyei Lapok* 1894. július 22. 114–115.

⁹⁰ Pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. július 12. 5.

⁹¹ A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. július 22. 3–4.

⁹² Kubinszky 1958: 164.

így sokan úgy vélték, hogy e terv fog végleges formát ölteni, és hamarosan megkezdődhet a kivitelezés.

EGY ÚJABB ENGEDMÉNYES ÉS NEM LANKADÓ VITÁK

A halleri koncepció célegyenesbe érkezése után egy alternatív cselekvési folyamat is elindult. Egy másik Haller, József, mint az Esterházy hercegi uradalom központi igazgatója, Laschober Mátyás ügyvéddel közösen,⁹³ mint kismartoni lakosok előmunkálati engedélyt kaptak a kereskedelemügyi minisztertől egy évre a GYSEV vulkapordányi állomásából kiindulva Kismartonon, Fertőszentgyörgyön, Sécen, Fertőfehéregyházán, Feketvároson, Fertőszéleskúton, Sásonyon, Nyulason és Nezsideren át Pándorfaluig, illetve Sérctől Oszlopon át Szentmargitig, helyi érdekű vasút létesítésére,⁹⁴ amelyet később Dániel Ernő miniszter egy évvel meghosszabbított.⁹⁵ E terv akkor még illúziónak tűnt Haller Sándorék elképzelése mellett, mindazonáltal komoly vitákat szült.

1894 végén Pozsonyban értekezletet tartottak Szalavszky Gyula főispán vezetésével, ahol a pozsonyi polgármester, Dröxler mellett sok más települési előljáró is megjelent. Itt a város első embere elmondta, hogy 90 000 forint híján a részvénytőke biztosítva van. Ennek az összegnek a beszerzése képezte a megbeszélés tárgyát, ahol arra jutottak, hogy fel fognak szólítani több ipartelep-tulajdonost, illetve az Esterházy javak gondnokságát is, hogy törzsrészvényeket jegyezzenek.⁹⁶

Közben Nezsiderben a közgyűlés elutasította a Haller és Laschober által preferált irányt, mondván, ha támogatja ezt a vasutat, akkor az az eredeti projektet komolyan veszélyeztetné.⁹⁷ Nem állhatnak tehát egyetlen más életképes, az adott területen konkurenciát jelentő vasút finanszírozása mellé sem, mert akkor a húsz éve dédelgetett tervük végleg meghiúsulna.⁹⁸

Az eredeti vonalvezetés engedményesei azonban még mindig nem jutottak egyről a kettőre. A sajtóban februárban olyan hírek jelentek meg, hogy továbbra is hiányzik hozzávetőlegesen 20 000 forint. A közvélemény egyre kevésbé értette, miért nem vizsgálják felül a tervezetet és változtatnak az eredeti, költségesebb irányon.⁹⁹ Közben egy érdekes fordulatot vett a tervezett vicinális ügye. Finck János bejelentette, hogy a sopron–pozsonyi vonalat innentől személyesen Radó Kálmán Vas vármegyei főispán fogja patronálni. Ő az, akitől azt várják, hogy a megkezdett vasútépítést átlendítse a holtponthoz. Maga a végrehajtó bizottság pedig a kormány nagyobb támogatásában bízva deputációt küldött a miniszterhez

⁹³ Hahnenkamp 1994: 96.

⁹⁴ Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1894. november 7. 981.

⁹⁵ MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 21650. számú III. rendelete. 1895. április 30.

⁹⁶ A pozsony–soproni vasút. *Soproni Hírlap* 1895. január 15. 3.

⁹⁷ A kismartoni–pándorfi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. február 19. 3.

⁹⁸ A kismarton–pándorfi vasút. *Mosonmegyei Lapok* 1895. február 17. 27.

⁹⁹ Pozsony–Sopron. *Soproni Hírlap* 1895. február 24. 1–2.

a megyei, városi és községi eljárókkal, remélve a mielőbbi kedvező döntés kihirdetését.¹⁰⁰ Radó szerződést kötött Szálybéllyel, amelyben rögzítették, hogy átruháznak rá minden, a helyiérdekű vasút kiépítésével kapcsolatos jogot és dokumentumot.¹⁰¹ A főispán nem is tévovázott sokat, a kereskedelemügyi miniszter előmunkálati engedélyt adott neki egy évre a pozsony–kismarton–szarazvámi szakaszra vonatkozólag.¹⁰² Az eredeti vonalvezetéstől nem eltérve a ruszti irányt preferálta, de Sérctől Kismartonig kiágazást is tervezett, hogy a hercegi uradalom igényeit is kielégítse.¹⁰³ Radó megbízottja, Matók Béla budapesti ügyvéd áprilisban Sopronban járt, hogy értesítse az érdekelteket a sopron–pozsonyi vasúttal kapcsolatos változásokról. Céljuk, hogy azon községek, amelyek még semmit, vagy csekély összeget adtak, járuljanak hozzá az építkezéshez, mint pl. Fertőrákos, Oka, Fertőfehéregyháza, Feketváros és Fertőszéleskút. Matók együtt megkezdte a vonal beutazását is, Radó pedig Esterházy Pál herceggel tárgyalt a sérc–kismartoni kiágazásról, akivel végül sikerült dűlőre jutnia.¹⁰⁴ Ennek ellenére hamar megrendült a környék lakosságának bizalma Radóban. Volt, aki már panamát emlegetett. A kismartoniak is panaszkodtak folytonosan, hogy csak szárnyvonalat kapnak, míg a rusztiak féltették fővonalukat és hallani sem akartak egy esetleges iránymódosításról.¹⁰⁵ Radó Budapesten ez idő alatt azon fáradozott, hogy minden igényt kielégítsen.¹⁰⁶ Egy olyan vonalra kapott előmunkálati engedélyt, amely Sopront és Rusztot is mellőzte. A soproniak és rusztiak azonban nem támogatták a Vulkapordány és Pozsony közötti vonal megépítését, csak Pozsonyból egy direkt módon városukba közlekedő vasutat tudtak elképzelni egyelőre.¹⁰⁷ Mindeközben 1895 áprilisában a korábban Haller Sándornak és érdektársainak adott előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi miniszter Radó Kálmánra ruházta át, és meghosszabbította egy évvel,¹⁰⁸ amely ilyen körülmények között semmi jóval nem kecsegtetett.

Sopron városának törvényhatósági bizottsága ekkor egy testület megalapítását irányozta elő a folytonos vasúti viták megoldása céljából.¹⁰⁹ Mivel a végleges irány még mindig nem volt eldöntve, ez természetesen a vasút megvalósulását is késleltette. Az, hogy végül melyik vonalvezetés realizálódhat, a végeleges építési engedély megadásakor dőlhetett csak el. Sopronban még az sem tisztázódott, melyik irányt támogatják végérvényesen.¹¹⁰ Ennek ellenére a *Soproni Hírlap*

¹⁰⁰ A pozsony–soproni vasút. *Soproni Hírlap* 1895. március 27. 2.

¹⁰¹ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Szerződés. 1895. március 21.

¹⁰² Előmunkálati engedély. *Soproni Hírlap* 1895. április 10. 3.

¹⁰³ A pozsony–soproni vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 20. 2.

¹⁰⁴ Radó Kálmán megbízotta. *Soproni Hírlap* 1895. április 21. 3.

¹⁰⁵ Sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 23. 1–2.

¹⁰⁶ A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 26. 4.

¹⁰⁷ Városi közgyűlés. A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 27. 1.

¹⁰⁸ Előmunkálati engedély. *Soproni Hírlap* 1895. május 5. 3; A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. május 9. 2; Vasutervek. RH 1895. május 12. 3.

¹⁰⁹ Közúti hálózat, vasutak. *Soproni Hírlap* 1895. május 11. 2.

¹¹⁰ Vasutaink ügye. *Soproni Hírlap* 1895. május 18. 1–2.

május végén arról cikkezett, hogy a sopron–pozsonyi vonal előmunkálatait befejezték, és akár még abban az évben megindulhat az építkezés.¹¹¹ Ez a hír Sopron város közgyűlésébe is eljutott, ahol helybenhagyták a korábban e vonal számára megszavazott 40 000 forintot.¹¹² Radó ekkor került a GYSEV elnöki székébe, és az volt a célja, hogy a környezetében épülő új vonalakat a vállalat alá vonja, így a sopron–pozsonyit is.¹¹³

Nem sokkal később újra felröppent a hír, hogy a sopron–pozsonyi vonal hosszúságát anyagi megfontolásból csökkenteni kell. E terv alapján a GYSEV vulkapordányi állomásából ágazna ki a vonal, amely egyúttal azt is jelentené, hogy Ruszt helyett Kismarton felé menne.¹¹⁴ 1895 nyarán a kismartoniak kész tényként kezelték a számukra kedvező módosítást, amely által a HÉV állami segély nélkül realizálódhat.¹¹⁵ Július 20-ára rendkívüli közgyűlést hívtak össze Sopronban, ahol a Haller- és Laschober-féle koncepció anyagi támogatása került napirendre.¹¹⁶ Az engedményesek kérvényének következtében végül megszavazták a vasút 40 000 forintos támogatását.¹¹⁷

A vonal közigazgatási pótbejárása július 23-án kezdődött Sopronban Vértessy Kálmán miniszteri tanácsos vezetésével.¹¹⁸ Erre azért volt szükség, mert Radó változtatott eredeti tervén a költségvetési tényezők nyomására. A vonal a GYSEV soproni állomásába ágazna be, amely egy új szakaszt jelentene. A vállalatot Goldstein Henrik és Mazaly József képviselték, akik kifejtették, hogy nincs ellenükre ez a beágazás, emellett, ha a követelményeknek megfelel, akkor a cégcsoport üzemeltetné a vicinálíst. A Szent Mihály temetőnél és Sopronkőhidánál építenének az új koncepció értelmében megállóhelyet, és Fertőrákosnál mindössze egy hidat kellene létrehozni.¹¹⁹

Bár már a kismartoni irány állt nyerésre, még mindig jelent meg a sajtóban olyan cikk, amely részletesen fejtegette egyik vagy másik vonalvezetés előnyeit és hátrányait.¹²⁰ Ekkor azonban napvilágra került a két vonalvezetés prognosztizált összege. E szerint ruszti iránnyal 3 000 000, míg Vulkapordány felé mindössze 2 300 000 forintot tenne ki a vasútépítés, mivel 10–11 km-rel lenne rövidebb a pálya.¹²¹ Ez végérvényesen jelezte, hogy melyik irány valósulhat meg.

Míndeközben a városi közgyűlés július 26-ai ülésén Kania József képviselő interpellációt nyújtott be a polgármesternek, miszerint valóban igaz-e a hír, hogy Radó már Vulkapordány felé tervezi a vasutat. Prinz ezt csak megerősíteni tudta.

¹¹¹ A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. május 26. 3.

¹¹² Vasúti vita a vármegyén. RH 1895. június 2. 2.

¹¹³ Vasúti kérdés és Sopron I. SH 1895. július 7. 1.

¹¹⁴ A pozsony–soproni vasút ügyében. *Soproni Hírlap* 1895. július 19. 3.

¹¹⁵ Vulka-pordány–kismarton–parndorfi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. július 20. 3.

¹¹⁶ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Meghívó. 1895. július 4.

¹¹⁷ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Hirdetmény! 1895. július 20.

¹¹⁸ A sopron–pozsonyi vasút közig. pótbejárása. *Soproni Hírlap* 1895. július 23. 2.

¹¹⁹ Közigazg. pótbejárás. *Soproni Hírlap* 1895. július 24. 3.

¹²⁰ Megint a mi vasutainkról. *Soproni Hírlap* 1895. július 24. 1–2.

¹²¹ A sopron–pozsonyi és a vulka-pordány–pozsonyi vasutak. *Soproni Hírlap* 1895. július 26. 2.

Radónak szükségszerűen el kellett állnia az eredeti vonalvezetéstől, mivel Esterházy herceg akár saját költségén, minden támogatás nélkül is a vulkapordány–kismarton–pándorfalui vonalat kívánta kiépíteni. Radó kérte a soproni előljárókat, menesszenek küldöttséget a herceghez a tervétől való elállás érdekében, amelyről egyébként még ő sem mondott le teljesen. Mindazonáltal a főispán biztosította a közgyűlést, hogy ha az új vonalvezetéssel megvalósulna a HÉV, akkor a Pándorfalu és Pozsony közötti pályát is kiépítteti. A megjelentek azt javasolták, hogy a kiscell–pándorfalui vonal nagy költségeire és az esetleges pándorfalu–pozsonyi összeköttetés megteremtésére további 50 000 forintot szavazzanak meg az engedményesnek, amit végül jóváhagytak.¹²² A sopron–pozsonyi és a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui vicinális vasút története tehát egyre inkább kezdett összefonódni.

Ekkor már egyértelmű volt a helyzet, hogy a miniszter azt a vonalat fogja támogatni, amely kevesebb pénzbe kerül.¹²³ Dániel Ernő Vértessy Kálmán miniszteri titkár vezetésével elrendelte a sopron–fetőrákosi, pándorfalu–gátai, pándorfalu–nezsideri szakasz és abból kiágazólag a sérc–szentmargiti pálya közigazgatási bejárását Kismartonból kiindulva.¹²⁴ Láthatjuk tehát, hogy az engedményesek és a különféle csoportok miként próbálták meg érdekeiket érvényesíteni az egyes irányok tekintetében, végül azonban leginkább a vasút megépítésének az összköltsége volt az, amely a végleges vonalvezetés kialakításában a legfőbb szerepet játszotta.

A VÉGLEGES IRÁNY ÉS A MEGVALÓSULÁS

1895. október 2-án a kereskedelemügyi minisztériumban megtartották az engedélyezési tárgyalást, de parttalan vita bontakozott ki, és ennek függvényében a miniszter elnapolta a határozatot.¹²⁵ Végül csak december elején lehetett aztán hiteles információkat olvasni a sopron–pozsonyi HÉV-vel kapcsolatban, amelyekről egyébként Hallerék és maga Radó is tudtak már november 29-én egy miniszteri leiratból.¹²⁶ Ezek szerint a kismartoni, a Haller és Laschober által vizionált irány felé billent a mérleg nyelve, de csak a döntéshozatal utolsó pillanatában, amelyet viszont alapesetben nem kívánt Sopron. A kérdés: a város hajlandó lesz-e így törzsrészvények jegyzésével támogatni az új irányt?¹²⁷ A döntés mögött egyér-

¹²² Városi közgyűlés. Interpelláció vasút-ügyben. A vasut ügye. *Soproni Hírlap* 1895. július 27. 1.

¹²³ A pozsonyiak és a sopron–pozsonyi vasut. *Soproni Hírlap* 1895. augusztus 8. 2–3.

¹²⁴ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kereskedelemügyi m. k. Minister 49621. számú III. rendelete. 1895. augusztus 5.

¹²⁵ Vasuti értekezlet. RH 1895. október 6. 3.

¹²⁶ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. k. Minister 84939. számú 1895. rendele. 1895. november 29.

¹²⁷ Vasutaink ügye. *Soproni Hírlap* 1895. december 2. 2.

telmően az állt, hogy a Laschober-féle vicinális nem igényel állami támogatást.¹²⁸ A miniszter feltételeket is megszabott, így például a Pándorfalutól Pozsonyig húzódó vonalrész is kötelesek kiépíteni a vállalkozók, illetve az engedély átvétele után három évvel a vulkapordány–pándorfalui szakaszt szárnyvonalon keresztül Sopronnal összekötni.¹²⁹ Ez gyakorlatilag annyit jelentett, hogy a Sopron és Vulkapordány között már meglévő vaspályát egy péage-szerződéssel használhatja a HÉV.¹³⁰ Ekkor még úgy volt, hogy a GYSEV fogja üzemeltetni a vicinális.¹³¹ Laschoberék a hírekről értesülve azonnal kérvényt intéztek Moson vármegye törvényhatósági bizottságához is, hogy mivel az érintett területen 36 km-es pálya fog kiépülni, ezért a korábban előirányzott 20 000 forint helyett km-ként 1000, azaz 36 000 forintot szavazzanak meg, ezzel támogatva az elképzelésüket.¹³²

Miután 1895. december 21-én megtartotta a miniszter a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui vonal engedélyezési tárgyalását, az is nyilvánvalóvá vált, hogy Nezsideről Pándorfaluig egy pályát fog használni a két helyi érdekű vasút. Ennek a kiépítését azonban a későbbi Fertővidéki HÉV engedélyeseinek kellett vállalniuk, és a sopron–pozsonyi vasút vállalkozói az építési költségek megtérítésével átvehették a szakaszt.¹³³

Az 1896-os év a vasútügyi bizottság tárgyalásával kezdődött, ahol a Laschoberék által 1895 decemberében hozzájuk beküldött kérvényről döntöttek arra vonatkozóan, hogy a korábban a sopron–pozsonyi vonalra megszavazott 142 000 forintból 50 000-et az új vasútra fordíthassanak. Amennyiben sikerülne megállapodniuk, akkor a HÉV nem Vulkapordányból, hanem Sopronból indulna, és a város nevét is megkapná. A bizottság azonban elutasította a beadványt.¹³⁴ Pozsonyban ezzel ellentétes döntés született: a korábban a ruszti vonalvezetésre előirányzott 40 000 forintot a kismartoninak is odaítélik, ha Sopron és Pozsony között direkt összeköttetés jön létre „minden magszakítás, várakozás, átszállás vagy átrakodás nélkül”.¹³⁵ Az utazóközönség igényeit tehát itt is figyelembe vették. Pozsonyban részletesen foglalkoztak azzal is, hogyan lehetne a hiányzó összeget csökkenteni. A városban számításaik szerint hozzávetőlegesen 25 000 forint értékben lehet részvényeket jegyeztetni, az esetben, ha az óhajuk, a közvetlen összeköttetés megvalósul, illetve a Fertő keleti partján Fertőszentmiklóson keresztül Kiscellig is kiépül a pálya.¹³⁶ Moson megye közgyűlése pedig 20 000 forinttal támogatja a vulkapordány–pándorfalui vonalat, ha az Pozsonyig

¹²⁸ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 75640. számú III. rendelete. 1895. december 6.

¹²⁹ A sopron–pozsonyi vasút ügye. SH 1895. december 12. 2.

¹³⁰ Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1895. december 14. 2.

¹³¹ Sopron nem volt, de lesz. *Soproni Hírlap* 1895. december 2. 1.

¹³² MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság. 1895. december 2.

¹³³ Engedélyezési tárgyalás. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1895. december 27. 1258.

¹³⁴ Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1896. január 5. 2.

¹³⁵ MNL GYMSM SL XXV. 26578. 30755. II. 4432. számú felirat. 1896. január 25.

¹³⁶ Von der Preßburg–Oedenbruger Bahn. *Pressburger Zeitung* 1896. január 22. 2.

kiépülne.¹³⁷ Sopronban azonban még februárban gyökeres fordulat következett be. A korábban elutasított 50 000 forintos támogatásra ezúttal rábólintottak a városatyák azzal a kitételrel, hogy Soprontól Pozsonyig kell kiépíteniük az engedélyeseknek a vasutat.¹³⁸ Laschober nem volt elégedett a határozattal, mivel a vonal Pozsonyig való kötelező megépítése 500 000 forintos pluszköltséget jelentett volna neki.¹³⁹ Sopron továbbra sem akart lemondani egy olyan szárnyvonalról, amely közvetlen összeköttetést biztosít Pozsonnyal, és a soron következő közgyűlés ezt is megszavazta feltételként. Laschober azonban hangsúlyozta, hogy ez a direkt összeköttetés csak akkor érhető el, ha Vulkapordány és Sopron között péage-szerződésen keresztül használhatják a már meglévő vonalat. Kérte a város vasúti bizottságát, hogy tekintsen el a szárnyvonalas megoldástól.¹⁴⁰ A testület – a pozsonyiak kérését is figyelembe véve – hosszas vita után arra jutott, hogy lemond a korábbi, Sécrtől Sopronig vezetendő szárnyvonalai igényéről abban az esetben, ha létrejön a közvetlen vasúti összeköttetés Sopron és Pozsony között, és biztosítják az egész vonalon az egységes és direkt személy- és teherszállítás feltételeit.¹⁴¹ Sopronban tehát Pozsonyhoz hasonlóan a közvetlen személyszállítást is kiemelt fontosságúnak tartották. Pozsonyban közben rendkívüli közgyűlést hívtak össze, ahol a vasútnak megszavazandó 40 000 forintos támogatás került napirendre. A város képviselői végül rábólintottak az összegre, amely a vulkapordány–pándorfalusi és az onnan Pozsonyig húzódó vonalra érvényes még akkor is, ha a közvetlen összeköttetés Sopronnal nem valósulna meg.¹⁴² 1896 áprilisának elején Sopronban eldőlt, hogy az 50 000 forintos támogatást kölcsönfelvétel útján fedezik.¹⁴³ Időközben Kismarton városa is aktivizálódott, és a tanács rendelkezésére állt már a korábban megszavazott 40 000 forint.¹⁴⁴

Ez idő alatt egy soproni küldöttség kereste fel a kereskedelemügyi minisztert azzal a kéréssel, hogy álljon el a szárnyvonalai feltételektől.¹⁴⁵ Dániel kereskedelemügyi miniszter végül hajlott a kompromisszumra, és ekkor arról lehetett olvasni, hogy a vulkapordány–pozsonyi vonal engedélyezési tárgyalását május 5-re tűzte ki a miniszter.¹⁴⁶ Végül megtartották a régóta várt procedúrát, ahol úgy döntött Dániel Ernő, hogy „Sopronnak Pozsonynyal való összeköttetése leggazdaságosabban akkép érhető el, ha Vulka-Pordánytól Sopronig

¹³⁷ A Vulka-Pordány–Pándorfai Vasut. *Soproni Napló* 1896. február 1. 2.

¹³⁸ Sopron város közgyűlése. A mi vicinálisaink. *Soproni Hírlap* 1896. február 1. 2.

¹³⁹ Soproni vicinialismus. *Soproni Hírlap* 1896. február 2. 2.

¹⁴⁰ Vasuti ügy. *Soproni Hírlap* 1896. március 3. 2.

¹⁴¹ MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv Sopron szab. kir. város vasuti bizottsága által 1896 évi május hó 20-án d. e. 11 órakor a városháza tanácstermében tartott ülésen.

¹⁴² Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1896. március 25. 3.

¹⁴³ MNL GYMSM SL XXV. 26578. 5696/1896. 157. kgy szám, Jegyzőkönyvi kivonat. 1896. május 28.

¹⁴⁴ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kismarton szab. kir város tanácsától 872. rendelet. 1896. április 9.

¹⁴⁵ Vasuti deputáció a miniszternél. *Soproni Hírlap* 1896. április 19. 4.

¹⁴⁶ Eine Deputation beim Handles-minister. Die Preßburg–Oedenburger und Preßburg–Kiss-Czeler-Bahn. *Pressburger Zeitung* 1896. április 24. 2.

nem építtetik új szárnyvonal, hanem e helyen a győr–sopron ebenfurti vasut e vonalán a péage-jog biztosítatik”.¹⁴⁷ Ennek legfőbb indoka, hogy a közvetlenül Sopronba vezetendő vonal „a fenforgó terep-nehézségeknél fogva oly aránytalanul nagyobb költségeket vonna maga után”, amelyeket nem lehetne fedezni. A Sérctől Ruszton át Sopronig tervezett szárnyvonal építését egyúttal elejtette a miniszter. Meghatározta ezenfelül, hogy Pándorfalutól Pozsony-Újvárosig vezetendő a vasút, amely Ligetfalutól a Dunántúli HÉV és a MÁV vonalain közlekedik tovább a város felé, és itt szintén péage-szerződések kötenődök. Sérctől Szentmargitig pedig külön szárnyvonalat irányozott elő a ruszti igények kielégítésére. A nezsider–pándorfalui szakaszt a Fertővidéki HÉV szintén ilyen szerződésen keresztül használhatja. A miniszter végül kijelentette, ha Sopron városa támogatja a projektet, az hamarosan megvalósulhat.¹⁴⁸

Haller kérvénnyel fordult a soproni törvényhatósági bizottsághoz, hogy támogassák e vonalvezetést is hasonló kondíciókkal, de ezt egyelőre elutasították.¹⁴⁹ A város lakossága körében nagy döbbenettel fogadták a választmány döntését, és remélték, hogy a törvényhatóság ennek ellenére elfogadja a kérelmet.¹⁵⁰ A kedvező ítéletre a miniszter szárnyvonal elállását végleg megerősítő leiratáig kellett várni. A vasúti bizottság ezt konstatálván elállt a korábbi feltételeitől, és hajlandó volt megadni a vonal támogatására az 50 000 forintot, de szabtak egy újabb feltételt. Sopron és Pozsony között közvetlen tarifátételeket kívántak.¹⁵¹ Laschoberéknek, bár minden „segély” nélkül tervezték az építkezést, újabb támogatásért kellett folyamodniuk.¹⁵² 55 000 forintos hiányuk fedezését a két érintett vármegyétől várták.¹⁵³ Sopron városának közgyűlése is engedett végül a nyomásnak, és megszavazta az 50 000 forintot, a korábbi feltételeitől elállva.¹⁵⁴ A miniszter is jóváhagyta a város kölcsönkérelmét, így már semmilyen akadálya nem volt annak, hogy a végleges építési engedélyt is kiállítsák.

Haller és Laschober engedélyesek megbízásából 1896. június 13-án Frankl Lajos tervezőmérnök az építés 142 500 forintos kaucióját lerakta a központi állampénztárban,¹⁵⁵ s ezzel újabb akadály hárult el a vasút építése elől.

1896. augusztus 22-én, Budapesten a MÁV tanácsstermében a péage-szerződéseket érintő tárgyalást tartottak. Maga a miniszter is sürgette ezt a megállapodást, hiszen szeptemberben már be kívánta nyújtani a sopron–pozsonyi vasúttal kapcsolatos törvénytervezetet a képviselőháznak. Ehelyütt három megállapodás

¹⁴⁷ A sopron–pozsonyi h. é. vasut engedélyezési tárgyalása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. május 10. 559.

¹⁴⁸ A sopron–pozsonyi h. é. vasut engedélyezési tárgyalása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. május 10. 559.

¹⁴⁹ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság!

¹⁵⁰ Vasutak ügye. *Soproni Hírlap* 1896. május 17. 3.

¹⁵¹ A vasúti bizottság ülése. *Soproni Hírlap* 1896. május 22. 3.

¹⁵² Vasutaink II. *Soproni Hírlap* 1896. május 24. 1–2.

¹⁵³ Vasutaink III. *Soproni Hírlap* 1896. május 27. 1–2.

¹⁵⁴ Uj szellem a városházán. Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1896. május 30. 1–2.

¹⁵⁵ Vasutépítőink kauciója. *Soproni Hírlap* 1896. június 14. 3.

született. A döntés értelmében az új vicinális Sopron–Vulkapordányt (17 km) a GYSEV-től, Nezsider–Pándorfalut (6 km) a kiscell–pándorfalui vasúttól (Fertővidéki HÉV), a Ligetfalu–Pozsony (3 km) szakaszt pedig a Pozsony–szombat-helyi HÉV-től kapta meg péage-szerződésen keresztül használatra. A vaspályák igénybevételeért az adott szakaszokon történő forgalom nettóbevételeit kellett fizetnie az új társaságnak, amely mind a személy-, mind a teherszállításra érvényes volt.¹⁵⁶

Végül elérkezett a várva várt esemény. Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter 1896. szeptember 4-én benyújtotta a képviselőháznak a sopron–pozsonyi vasút engedélyezésére vonatkozó törvényjavaslatot.¹⁵⁷ Ebben a következő állt:

„[A] ministerium a győr–sopron–ebenfurti vasut Soproni állomásából mint forgalmi végpontból kiindulva, a sopron–vulkapordányi vonal együttes használata mellett Vulkapordány állomásból kiágazólag a magyar kir. államvasutak Pándorf állomásán át a dunántúli helyi érdekű vasúttársaság Ligetfalu állomásáig, illetve a ligetfalu-pozsonyi vonalrész együttes használata mellett Pozsony-Újváros állomásig, mint forgalmi végpontig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak és a Sércztől Szt.-Margitig vezetendő szárnyvonalnak, mint helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak, az 1880 évi XXXI. és az 1888 évi IV. törvényzikk alapján leendő engedélyezésére és az engedélyokirat kiadására ezennel felhatalmaztatik”.

Az indoklások között szerepelt, hogy az ország nyugati részének két kereskedelmi központja között mind ez idáig vasúti összeköttetés nem volt, de a közgazdasági igények ezt megkövetelik. A korábbi vonalvezetést finansiális okokból vetették el, de Sércből kiindulva Szentmargitig szárnyvonal építendő, amely a ruszti elvárásoknak is megfelel. A tényleges építési tőkét 2 850 000 forintban határozták meg. Emellett a vonal technikai paraméterei is pontosan szerepeltek a törvényjavaslatban.¹⁵⁸ Ezt a képviselőház a közlekedésügyi bizottsághoz továbbította, amely szeptember 14-ére készítette el az ezzel kapcsolatos jelentését:

„Közgazdasági szempontokból jelezhető kiváló fontosnak s kiépítendőnek ezen 71,8 kilométer hosszú vonalszakasz, mely hivatva lesz két olyan nagy és nevezetes gőcpontot összekötni, minő Pozsony és Sopron, hivatva lesz egy nagy és mezőgazdaságilag termékeny oly vidéket a közforgalomba bevenni, az általános piacához közelebb hozni, mely súlyosan érezte mindezeig a gyors és biztos közeledési eszközök hiányát.”

Az engedélyokirat kibocsátásától másfél éven belül átadandó a forgalomnak a vasút. A jelentés ezen felül részletezte az építési költséget és az üzletkezelést,

¹⁵⁶ Oedenburg–Preßburger-Bahn. *Pressburger Zeitung* 1896. augusztus 24. 2.

¹⁵⁷ A sopron–pozsonyi és a fertővidéki vasutak. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 5. 3.

¹⁵⁸ Törvényjavaslat, a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szentmargiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. szeptember 18. 1043–1044.

amelyet végül a MÁV kapott meg.¹⁵⁹ A bizottság hozzájárult a törvényjavaslat-hoz.¹⁶⁰ Ennek nyomán a vicinális ügye a képviselőház elé került, amely elfogadta azt,¹⁶¹ és 1896. évi XXVIII. törvénycikk a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szt-margiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában címmel törvénybe iktatta.¹⁶² Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter, miután a HÉV-vel kapcsolatos engedélyokiratot kibocsátotta,¹⁶³ bejelentette a képviselőházban, hogy Haller József és Laschober Mátyás engedélyeseknek az építésre vonatkozó engedélyokiratot kiadta a fenti vonalvezetés viszonylatában, amelynek tudomásulvételét és a főrendiházhoz való átküldését kérvényezte.¹⁶⁴

Az előkészületek arra engedtek következtetni, hogy a vonal kivitelezése hamarosan megkezdődhet. Véglegessé vált az is, hogy a budapesti¹⁶⁵ Gfrerer, Schoch és Grossmann¹⁶⁶ vállalat fogja lefolytatni a munkálatokat,¹⁶⁷ amelynek a finanszírozását a Pesti Hazai Első Takarékpénztár intézi.¹⁶⁸

1897. február 11-én megtartotta a Sopron–pozsonyi Vasút Rt. az alakuló ülését Budapesten az Angol Királynő Szállóban, amelynek elnökévé Esterházy Miklós herceget, alelnökévé pedig Haller József engedélyest választották, és jóváhagyták az alapszabályokat.¹⁶⁹

Az első kapavágást 1897. március 21-én vasárnap ünnepélyes keretek között a Pozsony melletti Durvay-rakodó állomásnál Vértessy miniszteri titkár tette meg a közigazgatási bejárás elnök, a helyi érdekeltségek képviselői,

¹⁵⁹ A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut sércz–szent-margiti szárnyvonalának engedélyezéséről szóló törvényjavaslat-hoz. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. szeptember 25. 1065; Helyi érdekű vasutaink. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 27. 2.

¹⁶⁰ Vicinálisaink. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 17. 2.

¹⁶¹ Vicinálisaink a képviselőházban. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 23. 3; Engedélyezett vasutak. RH 1896. november 29. 5.

¹⁶² 1896. évi XVIII. törvénycikk a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szt-margiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában (<http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6645> – utolsó letöltés: 2012. augusztus 28.).

¹⁶³ A sopron–pozsonyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra és szárnyvonalára vonatkozó engedélyokirat. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. december 9. 1333–1334; 1896. december 11. 1339–1340; 1896. december 13. 1343–1345; A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. december 16. 1355–1356; 1896. december 18. 1361–1362.

¹⁶⁴ A kereskedelemügyi m. kir. minister jelentése az országgyűléshez a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szentmargiti szárnyvonala engedélyezésének megtörténtéről. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. december 25. 1349.

¹⁶⁵ Majdán János egyik tanulmányában soproniként tünteti fel a Gfrerer és Grossmann építési vállalkozást (Majdán 1995: 40).

¹⁶⁶ A Gfrerer, Schoch és Grossmann Építési Vállalat 1898. december 30-án a Soproni Alispáni Hivatalnak intézett levelében a Budapest IV. kerület, Nagy János utca 22–24. szám szerepel telephelyük címeként, így az én következtetésem alapján a cég budapesti volt (SL Sopron Vármegye Alispánjának iratai 1872–1950. IV. B. 1. 409. 49. doboz).

¹⁶⁷ Vasutépítés. *Soproni Újság* 1897. február 6. 2.

¹⁶⁸ Oedenburger–Preßburger Eisenbahn. *Pressburger Zeitung* 1897. február 2. 4.

¹⁶⁹ Die konstituierende Generalsammlung der Oedenburger–Preßburger-Lokalbahn-Actiengesellschaft. *Pressburger Zeitung* 1897. február 12. 2–3.

a törvényhatóságok képviselői, a vállalkozók és a többi megjelent előtt. A kormány képviselője pedig megadta az építési engedélyt. Ezt bankett követte. Másnap kezdetét vette a tényleges építkezés Pándorfaluban.¹⁷⁰ Mosonban örömmel fogadták a hírt, hiszen a vármegye közgazdasági fellendülését várták a vasúttól, amelynek a forgalmát az időjárásbeli viszontagságok sem zavarják, és viszonylag olcsón szállítják az eladókat és a vásárlókat a piacokra.¹⁷¹

1897 áprilisában felmerült egy újabb ötlet, miszerint a Sércből kiágazó, Szentmargitig vezetendő szárnyvonalat Rusztig meghosszabbítanák. Ezzel kapcsolatosan felméréseket végeztek a pluszköltségek meghatározása miatt. Hozzávetőlegesen másfél km-rel lenne hosszabb az eredeti pálya, de törvényi beleegyezés szükséges annak kivitelezéséhez. A rusztiak készek voltak a többletköltségeket finanszírozni, hiszen így ők is bekerülnének ebbe a közlekedési vérkeringésbe, nem mellékesen Sopronnal is vaspálya kötné össze őket.¹⁷²

A munkálatok gőzerővel folytak, amelyeken alföldi kubikusokat foglalkoztattak.¹⁷³ Dániel külön rendeletet adott ki azzal kapcsolatban, hogy a vonalat átadása után postaszállításra is igénybe kívánja venni, és ezt tudatta Hallerékkal is.¹⁷⁴ Májusban a kereskedelemügyi miniszter a pótbejárásról felvett jegyzőkönyveket helybenhagyta és az építési engedélyt megerősítette.¹⁷⁵ 1897. június 11-ére elrendelte Dániel a sérc–szentmargiti szárnyvonal közigazgatási bejárását, ahol részletesen jegyzőkönyvbe vették a javításra szoruló elemeket.¹⁷⁶ A részvénytársaság vezetői közben azzal a kéréssel fordultak a kereskedelemügyi miniszterhez, hogy a mielőbbi befejezés érdekében engedélyezze a vasútépítési munkálatokat vasárnap is. Dániel közforgalmi és hadászati szempontokra hivatkozva helyt adott a kérvénynek.¹⁷⁷ Az enyhe és viszonylag csapadékmentes őszi időjárás is kedvezett az építkezésnek,¹⁷⁸ így december 14-én Halászy László miniszteri tanácsos vezényletével sikeresen lebonyolították a műtanrendőri bejárást.¹⁷⁹ Ezt, illetve a felmerült hiányok pótlását¹⁸⁰ követően, december 15-én megérkezett Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter és Vörös László államtitkár Pozsonyba, hogy átadják a vasutat – beleértve a sérc–szentmargiti szárnyvonalat is¹⁸¹ – a for-

¹⁷⁰ A sopron–pozsonyi vasut első kapavágása. *Soproni Újság* 1897. március 21. 2.

¹⁷¹ Kalmár é. n.: 56.

¹⁷² A sopron–pozsonyi vasut új szárnyvonala. *Soproni Újság* 1897. április 7. 2.

¹⁷³ A pozsony–soproni vasutról. *Soproni Újság* 1897. április 18. 3.

¹⁷⁴ MNL OL Z 1527. 58. doboz. Kereskedelemügyi m. k. Minister 19893-as számú V. rendelete. 1897. április 14.

¹⁷⁵ MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 25207. számú rendelete. 1897. május 27.

¹⁷⁶ MNL OL Z 1527. 58. doboz. Jegyzőkönyv másolat a 112909. ig.számhoz. 1897. július 21.

¹⁷⁷ MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kereskedelemügyi m. k. Minister 56749. számú IV. rendelete. 1897. szeptember 8.

¹⁷⁸ Vasutaink építése. *Soproni Napló* 1897. október 24. 4.

¹⁷⁹ Vasutaink megnyitása. *Soproni Újság* 1897. december 12. 3.

¹⁸⁰ MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Mosonvármegye közigazgatási bizottsági ülése 1897 évi december hó 11 én.

¹⁸¹ Kubinszky 1958: 165.

galomnak.¹⁸² Végül december 16-án megnyitották a Sopron és Pozsony közötti vasutat.¹⁸³

Majd harminc évvel első vizionálása után átadták tehát a forgalomnak a Sopront Pozsonnyal összekötő vaspályát. Végül a Haller József és Laschober Mátyás által elképzelt sopron–vulkapordány–kismarton–nezsider–pándorfalu–pozsonyi irány valósult meg, amelynek a legfőbb oka, hogy ez a vonalvezetés bizonyult a „legolcsóbbnak”, hiszen a HÉV ennek egyes részeit péage-szerződésen keresztül más vasúttársaságoktól megkapta használatra. A helyi érdekű vasutak történetében ez a példa is kiválóan bizonyítja, milyen áldozatokat kellett hozni annak érdekében, hogy egy vidék új vasutat kapjon. Sopron és Pozsony, mint az északnyugat-dunántúli régió két fontos városa is sokat tett ezért, de nem szabad elfelejteni, hogy nemcsak e két település, hanem a vonal mentén található városok, községek, (nagy)birtokosok és üzemek is profitáltak az új vicinálisból, amelyek részvényeket is jegyeztek. Ha egy falut nem érintett a vonal, az a későbbi fejlődését negatívan befolyásolhatta, így létkérdéssé vált, hogy minél közelebb kerüljenek az új közlekedési eszközökhöz. A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete tökéletesen adja vissza azt, milyen komoly viták, lobbizás és érdekarhok előzik meg a végleges irány kijelölését. E vicinális párját ritkító abban a tekintetben, hogy hosszúra nyúlt az előtörténete. Számos vállalkozó tűnt fel a színen, akiknek a terveiből nem vált valóra semmi, általában a megfelelő finansziális háttér hiánya miatt, ami pedig egyre szkeptikusabbá tette az érintett vidék lakosságát a vasút későbbi kiépülésével kapcsolatban. Hangsúlyozni kell azt is, hogy bár a gazdasági okok általában dominánsabbak a vonal végleges irányának kijelölésében, a társadalmi igények kielégítését is szolgálta a HÉV, hiszen ez is egy közforgalmú vasút. A vicinális üzembe helyezése után ipari, kereskedelmi és stratégiai funkciói lesznek jelentősek, de a vasút fejlődése társadalomtörténeti aspektussal is bír, mivel a személyszállításra (munkába és piacra, vásárra járás, üdülturizmus) és az életmódhoz kötődő szolgáltatások (postaszállítás, távírda) megjelenésére is ösztönzőleg hatott. Sajnálatos azonban, hogy a tárgyalt helyi érdekű vasútnak is – sok más vonallal együtt – a végét jelentette az 1920. június 4-én kötött trianoni békeszerződés, amellyel a magyar királyság több részre szakadt, s a helyi érdekű vasútból kapott Csehszlovákia, Ausztria és Magyarország is.

¹⁸² A sopron–pozsonyi vasút megnyitása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1897. december 15. 1363.

¹⁸³ A sopron–pozsonyi, a fertővidéki és a magyar–északnyugoti helyi érdekű vasutak megnyitása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1897. december 22. 1386.

FORRÁSOK

- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiókleveztára (MNL GYMSM GYL)
IV.B/906. 366. doboz. Alispáni iratok, Pozsony–Sopron közötti (fertővidéki) vasút.
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára (MNL GYMSM SL)
IV/B./409. 49. doboz, 32891. Sopron Vármegye Alispánjának iratai 1872–1950.
XXV. 26578. Pozsony–soproni vasútra vonatkozó iratok.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)
Z 1527. 58. doboz. Kisvasút. HÉV részvénytársasági gyűjteményes iratok. Sopron–Pozsonyi HÉV 1896–1918.

- Centralblatt. Eisenbahnen und Dampfschiffart in Österreich* (C), 1866–1871.
Mosonmegyei Lapok (ML), 1881, 1888–1889, 1892–1895.
Pressburger Zeitung (PZ), 1896–1897.
Rábaközi Hírlap (R), 1895–1896.
Sopron (S), 1884–1888, 1892–1893.
Soproni Hírlap (SH), 1893, 1895–1896.
Soproni Napló (SN), 1896–1897.
Soproni Újság (SÚ), 1897.
Sopronvármegye (SV), 1894.
Vasúti és Közlekedési Közlöny (VKK), 1881–1882, 1884–1889, 1891–1897.

Ezer év törvényei. <http://1000ev.hu> (utolsó letöltés: 2013. június 29.).

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Frisnyák Zsuzsa 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest.
- Hahnenkamp, Hans 1994: *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie*. Eisenstadt.
- Horváth Csaba Sándor 2011: Vasútfejlesztési koncepciók a nyugat-dunántúli régióban. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): *XIV. Apáczai-napok Nemzetközi Tudományos Konferencia 2010: Európátság, magyarság Közép-Európában*. Sopron, 539–551.
- Kalmár Zsuzsa é. n.: Moson megye gazd.-i fejlődése és a „Fertővidéki Vasút” kiépítése közötti kapcsolat. (Kézirat.) Közlekedési Múzeum Archívuma.
- Kubinszky Mihály 1958: A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. *Soproni Szemle* (12.) 2. 162–165.
- Majdán János 1995: Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): *Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában*. Veszprém, 28–48.
- Pammer László 1995: A Sopron-Pozsonyi HÉV. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen*. Szombathely, 431–439.
- Gróf Széchenyi István cop. 1987: *A magyar közlekedési ügyről*. Budapest.
- Urbán Lajos (szerk.) 1984: *Vasúti lexikon*. Budapest.

Majdán János

Bérek és dolgozói juttatások a magyarországi vasúttársaságoknál az 1904. évi első vasúti sztrájk előtt

A magántársaságoknál és az állami nagyvállalatnál foglalkoztatott vasutasság alkotta az azonos ágazatban dolgozó munkavállalók egyik legnagyobb csoportját. A kezdetektől szigorúan hierarchikus besorolás szerint szerveződött vasutasság munkabérei és egyéb juttatásai példaként, illetve elérendő célként jelentek meg a hazai munkaerőpiacon. A változások nyomon követése, a korszakonkénti adatok részletes bemutatása rögzíti és pontosítja a korabeli munkaerők helyzetéről alkotott képet.

A hazai vasúti hálózat kiépülése együtt járt egy új szakma elterjedésével, melynek dolgozóival első perctől kezdve személyre szabott munkaszervezéseket kötöttek. A kétoldalú megállapodások részletesen kitértek a dolgozók kötelezettségeire, de rögzítették a kapott juttatásokat is. A vasutak kiváló adminisztrációja szerencsésen megőrizte a munkabérek adatsorait is. A vállalati iratok 20. századi hányatott sorsa ellenére jelen esetben elegendő adatsor áll rendelkezésre az általános érvényű következtetések levonásához.

A részletes elemzés során előbb a magánvasutak dolgozóinak, majd a MÁV megjelenése után az állami alkalmazottaknak a juttatásait dolgozzuk fel. A munkaszervezésekben több lépcsőben és több időpontban történtek lényeges változások, melyek egyúttal a vasutasság társadalmi beilleszkedését, elfogadottságát és presztízsének növekedését is tükrözik.¹

A MAGÁNVASUTAK DOLGOZÓINAK JUTTATÁSAI 1878-IG

Az első magyarországi mozdonyvezetők és műszaki szakmunkások külföldről érkeztek. A vasutak kiépítésekor is sok szakember jött dolgozni Nyugat-Európából. Mind a két munkavállalói csoport hozta magával a más országokban kialakított módszereket, és elvárták a korábban megszokott (vagy annál magasabb) juttatásokat is. Így alakult ki az első Magyarországon megnyitott magánvasútnál a rangfokozatokhoz tartozó illetményekkel rendelkező hivatalnoki és szolgálai munkavállalói kör. A hazai vasútépítések 1867-ig tartó első szakaszában 1977 kilométernyi pályát adtak át a forgalomnak, így a vasutasok száma

¹ Majdán 1987a.

fokozatosan nőtt, s a szakmában eltöltött idő is megkívánta a rangtábla pontos kialakítását. A nyugat-európai mintákhoz hasonlóan célszerűnek látszott hazánkban is a két munkavállalói kör esetében a fizetési és juttatási táblázatok rögzítése és évkövetővé alakítása. Ekkor rögzítették a belépéskor előírt iskolai végzettséget, a gyakorlati munkában eltöltött idő beszámítását, amelyek a rangfokozatba való besorolás alapjául szolgáltak.

A fennmaradt összegzések segítségével öt magántársaság esetében elemeztük az illetményeket és egyéb juttatásokat.² Az „első erdélyi vasút”³ (1868-tól), az „alföld–fiumei vasút” (1871-től), a „magyar nyugoti vasút” (1872-től), a „magyar északkeleti vasút” (1873-tól), a „kassa–oderbergi vasút” (1873-tól) nyilvántartásait egy minisztériumi összesítő közli (1. térkép).⁴ Minden társulatnál külön-külön vették fel a hivatalnokokat és a szolgákat, és kötöttek velük szerződést. A két nagy munkavállalói csoportot osztályokba sorolták, de azok száma a magánvállalatok között eltérő volt.

Éves munkabér

A hivatalnokok esetében mind az öt vállalatnál I–VI. rangfokozatot alakítottak ki, míg a szolgálknál eltértek a besorolások. A rangfokozat-elnevezéssel besorolt dolgozók egy-egy csoporton belül további három osztályba tartoztak. A rangfokozatokban történő előrehaladást kezdetben a munkában eltöltött évek szabályozták, de a kiegyezés utáni időszakban már belső vizsgá(k)hoz kötötték. A részletesebb besorolás alapja az adott vállalatnál eltöltött munkaidő volt.

A hivatalnoki kar éves fizetése négy vállalatnál 600 forintra kezdődött, míg a „magyar nyugoti vasút” belépő dolgozója 540 forintot kapott. A hat rangfokozat 18 fizetési osztályában évi 4000 forintra emelkedhetett a munkabér. Ez alól kivételt a „magyar nyugoti vasút” jelentett, mivel ott 3000 forintnál magasabb fizetést nem kaphatott senki. A hivatalnokoknál a kezdő és a legmagasabb beosztásban dolgozó bére között hat és félszeres növekmény állt fenn. Az alsóbb fokozatokban osztályonként száz forintra kapott több fizetést az átsorolt, de a III. rangban kétszáz, a II. rangban háromszáz, az I. rangban négyszáz forint volt az emelés. Fokozatosan és egyenletesen emelkedett a bér, de a legfelső kategóriákba már nagyon kevés dolgozó emelkedhetett fel.

A hivatalnokok esetében látszik, hogy sem a vasút építésének ideje, sem a pályák hossza, sem a vonalak földrajzi elhelyezkedése nem befolyásolta az éves bérüket. Az egységesítést nem megbeszélések, hanem a gyakorlat alakította ki. Az akkoriban kevés szakember megbecsülése fontos szempont volt a bérezésnél. Ugyanakkor a társaságok figyeltek arra, hogy a konkurens

² Miklós 1937.

³ A vállalatok neveit a korabeli helyesírás szabályok alapján kisbetűvel, de idézőjelben közöljük.

⁴ A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium összesítése 1877-ből, melyet teljes terjedelmében bemutat: Miklós 1937: 253–306.

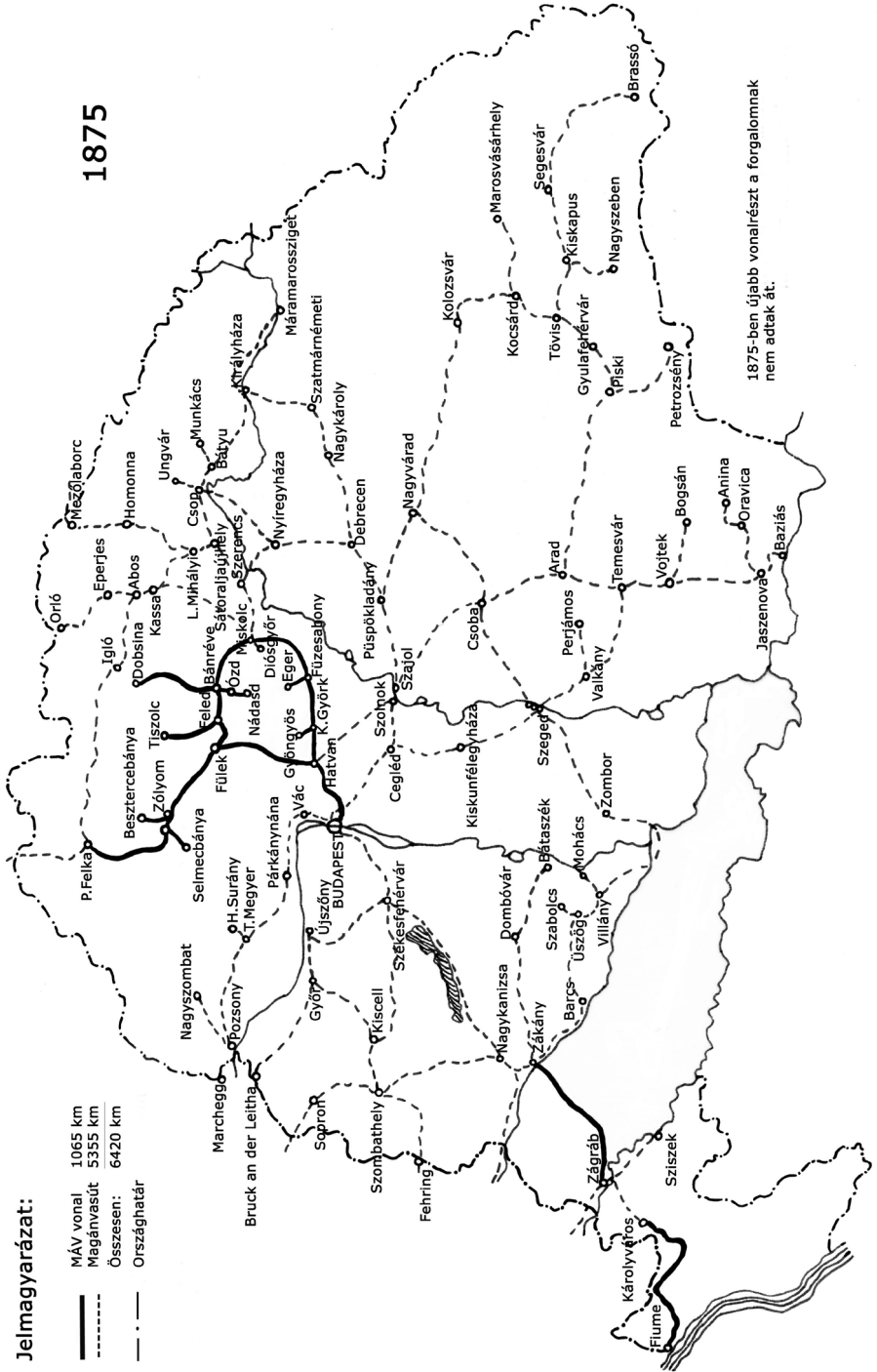
1. térkép

Magyarország vasúti hálózata (1875)

Jelmagyarázat:

- MÁV vonal 1065 km
- - - Magánvasút 5355 km
- Összesen: 6420 km
- Országhatár

1875



1875-ben újabb vonalrészlet a forgalomnak nem adott át.

vállalatok csábításának megelőzésére hasonló éves fizetéseket adjanak. Ez alól csak a többször említett „magyar nyugoti vasút” jelentett kivételt, amely bérképzésekor elsősorban nem a magyarországi, hanem a csatlakozó ausztriai társaságokhoz igazította a fizetéseket. Mivel Ausztriában a vizsgált időpontban már kiterjedtebb hálózaton folyt a vasúti közlekedés, illetve az ország iparosodása következtében több nem hagyományos munkahely állt rendelkezésre, ezért a társaságok alacsonyabb bérért is kaptak munkavállalót. Ez negatívan hatott a Graz állomásán is megforduló „magyar nyugoti vasút” hivatalnoki karában dolgozók illetményeire is.

1. táblázat

Magyarországi vasutaknál dolgozó hivatalnokok éves illetménytáblája forintban (1878)

Rang-fokozat	Osztály	„alföld–fiumei vasút” „magyar északkeleti vasút” „kassa–oderbergi vasút” „első erdélyi vasút”	„magyar nyugoti vasút”
I.	1.	4000	3600
	2.	3600	3300
	3.	3200	3000
II.	1.	2800	2760
	2.	2500	2520
	3.	2200	2280
III.	1.	2000	2100
	2.	1800	1920
	3.	1600	1740
IV.	1.	1400	1560
	2.	1300	1380
	3.	1200	1200
V.	1.	1100	1020
	2.	1000	900
	3.	900	780
VI.	1.	800	700
	2.	700	620
	3.	600	540

2. táblázat

A hivatalnokok száma munkahelyi beosztás szerint (1877)

Hivatalnokok száma munkahely szerint	„első erdélyi vasút”	„alföld–fiumei vasút”	„kassa–oderbergi vasút”	„magyar északkeleti vasút”	„magyar nyugoti vasút”
Igazgatóság, felügyelő bizottság	19	18	11	15	12
Vezérigazgatóság, Főigazgatóság, Üzletvezetőség	17	35	22	8	12
Szakszolgálatok a központban	44	74	63	21	71
Állomások	8	70	81	53	83
Pályafenntartás, vonatmozgósítás	57	32 + 12 helyi orvos	36	36	18
<i>Összes hivatalnok</i>	<i>147</i>	<i>148 + 12 helyi orvos</i>	<i>223</i>	<i>146</i>	<i>196</i>

Egy korabeli adatgyűjtés⁵ eredményeként ismert nemcsak az érintett magánvasutakon dolgozók illetménytáblázata, de a hivatalnoki kar tagjainak száma és nevei is. A minden vállalatnál kialakított állománytábla sajnos nem azonosítható utólag, de a hivatalnoki kar munkahely szerinti belső megoszlása igen. Mivel nem volt semmiféle törvényi szabályozás arról, hogy milyen struktúrát kell kialakítani a társaságoknál, ezért nem azonos elképzelések alapján szerveződtek a belső egységek.

Az elemzett magántársaságoknál 860 teljes állású, véglegesen kinevezett hivatalnok dolgozott, és további tucat, szerződéssel foglalkoztatott helyi orvos. A vállalatokon belüli arányok jól kirajzolódnak: az igazgatóságok tagjai és a velük együtt számított felügyelő bizottságok száma sehol nem éri el a húsztötöt. A legtöbb tagságot választott „alföld–fiumei vasút” esetében a nagy távolságok, a sok érintett táj és az országos jelentőségű nyomvonal miatt a szokásos helyi erők és vasútépítésben jártas pénzügyi szakemberek mellett feltűnően nagy számban vettek részt a munkában ismert politikusok. Csengery Antal, Podmaniczky Frigyes báró, Pulszky Ferenc, Trefort Ervin neve a befektetőknek garanciát jelentett, habár személyükkel növelték az igazgatósági tagok számát. Noha az „első erdélyi vasút” viszonylag rövid hosszúságú Maros-völgyi szakasza nem kívánt nagy vezetést, de a társaságnál az átlagosnál nagyobb felügyelő bizottság növelte meg az igazgatóság tagságát.

A központi irányítás, a szakszolgálatok és az állomások hivatalnokainak létszámát elemezve kitűnik, hogy a pályák hossza arányában növekedett számuk, illetve a tengeri irányt segítő fiumei vasút a nagy távolságok miatt több helyi középszintű

⁵ Miklós 1937.

vezetést hozott létre. Külön érdekesség, hogy e hosszú pályát üzemeltető vállalat külön orvosokat alkalmazott szerződött formában a vonalak mentén.

Az összes hivatalnok számát ismerve megállapítható, hogy nem volt túlzottan bürokratikus egyik vállalat sem. Különösen igaz ez a megállapítás akkor, ha a hivatalnoki kar munkaidejét is figyelembe vesszük, ami általában 8:30-tól 12 óráig és 13 órától 17 óráig tartott.⁶

Az elemzett magánvasutakon dolgozó szolgák között már nagyobb eltérések alakultak ki a bérekben, és sajnos feltáratlan az állománytáblájuk is.

Mind a hat rangfokozat mind a tizennyolc osztályát egyedül a „magyar nyugoti vasút” építette ki. A „magyar északkeleti vasút” a legalacsonyabb belépő osztályt nem használta. A „kassa–oderbergi vasút” és az „alföld–fiumei vasút” működése során az egész VI. rangfokozatot nem építette ki, az „első erdélyi vasutak” pedig az V. fokozatba sem sorolta szolgálait. Mindebből következik, hogy a leghosszabb ranglétra a „magyar nyugoti vasút” táblázatában létezett, s itt az első belépő szolga 230 forint évi fizetést kapott. Az alsó két rangfokozatban a magántársaság osztályonként 20–30 forinttal emelte a munkabért előléptetéskor. Az évi fizetések a IV. rangfokozattól kezdve 30–50 forinttal emelkedtek, míg a legrégebben dolgozó és legjobban megbecsült I. rangfokozatba került szolgák 100 forintos előléptetésre számíthattak osztályonként. A legtöbb fizetést az „alföld–fiumei vasút” és a „magyar északkeleti vasút” szolgálai érthették el: 1200 forintot évente. A „kassa–oderbergi vasút” 1100, a „magyar nyugoti vasút” 1000 forintos felső határt épített ki a szolgálaknak, míg az „első erdélyi vasutak” dolgozói maximum 900 forintos évi jövedelmet érthettek el ebben a beosztásban. A belépő és a legmagasabb rangfokozatban dolgozó szolga munkabére között négy-öttszörös különbség volt.

A szolgák éves fizetése között tapasztalható eltérés nem a pályák hosszával vagy a vonalak megnyitásával, hanem a vasút által érintett térségek munkaerő-piaci helyzetével hozható kapcsolatba. A hagyományos termeléshez közel álló Maros-völgyi térségben olcsóbban is felvehették a vasúti szolgálakat, mivel így is örömmel mentek el dolgozni a fix fizetést adó vállalatokhoz. A „magyar északkeleti” és az „alföld–fiumei” társaság térségében a korszakban éppen megkezdődött gabonakonjunktúra és a döntően paraszti gazdaságok megléte miatt már nehezebben adták fel a falusi lakosok önálló gazdálkodásukat, csábítóbb ajánlattal lehetett csak vasutasokat toborozni. Mindkét társaság vonalai mentén sok mezőváros feküdt, s a bennük élők szintén az önálló gazdaélethez szoktak. A Tátra völgyeiben és Bártfa irányában vasutat működtető „kassa–oderbergi” vállalat szepességi német és környékbeli, döntően szlovák dolgozóinak többsége már korábban is az iparban – a háziiparban – tevékenykedett, s az ottani, viszonylag állandó jövedelmet nyújtó munkahelyeket nagyobb éves fizetés fejében cserélte föl. A „magyar nyugoti” társaság esetében a szolgálknál is érvényesült a hivatalnokknál említett osztrák oldali hatás.

⁶ Az állománytáblába sorolt hivatalnoki kar részletes elemzése még várat magára, de a személyi dokumentumok megléte bizonyos vasutak esetén a jövőben névre szóló elemzést is lehetővé tenne.

3. táblázat

Magyarországi vasutaknál dolgozó szolgák évi fizetése forintban (1878)

Rang-fokozat	Osztály	„első erdélyi vasút”	„alföld–fiumei vasút”	„kassa–oderbergi vasút”	„magyar északkeleti vasút”	„magyar nyugoti vasút”	„magyar államvasút”
I.	1.	900	1200	1100	1200	1000	1000
	2.	800	1100	1000	1100	900	900
	3.	700	1000	900	1000	800	800
II.	1.	600	900	800	900	720	700
	2.	550	800	750	800	640	600
	3.	500	700	700	700	560	520
III.	1.	450	600	650	600	520	480
	2.	400	550	600	520	480	450
	3.	350	500	550	480	440	420
IV.	1.	300	450	500	450	410	360
	2.	270	400	450	420	380	330
	3.	250	350	400	360	350	300
V.	1.	–	300	350	330	330	270
	2.	–	270	300	300	310	240
	3.	–	240	250	270	290	210
VI.	1.	–	–	–	240	270	–
	2.	–	–	–	210	250	–
	3.	–	–	–	–	230	–

A magánvasutak két munkavállalói csoportját összevetve megállapítható, hogy a legmagasabb szolgai rangfokozatban lévők általában a hivatalnoki kar VI. és V. rangfokozatában dolgozóknál többet kerestek. A két csoport fizetési maximuma között három-négyszeres különbséget alakítottak ki.

Egyéb juttatások

A vasutaknál kezdettől fogva munkabéren túli juttatások is voltak, s a Nyugat-Európában kialakult gyakorlatot a hazai magántársaságok a rangfokozathoz igazítva honosították meg. Ilyen juttatásnak számított a lakbér, melyet annak a dolgozónak fizettek, akit nem tudtak szolgálati lakásban elhelyezni. A lakbérpótlék megállapításakor figyelemmel voltak a lakáspiaci körülményekre, s eltérő támogatással számoltak. Minden társasági vasútnak volt Budapesten igazgatósága, esetenként hivatalnoki kara, s az ott dolgozók vagy a felügyelő bizottságokban tagként működők számára a fővárosi bérleti díjakhoz igazították a támogatást.

Legmagasabb támogatásban a „magyar nyugoti” hivatalnokai részesedtek (1155 forint), ezután az „első erdélyi vasút” (1080 forint) következett. A többi vállalat 900 és 800 forintot fizetett évente a legmagasabb rangfokozatba sorolt budapesti dolgozóinak. A fővárosban élő magántársasági hivatalnokok legalacsonyabb lakbérpótlékja 200 és 350 forint között mozgott.

A másik támogatási kategória a vonal mentén nem vasúti lakásokban élők számára került megállapításra. Legkevesebb pótlékot a „magyar nyugoti” vállalat hivatalnokai kaptak, mivel a vasút nagyon sok szolgálati lakást épített, illetve az érintett kisvárosokban olcsón lehetett bérleményhez jutni (124–660 forint között). A megfelelő lakások rendelkezésre állását jelzi az is, hogy ez a társaság Győr, Szombathely, Székesfehérvár, Veszprém és Graz esetében is viszonylag alacsony összegű lakbértámogatást adott hivatalnokainak: 186 és 990 forint között. A két alföldi vasút esetében a vonal mentén élő hivatalnokok 200 és 600 forintot kaptak, illetve az „északkeleti vasút” az I. rangfokozatban biztosított minden dolgozójának lakást, mert ott nem szerepelt lakbértámogatás. A „kassa–oderbergi vasút” (240-tól 500 forintig) és az „első erdélyi vasút” (305-től 900 forintig) lakbérpótlékjai a vonalak mentén található kevés bérelhető épület miatt is emelkedett a többi vállalatéhoz képest magasabbra.

A szolgák kategóriájában foglalkoztatott magánvasúti dolgozók lakbérpótlékát az „alföld–fiumei vasút” és a „magyar északkeleti vasút” részletezte osztályok szerint. A többi társaság a rangfokozatok alapján támogatta a nem vasúti lakásban élőket. A két teljes osztálybesorolást alkalmazó cég adatai azt jelzik, hogy a vonal mentén 60–180 forint közötti támogatást kaptak évente a vasutas szolgái. A magyar fővárosban 80–100 forint volt az induló, 240 forint a maximális támogatás. A fenti, általánosnak mondható módszerek alól az „első erdélyi vasutak” kivétel, mivel egyrészt a vonal mentén 40–120 forint közötti támogatást fizettek, másrészt a differenciált lakbért a fővárosban dolgozó szolgák esetében nem alkalmazták, ott egységesen 180 forinttal támogatták a bérlést.

Munkarendben rögzítetten időnként a hivatalnokok külső feladatokat hajtottak végre, s ezért külön utazási átalányt kaptak. Az „első erdélyi vasutak” dolgozóit igen bonyolult rendszerben számolták el, s a szakszolgálathoz igazítva 200 és 1000 forint közötti pótlékot kaphattak évente, míg a „nyugoti vasút” rangfokozathoz igazítva szintén ezer forintig, de négyszázról indulva támogatta a külszolgálatos hivatalnokokat. Az „alföld–fiumei vasút” a két legmagasabb évi fizetési fokozatban nem fizetett semmit, munkaköri feladatnak tekintette a kiszállásokat, amelyeket beépített a bérekbe. A „kassa–oderbergi vasút” háromszoros (200–600 forint között), a „magyar északkeleti vasút” kétszeres szorzószámot (300–600 forint között) állapított meg a legelső és legfelső rangsorban dolgozó külső munkáinak támogatására.

A szolgáknak utazási átalányt egyetlen vizsgált magánvasút sem fizetett. Az állandó vagy hosszabb ideig tartó külső munkák mellett rövid idejű hivatalos utat is tettek a vasutasok, s ilyenkor rapidíjat számoltak el nekik – belföldön és külföldön eltérő összeggel.

A kiküldetések esetén akkor kapott a dolgozó (akár hivatalnok, akár szolga) egész napidíjat, ha 12 órát volt távol, vagy este 9-től reggel 6-ig dolgozott más-hol. Egyes társaságoknál további finomításokat is beiktattak (például fél napidíj az éjjel négy órát külszolgálatban dolgozónak stb.), de ezek nem befolyásolták alapvetően az összegeket. Nagy különbség volt a belföldön és külföldön tartózkodás napidíja között. Ezen túl a „magyar nyugoti vasút” esetében külön támogatási kategóriát képezett a Bécsben és a Monarchia területén, az „alföld–fiumei vasút” dolgozóinál pedig a Bécsben és Prágában, illetve a vámkülföldön történt munkavégzés honorálása.

A hivatalnoki karból az erdélyi vállalat dolgozói igen ritkán utaztak külföldre, mivel a Balkán irányában akkor semmilyen vasúti kapcsolat még nem állt fenn. Ha a Monarchián belül kellett ügyeket intézniük, akkor „a belföldi napidíjak kétszerese arányban” elve alapján fizettek. Belföldön a hivatalnokok a rangfokozathoz igazodva 2–8, míg a Monarchián belüli feladatok végzésekor 3–12 forint napidíjat kaptak. Vámkülföldön az összeg nagysága megegyezett a birodalmon belülivel, de a pénzváltási veszteségek elkerülése végett arányban vagy ezüstben kapták kézhez a hivatalnokok a napidíjukat.

Belföldi napidíjat azonban mindenhol kaptak a hivatalos kiküldetésben lévő szolgák is. Az „alföld–fiumei vasút” dolgozóit a legalsó kategóriában nem küldték el szolgálati helyükről, de a többi társaságnál volt példa ilyen feladatra is, mert létezett ide rendelt napidíj. Ennek a kifizetésekora a legalacsonyabb induló összeggel az „első erdélyi vasutak” és a „kassa–oderbergi vasút” honorálta szolgálait (0,70–0,75 forint), míg legmagasabb kezdő napidíjat az „alföld–fiumei vasút” fizetett (1,30 forint). A legmagasabb napidíjat szintén az „alföld–fiumei vasút” adta a szolgálainak (3 forint), amely valószínűleg azért is alakult így, mert a vizsgált vállalatok közül ez a társaság rendelkezett a leghosszabb vonallal, itt volt szükség a lakóhelyüktől messze is a szolgákra. A többi vállalatnál 1,80 és 2,50 forint közötti napidíj járt a kiszálláson lévőknek. A magyar határokon kívülre is forgalmat lebonyolító „kassa–oderbergi vasút” és a „magyar nyugoti vasút” külön szabályozta a külföldi feladatok esetén adott napidíjat. A Monarchia cseh–morva állomásaira kiküldött szolgák 1,50 és 5 forint között, a Bécsben vagy a stájer, karintiai, krajnai tartományokban hivatali ügyeket intézők 1,65 és 2,70 forint között kaptak díjazást. A „magyar nyugoti vasút” itáliai kapcsolatai miatt szabályozni kellett a vámhatáron túli kiküldetéseket is, melyeket ezüstforintban fizettek, 1,65 és 2,70 közötti értékben.

A szolgák és a hivatalnoki kar összevetéséből kiderül, hogy belföldön a „kassa–oderbergi vasút” és az „alföld–fiumei vasút” esetében két–két és félszeres, míg a többi vállalatnál általában négyszeres a szolgák és a hivatalnokok maximális napidíjai közötti eltérés. A külföldre is dolgozókat küldő két társaságnál az egyébként is magas napidíjak maximuma közötti különbség háromszoros értéket mutat.

HIVATALNOKOK ÉS SZOLGÁK A MAGYAR ÁLLAMVASUTAKNÁL

A Magyar Államvasutak alakulásakor átvette a magántársaságok dolgozóinál kialakult juttatások gyakorlatát. Andrassy Gyula miniszterelnök kényszerűségből elfogadta Mikó Imre⁷ közmunka- és közlekedésügyi miniszter javaslatát, s az állam megvásárolta a Pest–Hatvan–Salgótarján-vasútvonal építését megkezdő, de azt pénzügyi okok miatt befejezni nem tudó magánvállalatot. Az átvételre az 1867. XIII. tcz 6. §-a adott felhatalmazást a kormánynak, s így kezdte meg működését a Magyar Államvasutak.⁸ Az állami vállalat vezetésének első perctől kezdve foglalkoznia kellett a dolgozók illetményeivel is.⁹

A bevezetett illetménytáblák (1868 és 1872)

A MÁV indulásakor – 1868. december elsején – rögzítették a dolgozók besorolását, a vállalati szervezés a magánvasutak gyakorlata alapján indult meg. Az I–V. rangfokozaton belül itt is három belső osztályba sorolták a vasutasokat. A hivatalnoki és szolgálai besorolás mind a tizenöt esetben külön fizetési kategóriát is jelentett (4. táblázat).

A MÁV első illetménytáblájában rögzített fizetések esetében a legalacsonyabb rangfokozatban néhány forint eltérés volt a hivatalnokok javára. A három alsó beosztásban az előlépéskor 30, illetve 20 forinttal kaptak többet a dolgozók, itt még nem vált élesen szét a munkavállalói kör bére. Nagy váltás a II. és az I. rangfokozatban történt, mivel a hivatalnoki karban száz forinttal nőtt az előlépéskor az éves illetmény, a szolgálknál pedig 20 forint körülire csökkent az átsoroláskor az ütem. A nagyon régen dolgozó vagy nagyon fontos beosztásban lévő legmagasabb kategóriájú szolgálak kaptak csak 40 forintos előléptetést.

A szétváló illetménytábla jelzi, hogy az újonnan alakult állami vállalat mind a két csoportjába belépett első dolgozói között kevés volt a közép- vagy felsőfokú végzettségű, döntően elemi iskolával rendelkeztek. A különféle szakmákban jártasak sem elsősorban iskolákban, hanem a gyakorlatban szerezték meg tudásukat, erre alapozva nyertek felvételt a belépők mind a két csoportnál. Az első illetménytábla esetében alig volt szerepe a vállalaton belül eltöltött időnek, és csak kevés dolgozónál számították be a más társaságoknál eltöltött munkaidőt.

A hivatalnokok és a szolgálak maximum munkabérét összevetve 1868-ban az állami vasúttársaságnál ötszörös különbség látható (2640–540 forint).

⁷ Mikó Imre gróf, közmunka- és közlekedésügyi miniszter, 1867. február 20. – 1870. április 21. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

⁸ *Magyar Törvénytar* 1896: 1867. évi XIII. törvénycikk – a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsönökről.

⁹ Kovács (főszerk.) 1995–1999; Majdán 1987b.

4. táblázat

A Magyar Államvasutak dolgozóinak illetménytáblája évente forintban (1868)

Rang-fokozat	Osztály	„magyar államvasút”	
		Hivatalnokok	Szolgák
I.	1.	1000	540
	2.	900	480
	3.	800	432
II.	1.	700	414
	2.	600	396
	3.	520	388
III.	1.	480	360
	2.	450	342
	3.	420	324
IV.	1.	360	306
	2.	330	288
	3.	300	270
V.	1.	270	252
	2.	240	228
	3.	210	204

A MÁV mozaikszerű hálózatot épített és működtetett az első évtizedben. Az egyik fő irány a Zákánytól Zágrábig vezető pálya, míg a másik fejlesztés Hatvantól Miskolcig terjedt.¹⁰ A kormány részére biztosított 60 millió ezüstforintnyi pénzalapból további fejlesztéseket fogadott el az országgyűlés. Biztosították a pénzt az államosított pest–hatvan–salgótarjáni vasút Losoncon és Besztercebányán át a „kassa–oderbergi” vasúthoz való csatlakozásához. A Pesttől keletre eső államvasúti hálózatot bővítette a hatvan–jászberény–szolnoki szárnyvonal, illetve a gömői iparvidéken létesített miskolc–putnoki és az ottani bányákhoz vezetett vasutak.¹¹ A MÁV működésének első négy éve alatt az átvett salgótarjáni pálya 126 kilométeréhez további 488 kilométer hosszúságú vonalat adtak át a forgalomnak.

A forgalomba helyezett államvasúti vonalak nagy távolságra feküdtek egymástól, és egyúttal sok dolgozót foglalkoztattak. Az új pályák kivitelezését először egy önálló állami vállalat végezte, amely 1872-ben beolvadt a MÁV hálózatába. A 213 mérnökből és hivatalnokból álló munkacsoport nagyon megnövelte a MÁV dolgozóinak létszámát. Az egyre bonyolultabb államvasúti

¹⁰ *Magyar Törvénytár* 1896: 1868. évi XII. törvénycikk – a Zákánytól Zágrábig és a Hatvantól Miskolcig terjedő vasútvonalak építése tárgyában.

¹¹ *Magyar Törvénytár* 1896: 1868. évi XLIX. törvénycikk – a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hovatfordításáról.

hálózat működtetésére regionális egységet alakítottak ki, s ez volt a Zágrábban megszervezett üzletvezetőség. A mintának számító új vasúti igazgatási szint kialakításával párhuzamosan az Államvasút ügyeit hivatalból intéző közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1872. június 30-án rendeletben szabályozta a vállalat belső ügyeit is.¹² A Tisza Lajos miniszter aláírásával¹³ megjelent „személyzeti illetmények kimutatása” rögzítette először, hogy Magyarországon egy állami vállalat szabályzatot kapott. Ez volt az első magyar nyelvű illetménytábla, amely együtt járt a szolgálati szabályzattal is.

A MÁV dolgozóit továbbra is hivatalnokokra és szolgákra osztották. Ugyanakkor a hivatalnokok esetében az egyre növekvő szakemberigényre tekintettel bevezették a VI. rangfokozatot három osztállyal. A szolgák maradtak öt fokozatban és három-három osztályban. A kezdő fizetést az időközben bekövetkezett árindexhez igazítva 204 forintról 210 forintra emelték. Ugyancsak emelkedett az V., IV. és III. rangfokozatban az osztályok közötti előlépésnél az összeg 30 forintra. A II. és I. rangfokozatban ugrásszerű emelkedést engedélyezett a rendelet: 100-100 forintot. A legnagyobb szolgai illetmény (I.1. osztály) 1000 forintra emelkedett, ami majd kétszerese volt a négy évvel korábbiak.

A hivatalnokok és a szolgák legmagasabb munkabérei 1872-ben pontosan négyszeres különbséget mutatnak. A gyorsan kialakult hivatalnoki kar mellett egyre fontosabbá vált a forgalom miatt folyamatosan emelkedő szolgák csoportja, s ezt az állami vállalatot felügyelő szakminiszter az illetményekben is elismerte.

Átvezető rangfokozat 1884-től az államvasutaknál: az altiszt

A magyar kormány által támogatott gazdaságfejlesztések többek között együtt jártak a kor leghatékonyabb közlekedési ágazatának számító vasúti hálózat bővítésével is. Egyfelől az 1880., majd az 1888. évben elfogadott törvények lehetővé tették helyiérdekű vonalak szervezését és megépítését, s ezzel az ország különböző térségeiben – eltérő ütemben ugyan, de – éltek.¹⁴ A helyi érdekek alapján tervezett, helyi tőkéből finanszírozott, helyi munkások által kivitelezett és helyi érdekeltekkel vezetett vicinális vonalak legtöbbször az engedélyes vállalatok a Magyar Államvasutak kezelésében működtették tovább. Másrészt a kincstár saját fejlesztéseket kezdeményezett és valósított meg, ezzel növelve a MÁV hálózatát. Harmadrészt a korábban garantált állami kamatgaranciával épült magánvasutak számára évente kifizetett összegek hatalmas terheket róttak a kincstárra, miközben az állam semmiféle befolyást nem tudott gyakorolni a vállalatok tarifapolitikájára, menetrendjeire és a nyereségek elköltésére, a további fejlesztés-

¹² *Rendeletek Tára* 1872: Közmunka- és közlekedési miniszter rendeletei 7793.

¹³ Tisza Lajos, közmunka- és közlekedésügyi miniszter, 1871. június 21. – 1873. december 18. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

¹⁴ Majdán 2005: 128–140.

tésekre. Ezért állt elő Baross Gábor¹⁵ – előbb államtitkárként, majd miniszterként – a magánvasutak államosításának tervével.¹⁶ A magyar gazdaság fellendülő teljesítménye biztosított annyi költségvetési bevételt, hogy az 1880-as évtizedben részvények vásárlásával, illetve egy egyösszegű megváltási ajánlattal a magánvasutak nagy része a MÁV-hoz került.

A vicinális és államvasúti építkezések, valamint a magánvasutak megváltása ugrásszerűen megnövelte a hazai hálózatot (5. táblázat).

5. táblázat

<i>MÁV-vonalak 1900-ig (kilométerben)</i>	
Saját építkezés	2585
MÁV tulajdonába került magánvasutak	4956
MÁV kezelésében működő vicinálisok	7190
MÁV összes	14732

A MÁV vonalainak növekedése együtt járt a vasutasok számának emelkedésével. A dolgozók létszáma és feladatai differenciálódtak, s ezért 1884. augusztus elsején új rangtáblát vezettek be. A Kemény Gábor minisztersége alatt kidolgozott új besorolásban megjelent a hivatalnok és a szolga rangfokozat között az altiszti kategória, illetve több pontosításra is sor került. Az új beosztással sikerült megoldani több munkavállalói feszültséget.¹⁷

Először rögzítették a Magyar Államvasutaknál az előléptetési jogot. Ez az új és garantált előléptetés a hivatalnoki karban nagy biztonsgérzetet teremtett. Aki műegyetemi, ügyvédi, jog- vagy államtudományi oklevéllel, vagy a jogi akadémiákon államtudományi államvizsga-bizonyítvánnyal rendelkezett, annak 900 forintig biztosított volt az évenkénti, 2000 forintig a kétévenkénti automatikus előrelépés. A korban még kevésbé elterjedt gimnáziumi érettségivel rendelkezőket is nagyon honorálták: 900 forintig kétévenként, 1400 forintig háromévenként úgyszintén automatikusan léptek elő. A meghatározott rangfokozatok fölött már nem volt érdekes az iskolai végzettség, a további években az előrelépéseket a munkahelyen végzett tevékenység és az állás üresedése befolyásolta.

Az új „rendtartás” a bevezetett altiszti és a már meglévő szolgálai kategóriákban nem írt elő semmiféle iskolai végzettséget és nem is adott külön figyelembe vehető szempontokat. A két kategóriában az érdem szerinti előléptetések és az üres állások adtak lehetőséget az átsorolásokra. Ugyanakkor az altisztek

¹⁵ Bellusi Baross Gábor, 1883-tól a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium államtitkára, majd ugyanott miniszter 1886. december 19. – 1889. június 15. között, illetve a tárcák átszervezése miatt 1889. június 16. – 1892. május 8. között kereskedelmi miniszter. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

¹⁶ Frisnyák (szerk.) 2000; Majdán 1996.

¹⁷ *Szolgálati Rendtartás és Illetményszabályzat* 1884: Kemény Gábor 1884. július 5-én kiadott miniszteri rendeletét 21951. és 21952. szám alatt iktatták be. Közli: Miklós 1937.

esetében megkezdődött a vasúton belüli tanfolyamok szervezése. A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat dolgozóit a különböző feladatokra és a különböző állomáshelyekre hosszabb-rövidebb tanfolyamokon készítették fel. A tanulás után vizsga következett, s akik sikeresen letették, azokat legtöbbször beosztották egy jól dolgozó kolléga mellé gyakornoknak. (Esetenként még az is előfordult, hogy az adott munkahelyen kényszerből vagy hiányból besegítő vasutas a gyakorlat ismeretében érkezett a tanfolyamra. Több olyan beosztás is létezett, ahol a gyakorlati tapasztalat után szinte azonnal vizsgabiztos elé állhattak a dolgozók.) A betanulási időszak elteltével a gyakornok általában egy kisebb forgalmú állomáson kapta meg első önálló beosztását, és aki jól dolgozott, azt gyakran áthelyezték valamely nagyobb fontosságú munkahelyre.

Mind a három rangfokozatban megmaradt a három belső osztály. Az I–VI. fokozat a hivatalnoki karban szintén megmaradt, de az altisztek és a szolgák a továbbiakban I–IV. besorolásban haladtak előre. A szolgák tizenkét évvel korábbi kezdő (210 forintos) évi illetménye fennmaradt, de mivel akkor ez az V.1 osztályt jelentette, 1884-ben pedig a IV. rangfokozat első kategóriáját, ezért az egy fokozattal magasabban induló besorolás miatt a MÁV kötelékébe lépett szolga gyorsabban végighaladhatott a ranglétrán. A hármas beosztás egyúttal csökkentette a MÁV-szolga legmagasabb jövedelmét is, amely az I.1. osztályban 700 forintig emelkedhetett. A legalacsonyabb és legmagasabb szolgai jövedelem között háromszoros különbség volt.

A szolgák alsó két rangfokozatában (IV–III.) pálya- és váltóőrök, állomási málházók és állomási vonatfékezők, mozdonyfűtők és kocsirendezők dolgoztak. A 210 forintos kezdő éves fizetés 360 forintig emelkedhetett. A II. és I. rangfokozatba a gép- és kazánkezelők, a hivatalok igényeit kielégítő könyvkötők és könyvnyomdászok, az állomások és műhelyek szivattyúőrei, a kapusok, a vizsgáló lakatosok, az előfűtők és a hivatali szolgák tartoztak. Évi illetményük 420 és 700 forint között volt. A MÁV szolga besorolású dolgozói a fővárosban 360 forint lakbérpótlékot, a vonalak mentén 240 forint támogatást kaptak.

A közbeiktatott altiszti kategóriába is átléphettek a szolgák, mivel az érettség itt sem volt előírás. Az altiszti beosztásban dolgozók így a szolgák csoportjához tartoztak, és nem a hivatalnoki kar tagjai voltak.¹⁸

Az altiszti rangfokozat kialakítását a MÁV létrejöttétől számított három évtized is siettetette. A kezdetekkor belépett munkavállalók időközben évtizedeket töltöttek el munkahelyeiken, különféle belső vizsgákat tettek le, melyek következtében a vasutasság szakmai és általános tudása növekedett. A felnőttként elsajátított tudást és a hosszú ideje végzett szorgalmas munkát honorálta az altiszti fokozat.

A négy rangfokozat közül a legalsó éves illetménye 420 forint volt. Az alsó két fokozatban a mozdonyvezetők, az állomás-, kocs-, raktár-, szertár és pályafelügyelők, a távirások, a kalauzok és a főkalauzok, a raktárnokok, a kocsimeste-

¹⁸ Majdán 2004: 79–90.

rek és a főlámpakezelők fizetése 700 forintig emelkedhetett. Az altisztek II. rangfokozatában irodatisztek, művezetők, mozdonyfelvigyázók, főmozdonyvezetők, állomási előljárók, pálya- és távirda-felvigyázók, vizsgáló főkalauzok, főnyomdászok, főkocsimesterek, főraktárosok dolgoztak. Évente 800 és 1000 forint közötti fizetést kaptak. A legmagasabb altiszti rangban (I.) művezetők, mozdonyfelvigyázók és kompartmentőrök kerültek, akik 1200–1800 forint közötti éves fizetéssel rendelkeztek.

A nem vasúti lakásban élő budapesti altisztek a lakbéreikhez évi 150–300 forintig, a vasutak melletti lakásokhoz 100–200 forintig kaptak támogatást.

Az altisztek pontosan dupla akkora kezdő illetménnyel léptek be a MÁV szolgálatába, mint a szolgálak (420 forint). A legmagasabb fizetésük négyszerese volt a kezdő összegnek (1600 forint). Az altisztek és a szolgálak maximális illetménye között kétszeres szorzószámot mutatott az illetménytábla. Ugyanakkor az altisztek munkájának fontosságát és elismertségét jelzi, hogy az 1600 forintos maximumjövedelmük a hivatalnoki kar III.1. osztályában kapott fizetéssel volt egyenértékű.

A három csoportú hivatalnoki és a kétszer négy fokozatú altiszti és szolgálai illetménytábla széthúzta a MÁV dolgozóinak éves jövedelmi kategóriáit. Az állami vállalat dolgozóinak garantált előléptetés miniszteri rögzítése jól jelzi a vasutasok megnövekedett szerepét. A pályák hossza, a dolgozók létszámának növekedése nem vonzotta maga után automatikusan a vasutasság számára igen kedvező illetménytáblát. Kemény Gábor miniszter személyes támogatása tette lehetővé a munkavállalóknak kedvező rendelet kiadását.¹⁹

A szakárca élére 1886 őszén Baross Gábor került. A nagy magánvasutak – említett – állami kezelésbe vételét kiválóan intéző Baross nagy hangsúlyt helyezett a MÁV gazdaságossá tételére. A takarékossgot is célul kitűző miniszter három évvel az előző illetménytábla életbe lépése után újabb rendeletet adott ki a tárgykörben.

A Kemény Gábor által rendszeresített rangfokozatokat nem változtatta meg Baross, s az illetmények is maradtak.²⁰ Alapvetően megváltozott azonban a „biztosított előrehaladás”, melyet 1887-ben a miniszter tudatosan kivett a juttatások sorából. További szigorítást iktatott be a rendelet, amely innentől kezdve bevezette a „lejjebítés[et] alsóbb fizetési osztály, illetve rangfokozatba”. A visszaminősítés eddig ismeretlen módszer volt az állami vállalatoknál és a közhivatalokban. A miniszteri szigorítás mögött egyrészt a növekvő számú és megfelelő végzettségű jelentkező állt, akik közül válogathattak a MÁV-nál. Másrészt megindult 1887 szeptemberében a már jelzett MÁV-tisztképzés, illetve egyre többen végeztek a különböző belső tanfolyamokon is.²¹ Baross Gábor egyúttal a vasutasok

¹⁹ Báró Kemény Gábor Tisza Kálmán kormányában a „földművelési, ipari és kereskedelemügyi” tárcát vezette 1878–1882 között, majd 1882. augusztus 9. és 1886. szeptember 19. között a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium élén állt. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

²⁰ *Rendeletek Tára* 1872: Közmunka- és közlekedési miniszter rendeletei 7793.

²¹ Czére (szerk.) 1987.

korábban is meglévő szoros hierarchikus szerveződését és a vállalat működtetéséhez valóban szükséges szigorú munkafegyelmet is növelni kívánta.

A Magyar Államvasutak dolgozói 1900-ban

A hazai vasutak működéséről készült évkönyvben rögzített adatok pontos képet rajzolnak a MÁV működéséről a századfordulón.²² Az államvasút és a kezelésében működő vicinálisok – ahogyan már volt szó róla – 14 732 kilométer hosszúságúak a századfordulón, melyeken 1710 pályaudvar és állomás, illetve 854 megállóhely üzemel.

Az ország legnagyobb vállalatának számító államvasútnál 75 377 fő dolgozott, akiknek nagyobb részével (56,7%) ideiglenes minőségben kötöttek munkaszerződést (1. ábra). Míg a hivatalnokok 84, az altisztek 90, a szolgák 79%-a véglegesített állást töltött be a vasútnál, addig az összes munkást ideiglenesen alkalmazták.²³

A századforduló statisztikai adatai között jelent meg külön a Magyar Államvasutaknál dolgozó nők száma. Az 1884 óta foglalkoztatott hölgyek ekkor még kivétel nélkül az ideiglenesen alkalmazottak csoportjába tartoztak. Díjnok, gyakornok és napibéres címen kapta a fizetését mind a 384 női dolgozó. Foglalkoztatási helyként 55 fő az általános igazgatásban, négyen titkárnőként a pályafelügyeletnél, a legtöbben pedig (329) a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál teljesítettek szolgálatot. A pénztárakban és a távírdákban foglalkoztatott hölgyekre ugyanazok az illetménytáblában rögzített besorolások vonatkoztak, mint a férfi kollégáikra.

A századfordulón a MÁV összesen 75 377 dolgozója között 10 726 altiszt (14,2%) és 22 006 szolga (29,2%) munkavállalót tartott nyilván a statisztika. Tovább árnyalja a képet, ha a véglegesített államvasúti dolgozókon belüli számukat és arányukat nézzük (2. ábra). A teljes illetményt és minden javadalmat megkapó 32 645 vasutas között a vállalat 5476 hivatalnokot (16,8%), 9740 altisztet (29,8%) és 17 429 szolgát (53,4%) foglalkoztatott. A MÁV a forgalomnak megfelelő piramisrendszerű állománytáblát alakított ki. Az államvasút belső szerkezete hasonlított a hazai és az európai vasúti vállalatokéhoz.

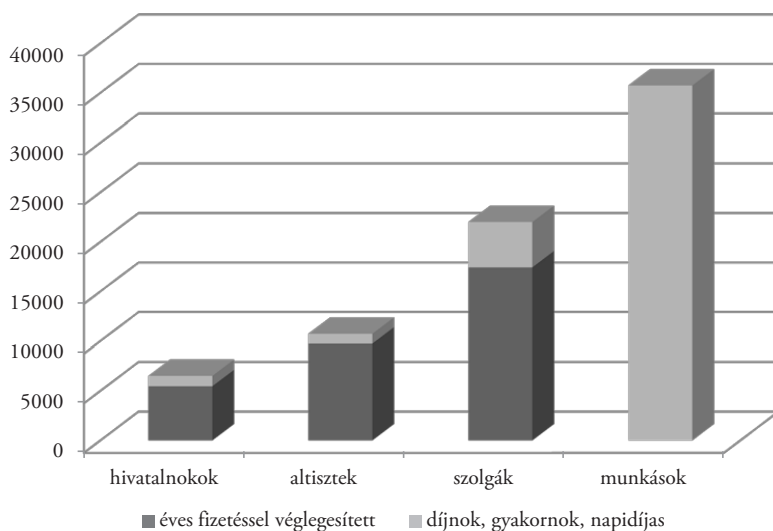
A folyamatosan alakuló szabályok és a nagy mennyiségű iratkészítés ellenére nem volt bürokratikus szervezet a MÁV, és a korabeli szolgáltatói hálózat ismeretében nem volt lassú sem. Az értékeléskor fontos ismerni a korszakban elterjedt munkaidőt is, amely az államvasúti hivatalnokok esetében 8:30-tól 12 óráig, illetve 13 órától 17 óráig tartott. Az egyéb beosztásokban dolgozók számára is biztosított volt az ebédidő – ha eltérő időpontban és hosszúságban is.

²² Ocskay (szerk.) 1900.

²³ Gadancz 1985.

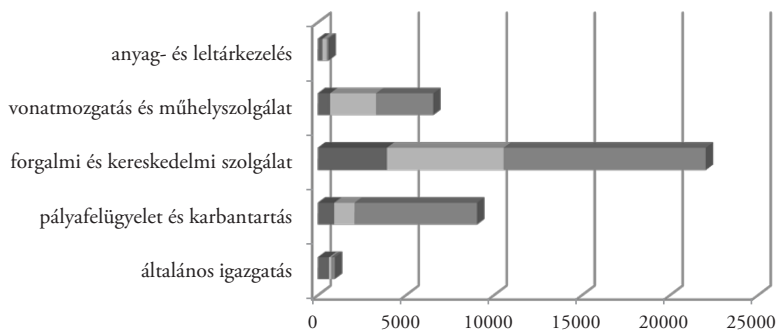
1. ábra

A Magyar Államvasutak véglegesített és alkalmilag foglalkoztatott dolgozói (1900)



2. ábra

A Magyar Államvasutak véglegesített dolgozói szakáganként és rangfokozatok szerint (1900)



	általános igazgatás	pályafelügyelet és karbantartás	forgalmi és kereskedelmi szolgálat	vonatmozgató és műhelyszolgálat	anyag- és leltárkezelés
■ hivatalnokok	639	931	3931	702	262
■ altisztek	132	1153	6625	2604	242
■ szolgák	198	6962	11486	3256	104

■ hivatalnokok ■ altisztek ■ szolgák

Új munkavállalók a századfordulón: a nem véglegesített munkások

A hálózati igények miatt új munkavállalói csoport alakult ki: a munkásoké. Nem tartoztak az illetménytábla hatása alá, mert külön szerződéssel foglalkoztatta őket a vasút. A más kategóriában rögzített évi kifizetés véglegesített szerződéssel járt. Ezzel szemben a munkások napibéres és díjnoki szerződésai rögzítették ugyan a munkavégzést és az érte kapott illetményt, de nem voltak véglegesek. Az évente vagy alkalmanként újból és újból megkötött szerződések egy ipari ágazatban dolgozó munkavállalót vontak a MÁV kötelékébe, aki azonban nem rendelkezett a véglegesített vasutasok egyéb illetményeivel, juttatásaival.

6. táblázat

A Magyar Államvasutak keretében dolgozó munkások (1900)

Szakágazat	Munkás (fő)	Szakágazaton belüli arányuk (%)
Általános igazgatás	89	0,07
Pályafelügyelet és karbantartás	18 984	67,7
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat	6 707	23,0
Vonatmozgatás és műhelyszolgálat	9 159	58,2
Anyag- és leltárkezelés	803	56,0

A legtöbb alkalmilag foglalkoztatott munkás a pályákon dolgozott (18 984), az előmunkás vezetésével 12–14 fős csapatokban végezték a vasútvonalak időszakos javításait. Nagy számuk ellenére nem elemezhetőek részletesen, mivel ideiglenes szerződésük miatt nem vezettek róluk személyi nyilvántartást. Ugyancsak a munkásokhoz tartoztak a MÁV önálló járműjavítóiban dolgozók. Az országos forgalom kiszolgálására és ahhoz igazodva működő 15 önálló járműjavítóban 8093 munkás dolgozott, akik közül 6857 munkás és 538 tanonc volt, míg a többiek (136) kisebb végállomások helyi műhelyeiben végezték feladataikat.

Fizetésen kívüli juttatások

A magánvállalatok gyakorlatából átvett egyéb juttatások közül a vonalak átadásával párhuzamosan felavatott őrházak, állomási lakások, vasúti lakótelepek a dolgozók nagy részének biztos lakhelyet adtak. Előbb a hivatalnokok, majd az 1880-as évektől a szolgák is szolgálati ruhát kaptak. A kiváló minőségű anyagból készült egyenruhákat a kihordási időn túl gyakran átszabták és tovább hordták. A külön téli és külön nyári egyenruhából az újat ünnepi alkalmakkor, az előző évit munkába vették föl a vasutasok.

A dolgozók 1907-ig rövid időre fizetett szabadságra is mehettek, bár az eljárójuktól függött a napok kivétele. Megkezdődött a vasúti orvosi hálózat kiépítése, melynek során ingyenes szolgáltatáshoz jutottak a dolgozók és családtag-

jaik is. Az első időszakban a vasutasok évente többször ingyen utazhattak, de a családjuk még nem rendelkezett szabadjeggyel.

Bár még nem minden vasutas lépett be a nyugdíj- és balesetbiztosítási rendszerbe, de a hálózat mint lehetőség már működött. A munkahelyi balesetben elhunytak özvegyeit a munkatársi pénztárból támogatták.

A MÁV elemi iskolákat nyitott a nagyobb vasúti csomópontokban, megszerverték a Horvátország területén szétszórtnan élő magyar gyerekek iskolába utazását. A vasúti árva- és a vonalak mentén élő iskoláskorúaknak kollégiumokat szerveztek Kaposvárott és Kőszegen.

A biztos állás mellett az alkalmazottak életének nagy részét is átfogták a vasúti támogatások. A vasutasokat a környezetükben élők elfogadták, a társadalmi ranglétrán bizonyos körök számára biztos állást, nyugodt életpályát jelentett az államvasút, ahová minél többen megpróbáltak bejutni.

BÉREK ÉS ÁRAK: A VASUTASOK MEGÉLHETÉSE

A vasutasbérek ismeretében szót kell ejteni a korabeli árakról is. A pécsi és a fővárosi piacokon feljegyzett adatok szerint a legfontosabb fogyasztási cikkek árait a 7. és a 8. táblázat tartalmazza.

7. táblázat

*Pécsi piaci árak (1896)*²⁴

1 kilogramm	forint	1 kilogramm	forint
liszt (kétféle)	0,15	majoránna	1,00
rizs (nyolcféle)	0,18–0,32	malátakávé	0,45
cukor	0,48	Frank kávé	0,92
szalámi	1,80	fügekávé	0,40
makaróni	0,48	vaj	1,75
só	0,14	fehér kenyér	0,20
bors	0,80	barna kenyér	0,12

8. táblázat

*Fővárosi piaci árak (1896)*²⁵

<i>Árucikk (kilogramm)</i>	1895	1900
	forint	forint
zsírszalonna	1,14	1,12
pár csirke	2,28	2,77
bab	0,32	0,23

²⁴ Huszár 2002: 235–250.

²⁵ Vörös (szerk.) 1978: 639.

A mohácsi–baranyai termelők felültek az éjfélkor induló kofahajóra és 10 kilogramm zsírszalonna vagy 4 pár csirke árért megváltották a retúrjegyüket, és a kosaraik közt ülve utaztak a harmadik osztályon. Ha vonattal akartak menni piacozni, rokonságot látogatni, akkor igénybe vehették a Baross Gábor által bevezetett „zónatarifa”-rendszert, s olcsón utazhattak (9. táblázat).

9. táblázat

		<i>A „zónatarifa”</i>		
Vonal- szakasz	Távolság kilométerben	I. osztály	II. osztály	III. osztály
		forint	forint	forint
I.	1–10	1,20	0,60	0,40
II.	11–15	1,60	0,88	0,60
III.	16–20	2	1,20	0,80

A hosszú távú utazás is használható összevetési alapul: a Pécs és Fiume közötti 501 kilométeren a retúr vasúti menetjegy az első osztályon 30 forintba, a második osztályon 20 forintba került.

A piaci árak és a menetjegyek mellé az összehasonlítás végett más területen dolgozók munkabéreit is meg kell vizsgálni. A Pécs környékén működő szénbányákban egy segédvájár, csillés, napszámos 28–30 forintot, a vájárok 30–35 forintot, az első kategóriába tartozó alkalmazottak – aknászok, műszakvezetők, központi irodai dolgozók – legkevesebb havi 50 forintot kerestek.²⁶

A korabeli országos béreknél alacsonyabb pécsi és baranyai közigazgatási fizetések esetében a felső rétegbe tartozók (polgármesterek, alispán, főjegyző, rendőrkapitányok, főügyészek, tisztii főorvosok, árvaszéki elnökök, főszámvevők, főmérnökök, járási főszolgabírók stb.) minimális évi 2000 forintos fizetést kaptak. A köztisztviselői kar legalsó kategóriájában dolgozók (az írnokok, díjnokok, kistisztviselők stb.) évente legalább 600 forintot kerestek.²⁷

A vasutasok illetménytábláit és egyéb juttatásait összevetve a korabeli árakkal és más társadalmi rétegek fizetéseivel megállapítható, hogy bár a félévszázados munkalehetőségen belül nagy jövedelmi szélsőségek voltak, de a véglegesített munkavállalók megtalálták számításait. Munkabérük és a kapott egyéb juttatások stabil éves jövedelmet biztosítottak nekik. Az államvasúti dolgozók körében feszültséget keltett, hogy 1872 óta nem növekedtek a rangfokozatokon belüli alapfizetések, és 1887-ben visszavonták a hivatalnokok automatikus előlépését. A század végén kísérleteket tettek a vasutasok a változtatásra, de a sikertelen tárgyalások után az új szakma képviselői új érdekérvényesítő módszerhez folyamodtak: 1904. április 29-én országos vasutassztrájk kezdődött.²⁸ A hazai

²⁶ Huszár 2002: 235–250.

²⁷ Nagy 2000: 251–262.

²⁸ Murányi 1904; Majdán 1999.

vasúti vállalatok nagy korszaka zárult le a leállással, a tárgyalások eredményeként aláírt „Vasúti Pragmatika” 1907-től már más körülményeket alakított ki a munkavállalók számára.²⁹

FORRÁSOK

MÁV Hivatalos Lapja, 1894.

Magyar Törvénytár, 1896–1908.

Rendeletek Tára, 1872–1907.

HIVATKOZOTT IRODALOM

Bölonyi József – Hubai László 2004: *Magyarország kormányai 1848–2004*. Budapest.

Czére Béla (szerk.) 1987: *A vasúti tisztképzés száz éve 1878–1978*. Budapest.

Frisnyák Zsuzsa (szerk.) 2000: *Baross Gábor*. Budapest.

Gadanez Béla 1985: *A vasutas munkásmozgalom története. (A kezdetektől 1945-ig.)* Budapest.

Huszár Zoltán 2002: Munka, munkaidő és bérezés. (A Dunagőzhajózási Társaság pécsi bányavidéke és Steiermark példái a 19. század végén.) In: Tóth G. Péter (szerk.): *Struktúra és városkép*. Veszprém, 235–250.

Kovács Lajos (főszerk.) 1995–1999: *Magyar vasúttörténet 1–7*. Budapest.

Majdán János 1987a: Vasutasok Magyarországon 1846–1918 között. In: Á. Varga László (szerk.): *Rendi társadalom – polgári társadalom 1*. Salgótarján, 437–478.

Majdán János 1987b: *A „vasszekér” diadala*. Budapest.

Majdán János 1996: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: Lengvári István (szerk.): *In memoriam Barta Gábor*. Pécs, 377–384.

Majdán János 1999: Az első vasúti sztrájk. In: Püske Levente – Tímár Lajos – Valuch Tibor (szerk.): *Politika, gazdaság és társadalom a XX. századi magyar történelemben I*. Debrecen, 259–276.

Majdán János 2004: A társadalmi emelkedés színtere: a vasút. In: Kupa László – Gyurok János (szerk.): *Határmenti régiók és kisebbségek a 19–20. században*. Pécs, 79–90.

Majdán János 2005: Hollán Ernő: a francia vasútépítési rendszerek magyarországi elterjesztője. In: Köbölkúti Katalin – Nagy Éva (szerk.): *Francia emlékek*. Szombathely, 128–140.

Miklós Imre 1937: *A magyar vasutaság oknyomozó története*. Budapest.

Murányi Miklós 1904: *A vasúti sztrájk története*. Budapest.

²⁹ *Magyar Törvénytár* 1907: 1907. évi L. törvénycikk – a magyar királyi államvasutak évi fizetés-sel bíró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről; *Magyar Törvénytár* 1908: 1907. évi XLIX. törvénycikk – a vasúti szolgálati rendtartásról.

-
- Nagy Imre Gábor 2002: A közigazgatási tisztviselők a dualizmus korában Pécsen. In: Tóth G. Péter (szerk.): *Struktúra és városkép*. Veszprém, 251–262.
- Ocskay Gusztáv, ocskói (szerk.) 1900: *Vasúti Szaknaptár az 1901. évre*, XIV. évfolyam.
- Vörös Károly (szerk.) 1978: *Budapest története IV*. Budapest.

Bódy Zsombor

Egy szocialista járműipari vállalat születése

Vállalati fejlődés a stráfkocsiktól a repülőgépeken át az önhordó karosszériás autóbuszokig

Az Ikarus-gyár évtizedeken át a magyar szocialista járműgyártás zászlóshajójának számított. A gyár által előállított buszok a legtöbb KGST-országban a közlekedés állandó résztvevői voltak, sőt néhol még a fejlődő országokban is jelentősebb számban használták őket, Magyarországon pedig máig megmaradt a szerepük. Az Ikarus buszok azonban nem csupán utasokat szállítottak, hanem egy másik, nem kevésbé hétköznapi dimenzióban szimbolikus jelentéstartalommal is bírtak. A szocialista rendszer sokat tett azért, hogy az Ikaruson keresztül politikai értelemtulajdonításokat fejezzen ki.¹ Az Ikarusok körül részben ma is meglévő nosztalgia azt jelzi, hogy az államszocialista rendszer ebben részben sikeresnek bizonyult. Az Ikarus-gyár azonban – sok más szocialista nagyvállalathoz hasonlóan – nem a tervgazdaság zöldmezős beruházása volt. Jelen tanulmányban azt kívánjuk bemutatni, hogy a vállalat milyen előzményekből jött létre. Bármilyen utat járt is be a cég a tervgazdaság évtizedeiben, állótökéjét, gépparkját, termelési profilját, humán kapacitását nagyrészt elődeitől örökölte. Ez az örökség az 1950-es években nyilvánvalóan meghatározta a cég teljesítőképességét. Lényeges változások az innovációs potenciál egyik összetevőjét alkotó szakembergárda összetételében majd csak 1957-től következtek be, nagyságrendi változást hozó beruházások pedig az 1960-as években történtek.

Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár Nemzeti Vállalat legfontosabb elődvalalata az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyára volt. Egyáltalán nem lenne érdektelen ennek a cégnek a történetét a kezdetektől gazdaság- és társadalomtörténeti szempontból is alaposabban kutatni, mert egy a hazai kisipar keretei közül a 20. század első évtizedeiben kinőtt vállalatról van szó. A felemelkedő pálya elemzése árnyalhatná a kisipar helyzetéről vagy a vállalkozói típusokról élő képet. Jelen cikkben azonban csak a vállalat II. világháború előtti, alatti és utáni történetét tudjuk áttekinteni.² Azt vizsgáljuk, hogy milyen folyamatok és tényezők

¹ Bódy 2010.

² Id. Uhri Imre, Somogy megyéből érkező kovács és bognár 1896-ban alapította meg műhelyét Budapesten, amely stráfkocsik javításával, majd készítésével foglalkozott. Az I. világháború idején jelentős konjunktúrát megélt cég az 1920-as években is prosperálni tudott, átállva az autókarrószeria javítására, illetve teherautó-felépítmények gyártására. Ez a bár szerény, de terjedő automobilizmus mellett rentábilis üzletnek bizonyult. A világgazdasági válság viszont csődbe

alakították ki azt a gyárat, amelyet a szocializmus átvett. Milyen forrásokból épült föl a vállalat, milyen volt tőkeellátottsága, technológiai színvonala, melyek voltak a termékei és piaci, milyen vállalkozói stratégia irányította addig a cég fejlődését, amíg az állam kezébe nem került? Ez egyáltalán nem pusztán a piaci magatartás vizsgálatát jelenti, hiszen valószínűsíthető, hogy a vállalatnak a háborús kötött gazdálkodás körülményei között, majd pedig a gazdaság szintén szoros állami kontrollja mellett 1945 után is, nem csupán a piaci körülményekhez kellett alkalmazkodnia, hanem a kormányzat különböző szervei által teremtett feltételekhez, illetve a hatalom esetleges konkrét elvárásaihoz is. Ilyen feltételek mellett a vállalkozói funkció sem csupán a piaci viszonyoknak megfelelő gazdasági keretek között marad, hanem részben politikai dimenziókat ölt.³

A KAROSSZÉRIA ÉS A KAPCSOLÓDÓ TERMÉKEK GYÁRTÁSÁNAK FELFUTÁSA 1935 ÉS 1945 KÖZÖTT

A Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyárát 1933-ban jegyezték be társas céggként, amikor az üzemalapító négy gyermeke – az apai cég csődtömegéből a legfontosabb gépeket megvásárolva – újjraalapította a vállalatot.⁴ A tényleges üzletmenet azonban valószínűleg csak 1935 nyarán indult meg,⁵ legalábbis a Statisztikai Hivatal iparstatisztikai kérdőívein, melyeknek kitöltött másodpéldányai megtalálhatóak a cég irattárában, rendre ezt az időpontot adták meg a működés kezdeteként. A beszolgáltatott adatok szerint egyébként az első években a kft. még 100 alkalmazottnál kisebb, de a kisipart meghaladó méretű – átlá-

vitte a céget, amelyet később az alapító gyermekei indítottak újra. Megjelent egy cégtörténeti munka, amely az üzemtörténeti monográfiák korabeli korlátai között jó képet ad a vállalat korai történetéről is (Jenei – Szekeres 1981). Gazdag képanyagot és sokszor nehezen áttekinthető adatok sokaságát tartalmazza Finta sorozata, aki az Ikarus egykori munkatársaként kezdett hozzá a cég történetének feldolgozásához. A sorozat öt kötetéből e korszakra vonatkozik: Finta 2010, Finta 2012.

- ³ Távlati – jelen cikkben nem megvalósítható – célunk egy integrális vállalkozás-, illetve vállaltörténeti kutatás lenne, ahogyan azt Thomas Welskopp megfogalmazta (Welskopp 2004). Ez a vállalkozások fejlődésének nem csupán szorosan gazdasági, hanem politikai és kulturális feltételeit is bevonja a vizsgálatba, hiszen a vállalatnak a munkaerővel való viszonyát sohasem pusztán absztrakt munkaerő-piaci viszonyok határozzák meg.
- ⁴ Az ekkor immár majdnem negyven éve Budapestre települt család nem vesztette el vidéki kapcsolatait. Levelezésük szerint Somogy megyei rokonokkal is tartották a kapcsolatot, de igazán fontos az id. Uhri Imre feleségének csúzi beágyazottsága volt. Egyik fia, Ernő, ide tért vissza gazdálkodni, s a csőd után innen, tehát Csehszlovákiából – az Érsekújvártól délkeletre található Csúz, a mai Dubník községből – szállt be a csődbe ment cég gépeinek megvásárlásába.
- ⁵ A cégbírószági bejegyzés szerint a társaság profiljába a következő tevékenységek tartoztak: autókarrósszéria, jármű, gépek, szállítóeszközök, autók és motorkerékpárok gyártása, javítása, közvetítése, adásvétele (saját számlára vagy bizományban), szerszámok készítése és árusítása, technikai eljárások és találmányok megszerzése, szabadalmaztatása, autó- és motorkerékpár-service, valamint rokonvállalkozásokban való részvétel (BFL VII.2.e. Társas cégek cégjegyzéke, 145. kötet, 188).

gosan 66 főt foglalkoztató – cég volt, amely a tulajdonosokon kívül mindössze egy férfi és egy női tisztviselőt foglalkoztatott a munkások mellett.⁶ Innen szolid növekedést produkálva a vállalat 1939 elejére majdnem a négyeszeresére nőtt a foglalkoztatott munkaerő számát tekintve. Az üzleti forgalom emelkedése még nagyobb mértékű volt, hiszen az említett 1939-es év januárjában egyetlen hónap alatt megközelítette azt a szintet, amelyet az indulás körül egy teljes év alatt értek el. Ez 61 768 pengő értékű bevételt jelentett. Az aránylag számottevő forgalomnövekedés ellenére a cég törzstőkéje nem változott, mindössze 12 000 pengő maradt, s ez az összeg a későbbiekben sem emelkedett. A tőke eredetileg négy Uhri testvér között oszlott meg, de idővel a legnagyobb részt birtokló Uhri Ernőt, aki Csehszlovákiában gazdálkodott, a céget ténylegesen irányító két testvér, Uhri Zsigmond és ifj. Uhri Imre kivásárolták.⁷

A vállalat termelésében az első években a legnagyobb tételeket a teherautó-platók készítése és az utánfutó pótkocsik gyártása jelentették, ám a bevételi források között a személyautók eseti karosszéria-javításai is állandóan ott szerepeltek. A járműipar korabeli gyakorlatában elvált egymástól az alvázkészítés, amibe a járművek fő egységeit – motor, hajtáslánc, futómű, kormánymű – is beépítették, illetve a karosszériagyártás. Egy-egy gyártó alvázaira különféle karosszériák készülhettek. Az Uhri testvérek a járműgyártáson belül a karosszéria-építésre specializálták magukat, azaz különféle alvázakat karosszálltak. Megrendelőik között mindig jelentős arányt képviseltek a közületek, a II. világháború kitörése előtt ez a postát, a MÁV-ot, illetve a Székesfevárosi Autóbusz Üzemet jelentette. A különféle alvázakra épített karosszériák mellett a cég saját termékének a teherautóutánfutó-pótkocsik számítottak. Ezeket – hiszen nem igényeltek motort, önálló kormányművet – elő lehetett állítani anélkül, hogy kooperálni kellett volna valamely másik nagyvállalattal. A kooperáció az alváz- és motorgyártókkal az Uhri vállalat egyik sebezhető pontja volt. A Magyarországon szóba jöhető partnerek – a Csepel Művek (Weiss Manfréd Acél- és Fémművek), a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt., a Láng Gépgyár Rt. – rendszerint jóval nagyobb vállalatok voltak, mint az Uhri Testvérek, s nem feltétlenül érte meg nekik olyan kis számban legyártani a termékeket, mint amennyit az utóbbi cég rendelt volna. A legnagyobb magyar alvázgyártónak, a győri Magyar Waggon- és Gépgyárnak ráadásul megvolt a saját karosszéria-részlege, így a piacon versenytársként is jelen volt.

A cégiratok között 1939-ben havi bontásban állnak rendelkezésünkre az üzleti forgalom adatai. Ezek alapján úgy tűnik, hogy ebben az évben részben változott a cég profilkja és jelentősen bővült a termelés értéke. A meglehetősen erős forgalmi ingadozások ellenére összességében másfélszeresére bővült az alkalmazotti létszám. Az őszi hónapok bevételei pedig a tavasziaknak több mint a duplájára

⁶ MNL OL Z 517. 1. csomó, 5. tétel.

⁷ Az így kétfőssé változó kft. vezetőségének éves jelentései és közgyűlési jegyzőkönyvei – melyekben Imre levezető elnöklése és Zsigmondnak a jegyzőkönyv hitelesítőjeként való szereplése mellett a két fivér megadta saját magának a felmentvényt – megtalálhatóak: MNL OL Z 517. 1. csomó.

nőttek. A forgalom gyarapodásának egyik legfőbb tételét a közszállítások tették ki – októberben és novemberben ezek önmagukban meghaladták az első félév havi üzleti forgalmát –, s valamelyest az egyéb bevételek is emelkedtek. Mindez azzal függött össze, hogy a vállalatot ekkor hadiüzemmé nyilvánították, s a korábbi közületi megrendelők helyett a termékek legfontosabb átvevőjévé a honvédség vált. Kábeldobkocsikat, illetve a legkülönbélebb katonai járművek – parancsnoki kocsik, rádiós kocsik – felépítményeit, sőt pontonokat készítettek a hadsereg számára. A háború éveiben nemcsak a magyar honvédségnek, de közvetve a Wehrmacht-nak is dolgoztak. 1939-től az osztrák, illetve ebben az időben német Steyr-Daimler-Puch gyárnak szállítottak teherautó-vezetőfülkéket katonai célra gyártott járművekhez, évente többszázás tételben, ami 1943-ra már 1200 darabra nőtt.

A hadiüzemmé válás a cég finanszírozásában is változásokat hozott. Mint említettem, a gyár aránylag alacsony törzstőkével indult el. Bár az évek során az elsősorban a gépekben megtestesülő állótőke a beruházásoknak köszönhetően folyamatosan növekedett, forgótőkéből állandóan hiány mutatkozott. Úgy tűnik, hogy a nagyobb bankok nem tartották igazán hitelképesnek az Uhri testvérek vállalkozását. Amennyiben hihetünk a korban a konkurensek által megfogalmazott vádaknak, ennek oka a gyakran az önköltségi árra redukált árajánlatokban rejlett, amelyek révén a cég piaci jelenlétét próbálta mindenképpen biztosítani. Valószínű, hogy a növekedés, a referenciát jelentő munkák érdekében a vállalat időnként ténylegesen nullszaldós üzleteket is elvállalt. Az eseti személygépkocsikarosszéria-javításokat pedig nyilván azért végezték, mert ezek viszont biztos üzletet jelentettek. Mindenesetre a háború kitörésekor a cég már komoly szállításokat tudhatott a háta mögött – például autóbuszkarosszéria-gyártás terén –, és így jelentősebb katonai megrendelések kapcsán is számba jöhetett. Az ilyen biztos közszállítások pedig már a bankok szemében is hitelképes partnerré tették az Uhri testvéreket. A Magyar Általános Hitelbankkal a háborús konjunktúra éveiben a cégnek állandó kapcsolatot sikerült kiépítenie.

Összességében a háborús évek az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyár számára nem jelentéktelen eredményeket hoztak. 1941-ben 1,42 millió, 1942-ben 2,14 millió pengőre rúgott a magyar katonai megrendelések értéke. A teljes forgalom 1942-re elérte az 5,3 millió pengőt, a következő évben a 7,7 milliót, 1944 első felében pedig már a 13,8 milliót. Ez a növekedés még az inflációt figyelembe véve is igen jelentős felfutásnak számít. Ezzel párhuzamosan tovább nőtt az alkalmazotti létszám is, elérve az ezres nagyságrendet. A kibővült üzem persze egy sor további újítást is megkövetelt. Orvosi rendelő és konyha létesült, valamint étkezdé épült. A vállalat irányítását szintén átszervezték és formalizálták, továbbá igyekeztek a rendelésállományhoz igazítani a munkafolyamatokat, valamint az ehhez szükséges anyagbeszerzést. Kidolgozták az információk áramlásának, a visszacsatolások útjának adminisztratív módjait, és bevezették a hetente tartott vezetői értekezleteket, ahol az illetékesek minden lényeges termelési és szállítási kérdést átbeszéltek. Igazgatói minőségben ekkoriban Szabó Jenő állt a gyár élén, aki azonban a tulajdonosok erőteljes jelen-

léte mellett inkább főkönyvelőnek tekinthető, mint igazgatónak. A kereskedelmi igazgató szerepét ifj. Uhri Imre látta el, vélhetőleg neki voltak kapcsolatai a politika és a Honvédelmi Minisztérium felé. Uhri Zsigmond egy műszaki igazgató feladatait ellátva a termelést tartotta kézben, míg Kelecsényi Lászlóné Uhri Matild az anyagbeszerzési osztályt vezette, ami a háborús viszonyok között nem kis feladat lehetett. Egy Uhri Imre által kiadott utasítás leszögezte, hogy bármely nagyobb összegű kifizetés – 2000 pengős értékhatár felett – csak hármójuk közül valamelyikük aláírásával eszközölhető. Szabó Jenő igazgató csak ennél kisebb összegű, „kézi beszerzéseket” intézhetett maga.⁸

A növekvő termelés ugyanakkor nemcsak hatékonyabb vállalatirányítási rendszert és megnövekedett munkáslétszámot kívánt meg, de magával hozta a műszaki szakismeretekkel rendelkező személyek körének bővülését is. Ennek megfelelően számos mérnökkel egészült ki a vállalat műszaki tervezőirodájának stábjá, illetve a gyártás irányításával foglalkozók köre. Közülük talán a legfontosabbak Joseph Weiser, Cséfalvay István és Fábián András voltak. Az alkalmazásakor még fiatal Cséfalvay a későbbi évtizedekben kiemelkedő szerepet játszott a cég életében, a másik két mérnökember pedig repülőgép-tervezőként vált fontossá a vállalat számára. Az Uhri testvérek ugyanis a járműgyártás felfutása mellett a repülőgépgyártásba is belevágtak. Nem világos, hogy ez az ötlet pontosan mikor és milyen kezdeményezésre fogalmazódott meg. Egyes közlések szerint Horthy István javasolta nekik, aki egyebek mellett a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöki tisztjét is betöltötte.⁹ Könnyen lehet azonban, hogy ez csak legenda. Azok a gratuláló levelek, amelyeket Uhri Imre Horthy István MÁV-elnöki kinevezése, majd pedig kormányzóhelyettségé történő megválasztása alkalmából írt, s az államfő fiának teljesen formális, gratulációt nyugtázó válaszlevelei nem támasztják alá, hogy ők ketten közelebbi kapcsolatban álltak volna egymással.¹⁰

AZ UHRI CSALÁD

Idősebb Uhri Imre a Somogy megyei Döröcskén 1871-ben, egy uradalmi kovács fiaként látta meg a napvilágot. A falut többségében lutheránus németek lakták, Uhri maga is az evangélikus vallásba született. Későbbi budapesti műhelyét nagyrészt felesége hozományából tudta felfejleszteni. A református Czövek Matild 1879-ben született Csúzon, akinek édesanyja a szintén csúzi születésű Kelecsényi Klára volt. Ugyanakkor id. Uhri Imre és Czövek Matild egyik lánya a Kelecsényi családba ment férjhez, így ezt a két családot többszörös rokoni kötelék

⁸ MNL OL Z 517. 1. csomó, 6. tétel.

⁹ Finta 2012.

¹⁰ MNL OL Z 517. 2. csomó, 8. tétel. Horthy István egy időben a MÁVAG autósztályát vezette, így lehetett hivatalos, üzleti jellegű kapcsolatban az Uhri céggel, ami magyarázhatja a formális levélváltást.

fűzte össze. Nem csak ez a tény jelzi azonban, hogy a Budapesten élő Uhri család igen szoros szálakkal kötődött Csúzhoz, illetve hogy az anyai (Czövek) oldal sok szempontból meghatározó szerepet játszott az életében. A gyerekek ugyanis nemüktől függetlenül mindannyian a református vallást követték, s nem evangélikusok lettek, mint az apjuk volt. Czövek Matild, aki megözvegyülve ideje nagy részét újra Csúzon töltötte, pénzügyileg idős korában is önálló maradt. A forgótőke örökös hiányával küzdő fiai tőle kértek kölcsön a félretett pénzéből, levélben tudakolva, hogy az hol is van elzárva a budapesti lakásban. Válaszai alapján arra következtethetünk, hogy Czövek Matild, bár – az Uhrikkal ellentétben – nemesi származású volt, eleminél magasabb iskolázottsággal nem rendelkezett, mert „paraszi módra”, központozás nélkül, helyesírási hibák tömegével írt. Id. Uhri Zsigmond és Czövek Matild öt gyermeke szüleinél valamivel magasabbra jutott az iskolázottság terén. Uhri Imre ugyanis leérettségizett, ifj. Uhri Zsigmond pedig felső ipariskolát végzett, ám mindketten rendelkeztek mesterlevéllel is, azaz apjuk üzemében az ipari szakmát is kitanulták. A vállalkozó szellem biztosan nem állt tőlük távol, hiszen hárman a Karosszéria- és Járműgyárat irányították, Uhri Ernő Csúzon gazdálkodott¹¹ – és a háborús jegyrendszer idején is bőséges élelmiszerral látta el budapesti rokonait –, az ötödik leánygyermek pedig kézimunka- és rövidáruüzletet nyitott a fővárosban.

Az iparosságból kiemelkedő család, bár tagjai középfokúnál magasabb iskolát nem végeztek, a társadalmi emelkedés jól látható jeleit mutatta. Ezt leginkább ifj. Uhri Imre kapcsolatrendszerén és életmódján lehet lemérni. Felesége, Vasváry Éva, egy mérnök, az Ipari Minisztériumban dolgozó Vasváry Géza miniszteri tanácsos leánya volt. Egyes vélemények szerint ez a kapcsolat később fontos szerepet játszott az Uhri testvérek cége számára a közszállítások elnyerésénél.¹² Tény mindenesetre, hogy ifj. Uhri Imre egy sor katonatiszttel, egy-két képviselővel és köztisztviselőkkal ápolt meglehetősen tudatosan kapcsolatot, legalábbis levelezése erre enged következtetni. Családjával egy kétszobás, hallos, modern lakásban élt a XII. kerületben, gyermeke mellé osztrák nevelőnőt fogadott. Tagja volt néhány református egyesületnek, illetve előfizetett a *Református Életre* (és egyéb német nyelvű képes magazinokra, például az *Er und Sie* című újságra). Társadalmi felemelkedését jól mutatja szabadidős tevékenységeinek változása. Először *keelboat*-ot építtetett és bérelt helyet számára egy római-parti csónakházban, utóbb síelni kezdett, majd – a csónakot eladva – egy balatoni jachtklubba lépett be és vitorlást vásárolt. Szenvedélyesen fotózott, és ismerőseinek rendre a társasági összejöveteleken általa készített fényképeket ajándékozta. Egy időben Felső-Gödön akart nyaralót építtetni, majd ezt a tervet feladva a Balaton partján vett telket, de a nyaraló megépítésére már nem került sor.¹³

Ifj. Uhri Imrét a háború után németbarátnak, szélsőjobboldali szelleműnek bélyegezték. Tény, hogy számos magas rangú katonával állt kapcsolatban, és köz-

¹¹ Uhri Ernő kézírásos levelei sem vallanak magasabb iskolázottságra.

¹² Jenei – Szekeres 1981: 22

¹³ MNL OL Z 517. 2. csomó, 8. tétel: Uhri Imre levelezése.

vetlen munkatársai között nyilasok is akadtak. Amikor egyikükkel konfliktusba keveredett és eltávolította a vállalattól, Baky László – államtitkári minőségben – intézett levelet hozzá az elbocsátott mérnök ügyében. A nemzet nevében való patetikus fogalmazásmód sem állt távol tőle. Arra a jelenségre, hogy a tisztviselők reggel rendszerint késve érkeztek be a munkahelyükre, ám azután feladataik elvégzése végett túlóráztak – amiért külön díjazás járt –, 1943. március 26-án így reagált: „Rendkívüli időben élünk s fajunk, magyarságunk fennmaradásának egyik alapja: a fokozott termelés, a munkaidő tökéletes kihasználása és a munkások jól és céltudatos felhasználása.”¹⁴ A német megszállást követően kapcsolatait a Honvédelmi Minisztérium, illetve az Ipari Minisztérium felé láthatóan tovább ápolta. A politikai helyzet változását kihasználva két zsidó tulajdonú kisebb céget igyekezett megszerezni. A honvédelmi miniszterhez intézett beadványában utalt rá, hogy tudomása szerint egy kisebb karosszériacégnek az egyik tulajdonosa zsidó. Kérvényezte, hogy az üzemet az állam vegye tulajdonába, majd a szóban forgó cég Forgács utcai telepét adja bérbe az Uhri testvéreknek. Erről a konkurens cég másik, keresztény tulajdonosával is tárgyalt – amiről a közöttük folyó levelezés tanúskodik –, akit a jövőben alkalmazni kívánt. Egy másik, hasonlóan zsidó tulajdonnak minősített kisebb céget, amely nagyjából az Uhri vállalat beszállítója volt, szintén „kiigényelt” a kormányzervektől.¹⁵ Sajátos, hogy ezek az ügyek 1945-ben nem kerültek elő, a németbarátság és a szélsőjobbboldaliság általában elhangzó vádjai mellett, amelyeket pusztán az a tény támasztott alá, hogy a termelést a nyilas hatalomátvétel után is folytatni akarta.¹⁶

A REPÜLŐGÉPGYÁR RT. ALAPÍTÁSA

Uhriék feltehetően 1937-ben, de legkésőbb 1938-ban kezdtek foglalkozni a repülőgépgyártás gondolatával. Először a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület által tervezett vitorlázó gépet gyártották, ami lényegében még kisipari munkával készült. Ezt követően a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megrendelte a gyártól a Bücker gyártmányú iskolagépek bizonyos javításait. Elképzelhető, hogy ennek nyomán gondoltak a repülőgépgyártásban való komolyabb részvételre. Ehhez háttérrel biztosított, hogy a karosszériagyártás technikailag részben hasonlított a repülőgépsárkányok, azaz a gépek testének előállításához. Ugyanazokkal a szerszámgépekkel, azonos képzettségű szakmunkások tudták elvégezni a szükséges feladatokat. Így lehetőség nyílt a meglévő járműgyártó kapacitások

¹⁴ MNL OL Z 517. 1. csomó, 6. tétel.

¹⁵ MNL OL Z 517. 18. csomó.

¹⁶ Szintén sajátos, hogy az Ikarus üzemtörténetéről 1981-ben megjelent munka, bár hangsúlyosan átveszi az Uhri Imre németbarátságáról és jobbboldaliságáról szóló 1945-ös vádatokat, szintúgy nem tesz említést a két vállalat megszerzésére tett kísérletről, noha a Forgács utcai telepet mint lehetőséget a vállalat telephelygondjai kapcsán említi (Jenei – Szekeres 1981: 44). Úgy látszik, a zsidó vagyonok kérdése még 1981-ben is tabutéma volt.

mellett kis szériában a repülőgépek javításával, illetve sportrepülőgépek gyártásával is foglalkozni. Természetesen mindez speciális műszaki szakismereteket is igényelt, ezért vették fel a korábban már említett mérnököket. Joseph Weiser osztrák, illetve ebben az időben német állampolgárságú idősebb mérnök volt. Amint a külföldiként való munkavállalási engedélyéhez készített kérvényből tudható, az I. világháború idején repülőgépgyárat vezetett Ausztriában, s annak csődje után települt Magyarországra.¹⁷ Fábíán András fiatal magyar mérnökként a Csepeli Repülőgépgyártól vette át az Uhri Testvérek. Az általa tervezett Levente II. gyakorlórepülőgépet megvették, őt magát pedig meglehetősen magas díjazásban részesítették. 1941-ben például havi 650 pengő fizetést és azonfelül nyereségrészesedést kapott. Fábíán vezette az egész repülőgépszerelő részleget, és berepülő pilótaként is dolgozott. Ő volt az a mérnök, aki végül konfliktusba került ifj. Uhri Imrével – amiért, a cégvezető szerint előzetes bejelentés nélkül, fontos feladatok elvégzésének idején vadászni ment –, és ezért eltávolították. 1944 szeptemberében bombatámadás során halt meg. A harmadik vezető állásba felvett mérnök Cséfalvay István volt, aki a tervezőosztály egyik irányítója lett. Nemcsak repülőgépek, hanem karosszériák tervezésével is foglalkozott.

Az Uhri testvérek kitartóan keresték a repülőgépgyártás kibővítésének lehetőségeit. Kapcsolatot építettek ki például a német Bücker Flugzeugbau repülőgépgyárral – amelynek gépeit szervizelték –, s egy közös vállalat alapítását tervezték.¹⁸ Ebből a tervből végül mégsem lett semmi, lényegében Uhriék tőkehiánya miatt, hiszen a német cég apportként elsősorban a licencet és bizonyos speciális eszközöket kívánt volna a közös vállalkozásba bevinni. 1942 végén aztán mégis létrejött az Uhri cég addigi repülőgéposztályából a Repülőgépgyár Rt. Ezt az államtól, legfőképpen a Honvéd Kincstártól kapott kölcsön tette lehetővé. A magyarországi repülőgépgyártásra alkalmas gyárak – mindenekelőtt a csepeli repülőgépgyár és annak beszállítói – a németekkel közös program keretében termeltek, és így nem volt más olyan üzem, amely a honvédség iskolagépigényét ki tudta volna elégíteni. A repülőgépgyártásban már némileg tapasztalt Uhri testvérek alkalmasnak tűntek a feladatra. A Honvédelmi Minisztérium először 210 iskolagépet rendelt a gyártól, amihez jelentős előleget folyósított. Ebből az összegből a Repülőgépgyár Rt. megvásárolta a Bücker gépek licencét és elkezdte a termelést. Ez azonban nehézségekbe ütközött, mivel a karosszériagyár Hungária körúti telepén erre nem volt elegendő hely. A gyártás először Csepelen, rögtönzött fa barakkokban folyt, de ezt több szempontból sem tartották megfelelőnek. A különböző lehetőségekről szóló hosszas huzavona után, amelyben a főváros, a minisztérium és a cég szempont-

¹⁷ Weisernek magyar felesége volt, s amint azt a munkavállalási kérvényben hangsúlyozták, mindkétten őskeresztények voltak, sőt a mérnök katolikus nemesi családból származott. A munkavállalási engedély megadása azonban mégsem volt automatikus, 1942 elején például a hatóságok nem hosszabbították meg. A cég újabb külön kérvényben magyarázta el az általános mérnökhíányra és Weiser speciális tapasztalataira hivatkozva, hogy nem tudják őt nélkülözni, illetve magyar mérnökkel pótolni (MNL OL Z 517. 15. csomó, 228. tétel).

¹⁸ Az 1941 szeptemberében a német féllal folytatott megbeszélések jegyzőkönyve: MNL OL Z 517. 1. csomó.

jait kellett összeegyeztetni, végül egy mátyásföldi területet jelöltek ki telephelynek.¹⁹ Ennek kisebb hányadát Uhri Imre, nagyobb hányadát azonban a honvédelmi tárca vásárolta meg, még hozzá egy olyan konstrukció keretében, miszerint a terület tulajdonosa a minisztérium lett, azzal a megkötéssel, hogy a kapott hitel törlesztésekor a telep területe átmegy a cég tulajdonába. Meglehetősen nehéz áttekinteni, hogy az Uhri testvérek összességében mennyi hitelt vettek föl a Honvéd Kincstártól és más állami gazdasági szervektől. Több kimutatás 24,5 millió pengőről beszél a háborús évek folyamán, de nem világos, hogy ez a teljes összeg-e, amely magában foglalja az Ipari Munkaszervező Intézettől kapott kölcsönöket is, illetve hogy tulajdonképpen a Repülőgépgyár Rt. vagy az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyár volt-e az adós. 1943 folyamán mindenesetre Mátyásföldön felépült egy 11 685 négyzetméteres üzemcsarnok, amely akkor az egyik legnagyobb és legmodernebbnek számított az egész országban.²⁰ Az Uhri testvérek – a Hungária körüti telepüket felszámolva – ide kívánták átköltöztetni a karosszéria- és járműgyárat is, és ehhez – a Honvédelmi Minisztérium engedélyével – újabb területeket igyekeztek megszerezni az új telep mellett. A mátyásföldi telepen be is indult a repülőgépgyártás, arra nézve azonban nincsen biztos adatunk, hogy 1944-ben hány gép készült itt el.

Összességében azt mondhatjuk, hogy az Uhri testvéreknek sikerült – bár állandóan a megfelelő forgótőke hiányával küzdöttek – tíz év alatt az ország legnagyobb karosszériaüzemét felépíteniük. A forgótőke hiánya részben azzal is magyarázható, hogy folyamatosan nagyobb összegeket fektettek a géppark bővítésébe. A géppark 1942 végén hozzávetőleg 600 000 pengőt ért (míg 1938-ban csak ennek tizedét). 1943-ban 3,7 millió pengő összegű kölcsönt kaptak az Ipari Munkaszervező Intézettől a járműgyár gépeinek fejlesztésére. Erre azért volt szükség, mert a termelés a növekvő volumen ellenére javarészt korszerűtlen technológiával folyt, a munkaszervezés sokszor ad hoc módon zajlott. A repülőgépgyár létesítése teljes egészében hitelből történt. Ennek révén egy, az adott időszakban igen korszerű és nagyméretű üzem létesült, amelynek kapacitását azután az 1944-es háborús események folytán nem is tudták teljesen kihasználni.

Elmondható tehát, hogy az Uhri cég – illetve cégek, ha a Repülőgépgyár Rt.-t is figyelembe vesszük – jelentős részben közületi megrendeléseknek köszönhetette növekedését. Ez egy olyan iparágban, mint amilyen a járműgyártás volt Magyarországon ebben az időben, nem is nagyon lehetett másként, hiszen magánosok rentábilis volumenben egyszerűen nem tudtak keresletet támasztani egy karosszériagyár számára, illetve a tömegközlekedés révén a megrendelők jelentős része eleve közület volt. Az azonban talán már nem annyira törvényszerű,

¹⁹ A Honvédelmi Minisztérium eredetileg a Rákosfalva és Sashalom közötti Ehmann-telepet jelölte ki az üzem céljaira, és ott el is kezdődött az építkezés. Egy ideig bizonyos tevékenységeket is folytatott itt a vállalat (például bizonyos anyagokat ezen a telepen rejtettek el, amikor közeledett a főváros ostroma).

²⁰ A – részben még folyamatban lévő építkezés – költségelszámolója 1944 januárjából tartalmazza a telep főbb adatait: MNL OL Z 517. 2. csomó.

hogy a cég tőkeellátottsága is nagymértékben állami forrásokból származott. Ezt a vállalkozói funkciókat ellátó Uhri család vagyontalansága magyarázza. A hadigazdaság körülményei között, saját tőke hiányában, a cég a növekedését állami forrásokból tudta finanszírozni. Ez a helyzet előrevetítette, hogy a háborúval bekövetkező radikális politikai változás alapvetően átalakítja majd a vállalat helyzetét is, hiszen a háborús években mind megrendelője, mind pedig finanszírozója, közvetve vagy közvetlenül egyre inkább az állam volt.

AZ UHRI TESTVÉREK KAROSSZÉRIA- ÉS JÁRMŰGYÁR A HÁBORÚ UTÁN

Budapest ostroma a Karosszéria- és Járműgyár Hungária körüti telepét súlyosan károsította, a mátyásföldi üzem ugyanakkor aránylag kisebb sérülésekkel vészelte át a harcokat. Ezt a telephelyet egy rövid időre a szovjet hadsereg saját kezelésébe vette, ám néhány héttel később, már 1945 februárjában kiürítette. A géppark jelentős veszteségeket szenvedett – a szerszámgépek egy részét még 1944 végén kitelepítették, ezek aztán el is vesztek –, de nem semmisült meg teljesen. A vállalat működése elé számos akadály gördült. Kérdéses volt, hogy miként lehet a továbbiakban finanszírozni, kik és milyen megrendelésekkel fogják ellátni, milyen termelési profillal dolgozhat, és egyáltalán az, hogy ki, illetve kik irányítják majd, az Uhri fivérek betölthetik-e a vállalkozói funkciókat.

Egyértelműnek tűnt, hogy az új helyzetben a repülőgépgyártásra semmilyen lehetőség nincs. Ezért az Uhri fivérek azt tervezték, hogy a már említett korábbi elképzelésüket megvalósítva a karosszéria-üzemet áttelepítik az amúgy is szinte használhatatlanná vált Hungária körüti telepről a mátyásföldi repülőgépgyár üzemcsarnokába. Ez az intézkedés még Uhri Imréhez köthető, ám a gyár munkássága részéről meglehetősen nagy ellenállásba ütközött. A munkásság egészének magatartása persze, források hiányában, nemigen ismerhető meg, nagyjából csak arról tudunk, hogy az üzemi bizottság (üb) mit tett.²¹ Számos üb-értekezlet jegyzőkönyve áll a rendelkezésünkre, továbbá az úgynevezett gyárértekezletek jegyzőkönyvei is, amelyeket szintén rendszeresen tartottak, és ahol a munkások egy része szintén hozzászólt a napirenden lévő ügyekhez. Persze a többség hangja e jegyzőkönyvekben sincs rögzítve. A mátyásföldi újjáépítéssel és átalakításokkal megbízott vezető ellen mindenestre számos panasz érkezett. A vádakkal szemben őt egy gyárértekezleten Uhri Zsigmond és Cséfalvay István együttesen védték meg. Ez azért is igen különös, mert Cséfalvay – nem tudni egészen pontosan, hogy mikortól – az MKP tagja volt. A 1945 elején működő üb tagjai később nagyrészt a gyár kommunista pártcsoportjához tartoztak. A karosszéria-üzem-

²¹ Az üzemi bizottságokat egy kormányrendelet széleskörű jogosítványokkal ruházta fel a vállalatvezetésekkel szemben. Nemcsak munkaügyi, hanem az üzletmenetet érintő kérdésekben is ellenőrzési jogkörrel bírtak. Az üb-k a gyakorlatban az MKP és az MSZDP képviselőivé váltak a vállalatokon belül. A két úgynevezett munkáspárt gyakran éles konfliktusokba keveredett az üb-k ellenőrzéséért folytatott harcban.

nek a repülőgépgyártás helyén való újraindítása a vállalat szempontjából persze az egyetlen reális lehetőség volt, s ennek Cséfalvy számára is világosnak kellett lennie, így ebben feltehetően egyetértett Uhri Zsigmonddal. Máskülönből több gyárértekezlet jegyzőkönyvében is nyoma maradt annak, hogy Cséfalvy saját hatáskörét, mint közelebből meg nem határozott gyárvezető, az MKP üzemi csoportjának támogatásával Uhri Zsigmond ellenében tárgítani igyekezett. A mátyásföldi üzemre szóló „gyárvezetői” kinevezést Uhri Zsigmondtól kapta még akkor, amikor 1945-ben folyamatban volt az oda történő kiköltözés. Cséfalvy törekvései arra irányultak, hogy Uhri mellett teljesen átvegye a műszaki igazgató feladatait, ezt azonban nem tudta megvalósítani. Egészen 1947 nyaráig még Uhri Zsigmond vezette a rendszeres műszaki értekezleteket.

1945 elején a tulajdonosok vállalatirányítói szerepe megrendült. Kérdéses volt, hogy az új viszonyok között, a velük élesen ellenséges üb-vel szemben képesek lesznek-e továbbra is ellátni feladatukukat. Egy 1945. áprilisi üb-értekezleten leszögezték, hogy az Uhri fivérekkel „nemzetellenes magatartásuk miatt [...] tovább nem lehet együttműködni. Kiszolgálták a német és a magyar fasiszta uralom idején a hadsereget, a gyártást a végsőkig forszírozva”.²² Konkrét vádként ugyanakkor a vállalat készpénzkészletének eltüntetése fogalmazódott meg ellenük. Az itt elhangzott – nyilván képtelen adatok szerint – a pénztárban 2 400 000 pengőnek kellett volna lennie. Bár az Uhri fivérek bejelentették a rendőrségen, hogy az ostrom alatt 400 000 pengő eltűnt, de a vádak szerint még így is számottevő volt a hiány. Az ülésen a cégvezetők levelezéséből idéztek, elhatározták ennek módszeres átvizsgálását, és a két tulajdonost a XVI. kerületi kapitányság politikai rendészeti osztályán feljelentették.

Egy másik, 1945. április 11-én tartott üb-ülésen, ahol a szakszervezet egyik delegáltja is részt vett, a legfőbb kifogás éppen az volt, hogy a tulajdonosok nem akarják működtetni a repülőgépgyárat, és javaslataik ellenére sem szorgalmazták a hatóságoknál a gyár termelésének újraindítását. E konkrét vádon túl leszögezték, hogy a két igazgató munkája a „vállalat szempontjából értéktelen”, ők egyébként is a „fasiszta rezsim bérencei” voltak, és „jelenlétük a gyárban káros”. Az üb ekkor a korábbi igazgatók helyére egy háromtagú vezetést kívánt állítani. Ennek az értekezletnek a jegyzőkönyvéből ugyanakkor az is kitűnik, hogy a gyárban nem mindenki értett egyet ezzel az állásponttal, az üb-t – közelebből meg nem határozott – támadások érték, és az Uhri testvérek az üzemen kívül is igyekeztek fellépni a testület ellen. A szakszervezet jelen lévő delegáltja mindenben megvédte az üb-t. Ezen az ülésen az Uhri fivérek igazolási eljárás elé állítását követelték. A jelenlévő Uhri Zsigmond erre hajlandónak is mutatkozott, és kijelentette, hogy aláveti magát az igazolóbizottság döntésének.²³

Egy néhány nappal későbbi, április 16-i megbeszélésről készült feljegyzésből egyértelmű, hogy az üzem újraindítása az Uhri fivérek kizárásával sem lett volna

²² A pontos dátum hiányzik. MNL OL Z 1192. 1. csomó.

²³ MNL OL Z 1192. 1. csomó.

olyan egyszerű. Ezen az egyeztetésen Uhri Zsigmond jogtanácsosával és egy további szakértővel jelent meg, illetve az üb is meghívta a saját külső szakértőjét. Uhri Zsigmond írásban rögzített javaslatokat tett az üb-nek az üzem tevékenységének a folytatására. Ezt az üb többsége nem fogadta el, kijelentve, hogy a gyárat a munkásság szövetkezeteként kívánja tovább működtetni. Uhri Zsigmond ez elől a megoldás elől nem zárkózott el, és kinyilvánította, hogy hajlandó az Uhri testvérek nyersanyagkészletét, illetve gépeit átadni a megalakítandó szövetkezetnek, amennyiben az üb-ben képviselt „munkásság” el tudja érni a kormánynál, hogy a mátyásföldi telket – amely a Honvéd Kincstár nevéen volt a tartozás törlesztéséig – tehermentes apportként be lehessen vinni a szövetkezetbe. Álláspontja szerint, ha a kincstárral való viszonyt sikerül tisztázni, nincs elvi kifogása a szövetkezetté alakulás ellen.

A további történések részletei homályban maradnak. Annyi bizonyos, hogy Uhri Imre nem volt hajlandó az igazolási eljárást levezető bizottság elé állni és elhagyta az országot. Uhri Zsigmondot egy feljelentés következtében a fenti egyeztető tárgyalások után internálták. Magában az üzemben azonban változás állt be. Nem tudni pontosan, hogy milyen váltás eredményeként, ám a továbbiakban egy szinte teljesen új személyi összetételű üb intézkedett.²⁴ A szociáldemokrata párthoz tartozó Grandits Béla elnökölte üb akciót kezdett Uhri Zsigmond kiszabadítására. A rendőrséghez, a Belügyminisztériumhoz és az Igazságügyi Minisztériumhoz intézett beadványaikban immár csak Uhri Imre volt „németbarát”, illetve „fasisztabérenc”, Zsigmond csupán a műszaki kérdésekkel foglalkozott, sőt a munkások érdekeiért még Imrével szemben is kiállt. Állításuk szerint tapasztalata nélkülözhetetlen volt az üzem munkájának a folytatásához, és amióta internálták, a korábban szépen megindult munka szétesett az üzemben.²⁵ Az üb akciója sikerrel járt, 1945 augusztusában Uhri Zsigmond kiszabadult és újra bekapcsolódott a gyár vezetésébe.

Nem tudjuk, hogy Zsigmond és Imre között milyen konfliktus alakult ki az üzem továbbviteléről. Tény, hogy Zsigmond jogtanácsosával szólíttatta föl Imrét, hogy számoljon el a cég készpénzkészletével. Nem világos, hogy ezt az üb nyomására tette-e, mint ahogy a fennmaradt iratokból az sem egyértelmű, hogy Imre valójában vont-e ki készpénzt a cégből, és ha igen, mennyit. Zsigmond jogtanácsosának az Imrével való tárgyalásról beszámoló levele 1945. április 11-én kelt, vagyis ugyanazon a napon, amikor az üb a két Uhri testvér igazolóbizottság elé állításáról döntött és jelenlétüket az üzemben nemkívánatosnak nyilvánította.²⁶ A konfliktus mindenesetre nem válhatott kezelhetlenné a két testvér között, mert Imre, mielőtt elhagyta az országot, Zsigmondot és Kele-

²⁴ Az első üb tagnévsorából jó néhány név később az üzemi kommunista pártcsoport tagjaként szerepel. 1945 második felében e kör egyik hangadójával szemben fegyelmi eljárás folyt az új üb előtt, különböző panaszok nyomán, de érdemi szankció nem született.

²⁵ MNL OL Z 1192. 1. csomó.

²⁶ MNL OL Z 1192. 1. csomó.

csényi Lászlóné Uhri Matildot közjegyző előtt felhatalmazta arra, hogy minden tulajdonával rendelkezzen, beleértve az esetleges elidegenítést is.

1945 második felére tehát valamelyest stabilizálódott az üzem helyzete abban az értelemben, hogy Uhri Zsigmond – a szociáldemokrata többségű – üb-vel együttműködve visszanyerte az irányítást a vállalat fölött. Ez ugyanakkor azt is jelentette, hogy ismét neki kellett biztosítania a vállalat működéséhez szükséges forgótőkét. Egy jóval későbbi MKP üzemi pártcsoport-értekezlet jegyzőkönyve szerint – ahol néhány utalásban felidéztek a háborút közvetlenül követő időszak eseményeit – ez a két dolog nyíltan össze is kapcsolódott. Azaz Uhrinak mint „tőkésnek” a további szerepe a gyárban attól függött, hogy tud-e tőkét biztosítani annak működéséhez. Zsigmond ezt először olyan módon oldotta meg, hogy – az időközben Csehszlovákiához visszakerült Csúzról – az üb-elnökkel közösen elhozott egy ottani pincében elrejtett 200 000 pengőt.²⁷ Egy későbbi, a cég állami kezelésbe vételekor keletkezett revizori jelentés szerint Uhri Zsigmond 1945-ben 370 000 pengőt fektetett a vállalatba.²⁸

Ezzel a tőkeinjekcióval tehát részben megoldódott a gyár felújítása és forgótőkével való ellátása. A továbbiakban a felpörgő infláció időszakában nem volt nehéz a vállalat finanszírozása. Megrendelésekben nem volt hiány. A háború, közvetve és közvetlenül is maga teremtette meg a keresletet. A vállalat egyrészt csilléket állított elő jótételei szállítások részeként, továbbá sérült járműveket javított ki. Utóbbi üzlet kapcsán a legnagyobb megrendelője a szovjet hadsereg volt, amely több száz sérült teherautót adott át a vállalatnak, azzal, hogy fizetesképpen a kijavított járművek egy részét eladhatják. Ezeket az inflációs időszakban gyakran pénz kikapcsolásával áruért értékesítették, nyersanyagot, vagy például élelmiszert vettek rajta. A háború idején a pontonok készítésében szerzett tapasztalat sem veszett kárba, mert ilyeneket 1945-ben az ideiglenes „Manci híd” számára is gyártottak.

Az 1946. augusztus elsejével beköszöntő stabilizáció ellenben nehéz helyzetbe hozta a vállalatot, ezzel a pénzügyi stabilizációval ugyanis a hitelkínálat rendkívüli beszűkülése járt együtt. A megrendelések csökkentek, hitelhez jutni nem lehetett. Ez a helyzet különösen azért vált csapdává az Uhri Testvérek cég számára, mert az alkalmazotti létszámot a visszaeséssel párhuzamosan nem csökkenthették. Egy rendelet ugyan lehetővé tette a vállalatoknak, hogy adott esetben bélistázási eljárással redukálják a létszámot, ám ezt az üb hevesen ellenezte.²⁹ Bár az üb-ülések jegyzőkönyvei többször rögzítették, s Grandits Béla üb-elnök is tisztában volt azzal, hogy sok a „nem produktív” munkaerő, illetve a „nem produktív” munkaóra, de ennek a ténynek a beismerését rendszerint az a megjegyzés követte a részéről, hogy persze ezeket az embereket sem lehet kitenni az

²⁷ 1947. május 9. Kommunista pártaktíva jegyzőkönyve: MNL OL Z 1192. 1. csomó.

²⁸ MNL OL Z 517. 1. csomó, 5. tétel.

²⁹ A bélistázásról a 8660/1946. számú M. E. rendelet szólt. Annak politikai és gazdasági összefüggéseire: Bódy 2008.

utcára, nehogy kereset nélkül maradjanak.³⁰ Ebben Granditsot és az üb többségét nem pusztán a gazdasági racionalitásokat keresztező szociális megfontolások vezették. Az üzemi kommunista pártcsoport a szociáldemokrata többségű üb-t rendszeresen támadta különféle ügyek kapcsán – Granditsot például azzal, hogy túlóráként számoltatta el üb-elnöki tevékenységének idejét³¹ –, ezért az üb-tagok nem engedhették meg maguknak, hogy olyan színben tűnjenek föl, mintha nem védenék a „munkásérdekeket”. Így a forint bevezetését követő elbocsátások minimális szinten maradtak, ami a béreken túl azért is terhelte végletekig a vállalatot, mert a cég jóléti osztálya számos természetbeni szolgáltatást nyújtott a dolgozóknak (tűzifa, bakancs, élelmiszer).

1946 végére a cég helyzete válságossá vált, amit a vállalat legtöbb vezető munkatársa is érzékelt. December 7-én Uhri Zsigmond, Kelecsényi Lászlóné Uhri Matild, Szabó Jenő igazgató, Grandits Béla, Cséfalvay István és az üb néhány tagja egy külső szakértő bevonásával értekezletet tartott, amelyen az aggasztó pénzügyi helyzetre megoldási lehetőségeket kerestek. Szabó Jenő beszámolója szerint az inflációs időkben tulajdonképpen rentábilisan működött a vállalat, a forint bevezetését követően azonban a kevés megrendeléshez képest túl magas a létszám, következésképpen olyan alacsony az egy főre jutó termelési érték, hogy az a munkabéreket sem fedezte, nemhogy az új beszerzéseket. Közlése szerint már az adott hetibér fedezete sem állt rendelkezésre. A cég ugyanakkor a gépparkja révén számottevő állótökével bírt, és bizonyos nyersanyagokból is tekintélyes készletekkel rendelkezett, így állandó megrendelések mellett ismét képes lehetne a rentábilis működésre. Uhri Zsigmond világosan látta, hogy alapvető változásra lenne szükség, az értekezlet azonban láthatólag nem tudta megtalálni ennek a módját, végül a résztvevők a különböző, pillanatnyi részletkérdések megtárgyalásába csúsztak bele.³²

Uhri Zsigmond a helyzeten először hitellehetőségek, illetve új befektetők felkutatásával próbált segíteni, komoly hitelezőt azonban nem talált. Egy ideig a Bauer Bankház nevű cég látta el készpénzzel, amiért a vállalat kijavított orosz teherautókkal törlesztett. Ezt később a Nehézipari Központ revizorai a cég könyvelésének átvizsgálásakor uzsoraügyletnek minősítették. Hitelnyújtásra hajlandó pénzintézet hiányában Uhri Zsigmond olyan befektetőt kezdett keresni, aki szakmailag is érdekelt a járműiparban, s ezért hajlandó lenne a céggel való kooperálásra. Az adott viszonyok között ilyen szakmai befektető azonban már csak állami kézben lévő vállalat lehetett, hiszen 1947 elején Magyarországon már nem volt komoly járműipari cég magánkézben. A forgótöke hiánya miatt és az adott politikai viszonyok között nem volt kétséges, hogy egy ilyen partnerrel a vállalat gyakorlatilag állami ellenőrzés alá fog kerülni. Uhri Zsigmond több állami vállalat, illetve szerv irányában kezdett el tájékozódni 1947 elején, való-

³⁰ MNL OL Z 1192. 1. csomó. 1947. március 5-i gyárértekezlet.

³¹ 1946. november 6. Fegyelmi bizottsági ülés, amelyen Granditsot felmentették: MNL OL Z 517. 18. csomó.

³² MNL OL Z 517. 1. csomó.

színűleg pontosan fel sem mérve, hogy ezzel milyen konfliktusba sodorja magát és vállalatát.

Egyrészt a már állami kezelésbe vett legnagyobb vállalatokat összefogó Nehézipari Központ (NIK), másrészt pedig a Magyar Országos Gépkocsi Üzem Rt. (MOGÜRT), járműipari és kereskedelmi (illetve ebben az időben taxi-) vállalat jöhetett szóba. 1947-ben még nem épült ki teljesen a későbbi évek monolit politikai hatalma, és az egyre kiterjedtebb állami szektort sem egyetlen központból kormányozták. Így a különféle állami szervek és állami vállalatok tevékenysége kapcsán nemcsak az apparátusok önmozgásával és külön érdekeivel lehetett számolni, hanem az esetleg ütköző pártpolitikai érdekekkel is. A MOGÜRT ebben az időben a Gerő Ernő vezette Közlekedési Minisztérium ellenőrzése alatt álló kommunista vállalatnak számított, míg a NIK-ben, amely a Bán Antal által vezetett Ipari Minisztérium alá tartozott, a szociáldemokrata pártnak voltak erős pozíciói. Uhri Zsigmond azzal, hogy mindkét irányban tárgyalásokba bocsátkozott – valószínűleg anélkül, hogy ezt előre fel tudta volna mérni –, a két párt gazdasági és politikai befolyásért folyó harcába csöppent bele, és egyúttal üzemének munkásságában is konfliktusokat generált.

A NIK-nél, amint az egy, a NIK főtitkára számára készült jelentésből kiderül, a vállalat átvételének kérdésével eleve annak tudatában kezdtek foglalkozni, hogy a cég a MOGÜRT-öt is nagyon érdekli.³³ Egy másik jelentés egyenesen le is szögezi, hogy „[a] Mogürt azért tárgyal az Uhri üzem megszerzésére, hogy Budapesten egy Renault gyár által gyártott alkatrészekből ugynevezett Renault összeállító telepet szeretne felállítani és ezzel a meglévő két autógyárnak bizonyos költségektől mentes konkurenciát teremteni”.³⁴ A NIK-hez tartozó vállalatok közül a győri Rába Magyar Vagon- és Gépgyár nevében Winkler Dezső – neves járműtervező mérnök – szintén az Uhri Testvérek átvétele mellett érvelt.³⁵

Az MKP és az SZDP, illetve a különböző állami apparátusok Uhri Testvérek körül zajló konfliktusának hátterében a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) autóbusz-megrendelése körüli harcok húzódtak meg. Ez a vállalat amúgy is a két, ugynevezett munkáspárt ütközéseinek egyik jelentős terepéül szolgált. A vállalatnál a *Szabad Nép* és a *Népszava* polémiáival kísért személyi konfliktusok zajlottak, és még egy tüntetésre is sor került, mert a vállalat szociáldemokrata többségű vezetése megakadályozta a kommunisták

³³ Fogaras István könyvvizsgáló, Benkő János főrevizor jelentése May főtitkár úr részére, 1947. június 26. MNL OL Z 517. 2. csomó.

³⁴ Jelentés Karádi tanácsos úrnak, 1947. június 21. Nem világos, hogy ki a szerzője ennek a jelentésnek, de az irat környezetéből ítélve valószínű, hogy a győri Magyar Vagon- és Gépgyár állásfoglalását tartalmazza. MNL OL Z 517. 2. csomó.

³⁵ 1947. július 5-én kifejtett álláspontja szerint érdemes átvenni az Uhri vállalatot, mert így „kiesik egy cég, amely irreális árkalkulációkkal állandó veszteséges üzletre kényszerít minket”, sürgős rendelés esetén a megosztott kapacitásokkal lehetséges a gyorsabb teljesítés, különösen, mivel karosszéria-előállításban a mátyásföldi kapacitások felülmúlják a győrieket (MNL OL Z 517. 2. csomó).

által követelt kinevezéseket.³⁶ Ennél azonban nagyobb horderejű ügynek számított a buszbeszerzés kérdése. Bár 1947 elejére a megrongálódott, de még üzemképes buszokat helyreállították, összességében azonban a járművek száma messze nem érte el a háború előttiit. A tömegközlekedés javításának ügyét mindkét „munkaspárt” az életszínvonal-politika részeként kezelte, ezért lehetővé kívánták tenni a BSZKRT-nak új buszok beszerzését. A szociáldemokrata álláspont szerint a magyar ipar nem tudott elfogadható autóbuszokat szállítani, főleg nem versenyképes áron, ezért külföldről kellett volna autóbuszokat vásárolni.³⁷ A BSZKRT vezetése a kérdést tanulmányozandó több nyugati országban is járt, és kért a járműgyártóktól ajánlatokat. A Közlekedési Minisztérium – és vele a Gazdasági Főtanács – ezzel szemben azt a véleményt képviselte, miszerint autóbuszokat nem külföldön kellene megvásárolni, hanem egy a Renault-val kötött szerződés révén, a franciákkal valamiképpen közös összeszerelő gyárat kellene létesíteni Magyarországon. A MOGÜRT révén a közlekedési tárca e célra kívánta megszerezni az Uhri Testvérek céget. Az ellenérvek ezzel az állásponttal szemben úgy szóltak, hogy hazánk kicsi egy ilyen járműipari cég rentábilis termelése számára, s a hazai ipar nem termel kellő hatékonysággal ahhoz, hogy a járművek exportpiacokon is versenyképesek legyenek. A Közlekedési Minisztérium egy idő után feladta a Renault-val kötendő üzlet tervét – vagy talán egyszerűen kútba esett –, de kitartott a hazai ipar megbízása mellett. Erre leginkább a győri Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. és az Uhri Testvérek együttesen voltak alkalmasak (az előbbiben készült alvázakra az utóbbi szerelhetette a karosszériát). Végül az a kompromisszum született meg, hogy ötven autóbuszt egy angol cégtől rendelnek, ötvenet pedig a magyar ipar valamely képviselőjétől. E döntés végrehajtása azonban láthatóan elakadt, a *Népszava* 1947 nyarán ugyanis több ízben hiába sürgette a buszbeszerzések elindítását.³⁸ A Gazdasági Főtanács 1947. július 23-i ülésén a kompromisszumos megoldást rögzítette. Ennek megfelelően a BSZKRT igazgatósága július 29-én – a kommunista tagok tiltakozása ellenére – az angol buszok megrendeléséről döntött. Ennek megvalósítása végül a Gazdasági Rendőrség közbeavatko-

³⁶ *Szabad Nép* 1947. február 28. 5; március 2. 3; *Népszava* 1947. február 25. 4; február 26. 2; február 27. 2.

³⁷ *Népszava* 1947. március 17. 6. A BSZKRT hároméves terve című cikk szerint külföldről vásárolnak buszokat a főváros számára, s esetleg majd a hazai ipartól is, különösen, ha az le tudja szállítani az árait.

³⁸ *Népszava* 1947. július 13. 8: a Veszélyben a főváros közlekedése című cikk beszámol arról, hogy a meglévő buszok üzemben tartása végett időnként szétszerelnek buszokat az alkatrészekért. A BSZKRT vezetése külföldi tanulmányutat tett, s angol buszokat rendelne, amit elvben a Gazdasági Főtanács is jóváhagyott, a megrendelés ügye mégis érthetetlenül húzódik. A közlekedési tárca Renault-tervét kritizálják, és arra hivatkoznak, hogy a magyar ipar alacsonyabb műszaki színvonalon tudna drágább buszokat szállítani. *Népszava* 1947. július 16. 2: a Jobb lesz a közlekedés című cikk beszámol a BSZKRT terveiről. 1947. július 27. 9: interjú Fellner Jenővel, a BSZKRT vezérigazgató-helyettesével, aki megvédi a „sokat támadott” nyugati tanulmányutat, s bár azt mondja, hogy „kényszerűségből” a magyar ipartól is rendeltek 15 éves konstrukciójú buszokat, de ötvenet külföldről fognak beszerezni. *Népszava* 1947. augusztus 2. 2: tudósítás arról, hogy a GF jóváhagyta az angol megrendelést, de ötven buszt itthon is rendelnek.

zása miatt maradt el. Augusztusban ugyanis vizsgáldni kezdtek a BSZKRT-nál, majd augusztus 27-én letartóztatták Millok Sándor BSZKRT-elnököt és a vállalat néhány más vezetőjét, akik utóbb bevallották, hogy az angol vállalat a megrendelés értékének 2,5%-át visszajuttatta volna nekik az MSZDP választási kasszája számára. Ezzel a külföldi megrendelés lekerült a napirendről, a Gazdasági Főtanács 1947. szeptember 19-én újra módosítva korábbi döntését, úgy határozott, hogy minden buszt a magyar ipartól kell megrendelni.³⁹

A MOGÜRT- vagy NIK-kérdés a gyár munkásságának különféle csoportjait is megmozgatta. Az Uhri Testvéreknél a Szociáldemokrata Párt üzemi titkára 400 főre becsülte pártja gyári csoportját. Az MKP tagjairól ismeretlen időpontban keletkezett lista 173 nevet rögzít.⁴⁰ Az erőviszonyok ilyen megoszlása mellett a munkások többsége ellenezte a MOGÜRT bevonásával történő megoldást. Az üzemi értekezletek jegyzőkönyvein szintén átszűrődik a munkások különböző politikai csoportjai közötti feszültség. Szociáldemokrata oldalról sérelmezték, hogy a gyár kommunista vezetőit – a párttitkárt és még néhány személyt – autóval vitték el a MOGÜRT-tel folyó tárgyalásokra, és abból a szociáldemokratákat kihagyták. Némely panasz szerint, bizonyos „kommunista” munkások még azt is kijelentették, hogy a szociáldemokratáknak majd menniük kell, „ha mogürtök leszünk”.⁴¹ Egy fegyelmi eljárás jegyzőkönyvéből kiderül, hogy az üzem szociáldemokrata párttitkára szintén rengeteg megbeszélést folytatott a vállalat jövődő sorsáról.⁴² Úgy tűnik, hogy a NIK-et, vagy legalábbis annak egyes képviselőit bizalmasan, a vállalaton belülről is tájékoztatták – valószínűleg Grandits übelnök – a cég tényleges helyzetéről. E szerint a vállalat saját bevételeiből jelentős beruházásokat hajtott végre az inflációs időszakban, és az aktuális pénzhiányon túl, hosszabb távon képes a nyereséges működésre.⁴³

³⁹ A BSZKRT autóbusz-rendelés körüli politikai konfliktus elég részletes, de meglehetősen elfogult leírása olvasható Jenei Károly és Szekeres József munkájában (Jenei – Szekeres 1981). Ugyancsak tudósít róla a fővárosi közlekedéstörténetet három kötetben feldolgozó jubiláris kiadvány II. kötete: Koroknai – Sudár (szerk.) 2002. Sajátos módon ez utóbbi kiadvány nem szemléletében különbözik a húsz évvel korábbi üzemtörténettől, hanem – jóval alacsonyabb – szakmai színvonalában. A BSZKRT vezetőit mint „jobboldali szociáldemokratákat” marasztalja el. A konfliktus megoldásáról – nem említve a letartóztatásokat – a következőt írják: „Miután azonban a vállalatnál megszűnt a jobboldali szociáldemokrata befolyás, a két munkáspárt közlekedésének akadályai elhárultak” (Koroknai – Sudár (szerk.) 2002: 260–261).

⁴⁰ Vörös szociáldemokrata párttitkár levele 1946. október 23-áról, és az MKP üzemi csoportjának tagnévsora. MNL OL Z 517. 20. csomó, 239. tétel.

⁴¹ 1947. május 27-i üzemértekezéslet. MNL OL Z 1192. 1. csomó. Ezen az értekezleten elhangzott, hogy a „Mogürt damokles kardot Uhri Zsigmond akasztotta a fejünk fölé, amikor februárban tárgyalni kezdett velük”.

⁴² Vörös János szociáldemokrata párttitkár autóvásárlásának fegyelmi ügye, 1947. július 17. MNL OL Z 517. 18. csomó.

⁴³ Egy a szociáldemokrata álláspontot tükröző címzetlen és aláíratlan gépirat, 1947. június. 16. Az írás szerzője jelzi, hogy melyek azok a pontok, amelyekre az Uhri Zsigmonddal való tárgyalásokon különösen rá kell kérdezni. A szöveg egyébként leszögezi, hogy a „vállalat munkásságának 2/3 része szoc. dem. [és] ragaszkodik ahhoz, hogy komoly alapon legyen a vállalat államosítva. Ellenzi a MOGÜRT-öt” (MNL OL Z 517. 1. csomó).

A NIK egyébként igyekezett körültekintően feltárni a vállalat helyzetét. Átvizsgálták a könyvelést, amelyet korrekt módon vezetettnek találtak – leszámítva azokat a hónapokat, amikor 1947 elején a könyveket lefoglalta a Gazdasági Rendőrség –, valamint a gyár műszaki állapotát. Míg a pénzügyi helyzetet a NIK szakértőinek jelentései igen negatívan ítélték meg, műszaki szempontból kitűnőnek találták az újonnan elkészült mátyásföldi gyártelepet és gépparkját. Pénzügyi szempontból a Repülőgépgyár Rt.-vel való összefonódás és a Honvéd Kincstártól kapott kölcsön okozott problémákat. Az Uhri Testvérek Karosszéria- és Járműgyár átköltöztetését a Repülőgépgyár Rt. egykori mátyásföldi telepére úgy oldották ugyanis meg Uhriék, hogy a karosszériagyár bérbe vette a telephelyet a repülőgépgyártól. Mivel mindkét cég kizárólagosan az Uhri család tulajdonában volt, viszont a Repülőgépgyár Rt. gyakorlatilag nem üzemelt – nem vásárolt nyersanyagokat, nem voltak munkásai, következésképp nem fizetett munkabért, de nem volt munkástanácsa sem –, így a bérleti díj révén a családtagok viszonylag nyugodt jövedelemhez jutottak. Havi összege 10 000 Ft volt, ami ugyanakkor nem tekinthető méltánytalanul magasnak.⁴⁴ Bonyolította viszont a helyzetet, hogy a bérbe adott telep nagy része nem volt a Repülőgépgyár Rt. tulajdonában, csak használatában, hiszen az telekkönyvileg a Honvéd Kincstár tulajdona volt (egy kis rész pedig az Uhri család tulajdonában volt). Ahhoz, hogy a telep átmenjen a cég tulajdonába, ki kellett fizetni a még 1943-ban kapott haditermelési kölcsönt. Ezt Uhri Zsigmond az infláció idején nominális értékben meg is tette, ám a Honvédelmi Minisztérium (HM) ezzel nem tekintette a kölcsönt törlesztettnek, és igényt tartott arra, hogy a tartozást valamiképpen valorizált értékben is törlesszék. Hogy ez mikor és milyen feltételek között történhet meg, az 1947-ben is függőben lévő kérdés volt.

Ebben a helyzetben a NIK szakértői hangsúlyozták, hogy a karosszériagyárat csak a Repülőgépgyár Rt.-vel együtt érdemes átvenni, mivel kockázatos lenne, ha a telep más tulajdonában maradna, aki a későbbiekben esetleg megemelheti a bérleti díjat. A két Uhri cég pénzügyi helyzete együttesen elég negatívnak tűnt, hiszen a terhek – a HM felé, illetve a veszteségesre fordult orosz teherautó-üzlet nyomán – együttesen jelentősen meghaladták azt a szintet, amit a vállalat akár normális üzletmenet mellett is ki tudott volna gazdálkodni. Ugyan számottevő állótőke volt a cégben, ezt viszont nem lehetett felhasználni törlesztésre, s felszámolás esetén sem lehetett volna az állóeszközöket olyan áron értékesíteni, amennyit a szakértők szerint azok üzemi működésben értek. E nehézségeket azonban a NIK szakértői egy tőkeinjekció révén leküzdhetőnek látták, illetve úgy vélték, hogy érdemes vállalni a terheket, mert magasabb szempontok mégis a cég átvétele mellett szólnak.⁴⁵

⁴⁴ Uhri Zsigmond és Kelecsényi Lászlóné ugyanakkor fizetést is fölvettek a karosszériagyárnál.

⁴⁵ Különbféle revizori és szakértői jelentések a vállalatról. MNL OL XIX-F-32. 159. doboz. Az 1947–1948 telén megejtett újabb vizsgálatok során azután kiderült a NIK könyvelői számára, hogy a vállalat vélhetőleg már jóval 1947 júliusa előtt fizetéseképtelen volt. Ekkor már úgy gondolták, hogy Uhri Zsigmond ezt voltaképpen csalárd módon eltitkolta a szerződéses

Összegezve elmondható, hogy az állam különböző szervei, illetve vállalatai – egymással rivalizálva – egyaránt érdekeltek voltak az Uhri Testvérek cég átvételében. Ezzel magyarázható, hogy 1947 nyarán több szerződéstervezet is készült, amellyel az Uhri család átadta volna tulajdonát. Az egyik szerződésváltozat szerint a család tagjai – beleértve a külföldre távozott Uhri Imre itthon élő családtagjait is – különböző összegű életjáradékot kaptak volna a tulajdonuk átengedése fejében.⁴⁶ A céget egy újonnan alapítandó vállalat vette volna át, amelyet a végül megszületett kompromisszum jegyében a MOGÜRT és a NIK közösen hozott volna létre.⁴⁷ Ez a terv azonban nem vált valóra. 1947 augusztusában a NIK gyakorlatilag átvette a vállalatot mindennemű szerződéses jogviszony létesítése nélkül, egyszerűen azért, mert a cég már nem tudta kifizetni a heti béreket sem. A vállalat „átvétele” gyakorlatilag úgy történt, hogy a porta ellenőrzését a saját embereikkel biztosították, állítottak valakit a raktár élére és egy főkönyvelőt a könyvelés élére. Zerkovitz Bélát – az azonos nevű slágerszerző fiát –, aki karosszéria-tervező mérnök volt, Győrből áthelyezték Mátyásfüldre pontos felhatalmazás nélkül, gyakorlatilag gyárvezetőként. (Ez egyúttal azt jelentette, hogy Cséfalvay István csupán a tervezőiroda vezetője lett.) A helyzet valamiféle jogi rendezése 1947. szeptember 30-án következett be, amikor Uhri Zsigmond és Kelecsényi Lászlóné Uhri Matild közjegyző előtt vételi opciót biztosított a győri Vagon- és Gépgyár Rt.-nek vállalatukra, leszögezve, hogy a vételárba bele fog számítani a vevő által addig nyújtott összes hitel összege. Egy másik okiratot is aláírtak ugyanekkor, amellyel zálogba adták az Uhri Testvérek minden forgóeszközét a győri vállalatnak, és minden 100 000 forintnál nagyobb kinnlevőségüket szintén ráruházták. Ennek fejében a NIK kötelékébe tartozó győri Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. újabb 3 500 000 forintnyi hitelkeretet biztosított.

Ezzel a két okirattal a vállalat végképp kikerült az Uhri család ellenőrzése alól. 1947 szeptemberében Uhri Zsigmond még részt vett azokon az értekezleteken, ahol a termelés pillanatnyi állását beszélték meg, de a jegyzőkönyv szerint már nem szólt hozzá semmihez. Egy későbbi NIK-feljegyzés, amely Zerkovitz Béla helyzetének rendezéséről szólt – ugyanis nem volt világos, hogy milyen minőségben intézkedett Mátyásfüdőn –, úgy írta le a helyzetet, hogy amióta Uhri Zsigmondot idegösszeomlással elszállították, azóta a Győrből érkezett mérnök látta el a vezérigazgató feladatait (sőt ezen túlmenően is sok mindent, mert a vállalat hiányos vezetési struktúrája miatt valójában sok más feladat is

partnerek elől, holott kötelessége lett volna bejelenteni, nehogy egyes üzletfelei jogosulatlan előnyhöz jussanak. A NIK revizori osztály bizalmas feljegyzése a jogügyi osztálynak, 1948. január 6. MNL OL XIX–F–32. 159. doboz.

⁴⁶ MNL OL XIX–F–32. 159. doboz.

⁴⁷ 1947. július 24-én, a Közlekedési Minisztériumban tartott értekezleten született meg ez a kompromisszum. Az értekezlet jegyzőkönyve: MNL OL Z 517. 2. csomó. Később a szindikátusi szerződés tervezete is elkészült, ennek kapcsán a NIK megbízott tisztviselője jelentésében hangsúlyozta, hogy mindent elkövetett a MOGÜRT részéről történő „minden néven nevezendő esetleges driblinék” a megakadályozására. Feljegyzés Máj főtitkár úrnak, 1947. augusztus 31. MNL OL Z 517. 2. csomó.

ráhárult).⁴⁸ A vállalat helyzetének 1948 eleji rendezésével aztán eldőlték a vállalatirányítás személyi kérdései is. A tervezési osztályt Cséfalvay István vezette, a vállalat főmérnöke Zerkovitz Béla lett, vezérigazgatónak pedig Urda Kálmán érkezett (igaz, ő nem maradt túl sokáig a vállalatnál), aki korábban a MOGÜRT üzemi bizottságának elnöke volt.

ALVÁZAS VAGY ÖNHORDÓ KAROSSZÉRIÁS BUSZOK?

Az állami kézbe került vállalat – a Győrből érkező alvázakra épített karosszériával – legyártotta a BSZKRT számára a megrendelt autóbuszokat. Az első öt busz hivatalos átadására a kormány tagjainak és az államfőnek a jelenlétében került sor. A meghívó egyértelművé tette, hogy a külföldi megrendelés kontra hazai ipar dilemmát miként döntötték el.

„E gépjárművek, – melyekből továbbiakban havonta nyolc darab készül el – szerkesztésük és kivitelük újszerűségével, az utazóközönség kényelmét és biztonságát egyaránt szolgáló korszerű berendezésükkel, eredményesen kelnek versenyre a külföldi legmodernebb gyártmányokkal. Az államosított nehézipar teljesítőképességének igazolásakor, egyben az újjáéledt Székesfőváros közlekedésének e fontos határkövénél, az új típusú autóbuszok első csoportját f. hó 30.-án d.e. 11 órai kezdettel fogjuk, a Parlament főbejárata előtti téren átadni.”⁴⁹

A gyár mérnökeit, köztük Zerkovitzot és Cséfalvayt, ekkoriban már valójában az a kérdés foglalkoztatta, hogy miként állhatnának át önhordó karosszériás autóbuszok gyártására. Ezeknél többé már nem az önmagában is járóképes – az összes főegységet tartalmazó – alvázra építik utólagosan a karosszériát, hanem maga a karosszéria készül úgy, hogy abba beépíthető a futómű, a motor és a kormánymű. Ez a megoldás anyagtakarékosabb, könnyebb járművet eredményez, ugyanakkor egy sor műszaki probléma megoldását és új anyagok, könnyűfémek felhasználását kívánja meg.⁵⁰

Az autóbuszgyártás az Egyesült Államokban ebben az időben már egyértelműen átállt az önhordó konstrukció elvére (és ezzel különvált a teherautó-gyártástól). Magyarországon a járműgyártással foglalkozó mérnökök tisztában voltak ezzel a fejlődési iránnyal, amint arról számos korabeli műszaki publikáció is tanúskodik.⁵¹ A főváros számára készülő buszok gyártásával párhuzamosan

⁴⁸ MNL OL XIX–F–32. 45. doboz. Uhri Zsigmond valamikor 1947 végén elhagyta az országot, s egyes információk szerint ezt követően Venezuelában élt, Uhri Imre pedig talán Kaliforniában. Kelecsényi Lászlóné 1948 elején még a vállalatnál dolgozott.

⁴⁹ MNL OL XIX–F–32. 159. doboz.

⁵⁰ Az áttérést a könnyűfémekkel való munkára Zerkovitz Béla az üzembe érkezésekor programszerűen is meghirdette egy gyárértekezleten. 1947. szeptember 25-i értekezlet. MNL OL Z 517. 1. csomó.

⁵¹ Baló 1947; Feledy 1948. Amerikai példák bemutatása: Szabó 1947.

Zerkovitz jóváhagyásával Cséfalvay önhordó karosszériás autóbusz tervezésével foglalkozott. E munka során fel tudta használni a repülőgépgyártásban szerzett tapasztalatait, mert az önhordó karosszéria kialakításánál jelentős részben ugyanolyan problémákat kellett megoldani, mint a hasonlóan könnyűfém-szerkezetes repülőgéptörzsek kialakításánál.⁵² A TR 3.5 típusjelzéssel elkészült önhordó karosszériás autóbusz azonban a későbbiekben sok vitát váltott ki. Az ellenérvek szerint gazdaságosabb volna, ha ugyanarra az alvázra (és motorra) lehetne teherautókat és autóbuszokat építeni. A járműipar irányításában még évekig elhúzódtott a vita erről a kérdéstről.⁵³ 1950-től az immár *Ikarus* névre keresztelt üzem egyszerre dolgozott az elvárt alváz típusokon, s ugyanakkor tervezett – mérnökei elkötelezettsége folytán – önhordó karosszériásat. Végül az Ikarus 55-ös (közkeletű nevén a faros) típus lett az az első nagyméretű, önhordó karosszériás autóbusz, amely egyértelmű sikerével eldöntötte a kérdést.

Az Ikarus-gyár létrejötté – és későbbi sikeres termékeinek megszületése – nagymértékben a háborúnak köszönhető. A mátyásföldi üzem hadiipari beruházásként, magánvállalkozásban, de állami hitellel létesült. A sikeres technikai megoldások műszaki szempontból szintén a háborús repülőgépipar eredményei. Ez persze nemcsak a magyar járműgyártásban volt így, hanem például a szovjetben is.⁵⁴ A történelem furcsa fintora, hogy Cséfalvay István és Zerkovitz Béla, az önhordó karosszériás gyártás magyarországi úttörői, az I 55-ös önhordó konstrukció sikere után – az egykori üb-elnökkel, Grandits Bélával együtt – 1957-ben azért kényszerültek távozni az Ikarustól, mert a hatalommal szembeszegülő munkástanácsot támogatták.⁵⁵

FORRÁSOK

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

VII.2.e. Társas cégek cégjegyzéke

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, (MNL OL)

XIX-F-32. NIK Uhri Testvérek Rt.

Z 517. Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyártó Kft., 1934–1950.

Z 1192. Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyártó Kft. Üzemi Bizottsága, 1945–1948.

Közlekedéstudományi Szemle, 1954.

Népszava, 1947.

Szabad Nép, 1947.

⁵² Michelberger 2012. Michelberger Pál az Ikarus mérnöke volt 1957-től kezdődően.

⁵³ Vita autóbuszgyártásunk fejlesztéséről. *Közlekedéstudományi Szemle* 1954. 2., 3., 4. szám.

⁵⁴ *Magyar Közlekedés* 1948. 8. 153–156.

⁵⁵ Jenői – Szekeres 1981.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Baló Alfréd, Dr. 1947: Újítások külföldi autóbuszokon. *Magyar Közlekedés* 1947. november 10. 139–145.
- Bódy Zsombor 2008: Többpárti totalitarizmus? Politika és személyzeti politika néhány magyar nagyvállalatnál 1945 és 1948 között. In: Horváth Sándor (szerk.): *Minden napok Rákosi és Kádár korában*. Budapest, Nyitott Könyvműhely, 116–131.
- Bódy, Zsombor 2010: Der Ikarus-Bus als ungarische und sozialistische Ikone. Die symbolische Aufladung alltäglicher Objekte mit politischen Bedeutung. *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften* (21.) 2. 152–172.
- Feledy Béla 1948: A Magyar autómobilizmus mai helyzete. *Magyar Közlekedés* 1948. 8. 133–136.
- Finta László 2010: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1938–1940-ig.* (Ikarus Story 3.) A szerző kiadása, [Budapest].
- Finta László 2012: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1941–1942-ig.* (Ikarus Story 4.) A szerző kiadása, [Budapest].
- Ginzburg, D. G., 1948: Gyorsított eljárások az autókarosszéria gyártásának előkészítésére. *Magyar Közlekedés* 1947. 12. 153–156.
- Jenei Károly – Szekeres József 1981: *Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár története 1895–1980.* Ikarus, Budapest.
- Kádár Zsuzsanna 1996: A magyarországi szociáldemokrata perek története. *Múltunk* 2. 3–48.
- Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 2002: *A fővárosi tömegközlekedés másfél évszázada. II. kötet, 1919–1985.* Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Michelberger Pál 2012: Előszó. In: Finta László: *Földön – vízen – levegőben. Uhri testvérek története 1941–1942-ig.* (Ikarus Story 4.) A szerző kiadása, [Budapest].
- Pető Iván – Szakács Sándor 1985: *A hazai gazdaság négy évtizedének története, 1945–1985.* KJK, Budapest.
- Strassenreiter Erzsébet 2006: Az SZDP gazdálkodása és felszámolása 1945–1948. *Múltunk* 2. 92–139.
- Szabó Dezső 1947: Az autóbusz legújabb fejlődése. *Magyar Közlekedés* 1947. 12. 150–152.
- Welskopp, Thomas 2004: Unternehmenskulturen im internationalen Vergleich – oder integrale Unternehmensgeschichte in typisierender Absicht? In: Berghoff, Hartmut – Vogel, Jakob (Hrsg.): *Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte. Dimensionen eines Perspektivenwechsels.* Campus Verlag, Frankfurt – New York, 265–294.

Kalocsai Péter

A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968)

A múltra vonatkozóan a tér és használatának kutatása számos témát kínál a történészek számára. Vitathatatlan, hogy a térhasználat egyik meghatározó szegmense a közlekedés. Ennek ellenére a közlekedés történetének kutatása kevésbé került eddig a történészek látókörébe. Ez különösen érvényes a szocialista kori Magyarországra. Frisnyák Zsuzsa 2011-ben e korszakról megjelent kötetében a következő megállapítást tette: „A közlekedés utóbbi évtizedeinek eseményei pedig a történészszakma figyelmét még alig-alig keltették fel.”¹ Mind külföldön, mind idehaza, kezdetben inkább csak műszaki végzettségűek publikáltak közlekedéstörténeti témákban, s tanulmányaik nem a történettudomány elvárásai és kutatási módszerei alapján készültek. Ha a történészek közül vállalkozott is valaki a közlekedés históriájának megírására, azt inkább technika- és gazdaságtörténeti vonatkozásban tette. A tanulmányomban vizsgált időszak közlekedésére vonatkozóan Frisnyák Zsuzsa említett kötete az egyedüli összefoglalás. Az úttörő jellegű munkával a szerző azt tűzte ki célul, hogy feltárja „a magyar állam és a magyarországi közlekedés rendszerei közötti viszonyokat, a közlekedéshez fűződő nemzeti érdekek formálódását és érvényesülését”.² Kitűzött céljából adódóan a városi közlekedést alig érinti, e témakörben is inkább csak Budapestet, például a metró révén. A történettudomány igényeinek és kutatási módszertanának megfelelő első, és ez ideig egyetlen hazai városi tömegközlekedési monográfia az 1980-as években Budapestről készült. Az alapvetően üzemtörténeti megközelítésű nagyszabású műre természetesen rányomta a bélyegét a kor történelemszemlélete.³

Csekély volt az érdeklődés a történészek körében a közlekedés és a városfejlődés közötti összefüggések feltárására, az e témában készült munkák is inkább interurbán (vasút, hajózás, repülés), mintsem intraurbán (helyi, településen belüli közlekedés) vonatkozásban születtek. Horst Matzerath a németországi városfejlődésről szerkesztett kötetében is utalt arra, hogy kicsi az érdeklődés a város és a közlekedés témakör kutatása iránt.⁴ A közelmúltban a városi tereket és térhasználatot tárgyaló németországi szakirodalomban – gondolok itt Cornelia Jöchner, valamint a Dieter Läßle, Ulrich Mückenberger és Jürgen Oßenbrügge szerkesztette kötetekre – sem jelenik meg a közlekedés térhasználatban betöltött

¹ Frisnyák 2011: 13.

² Frisnyák 2011: 9.

³ Bencze – Koroknai – Sudár – Szekeres (szerk.) 1987; Koroknai – Sudár (szerk.) 1989.

⁴ Matzerath 1996: VII–IX.

szerepének a vizsgálata, többnyire csak említés szintjén van szó a közlekedésről, az utóbbiban például csupán az ezredforduló utáni mobilitási szokások, jellemzők kapcsán.⁵

A tér közlekedés-szemponútú használatát alapvetően interurbán megközelítésben vizsgálta Wolfgang Schivelbusch *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században* című, a közelmúltban idehaza is megjelent munkájában. A pályaudvarral kapcsolatos meghatározása szerint: „Feladata az, hogy összekapcsoljon két különböző típusú forgalmat és közlekedési teret, a város és a vasút terét.”⁶ Ez utóbbi témakört, a helyi és a távolsági közlekedés kapcsolódási pontját, a pályaudvar problémakörét – a kezdetektől napjainkig – járta alaposan körbe társadalomtudományi és várostörténeti megközelítésben Bán Dávid 2011-ben megjelent művében.⁷

Gyáni Gábor külön tanulmányban elemezte, hogy a térbeli fordulat mint új megközelítés hogyan hatott a várostörténet-írás gyakorlatára. A közlekedést ennek kapcsán annyiban érinti, hogy a száz évvel ezelőtti nagyvárosi közlekedés társadalomtörténeti vonatkozására is hoz példát.⁸ Szintén a polgári korra vonatkozóan társadalomtörténeti megközelítésben vizsgálta a városi tér közlekedés-szemponútú használatának egy-egy szeletét Szécsényi Mihály egyes tanulmányaiban.⁹ Horváth Sándor a szocialista kori Szombathely városi tereinek és térhasználatának bemutatásánál is csak röviden, érintőlegesen foglalkozik a közlekedés témakörével.¹⁰ A szocialista városokat járja körbe az *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv* 2010. évi kötete, a számos tanulmány közül azonban sajnos egy sem tárgyal közlekedési témát.¹¹ Felvetődhet a kérdés, hogy miért nem került eddig a történészek vizsgálódási körébe a városi közlekedés. A műszaki vonatkozásokon kívül biztosan szerepet játszott az a tényező, hogy a városi térhasználatnak számos más eleme van, s azok a bölcsészek, társadalomtudósok számára izgalmasabbak.

Jómagam úgy látom, hogy a városi tér közlekedés-szemponútú használatában vannak egyedi és uniformizált tényezők. Egyedi például a város kiterjedése, utcahálózata, beépítettsége, a városrészek kapcsolódása, a terepviszonyok. Uniformizált tényezők a közlekedési táblák, a jelzőlámpák, a jobb- vagy a baloldali forgalmi rend, a taxik, a tömegközlekedési járművek használata stb. Ez utóbbiakkal a városok többségében találkozni lehet. A közlekedés tekintetében a városi tér használatában az elsődleges az utcahálózat, amelynek struktúrájára épül másodlagos jelenségeként a tömegközlekedési hálózat.¹² Magyarországon a vizsgált korban az erőltetett iparosítás miatt az infrastruktúrának, ezen belül a közlekedésnek

⁵ Jöchner (Hrsg.) 2008; Lapple – Mückenberger – Oßenbrügge (Hrsg.) 2010.

⁶ Schivelbusch 2008: 192.

⁷ Bán 2011.

⁸ A példa: A villamos mint modern tömegközlekedési eszköz használata és a nagyvárosi társadalom mentalitásbeli modernsége összefügg-e? Gyáni 2007: 4–12.

⁹ Például Szécsényi 2009: 149–179.

¹⁰ Horváth S. 2010: 85–110.

¹¹ Á. Varga (főszerk.) 2010.

¹² Békési 2007: 42.

a fejlesztése nagyon visszafogott volt. A szocialista kori városok infrastrukturális elmaradottsága mind a hazai, mind a külföldi szakirodalomban már az 1970-es években megjelent. Berend T. Iván az 1950-es évekre vonatkozóan a közlekedés hanyatlásáról, Konrád György és Szelényi Iván pedig az 1960-as évek esetében a tömegközlekedés színvonalának romlásáról írt.¹³ A kapitalista és a szocialista országok városainak összehasonlítására is történtek kísérletek. A tranzitológia egyik jeles képviselője, D. M. Smith szerint a különbségek egyik fő ismérve az utóbbiakban a tömegközlekedés túlsúlya.¹⁴ R. A. French a szovjet városokat vizsgálva úgy látta, hogy azok a tömegközlekedéstől függnnek.¹⁵ F. E. Ian Hamilton és Alan D. Burnett pedig arra hívta fel a figyelmet, hogy sok kelet-európai város szenved tömegközlekedési rendszerének tökéletlenségétől.¹⁶ A tömegközlekedési szolgáltatások minősége (hálózat, minél gyakoribb járatsűrűség, alacsony menetidő, korszerű járművek) a szocialista korban is meghatározó szerepet játszott a lakosság életminőségében, befolyásolta annak életmódját és közérzetét.

Tanulmányom további részében azt kívánom bemutatni, hogy hazánk szocialista korszakának első húsz évében mi jellemezte a közlekedés-szempontú térhasználatot egy középvárosban, Szombathelyen. Ismertetni kívánom a helyi közlekedés és a közhasználatú személyszállítás jellegzetességeit, a tömegközlekedés fejlesztésének terveit és eredményeit. Mivel a fejlesztésekről a végső döntés nem helyben született, utalok a döntési mechanizmusra is. Választ keresek arra, hogy a helyi tömegközlekedés mennyire elégítette ki a szombathelyiek szükségleteit, igényeit. Érvényesült-e a tömegközlekedés túlsúlya?

Értekezésem időhatárait a politika determinálta: 1945 és az 1968. évi országos közlekedéspolitikai koncepció, amely – a későbbiekben majd kiderül – Szombathely városi közlekedése szempontjából meghatározó jelentőségű volt. Ugyanakkor az 1960-as évek vége Magyarországon gazdaság- és társadalomtörténeti szempontból is fordulópontnak számít.¹⁷

SZOMBATHELY

A II. világháborúban súlyos pusztításokat szenvedett el Vas megye székhelye. A háborús károk tekintetében az országban az 5. helyen állt a vidéki városok sorában, ezért romvárossá nyilvánították.¹⁸ A polgári korban törvényhatósági jogot nyert települést a tanácsrendszer 1950. évi bevezetésével a megyei tanácsnak rendelték alá, amely így járási jogú város lett.¹⁹ A közigazgatási visszalépést

¹³ Berend T. 1971: 15; Konrád – Szelényi 1971: 21, 32; French – Hamilton (eds.) 1979.

¹⁴ D. M. Smith megállapítását idézi Germuska 2003: 245–246.

¹⁵ French 1979: 100.

¹⁶ Hamilton – Burnett 1979: 270.

¹⁷ Valuch 2001: 17, 281–282.

¹⁸ Háborús károsodásban Szombathely az ötödik ötvenhét város közül. *Szabad Vas megye* 1946. november 17. 7; Romvárossá nyilvánítják Szombathelyt. *Nyugati Kis Újság* 1946. november 10. 2.

¹⁹ Horváth F. 1971: 347–348; Horváth – Kránitz – Péterné 1988: 107; Kovacsics 1993: 307.

azonban nem követte hanyatlás, hiszen a település lakossága a szocialista korban a csatolások és a migráció következtében jelentősen megnövekedett.

1. táblázat

Szombathely lakossága (1941–1970)

Év	Összlakosság
1941	42 870
1949	40 134
1960	54 392
1970	64 485

Forrás: Kovacsics 1993: 307.

Nagymértékben nőtt a település területi kiterjedése azáltal, hogy 1950-ben a Szombathellyel szinte már összeépült peremközségeket hozzácsatolták. Északon Kámon és Herény, északnyugaton Olad, délnyugaton Újperint, délen Szentkirály és Gyöngyöshermán egyesült a várossal.²⁰ 1963-ban megkezdődött az első lakótelep építése, amelyet Derkovits Gyuláról, a helyi születésű és gyakran proletár témát választó festőművészről neveztek el.²¹ Még ebben az évtizedben a KISZ-lakótelepen is átadták az első lakásokat.²²

Az 1960-as években számos könnyűipari üzem nyílt a város keleti szélén, ahol ipari övezet kezdett kibontakozni. Vas megye székhelye a Nyugat-Dunántúl legjelentősebb ipari központjának számított az 1950-es és 1960-as években is. A könnyűiparon kívül (cipő-, gyermekkocsi-, szövőgyár, faipari kombinát, ruhaipari és lakástextil-vállalat) voltak a városban élelmiszer- (hús-, sütő-, tejipari vállalat), építő- (téglagyár), fém- és gépipari vállalatok (vasöntöde, mezőgazdasági gépgyár), valamint híradástechnikai cég is (Remix Rádiótechnikai Vállalat). Nőtt az iparban foglalkoztatottak száma is: míg 1949-ben a város lakosságának 4,8%-a élt a mezőgazdaságból és 36,3%-a az iparból, addig 1960-ban előbbiek aránya – a falvak bekebelezése miatt – 7,2%-ra, utóbbiaké 40,1%-ra (ipar és építőipar együtt) emelkedett. Szombathelyt már a dualizmus kora óta a közlekedési alkalmazottak viszonylag magas aránya jellemezte, ez az érték mindkét korszakunkbeli népszámláláskor 12,6% volt.²³ A gyárakba, üzemekbe számos munkavállaló vidékről járt be, tehát ingázott. E tényező is közlekedési igényeket indukált. Akárcsak azon szolgáltatások, amelyeket csak Szombathelyen – a környező községekben nem – lehetett igénybe venni (például: patyolat, fényképész, gyógyszerár). Az ilyen irányú igények kielégítésére a belvárosban, a Király és a Szeles-
tey László utca sarkán szolgáltatóház nyílt az 1960-as években.²⁴ A helyiek nagy

²⁰ Kovacsics 1993: 307.

²¹ Beköltözhető az első száz lakás a Derkovits lakótelepen. *Vas Népe* 1964. október 22. 1.

²² Új helyi járat indul. *Vas Népe* 1968. november 24. 7.

²³ Népszámlálás 1949: 444–445; Népszámlálás 1960: 97.

²⁴ Négyen egy fedél alatt. *Vas Népe* 1964. december 8. 5.

jelentőséget tulajdonítottak annak, hogy az ország első vidéki Luxus Áruházát Szombathelyen nyitották meg 1967-ben.²⁵

A település számos központi funkciót töltött be a vizsgált szocialista korszakban is: megye-, járás- és római katolikus püspöki székhely volt. A városban működött megyei bíróság, megyei kórház, MÁV-üzletvezetőség, közúti igazgatóság, számos oktatási és kulturális, valamint egyéb központi szerepkört biztosító intézmény. Szombathely a vizsgált intervallumban fontos közlekedési csomópontnak számított, mind vasúton, mind közúton jól megközelíthető volt, és még belföldi légi járatokkal is büszkélkedhetett. Ugyanakkor a lakosság szabad közlekedését a határsáv irányában nagymértékben korlátozták. A vasfüggönyhöz közeli fekvése miatt Szombathely nem tartozott a kiemelten fejlesztendő települések közé: 1965-ben az egy lakosra jutó beruházási összeg terén a 17. helyen állt Vas a megyék rangsorában, csak 3 Ft-tal előzte meg az utolsó előtti Szabolcs-Szatmárt. Az első helyezett Komárom megyében ez az érték a vasinak a két és félszeresét is meghaladta.²⁶

A POLITIKA HATÁSA A VÁROSI TÉRHASZNÁLATRA

A II. világháború után kiépült új politikai berendezkedés nagymértékben érintette a közlekedést és ezáltal a városi térhasználatot is. Az új irányvonalnak megfelelően került sor a közlekedés átszervezésére és egy, a magyar fejlődéstől idegen modell átvételére, kiépítésére. A szovjet minta adaptálásával alapvető strukturális és tulajdonviszony-változásokra került sor Szombathely közlekedésében is. Kezdetét vette az utak és a közlekedési vállalatok államosítása. A kor hidegháborús légkörében katonai szempontból is előnyös volt a gépjárműpark egy-egy nagy állami vállalatba (MÁVAUT,²⁷ TEFU,²⁸ majd AKÖV²⁹) való tömörítése. A közlekedés terén nem működhetek magánvállalkozók (például taxivállalkozók), és évekig lehetetlenné tették a magánszemélyautó-forgalmat is. Minisztériumi szinten döntöttek a helyi közlekedési ügyekről, a fejlesztések és a beruházások engedélyezéséről, például a Könnyűipari Minisztérium döntött az útburkolatokra fordítható összegről,³⁰ míg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) az új járművek (autóbusz, teherautó, taxi) elosztásáról. A városi és megyei tanácsok, valamint az autóközlekedési vállalatok csak kérhettek, javasolhattak.³¹ A polgári korban – bizonyos országos szabályozásokat leszámítva – helyben döntöttek a város közlekedését érintő ügyekben.

²⁵ Megnyílt Szombathelyen az ország első vidéki Luxus Áruháza. *Vas Népe* 1967. november 21. 1.

²⁶ Statisztika 1965: 411.

²⁷ 1949. április 1-jén alakult meg a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat.

²⁸ 1948. november 1-jén alapították meg a Teherautófuvarozási Nemzeti Vállalatot.

²⁹ Területi alapon egy autóközlekedési vállalatba tömörítették az 1950-es évek közepén az autóbusz-, a személy- és a tehergépkocsi üzemetek.

³⁰ MNL VML VMT ÉKO 7334-1/2/1954. sz.

³¹ Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5.

A közlekedés alapjául szolgáló úthálózatot is érintette az új rendszer: 1950-től új utcaneveket tanulhattak a szombathelyiek is. A belvárost a pályaudvarral összekötő reprezentatív Széll Kálmán utca a Sztálin nevet kapta. Dimitrov, Sztahanov, Vorosilov, Vörös Zászló, Vöröshadsereg és még hosszan sorolhatnánk a pártállamnak tetsző utcanévvaltozásokat. Marxról már 1946-ban neveztek el utcát a városban.³² (A tanulmányban a 2013. évi állapotnak megfelelő utcanevek szerepelnek.)

A városi tér közlekedés-szemponitú használatában is megjelent a politika – képek, szimbólumok, transzparenszek, plakátok stb. révén. 1949 decemberében a KPM a Sztálin-képek elhelyezésének szabályozásáról értesítette a városi villamosvasutakat, köztük a szombathelyit is. Az utasításban az szerepelt, hogy csak a Művészeti Alkotások Nemzeti Vállalat által forgalomba bocsátott képeket lehet elhelyezni a villamoskocsikon a generalisszimusz közelgő 70. születésnapja alkalmából.³³ A szabályozásra azért volt szükség, mert számos olyan műalkotás került forgalomba, amelyek „az esemény nagyszerűségéhez nem méltók, silány kivitelben, művészietlen formában ábrázolják Sztálint”.³⁴ A szombathelyi villamosok homlokfalára vörös csillag került, állami ünnepek és politikai rendezvények alkalmával e tömegközlekedési eszközök vörös és nemzeti színű zászlókkal, valamint a politikai és szakszervezeti vezetők képeivel közlekedtek.³⁵ Az üzemek kerítéseire, falaira országsherte a szocializmus építésére buzdító, valamint a szovjet–magyar barátságot életető feliratokat helyeztek el. A kor díszletei az 1960-as években már visszafogottabban jelentek meg, így például a szombathelyi villamosokon ekkor már nem volt vörös csillag.

VÁROSSZERKEZET ÉS A KÖZLEKEDÉS FŐ IRÁNYAI

A városszerkezetre Szombathely esetében is az volt a jellemző, hogy a belvárosban, a centrumban volt az üzleti, az igazgatási negyed, itt helyezkedtek el többnyire a kulturális, az oktatási, valamint a központi funkciókat betöltő intézmények. A belvárost többnyire zárt soros beépítésű belső lakóövek vette körül, amelyet itt-ott a múltból örökölt más funkciójú épületegyüttes „színesített”. Ilyen volt a Paragvári utcában a megyei kórház vagy az óperinti városrésznél a cipőgyár, a Perint-pataktól nyugatra pedig a vasöntöde és a Remix.

A belső lakóövet családi házas külső lakóövek határolta, például keleten az Éhen Gyula városrész, északon az egykori ONCSA-telep.³⁶ (A külső lakóövek egy része ma már belső lakóöveknek számít.) A vasúttól keletre még csak egy kisebb ipari negyed terült el a Zanati út mentén. Jelentősebb városi zöldövezetnek

³² Feiszt 1995: 126.

³³ MNL OL KPM KVFO 7. doboz (továbbiakban: d.). 7622/I./89/1949. sz.; 7690/53/1949. sz.

³⁴ MNL OL KPM KVFO 7. d. 7622/I./89/1949. sz.

³⁵ SM TO 9504. sz.; Szombathely a szakszervezeti kongresszust ünnepelte szombaton. *Vas megye* 1948. október 17. 5.

³⁶ 1945 előtt az Országos Nép- és Családvédelmi Alapból épült házak.

tekinthető a belvárostól északra a Városliget, délre a Puskin- és a Gayer-park, valamint a villamosvasút Kálvária utcai végállomásának környéke. A már említett községek becsatolásával a külső lakóöv területe jelentősen megnőtt, e városrészek sokáig falusias jellegűek maradtak. A korábban a város határára épített üzemek esetenként lakóövezetek közé kerültek, például a Lakástextil Vállalat (Kámon és Szombathely határán) az Írottkő utcában. A város szerkezetében jelentős változást eredményezett az 1960-as években a két lakótelep (északnyugaton a Derkovits-, délnyugaton a KISZ-), valamint a Puskás Tivadar utca környékén (keleten) az ipartelep építése; mindhárom új városrész zöldmezős beruházás volt.

A város fő közlekedési csomópontjai a következők voltak: a Fő tér, a pályaudvar előtti Éhen Gyula tér, majd az 1965-ben átadott autóbusz-állomás miatt az Ady Endre tér. A Fő teret és közvetlen környékét kereste fel a lakosság, ha szaküzletekben vagy áruházakban akart vásárolni, ha hivatalos ügyeket intézett, vagy ha kulturális rendezvényeken kívánt részt venni. Itt lehetett átszállni az első autóbusz-vonalakról a villamosra, és innét, a Fő tér melletti Bejczy utcából indultak a vizsgált kor nagy részében a helyközi autóbuszjáratok, a taxiállomás révén pedig könnyebben foghattak taxit azok, akik megengedhették maguknak. A belső és a külső lakóövezetekből jelentős forgalom áramlott a centrumba. A város fő közlekedési ütőere a Fő tér–Szent Márton utca–Zanati út volt, valamint a városból kivezető utak: Rumi, Körmendi, Rohonci, Paragvári, 11-es Huszár út. Nagy forgalmat bonyolított le a belváros nyugati peremén a Kiskar és az Óperint utca is. Műszakváltáskor, hivatásforgalmi igényként jelentkezett az ipartelep elérése, könnyű megközelíthetősége.

A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

A világháborús pusztítás miatt először is szükségessé vált a város közlekedési infrastruktúrájának újjáépítése és helyreállítása. Évekig elhúzódott a felrobbantott hidak újjáépítése és a megrongálódott utak, járdák helyreállítása. Feltöltötték a bombatölcséreket, a hiányzó út- és járdaburkolatokat pótolták, a romokat és az egyéb akadályokat eltávolították az utakról.³⁷ Jellemző adalék, hogy Magyarország II. világháborúba való belépése előtt Szombathelyen 13 benzinkút állt a lakosság rendelkezésére – 1945-ben egy sem! Az elsőt végül 1946. december 12-én helyezték üzembe a Széll Kálmán utca 4. sz. előtt. 1947-ben nyílt meg aztán a második, a Szent Márton és a Wesselényi Miklós utca sarkán. 1948–1949-ben összesen három működött, bár gyakori volt ezeknél is a benzinhány miatti kényszerű leállás. A többi benzinkút továbbra is üzemem kívül maradt.³⁸

³⁷ Úttestek, hidak, gyalogjárók épülnek újjá gyorsiramban Szombathelyen. *Nyugati Kis Újság* 1948. szeptember 3. 3.

³⁸ MNL VML SZVT ÉKO 772-1/1949. sz.

Az 1950-es években a szombathelyi közlekedési infrastruktúra továbbra is leromlott állapotban volt. 1954 januárjában egy rendőri jelentés alapján a következőket tárgyalta a megyei tanács építési és közlekedési osztálya:

„Szombathelyen a dolgozók panaszkodnak amiatt, hogy a város belterületén olyan rosszak az utak, hogy azon kerékpáron közlekedni nem tudnak és így a munkahelyükre csak gyalog mehetnek. Kifogásolják azt, hogy a városi tanács nem gondoskodik kellően az úttestek letakarításáról, annak letakarítására csak egy brigádot állítottak be.”³⁹

Mindez nagymértékű visszalépést jelentett a polgári korban jó közlekedési infrastruktúrájáról híres városban.⁴⁰ 1954-ben a terek és az utcák burkolatának javítására a Könnyűipari Minisztérium által biztosított keretösszeg még a legszükségesebb minimumot sem érte el.⁴¹ Közben új közlekedési szabályokat és módokat kellett megszokni. Több utcát egyirányúsítottak 1951 tavaszán (a Kossuth Lajos, Kőszegi, Széchenyi utcák ma is ennek megfelelően egyirányúak), körforgalom lett a Mártírok terén,⁴² 1953 őszétől pedig a Fő téren is.⁴³ Tíz belvárosi utcában a gyalogátkelőhelyek szélét sárga keramit téglákkal rakták ki.⁴⁴ A villamosvasút útvonalát keresztező utcák sarkaira stop táblákat – összesen 7 darabot – helyeztek el 1953-ban.⁴⁵

Az 1950-es évek végétől kezdtek aztán jelentősebb összegeket fordítani az utak, járdák aszfaltozására, a hidak felújítására. 1958-ban 5 millió Ft-ot,⁴⁶ öt év múlva ennek a dupláját használták fel ilyen célokra.⁴⁷ A belvároson kívül sok volt a makadámút: „az egyszerű makadámúton porfelhőben közlekednek az autóbusszok” – írta a helyi sajtó 1961-ben.⁴⁸ A gázlámpákat neonvilágítással cserélték fel a belvárosban (Fő tér, Berzsenyi tér, Kossuth Lajos utca, Mártírok tere, Szent Márton utca, Szelestey László utca) 1959–1960-ban.⁴⁹ A gyalogátkelőhelyek biztonságosabbá tétele érdekében előbb a Fő téren, majd a vasútállomás előtt a zeb-rák szélét az úttestbe épített kis sárga lámpáskákkal világították meg sötétedés után.⁵⁰ Az ikervillamosok forgalomba állítása szükségessé tette az Óperint utcá-

³⁹ MNL VML VMT ÉKO 7334-1/2/1954. sz.

⁴⁰ A témáról bővebben lásd Kalocsai 2011; Melega 2012.

⁴¹ MNL VML VMT ÉKO 7334-1/2/1954. sz.

⁴² MNL VML SZVT ÉKO 561-122/1951. sz.

⁴³ MNL VML VMT ÉKO 71-3/4/1953. sz.

⁴⁴ MNL VML SZVT ÉKO 561-12/1951. sz.

⁴⁵ MNL VML VMT ÉKO 731-18/1953. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 74-8/1953. sz.

⁴⁶ Tovább fejlődik Szombathely közlekedése. *Vas Népe* 1958. október 15. 1.

⁴⁷ 10 millió forint út- és hídépítésre Szombathelyen. A peremkerületekben folytatják a járdaépítést. *Vas Népe* 1963. január 4. 1.

⁴⁸ Horváth József 1961: Szombathelyi furcsaságok. *Vas Népe* 1961. március 19. 5.

⁴⁹ Korszerű közvilágítás a Köztársaság téren. *Vas Népe* 1959. április 10. 1; Búcsú a gázlámpáktól. *Vas Népe* 1960. március 31. 1; Gyönyörű lesz a város! Mit adott 1960. Szombathelynek. *Vas Népe* 1961. január 1. 8.

⁵⁰ Világító gyalogátkelőhely Szombathelyen. *Vas Népe* 1963. október 22. 5.

ban új Perint-híd építését, az új műtárgy 1960 tavaszán készült el.⁵¹ 1963-ban a város fő ütőérének számító Zanati úti aluljárót bővítették, külön gyalogos aluljáró épült a közútítól északra.⁵² Az 1960-as években tehát már előrelépés történt a közlekedési infrastruktúra kiépítettsége és minősége terén.

A VÁROSI TÉRHASZNÁLAT MÓDJAI: EGYÉNI TÉRHASZNÁLAT

A szombathelyiek ebben az időszakban is többnyire gyalog jártak vagy kerékpáron. E tény elhangzott 1949. augusztus 17-én a KPM-ben a vidéki közúti vasutak üzletgazgatói értekezletén:

„Hátrány a villamosvasútra nézve az is, hogy Szombathelyt sok kerékpár van és a munkások, kereskedők, szellemi foglalkozásúak inkább ezt veszik igénybe, különös tekintettel arra, hogy a villamosforgalom egyirányú, a város pedig jelenleg másik irányban fejlődik.”⁵³

E közlekedési módok domináns szerepének hátterében az állhatott, hogy Szombathelyen nem voltak nagy távolságok, legfeljebb csak a becsatolt falvak területéről. A korabeli forgalom mellett és a helyi domborzati viszonyoknak köszönhetően így könnyen lehetett a városban kerékpározni. A Szombathely környéki falvakból sokan gyalog vagy kerékpáron jártak be a városba. Zanatról – ma már Szombathelyhez tartozik – a gyerekeket kerékpáron hozták be szüleik a Selmec utcai óvodába. Ez körülbelül 8 km-es (oda és vissza) kerékpározást jelentett nap mint nap.⁵⁴

A szombathelyi gépjárművek száma a háború miatt jelentősen lecsökkent, „eltűntek utcáinkról a gyorsan sikló autók” – írta a *Szabad Vasmegye* 1945 októberében.⁵⁵ Ez év májusában mindössze 23 személyautót, 13 tehergépkocsit és 9 motorkerékpárt tartottak nyilván a városban. 1946 végén aztán már 115 személy-, 63 teherautó és 142 motorkerékpár járta a város utcáit. „Minden ezredik embernek van autója Szombathelyen” – adta hírül a helyi sajtó 1947 januárjában. 13-mal nőtt a gépjárművek száma egy hónap alatt.⁵⁶ A polgári gépjármű-közlekedés újraindulásával kapcsolatban bevezették az üzemanyagra a jegyrendszert.⁵⁷ A gépjárműforgalmat tovább nehezítette az alkatrész- és gumihány. 1946. május 1-jéig minden gépjárművet – a tulajdonjog igazolása mellett – le

⁵¹ Négy és félmillió forintos költséggel elkészült az új Perint-híd. *Vas Népe* 1960. április 1. 1.

⁵² A gyalogos aluljáró építési dátuma ma is olvasható a műtárgyon.

⁵³ MNL OL KPM KVFO 2. d. 7690/1-2/1949. sz.

⁵⁴ A szerző visszaemlékezése.

⁵⁵ A szombathelyi villamos. *Szabad Vasmegye* 1945. október 6. 5.

⁵⁶ Minden ezredik embernek van autója Szombathelyen. *Nyugati Kis Újság* 1947. január 25. 3.

⁵⁷ Bálint 1986: 113–114.

kellett vizsgáztatni, és a rendőrség forgalmi engedélyt, igazoló lapot, valamint rendszámot adott ki számukra.⁵⁸

1950-ben minisztertanácsi rendelettel előírták, hogy üzemanyag csak üzemanyag-vásárlási könyv szelvénye vagy üzemanyag-utalvány ellenében adható ki. Meghatározták, hogy kik jogosultak arra: közületek, állami vállalatok, gazdasági szervezetek, közhasználatú gépjárművállalatok, szövetkezetek, politikai pártok és tömegszervezetek, valamint azon személyek, akiknek azt a hivatásuk gyakorlásához a közlekedés- és postaügyi miniszter engedélyezte: így például orvosok, állatorvosok, mérnökök, sztahanovisták, művészek. Azon személyautó- és tehergépjármű-tulajdonosok vagy üzembentartók, akik nem voltak jogosultak üzemanyag-vásárlásra, azoknak járművüket fel kellett ajánlani megvétele – hatóságilag megállapított áron – az államnak. E megkötések a motorkerékpárokra nem vonatkoztak.⁵⁹ A rendeletnek megfelelően a szombathelyi autótulajdonosoknak, közlekedési vállalkozóknak (személy- és teherfuvarozóknak) is fel kellett ajánlaniuk, be kellett szolgáltatniuk járműveiket.⁶⁰ A következő év január 1-jével életbe léptetett rendelet következtében a magánautózás csaknem teljesen megszűnt. Személygépkocsival rendelkezni és üzemanyag-utalványt kapni kiváltságnak számított. A rendelet valójában csak egy szűk réteg térhasználati szokásait érintette. Az 1950-es évek egyházellenes légkörében a helyi autóközlekedési vállalat dolgozói jegy nélkül is mindig megoldották a szombathelyi püspök gépkocsijának üzemanyaggal való ellátását.⁶¹

Az 1956-os forradalom és szabadságharc leverése után korlátozták a szabad közlekedést: a „Szombathelyről kiinduló személygépkocsi, tehergépkocsi és motorkerékpár járművek vezetőit orosz katonai járőrök a város területéről csak abban az esetben hajlandók közúti járművel kiengedni, ha erre vonatkozóan orosz Katonai Parancsnok engedélyt mutatnak fel.”⁶²

A magánautózás terén változás 1958-ban kezdődött, amikor egy január 1-jei hatályú kormányrendelettel bevezették, hogy immár magánszemélyek is vásárolhatnak üzemanyagot, a benzinkutaknál korlátlanul kapható utalványok ellenében. 1958 áprilisában szintén kormányrendelettel szabályozták, hogy magánszemély új gépkocsit csak vásárlási engedély birtokában vásárolhat. Az engedély kéréséhez hatósági erkölcsi bizonyítványt kellett benyújtani. A személyautók és motorkerékpárok után adót kellett fizetni. 1964-ben megalapították a MERKUR autóértékesítő vállalatot.⁶³ Szombathelyen is emelkedni kezdett a magántulajdonban lévő személyautók száma. 1960-ban már autóközlekedési

⁵⁸ Gépkocsi- és motorkerékpár-tulajdonosok figyelmébe. *Szabad Vas megye* 1946. április 10. 3; A gépjárművek levizsgáztatása. *Új Hang* 1946. április 28. 4.

⁵⁹ A Magyar Népköztársaság minisztertanácsának 298/1950. (XII. 28.) M. T. számú rendelete a gépjárművek üzemanyagellátásának szabályozása tárgyában. *Magyar Közlöny* 1950. december 28. 1156–1159.

⁶⁰ MNL VML VMT ÉKO 33-85/5/1954. sz.

⁶¹ Mészáros Gábor AKÖV-nyugdíjas 1998. december 18-i visszaemlékezése.

⁶² MNL VML VMT ÉKO 122-353/1956. sz.

⁶³ Frisnyák 2001: 226–233.

tanintézet nyílt a vasi megyeszékhelyen, ekkor még csak a hivatásos gépkocsivezetők képzésére.⁶⁴ 1967-ben már a Vas megyében bajba jutott autósok is hívhatlak „sárga angyalokat” vagy „mentőangyalokat”. A Magyar Autóklub Vas megyei csoportja üzemeltette e segélyszolgálatot.⁶⁵ Még ugyanebben az évben megrendezték az első használtautó- és motorvásárt a városban, amelyet minden hónap második vasárnapjának délelőttjén tartottak.⁶⁶ Mindezen változások a szombathelyi autózás kibontakozását tükrözik. Míg 1956-ban 108 személygépkocsit tartottak nyilván Vas megyében, addig 10 év múlva már 1938-at, 1968-ban pedig már 2938-at.⁶⁷ A géperejű közlekedési eszközök mellett ekkoriban azonban még a fogatolt járművek is meghatározóak voltak a korabeli városi közlekedésben, igaz, immár csak a teherszállításban.

A VÁROSI TÉRHASZNÁLAT MÓDJAI: KÖZHASZNÁLATÚ JÁRMŰVEK IGÉNYBEVÉTELE

A városi tér közlekedés-szemponitú használatában domináns szerepet játszottak a vizsgált korban a bárki által meghatározott viteldíj ellenében igénybe vehető közhasználatú járművek, vagyis a taxik, autóbuszok, villamosok.

Taxi

1930-ban 40 bérautó szolgálta a szombathelyieket.⁶⁸ 1948 tavaszán aztán már csak 32 fő rendelkezett bérautó-iparendélyvel. Helyzetüket a kormányzat jelentősen megnehezítette. A nagy költségekre (kötelező biztosítás, jövedelmi, forgalmi és közúti adó) való hivatkozással magasak voltak a viteldíjak. A városon belül 10 Ft alatt nem fuvaroztak, hosszabb távolságért akár 13-15 Ft-ot is elkértek. A gépkocsik ekkor még nem rendelkeztek taxaméterrel.⁶⁹ A személygépkocsik márkájukat tekintve BMW-k, Fiatok és Opelek voltak. Taxiállomás a Fő téren és a pályaudvar előtt volt.⁷⁰

1950. december 31-én államosították a magánbérautókat Vas megyében. 1951. január 1-jétől már csak államilag szervezett taxiközlekedés volt a megyében, teljesen megszüntették a bérautós magánvállalkozást. A taxisokat ekkor Vidéki Taxi Egyesülés (VITAX) néven vonták össze, amely átvette a korábbi

⁶⁴ Autóközlekedési tanintézet létesült Szombathelyen. *Vas Népe* 1960. április 13. 1.

⁶⁵ Május 15-től rendszeres az autós segélyszolgálat. *Vas Népe* 1967. április 27. 5; Mentőangyalok. *Vas Népe* 1967. július 30. 4.

⁶⁶ November 12-én lesz az első autó és motorvásár Szombathelyen. *Vas Népe* 1967. november 3. 6; Autóvásár. *Vas Népe* 1967. november 14. 6.

⁶⁷ Sajnos csak megyei szintű adatokra sikerült bukkanni. Statisztika 1956: 169; Statisztika 1968: 220.

⁶⁸ Nem adnak több bérautó-engedélyt Szombathelyen. *Vasvármegye* 1930. augusztus 30. 4.

⁶⁹ Akiknek a foglalkozásuk is fényűzés. *Nyugati Kis Újság* 1948. március 4. 3.

⁷⁰ Lindner László nyugdíjas taxis 1998. november 26-i visszaemlékezése.

magánbérautósokat és járműveiket. A VITAX budapesti országos központjához tartoztak a vidéki kirendeltségek, így a szombathelyi is. A VITAX Szombathelyi Kirendeltségének hatásköre egész Vas megyére kiterjedt.⁷¹

A KPM lehetővé tette, hogy 1951 első napjaiban új taxikat állítsanak forgalomba Vas megye székhelyén. A viteldíj nappal (6 és 20 óra között) 1 Ft 60 fillérbe, éjjel (20 és 6 óra között) 1 Ft 84 fillérbe került kilométerenként. Éjszaka csak két kocsi tartott fenn ügyeletet, az egyik a Fő téren, a másik a pályaudvarnál. A VITAX Szombathelyi Kirendeltsége az 1950-es évek elején, az egész megyében körülbelül 30 taxival (Opel, Renault, Skoda) rendelkezett.⁷² 1953 júliusában többen panaszolták, hogy a szombathelyi kirendeltség taxijaiban a plombált taxaméterek a valóságosnál hosszabb utat mérnek, s így magasabb viteldíjat kell az utasoknak kifizetniük. (A távolsági díjszabás 4 Ft 40 fillér volt kilométerenként.) A VITAX országos központja vizsgálatot indított, amelynek eredménye szerint néhány kocsinál azért volt eltérés, mert a hátsó kerekeken nem szokvány-méretű gumik voltak, amit gumihíánnyal magyaráztak. A hátsó tengelyre felszerelt kilométerórák azért mutattak többet, mert a kisebb kerekek miatt a tengely többet forgott.⁷³ A *Vas megye* 1953. július 16-i száma már arról tudósított, hogy „a jelzett hibákat felszámolták és most már minden taxi a megengedett díjszabás szerint közlekedik”.⁷⁴ A vizsgálatkor 17 taxi szolgált Szombathelyen, közülük általában 4-5 kocsi állt javítás alatt. A taxik száma a felmerülő utazási igényekhez viszonyítva kevés volt. Ekkor ugyanis a gyárak, üzemek vezetőit a hivatalos utakra – vállalati személygépkocsik hiányában – taxival szállították. Az e célból lekötött taxik miatt, gyakran csak minimális kocsiállomány maradt a lakosság szolgálatára.⁷⁵ A városi tanács közlekedési osztályának a következő volt erről a véleménye 1953-ban:

„A taxiközlekedés terén a helyzet teljesen tarthatatlan... A jelenleg fennálló, személyforgalmi szükséglet részbeni kielégítésére Szombathelyen legalább 30 db nagyobb kocsira lenne szükség.”⁷⁶

1957–1958-ban új Moszkvics és Warszawa típusú taxikat állított forgalomba a szombathelyi AKÖV, amelybe beolvasztották a VITAX helyi kirendeltségét.⁷⁷

⁷¹ A taxi- és bérautófuvarozásról. *Közlekedési Közlöny* 1951. március 4. 157–158; A Vidéki Taxi Egyesület a szakirodalomban VITES-nek is rövidítik, Vas megyében a VITAX mozaikszó volt használatos. Benedek Teofil 1953: Gépkocsi közlekedésünk átszervezéséről. *Közlekedési Közlöny* 1953. október 25. 702–704.

⁷² MNL VML SZVT ÉKO 561-12/1951. sz.; Új taxik. *Vas megye* 1951. január 12. 6; Lindner idézett visszaemlékezése.

⁷³ Paukovits Tibor 1953: Becsapja az utasokat a szombathelyi taxi. *Vas megye* 1953. július 3. 4; Választak az illetékesek. „Becsapja az utasokat a szombathelyi taxi”. *Vas megye* 1953. július 16. 4.

⁷⁴ Választak az illetékesek. „Becsapja az utasokat a szombathelyi taxi”. *Vas megye* 1953. július 16. 4.

⁷⁵ MNL VML VMT ÉKO 71-8/1953. sz.; MNL VML VMT ÉKO 74-13/1953. sz.

⁷⁶ MNL VML VMT ÉKO 71-8/5/1953. sz.

⁷⁷ Utcáinkon szaladnak. *Vas Népe* 1957. július 19. 6; Tovább fejlődik Szombathely közlekedése. *Vas Népe* 1958. október 15. 1; Kalocsai 1999: 11–12.

A járművek száma terén lényeges változás azonban nem történt, mert 1969-ben is csak 13 taxi és két taxiállomás (pályaudvar, Fő tér) állt Szombathelyen az utasok rendelkezésére.⁷⁸ 1963-ban a városi tanács jelezte a 65. sz. AKÖV felé, hogy Szombathelyen 22 és 24 óra között kettő helyett három, utána hajnalig egy helyett kettő taxi legyen forgalomban.⁷⁹ Ebből következtetni lehet a város éjszakai életének élénkülésére. 1966. július 1-jétől az egész országban központi határozatra 15%-kal megemelték a taxik viteldíját.⁸⁰ A taxizást – a magas viteldíjak és a kevés jármű miatt – csak ritkán engedhette meg magának a lakosság. A vizsgált korszakban ugyanis az alacsony életszínvonal, a tulajdontól való megfosztottság, a társbérletek, az ellátási és egyéb gondok közepette a többség számára a taxizás elérhetetlen volt, reális problémaként inkább az merült fel, hogy a tömegközlekedést igénybe tudja-e venni.

Villamos

A polgári korszakból csak a villamosvasutat örökölte a város a tömegközlekedés terén. „Szombathelynek egyetlen és megbecsült közlekedési eszköze” – írta a villamosról az érzelmi kötődést is sugalló újságcikk 1945-ben.⁸¹ A villamosvasút kelet–nyugati irányban frekvenciált útvonalon szelte át a várost, összekötötte a belvárost és a Perinten túli nyugati városrészt a pályaudvarral. Érintette vagy megközelítette a város legfontosabb részeit, közintézményeit (városháza, megyeháza, üzleti negyed, állami áruház, piac, múzeum, mozi stb.). Az üzemek és a gyárak közül kettő feküdt a villamospálya mentén, a Remix Híradástechnikai Vállalat és a cipőgyár. Vonalvezetése a következő volt: Éhen Gyula tér, pályaudvar–Széll Kálmán utca–Király utca–Fő tér–Széchenyi István utca–Berzsenyi Dániel tér–Hollán Ernő utca–Kiskar utca–Óperint utca–Kálvária utca–Szent István park. Ez utóbbi végállomásnál volt a szabadtéri színpad és itt terült el a város legjelentősebb zöldövezete. A polgári korban többször tervezték a pálya bővítését, de a tervek, elképzelések különböző okok miatt sosem valósultak meg.

A villamosvasút a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR) egyik üzletága volt. A VEMR-t 1948. március végén államosították, amely így a Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára (RVKSZ) céghez került, annak szombathelyi üzletigazgatósága lett.⁸² Már az 1947. évi várospolitikai program egyik lényeges pontja volt az elektromos művek városi tulajdonba vétele és helyi autóbusz-közlekedés létesítése. „Egységes közlekedési politikát csakis abban az esetben lehet folytatni, ha a város kezelésében vannak az

⁷⁸ Nagy – Veress 1970: 9, 66.

⁷⁹ Ülészett a szombathelyi városi tanács. *Vas Népe* 1963. július 11. 3.

⁸⁰ Az új közlekedési viteldíjak. *Vas Népe* 1966. május 28. 5.

⁸¹ A szombathelyi villamos. *Szabad Vas megye* 1945. október 6. 5.

⁸² MNL OL KPM KVFO 2. d.; MNL VML SZVV 2. d.; Kinevezés. *Vas megye* 1949. december 31. 6; Hirdetmény. *Vas megye* 1949. november 10. 4.

összes városi közlekedési vállalatok [sic!]” – adta hírül a korabeli sajtó.⁸³ A város ezt követően igyekezett mindent megtenni azért, hogy a villamosvasutat városi kezelésbe vehesse. Írtak a kormányzati szerveknek és a Gazdasági Főtanácsnak.⁸⁴ „A villamos már nem az Elektromos Műveké, hanem a városé” – tudósított a helyi sajtó,⁸⁵ ugyanis 1950. április 1-jével kiválhatott az RVKSZ-ből, és neve Szombathelyi Villamosvasút Községi Vállalat lett.⁸⁶ A vasútüzem 1951-től már Szombathelyi Villamosvasút Vállalat (SZVV) néven szerepelt.⁸⁷ A villamosvasút dolgozóira is ránehezedett a kiépülő új politikai rendszer, 1949-ben például két szemináriumot hirdetett számukra, egyet szakszervezeti és egyet pártvonalon. Az éberséggel kapcsolatos rendelkezéseket életbe léptették és a személyzetet ennek megfelelően kioktatták.⁸⁸

A II. világháborús hadiesemények során a villamosvasút is súlyos károkat szenvedett.⁸⁹ A villamosközlekedés újbóli megindítása két részletben történt. Először csak a Kálvária és a Fő tér közötti szakaszt helyezték üzembe 1945. június 10-én.⁹⁰ A helyreállítás a teljes vonalon azonban így is hamar, 1945. július 15-ére befejeződött, s ezen a napon indult meg a villamosforgalom a pálya teljes hosszában – a helyi sajtó címlapon hozta az örömteli hírt.⁹¹ Az üzemidő viszont rövidebb volt a fél évszázada megszokottnál, reggel 6 és este 8 óra között, vasárnap csak este 7 óráig jártak a villamosok.⁹² Emiatt a sajtó is szorgalmazta, hogy az utazóközönség érdekében tovább tartsák fenn a forgalmat.⁹³ 1947 tavaszán már reggel 4.30-kor indult az első villamos, hogy az 5 órakor kigördülő budapesti gyorshoz kivigye az utasokat a pályaudvarra.⁹⁴ Utána 5.30-tól, majd rövidesen pedig 5.20-tól volt rendszeres villamosközlekedés.⁹⁵ 1948 tavaszától pedig az utolsó járat 22.40-kor indult a pályaudvartól, a budapesti gyors késése esetén legfeljebb 23 óráig várt.⁹⁶ A korabeli utazás minőségét érzékelteti a következő idézet: „Fogadj fel bennünket legalább a lépcsőidre, ha már másutt nem akad helyünk.”⁹⁷

⁸³ Villamos vagy autóbusz? *Nyugati Kis Újság* 1947. február 2. 3.

⁸⁴ Felirat a GF-hez: Adják vissza a városnak a VEMR telepeit. *Nyugati Kis Újság* 1948. április 3. 3.

⁸⁵ Körséta a városban. Egy és más. Ami gazdát cserélt. *Vasmegye* 1950. április 23. 8.

⁸⁶ MNL OL KPM KVFO 3. d.; MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. sz.; MNL VML SZVV 2. d. 7494/1950. sz.

⁸⁷ MNL VML SZVT ÉKO 7704/1/1951. sz.

⁸⁸ MNL OL KPM KVFO 2. d. 7690/1-4/1949. sz.

⁸⁹ MNL OL KPM KVFO 4. d. 15 786/1949. sz.; SM TO M 114. sz.

⁹⁰ MNL VML VMT ÉKO 744-18/2/1955. sz.; Értesítés. *Szabad Vasmegye* 1945. június 15. 4.

⁹¹ MNL VML Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbírói iratok, 198/1. sz.; A villamos. *Szabad Vasmegye* 1945. július 17. 1.

⁹² Este 8 óráig közlekedik a villamos. *Új Hang* 1946. március 20. 3.

⁹³ Közlekedjék este 9-ig a villamos! *Szabad Vasmegye* 1946. április 6. 5.

⁹⁴ Külön villamosjárat a hajnali gyorshoz. *Új Vasvármegye* 1947. május 4. 5; A hajnali budapesti gyorshoz. *Nyugati Kis Újság* 1947. május 4. 4.

⁹⁵ Tíz perccel előbb indul a villamos. *Vasmegye* 1949. november 25. 5.

⁹⁶ Villamosjárat az esti gyorsvonathoz. *Új Vasvármegye* 1948. március 7. 3.

⁹⁷ A szombathelyi villamos. *Szabad Vasmegye* 1945. október 6. 5.

1957-ben már azt írta a helyi újság, hogy „az első kocsik a Zsiray Lajos (Kálvária) utcai végállomásról reggel 4 óra 30 perckor indul, majd ezt követően 7 percenként következnek a további kocsik”.⁹⁸ A település kelet–nyugati tengelyén az idézett járatsűrűség igen kedvező volt a városi tér használata szempontjából, korábban 12–13 percenként követték egymást a villamosok.⁹⁹ A menetidő is körülbelül ennyi volt a közel 3 km hosszú pályán.¹⁰⁰ (Az autóbuszok ekkoriban 30 percenként indultak a végállomásokról.¹⁰¹) Az 1960-as években is 4.30-tól 23.00-ig szolgálták a villamosok az utazni szándékozókat,¹⁰² egy 1969-es műszaki felmérés szerint azonban a járművek követési ideje 9 percre növekedett.¹⁰³

Nagy forgalmat bonyolított le a villamosvasút. Az egyik 1950. évi vállalatvezetői jelentésben a következő olvasható: „Az utasszám állandó emelkedésével a régi 53 éves kocsik mindig nagyobb megterhelésnek vannak kitéve, [...] félő, hogy a kocsik nem bírják a mind nagyobb terhelést”.¹⁰⁴ 1948-ban az éves utasszám elérte a 851 100 főt, 1950-ben pedig ismét meghaladta az egymilliót.¹⁰⁵ (Először 1916-ban lépte át az egymillió határt.)¹⁰⁶ A járművek elhanyagoltságát, lepusztultságát a korabeli fényképek jól tükrözik.¹⁰⁷

Szombathely tömegközlekedése szempontjából nagy jelentőségű volt, hogy 1950 decemberében – Sztálin születésnapjának alkalmából – új villamosokat állítottak forgalomba.¹⁰⁸ Bár a régiekhez képest nagyobb befogadóképességű (47 fő) 5 villamos sem volt igazán új; az 1927-ben Budapest részére a Ganz gyártotta benzinmotoros járműveket előbb pótkocsikká, majd Szombathely részére villamos motorkocsikká alakították át.¹⁰⁹ Az új járműveknek köszönhetően egy év alatt sikerült az utasszámot megduplázni, az 1950. évi 1 093 580-ról az 1951. évi 2 101 000-re.¹¹⁰ 1953 februárjában – átalakításuk után – újabb két használt budapesti villamost helyeztek forgalomba Szombathelyen. E 48 férőhelyes járművek forgalomba állításának köszönhetően 1955-ben már 4 644 000 fő szállhatott villamosra a vasi megyeszékhelyen.¹¹¹ A járműpark bővülése lehetővé tette,

⁹⁸ Téli menetrend a villamosvasútnál. *Vas Népe* 1957. szeptember 29. 6. E tényt szintén közli: 60 éves a szombathelyi villamosvasút. *Vas Népe* 1957. június 28. 3.

⁹⁹ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.

¹⁰⁰ A vasútüzem üzleti hossza 2884 m, a teljes vágányhossza 3337 m volt 1944–1945-ben (MNL OL KPM KVFO 4. d. 15 786/1949. sz.). A vasútüzem 2860 m forgalmi és 320 m üzemi, összesen 3180 m pályahosszal rendelkezett 1969-ben (Nagy – Veress 1970: 6).

¹⁰¹ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.

¹⁰² Évente hatmillió utast szállít a Szombathelyi Villamosvasút. Helyszíni ülést tartott a városi tanács végrehajtó bizottsága. *Vas Népe* 1962. április 12. 3.

¹⁰³ Nagy – Veress 1970: 6–7, 20.

¹⁰⁴ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/88/1950. sz.

¹⁰⁵ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.

¹⁰⁶ Adatok 1916. 180–181.

¹⁰⁷ SM TO 9504. sz.

¹⁰⁸ Az 5 éves terv újabb ajándéka Szombathelynek. *Vásmegye* 1951. december 8. 3; Ma este adják át Szombathelynek az új villamosokat. *Vásmegye* 1951. december 20. 4.

¹⁰⁹ Kalocsai 2005: 3–4, 11.

¹¹⁰ MNL VML VMT ÉKO 71-21/1953. sz.

¹¹¹ Kalocsai 2005: 4–5, 12; Statisztika 1957: 193.

hogy csúcsidőben ráségítő járatokat indítsanak.¹¹² Ennek ellenére a tömegközlekedési igényeket nem tudták maradéktalanul kielégíteni. Ezt több korabeli forrás is bizonyítja: „Több esetben előfordul, hogy a kis számú kocsipark miatt különösen a csúcsforgalmi időben az utasok a lépcsőn lógnak vagy éppen csak a korláton kapaszkodnak.”¹¹³ 1951 és 1957 között két és fél millióval emelkedett a villamosok utasforgalma.¹¹⁴ Az állandóan növekvő közlekedési igények miatt egyre inkább szükségessé vált nagyobb befogadóképességű járművek beszerzése. Erre azonban csak 1958 és 1963 között került sor. Ekkor 4 darab új, egyenként 98 férőhelyes, korszerű ikervillamossal gazdagodott a szombathelyi tömegközlekedés.¹¹⁵ 1964-ben egy újabb, ötödik ikerkocsi megrendelését határozta el az SZVV. E beszerzést azonban már nem támogatta a közlekedési tárca.¹¹⁶ Bizonyos rendezvények, ünnepek alkalmával különösen nagy forgalmat bonyolított le a villamosvasút.¹¹⁷ 1964-ben csúcsforgalomban a Fő tér és a pályaudvar között ráségítő járatokat közlekedtettek.¹¹⁸ A következő évben az ikerjárműveken a menetirány szerinti első kocsikban bevezették a kalauznélküliséget. A bérletesek az első, a menetjegyet váltók a második kocsi szállításra.¹¹⁹ A forgalomnak megfelelően szóló, iker-, vagy szóló és ikerkocsi együtt közlekedtek.¹²⁰ Csúcsteljesítménnyel üzemeltették a városi vasutat, nagyobb kapacitásra az egyvágányú pálya (három kitérőben tudták a járművek egymást kerülni) már nem adott lehetőséget. 1961-ben az utasok száma elérte az évi 6 milliót,¹²¹ 1968-ban pedig meghaladta a 7,5 milliót.¹²² Ezen adatok arra is engednek következtetni, hogy a lakosság élet-színvonala nőtt, és ebből adódóan egyre inkább megengedhette a tömegközlekedés igénybevételét. 1969-ben a villamosok átlagos kihasználtsága 50,6% volt.¹²³ A járművek tetején, valamint belül az ablakok felett reklámokat helyeztek el.

A lakosság számára a térhasználat szempontjából meghatározó tényező volt a tömegközlekedési szolgáltatások ára. A *Közlekedési Közlöny* 1945. június 17-i száma azt közölte, hogy a közlekedési és kereskedelmi miniszter engedélyezte a villamosmenetjegyek árának emelését.¹²⁴ A vonaljegyért 3, a szakaszjegyért

¹¹² Új villamoskocsi – gyorsul a közlekedés Szombathelyen. *Vas megye* 1953. február 11. 4; Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5; Felújították a pályatestet, jövőre ikerkocsival bővül a szombathelyi villamosközlekedés. *Vas Népe* 1957. december 13. 5.

¹¹³ MNL VML SZVT ÉKO 13-11/4/1955. sz.

¹¹⁴ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.; Statisztika 1957: 193.

¹¹⁵ Kalocsai 2005: 5–6, 13–16.

¹¹⁶ MNL OL KPM TKFO 7. d. 470 372/1964. sz.

¹¹⁷ Felkészült a villamosvasút. *Vas Népe* 1961. április 29. 6.

¹¹⁸ Koroknay József 1964: Kisegítő járatokat indítottunk. *Vas Népe* 1964. február 25. 4.

¹¹⁹ Kalauz nélküli villamoskocsi. *Vas Népe* 1965. november 24. 6.

¹²⁰ Saját visszaemlékezés, valamint Nagy – Veress 1970: 7.

¹²¹ Évente hatmillió utast szállít a Szombathelyi Villamosvasút. Helyszíni ülést tartott a városi tanács végrehajtó bizottsága. *Vas Népe* 1962. április 12. 3; Pontosan: 5 992 000 utas. Statisztika 1961: 260.

¹²² Statisztika 1968: 222.

¹²³ Nagy – Veress 1970: 20.

¹²⁴ Szombathelyi Városi Villamos Vasút. Hirdetmény. *Közlekedési Közlöny* 1945. június 17. 120.

2 pengőt kellett fizetni, a korábbi kedvezményeket felfüggesztették. (A szakaszhatár a Fő téren volt.)¹²⁵ Kezdetét vette az infláció miatti jegyáremelkedés. A forint bevezetése előtti utolsó sajtóhíradás a menetjegyek áremelkedéséről 1946. július 26-án jelent meg, e szerint a vonaljegy ára 1 millió adópengő volt.¹²⁶ „Az emelés utáni első napokban megcsappan az utasok száma, de aztán ismét tömöttek a kocsik [...] megint csüngnek az utasok a lépcsőkön is” – adta hírül a korabeli helyi sajtó.¹²⁷ A forint 1946. augusztus 1-jei bevezetésével stabillá váltak a villamos menetjegyjárai, amelyek a következők lettek: vonaljegy 80 fillér, szakaszjegy 60 fillér, gyermekjegy 30 fillér.¹²⁸

A helyi kommunisták politikai tőkét kívántak kovácsolni abból, hogy az országgyűlési választások előtt kezdeményezték és kijárták a villamosviteldíjak mérséklését. 1947 augusztusában így némi árcsökkenés következett be: a vonaljegy 70 fillér, a szakaszjegy 50 fillér lett.¹²⁹ 1949. december 1-jéig kétéves, utána négyéves korig utazhattak ingyen a gyerekek. Tízéves korig lehetett gyermekjegyet váltani.¹³⁰ Az 1947 augusztusában bevezetett villamosviteldíjak nem változtak egészen 1965-ig.¹³¹ (A menetdíjak hasonlítására: 1954 júniusában a szombathelyi piacon az élő tyúk és kacsza kilogrammja 25 Ft, a tej literje 4, a tejfelé 20 Ft, a tojás darabja 1 Ft 40 fillér volt.¹³²) 1965. április 1-jével megszüntették a szakaszjegyet, a vonaljegyet pedig 60 fillérre mérsékeltek. A gyermekek iskola-kezdésig ingyen utazhattak a villamosokon.¹³³

Magas volt a kiadott szabadjegyek száma: 1945-ben 171, 1946-ban 207, 1947-ben 216, 1948-ban 91, 1949-ben 82 darab. A városháza, a MÁV, a *Vas megye* szerkesztősége, az áramszolgáltató telep dolgozói, a párt- és szakszervezeti vezetők stb. részesültek e kiváltságban.¹³⁴ A tanácsrendszer bevezetése után Szombathely Város Tanácsa négy, Vas Megye Tanácsa három szabadjegyet kapott.¹³⁵ 1955-ben a Minisztertanács elrendelte, hogy a tanácsstagok a villamosokon és az autóbuszokon ingyen utazhassanak.¹³⁶ Ez a vasi megyeszékhelyen a villamosvasútra 156 díjmentes igazolvány kiadását jelentette.¹³⁷

¹²⁵ Értesítés. *Szabad Vas megye* 1945. június 15. 4.

¹²⁶ Egymillió a villamos. *Új Vasvármegye* 1946. július 26. 4.

¹²⁷ A villamos kalauznó elégedett a sorsával. *Új Vasvármegye* 1946. április 17. 2.

¹²⁸ Az új villamos viteldíjak. *Új Vasvármegye* 1946. augusztus 1. 4.

¹²⁹ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84/1950. sz.; Leszállították a villamos viteldíjakat. *Új Vasvármegye* 1947. augusztus 9. 4.

¹³⁰ MNL OL KPM KVFO 12. d. 7695/7/1949. sz.; Négy éven aluli gyermekek nem fizetnek menetdíjat a villamoson. *Vas megye* 1949. november 9. 6.

¹³¹ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84/1950. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. sz.; MNL OL KPM TKFO 1. d. 332 163/1957. sz.; MNL VML VMT ÉKO 50 141/1958. sz.

¹³² Statisztika 1956: 159–161. A műben további piaci árak találhatók 1954–1956-ból.

¹³³ Április 1-től egységes vonaljegy lesz a szombathelyi villamosokon. *Vas Népe* 1964. március 22. 7.

¹³⁴ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/5-5/1950. sz.; 7695/58/1950. sz.; 7695/68/1950. sz.

¹³⁵ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/61/1950. sz.

¹³⁶ A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 1.001/1955. (I. 5.) számú határozata a tanácsstagok díjtalan utazásáról. *Magyar Közlöny* 1955. január 5. 3–4.

¹³⁷ MNL VML VMT ÉKO 7-1/1955. sz.

A rendszer szellemiségének megfelelően megváltozott az utasok megítélése is: „Villamosainkon ma már azonban egyre kevesebb »hölgy« viszont egyre több fegyelmezett dolgozó és udvarias kalauz utazik.”¹³⁸ A szombathelyiek közlekedésére jellemző volt, hogy útjukat villamossal kombinálva tették meg. Elgyalogoltak a számukra legközelebbi megállóhelyre, majd villamosra szálltak, aztán ismét gyalog folytatták az útjukat. Ezt tették például a MÁV Járműjavító Üzemben vagy a Szövőgyárban dolgozók is, akiknek a vasúton túli munkahelyükre a pályaudvartól gyalogolniuk kellett. Hiába kérték a villamospálya meghosszabbítását a vasútállomástól a gyalogos vasúti felüljáróig, a közlekedési tárca nem támogatta a kezdeményezéseiket.¹³⁹

Külön gondot okozott a villamospályákban, hogy az orosz katonai járművek (teherautók) gyakran nem adták meg az elsőbbséget a villamosoknak, és emiatt számos ütközésre került sor. Csak 1945–1946-ból maradtak fenn ilyen balesetekről jegyzőkönyvek.¹⁴⁰ Az 1956. október 28. és november 4. közötti forradalmi események idején teljesen szünetelt a városban a villamospályák közlekedése. Utána egész novemberben a közbiztonság és az áram hiánya miatt csak 6.30-tól 16 óráig jártak a villamosok.¹⁴¹

Már 1946-ban bekerült a városfejlesztési tervbe a villamosvasút vonalának észak–déli irányba való kiépítése.¹⁴² A tervezett vonalak: Herény–Kámon–Paragvári út–Petőfi utca–Szily János utca–Berzsenyi tér (itt csatlakozás a meglévő vonalba)–Fő tér (kiágazás)–Csititő, valamint a Kálvária utcából a Jókai utcán át egészen Oladig.¹⁴³ A peremközségek Szombathelyhez csatolása miatt is nagyon fontosnak tartotta a városvezetés a villamoshálózat bővítését. A bekebelezett községek egy részéből (például: Gyöngyöshermán, Olad, Szentkirály) korábban vasúton el tudták érni a megyeszékhelyt. Az egyesítés után viszont szükségessé vált a helyi tömegközlekedés irányukba való kiterjesztése. A vasútüzem vezetői is úgy látták, hogy a villamos jelentős forgalomnövelése a városfejlődéshez igazodó keresztirányú fejlesztés nélkül nem valósítható meg.¹⁴⁴ A tervezett észak–déli villamosvasút megépítéséig villamospótló autóbuszjáratot indítottak 1950. december 1-jén a Herény, Béke tér–Kámon–közkórház–Fő tér–Rákóczi út–Csititő–Szentkirály, vasútállomás¹⁴⁵ 10 km hosszú útvonalon.¹⁴⁶ A villamosvasút által üzemeltetett autóbuszvonal útjába esett a közkórház, valamint a lengyár és a posztógyár, amelyek több mint

¹³⁸ A „Ludas Matyi”. *Vas megye* 1951. október 21. 8.

¹³⁹ MNL VML VMT ÉKO 72-6/52/1952. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 725-6/1952. sz.; 725-1/230/1950. sz.

¹⁴⁰ MNL VML SZVV 3. d. Baleseti jegyzőkönyvek (1934–1946).

¹⁴¹ MNL VML SZVT ÉKO 2-25/20/1956. sz.; 2-25/21/1956. sz.

¹⁴² Nagyszabású városfejlesztési tervet állított össze a pártközi bizottság. *Új Vasvármegye* 1946. december 28. 1.

¹⁴³ Villamos vagy autóbusz? *Nyugati Kis Újság* 1947. február 2. 3.

¹⁴⁴ MNL OL KPM KVFO 2. d. 7690/1-2/1949. sz.

¹⁴⁵ MNL OL KPM KVFO 6. d. 7690/V/459/1950. sz.; 7690/V/477/1950. sz.; 13. d. 7695/84-5/1951. sz.

¹⁴⁶ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/33/1950. sz.

ezer főt foglalkoztattak. Forgalomnövelő tényező lehetett, hogy az autóbuszjárat által érintett és ebben az évben bekebelezett községek a város piacára vitték termékeiket eladni.¹⁴⁷ A közlekedési vállalat az Autó- és Alkatrészeskereskedelmi Nemzeti Vállalattól három használt autóbuszt szerezhetett be erre a vonalra. A járművek Rába, Walter és Mercedes márkájúak voltak – bár a forgalom lebonyolításához négyre lett volna szükség.¹⁴⁸ Szükséges volt a járművek generáljavítása, mivel új és nagyobb befogadóképességű autóbuszok beszerzését a KPM nem engedélyezte.¹⁴⁹ A villamospótló autóbuszjáratokkal kapcsolatban a vállalatvezetői jelentésből az derül ki, hogy csak három erősen használt autóbuszt tudtak beszerezni, amelyek iránt nagyon nagy volt az érdeklődés és „[e]lőre láthatóan a forgalmat ezen kimustrált régi kis kocsikkal nem tudjuk lebonyolítani”.¹⁵⁰

Reggel 5.20-tól 21 óráig jártak az autóbuszok.¹⁵¹ A villamosvasút által üzemeltetett villamospótló autóbuszjáratokon a menetjegyárak 1951. május 15-től a következők voltak: szakaszjegy 1, vonaljegy 1,50, gyermekjegy 0,50 Ft.¹⁵² 1951. március 15-től május 15-ig 82 443 fő utazott a szombathelyi villamospótló autóbuszjáratokon.¹⁵³

A villamosvasút déli irányú pályabővítésének az előmunkálatai 1952-ben kezdődtek meg. Elkészült a villamospótló autóbuszvonal útjára (Fő tér–Rákóczi utca–Sallai utca–Csititő) tervezett 2200 m hosszú villamosvonal valamennyi tervdokumentációja. Az új szakaszt 1953-ban tervezték átadni.¹⁵⁴ A beruházás miatt szükségessé vált a Bejczy utca nyugati oldalán lévő házak bontása, hogy a villamosínek a Rákóczi utcából egyenesen vezethessenek be a Fő térre.¹⁵⁵ A szanálásra ítélt házak államosított ingatlanok voltak, amelyekkel a Belügyminisztérium rendelkezett.¹⁵⁶ Az északi, Fő tér–Herény szakasz építését 1954-re tervezték.¹⁵⁷ 1953-ban azonban mégsem vette kezdetét a beruházás, ezért 1954-ben ismét a villamosvasút déli bővítésének újbóli megindításán dolgoztak. A tervek között már pótkocsik beszerzése is szerepelt.¹⁵⁸ A beruházás elmaradásáról a sajtó a következőt írta: „a tervek is készen voltak, a szükséges beruházási összeg is megvolt, [...] egy ház lebontását illetően nem tudtak az illetékesek megegyezni”.¹⁵⁹ A tervekből csupán annyit

¹⁴⁷ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. sz.; Decemberben indul az új autóbuszjárat. *Vasmege* 1950. november 11. 6.

¹⁴⁸ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/14/1950. sz.; 3700/30/55/1950. sz.; 725-1/218/1953. sz.

¹⁴⁹ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/26/1950. sz.; 3700/30/33/1950. sz.; 725-1/218/1953. sz.

¹⁵⁰ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/88/1950. sz.

¹⁵¹ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/80/1950. sz.

¹⁵² MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84-5/1951. sz.

¹⁵³ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84/1951. sz.

¹⁵⁴ MNL VML VMT ÉKO 71-12/1952. sz., 72-6/1952. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 725-3/1952. sz., 725-6/1952. sz.; Ötéves tervünk új szombathelyi ajándéka: a Köztársaság-tér–Csiti-tő közötti villamosvasút. *Vasmege* 1952. június 6. 3.

¹⁵⁵ MNL VML SZVT ÉKO 725-1/118/1952. sz.

¹⁵⁶ MNL VML SZVT ÉKO 725-6/1952. sz.

¹⁵⁷ MNL VML SZVT ÉKO 725-3/9/1952. sz.

¹⁵⁸ MNL VML SZVT ÉKO 725-3/1954. sz.; 18-4/2/1955. sz.

¹⁵⁹ Milyen jövő előtt áll a szombathelyi villamosvasút? *Vas Népe* 1957. március 5. 3.

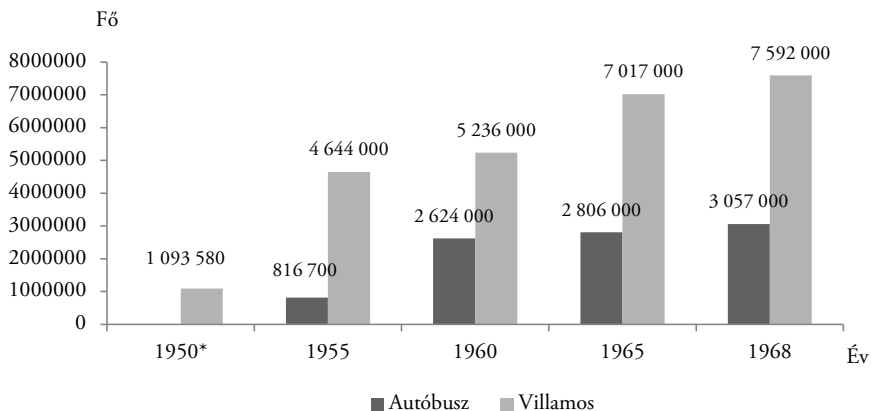
valósult meg, hogy 1953. február 1-jén megérkezett a csititói vonalra szánt – már említett – két villamoskocsi.¹⁶⁰

Az autóbuszok karbantartása lényegesen költségesebb volt a vállalat számára, mint a villamosoké, például az autóbuszok gumija körülbelül hat hónapig tartott ki. A villamosüzem forgalma és bevétele jócskán meghaladta az autóbusz-üzlet-ágét. (A villamosokon például 1951 decemberében 165 000, az autóbuszokon 36 000 utas utazott.) Az autóbuszforgalmat többnyire csak egy jármű bonyolította le, egy állandóan üzemképtelen volt, egy másik pedig többnyire az üzemidő 50%-ában javítás alatt állt.¹⁶¹ A Vas Megyei Tanács VB Építési és Közlekedési Osztálya is foglalkozott a problémával:

„Gondoskodni kell arról is, hogy használható autóbuszok bonyolítsák le a forgalmat, mert a jelenleg meglévő kb. 30%-os autóbuszokkal a nagy javítási költségek és forgalmi kiesések miatt nem lehet rentábilissá tenni ezt az üzemet.”¹⁶²

A villamosvasút-társaság a felmerült és rendszeressé váló problémák miatt azt szorgalmazta, hogy az autóbuszüzemet válasszák le a vállalatuktól – a törekvés még abban az évben (1951) sikerrel is járt.¹⁶³

1. ábra

Szombathely tömegközlekedésének forgalmi adatai

* Az autóbusz-közlekedés adatait nem tartalmazza, mert az 1950. december 1-jén indult meg.

Forrás: VaML VMT ÉKO 71-21/1953. sz.; Statisztika 1956: 169; Statisztika 1960: 211; Statisztika 1965: 308; Statisztika 1968: 222.

¹⁶⁰ MNL VML VMT ÉKO 35-1/5/1953. sz.

¹⁶¹ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/89/1951. sz.

¹⁶² MNL VML VMT ÉKO. Bizalmas iratok. 16/1951. sz.

¹⁶³ MNL VML VMT ÉKO. Bizalmas iratok. 16/1951. sz.

1956. február 25-én tárgyalta a megyei tanács Szombathely közlekedésfejlesztési tervét, amely továbbra is számolt a villamosvasúttal. A vasútüzem normál nyomtávolságúra (1000 mm-ről 1435 mm-re) való átépítését, továbbra is az észak–déli keresztirányú vonalbővítését, valamint a járatok sűrítését javasolta.

Autóbusz

Szombathelyen – már a vizsgált korszak előtt is – voltak sikertelen törekvések az autóbusz-közlekedés beindítására, így például a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. próbajáratokat üzemeltetett itt 1939–1940-ben.¹⁶⁴ A város mérnöki hivatala 1939-ben öt viszonylatból álló autóbuszvonalhálózat-tervezetet dolgozott ki.¹⁶⁵ 1947-ben a város tervezte a Jáki úti új köztemetőig autóbuszjárat indítását.¹⁶⁶ A Gaugel-féle cég 1940–1948 között többször kért engedélyt erre a viszonylatra. Érdemi döntés azonban nem született az ügyben.¹⁶⁷ Felvetődött a pályaudvar és a kórház közötti járat megindítása is.¹⁶⁸

A villamosvasút által üzemeltetett villamospótló autóbuszjáratokat 1951. augusztus 15-én vette át a MÁVAUT helyi főnöksége.¹⁶⁹ Vonalvezetésük nem változott, a C jelű viszonylat a Fő teret a Csititóval, Gyöngyöshermánnal és Szentkirállyal, a H jelű pedig a Fő teret Kámonon át Herénnyel kötötte össze. 1951–1952-ben 4.45-től 21 óráig volt autóbusz-közlekedés, a járatok 30 percenként indultak a végállomásokról. A mentejegy a teljes vonalra 3, egy szakaszra 1 és 1,50 Ft között volt, távolságtól függően.¹⁷⁰ Meg kell még említeni a légitársaság által üzemeltetett Fő tér–repülőtéri járatot. 1955-ben a régi, elavult autóbuszt új Ikarus típusúra cserélte ki a légitársaság.¹⁷¹ A helyi járatú viszonylatok száma az 1950-es évek elején e három maradt.¹⁷² A megyei tanács közlekedési osztályának vizsgálata alapján új helyi járatok beindítása ebben az időszakban Olad, Sorokmajor, Zanat és a 11-es Huszár úton Kámon felé látszott indokoltnak.¹⁷³ 1955-ben azonban csak eggyel, a K jelű kámonival (Fő tér–11-es Huszár út–Kámon) emelkedett a szombathelyi viszonylatok száma. Ebben az évben a 13 km hosszú három vonalon (a repülőtéri nélkül) a négy autóbusz 816 700 utast szállított.¹⁷⁴ A C és

¹⁶⁴ Bálint 1985.

¹⁶⁵ MNL VML SZVPK 50 516/1948. sz.

¹⁶⁶ Villamos vagy autóbusz? *Nyugati Kis Újság* 1947. február 2. 3.

¹⁶⁷ MNL VML SZVPK 50 516/1948. sz.

¹⁶⁸ Ismét előtérbe került Szombathelyen az autóbuszközlekedés beindítása. *Nyugati Kis Újság* 1947. április 4. 2; Szebb lesz mint volt... A romváros üszkeiből életre kel a Nagy-Szombathely. *Új Vasvármegye* 1947. december 25. 5.

¹⁶⁹ MNL VML VMT ÉKO 36-11/1952. sz.; 71-12/1952. sz.; Kalocsai 1999: 7.

¹⁷⁰ Menetrend 1951/1952. téli: 664.

¹⁷¹ Szombathely közlekedése. Előadás a TIT klubjában. *Vas megye* 1955. május 27. 5.

¹⁷² Menetrend 1951/1952. téli: 655.

¹⁷³ MNL VML VMT ÉKO. 71-12/1952. sz.

¹⁷⁴ Az Autóközlekedési Vállalat közleménye. *Vas megye* 1955. február 12. 4; Statisztika 1957: 193; Menetrend 1955/1956. téli: 1007.

a H viszonylaton Rába Speciál, a K jelűn Csepel fapados autóbusz járt.¹⁷⁵ Utóbbi, „fakarusz”-nak nevezett jármű lényegében csak abban különbözött a Csepel teherautóktól, hogy a rakodótér helyén egy kocsiszekrény volt fapadokkal, amelybe hátul létrán lehetett felmászni. Nonszensz, hogy tömegközlekedésben ilyen járművet használtak.¹⁷⁶ Összehasonlításképp: 1955-ben Győrben hét, Székesfehérváron hat, Nagykanizsán és Zalaegerszegen egy-egy helyi járatú viszonylat üzemelt.¹⁷⁷ Nagyobb rendezvények alkalmával, például a szabadtéri színpad előadásai után, a villamosok mellett autóbusz-különjáratok szállították haza a „dolgozókat” a herényi, a szőlősi és a vasúton túli városrészekbe.¹⁷⁸ 1955-ben munkanapokon már 22.30-kor és 22.48-kor indultak az utolsó járatok, megkönnyítve a délutáni műszakban dolgozók hazajutását.¹⁷⁹ 1956. június 3-ával megszűntek a Fő téri helyi járatú megállóhelyek, a térre becsatlakozó Bejczy István utcában megnyitott forgalmi iroda elé helyezték át őket.¹⁸⁰ A helyi tömegközlekedési járatok még nem érték el a vasúton túli városrészt, ahol a családi házas övezetek mellett számos gyár és üzem (szövőgyár, MÁV Járműjavító Üzem, fűtőház, vágóhid, fűrésztelep) működött, valamint az ekkor immár öt éve Szombathelyhez csatolt Olad és Újperint városrészeket sem.¹⁸¹

A tömegközlekedés színvonalára lehet következtetni abból, hogy Szombathelyen 1953-ban a „helyi forgalmat mindössze 8 db villamos és 2 db autóbusz látja el. A két autóbusz észak déli irányban közlekedik, ez azonban még ezen az útvonalon sem tudja a forgalmat lebonyolítani és gyakran megtörténik, hogy a város felé igyekvő dolgozókat a 2. 3. megállóban már nem tudja a kocsis zűfolttsága miatt felvenni”.¹⁸² A sajtó is gyakran foglalkozott a gondokkal: „az is probléma, és vitára ad okot vajon kiket engedjenek felszállni a csúcsforgalmi időben: a bérleteseket vagy azokat, akik esetenként váltanak jegyet”.¹⁸³ A régi autóbuszok gyakran meghibásodtak, és pótalkatrész hiányában olykor napokig álltak.¹⁸⁴ A cenzúrázás¹⁸⁵ ellenére panaszok sokasága jelent meg a helyi sajtóban: az autóbuszok nem álltak meg a megállóknál, még ha volt is hely a kocsikban – ily esetben akár több kilométernyi gyaloglás várt az utasokra, bérlettel a zsebükben; nem menetrend szerint közlekedtek a járatok, és esetenként jelzés ellenére továbbvitték az utasokat; a személyzet udvariatlanul viselkedett; a megálló-

¹⁷⁵ MNL VML VMT ÉKO 744-18/2/1955. sz.

¹⁷⁶ Kalocsai – Krilov (szerk.) 1999: 136.

¹⁷⁷ Menetrend 1955/1956. téli: 1006–1007.

¹⁷⁸ Villamos- és autóbusz-különjárat a szabadtéri színpadtól. *Vas megye* 1955. június 11. 6.

¹⁷⁹ Az Autóközlekedési Vállalat közleménye. *Vas megye* 1955. február 12. 4.

¹⁸⁰ Autóbusz-megállóhelyek áthelyezése. *Vas megye* 1956. június 2. 4.

¹⁸¹ MNL VML VMT ÉKO 74-20/1956. sz.

¹⁸² MNL VML VMT ÉKO 71-8/1953. sz.

¹⁸³ Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5.

¹⁸⁴ MNL VML VMT ÉKO 744-42/1952. sz.; Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5.

¹⁸⁵ Németh Imrének, a vállalat egykori dolgozójának, megbízott igazgatójának 1998. július 13-i visszaemlékezése szerint a megyei lap szerkesztősége a lakossági panaszok megjelentetése előtt egyeztetett a közlekedési vállalattal.

helyeken nem volt menetrendtábla stb.¹⁸⁶ E sajtóhírek jól tükrözik a korabeli szombathelyiek kiszolgáltatottságát, és következtetni lehet belőlük arra, hogy – a szocialista rendszer okozta egyéb gondok mellett – a tömegközlekedési szolgáltatások színvonala mennyire keseríthette meg a lakosság mindennapjait, közérzetét, hangulatát.

A megyei tanács Szombathely közlekedésfejlesztési tervének 1956. február 25-i tárgyalása során szükségesnek tartotta az autóbuszok számának növelését. Mivel az autóbuszok esetében egy vállalat üzemeltette a helyközi és a helyi járatokat, többször előfordult, hogy az előbbi vonalakon meghibásodott járműveket a helyi járatokon szolgálókkal helyettesítették. Ilyenkor a városi vonalakon mindenféle tájékoztatás nélkül kimaradtak a járatok. A helyi tömegközlekedés megbízhatósága és fejlesztése érdekében tanácsi közlekedési vállalatot javasoltak létrehozni, amely az autóbusz- és a villamosvasúti üzemet egyesítené. Hivatkoztak arra, hogy korábban a villamosvasút üzemeltette a helyi autóbuszjáratokat is. Jelezték mindezt a Város- és Községgazdálkodási Minisztérium felé 1956 márciusában, a tárca viszont nem támogatta a tervet.¹⁸⁷ 1956-ban a megyei tanácson ankétot tartottak Szombathely közlekedéséről, amelyen a városi tanács, a megyei és a városi pártszervek képviselői is megjelentek. A felmerült problémák: túlszűfolttság, járatkimaradások az autóbuszoknál, mielőbbi hálózatbővítési igények a peremkerületek, a vasúton túli városrész felé.¹⁸⁸

1956 súlyos következményekkel járt a szombathelyi autóbusz-közlekedésre nézve, járműveket raboltak el, gumi- és üzemanyaghiány súlyosbította a helyzetet. 1957 elején még csak tervezték a hajnali helyi járatok újraindítását.¹⁸⁹ A *Közlekedési Közlöny* 1957 márciusában is még a következőket írta a MÁVAUT-tal kapcsolatosan:

„A közforgalmú autóbuszjáratok terén első törekvésünk az, hogy az 1956. október 23. előtti forgalmi színvonalat újra elérjük. [...] Azokon a vonalakon, ahol a forgalom már megindult, a járatoknak csak 70-75%-a közlekedik.”¹⁹⁰

Az év közepére Szombathelyen már helyreállt a forradalom előtti állapot, sőt új Ikarus 31-es autóbuszokat kapott a város, ezért új helyi viszonylatokat nyitottak Olad és az erdei iskola felé.¹⁹¹ A továbbiakban a helyi autóbusz-közlekedés

¹⁸⁶ A „Vasmegeye” elintézte. *Vasmegeye* 1953. november 27. 3; Schaffer Józsefné 1953: A MÁVAUT vezetőinek figyelmébe. *Vasmegeye* 1953. december 4. 4; A MÁVAUT figyelmébe. *Vasmegeye* 1954. február 28. 7; Mégint az autóbusz. *Vasmegeye* 1955. január 12. 4; Javaslatok az autóbusz-közlekedés javítására. *Vasmegeye* 1956. június 16. 4; Miért nem állt meg az autóbusz? *Vas Népe* 1957. szeptember 7. 6.

¹⁸⁷ MNL VML VMT ÉKO 74-20/1956. sz.

¹⁸⁸ Ankét Szombathely közlekedésének megjavításáról. *Vasmegeye* 1956. február 28. 3.

¹⁸⁹ Sokak kívánsága teljesül: több vonalon megindul az autóbuszjárat. *Vas Népe* 1957. január 25. 3.

¹⁹⁰ Ivócs Béla 1957: Az autóközlekedés feladatai 1957-ben. *Közlekedési Közlöny* 1957. március 17. 199.

¹⁹¹ Utcáinkon szaladnak. *Vas Népe* 1957. július 19. 6; Új autóbuszjáratok Szombathelyen. *Vas Népe* 1957. július 28. 1; Új autóbuszjárat indul Szombathelyen. *Vas Népe* 1957. szeptember 28. 5.

terén jelentős előrelépés történt. 1958-ban áttértek a viszonylatjelzésnél a számozásra.¹⁹² A helyi járatú autóbusz-állomást 1960-ban a Bejczy utcából a közeli Rákóczi utca elejére helyezték át.¹⁹³ 1958 és 1961 között sikerült az újperinti és vasúton túli városrészeket is bekapcsolni a tömegközlekedésbe.¹⁹⁴ 1962 szeptemberétől a tüdőkórházi járat elsőként lett kalauz nélküli, perselyes.¹⁹⁵ A helyi járatú viszonylatok száma az 1958. évi hatról (a repülőtérivel együtt)¹⁹⁶ 1968-ra már 12-re emelkedett. A repülőtérre is már a MÁVAUT indította a járatokat. Az autóbuszvonalak a városközpontból csillagszerűen vezettek a külvárosok felé.¹⁹⁷ Összehasonlításképp: 1968-ban Győrben 17, Nagykanizsán 9, Sopronban 7, Veszprémben 12, Zalaegerszegen pedig 8 helyi autóbusz-viszonylat üzemelt.¹⁹⁸ 1966. július 1-jétől a helyi járatú autóbuszokon 2 Ft, a repülőtéri járaton 4 forint volt a viteldíj.¹⁹⁹ Ebben az évben 1 kg élő csirke átlagára 30 Ft 7 fillér, 1 kg burgonyáé 2 Ft 93 fillér, a tej literje 4 Ft, a tojás darabja 1 Ft 79 fillér volt a helyi piacon.²⁰⁰

Szombathely tömegközlekedésében nagy jelentőségű volt, hogy 1965. augusztus 20-án átadták a korszerű Ady Endre téri autóbusz-pályaudvart, ahonnan a helyközi járatok mellett helyieket is indítottak.²⁰¹ Rövid ideig érdekes színfoltjai voltak Szombathelynek azok a városnéző mikrobuszok, amelyeket 1964-től a nyári kulturális rendezvények alkalmával járatnak.²⁰² Továbbra is a közlekedési tárcától kellett kérni, hogy a szükségleteknek megfelelően új autóbuszokat kaphasson a város.²⁰³ A sajtóban sajnos csak ritkán jelent meg az AKÖV hasonló tartalmú közleménye: „A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Vezérigazgatósága az 1968. évi autóbuszfejlesztési programnak megfelelően december 23-i beérkezéssel biztosított két Ikarusz 630. típusú autóbust Szombathely város közlekedéséhez.”²⁰⁴ 1969-ben 14 helyi járatú autóbusz járta a város utcáit, ebből 3 volt csuklós, a többi IK 630-as. Csúcsidőszakban a hely-

¹⁹² Menetrend 1958. nyári: 31.

¹⁹³ Közlemény. *Vas Népe* 1960. március 30. 4.

¹⁹⁴ MNL VML VMT ÉKO 30 466/1962; Újabb városrészt kapcsolnak be az autóbuszforgalomba Szombathelyen. *Vas Népe* 1959. október 11. 1; Két új autóbusz helyijárat indul ma Szombathelyen. *Vas Népe* 1959. október 18. 5.

¹⁹⁵ Az olvasók fóruma. Adják ki lebélyegezve. *Vas Népe* 1962. szeptember 29. 5; Forintos járat. *Vas Népe* 1962. október 11. 6.

¹⁹⁶ Menetrend 1958. nyári: 31.

¹⁹⁷ Menetrend 1967: 31; Menetrend 1968: 31.

¹⁹⁸ Menetrend 1967: 30–31.

¹⁹⁹ Az új közlekedési viteldíjak. *Vas Népe* 1966. május 28. 5.

²⁰⁰ Statisztika 1966: 248.

²⁰¹ Közlemény. *Vas Népe* 1965. augusztus 18. 6.

²⁰² Két hétre mikrobuszt kap Szombathely. *Vas Népe* 1964. augusztus 5. 5; Hétfőn indul a mikrobusz. *Vas Népe* 1964. augusztus 9. 12; Vendégünk a mikrobusz. *Vas Népe* 1965. augusztus 13. 1; Mikrobusz – Szombathelyen. *Vas Népe* 1967. augusztus 8. 5.

²⁰³ Szombathely új autóbuszai. *Vas Népe* 1959. augusztus 14. 1; Újabb városrészt kapcsolnak be az autóbuszforgalomba Szombathelyen. *Vas Népe* 1959. október 11. 1; Két autóbusszal. *Vas Népe* 1967. január 29. 12.

²⁰⁴ Mikor indul a busz-körjárat Szombathelyen? *Vas Népe* 1967. február 15. 4.

közi járatok autóbuszai segítettek be. A viszonylatok száma ekkor elérte a 13-at, a hálózat hossza pedig a 43,4 km-t. A legkisebb követési idő az 1-es (szentkirályi) viszonylaton volt, 20 perc. Az autóbuszok kihasználtsága a 21,2%-kal jócskán elmaradt a villamosokétól.²⁰⁵ A fejlődés ellenére továbbra is nagyon sok gond merült fel a helyi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatban. A problémákat az 1960-as években a helyi sajtó karikatúrákkal gyakran kifigurázta.²⁰⁶

A vizsgált időszak végére a város közigazgatási belterületének 85%-át elérte a tömegközlekedés, a belterület 38%-a 30 percen belüli járatsűrűséggel rendelkezett.²⁰⁷ Az 1969. évi 50 276 főt érintő hivatásforgalmi felmérés szerint (2. táblázat), amely a gyárakra, a nagyobb üzemekre és közintézményekre, valamint a középiskolákra terjedt ki, Szombathelyen leginkább gyalog és kerékpáron mentek munkába, iskolába.²⁰⁸ Ennek hátterében a már korábban is ismertett tömegközlekedési hiányosságok álltak: a sok utas miatt a járatok lassúsága és zsúfoltsága, a villamosvasút rövid útvonala, az autóbuszok ritka követési ideje, valamint az, hogy a szombathelyi távolságok – a peremkerületeket leszámítva – nem készítették hosszú gyaloglásra, kerékpározásra.

1. kép

A herényi vonalon



103. alkalommal nem vette fej a 7 órás busz...

Forrás: Vas Népe 1964. március 21. 8.

2. kép

Hajnali töprengés



Jön, nem jön...

Forrás: Vas Népe 1964. május 27. 4.

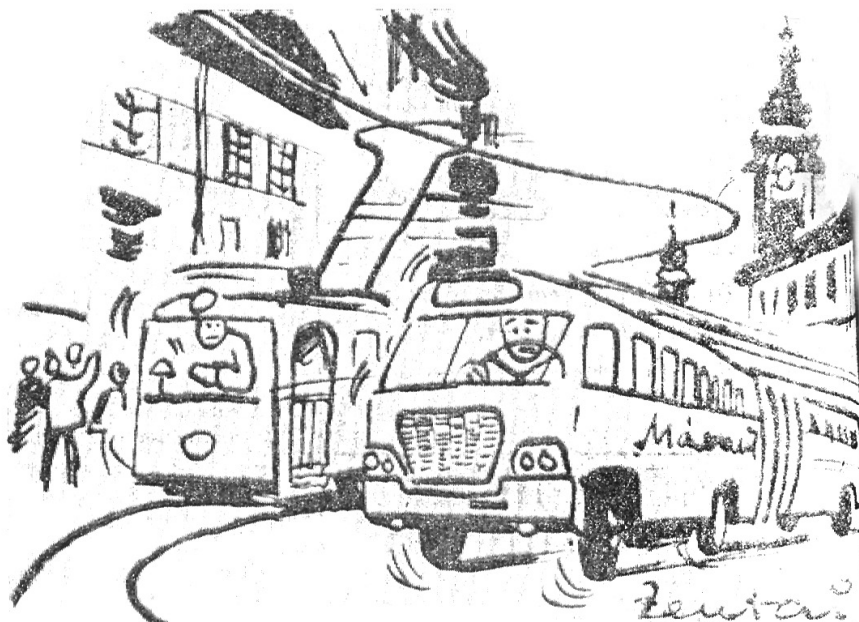
²⁰⁵ Nagy – Veress 1970: 9, 20.

²⁰⁶ A herényi vonalon. *Vas Népe* 1964. március 21. 8; Hajnali töprengés. *Vas Népe* 1964. május 27. 4.

²⁰⁷ Nagy – Veress 1970: 21.

²⁰⁸ Nagy – Veress 1970: 22.

Akikről sokat beszélnek



A nagy versenyfutás Szombathelyen.

(Zentai Pál rajza)

Forrás: *Vas Népe* 1968. szeptember 17. 6.

Szombathely városi közlekedésére nézve meghatározó jelentőségű volt az 1968. évi országos közlekedéspolitikai koncepció, amely kimondta Budapesten és a vidéki városokban is az autóbusz-közlekedés fejlesztését és „az egyvágányú villamosvasúti vonalnak a fokozatos megszüntetését”.²⁰⁹ Ezt követően a helyi kommunista politikai vezetés szolgálékúen azon dolgozott, hogy mindent megtegyen a szombathelyi lakosság által oly kedvelt villamosközlekedés felszámolásáért. Még az országgyűlés el sem fogadta az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepciót, Szombathelyen már arra készültek, hogy a villamosvasútról az utasokat autóbuszokra csalogassák át, és ezáltal kellő indokot találjanak a villamosközlekedés felszámolására. 1968. szeptember 1-jén csúcsidőben 10 perces követési idővel csuklós autóbuszokat állítottak forgalomba a villamos útvonalán. Az új autóbuszok viszont nagyrészt üresen jártak, s rövidesen megszüntették e 7-es számú viszonylatot. A tömegközlekedési eszközök megmérettetésében ekkor a villamos győzött. Az utasok nem pártoltak át a drágább viteldíjú járművekre, ebben szerepet játszott az is, hogy elégedettebbek voltak a villamosvasúttal, a nyújtott

²⁰⁹ Iványi – Pál – Tóth 1986: 63. A teljes dokumentum: A magyar közlekedéspolitika koncepciója. *Közlekedési Közlöny* 1968: 24–45. 846–872.

szolgáltatással, az alkalmazottak udvariasságával stb., az autóbusz-közlekedésre viszont nagyon sok panasz volt.²¹⁰ A szóban forgó törekvés 1974-ben járt végül eredménnyel, amikor a városi tanács – a központi akaratnak megfelelően – megszavazta a villamosvasút megszüntetését.²¹¹

2. táblázat

Szombathely hivatásforgalmi közlekedésének adatai 1969-ben

Az utazás neve	Helyi		Vidéki		Összesen	
	Fő	%	Fő	%	Fő	%
Gyalog	14 646	42,4	12 464	79,4	27 110	54
Kerékpárral	13 206	38,2	1 264	8,1	14 470	28,8
Tömegközlekedéssel	4 494	13	1 402	8,9	5 896	11,6
Egyéni gépjárművel	2 226	6,4	574	3,6	2 800	5,6
Összesen	34 572	68,6	15 704	31,4	50 276	100

Forrás: Nagy – Veress 1970: 22.

MENTÁLIS TÉRHASZNÁLAT

Végezetül érdemes kitérni a szombathelyiek fejében lévő térképzetre, más szóval a mentális térhasználatra. A távolságok megadásánál gyakran fogalmaztak úgy, hogy az úti cél két vagy három villamosmegállónyira található. Ekkora távra általában még nem szálltak villamosra Szombathelyen. A városon belül igazán messzinek, nagy távolságra lévőknek a becsatolt falvak területét és a Jáki úti új köztemetőt tartották. Milyen logika szerint közlekedtek? Befolyásolta azt az időjárás, valamint az is, hogy az útra kelő rendelkezett-e kerékpárral. Sokak térhasználatára jellemző volt, hogy útjukat – a már említett módon – többnyire a gyalogos és a villamosközlekedés kombinációjával tervezték meg.

Az új politikai hatalomnak tetsző utcaneveket a lakosság többnyire nem vette át. A mindennapi szóhasználatban továbbra is megmaradtak a megszokott nevek. Egy szombathelyi általában úgy fogalmazott, hogy a Fő (Köztársaság helyett) térre utazott villamossal, a Király (Bajcsy-Zsilinszky) utcában nézegette

²¹⁰ Csuklósok startja. *Vas Népe* 1968. szeptember 1. 12; Utazzon kényelmesen, gyorsan csuklós-autóbuszon. *Vas Népe* 1968. augusztus 25. 11.

²¹¹ A megszüntetésről: MNL OL KPM IFO 460 259/1974. sz.; MNL VML Szombathely Város Tanácsa, Tanácsülési jegyzőkönyvek, 3/1974/II. 21. sz.; Udvardi Gyula 1974: A tanács elfogadta Szombathely 1974. évi fejlesztési tervét és költségvetését. *Vas Népe* 1974. február 22. 13. A szavazás mikéntjéről egy városi legenda él a köztudatban. Eszerint a tanácsülés első körben nem szavazta meg a villamosvasút megszüntetését, ekkor a párttag tanácsstagok pártfeladatba kapták a határozat megszavazását. Erről a korabeli iratanyag nem, csak a rendszerváltás utáni saját tudósított: Treiber Mária 1994: Kései villamossírató. *Vas Népe* 1994. augusztus 19. 11.

a kirakatokat, a Szent Mártonban (Tolbuhin) találkozott ismerősével stb. Kisgyermekként számomra furcsa volt, hogy azon a városrészen, ahol felnőttem, más utcaneveket használtak az ismerősök, szomszédok, mint amiket az utcanévtáblákon lehetett olvasni: Lőcse (Korvin Ottó), Pozsony (Gőgös Ignác), Nadas Róbert (Alkotás) utca stb.

* * *

Magyarországon – és így Szombathelyen is – 1945 után a közlekedés más irányú fejlődése indult meg, mint a vasfüggönyön túli területeken. A járművek száma, műszaki színvonala, a tömegközlekedés minősége terén jelentőssé vált a lemaradásunk. Ma már szinte elképzelhetetlenek a korabeli helyi közlekedési és térhasználati viszonyok: a tömegközlekedés csak a város egy kis részét tárta fel, a peremkerületeket csak alig, jellemző volt a zsúfoltság, a villamosok lépcsőin való utazás, a rossz utak. Mindezek jelentősen megnövelték a lakosság mindennapi nehézségeit és hatással voltak a közhangulatra, közérzetre.

A vizsgált kor Szombathelyének közlekedésére jellemző volt, hogy kevés pénz jutott a polgári korból öröklött közlekedési infrastruktúra bővítésére, fejlesztésére. A város közlekedésére vonatkozó fontos döntések nem helyben születtek, a település ki volt szolgáltatva a központi akaratnak, erre a legmegfelelőbb példaként a villamosvasút megszüntetése hozható.

Végbement a közlekedés tömegessé válása. A gyalogosok és kerékpárosok túlsúlya, valamint a tömegközlekedés meghatározó szerepe volt a domináns a városi közlekedésben. Ekkoriban természetes volt gyalog vagy kerékpárral járni, e közlekedési módok számára kedvezett a város nem túl nagy területi kiterjedése is. A város terület- és lakosságnövekedésével, az ingázókat vonzó ipar fejlődésével Szombathely közlekedésének, különösen tömegközlekedésének fejlődése nem tartott lépést. A csúcsra járatott villamosvasút mellett kezdetét vette az autóbusz-hálózat kiépítése. Az 1960-as évekre kiépült tömegközlekedési hálózat könnyítette és gyorsította a városi tér használatát. Ugyanakkor a tömegközlekedési szolgáltatások színvonala elmaradt a polgári korban megszokottól, a zsúfolt járművek, az autóbuszok járatkimaradásai stb. miatt minőségük csak alacsony szintűnek tekinthető. A közlekedési igények, a fizetőképes kereslet és a nyújtott szolgáltatások nem voltak összhangban. Emiatt is lehetett jelentős a városban a gyalogos és a kerékpáros közlekedés, valamint ezért nem alakult ki a tömegközlekedés túlsúlya. A közhasználatú közlekedésben a magánszférát felszámolták. Az autóbuszokat, teherautókat és a taxikat egy nagy állami vállalatba, az AKÖV-be tömörítették, a villamosvasút viszont a városi tanács kezelésében működött. A közlekedésre is rányomta bélyegét a politika: a dolgozók munkaversenye, a kiváltságosok díjmentes utazása, a munkásmozgalmi szimbólumok használata (vörös csillag, vörös zászló). Kismértékű változás 1958 után figyelhető meg a magánautózás engedélyezésével, a nagy befogadóképességű villamosok

forgalomba állításával, az autóbuszvonalak számának növelésével. A városi térhasználatban a magángépjárművek csak jelentéktelen szerepet játszottak.

A vázolt problémák ellenére, a villamosvasútnak köszönhetően a szombathelyi tömegközlekedés színvonalát tekintve a korabeli Dunántúlon az élmezőnybe tartozott. Az ország e jelentős részén csak Pécssett jártak még villamosok az 1960. évi megszüntetésükig. A többi városban csak autóbuszok közlekedtek, amelyeknek ritkább volt a követési idejük, mint a szombathelyi villamosoknak. A villamosvasút ugyanakkor az évszakoktól függetlenül megbízható és sűrű közlekedési lehetőséget biztosított kora hajnaltól késő estig, ezáltal széles közönség számára könnyítette és gyorsította meg a városi tér használatát.

Szombathely példája azt mutatja, hogy a vizsgált korban a városi térhasználatban nem érvényesült a tömegközlekedés túlsúlya. D. M. Smith bevezetőben említett megállapítása azonban nemcsak Szombathelyre, hanem a korabeli dunántúli kis- és középvárosokra (Győr, Nagykanizsa, Sopron, Veszprém, Zalaegerszeg stb.) sem volt jellemző a szocialista korszak első két évtizedében. A Dunántúlon egyedülként ekkor már százezer feletti népességével nagyvárosnak számító Pécsre és a fővárosra vonatkozó megállapításokhoz még további kutatásokra van szükség.

FORRÁSOK

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Igazgatási Főosztálya (KPM IFO) iratai, 1974.

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közúti Vasúti Főosztálya (KPM KVFO) iratai, 1949–1950.

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Tanácsi Közlekedési Főosztálya (KPM TKFO) iratai, 1957, 1964.

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára (MNL VML)

Vas Megye Tanácsa Építési és Közlekedési Osztály (VMT ÉKO) iratai, 1953–1962.

Szombathely Város Tanácsa Építési és Közlekedési Osztály (SZVT ÉKO) iratai, 1949–1956.

Szombathely város polgármestere iratai. Közigazgatási iratok (SZVPK), 1948.

Szombathelyi Villamosvasút (SZVV) iratai, 1945–1950.

Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbírószági iratok, 1945.

Savaria Múzeum Történeti Osztály (SM TO)

Fotótár 9504. sz. fénykép.

M 114. sz. A villamosvasút háborús kárainak helyszíni szemléjéről készült jegyzőkönyv (1945. május 8.).

- Adatok 1916: *Adatok a vasutak 1916. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1916. évi összesített eredményekről*. K. n., Budapest, 1919.
- Menetrend 1951/1952. téli: *Hivatalos menetrendkönyv. A magyar vasutak, hajó-, légi és autóbusszjáratok hivatalos menetrendje. Téli kiadás. Érvényes 1951. október 7-től 1952. május 17-ig*. MÁV, Budapest, 1951.
- Menetrend 1955/1956. téli: *Hivatalos menetrendkönyv. A magyar vasutak, hajó-, légi és autóbusszjáratok hivatalos menetrendje. Téli kiadás. Érvényes 1955. október 2-től 1956. június 2-ig*. MÁV, Budapest, 1955.
- Menetrend 1958. nyári: *Hivatalos autóbussz menetrend. Nyári kiadás. Érvényes 1958. június 1-től 1958. szeptember 27-ig*. MKPM Országos Autóbusszmenetrend- és Díj-szabályszerkesztőség, Budapest, 1958.
- Menetrend 1967: *Hivatalos autóbussz menetrend. Érvényes 1967. május hó 28-tól 1968. május hó 25-ig*. KPM AV, Budapest, 1967.
- Menetrend 1968: *Hivatalos autóbussz menetrend. Érvényes 1968. május hó 26-tól 1969. május hó 31-ig*. Autóközlekedési Tröszt, Budapest, 1968.
- Népszámlálás 1949: *1949. évi népszámlálás. 8. kötet. A foglalkozási statisztika részletes eredményei*. KSH, Budapest, 1950.
- Népszámlálás 1960: *1960. évi népszámlálás. 3. kötet. Vas megye személyi és családi adatai*. KSH, Budapest, 1962.
- Statisztika 1956: *Vas megye fontosabb statisztikai adatai, 1956*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1957.
- Statisztika 1957: *Vas megye fontosabb statisztikai adatai, 1957*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1958.
- Statisztika 1965: *Vas megye statisztikai évkönyve, 1965*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1966.
- Statisztika 1966: *Vas megye statisztikai évkönyve, 1966*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1967.
- Statisztika 1968: *Vas megye statisztikai évkönyve, 1968*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1969.

Közlekedési Közlöny, 1945–1968.

Magyar Közlöny, 1950–1955.

Nyugati Kis Újság, 1946–1948.

Szabad Vasmegye, 1945–1946.

Új Hang, 1946.

Új Vasvármegye, 1946–1948.

Vasmegye, 1948–1956.

Vasvármegye, 1930.

Vas Népe, 1957–1974, 1994.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Á. Varga László (főszerk.) 2010: *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. V.* Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- Bálint Sándor 1985: A BART története 1937-től 1947-ig. In: Veress István (főszerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve. VII. kötet, 1983–1984.* KÖZDOK, Budapest, 441–450.
- Bálint Sándor 1986: *Autózásunk hőskora.* (Gondolat zsebkönyvek.) Gondolat Kiadó, Budapest.
- Bán Dávid 2011: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig.* Matura TN – L'Harmattan, Budapest.
- Bencze Géza – Koroknai Ákos – Sudár Kornélia – Szekeres József (szerk.) 1987: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I.* Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Berend T. Iván 1971: Fordulópont és ellentmondások az urbanizációban. *Valóság* (15.) 12. 10–18.
- Békési Sándor 2007: Városi mobilitás hálózatban. Gondolatok és adatok a bécsi tömegközlekedés kialakulásáról. In: Á. Varga László (főszerk.): *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. II.* Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 39–62.
- Feiszt György 1995: *Szombathely utcanévei és utcanévvaltozásai.* (Acta Savariensia 11.) Szombathely Megyei Jogú Város, Szombathely.
- French, R. Antony 1979: The Individuality of the Soviet City. In: French, R. Antony – Hamilton, F. E. Ian (eds.): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy.* John Willey and Sons, New York, 73–104.
- French, R. Antony – Hamilton, F. E. Ian (eds.) 1979: *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy.* John Willey and Sons, New York.
- Frisnyák Zsuzsa 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000.* (História könyvtár, kronológiák, adattárak 7.) História – MTA TTI, Budapest.
- Frisnyák Zsuzsa 2011: *Közlekedés, politika, 1945–1989.* MTA TTI, Budapest.
- Germuska Pál 2003: Ipari város, új város, szocialista város. *Korall* (4.) 11–12. 239–259.
- Gyáni Gábor 2007: „Térbeli fordulat” és a várostörténet. *Korunk* (18.) 7. 4–12.
- Hamilton, F. E. Ian – Burnett, Alan D. 1979: Social Processes and Residential Structure. In: French, R. Antony – Hamilton, F. E. Ian (eds.): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy.* John Willey and Sons, New York, 1–21.
- Horváth Ferenc 1971: Szombathely város képviselőtestülete és bizottságai, 1860–1944. In: Bónis György (szerk.): *Tanulmányok a magyar helyi önkormányzat múltjáról.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 335–364.
- Horváth Sándor – Kránitz József – Péter Lajosné 1988: *Vas megye közigazgatási beosztása, 1945 – 1950 – 1987.* Vas Megyei Tanács, Szombathely.
- Horváth Sándor 2010: Városi terek és térhasználat változása Szombathelyen a szocialista korszakban (1945–1973). In: Feiszt György (szerk.): *Tanulmányok Szombathely történetéről, 1945–1990.* (Acta Savariensia 21.) Szombathely Megyei Jogú Város, Szombathely, 85–110.
- Iványi Árpád – Pál József – Tóth László 1986: *Közlekedéspolitikai – közlekedés-gazdaságtan.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó – Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

- Jöchner, Cornelia (Hrsg.) 2008: *Räume der Stadt. Von der Antike bis Heute*. Reimer Verlag, Berlin.
- Kalocsai Péter 1999: Az államilag szervezett közhasználatú autóközlekedés kezdetei Vas megyében 1949 és 1957 között. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények* (26.) 2. 5–21.
- Kalocsai Péter – Krilov István (szerk.) 1999: *50 évünk. A Vasi Volán Rt. és jogelőd vállalkozásainak története, 1949–1999*. Vasi Volán Rt., Szombathely.
- Kalocsai Péter 2005: A szombathelyi villamosvasút járműparkja (1897–1974). *Lapok Szombathely Történetéből* 131. 1–16.
- Kalocsai Péter 2011: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914*. Vasi Múzeumbarát Egyesület, Szombathely.
- Konrád György – Szelényi Iván 1971: A késleltetett városfejlesztés társadalmi konfliktusai. *Valóság* (15.) 12. 19–35.
- Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 1989: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. II–III. köt. 1919-től 1985-ig*. Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Kovacsics József 1993: *Magyarország történeti statisztikai helységnévtára. 4. kötet. Vas megye*. MTA, Budapest.
- Läpple, Dieter – Mückenberger, Ulrich – Oßenbrügge, Jürgen (Hrsg.) 2010: *Zeiten und Räume der Stadt. Theorie und Praxis*. Budrich Verlag, Opladen.
- Matzerath, Horst 1996: Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung. In: Matzerath, Horst (Hrsg.): *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*. (Städteforschung, Reihe A, Bd. 41.) Böhlau Verlag, Köln – Weimar – Wien, VII–XX.
- Melega Miklós 2012: *A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában*. (Archivum Comitatus Castriferrei 5.) Vas Megyei Levéltár, Szombathely.
- Nagy Károly – Veress Albert 1970: *Szombathely város komplex közlekedésfejlesztési terve. Rövidített műszaki leírás*. (Kézirat.) UVATERV, Budapest.
- Schivelbusch, Wolfgang 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Szécsényi Mihály 2009: Kalauznók konfliktusai a villamoson. Társadalmi nem és térhasználat Budapesten 1915–1920. *Sic Itur Ad Astra* (20.) 60. 149–179.
- Valuch Tibor 2001: *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében*. Osiris Kiadó, Budapest.

Molnár Gergely

A vasút népességre tett hatása a 20. század második felében Kecskemét környékén

A vasúthálózat kiépülésével hazánkban a vasút – fokozatos térnyerését követően – a 20. század elejére a helyközi utazás és szállítás legfontosabb és leggazdaságosabb közlekedési ágazatává válva, mind a polgárság, mind a parasztság életmódjában és társadalmában alapvető változásokat okozott. Bár a monarchia idejéről, valamint a két világháború közötti, a magyar vasút fénykoraként emlegetett korszakról többtucatnyi közlés jelent meg, amelyek a vasút pozitív hatásának bemutatására helyezik a hangsúlyt, addig a szintetizáló monográfiák és a valamennyi hatást rendszerező kis- és középtáji vizsgálatok egyaránt váratnak magukra. E közlések alig szólnak továbbá a hagyományos népi kultúra felszámolásában, sematizálásában játszott hatásokról, a környezetszennyezésről általában a negatívumokról.¹ A vasúttörténeti, technikátörténeti összefoglalások pedig még napjainkban is túlsúlyban vannak a társadalomtörténeti fókuszú közelítésekkel szemben, noha a társadalomtörténettel és életmódváltozásokkal való összekapcsolódásuk miatt közöttük is találhatók társadalomtudományi szempontból is értékes munkák.²

Alig feltártak a 20. század második fele közlekedési viszonyainak társadalmi összefüggései is, miközben az 1950-es évektől előbb fokozatosan a szervezett közúti szállítás (tehergépkocsi, autóbusz), az 1970-es évektől pedig ugrásszerűen az egyéni közúti közlekedés járművei váltak mind meghatározóbbakká, több-kevesebb időeltolódással, a köznépi szállításban is. A vasúti közlekedés éppen az általános eszközváltás előtt, illetve vele párhuzamosan érte el a maximumát.³

¹ A korábbi publikációk általános ismertsége miatt itt csupán néhány, az utóbbi időben megjelent, különböző tudományterületek által írt összegzésre utalok: Balázs 2010 (szemiotika), Bali – Máté (szerk.) 2008 (néprajz), Bán 2011 (antropológia), Flórián (szerk.) 2010 (néprajz, történettudomány), Majdán 2010b (kulturáltörténet), Sári 2011 (muzeológia, néprajz), Szilágyi 2009 (néprajz); illetve saját, készülő disszertációm is e témakört elemzi.

² A vasúttörténeti munkák közül például Horváth 1995a (a Kecskemét környéki vasutak története, számos társadalomtudományi utalással, sajnos csupán 1919-ig készült el), Kubinszky – Nagy – Turóczy 2009 (az egykori vasúti mellékvonalak működése és megszűnése, további sorsa), Lovas 2003 (vonalhálózat története és az órházi személyzet, a bakterok társadalma).

³ A vasúti személyszállítás 1970-ben érte el maximumát évi 526 964 000 fővel (1950: 256 875 000, 1990: 210 581 000). A vasúti áruszállítás maximuma 10 évvel később, 1980-ban: 129 827 tonna (1950: 41 762, 1990: 87 722). Mindez néhány évnyi eltéréssel az összesített közlekedési maximumokkal is egybeesik (közúti áruszállítás 1980: 231 755 000 t (1950: 50 000 000 t alatt, 1990: 118 764 000 t; közúti személyszállítás: 1980: 710 252 000 fő). Az egy lakosra jutó közhasznú távolsági személyszállítási teljesítmény 1970-ben érte el maximumát, 2330 km/utas mennyiséggel, ebből a vasút 1586, a közút 698, a vízi közlekedés

Valójában a modernizálódó, folyamatosan növekvő sebességű közlekedési eszközök sűrűsödő hálózata a helyi társadalmak életét ekkor szötte át a legteljesebben. A mobilitás korábban sosem tapasztalt nagyságú növekedése, párhuzamosan a kommunizmus évtizedei alatt bekövetkező egyéb radikális életmódbeli változásokkal, nagy hatással volt az eredetileg elsősorban mezőgazdaságból élő mezővárosi-tanyasi társadalom gazdálkodására, valamint kulturális és társadalmi életére, vidék és város viszonyára is. A korszakkal foglalkozó kutatások a korabeli politikai közbeszédben is megjelenő, többnyire negatív felhangoktól kísért változásokra, jelenségekre helyezték a hangsúlyt, többek közt a tartósan magas szintű helyközi és távolsági ingázással járó társadalmi feszültségekre,⁴ a szovjet szocialista berendezkedésű vasút, illetve általában a közlekedéspolitikai bizonyos társadalmi kihatásaira,⁵ valamint az 1968-tól végrehajtott ún. közlekedéspolitikai koncepció társadalmi következményeire s az általa gerjesztett széleskörű ellenállás jelenségeire.⁶

A II. világháború utáni vasúti közlekedés, illetve annak hatása a paraszti társadalomra és mindennapokra nem vizsgálható ugyanazzal a megközelítéssel, mint az azt megelőző időszaké. A 20. század fordulója előtti évtizedek kapcsán még lehetséges volt tisztán a vasút és a közlekedéspolitikai gerjesztette hatásokat elemezni, bár már erre az időszakra vonatkozóan sem volt szerencsés. A jelenkor felé közeledve, a mezőgazdasági és ipari munkásság kényszerű szerkezetváltása következtében egyre kevésbé vizsgálható önálló hatóerőként a vasút, inkább csupán az életmódváltás egyik meghatározó szereplőjeként. A vizsgálathoz megkerülhetetlenek a szocialista iparosítás és urbanizáció, a téesszervezés, a közlekedéspolitikai koncepció, a motorizáció ellentmondásos jelenségei, ahogyan nem mellőzhetők a vizsgált település vagy terület speciális táji jellegzetességei sem.

Az egységes kép kialakítását nehezíti továbbá, hogy a tárgyalt időszakban azonos kistérségben belül is egyébként évszázadnyi különbséggel végbemenő jelenségek zajlanak szorosán egymás mellett. Ennek jellegzetes példája a vasút működése Kecskemét óriási tanyás határában. Itt ugyanis még az 50-es évek elején is épültek vasútvonalak, néhány évvel később viszont már a vonalmegszüntetések, -rövidülések és menetrendrítókítások kerültek túlsúlyba.⁷ Miközben a kecskeméti

6 km-rel részesedett. A legtöbb utazás rövid távon, 1–30 km távolságra irányult, növekvő távolságövenként fokozatosan csökkent. Személyvonaton csaknem húszszor annyi utas közlekedett, mint gyors- és sebesvonaton, illetve 2. osztályon mintegy 15-ször annyian, mint 1. osztályon. Lásd *Magyarország népessége és gazdasága. Múlt és jelen*, 1996; *Közlekedési és Hírközlési Évkönyv*, 1970–1980.

⁴ Böhm – Pál 1985; Valuch 2005: 70–71.

⁵ Hiánypótló forrásgyűjtemény, részletes bevezető tanulmánnyal: Frisnyák 2011; részletes vasút-politikai, vasúttörténeti összefoglaló, ám csupán érintőleges társadalomtudományi szempontrendszerrel: T. Hámosi (főszerk.) 2012.

⁶ A leginkább tárgyszerű elemzések a valamely oldalról elfogult munkák közt Balázs 2008, Erdősi 1985 (előbbi néprajzi, utóbbi közlekedés-földrajzi, gazdaságföldrajzi közelítéssel, de hasonló konklúzióval).

⁷ 1951. május 18-án adták át a Kecskemét–Kiskőrös közötti keskeny nyomtávú vonal utolsó, kaskantyú–kiskőrösi szakaszát, 1952. május 18-án pedig a Lakitelek–Kunszentmárton-vasút-

határ egyik felében még az időjárás és a környezet által determinált adottságoknak a 19. századra jellemző technikai eszközöket felhasználó átalakítása zajlott, addig alig néhány kilométerre már korszerű áruelosztó rendszerek, hűtőházak, rendező pályaudvarok működtek. Modernizációs tendenciák és egészen anakronisztikus jelenségek jártak egymással karöltve: a korszak elején még 19. század végi forgatókönyvekből ismert gesztusokkal ünnepelte egy-egy község népe új vasútállomását, melynek infrastruktúráját azonban fél évszázada elavult technika jellemezte.⁸ Az alacsony költségvetésű vicinálisok utazósebessége és járatsűrűsége nem tarthatott lépést a 20. századi technikával, ám addig érintetlen területeket feltárva a szekerezéshez, gyalogláshoz, esetleg kerékpározáshoz hozzászokott népesség számára mégis minőségi ugrást jelentett, a megélhetési lehetőségek kitágulását hordozta. A vasúthasználatban, a vasúthoz kapcsolódó szokásokban és mentalitásban is ez a sajátos kétarcúság figyelhető meg: egymással megférő fapados kofavonatok, elővárosi munkásvonatok és nemzetközi expresszvonatok; azonos időben batyuzás, darabáru-feladás és modern konténeres szállítás; s ugyanígy összeér az 50, 100, 125 éves évfordulók ünneplése korszerű technikai fejlesztések átadásával s a megszűntetések miatt érzett gyásszal és emlékezéssel. A 20. század második felében tehát párhuzamosan zajlik egyfelől a vasút által terjesztett innovációk befogadása, másfelől pedig már a további modernizáció lehetőségeinek újabb folyamatokat gerjesztő kihasználása. Egyes vasúttal együtt járó, a klasszikus szakirodalomban is summázott jelenségek maguktól értetődővé váltak e korszakban, például az a törvényszerűség, hogy a vasút serkentőleg hat új piacok, új termelési területek, új fogyasztási övezetek, az árukészletezés, -raktározás, -feldolgozás, a tőkebefektetés létrejöttére.⁹ Mások pedig elvesztették érvényességüket, így a vasút technikai innovációinak, szervezettségének csodálata és mintaszerepe, vagy a vasutassághoz tartozás irigyelt és áhított volta.¹⁰

Egy-egy tájegység vasúti közlekedése hatásrendszerének teljességre törekvő bemutatásához egyrészt szükséges volna a korábbi korszakokat feldolgozó publikációk napjainkra klasszikussá érett következtetéseinek rendszerezése, illetve az összegyűjtött hatóelemek továbbelemzése a legutóbbi fél évszázadra vonatkozóan. Másrészt pedig a korszak jellemző társadalomtörténetének és közlekedéspolitikájának a vasúthasználatban megfigyelhető folyamányait kellene elemezni. Ilyen alapvetés például, hogy a II. világháború előtti időszakban a kecskeméti határban kiépülő vasútvonalak jelentős hatást gyakoroltak a gazdasági ágak átrendeződésére, a gyümölcs- és szőlőkultúrára, a baromfi- és

vonalat; 1961-ben megszüntették a rövid, de fontos forgalmi szerepű Kecskemét Rávagy tér–Átrakó szakaszt, a gyenge felépítményű kerekegyházi vonalon pedig 1975-ben szüntették meg a vonatközlekedést.

⁸ A kecskeméti határ déli-délnyugati, elszigetelt részében létesítendő vicinálisok ügyével az 1880-as évek óta foglalkoztak, mégis – a folyamatos pénzhiány miatt – csupán 1928 és 1952 között, egyszerűsített technikával, kézi munkaerővel, részben használt anyagokból épültek ki.

⁹ Gráfik 1983: 27–28.

¹⁰ Bali – Máté (szerk.) 2008.

sertéskereskedelemre.¹¹ Később azonban a téeszésítés, a szántóföldi zöldségkultúra felvirágoztatása kapcsán, illetve a tradicionális háztáji gazdálkodás és értékesítés elsatnyulásával a kis mennyiségű egyéni szállítások ellehetetlenülése figyelhető meg.¹² A II. világháború előtt kialakult jellemző szállítási módok visszafejlődtek (például a gazdák egyéni kezdeményezésével, társulásával szerveződő, saját munkaerejű rakodással járó szállítás vegyesvonatokkal), vagy kényszerből még évtizedekig stagnáltak (batyuzás, poggyászkocsi-használat). Mesterséges versenyelőnybe került viszont (legfőképp a gyümölcs- és zöldségkereskedelemben) a szervezett állami felvásárlás, ezáltal összességében egyre kevésbé a termelő gondja lett a szállítás és értékesítés. E módosulások mellett alapvető változások jellemezték az áruszállítás legfontosabb kiindulópontjait és úti céljait.¹³

Vizsgálandók lennének a köznapi árubeszerzésre, építkezésre, lakáskultúrára, viseletre, táplálkozásra gyakorolt hatások, a vasúttól leselejtezett anyag- és eszközállomány másodlagos tárgyfelhasználási módjai, a különféle negatív vélekedések és az idegenkedés, valamint az állathajtásból, a vasúti pályán történő gyalogos közlekedésből fakadó és a vasúti átjáróknál bekövetkező balesetek¹⁴ a korszakban. Önálló tanulmányt érdemelne a vasutas társadalom szerepváltozásának, átrétegződésének, eróziójának áttekintése; arra a folyamatra is csupán utalni lehetséges, hogy különféle okoktól vezérelve hogyan zajlott le egyfajta általános morálvesztés és presztízscsökkenés a vasutasok körében.

Szétfeszítené továbbá e tanulmány kereteit, ha – táblázatokba foglalva vagy izokróon térképeken szemléltetve – évtizedes bontásban rendszereznék a város-

¹¹ A századforduló óta gyümölcsérés idején már óriási forgalom jellemezte a kecskeméti kereskedelmet, számtalan közlésben említik, igaz, a két világháború közt még a kézi, szekeres, kerékpáros szállítás a legjelentősebb, de már a vasút szerepe is növekszik, sőt az 1920-as évektől teherautó-járatok is megjelennek (többek közt Für 1983: 221–222). Vagyis a vasút, más közlekedési módokkal kiegészülve – bár nem teljes körűen és minden termelési formára kiterjedően – a 30-as években Kaán Károly, Móricz Zsigmond, Györffy István és mások által javasolt, áhított céljait nagyrészt el tudta érni. Az 1970-es években is egymás mellett élt azonban a „jól menő, kombigépkocsi farmtanya és a bántó nyomorúságba szakadt putri” (Für 1983: 246).

¹² Jelentősebb inga- és teherforgalmat generáló állami gazdaságok Kecskemét környékén 1955-ben: Miklóstelep, Városföld, Tangazdaság – Kiszfai, Kiszérleti Gazdaság, Sertésenyésztő és Hízoló Vállalat (*Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai, 1951–1956*). Kecskemétnek továbbá 14 téésze alakult 1960-ig (*Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai, 1958, 1959, 1960*).

¹³ A vasút által az Alföldön szervezett hat nagy áruforgalmi körzet egyike volt a Duna-Tisza közti. A Duna-Tisza közti kereskedelem két fő jellemzője a vizsgált korszakban is, hogy a forgalom a szomszédos települések közt is jelentős, ám legnagyobb mértékben Budapestre gravitál. Kiemelendő továbbá a két világháború közt Kecskemétről Nyugat- és Észak-Európába zajló igen jelentős, jól dokumentált gyümölcsexport, melynek hatására a nagyobb gazdaságok mellett a kisgazdaságokban is megindul a terményszerkezet átalakulása a piaci igények hatására (Majdán 2010a: 35–38; Paládi-Kovács 2011: 287). Utóbbi lényegesen visszaesett a II. világháborút követően. A nagykereskedelmi vállalatok (Agroker, Fűszért, Ruházati Vállalat, Cipőnagykereskedelmi Vállalat, TŰZÉP, Áfor stb.) alakulása is hatott a hagyományos szállítási, áruelosztási formák felszámolására (Szabó 1964: 15–18).

¹⁴ A korszak legsúlyosabb balesete a kecskeméti–korhánközi vasúti útátjáróban 1973. január 30-án történt, 37 halottat és 18 beszületet követelő buszbaleset volt. (Részletes elemzése: Horváth 1995: 268.)

határon belüli és azon túlra irányuló utazások fő csomópontjait, a vasúttal rendszeresen vagy esetleg bejárt vidék terjedelmét. A közlekedés sebességének és hálózatsűrűségének változásával alakult a napi praktikus bejárható út, a napi közlekedésre fordítható idő fogalma; az eljutási idők csökkenésével gyarapodtak az újabb gazdálkodási, életformabeli, munkahely-választási lehetőségek.¹⁵ A modernizálódó közlekedési útvonalak gócpontokba irányuló vonalvezetésének hatására a közlekedési csomópontok – e térségben főként Kecskemét és Budapest – vonzáskörzete fokozatosan kitágult a kisebb, tradicionális kistáji központok rovására, valamint nőtt a nagyvárosba irányuló, illetve nagyvárosból kiinduló közlekedés-szállítás intenzitása, ami a bel- és külterületi népesség körében egyaránt visszafordíthatatlan folyamatokat indított el. A migráció iránya e korszakban már csaknem kizárólag a szórványtelepülésekről a nagyvárosok felé zajlott, számos helybéli család példáján végigkövethető, hogy aki tehetett, a távolabbi tanyákról előbb közelebb költözött egy-egy vasútállomáshoz, ezáltal a vasutak mentén családi házas övezetek alakultak ki, majd az ingamunkával elegendő megtakarításhoz jutva véglegesen a városba költözött.

Ezáltal a vasutak és fokozatosan a közúthálózat modernizálódó rendszere helyi szinten is (határrészek, városrészek kereskedelmére gyakorolt hatások által), kis- és nagytáji léptékben is a kereskedelmi kapcsolatok, vonzáskörzetek felülírásához, átalakulásához vezetett. A századforduló óta a mellékvonalak, kisvasutak által forgalmilag kedvező helyzetbe került területek gyorsuló benépesülése volt megfigyelhető, az árnyékolt, tehát közlekedési vonalak által nem vagy csak gyéren ellátott vidékek ugyanakkor stagnáltak: így Kecskemét nyugati határrészei gyorsabban fejlődtek, keleten csak Lakitelek fejlődése kiemelkedő. 1948 után még inkább szét-tartóvá vált a kecskeméti határ képe: a mind erősebb központi irányítás (önálló közigazgatású települések,¹⁶ új, központilag kijelölt s osztott tanyaközpontok, építkezési tilalom a külterületeken) csak részben tudott összhangban működni a forgalmi föltártság szerinti különbségek orvoslásával.¹⁷ A korábbi városcentrikus forgalmi kapcsolatok továbbra is fennmaradtak, a vonzáskörzet jelentős horizontális kiterjedtsége miatt a járműhasználat szükségessége az országos átlagnál is magasabb szinten állandósult, az 1948-tól kialakult centrális hálózatú, átszállásos

¹⁵ Társadalomtudományi szempontból is izgalmas kérdés az utazási sebességek története (az érintett időszakig gyarapodása, majd állandósulása, sőt a vizsgált mellékvonalakon később visszaesése), az adott idő alatt elérhető legtávolabbi pont, illetve az eljutási idők térképezése eltérő időpontokban, melyek egyenes arányban hatnak a mobilítási lehetőségek változásaira, az ingázás feltételeire. (Az elméletéről konkrét példával: Czére 1993.)

¹⁶ Kecskemétből kivált községek: Ágasegyháza, Ballószög, Bugac, Helvécia, Hetényegyháza, Lakitelek, Nyárlőrinc, Lászlófalva (jelenleg Szentkirály), Városföld.

¹⁷ A város és tanya kapcsolatrendszerét földrajztudományi alapokon, Mendöl Tibor-i módszertannal (funkcionális városértelmezés) elemző földrajz- és gazdaságtudósok megállapításai szerint az 1960-as évekre a nyugati, északi határrész, valamint Lakitelek, Nyárlőrinc helyzete szerencsésebb, a keleti, déli területek ugyanakkor stagnálnak, elegendő közlekedési feltételek híján pedig egyenesen visszaesnek (Lettrich 1968: 31, 33–41, 114). Nincs megnyugtató válasz ugyanakkor Városföld esetére: e kiváló forgalmi helyzetű, városhoz közeli települést is stagnálás jellemezte.

helyi tömegközlekedés pedig nem tudta az igényeket teljes körűen kielégíteni.¹⁸ A lakó-, munkahelyi és termelővezetek országszerte átrétegződő rendszerét Kecskemét környékén fékezőleg befolyásolta az alcentrum jellegű településmagok hiánya, valamint a tanyákon élő népesség máig egyedülállóan magas aránya.¹⁹ A vasúthasználat területi jellegzetességeinek szempontjából is kulcsfontosságú adat, hogy noha 1984-re országszerte a lakosság 80%-a belterületen 300 méteres, külterületen 500 méteres távon belül elért valamilyen tömegközlekedési eszközt,²⁰ Kecskemét határában ez az arány lényegesen rosszabb.

Mindezen alapvető szempontokat a továbbiakban is szem előtt tartva, jelen tanulmány keretei közt a korszak vasúti utazásainak két kulcsfogalmát kísérem meg körbejárni. Elsőként a *vasúti ingázással töltött idő hasznosítását*, vagyis hogy a 20. század második felének megváltozó időfelfogása és időbeosztása miként fért össze a vasúti közlekedés örökölt lassúságával és ritkaságával. Szabadidőként, kárba vett időként vagy hasznos munkaidőként tekintettek-e az emberek a vasúti utazás időszakára? Hogyan értékelték, s milyen stratégiák mentén igyekeztek e kényszerűen lassú és nagyfokú alkalmazkodást igénylő közlekedési eszközön töltött jelentős életidejüket hasznosítani? Másodszor pedig az elpártoláshoz, eszközváltáshoz vezető *presztízsromlás* menetét térképezem fel. Néprajzi interjúkészítéssel és forrásfeltárással is jól vizsgálható mind a korabeli vonathasználat, mind a vasút szerepének, presztízsének megváltozása, s önmagukon túlmutatva a korszak társadalmának további jellegzetességeire következtethetünk általuk. Az időhasznosítást az eddigi vizsgálatok teljes hiánya, a presztízsromlást pedig a lezáratlan vitákat generáló, indulatoktól sem mentes nézőpontok miatt is célravezetőnek tartom a vizsgálat fókuszába állítani.

A vázolt szempontok alapján az elemzés konkrét helyszínéül legígéretesebb volt a Kecskeméttől délre futó két keskeny nyomközű vasútvonalat és környezetét kiválasztani. A Közép-Európa egyik leghosszabb keskeny nyomtávú hálózatát képező, 1928-tól több szakaszban átadott,²¹ 2009-ig működő, majd folyó év december 13-án bezárt („ideiglenesen szüneteltetett”) Kecskemét–Kiskunmajsa és Kecskemét–Kiskőrös közti vonal egyéb helyi érdekű vasutakhoz képest később épült meg, mégis a kecskeméti határ olyan részeit érintette, melyeknek addig

¹⁸ Kecskemét ráadásul, főként a magasabb városfunkciók hiányosságai miatt, maga is vonzáskörzete maradt Budapestnek, Szegednek (Dunaújvárosnak). Szabó 1964: 34, 45–52.

¹⁹ Kecskemét lakossága 1949-ben 61 730, 1990-ben 102 516 fő (átlagosan 105–115%-os népességgyarapodás); s bár a tanyákon élő népesség folyamatosan csökkent, így is máig a legmagasabb az országban (még 2001-ben is külterületen 13% élt, míg országosan 1%). Lásd *A nagyvárosok belső tagozódása*, 2003.

²⁰ Frisnyák 2001: 265.

²¹ A mintegy 100 km hosszúságú pálya egy rövidebb közös szakaszból kiágazó két vonalból áll: a Kecskemét, Rávagy tér–Kiskunmajsa-vonalat 1928-ban adták át a forgalomnak, s javarészt a kecskeméti, jakabszállási, bugaci és szanki határban halad, a másik vonal, mely 1947–1951 között szakaszonként készült el, az előbbiből Törökfői állomásnál ágazik ki, s Helvéciát, Orgoványt, Kaskantyút, Páhit érintve Kiskőrösnél kapcsolódik az országos hálózathoz.

a közelében sem haladt modern tömegközlekedési eszköz vagy kövesút, ezért megindulása után még jelentős hatásrendszert fejthetett ki az érintett népességre.

Mint a keskeny nyomközű vasutak általában, elsősorban gazdasági célból épült az egyéb közlekedési lehetőségektől távol eső, elzárt települések, kistájak bekapcsolására magasabb kulturális és főleg kereskedelmi gócpontokba, továbbá az országos közlekedés-szállítás vérkeringésébe. Ezzel összefüggésben célja a térség piacra termelésének megteremtése vagy fokozása, valamint a népesedés és kulturális fejlődés serkentése volt. Kecskemét város előljáróága is a növekvő lakosságú, tehát fokozódó szükségletű „gócpont” különféle terményekkel való jobb ellátása és forgalmának fejlesztése érdekében, a századforduló környékén kiépült helyiérdekű vasútvonalak hajtotta jelentős haszon ismeretében építette ki csaknem félévszázados tervezést követően a vonalat. Ezáltal lehetett a legolcsóbban bevonni a város érdekkörébe a nagyvasúttal feltáratlan déli területeken²² található téglágetőket, a tűzifát nevelő erdőségeket, a szőlős-gyümölcsöskertet, az uborkát, paprikát, káposztát és egyéb zöldségféléket termelő öntözéses gazdaságokat, a baromfínevelő tanyásokat (s az I. világháború után korszerű belterjes állattartó gazdaságra átálló, idegenforgalmilag is egyre frekventáltabb Bugacpusztát).²³ Ebben a virágzó állapotában működött a vonal, amikor a szocializmus idősza beköszöntött.

AZ UTAZÁSSAL TÖLTÖTT IDŐ HASZNOSÍTÁSA

A magyarországi ingázás nem új keletű dolog, ám 1945 után vált tömegessé, s a környező országokhoz viszonyítva is igen jelentős szintet ért el, jogosan gyökeresedett meg tehát a társadalomtudósok körében az „ingázó ország” kifejezés.²⁴ Különösen nagy mértékben erősödött meg a vidéki nagyvárosok, többek közt Kecskemét fogadószerepe is.²⁵ Az ingázás valamennyi fajtája, tehát a bejárás,

²² Ugyanakkor Kecskemét város azon törekvése, hogy valamennyi érintett települést egyoldalúan és azonnal saját érdekkörébe vonja (többek közt tarifakedvezmények kiadásával), korlátokkal járt: Szank és Móricgát környékének árucseréje, miként hagyományosan, továbbra is a közelebb fekvő Kiskunmajsa felé orientálódott – sőt esetükben még dinamizálta is ezt a mozgást a kisvasút.

²³ A munkálatokhoz szükséges tőke megteremtésén túl a város vezetése a vasútigazgatás rendeletein keresztül bele kívánt szólni a piac kérdéseibe, az adóztatásba, az értékesítésbe, s több módon segítette a lakatlan területek sűrűbb benépesülését. Város és vasút szerencsés összefonódását jelezte, hogy a város a racionális, célirányos termeléshez nyújtott jelentős segítséget, illetve segítette a zsellérnépesség homoki földekhez jutását vasúthoz közeli felparcellázott egykori legelőterületeken, a vasút pedig a termények Kecskemétre szállítását gátló okokat igyekezett felszámolni (Molnár 2009).

²⁴ Böhm – Pál 1985: 26.

²⁵ 1980-ban a naponta ingázók száma 1 218 000 fő, ebből 829 000 férfi, 320 ezren (1970) pedig nagyobb időközönként ingáztak, tartós ideiglenességre berendezkedve – tehát az összes aktív kereső közel negyede ingázott. Az egy főre jutó mozgásigény 15%-kal magasabb volt a nyugat-európai átlagnál is. Már a korabeli szociológiai tanulmányok felismerték az ebben rejlő veszélyeket: a kettős kööttség miatti megrekedést a paraszti-polgári életforma határán, a sok feleslegesen kieső időt, széttagolódó napirendet, a távolsági ingázóknál pedig a devianciák

kijárás, távolsági ingázás, a szezonális, az állandóan változó helyre történő, sőt külföldi ingázás szerepet játszott a homokhátsági társadalom életmódjában, s mindegyik változat élenjáró közlekedési eszköze a vasút volt.

A vasúti utazásokat az időpontbeli kötöttségek mellett különböző szokás-szemponatok befolyásolják: különböző preferenciák, kedvelt útvonalak, vonatok, útitársak, kevésbé zsúfolt napszakok, évszakok szerinti eltérések, az otthonosságérzet kivételései, személyes és különböző társadalmi csoportokra jellemző normák egyaránt szerepet játszanak a választásban. A vonaton töltött idő mellett e szokásrend a vasútállomásokhoz és környékükhöz mint az utazás kezdő- és végpontjaihoz is kötődik. Az utazás közben tanúsított viselkedésformákat, a vonaton töltött idő megélését számos tényező együttesen alakította ki, többek közt egyfajta közös normarendszer. Noha eredeti célja az innen oda eljutás, fokozatosan szociális, kényelmi, pihenési, esetleg kulturális szokások tapadtak hozzá. Minthogy egy-egy vonat jórészt lefedi a környékbéli társadalmat „kicsiben”, ezért a részletes elemzés elvégzése is a jellemző rétegek kiemelésével, felsorakoztatásával célszerű.²⁶

Az utazás során a helykeresés és letelepedés után talán legalapvetőbb jellemző a beszédbe elegyedés, információcsere. Ennek menetét formálta, de nem kizárólagosan befolyásolta mindenekelőtt a személykocsik kiképzése – azokban a vagonokban, ahol kétszemélyes ülések voltak egymással szemben, legkönnyebben az egymás mellett és egymással szemben utazó két-három-négy személy tudott beszélgetni. Az olyan kocsikban pedig, ahol az ablakok mellett hosszában kialakított padok voltak, szélesebb körű, több utast megmozgató társalgásra nyílt lehetőség. Egész kocsira kiterjedő beszélgetések is zajlottak, melyekbe egymástól távolabb ülők is bekapcsolódtak, s legalábbis hallgatóként gyakorlatilag mindenki részt vett bennük, noha ennek korlátokat szabott a kisvonat meglehetősen zajos futása és jellegzetes, sűrű ritmusú zakatolása. Fontos szempont volt továbbá az is, hogy ki mekkora távolságra utazott a vonattal, hiszen aki csupán egy-egy megállót ment vele, az kevésbé vett részt a vonaton zajló közösségi életben, rendszerint nem is ment be a belső utastérbe, hanem a leghátsó vagy legelső peronon utazva nézelődött vagy figyelte a mozdony működését (a peronokon zsúfoltság esetén természetesen szükségből is utaztak). A hosszabb útra sűrűn utazóknak azonban rendszerint törzshelyük is volt; mint azt az egyik idős asszony kijelentette: „harminc éve bérelt helyem ez, akár kirakhatnák az emléktáblát”.²⁷ Ezen-

erősödését, a lakáshiányt, a munkásszállók népének helyzetét (Valuch 2005: 70–71, 76; Böhm – Pál 1985: 26, 42, 104–127).

²⁶ Míg a vasútállomások társadalmi életéről hazánkban és a nemzetközi szakirodalomban is önálló monográfiák születtek, addig a vonaton töltött idő megélésének szinte egyáltalán nincs irodalma. Úttörő elemzés Voigt Vilmos munkája a vasúti utazások recens formáiról a Budapest–Debrecen közötti intercityken. Megállapításai alapján az utazás homogenizál, még inkább, mint régen, valamint a vonat a magyar társadalom kicsiben (Voigt 2010: 433–435). Még Balázs Géza vasútszemiotikai munkái kapcsolódnak e tematikához (Balázs 2010).

²⁷ Interjú Dr. Ispálovics Jánosnéval, 2009. január 16. Dr. Ispálovics Jánosné (Katymár, 1938) tizennégy évesen került Orgoványra, középiskolásként naponta utazott Kecskemétre, majd a pesti bölcsészkarra hetente; tanítóként Páhiba, Kiskőrösre ingázott a kisvasúttal, nyugdíjas

kívül az ismerősök egymásnak való helyfoglalása is divatozott, bár ez zsúfoltság esetén olykor konfliktusokhoz is vezetett.

Csaknem minden kocsinak és vonatnak más arculata, hangulata és funkciója (olykor saját neve is) volt, amit az határozott meg, hogy döntően milyen okból vették igénybe. Egészen másképp utazott a *piacos*, a *munkás*, a *diák* közönsége, vagy a kirándulóvonatok utasai.

A legpezsgőbb légkör a piacos napokon Kecskemétre tartó hajnali, reggeli vonatokra volt jellemző. Ilyenkor a poggyászkocsik már félútig megteltek terménnyel, s mivel a legtöbbször a közelebbi településekből és tanyákból piacoztak, az utolsó 15-20 km-en a személykocsikat is *garabókkal*, *kosarakkal* kellett feltölteni. A gazdák és főleg gazdasszonyok helyszűkében gyakran a magasra feltornyozott áruk között vagy azok tetején foglaltak helyet, s nagy hangon, részletesen taglalták a piaci helyzettel, időjárással, rokonsággal kapcsolatos híreket, közben gyakran áruikat, élő állataikat rendezgették, zöldborsót, babot fejtettek.²⁸ A poggyászkocsiban folyamatosan vonatkísérő tartózkodott, ezért az ott elhelyezett árujukat teljes biztonságban tudhatták: visszaemlékezések szerint ez a rendszer olyan megbízhatóan működött, hogy lopásra vagy csomagok véletlen elcserélésére szinte sosem volt példa. A terjedelmesebb árukra váltandó poggyászejeggyé egyébként az árubiztosítást is magában foglalta.

A vonattal ingázó diákok jelentős számát jelzi, hogy a reggeli és délutáni vonaton részükre önálló kocsit kapcsoltak a szerelvényekhez, melyeken csak tanuló havijeggyel rendelkező általános- és középiskolás tanulók utazhattak, s gyakorlatilag minden megállóban többedmagukkal szálltak fel. Példás volt közöttük az összetartás. „Reggel az egész kocsit tanult, hazafelé meg házi feladatot írt, de azért ilyenkor volt egy kis idő játékra, udvarlásra is.”²⁹ Mivel sokan 25-30 km távolságból is bejártak, mindenkinek megvolt a maga ülőhelye, lányoknak-fiúknak külön-külön szakaszban, s reggel a diákok kocsija valóban olyan képet nyújthatott, mint egy tanulószoba. Bejáró pedagógusok, illetve néhány idősebb, érettségi előtt álló diák fogták össze ezt az érdekes közösséget, s éves rendszerességgel tanuló párokat jelöltek ki. Akiknek még pótolnivalójuk volt a tanulásban, mielőbb elvégezték. Ezt követően a tanuló párok magasabb évfolyamra járó tagja kikérdezte fiatalabb párjától a leckét, s szükség esetén elmagyarázta annak bonyolultabb részeit. „A kalauz volt a papa, a felügyelő, ő vigyázott ránk

korában is sűrűn használta. – A külön nem hivatkozott adatok a terepmunka eredményei; a továbbiakban azonban csak a szó szerinti idézeteknél hivatkozom az informátorok személyére.

²⁸ A kisvasutakon maradt érvényben legtovább a személyvonati útipoggyász-fuvarozás, egészen az 1980-as évekig: „A felsorolt vasutak az utasnak bőröndökbe, utazókosarakba, útitáskákba, útizsákokba, hátizsákokba, kalapdobozokba, könnyen kezelhető ládába és más efféle göngyölegekbe becsomagolt oly tárgyait veszik fel útipoggyászként való fuvarozásra, melyek az utasnak használatára szolgálnak” (*Hivatalos vasúti menetrend*, passim). A kézipoggyász súlya max. 20 kg lehetett, mérete 70x70 cm, bort legfeljebb 2 l-t szállíthattak, e felett csak díj ellenében, de maximum 20 litert (*Hivatalos vasúti menetrend* – érvényes 1950. október 8-tól).

²⁹ Interjú Dr. Ispálovics Jánosnéval, 2009. január 16.

és odafigyelt, hogy rend és munka legyen a kocsiban.³⁰ A 60-as évekig, a szénfűtés megjelenéséig a téli időszakban az is szokásban volt, hogy a diákok egy-egy marék fát gyűjtöttek, míg otthonukból az állomásra értek, majd felszálláskor rádobták a kályhában lobogó tűzre.³¹ A háború után a BSZKRT-től beszerzett, átépített, világítás nélküli villamoskocsikon téli hajnalokon előfordult, hogy tanuláshoz a jegyvizsgáló adta kölcsön a *kalauzlámpát*.

Mint az egykori diákok kifejtették, természetes igény hívta életre a fiataloknak való segítség e rendszerét; a kivonattal bejárók igyekeztek összetartani (s persze a nagyobbaknak is jót tett a gyakori ismétlés). Ez a közösség olyannyira összekovácsolódott, hogy többek számára fontosabb volt, mint a saját osztályközösségük vagy a szomszédsági kapcsolatok! Néhányan az általános iskola elvégzése, illetve az érettségi után is összetartottak, sőt életre szóló barátságok, de még házasságok is kötődtek e közösségben. Ezen összetartás legszebb megtestesülése volt a *vonaton ballagás* évtizedekig élő szokása. A fiatalabb diákok már napokkal korábban titkon készültek az érettségizők köszöntésére, s az ünnepség reggelén a ballagásra utazó társaikat virággal, énekekkel, legszebb ruhájukban búcsúztatták. Előfordult, hogy az orgoványi legények előző este az utolsó vonattal titokban Kiskőrösre utaztak, hogy éjjel, amíg a végállomáson tartózkodik a szerelvény, a vonatszemélyzet beleegyezésével kívül-belül feldíszíthessék másnap reggelre. Mint az egyik egykori résztvevő említette, ezt a vonaton megrendezett kis ünnepet sokkal meghatóbbnak tartották, mint a hivatalos ceremóniát a gimnáziumban.

A *munkások*, másik nevükön *csörgők* a szocializmus jellegzetes vonatfajtaí voltak (a névadás hátterében a zakatolás ütemére csörgő sörösüvegek álltak). Legnagyobb számban az esti Kecskemétre tartó vonaton, illetve a reggeli *kirohanós* vonatokon utaztak, pénteken és vasárnap a távolabbi városokba hetenként ingázókkal is kiegészülve, s rajtuk is gazdag szokásvilág volt megfigyelhető. Gyári munkára igyekvők persze más időpontban is utaztak, csak nem olyan nagy

³⁰ Interjú Dr. Ispálovics Jánosnéval, 2009. január 16.

³¹ E képet némileg más megvilágításba helyezi Gaál Károly homokhátsági író önéletrészlete: „Leghűségesebb utasok az úgynevezett bejárók, azaz a Kecskeméten tanuló diákok voltak, akik az igazgatóságának sok gondot okoztak. Áldott jó gyerekek voltunk. Nem csináltunk mi semmi rosszat, de azért egyszer egy ablak tört be, máskor valaki belefaragta a nevét a személykocsi oldalába, meg aztán azt sem vehette senki rossz néven, ha néha egy-egy orr is beverődött. Végül úgy oldották meg a kérdést, hogy a bejáróknak egy marhavagont adtak. Más nem is szállhatott be oda, de ez nem is lett volna tanácsos, mert a mi birodalmunkban nem túrtunk idegent. Ha nem ríkatunk meg a lányokat, akkor éppen futballoztunk, vagy kapura fejtünk. A kalauz – ha jól emlékszem, Sándor bácsinak hívták – nem ellenőrizte a jegyeinket, mert úgyis tudta, hogy a hónap elején kiváltottuk. Jó szándékú volt velünk szemben, amire nem is fizetett rá. Csak olyankor haragudtunk rá, ha már a vonatból látta, hogy valamelyikünk az állomás felé megy, de nem szalad. Ő tudta, hogy az ilyenek le akarják késni a vonatot, de a kisvasútnál az idő nem számított. Addig vártak, amíg a delikvens csak odaért. Ezért néha haragudtunk rá, de megbékéltünk akkor, amikor az első óra számtan volt. Ha késett a vonat, ha nem, kaptunk tőle igazolást, hogy fél nyolc helyett fél kilenckor érkezünk meg. A számtan senkinek sem izlett [...]” (Gaál 1989: 33–34).

számban, így nem alkottak olyan határozottan önálló közösséget. Mivel körülbelül 90%-ban férfiak vették őket igénybe, sok szempontból egy kocsmához hasonlított a munkásvonatok sűrű szövésű élete (az 1980-as évekig a tanuló- és gyerekkocsikat kivéve a szerencsejáték, dohányzás, alkoholfogyasztás engedélyezett volt). Meghatározó cselekvésforma volt a kártyázás – főként *hatvanhatoztak* (snapszer) és *ultiztak*, méghozzá rendszerint összeszokott, ritkán cserélődő párokban, triókban, mindig a vonat meghatározott, azonos kocsjában, állandó helyen ülve; általában kisebb tételekre játszottak, a körülöttük ülők pedig, akik éppen nem játszottak, gyakran kibiceltek. Mivel kisasztal nincsen a kisvasúti vagonokban, így többnyire ölükbe tett táskák, szatyrok, bőröndök szolgálták kártyaasztal gyanánt. A helyhiány miatt a kisvonathasználat kifinomult szokásai alakultak ki körülükben. Anekdotikus történetek keretében emlegetik például, hogy *snapszerozáskor* a pontszám mérésére szolgáló számos lapokat az ablaktáblák és a kocsik belső oldalfala közti szűk részbe dugdosták be; néha azonban előfordult, hogy váltókon vagy kanyarban való haladáskor keletkező nagyobb dőccenéskor az ablakok hirtelen leszaladtak, magukkal sodorva a lapokat, melyeket nem lehetett többé előkotorni a szűk vajatból.

Az étkezés valamennyi vasúti kocsiiban elfogadott és bevett szokásnak számított, a *munkásokon* azonban az is nemegyszer megesett, hogy az utasok a szenes kályhán melegítették – olykor csapatosan – készételkonzervjeiket vagy otthoni, fém éthordóban szállított elemózsiajukat. Az utasok érdeklődtek egymásról, tudták, melyikük hová valósi, melyik üzemben dolgozik, s véletlen szóba elegyedéssel ugyanúgy ismerkedtek, mint bemutatásos alapon. Ennek oka a menetidő pusztá elütésén túl az volt, hogy különféle üzleti kapcsolatokat építhessenek ki egymás között. Rendszeresen köttettek a legkülönfélébb megállapodások kisebb-nagyobb vagyontárgyak, főleg szerszámok, gépalkatrészek, építőanyagok és motorkerékpárok eladásáról; úgy tartották, hogy „ha valami kell, szállj fel a csörgőre, ott három nap alatt bármit beszerezhetsz”.³² A kisebb tárgyak megvétele is többnyire a vonaton zajlott, a megbeszélten napon és kocsiiban. Különféle munkákról is gyakran születtek megállapodások, melyek a járműszereléstől a házépítésig sok mindent magukban foglaltak. Főleg a hónapok eleji fizetéskor, illetve hétvége felé közeledve fordult elő, hogy egy-egy társaság, vagy akár teljes kocsis is magyar nóták, slágerek dalolásával mulatott.

Mivel a napi vonatpárok száma csupán 3-4, esetleg 5-6 darab volt,³³ így a különböző vonatfajták javarészt nem alkottak önálló szerelvényeket, hanem sokszor egybeolvadtak; ilyenkor is érvényesült azonban a többarcúság és elkülönülés, hiszen az 5-6 kocsis személyeken egy-egy vagy több kocsit is kizárólag a már említett csoportok szálltak meg. „Kecskemétre érve a vonat mindig zsúfolt

³² Interjú Tóth Pállal, 2009. február 16. Tóth Pál (Köncsőpuszta, 1946) élete nagy részében köncsögi és görbemajori tanyákon élt háztáji gazdálkodásból, idénymunkákból; állandó utas volt, piacozásra is használta a kisvonatot.

³³ Más mellékvonalakon 3-7, s a 70-es évekig fővonalai forgalomban is csupán napi átlagosan 6-10 vonatpár közlekedett.

volt. Sok volt a diák és a munkába járó felnőtt. Nagyon gyakran előfordult, hogy a kalauzkocsiba is fel kellett engedni az utasokat, mert az öt személykocsi nem volt elég.³⁴ A zsúfoltság évtizedekig hazánk legtöbb vasútvonalán jellemző volt, melyet a visszaemlékezések mellett a *Hivatalos menetrendkönyv* ma már megmosolyogtató, megjelenésük pillanatában is betarthatatlan passzusai is megerősítettek.³⁵ Ilyenkor többen beültek például a *babakocsiba* (tanuló-, illetve gyerekkocsi) is. Ebből esetenként konfliktus is származhatott például akkor, ha a diákok mellé letelepedő utasok, a kocsi érvényes normákkal nem lévén tisztában, nagy hangon zavarták a diákokat a tanulásban, netán udvarolni igyekeztek a diáklányoknak. Ilyenkor a kalauz és a vezérdiákok feladata volt a probléma rendezése, csendre intve vagy kitéssékelve a rendbontókat.

A vonaton egykor működő normák jelentőségét az is mutatja, hogy komoly normaszegésnek számított, ha nemdohányzó szakaszokban rágyújtott valaki; rendszerint az utasok is rászóltak a rend ellen vétőkre, de a kalauz is azonnal eloltatta az égő cigarettát. A lehúzott ablak, a keresztvizet viszont az alacsony sebesség miatt csupán legfeljebb hűvösebb napokon okozott konfliktust.

A piaci forgalmat kiszolgáló vonatok maguk is az árucseré teréül szolgáltak: a batyuzó asszonyok, kofák némelyike már a vonaton megkezdte áruinak eladását. Azok a tanyán élők ugyanis, akik városra sokszor hetekig sem jutottak el, ám a kisvasúttól nem laktak különösebben messze, felismerték, hogy piacos napokon a szállított termények nagy mennyisége miatt maga a vonat is valóságos mozgó piac. Így aztán viszonylag szélesebb körben is kialakult az a gyakorlat, hogy azokon az állomásokon, illetve megálló-rakodóhelyeken, ahol a vonat legalább négy-öt percig tartózkodott a poggyászbepakolás miatt, a vásárolni óhajtók sietve felszálltak a vonatra, s bevásároltak a szükséges áruból. Olyasmi is előfordult továbbá, hogy még az állomáson sikerült alkut kötni az ott várakozókkal. Kisebb, tanyasi megállóknál azonban nem lett volna idő és mód a vonaton vásárlásra. Éppen ezért az árucserének az a módszere is kialakult, hogy a vásárolni kívánó személy egy megállóval elébe sétált a vonatnak (ezt, ha idejéből telt rá, könnyűszerrel megtehetette, hiszen a megállók átlagos távolsága a 80-as évekig csupán 2-2,5 km volt), illetve, ha éppen volt ellenvonat, azt vette igénybe, majd a vásárt a két megálló között kényelmesen megejthették. A kereskedés ezen formája az 1980-as évek közepéig működött. A vasutasok között is voltak olyanok, akik a nagy utasforgalmat kihasználva kereskedéssel foglalkoztak. Dajka Misi *kenő* például „nagy üzletember hírében állott” az 50-es–60-as években; mosószappant és egyéb piperecikket árult, melyekhez féláron jutott hozzá egy orosz laktanyában.³⁶

³⁴ Borsi 2005: 147.

³⁵ „Zsúfoltság esetén három ülőhelyen négy személy is utazhat; akik ülnek, engedjék át helyüket időnként az álló utasoknak.” A foglalás azonban józan keretek között szabályos volt (*Hivatalos menetrendkönyv*, érvényes 1950. október 8-tól).

³⁶ Borsi 2005: 141.

Az utasok sajátos időszemléletére jellemző volt, hogy nem osztották be percre pontosan tennivalóikat, hanem jó időben elindultak hazulról, hogy biztosan elérjék úti céljukat s elintézhessék ügyeiket. A vonatok kis sebessége és a menetrend időtartalmái miatt egy-egy rendkívüli megállás vagy a vonathoz szaladó utasokra való rövid várakozás önmagában egyébként sem okozott késéseket. Kötetlen időbeosztású utazások (például rokonlátogatás, városi ügyintézés) esetén többen beszámoltak arról, hogy ha az időjárás viszontagságai miatt, a mozdony elromlása, baleset vagy egyéb rendkívüli ok következtében a vonat nem közlekedett, akkor különösebb mérgelődés nélkül hazatértek, s másnap vagy később kísérelték meg újra az utazást; ha pedig rövidebb távolságra utaztak volna, egyszerűen a vágányok mentén gyalogszerrel tették meg az utat. A vasutasok úgy tartották, hogy „váró utas van, váró vonat nincs”,³⁷ a mozdonyvezetők pedig, hogy „aki nincs 10-15 perccel indulás előtt a megállóban, az nem is akar igazán utazni”.³⁸ Néhány saját hibából történő lekésést követően persze mindenki ügyelt rá, hogy figyelje a pontos időt, ha vonatoznia kell.

A kecskeméti kisvasutakon kezdettől fogva magas fokú szolidaritás és közvetlen viszony alakult ki a vasutasok részéről a vonatot használók felé, amely – talán néhány hasonló adottságú kisvasúti vonalat leszámítva – máshol még megközelítőleg sem jött létre. Mint a megkérdezettek kifejtették, nem barátjuk az utas, csupán „emberi módon igyekszünk bánni velük, s szívesen megteesszük nekik, amit lehet, végül is nem kerül semmibe”.³⁹ Ennek első számú oka abban keresendő, hogy a vasutasok viszonylag kis létszáma következtében az állandó utasok gyakorlatilag a teljes utazószemélyzetet jól ismerték. Másrészt pedig periférikus, a központi ellenőrző közegektől szinte sosem háborgatott vasútüzem lévén, a forgalmi utasítást kisebb mértékben felülbírálták, amennyiben az nem idézett elő balesetet vagy nagyobb késést, belátva, hogy a szigorú írott szabályrendszerrel való eltekintés olykor mekkora mértékben segíti a tanyasi emberek mindennapjait.

A mozdonyvezetők személyiségétől és hangulatától is függött, mennyire veszik figyelembe az utasok különleges igényeit, itt is formálták azonban a közösségi normák az elvárható viselkedést. Ezért aki jó kapcsolatban volt velük, az mindenképpen számíthatott rá, hogy állomások között is lelassítson neki a vonat, akár fel-, akár leszállni óhajtott. Fontos azonban kiemelni, hogy ez csak indokolt esetben működhetett, hiszen tömeges igények esetén a vonatok átlagsebessége rendkívüli módon lecsökkent volna; naponta tehát csak egy-két ilyen eset volt megfigyelhető, jellemzően a kisebb forgalmú déli vagy esti szerelvényeken. Feltételes megállók esetében viszont ez a szokás e fogalomnak a menetrendkönyvből

³⁷ Interjú özv. Kiss Józsefnél, 2009. január 23. Özv. Kiss Józsefné (Orgovány-Kargala, 1938) férje szolgálattevő volt; diákkorától a vonal megszűnéséig használta és húsz évig piacozásra is igénybe vette a kisvonatot.

³⁸ Interjú Merók Jánossal, 2009. február 11. Merók János (Nyársapát, 1950) harminc éve mozdonyvezető, javarészt a kisvasúton.

³⁹ Interjú Merók Jánossal, 2009. február 11.

való törlése után is hosszú ideig fennmaradt. „Ez ugyan szabálytalan, de kialakult gyakorlat volt, amit valamennyi csapat alkalmazott.”⁴⁰

A vasutasok további szívességeket is tettek olyan idős embereknek, akiknek az utazás már megoldhatatlan nehézséget okozott volna. Azáltal, hogy naponta többször is utaztak a falvak-tanyák és a város között, s a *fordák* között rendszerint volt egy-két órányi pihenőidejük, illetve az érintett településeken élő vasutasok is rendszeresen használták hazautazásra, módjuk nyílt arra, hogy ismerősöknek vagy idegeneknek is pusztán szolidaritásból vagy kisebb ajándékért különféle csomagokat küldjenek, postát szállítsanak. Néhány idős, magányos asszonynak azt is rendszeresen megtették, hogy kiváltották gyógyszereiket, sőt bevásároltak nekik. Cserébe – ha egyáltalán elfogadták – gyümölcs, befőtt, lekvár volt a fizetség. Előfordult, hogy egyik reggel disznóvágás volt egy vasút melletti tanyában, s „muszáj volt megállni egy kis kóstolóra, mert eltorlaszolták az utunkat”.⁴¹

Illegális díjmentes utazásokra, illetve bliccelésre ugyanakkor nemigen nyílt mód. A vasutasok vallomása szerint a jegy nélkül utazókat mindenkor megbírságozták, illetve ha pénz sem volt valakinél, az első megállónál letették a vonatról, ezért e szokás széles körben el sem terjedt, egyébként is a szocializmus évtizedeiben az utazás *filléres dolognak számított*,⁴² ezért csupán a legelesettebbeknél, esetleg virtusból vagy rendszerkritikaként volt jellemző a *svarcozás*. Jellemzőbb volt ugyanakkor a rövidebb viszonylatú (nem a felszállási állomástól, vagy nem a célállomásig váltott) jegyekkel való visszaélés. A jegyvizsgálók *lefizetése* is meglehetősen elszigetelt jelenség maradt, hiszen a *feketezés* azonnali elbocsátást jelentett, habár a 80-as években ennek ellenére jelentősen elszaporodott. Tilos volt a mozdonyon, a tehervonatok szolgálati kocsjában való illegális utazás is, miként természetesen kocsitetőn, lépcsőn, ütközőn utazni is életveszélyes, ezért tiltott volt. A tehervonatok *paklikocsijainak* fülkéjére felkapaszkodva azonban, főként éjjel, előfordultak engedély nélküli utazások, amíg a potyautast észre nem vették. Az utazás e formáit kivételesen akkor engedélyezhette a vonatvezető, ha valaki lekéste az utolsó vonatot, de ilyenkor is menetjegyet kellett váltani.

Vasutasok és utazók között további személyes kapcsolatok is fennállottak; rendszerint meglepően jól ismerték egymás életének nagyobb eseményeit, vagyoni és családi helyzetét, mégis névről kevésbé, inkább csak arcról tudták

⁴⁰ Borsi 2005: 146.

⁴¹ Interjú Merók Jánossal, 2009. február 11.

⁴² A menetdíjak olcsóságára jellemző volt, hogy 1950-től 1980-ig lényegileg változatlanok voltak a jegyárak, illetve a személyvonatokon eleinte még III., IV. osztály is volt. Teljes árú jegyárak példaként a Bugac–Kecskemét távolságra, egy útra: II. o. 5,70 Ft; III. o. 3,80 Ft; IV. o. 2,90 Ft. A váróteremben és az állomáson pályaudvari jeggyel lehetett tartózkodni egészen a 80-as évekig, melynek ára 50 fillér volt, ezt azonban kisebb állomásokon rendszerint nem alkalmazták. Számos bérletjegy, dolgozói havijegy (86% kedvezmény, 30 km-re 50 Ft), kedvezménytípus, olcsó munkáshetijegyek, kedvezményes jegyfűzetek közt lehetett válogatni. Kerékpárt bármely állomás megőrzött havi 10 Ft-ért. A pótdíjak is alacsonyak voltak, bár ezek később jelentősen emelkedtek: ha időben szolt az utas, hogy nincs jegye vagy érvénytelen, 4 Ft-ot, ha nem, 20 Ft-ot volt köteles fizetni. A személyzeti jegyek, bár nem voltak ingyenesek, de jelentős, 90% feletti kedvezmények vonatkoztak rájuk (*Hivatalos vasúti menetrend* – érvényes 1950. október 8-tól).

beazonosítani egymást. Amellett, hogy a vonaton is rengeteg beszélgetésre nyílt mód, a komótosan haladó szerelvényből a vasutasok bepillantást nyerhettek az állomásokon, a közeli utcákon és tanyákban zajló életbe, hiszen az emberek tavasztól őszig javarészt a szabadban tartózkodtak. Ha valamelyik tanyában nagyon idős ember élt egyedül, különösen sűrűn betekintettek a portájára, hogy minden rendben van-e körülötte. Ugyanígy tisztában voltak azzal is, hogy a különböző tanyásgazdáknak mekkora készleteik, milyen állataik és járműveik stb. vannak, számon tartották, melyik portán hány gyerek van (inTEGRÉS), s persze arról is tudtak, hogy melyik háznál lakik csinos leány vagy menyecske. A törzsutasok pedig, pláne, ha otthonukból is ráláttak a vonatokra, számon tartották a mozdonyvezetőket, kalauzok munkabeosztását, s ha valamelyiküket hosszabb ideig nem látták, aggódva kérdezték a többiektől, nem esett-e baja.

Bizonyos, hogy a kisvasút az ismerkedés terepe is volt, főként legények és fiatal férfiak kezdeményezésével, hiszen a legnagyobb forgalmú vonatokon százak utaztak. Jelentős eltérések mutatkoznak azonban abban, hogy a lányok és nők miként reagáltak: volt, aki kategorikusan elutasította a vonaton való ismerkedést, más az egyik esti szerelvényen ismerkedett meg leendő férjével. Az ismerkedés e formáiban élen jártak a fiatalabb vasutasok, hiszen számukra a kisvonaton jó ismerkedési lehetőség kínálkozott az utasokkal; főképp a diáklányok álltak érdeklődésük középpontjában.⁴³ Az 1960-as években huszonéves Borsi István mozdonyvezető részletesen beszámol emlékezéseiben arról, hogy a diáklányokkal milyen jó kapcsolatban volt, a késve érkezőket mindig megvárta, sőt úgy kedvezett nekik, hogy inkább pár perces késéssel közlekedett, hogy biztos mindenki elérje a reggeli vonatot.⁴⁴

Sokréttű és olykor szinte meglepően kifinomult szokásvilág és normarendszer jellemezte tehát a kisvonaton való utazásokat, amely normál nyomtávú vasúton, még a HÉV-vonalakon is elképzelhetetlen lett volna. (Persze más vonatokon is gazdag szokásvilág létezett, csak a vonathasználat különbözősége miatt egészen másként valósult meg; a vasúti utazás főleg a nemzetközi szakirodalomból⁴⁵ ismert olyasfajta modern hatásai pedig, mint a tájtól való elidegenítés, félelem, esetleg szorongás megjelenése, majd leküzdése, illetve az utazás közbeni polgári cselekvések – olvasás, alvás – lényegesen kisebb szerepet játszottak, mint fővonalai, távolsági utazások alkalmával.) Mindezeknek a tanyavilág közösséggé formálódásában hasonló szerepük volt, mint a tanya- vagy faluközpontok boltjainak, kocsmáinak, a moziknak, vagy korábban a malmoknak és kovácsműhelyeknek.

⁴³ Borsi 2005: 139, 154, 160.

⁴⁴ Borsi 2005: 139–140.

⁴⁵ Lásd például Schivelbusch 2008.

PRESZTÍZSROMLÁS

A fejlesztéseket nélkülöző, napjainkra egyre inkább régi korok emlékévé váló kisvasút, használatának módja és mennyisége, illetve a hozzáállás megváltozása által, rendkívül érzékeny szenzorként jelezte újra és újra az átalakuló viszonyokat, a munkavégzés, a tér- és időgazdálkodás egyre gyökeresebb átfelműködését. A folyamat bemutatásához elsőként a presztízvesztéshez hozzájáruló belső – vasúti – tényezők összefoglalása szükséges.

Számos ok együttese vezetett ahhoz, hogy az évszázados hagyományokon nyugvó megbecsültséghez képest csökkenni kezdett a vasutasok és a vasútüzem presztízse. A II. világháború alatt megrongálódott pályák és eszközállomány, az évekig napirenden lévő orosz katonai visszaélések, a katonavonatok egyéb szerelvények rovására történő közlekedtetése, többszöri üzemszünetek voltak az első, bizalmat megrendítő tényezők. A kecskeméti és más gazdasági vasutakat érzékenyen érintette továbbá az 1949 januárjában történt beolvasztás a MÁV-ba.⁴⁶ Az államosítás elsősorban a vasutasok szempontjából volt negatív fordulópont (csökkenő bérezés, rosszabb munkabeosztás, a munkafeltételek romlása, a járműpark fokozatos elhanyagolása, hitelvesztés), ám az üzem hosszabb távú általános leromlásának is ezen esemény volt a kezdőpontja.⁴⁷ A személykocsi- és mozdonyhiány, esetenként átgondolatlan üzemvitel, ráadásul az erőltetett üzem és rossz karbantartás következtében néhány év alatt a maradék mozdonyok műszaki állaga is rendkívüli mértékben leromlott, ami gyakori szolgálatképtelenséget okozott, illetve az üzembiztonságot veszélyeztette.⁴⁸ Az általános állapotokat jelzi például, hogy Kecskeméten még *marhavagonokat* is át kellett alakítani személy-

⁴⁶ Az államosítással járó korszakváltást mintegy szimbolikusan árnyalja, hogy az egykori Kecskeméti Gazdasági Vasút igazgatósága, féltett városi kisvasútijáról még általános javaslatcsomagot is kidolgozott a legégetőbb kérdések megoldására, az államvasutak magas rangú beosztottjai azonban a relatíve kisforgalmú kisvasút ezen igényeit teljesen figyelmen kívül hagyták, hiszen a II. világháború után csaknem tíz évig a teljes magyar vasúti közlekedést is áldatlan állapotok jellemezték, még az ország fővonalain is alig lehetett biztosítani a közlekedést akkoriban.

⁴⁷ Ez az alacsony színvonal a tárgyalt korszak első két évtizedében a teljes magyar vasútra jellemző volt; kapacitáshiány, korlátozások, kényszerkirakodások, többszöri elmélyülő szállítási válság, fűtetlen, kivilágítatlan, késő vonatok sokszor felháborodásokhoz, kalauzverésekhez, s ebből következőleg a vasutasok félelméhez vagy elkényelmesedéséhez vezettek. Ugyanakkor a 70-es évektől országszerte jelentős fejlesztések zajlottak, a vonalbezárások mellett ezeket is érdemes hangsúlyozni (Frisnyák 2011: 36–43, 62–63). Utóbbi megállapítás csupán fenntartásokkal, a fővonalai forgalomra igaz, a mellékvonalakon ellentétes tendenciák játszódtak le.

⁴⁸ Borsi István írja visszaemlékezéseiben, többször járt úgy, hogy valamelyik állomáson elromlott a mozdonya; ilyenkor – szerszám és alkatrész híján – a mozdonyvezetők találékonyaságára volt bízva, hogyan javítják ki a hibát. Leleményes esetekről szólnak a visszaemlékezések, egy ízben az akkumulátorsaru repedése miatt Bugac felsőn „element a feszültség”, s a leleményes *vezér* a közeli kerítésből kivágott drótdarabot kötötte be az áramkörbe. Máskor azonban ezek a megoldások a biztonságot veszélyeztették, előfordult például, hogy a felfagyott fékezőszelepet gázolajjal átitatott rongy lángjával olvasztották fel, aminek kis híján mozdonytüz lett a vége (Borsi 2005: 140, 164).

kocsikká, ami abból állott, hogy hosszában két padot szereltek beléjük (fűtőtest és világítás nélkül).⁴⁹

Az utazószemélyzet egyre sűrűbben cserélődött, a fennálló létszámhiány miatt központilag is sűrűn voltak áthelyezések; továbbá a korszakban a vasutas pálya általános kiüresedése is bekövetkezett. A presztízsvesztés jól kirajzolódik a korabeli vasúti újságírók munkásságából is, akik romló juttatásokról, lepusztult üzemi állapotokról, balesetveszélyről, elavult technikáról, alkoholizmusról, mindenütt fokozódó rendetlenségről adtak hírt.⁵⁰ A jegyvizsgálói állás ugyanakkor a kisvonaton az átlagosnál kedvezőbb volt a fentebb kifejtett bensőséges viszonyok miatt, illetve mert a sok táblás megállóhely miatt „sok jegyet kellett írni”, ami jelentős jutalékot eredményezett.⁵¹ Egyes mozdonyvezetők körében pedig a ritka ellenőrzések miatt általános gyakorlattá vált a gázolajjal való különféle *trükközés*.⁵² A fogyasztás csökkentésére többféle gyakorlat is kialakult, ám valamennyi állandósuló késésekhez vezetett.⁵³

A presztízsvesztés folyamatai a 70-es évektől lavinaszerűen felgyorsultak. A vasúti infrastruktúrát leépítették, a vasutasok számát négyötödével csökkentették (1949-ben 110-en, 1995-ben 20-an dolgoztak a kecskeméti kisvasútnál).⁵⁴ A járműállomány és a pályaállapotok tovább romlottak, az utazási sebesség lassult, a késések nőttek. Hosszú szakaszokon 15 km/h-s sebességhatározást kellett életbe léptetni, így a kisvonatok menetideje hosszabbá vált, mint 1928-ban! Ráadásul már 1961-ben felszámolták a Kecskemét–Átrakó–Rávagy tér közötti 800 méteres szakaszt a „Leninváros” (Rávagy) lakótelep és a Halasi úti felüljáró építése miatt,⁵⁵ s a vasút kecskeméti végállomását a központtól 800 méterrel távolabbra helyezték. A színes életű, műemléki védelemre érdemes egységes állomásépületek és környezetük előbb az állandó, majd időszakos szolgálat megszűnésével gazdátlaná váltak, a szolgálati lakásokat felszámolták, a várótermeket lezárták, ablakaikat bedeszkázták, vagy elbontották őket, a kitérővágányokra, szemaforokra, félreállított teherkocsikra nagyrészt a fémgyűjtők vetettek szemet.⁵⁶

⁴⁹ Interjú özv. Kiss József-nél, 2009. január 23.

⁵⁰ Kaszala Sándor, a *Magyar Vasutas* újságírója *Látélet a vasútról* c. riportkötetében a 80-as évek vasúti állapotairól Moldovánál is lehangolóbb képet festett: „Mélyre süllyedt a vasút munkamorálja. [...] Ha szigorúbb intézkedések nem születnek, ma holnap már sörösvégekkel adják a jelzést a kocsirendezőknek, a forgalmista meg füttyölős barackkal indít” (Kaszala 1987: 138).

⁵¹ Borsi 2005: 145.

⁵² Interjú Csúri Mihállyal, 2009. március 9. Csúri Mihály (Nagybugac, 1931) 1958–1991 között szolgálattevő volt Nagybugac és Jakabszállás állomásokon.

⁵³ Legális módja az volt, hogy a megállók előtt és hosszabb tartózkodáskor kikapcsolták a motort, de a jobb hatások kedvéért illegális módszereket is kifejlesztettek: a mozdonyvezetők lefojtották *beosztott gépük* teljesítményét, vagy pedig az esti, kisforgalmú szerelvényekről – valamelyik állomáskezelő beleegyezésével – lekasztottak egy-két kocsi, azonban ezt a menetlevélen nem tüntették föl („a tonnát csak papíron visszük”). Ide kapcsolódott a MÁV által meghirdetett *gázolajverseny* intézménye is (Borsi 2005: 138-9, 167).

⁵⁴ Horváth 2002: 52.

⁵⁵ Horváth 2002: 51.

⁵⁶ Többek közt Jakabszálláson 1992-ben, Törökfáin 1994-ben szűnt meg a szolgálat.

Az utasok egyre inkább csak gyorsan keresztülhaladtak a szürkülő infrastruktúrán, illetve, ha tehettek, egyenest kikerülték.

Hogy mindezen folyamatok ellenére a kisvasút egészen az 1970-es évek végéig szinte kizárólagos közlekedési eszköz maradt a vizsgált területen, annak magyarázata elsősorban a korabeli közúti közlekedés mostoha állapotaiban (továbbá az előző fejezetben elemzett járulékos előnyökben) rejlik. Az utazóközönség alternatíva híján szükségből elviselte a kényelmetlenségeket, kezdetben „örültünk, hogy egyáltalán jár a vonat”; később pedig hozzászoktak az új helyzethez, s a fent vázolt szokásrendszer kialakításával tették élhetőbbé.⁵⁷ 1981-ben még 454 000 utazást regisztráltak a két kisvasúti vonalon.⁵⁸ Az 1948 után kialakuló új üzemvitel növekvő visszasságai ellenére egyébként összességében a vonatok nagyrészt megbízhatóan jártak, a napi vonatpárok száma még növekedett is, s elkészültek a Törökfái–Kiskőrös-szárnyvonal szakaszai is, újabb népesség számára kínálva vasúti közlekedési lehetőséget. Lényegi alternatíva nélkül a kisvasút továbbra is az utazás leggyorsabb és legpraktikusabb, ráadásul filléres formáját jelentette.⁵⁹

Az országos arányhoz képest lassan gyarapodott ugyanis a portalanított főközlekedési utak hossza, a tanácsi utaknak pedig elenyésző része volt burkolt. Buszközlekedés a rossz utak és a közlekedési vállalatok szervezetlensége miatt gyakorlatilag nem volt, illetve a MÁVAUT *fakaruszai* és platós teherautói ekkoriban még nem jelentettek reális versenytársat a vasútnak.⁶⁰ A 60-as években ugyan jelentős útépitések zajlottak, buszpályaudvarok, járműtelepek épültek, s 1970-re a főutak 90%-át pormentesítették, azonban a települési utaknak továbbra is kevesebb mint 5%-a volt szilárd burkolatú, ráadásul elenyésző volt a tanyavilágbeli kövesutak aránya.⁶¹

1968-ban kidolgozták a Csanádi György közlekedési és postaügyi miniszter nevével fémjelzett közlekedéspolitikai koncepciót,⁶² vagyis „költséghatékonysági szempontból” felülbírálták a létező közlekedési vonalakat és szereposztást.⁶³

⁵⁷ Interjú Dr. Ispálovics Jánosnéval, 2009. január 16.

⁵⁸ Horváth 2002: 56.

⁵⁹ Az ország többi kisvasútja is hasonló helyzetben volt a korszakban, így számos párhuzam vonható, például az egykor igen jómódúnak számító Bodrogközrel: „A bodrogközi vasút építésének idején a térségben közutak nem voltak. Mezei és földutak kötötték össze az egyes településeket, tanyákat. Különösen ősztől tavaszig a kisvasút volt jóformán az egyetlen megbízható közlekedési és szállítási eszköz. 1945 után épültek ugyan közutak, tény azonban, hogy a közúti közlekedés nem vehette föl a versenyt a kisvasúttal, mert az időjárástól és évszakoktól függetlenül, rendszeres járataival kiérdemelte a lakosság elismerését. Téli időben a széntüzelésű kályhák megfelelő légkört biztosítottak a kényelmes utazáshoz. Az emberek a vasút megbízhatóságához igazították ügyes-bajos dolgaik intézését és munkába járásukat, nem beszélve arról, hogy terjedelmesebb csomagok szállításának sem volt akadálya” (Halas 1994: 27–28).

⁶⁰ A közúti áruszállításra jellemző volt, hogy az Autóközlekedési Vállalat (AKÖV) kecskeméti alközpontjának flottáját az 50-es években döntő többségben még szekerek alkották.

⁶¹ Herczegh 1981: 9; Tóth 1977: 35–40.

⁶² Balázs 2008: 27.

⁶³ Frisnyák Zsuzsa, a közlekedéspolitikai koncepciónak alapvető fontosságát tulajdonítva, egyenesen a tárgyalt korszak kettébontásával él: „szovjet modell” (1945–1968, túlterhelt vasút, fejlődő közút, politikai irányítás) és „közúti közlekedés kora” (1969 óta, motorizáció, piaci verseny,

Ennek során megállapították, hogy leggazdaságosabb, ha a vasút a tömeges, nagy távolságú áruszállítást végzi, a közutak pedig a rövidebb távú, főleg helyközi forgalmat bonyolítják le; hiszen az elemzések szerint a vasúthálózat 50 százalékán bonyolódik az áruforgalom kilenctizede. Eszerint Magyarországon több mint 2000 km vasútvonalat terveztek megszüntetni,⁶⁴ a közút- és buszhálózatot, valamint a teherautó-forgalmat pedig ugrásszerűen fejleszteni. Mindez jórészt meg is történt, a megszüntési listán előkelő helyet elfoglaló kecskeméti kisvasút vonalairól azonban a forgalom átterelését végül későbbre halasztották, a megfelelő párhuzamos közutak hiányában, ám minden további fejlesztését befagyasztották.⁶⁵ A közlekedési koncepciót időközben kemény kritikával illették, társadalmi ellenállási mozgalmak szerveződtek ellene.⁶⁶ (Ezek a civil fórumokat, újságcikk-sorozatokot, települések tiltakozó leveleit generáló viták a 90-es években, majd 2009-ben, amikor a kisvasút megszüntetése ismét napirendre került, újra felerősödtek, ám kézzelfogható eredménnyel ritkán jártak.)

Az útéptések második hulláma által 1984-re a legtöbb település bitumenes bekötőutat kapott, megugrott a lakossági személygépkocsi- és motorkerékpár-állomány,⁶⁷ s a megye valamennyi települését elértek a kiemelt állami támogatású, menetrend szerint közlekedő autóbuszok. Időközben az országos átlag fölé emelkedett a megyében a személygépkocsik száma (1981-ben 1000 lakosra 113 db jutott),⁶⁸ ráadásul Bács-Kiskun a 80-as évektől máig első helyezett a kerékpár- és motorbicikli-sűrűség szempontjából.

városokat eluráló autók) (Frisnyák 2001: XX–XXIII). Ezen korszakolás társadalmi szempontú alkalmazhatósága kérdéses.

⁶⁴ Balázs 2008: 27.

⁶⁵ Bács-Kiskun megye vasúti közlekedésének viszonylag előnyös helyzete a 2000-es évek újabb vonalbezárási hullámáig megmaradt. A 10 ezer lakosra jutó vonalak hossza (km, zárójelben a megyék ranglistáján elért helyezés): 1963: 11,0 (5.), 1969: 12,6 (4.), 1980. 9,4 (7.) (Erdősi 1985: 654–656).

⁶⁶ Magam a mára szinte átláthatatlanná duzzadt vitában Erdősi Ferenc véleményét tekintem a leg-hitelesebbnek. E szerint a vonalfelszámolás „csupán a MÁV vállalati veszteségét csökkentette valamelyest, miközben az érintett területek legtöbbszörben a termelés gazdaságosságát és a lakosság anyagi helyzetét rontotta az összehasonlíthatatlanul drágább közúti közlekedésre utaltsággal”. A negatívumok átterhelődtek az érintettekre, az országgrészek, települések további differenciálódását okozva; Erdősi 14 pontban gyűjtötte össze a megszünések hátrányait (Erdősi 1985: 657–660). – Többen dokumentálták, hogy más kisvasutak is jól szolgálták a térség népességének igényeit, fejlesztésük esetén ez továbbra is fenntartható lett volna, illetve megszünésükkor botrányok sorozata játszódott le: nem kellően széleskörű előzetes vizsgálatok, a jelentős utasforgalom átgondolatlan átterelése a közútra, szabotázscselekmények, a bezárás napján jelentős rendőri készültség stb. (Halas 1994: 35–48).

⁶⁷ A motorizáció dinamikus növekedése a fenntartási költségek folyamatos emelkedése ellenére zajlott le, ami presztízs kérdések mellett a jelentősen színvonalasabb közlekedési lehetőség iránti fokozódó igényre utal; a 70-es évek közepétől évi 80 ezer új jármű állt forgalomba, ami az ingázási lehetőségek, az értékesítés további szélesedéséhez vezetett (Váluch 2005: 293).

⁶⁸ A személyautók száma országszerte 1980-ban átlépte az egymilliót, 1990-re megközelítette a kétmilliót (1949: 12 890 db; 1954: 9453 db, ezek állapota is jórészt leromlott; 1960: 31 268 db; 1965: 99 395 db; 1970: 238 563 db; 1975: 568 259 db; 1980: 1 013 412 db; 1985: 1 435 937 db; 1990: 1 944 553 db) (Frisnyák 2001: 203, 218, 230, 237, 246, 254, 261, 267).

Mindez azt eredményezte, hogy alig húsz év alatt a kisvonal a térség legmodernebb, leggyorsabb járművéből a legkorszerűtlenebbé s a legkevésbé praktikussá vált. Míg ugyanis korábban különösebb gond nélkül elviselték az utasok a kényelmetlenségeket, addig a kialakuló versenyhelyzetből a kisvonal szükségszerűen vesztesként került ki. Előbb a mobilitásban élenjáró társadalmi csoportok, majd mások is, előbb az eseti utazók, majd a kisvasút légköréhez jobban hozzászokott, nehezebben változtató rendszeres utasok is választások elé kerültek, hogy mely célokra alkalmasabb a drágább, ám gyorsabb autóbusz, vagy a lényegesen drágább, ám jelentősen praktikusabb egyéni közlekedés. Az intermodalitás, tehát a vasúthoz egyéni közlekedéssel való ráutazás a relatíve kis távolságok miatt a legkevésbé lett volna kifizetődő, ezért legfeljebb esetileg volt megfigyelhető (kerékpár, motorkerékpár), ráadásul a 80-as években a helyi érdekű szállításban is döntő többségbe került a motorizáció, a korábban megszokott fogatolást kiszorítva.

Mindezek következtében 1980 és 1995 között az utasforgalom csökkenése 70%-os, a teherszállításoké 95%-os volt, utóbbi tehát gyakorlatilag megszűnt; a diákok főleg az autóbust, a dolgozni, bevásárolni, szórakozni járók nagyrészt egyéni közlekedési eszközöket választottak, a kisvonal utazóközönsége pedig, néhány eseti kivételtől eltekintve, fokozatosan elöregedett.

Ismeretes azonban, hogy az autóbusz nem képes a vonat valamennyi szerepkörét átvenni.⁶⁹ A településközpontoktól távol eső tanyavilágban pedig továbbra is a kisvasút volt a közösségi közlekedés egyetlen módja, de a leépítések hatására a távoli tanyákon élők vonathasználati lehetőségei is ellehetetlenültek, ezért további tanyákból vándoroltak el a lakosok vagy szegényedtek el még inkább. Az egykor oly meghatározó, vonattal zajló piacozás jórészt megszűnt, a kisvonal formálta közösségek széthullottak, a jegyekkel való feketetés egyre inkább előtérbe került, a vasutasok egykori hírneves figyelmessége megkopott, az utasvasutas kapcsolatok kivesztek.⁷⁰ A vizsgált térségben tehát az a különös helyzet alakult ki, hogy bár a kisvonal nem szűnt meg, az említett okokból kifolyólag az 1990-es évekre mégis gyakorlatilag jelentéktelenné vált a használata.⁷¹

Konzerválódott, leromlott állapotában az utolsó években leginkább egy működő múzeumvasúthoz hasonlított, melyet erősített a népszerűsödő *kisvonal-folklor*: az utazási szokásainkból kiveszett olyasfajta hangulat, nyugalom és közösségi érzület keresése, ami egy nyugalmasabb, harmonikusabb életfelfogás részét képezte. Vagy egyszerű kirándulás, szórakozás, rekreáció.⁷² A csökkenő forgalom

⁶⁹ Balázs 2008: 42–44.

⁷⁰ Interjú Dr. Ispálovics Jánosnéval, 2009. január 16.; Interjú özv. Kiss Józsefnével, 2009. január 23.

⁷¹ Interjú Merók Jánossal, 2009. február 11.

⁷² Mintegy finom kritikaként még viccek is születtek a kisvonatról, jellemző visszacsatolásként a kedvelt, ám érezhetően csupán jobb híján használt közlekedési eszközhöz: „Sétál a paraszt bácsi a sínek mellett a faluba, melléér a kisvonal. Odakiált neki a vezér: – Jöjjön, Jóska bácsi, ugorjon fel, elvisszük! – Most nem mék, köszönöm, mert sietek!” (interjú Merók Jánossal, 2009. február 11.). Nem ismeretlen az ilyesfajta folklorisztikus belső kritika a környéken, a gyenge felépítményű heténygyháza–kerekegyházi vonalra is jellemző volt például, melyet 1975-ben szüntettek meg: „a vonat utazósebessége 21–25 km/h volt. Az egyik tréfás kedvű

és bevétel a vonatpárok még további csökkentéséhez vezetett, ráadásul a megmaradt vonatok menetrendjét is az elnagyolt összeállítás, az utazók semelyik csoportjának meg nem felelés jellemezte. Időről időre olyan vélemények is felmerültek, hogy a vasúttársaság állami utasításra a napi szintű hivatásforgalomhoz direkt alkalmatlan menetrendeket állított össze.⁷³ Évtizedes vitát generál továbbá az a kérdés, hogy a szolgáltatási minőség elhanyagolása vezet-e az utasok elpártolásához, avagy fordítva, a csökkenő utasszámot követi-e a szándékos leépítés. A kecskeméti kisvasutak példája összességében az első lehetőséget támasztja alá.

* * *

E tanulmány kiindulópontja az volt, hogy a zónatarifa 1889-es bevezetése, a tömeges vonathasználat elterjedése óta, vasút, életmód és polgárosodás kapcsolata tájanként is, országosan is bonyolult rendszert alkotott, melynek kibogozása a jelen kutatói generáció feladata.⁷⁴ Módszerében ezért nem célravezető a vasút egyedüli, a társadalomtörténet egyéb folyamataiból kiemelt vizsgálata, hiszen kölcsönös hatásrendszereket feltételezünk, ezért a vasúti közlekedés társadalomtörténetét a kereskedelem-, iparosodás-, ingázás-, politika- és technikátörténet közös kapcsolatrendszerében lehetséges elemezni.

A hazai vasúthálózat – még a vizsgált korszakban is évtizedekig igazi alternatíva híján – a II. világháború után is megfelelően betöltötte funkcióit: jótékonyan hatott a piacra termelő gazdálkodásra, jelentősen könnyítette város és vidéke kapcsolattartását, a munkavállalást, ügyintézés, tanulást, kulturálódást, idegenforgalmat. Mivel az érintett területek lakosságának jelentős része használta rendszeresen a kisvasutat, így egyfelől a vonathasználat különlegesen gazdag szókávilága és az utazás rendjének erős normarendszere alakult ki, másfelől a kisvontat szerelvényei egyre inkább közösségszervező tereként is működtek, jelentős kapcsolathálózatot alakítva ki a zárkózottan élő tanyai népesség körében. Ezek között számos tényező országszerte jellegzetes, némelyek viszont más vasutakhoz képest egyedülállónak tekinthetők. Alapvetően azonban a kényszerűen vonaton töltött idő hasznosítása vezetett kialakulásukhoz.

A kistáji elemzések során, így a Kecskemét környéki kisvasutak használata kapcsán ugyancsak egyedülálló táji folyamatok és időeltolódások figyelhetők meg. Noha ezen alacsony költségvetésű vicinálisok semmilyen szempontból sem feleltek már meg a 20. századi technikai elvárásoknak, ám addig érintetlen területeket feltárva mégis jelentős fejlődést generáltak. E speciális helyzet

diák a szerelvény mellett futva végezte napi edzéseit a nagy atlétikai versenyekre készülve” (Dr. Kozák Endre, régi utas visszaemlékezése, *Petőfi Népe* 1999. március 24.).

⁷³ Frisnyák Zsuzsa nem talált bizonyítékot arra, hogy a bezárásra ítélt vonalak menetrendjét készakarva úgy állították volna össze, hogy munkába, iskolába, piacra járásra ne legyen alkalmas. Ez azonban könnyen cáfolható a munka- és iskolakezdeéseket az első vonatok érkezésével összevetve, illetve a közoktatási és munkaidő végétől a következő vonat indulásáig lévő túlságosan nagy időszakaszt figyelembe véve (Frisnyák 2011: 73).

⁷⁴ Flórián (szerk.) 2010: 9.

értelmezéséhez Den Hollander 20. század közepi elméletének újragondolása nyújthat fogódzót. Az elmaradott, frontierhelyzetű, egyfajta határállapotban állandósult tanyavilágban változtató erők hiányában fejlődés alig volt észlelhető, ahhoz fejlett közlekedésre, a gazdaság integrációjára, komplex tájtervre lett volna szükség.⁷⁵ A kisvasutak kiépülése és az ehhez kapcsolódó gazdasági-életmódbeli változások elmaradott, ugyanakkor mégis jelentős technikai innovációnak számítottak, ami választ ad arra az ellentmondásra, hogyan válhatott e közlekedési rendszer egyszerre jól használható, mégis kényeszerű közlekedési eszközzé.

Általánosságban egyetérthetünk Balázs Géza korszakolási kísérletével, mely szerint a 19. század a vasút felvirágzásának, a 20. század első fele a fénykorának, kiteljesedésének az időszaka, a 20. század második felében a motorizáció, a kényelmi szempontok előretörése, megtorpanás, visszaszorulás zajlik (a 21. század elején pedig újabb szerepátrendeződés: a szupervasutak és elhanyagolt vonalak, a vasútromantika recens megjelenése tapasztalható).⁷⁶ Azonban az is megállapítható, hogy egyes táji-társadalmi jellegzetességektől függően a fejlődés ívében és időbeli végbemenésében esetenként több évtizedes eltérések is előfordulhatnak. Mint számos egyéb innováció használatba vételénél, itt is célszerű hőskorról, átmeneti időszakról, a népi használat fénykoráról és leáldozásáról beszélni.

Kiterjedt hatásrendszer kifejtésére e vasútvonalak is csupán néhány évtizedig voltak képesek, majd a presztízsrömlés összetett, ám világosan feltérképezhető folyamata következett be. Ennek középpontjában az infrastruktúra és a vasutasság erkölcsi felfogásának, munkához való hozzáállásának leromlása, a vasút kínálta szolgáltatási színvonal és a valós társadalmi igények egymástól való fokozatos eltávolodása, ellentmondást nem tűrő közlekedéspolitikai beavatkozások által természetes folyamatok mesterséges gyorsítása, illetve a környékbeli életmód újabb gyökeres átalakulásai állnak. Hogy mindez szükségszerűen új innovációk befogadásához vezet, az többek közt Erdősi Ferencnek a menetrendszerű közlekedés életciklusaival kapcsolatos elmélete alapján válik világossá.⁷⁷ A legtöbb innováció időbeli lefolyására alkalmazható elmélete szerint a kezdeti növekedést telítődés, majd zsugorodás követi, aztán bekövetkezik a végfázis (utóbbiban csak jelentős kedvezményeket igénybe vevő, illetve *kényszerutasok* maradnak). A kecskeméti kisvasút rövid és időben megcsúszott hatásrendszere miatt ezek a folyamatok időben megkésve és felgyorsulva zajlottak le, s mivel kései kiépülésükkel már eleve nem tudtak akkora befolyást gyakorolni a területre, mint korábban a fővonalak, ezért a végfázis bekövetkezése is szükségszerű.

⁷⁵ Hollander 1980: 97.

⁷⁶ Balázs 2010: 111.

⁷⁷ Erdősi 2000: 239, 305–306.

FORRÁSOK

- A nagyvárosok belső tagozódása.* Kecskemét, 2003.
Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai, 1951–1961.
Hivatalos vasúti menetrendek, 1945–1990.
Közlekedési és Hírközlési Adattár, 1960–1967.
Közlekedési és Hírközlési Évkönyv, 1970–1980.
Közlekedési Évkönyv, 1985.
Magyarország népessége és gazdasága. Múlt és jelen. Budapest, 1996.

Petőfi Népe 1999. március. 24.

- Interjú Csúri Mihállyal 2009. március 9-én, készítette Molnár Gergely. (A szerző tulajdonában.)
Interjú Dr. Ispálovics Jánosné Szendrő Katalinnal 2009. január 16-án, készítette Molnár Gergely. (A szerző tulajdonában.)
Interjú özv. Kiss Józsefnével 2009. január 23-án, készítette Molnár Gergely. (A szerző tulajdonában.)
Interjú Merók Jánossal 2009. február 11-én, készítette Molnár Gergely. (A szerző tulajdonában.)
Interjú Tóth Pállal 2009. február 16-án, készítette Molnár Gergely. (A szerző tulajdonában.)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Balázs Géza 2008: A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a közlekedés-fejlesztési koncepciótól (1968) napjainkig (2008). In: Bali János – Máté György (szerk.): *Talpfák.* Budapest, 27–47.
Balázs Géza 2010: A vasút szemiotikája. In: Balázs Géza – H. Varga Gyula (szerk.): *Az utazás szemiotikája.* (Semiotica Agriensis 7.) Budapest – Eger, 109–128.
Bali János – Máté György (szerk.) 2008: *Talpfák.* Budapest.
Bán Dávid 2011: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig.* Budapest.
Borsi István 2005: Bugaci körkép. In: Uő: *Vezérállásban.* Szeged, 132–174.
Böhm Antal – Pál László 1985: *Társadalmunk ingázói – ingázók társadalma.* Budapest.
Czére Béla 1993: A legrövidebb eljutási idők Magyarországon (1847–1985). *Vasúthistoria Évkönyv* 1993. 451–477.
Erdősi Ferenc 1985: A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. *Területi Statisztika* XXXV. 650–660.
Erdősi Ferenc 2000: *A kommunikáció (közlekedés-távközlés) szerepe a terület- és település-fejlesztésben.* (Területfejlesztési szakkönyvek 1.) Budapest.

- Flórián Mária (szerk.) 2010: *Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19–20. század fordulóján*. Budapest.
- Frisnyák Zsuzsa 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest.
- Frisnyák Zsuzsa 2011: *Közlekedés, politika, 1945–1989*. Budapest.
- Für Lajos 1983: *Kertes tanyák a futóhomokon*. Budapest.
- Gaál Károly 1989: *Királydinnyébe léptem*. Kecskemét.
- Gráfik Imre 1983: Az áru útja a szállítás forradalma előtt. *Ethnographia* XCIV. 1–35.
- Halas György 1994: *Volt egyszer egy kisvasút*. Miskolc.
- Herczegh Károly 1981: *Autóbuszállomások, vasútállomások*. Budapest.
- Hollander, A. N. J. den 1980: *Az Alföld települései és lakói*. Budapest.
- Horváth Ferenc 1995: *Kecskemét vasútjai (1845–1919)*. Kecskemét.
- Horváth Ferenc 2002: *Ötven éves a kecskeméti kisvasút kiskőrösi vonala*. Budapest.
- Kaszala Sándor 1987: *Láttelel a vasútról*. Budapest.
- Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László 2009: *Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez*. Tatabánya.
- Lettrich Edit 1968: *Kecskemét és tanyavilága*. Budapest.
- Lovas Gyula 2003: *A bakterház*. Budapest.
- Majdán János 2010a: A vasutak körzetszervező hatása az Alföldön. In: Uő (szerk.): *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Budapest, 21–38.
- Majdán János 2010b: A vasút polgárosító hatása. In: Uő (szerk.): *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Budapest, 121–134.
- Molnár Gergely 2009: A kecskeméti kisvasutak hatásai a köznépi kultúrára. In: Hubay Gabriella (szerk.): *Jászberényi buszár. Hallgatói tanulmányok Kocsis Gyula 60. születésnapjára*. Budapest.
- Paládi-Kovács Attila 2011: A természeti környezet átalakítása a kapitalizmus korában (19–20. század). In: Flórián Mária (szerk.): *Magyar népraíz I.1. Táj, nép, történelem*. Budapest, 270–292.
- Sári Zsolt 2011: *A vasút fénykora – A vidék modernizációja*. Szentendre.
- Schivelbusch, Wolfgang 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest.
- Szabó Pál 1964: *Kecskemét közlekedése*. (Doktori disszertáció.) Szegedi Tudományegyetem, Szeged.
- Szilágyi Miklós 2009: A közlekedés és szállítás modernizációjának hatása a paraszti életmódra. In: Uő: *Paraszti hagyomány és kényszermodernizáció*. Budapest, 28–41.
- T. Hámori Ferenc (főszerk.) 2012: A koncepció terhe és utólete. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció. *Indóház Extra* 2012. 1.
- Tóth László 1977: *Bács-Kiskun megyei utak*. Kecskemét.
- Valuch Tibor 2005: *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében*. Budapest.
- Voigt Vilmos 2010: Vonaton. Az utazás etnológiája. In: Balázs Géza – H. Varga Gyula (szerk.): *Az utazás szemiotikája*. (Semiotica Agriensis 7.) Budapest – Eger, 401–436.

Simon Zoltán Boldizsár

Reflexivitás a történetírásban

TANÁCS TALANSÁG ÉS ÖNBIZALOM A REFLEXIVITÁS KAPCSÁN

Valami nincs rendben a reflexivitással. És nem pusztán az, hogy majdnem mindig másvalakinek kellene reflexívnek lennie, csak annak nem, aki éppen beszél róla. A reflexivitással birkózó különféle humán- és társadalomtudományos esszét és tanulmányokat lapozgatva az a benyomása támadhat az embernek, hogy a téma leginkább zavart és tanács talanságot szül. Megannyi szakterület megannyi képviselője – mielőtt elmondaná, hogy mi is valójában a reflexivitás és mit kellene vele kezdeni – egyaránt hajlamos azzal indítani, hogy meglehetősen zavaros fogalomról van szó, amiről senki sem tudja igazán, micsoda, és amiről senki sem tudja igazán, mit lehetne, vagy kellene vele kezdeni. Részben alighanem ezért is érvényesülhet a reflexivitás a tudományos világban jobbra a gyakorlatoknak szóló elméleti ajánlásként, nem pedig gyakorlatként. A történetelmélet területére lépve a zavar és tanács talanság benyomása mindenesetre pillanatok alatt szertefoszlik. A történetelmélet az önbizalom meglepően magas fokával ajánlja a történetírás figyelmébe a reflexivitást, ám teszi ezt anélkül, hogy egy-két kósza kísérleten kívül akár a fogalom elemzésével próbálkozna, akár részletesebben is kifejtene, mit is ért reflexivitás alatt. Az ajánlás célja és egyben előfeltevése mindenesetre az az elképzelés, amely szerint a történészek számára a reflexivitás jelenti a jobb történészsé válás ragyogó útját, illetve a reflexív attitűd általánossá válása egyszerre mind a történetírás egésze számára is a jobb történetíráshoz, vagy egyenesen a történetírás új korszakához vezető ragyogó utat jelenti. A történetírás ezen új korszaka az esztétikai vállalkozásként felfogott történetírás volna, és a reflexív történészek krédója Alun Munslow nyomán a következőképp hangozhatna: „reflexív történészként az írott történelmet olyan társadalmilag konstituált narratív reprezentációként definiálom, amely elismeri a narratív forma végső kudarcát a reprezentáció precizitása és objektivitása tekintetében”.¹

Az ajánlott reflexivitás egyik legfőbb jellegzetessége ezzel rögvest világossá válik, nevezetesen az, hogy szoros szövetségben áll a történetírás *egy bizonyos* elméletével. Olyan szoros összefüggésben, hogy végső soron nem is tűnik egyébként, mint az elmúlt fél évszázad szkeptikus (vagy a nyelv kérdésre fektetett hangsúly révén általában posztmodernnek nevezett) történetelmélete által viselt álarcnak, amely *éleve* esztétikai vállalkozásnak tekinti a történetírást, függetlenül attól, hogy a történetírás már az elérni vágyott új korszakába lépett-e vagy sem. Ami tehát a reflexivitás nevében ajánlásra kerül, és ami jobbá teszi a történetírást,

¹ Munslow 2006 [1997]: 17.

az nem egyszerűen a történetelmélet, hanem a „helyes” és „megfelelő” történetelmélet, maga a reflexivitás pedig nem tűnik egyébnak, mint a „helyes” történetelméletben való jártasságnak.

Mindemellett úgy tűnik, hogy ez a jártasság nem pusztán a történetírás természetét feltáró elméleti meglátások és filozófiai elvek ismeretét jelenti. Ahhoz, hogy valaki jó történetíró legyen, az is szükséges, hogy ez a „helyes” történetelmélet elválaszthatatlanul összefonódjon a történetírói gyakorlatával. Ahogy a történész Susan Crane fogalmaz, „bárki, aki elvlasztja a történetírás elméletét a gyakorlatától, annak a veszélynek teszi ki magát, hogy esszencializált nézeteket éleszt fel arról, »ahogy a dolgok valójában voltak«”.² Az ilyen esszencializált nézetek felélesztése alighanem egy nem reflexív – vagyis rossz, de mindenképp kevésbé értékes – gyakorlatot eredményezne. Az elképzelés továbbá azt a kétes álláspontot is magában foglalja, hogy *kizárólag* a fenti értelemben vett reflexív történetírói gyakorlat eredményei tekinthetők progresszívnek, *kizárólag* a reflexív történeti szövegek nevezhetők experimentálisnak vagy éppen bármilyen tekintetben előremutatónak, és *kizárólag* ezek képesek lerázni magukról holmi évszázados konvenciók béklyóit.³ És fordítva, az elképzelés magában foglalja azt is, hogy ezek a konvencionális gyakorlatot felülíró experimentális történeti szövegek meg sem születnének a reflexivitás – a „helyes” történetelméletben való jártasság – nélkül.

A reflexivitás és a „helyes” történetelmélet ilyesfajta szoros szövetsége sajnálatos módon azt jelenti, hogy amint valaki megpróbálna a reflexivitás fenti felfogása ellen érvelni, akkor egyszersmind az elmélet és a gyakorlat elválasztásában is bűnösnek bizonyulna, aminek következtében a legkevésbé sem reflexív módon újjá is élesztené a történetírásról alkotott olyan nézeteket, amelyek szerint az nem esztétikai, hanem episztemológiai vállalkozás.⁴ Ennek ellenére a továbbiakban a reflexivitás fenti felfogása, és egyszersmind a történetelmélet és a történetírás gyakorlatának elválaszthatatlansága ellen fogok érvelni. Ám az avítnak tekintett nézetek felélesztésének szándéka távol áll tőlem, amennyiben azt gondolom, hogy a reflexivitás – a történetelméleti jártasság – gyakorlatba ültetése, „készpénzre válthatósága” elleni érvek korántsem járnak együtt automatikusan immár meghaladottnak vélt elképzelések nosztalgikus megidézésével.

² Crane 2002: 319.

³ Amikor itt és másutt szóba kerülnek a konvenciók a történetírás kapcsán, akkor nem a konvencionális és a nem konvencionális történetírás olyasfajta megkülönböztetésére gondolok, amelynek értelmében Szélpál Lívia mutatja be az *unconventional history* gyakorlatát (Szélpál 2007). Azoknak a nem konvencionális történeti munkáknak a jó része, amelyeket Szélpál említ a tanulmányában, elbukna a fenti értelemben vett „helyes” történetelmélet próbáján.

⁴ Érdekes, hogy a „tapasztalat” és a „jelenlét” fogalma nevében a szöveg és a nyelv birodalmából való kilépésre tett újabb kísérletek is a történetírásról alkotott divatjamúlt nézetek felélesztésének vádjával szembesülnek. Még akkor is, ha ezek a kísérletek Frank Ankersmit „tapasztalatához” hasonlóan nem hagyják el az esztétika birodalmát, és akkor is, ha nem tagadják a nyelv jelentőségét, ahogy sem Ankersmit „tapasztalata”, sem Eelco Runia vagy Hans Ulrich Gumbrecht „jelenléte” nem tagadja. A „jelenlét” ilyen kritikájához lásd Munslow 2010; Jenkins 2010. A „tapasztalat” ilyesfajta kritikájához lásd Jenkins 2009. A tapasztalat és a jelenlét fogalmaiban rejlő lehetőségekről, illetve a történetírás nyelvi elméleteihez való viszonyukról lásd Simon 2013b.

A reflexivitás elleni érvek ugyanis nem pusztán az elmúlt időszakban a történészek figyelmébe ajánlott történetelméletet mint a jó történetírás mércéjét, hanem általában véve a történetelméletet mint a történetírás mércéjét kérdőjelezzik meg. Más szóval, a reflexivitás elleni érvek a történetírás olyan pluralisztikusabb felfogásához vezetnek, amely szerint a különböző történeti szövegek minden további nélkül fittyet hányhatnak a konvenciókra és lehetnek experimentálisak függetlenül attól, hogy szerzőik éppen milyen elméleti állásponton vannak a történetírói vállalkozás természetét illetően. És ennek megfelelően a reflexivitás mögé bújva önmagát propagáló történetelmélet leglelkesebb képviselője által írt történeti szöveg is zavarbaejtő könnyedséggel bizonyulhat a velejéig tradicionálisnak – valahogy a kísérleti szellemet propagáló elméleti szövegek kínos konvencionálisához hasonlóan (amivel, nem mellesleg, ezek az elméletek mintegy reflexszerűen, öntudatlanul utasítják vissza saját víziójukat).

Mindeközben azonban az önmagát ajánló történetelméletet nem éri semmiféle kár az általa képviselt filozófiai nézeteket illetően, legalábbis nem a reflexivitás kritikája révén.⁵ Az egyetlen kár, amit a reflexivitás kritikája okozhat ebben a tekintetben, az a történetírói gyakorlat ezen történetelmélet általi jobbá tételének az elképzelését illeti. Ez azonban olyan kár, amit nem ennek a bizonyos történetelméletnek, hanem a történetelméletnek mint történetelméletnek kell elszenvednie.

A REFLEXIVITÁS KÖVETELMÉNYE

A fenti értelemben vett „jó történetírás” követelményeit soroló történetelméletek jobbára a lista elején biztosítanak helyet a reflexivitás számára. Bár alkalmassint néhány, a magától értetődőség jegyében odavetett szó is megteszi arról, hogy „a reflexivitás ajánlott”,⁶ az ajánlásokat többnyire pármondatos leírás is kíséri. Beverley Southgate szerint például a jó történetíráshoz elengedhetetlenül szükséges három tulajdonság: „először, a reflexivitás – tudatában lenni önmagunknak, hogy mit csinálunk és miért; másodsor, [...] a nyelvi tudatosság – az az iránti figyelem, hogy a különböző célok eléréséhez hogyan használjuk a nyelvet, hogyan élünk vissza a használatával, hogyan formáljuk; és harmadszor, a kétértelműséggel való együttélés képessége – a képesség a bennünk, a másokban és a múltbeli emberekben rejlő, néha következetlen és ellentmondásos elemekkel való együttélésre”.⁷ Southgate három tulajdonságához hasonlóan Hélène Bowen Raddeker listája a posztmodern történetírás „hat alapelvéről” szintén a reflexivitással kezdődik, amit olyan gyakorlatként definiál, amely „magában foglalja

⁵ A félreértések elkerülése végett nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy nem az önmagát ajánló történetelméletet próbálom aláásni, hanem az ambícióit. Ami magát az elméletet alááshatja, az nem a gyakorlat formálásával szembeni tehetlenségének a felmutatása, hanem például az előző lábjegyzetben is említett fogalmak köré épülő rivális elméletek térnyerése.

⁶ Bourke 2007: xii.

⁷ Southgate 2005: 147.

az önkritikát csakúgy, mint a történész által elfoglalt pozíciók őszinte beismerését”.⁸ Az *Experiments in Rethinking History* c. kötet szerkesztői pedig mintegy trivialitásként kezelik azt a reflexivitást, amely „természetesen központi jelentőségű az experimentalizmus számára a történetírásban”, és amely egyszerre jelenti „mind a történeti cselekvők, mind pedig a történész szerzői és kreatív szerepének öntudatos megértését”. Pár mondattal később, továbbra is azt a hatást keltve, mintha kézenfekvő dolgokról beszélnének, még annyit tesznek hozzá mindehhez, hogy „a reflexivitás a történetírás irodalmi-kreatív tettként való elismerése is, még akkor is, ha a cél inkább rekonstrukciónak látszik. Természetesen minden rekonstrukció konstrukció.”⁹

A reflexivitás a konvencionáliszmuson való túllépés eszközeként jelenik meg Robert Berkhofer *Beyond the Great Story* c. könyvében is, amely a történetelméletben talán egyedülálló módon egy egész fejezetet szentel a fogalom elemzésének és a nyugtalanító kérdésnek, hogy miképp is festene a reflexív történetírói gyakorlat. Minthogy Berkhofer a későbbiek során részletesebben is szóba kerül, egyelőre elég megemlíteni a feladatot, amit a történészek számára kijelöl, és ami a következőképp hangzik: a történészeknek a reflexivitás nevében el kellene mélyedniük abban a problémában, hogy „egy szöveg miként konstituálja önmagát történelemként”.¹⁰ Végül, az elméleti ajánlások hazai vizein elsősorban Gyáni Gábor hajója halad kikötőről kikötőre a reflexivitás zászlaja alatt, hogy minél több helyre hordja szét a jó történetírás és az elméleti tudatosság viszonyáról szóló híreket.¹¹

Korábban a „helyes” történetelméletben való jártassággal azonosítottam a reflexivitás történetelméletben explicite csupán fel-felbukkanó, ám impliciten folytonosan és nyomasztóan jelen lévő fogalmát. Az előző két bekezdésben összegyűjtött rövid definíciók és leírások fényében azonban alighanem itt az ideje beazonosítani, hogy miféle reflexivitásról is van szó pontosan. Ehhez mindekelőtt egy olyan területre van szükség, amely a történetelmélettel ellentétben alaposabb vizsgálat alá vette a fogalmat: a tudományszociológiára. A tudományos tudás szociológiájának egykori úttörői nem pusztán attól különlegesek, hogy megpróbálták tüzetesebben körüljárni a reflexivitást, hanem attól is, hogy nem egyszerően az általuk vizsgált gyakorlatok számára ajánlották a fogalmat, hanem úgy tekintettek rá, mint amihez a mások diskurzusáról szóló saját diskurzusuknak is fel kell nőnie. Más szóval az elmúlt évtizedekben nem csupán a tudomány reflexivitását tették vitatémává, hanem a tudományról szóló saját

⁸ Bowen Raddeker 2007: 33.

⁹ Munslow – Rosenstone 2004: 13–14.

¹⁰ Berkhofer 1995: 281.

¹¹ Lásd a releváns szövegeket a következő kötetekben: Gyáni 2003; legújabban Gyáni 2010. A történetelméleti ajánlásokkal kapcsolatos egy szkeptikusabb állásponthez, amely egészen más vonalon, de a jelen esszével rokon cél érdekében érvel, lásd Kisantal 2007. A történetírás reflexivitásának egy externalista felfogásához lásd Takács 2008.

szövegeik reflexivitását is.¹² Ennek fényében nem különösebben meglepő, hogy a reflexivitás különféle fajtáinak leginkább használhatónak tűnő osztályozása is a tudományos tudás szociológiájától kölcsönözhető. Michael Lynch egy reflexivitásellenes tanulmányában – amelynek érvelésére hamarosan részletesebben is kitérek – a reflexivitás hat fő fajtáját különbözteti meg; ezek közül kettő is szóba jöhet akként, aminek nevében a történetelmélet önmagát ajánlja a történetírás jobbá tételére.

Az első jelölt, amelyet Lynch a metodológiai reflexivitás egyik formájának tekint, a filozófiai önreflexió: egy „filozófiai önelemzés, a saját vélekedéseink és feltevéseink befelé tekintő, néha vallomás jellegű, önkritikus vizsgálata”.¹³ A reflexivitás mint önvizsgálat, amely egyaránt érinti az egyén személyét és cselekedeteit, a fenti történetelméleti ajánlásokban Southgate-től Berkhoferig egyformán tetten érhető. Ezek az ajánlások azonban tartalmazznak még egy összetevőt: nem pusztán a filozófiai önvizsgálatot követelik meg, hanem különös és alighanem szerencsétlen módon előre meghatározzák az önvizsgálat eredményét is. Hogy mitől különös és szerencsétlen a reflexivitás kapcsán az önvizsgálat eredményének a meghatározása, az viszonylag könnyen belátható. Amikor ugyanis azt halljuk, hogy a reflexivitás mint filozófiai önelemzés üdvözlendő és kívánatos, azt gondolhatnánk, hogy ami számít, az nem a végeredmény, hanem maga a filozófiai önelemzés tevékenysége és a történészként végrehajtott cselekedetek természetéről való gondolkodás. Azt gondolhatnánk, hogy a filozófiai önelemzés eredményeként a történészi tevékenységről alkotott elméleti nézetek lehetnek helyesek vagy helytelenek, de maga a reflexivitás nem. Azt gondolhatnánk, hogy ha a reflexivitás megfeleltethető volna egy „helyes” elméleti pozíciónak a filozófiai önelemzés eredményeként, akkor egyáltalán nem is létezne reflexivitás – akkor csupán a történetírás gyakorlatáról alkotott egyetlen „helyes” elmélet létezne.

Am legyen bármennyire is különös és szerencsétlen a fenti eljárás, éppen ez történik a reflexivitással a történetelméletben. Filozófiai önelemzésként szenvedélyes viszonyra lép azzal a második jelölttel, amit Lynch az interpretatív reflexivitás egyik formájaként radikális referenciális reflexivitásnak nevez, és amit „a reprezentáció iránti megszállottság és a reprezentáció szkeptikus felfogása jellemez”.¹⁴ Ez a radikális referenciális reflexivitás ölt például formát abban a korábban említett, Munslow definícióját visszhangzó hipotetikus reflexív történészi krédóban, ami a következőképp hangzott: „reflexív történészként az írott történelmet olyan társadalmilag konstituált narratív reprezentációként definiálok, amely elismeri a narratív forma végső kudarcát a reprezentáció precizitása és objektivitása tekintetében”.¹⁵

¹² Lásd Woolgar 1988; Ashmore 1989. A reflexivitás tudásszociológiában felbukkanó formáihoz a 80-as évek végének a fenti érvelés számára releváns vitáinál jóval tágabb kontextusban lásd Dupcsik 2001.

¹³ Lynch 2000: 29.

¹⁴ Lynch 2000: 33.

¹⁵ Lásd az első lábjegyzetet.

A filozófiai önelemzés és a radikális referenciális reflexivitás történetelméleti összefonódását azonban ritkán kísérik érvek. Az elméletek hajlamosak kitérni az elől, hogy a reflexivitas ajánlásokor egyszersmind instrukciókkal vagy szemléletes példákkal is szolgáljanak arra nézve, hogy miképp lehetne a reflexivitást érvényre juttatni a történetírás gyakorlatában. Az ajánlások mindemellett annak demonstrálását sem érzik égetően szükségesnek, hogy a történetírás gyakorlatában csak akkor léphetnek fel üdvözlendő minőségi változások, ha a történetírást episztemológiai helyett esztétikai vállalkozásként értelmezzük; hogy a gyakorlat minőségi javulása nem mehet végbe anélkül, hogy a történészek a fenti értelemben véve reflexívek volnának; vagy hogy semmiféle kísérleti attitűd sem verhet gyökeret a történetírásban úgy, hogy valaki a „helyes” elmélet helyett valamely „helytelen” elmélet híve, vagy éppen azt gondolja, hogy nem szegődik semmilyen elmélet hívéül. Az egyetlen kivétel talán Berkhofer, aki – bár ő is megfélekedzik a reflexivitas azon feltételezett képességének igazolásáról, miszerint a gyakorlat minőségi javulását hozná – listákkal látja el az olvasóit arról, hogy mi mindennel kapcsolatban kellene a történészeknek reflexívnek lenniük, valamint praktikus jó tanácsokkal szolgál arra nézve, hogy miképp érhető el mindez a gyakorlatban. A listái a retorikától kezdve a műfajon, a politikán és az etikán keresztül a nyelvről alkotott elméletekig rengeteg bejegyzést foglalnak magukban, a mód pedig, aminek révén a történészek reflexívnek bizonyulhatnak, nem volna egyéb, mint a listák bejegyzéseivel kapcsolatos reflexív pillanatok történeti szövegekbe foglalása. A politika esetében mindez a következőképp festene:

„A textualizációik [a történeti szövegek – S. Z. B.] megértése érdekében a politikai hovatarozásuk mellett a szerzőknek, oktatóknak (és bírálóknak) fel kellene tárniuk sokrétű társadalmi helyzetüket. Az ilyesfajta számadások magukban foglalják a társadalmi nem, a generáció, a vallás, az etnicitás és a szakma szerepét a szövegek előállításiában. Vajon lehetséges egy ilyesfajta teljes számadás, és ha igen, milyen formát kellene öltenie? Az a legkevésbé, hogy a szabványos történelmek bevezetőiben található szokásszerűen felületes teljes számadásokat bármely új reflexív textualizációnak az egész textualizált vállalkozás átfogó, dialektikus és explicit keretévé kellene tennie.”¹⁶

Bár a történeti szövegekben a szerzői jelenlét jobbára továbbra is a főszöveget felvezető bevezetésekre korlátozódik, a reflexív pillanatok történeti szövegekbe foglalása nem csupán eseti jelenség. A Berkhofer által korántsem kielégítőnek tekintett előszavas vallomásoktól a kívánatosnak vélt explicit reflexív keretig majd minden lépcsőfok megtalálható az egyes történeti munkákban. Véletlenszerűen válogatva az utóbbi időben a kezembe került vagy éppen előszeretettel forgatott történetírói munkákból, az első lépcsőfokra Joanne Ferraro lehet a példa, aki a reneszánsz Velence problémás házasságairól szóló könyvében a történetírói vállalkozás természetéről alkotott nézeteit távol tartja mindattól, amit a reneszánsz Velence életéről

¹⁶ Berkhofer 1995: 247.

mond. Azzal, hogy a dekonstrukció tudáskonceptióját illető nézeteit az előszóban letudja afféle kötelező körként, pompásan illusztrálja azt, ami Berkhofer szerint pusztán „szokásszerűen felületes” számadás, még ha nem is teljes.¹⁷ Ann Wroe *A Fool and his Money* c. könyvében már nem az előszót, hanem az első fejezetet foglalja le a dél-francia Rodez 70-es évekbeli életének, valamint az ebbe az életbe való saját beilleszkedésének a történetére, és a könyvének többi fejezete anélkül foglalkozik a középkori Rodez történeti cselekvőinek az életével, hogy bármiféle átjárás volna a két történet között.¹⁸ Arthur Imhof ennél még egy lépéssel továbbmegy az *Elveszített világokban*, amikor hirtelen a történeti cselekvői között tűnik fel, ahogy 1982/83 telén írásos körkérdeést fogalmaz Bajorország főorvosaihoz és főnövéreihez, arról próbálva felmérést készíteni, hogy a történeti cselekvőinek egy bizonyos hite mennyiben élt tovább az 1980-as években.¹⁹

A következő lépés – ami már kielégítené Berkhofer igényeit a történeti szövegek reflexivitását illetően – a narratíván végigvonuló, konstitutív és állandó szerzői jelenlét volna. Ilyen például Greg Dening *Church Alive!* c. könyve az „élő” vallásos tapasztalatról, amit nem csupán átszönek Dening személyes történetei, hanem valóban ezek képezik az egész vállalkozás keretét.²⁰ A történetelméleti ajánlásokban leggyakrabban idézett reflexív történeti szöveg azonban alighanem Robert Rosenstone *Mirror in the Shrine*-ja három amerikai világgépének a változásáról a 19. századi Japánnal való találkozásuk révén. A könyvvel – amelyben a Japánba vetődött amerikaiakról szóló történeteket végigkíséri az ezeket elbeszélő történész szerzői jelenléte – Rosenstone azt a célt tűzte maga elé, hogy „olyan történeti munkát alkossak, amely megfelel, ha nem is a század végi, de legalábbis a század közepi irodalmi érzékenységnek”.²¹ Ez az első pillantásra ártatlannak tetsző cél pedig igen komoly következményekkel járhat a történeti szövegek reflexivitására nézve.

Mindezek fényében nem kétséges, hogy létezhetnek és léteznek is olyan történeti szövegek, amelyek látszólag megfelelnek a történetelméleti ajánlások követelményeinek. Meglehet azonban – Rosenstone szavai legalábbis erre utalnak –, hogy a történeti szövegekben tetten érhető reflexivitásnak vajmi kevés köze van ahhoz a reflexivitáshoz, amire a történetelmélet szólítja őket. Mielőtt azonban kiderülne, hogy van-e különbség – és ha van, miben is áll ez a különbség – a történeti szövegek számára ajánlott és az azokban ténylegesen tetten érhető reflexivitás között, érdemesnek tűnik kitérni egy olyan kérdésre, amit a történetelméletek az ajánlás során elfelejtenek tisztába tenni. Arra, hogy számít-e bármit is az ajánlott reflexivitás, és hogy képes-e változtatni a gyakorlaton, képes-e jobbat tenni azt; pontosabban szólva – mivel azt gondolom, hogy nem képes minderre – arra, hogy miért is nem képes minderre.

¹⁷ Ferraro 2001: 11.

¹⁸ Wroe 1996: 7–21.

¹⁹ Imhof 1992: 182–184.

²⁰ Dening 2006.

²¹ Rosenstone 1988: xiii.

A REFLEXIVITÁS ELLEN

Bár kétségkívül akadtak a fogalom jelentőségének és befolyásának csökkentésére irányuló elszórt kísérletek, a reflexivitás elleni érvelés nem tartozott az utóbbi évtizedek legnépszerűbb tudományos tevékenységei közé. Az egyik, és talán az egyik legfontosabb ok, amiért ezek az elszórt kísérletek nem váltottak ki különösebb visszhangot, úgy gondolom az, hogy a reflexivitás kritikáját összemosták azon elméletek kritikájával, amelyek a reflexivitást a különböző gyakorlatok figyelmébe ajánlották. Amikor például az antropológus Philip Carl Salzman azt mondja, hogy a reflexivitás képtelen beteljesíteni a célját az antropológiában, akkor tulajdonképpen azt mondja, hogy azok az antropológia gyakorlatáról alkotott posztstrukturalista elméletek képtelenek beteljesíteni céljukat, amelyeknek így a reflexivitással együtt kellene porba hullniuk.²² Némely vonatkozásban persze az ilyen kritikák is hasznosnak bizonyulhatnak, és Salzmannak is járhat a pont az önelemzéssel szemben táplált kétségei hangoztatásáért. A kérdésnek mindazonáltal, hogy mennyiben vagyunk képesek önmagunkról tudást szerezni, megvan a maga története.²³ Másrészt, az önmagunkról való tudás kapcsán a tudás lehetőségét illető kétség kártyáját azok ellenében kijátszani, akik egyébként is erős kétségeket fogalmazznak meg a tudás lehetőségét illetően, nem feltétlenül célravezető stratégia – főképp nem abban az esetben, ha valaki, mint Salzman, nagy általánosságban jóval kevesebb kétséget táplál ez ügyben, mint akikkel szemben a kártyát kijátszaná.

Minden érdemük ellenére ezért a reflexivitás azon kritikái, amelyek elsősorban a fogalomhoz kapcsolódó adott elméletet támadják, hatástalanok maradnak. Lynch korábban már említett megközelítése, amely csupán a reflexivitás és a fogalom tudományos életben betöltött státusza ellen érvel, már jóval több eredménnyel kecsegtet. Lynch abból indul ki, hogy a reflexivitás változást hivatott hozni, amennyiben egy megelőző, nem reflexív állapotot fordít reflexív állapotá. A példájában „a víz 100 Celsius fokon forr” „prototipikus objektív” állítást teszi meg kezdeti, nem reflexív állapotnak, amihez képest az „a víz 100 Celsius fokon forr tengerszinten” módosított állítás legalább egy, eredetileg figyelembe nem vett feltételt tisztáz; egy olyan feltételt, amelynek az említése releváns lehet. Az eredetileg figyelembe nem vett releváns „feltételek és esetlegességek” száma azonban, ahogyan arra Lynch rámutat, „potenciálisan végtelen”: a feltételek, a feltételek feltételei, és a feltételek feltételeinek a feltételei voltaképpen bármennyig sorolhatók, ami azt jelenti, hogy az ügy végtelen regresszusba torkollik. Lynch ezért úgy véli, hogy a probléma végső soron nem is az, hogy *mit* lenne releváns említeni, hanem az, hogy a számtalan tisztázás említése *mikor* releváns, és a következő konklúzióra jut: „A módosíthatlan állítás általában elégséges, és a további feltételek említése unalmasnak, pedánsnak és irrelevánsnak hat mások számára. Az állítás értelme, érthetősége és objek-

²² Salzman 2002.

²³ Címzavakban lásd Margaret Archer rövid „reflexivitás-életrajzát” (Archer: 2010: 4–5).

tív alkalmassága reflexív a használatának körülményeire, függetlenül attól, hogy az *állításban* mennyi szó esik a körülményekről”.²⁴

A végtelen regresszus felmutatása a tudományos vitákban többnyire elégséges a vita tárgyának diszkreditálásához, bár korántsem minden esetben. És ami azt illeti, a reflexivitás esetében is akadnak, akik szerint a végtelen regresszust el kell ugyan ismerni, ám ennek az elismerésnek nem a reflexivitás elvetéséhez, hanem éppen a végtelen regresszus okán annak derűs ünnepléséhez kell vezetnie.²⁵ Ennél az egyébként nem feltétlenül antipatikus hozzáállásnál azonban fontosabbnak tűnik az a kérdés, hogy Lynch kritikája mennyiben alkalmazható a reflexivitás történetelméleti ajánlásokban használt fogalmára nézve. Ez ügyben pedig két bosszantó nehézség is felmerülhet.

Először is, Lynch kritikája arra fut ki, hogy az összes általa számba vett reflexivitásfogalom helyett a saját verzióját ajánlja minél szélesebb körű megfontolásra, a saját verziója pedig egy „evilági” reflexivitásfogalom favorizálása érdekében gyakorlatilag felszámolja a reflexív és nem reflexív közötti különbségtételt. Az etnometodológiai reflexivitás – amit Lynch a reflexivitás összes többi felfogásával szemben ajánl – „a nyelvhasználattal együtt érkezik”, és annak ellenére, hogy szerényen, a reflektorfényt kerülve működik, aligha elhanyagolható szerepet tölt be az életünkben, lévén hogy Lynch szerint „ez alkotja a »háttérket« és »kontextusokat«: ez adja az érthetőség és az elszámoltathatóság kereteit, ez tartja fenn és konstituálja őket”.²⁶ Az etnometodológia mint a társadalmi világ mindennapi cselekvések és gyakorlatok általi létrehozását vizsgáló szociológiai megközelítés Harold Garfinkel amerikai szociológus „találmánya”, Lynch pedig Garfinkel tanítványaként és Garfinkel nyomán tekinti az etnometodológiai reflexivitást a minden emberi cselekedetben benne rejlő és minden emberi cselekedettel együtt járó legalapvetőbb és *elkerülhetetlen* reflexivitásnak. A történetelmélet azonban bizonyos értelemben ennél jóval magasabb csúcsokat hódítana meg, és a történeti szövegekben tetten érhető reflexivitás is több ennél. A történetelmélet által ajánlott reflexivitás kritikája számára Lynch legfőbb érdeme ezért mindössze az, hogy erős érvekkel szolgál a reflexivitás mint a kiválóság mércéje visszautasítására – ami persze egyáltalán nem apró érdem. Az általa előnyben részesített etnometodológiai reflexivításra fektetett hangsúly azonban eltünteti a különbséget a fentebb említett reflexív és nem reflexív történeti szövegek között, amely különbség nehezen volna tagadható. Ahogy erről már esett szó, számtalan történeti szöveg tartalmaz reflexív pillanatokot vagy dolgozik állandó reflexív szerzői jelenléttel, amelyek látszólag összhangban állnak a történetelméleti ajánlásokkal. A kérdés az, hogy ez a reflexivitás valóban a „helyes” történetelméletben való jártasság eredménye-e, és valóban az elméleti tudatosság *funkcióját* tölti-e be, vagy valami *egészen más* funkciót.

²⁴ Lynch 2000: 45–46.

²⁵ Ashmore 1989: 100–106.

²⁶ Lynch 2000: 42.

Lynch érvelésének a történetelméleti reflexivitásra való pusztán átültetését illető második bosszantó nehézség azzal kapcsolatos, hogy az érvelés az egyedi állítások szintjén működik, míg a történetírás elméletei a történeti szövegek, a reprezentáció egészéről beszélnek,²⁷ ahogy Berkhofer is a reprezentáció egésze számára tenné explicit keretté a reflexivitást. Így hát nincs más hátra, mint egy Lynch megközelítésénél is gyümölcsözőbbnek ígérkező kiindulópontot keresni. Ez a gyümölcsözőbbnek ígérkező nézőpont pedig, azt gondolom, az elméleti nézetek és fogalmak univerzalizálásigényében rejlik.

Arról lenne szó, hogy az ajánlott reflexivitas a legalapvetőbb szinten két részből tevődik össze: ajánlásra kerülő univerzális elméleti fogalmakból, valamint a fogalmak iránti reflexivitas aktusából. Maguk az univerzális fogalmak, amelyek példaként álljon itt a történeti szövegek pozicionalitása, időhatárok nélkül követelnek érvényességet minden valaha is megírt szövegre nézve. Sajnálatos módon azonban az időhatárok hiányáról alkalmasint maguk a teoretikusok is hajlamosak megfeledkezni, ahogy Keith Jenkins is megfigyelhető róla *Why History?* c. könyvének rögtön a legelső mondataiban, amelyek a következőképp hangzanak: „Ez a könyv elsősorban egy kiterjesztett vita; nyíltan pozicionált. Képtelenség volna bárhogy másképp írni manapság.”²⁸ Jenkins szavai azonban azt sejtetik, hogy ha manapság már nem is, de korábban lehetséges volt másképp írni, és ennek megfelelően a következő mondatokban „elfogulatlan szövegekkel” állítja szembe a saját „nyíltan pozicionált” írását. Ám Jenkins történetelméleti munkássága éppen arra az elgondolásra épül, amit egy korábbi írásában úgy fogalmazott meg, hogy a történetírás sosem önmagáért van, hanem mindig valakiért, és hogy a történetírás mint történetírás ideológiai konstrukció.²⁹ Ezzel pedig nem csupán a saját írását tekinti pozicionálnak, hanem a történetírást általában véve, sőt, minthogy a történetírást illető kételyei a nyelvet illető átfogóbb kételyéből származnak, valójában mindenféle írást és mindenféle szöveget. Ha pedig magát az írást tekinti pozicionálnak, akkor a saját szövegét nem állíthatja szembe „objektív, semleges és elfogulatlan szövegekkel”, mivel ilyen szövegek az írás pozicionalitásának köszönhetően nem létezhetnek és soha nem is létezhetek, bármit is gondoljanak és gondoltak valaha is a kérdéses szövegek előállítói a szövegeik elfogulatlanságáról. Jenkins azonban, mentségére legyen mondva, valószínűleg éppen csak reflexív akart lenni az írás pozicionalitása iránt. Ez ugyanis a reflexivitas ajánlásának második összetevője: az adott univerzális elméleti fogalom iránti reflexivitas aktusa.

És itt fel is merül a kérdés, hogy mégis, mit is kellene pontosan tennünk ahhoz, hogy reflexívek legyünk egy adott univerzális elméleti fogalom iránt? Berkhofer tanácsát követve tisztázhatjuk az elméleti, filozófiai (politikai, etikai, és így tovább) nézeteinket és elköteleződéseinket, és bevallhatjuk, hogy milyen elméleti álláspontot foglalunk el bizonyos kérdésekben, ahogy Jenkins is teszi. Meglehet azonban, hogy ez még nem kielégítő, meglehet, hogy reflexívnek lenni

²⁷ Lásd Ankersmit leírás és reprezentáció közötti különbségtételét (Ankersmit 2001: 39–48).

²⁸ Jenkins 1999: 1.

²⁹ Jenkins 2003 [1991]: 21.

pusztán az adott elméleti fogalom iránt nem elégséges. Jenkins esete talán arra mutat rá, hogy egyszersmind az adott fogalom *univerzalitása* iránt is reflexívnek kellene lennünk, máskülönben a vallomásaink olyan szembeállítások tételezéséhez vezetnek, amelyeket csak akkor tarthatnánk fenn, ha nem fogadnánk el az adott elméleti álláspontot, amely iránt elköteleződünk, és amely elköteleződést éppen bevallani készülünk. Ha ugyanis már elköteleztük magunkat a szövegek pozicionalitása iránt, akkor nem beszélhetünk „elfogulatlan szövegekről”. Csak akkor beszélhetnénk róluk, ha irántuk köteleztük volna el magunkat, és csak akkor állíthatjuk szembe a szövegek pozicionalitását „elfogulatlan szövegekkel”, akkor tételezhetjük egyszerre pozicionált és elfogulatlan szövegek létezését, ha ki tudunk lépni, és ha ki is lépünk abból a pozícióból, amely iránt elköteleztük magunkat. Ha azonban az elköteleződéseinken belül maradunk és Jenkinshez hasonlóan az írást mint írást tekintjük pozicionálnak, akkor a pozicionalitás fogalma magában foglalja saját univerzalitását. Az adott elméleti fogalom iránti reflexivitás ezért végső soron elégséges önmagában, lévén hogy a fogalom iránti reflexivitás egyszersmind a fogalomban rejlő univerzalitás iránti reflexivitás is. Ebben az esetben pedig Jenkins, még ha csupán a tudományos tisztesség nevében nem is akart egyebet, mint reflexívnek lenni a pozicionalitás iránt, hibát követett el egy hamis szembenállás felvázolásával.

De mégis, ismét, mi lett volna, ha Jenkins csupán bevallja az elfogultságát, és semmiféle hamis szembenállást nem vázolt volna fel? Másképp fogalmazva, a reflexív pillanat szövegbe foglalása jár-e bármiféle következménnyel és megváltoztat-e bármit is? Az adott elmélet felől nézve – és nagy általánosságban teoretikusan szólva –, nem. Az elméleti fogalmak és nézetek univerzalitásának következményeként Jenkins akkor is pozicionálnak tartaná a könyvét, ha magában a könyvben egy szót sem ejtene a szövegek pozicionalitásáról. Másfelől, az elfogulatlan szöveg létezésében hívők azt gondolnák, hogy a tényállítások értékítéletektől való elválasztása révén még Jenkins bevallottan elfogult szövegének is képesek volnának egy elfogulatlan olvasatával szolgálni. Mindeközben Jenkins azt gondolná, hogy a tény/érték dichotómiát az elmúlt évtizedek filozófiai elég mélyre hantolták ahhoz, hogy reménytelen volna bármiféle felélesztése, és minden további nélkül pozicionáltként olvasná az elfogulatlan szöveg létezésében hívők szövegeit, amelyekben az utóbbiak szerint a tényállítások és értékítéletek könnyedén elkülöníthetők. A vita során a saját álláspontját mindkét oldal az írás *inherens jellemzőjeként* ábrázolná, amitől, bármit is valljon be a másik, képtelenség eltérni. És ami azt illeti, hasonló a helyzet az összes elméleti nézettel és fogalommal: mind arról szólnak, hogy a történetírás és a történeti szövegek milyen tulajdonságokkal rendelkeznek és pontosan micsodák *elkerülhetetlenül* és inherens módon, akár reflexívek vagyunk irántuk, akár nem. Végszóként talán azt lehetne mondani, hogy az elméleti fogalmak (természetesen szintén inherens) univerzalitását figyelmen kívül hagyni voltaképp annyit tesz, mint szemet hunyni a reflexivitás iránti reflexivitás felett, amiben éppen a reflexivitásnak a gyakorlat megváltoztatására való képtelensége mutatkozna meg.

A REFLEXIVITÁS MINT IRODALMI TECHNIKA

Az azonban, hogy a reflexivitás mint a „helyes” történetelméletben való jártasság – vagy Lynch osztályozása szerint az egymással összefonódó filozófiai önelemzés és radikális referenciális reflexivitás – *nem képes* változtatni a történetírás gyakorlatán, még nem jelenti azt, hogy maguk a reflexív pillanatok ne volnának jelen a történetírásban. Ezek a reflexív pillanatok (vagy adott esetben a folytonos, reflexív szerzői jelenlét) ott vannak a papírra nyomtatva, a történeti szövegek konstitutív alkotóelemeit képezik, és hozzájárulnak az esztétikai minőségükhöz. Ezért, ha az elmélet felől nézve nem is, de a gyakorlat felől nézve a reflexivitás igenis következményekkel járhat és változásokat eredményezhet. Ha viszont ezek a változások korántsem a reflexivitás elméleti karakteréhez kötődnek és korántsem a „helyes történetelméletben” való jártasság következményei, akkor felmerül a kérdés, hogy minek tulajdoníthatók? A válasz pedig, azt gondolom, a következőképp hangzik: a reflexivitás *irodalmi technikaként* betöltött *funkciójának*. A történeti szövegek egészét átható reflexivitás vagy a történeti szövegek reflexív pillanatai persze így is *arról szólnak*, hogy – Berkhofer szavaival – az adott történeti szöveg „miként konstituálja önmagát történelemként”, de sem a „helyes”, sem semmiféle más történetelmélet gyakorlati működését nem *példázzák*, mivel ezen elméletek szerint a történetírás anélkül is olyan, amilyennek az elmélet leírja, hogy példázható volna. A reflexivitás nem a „helyes” történetelméletet helyezi gyakorlati működésbe, hanem *önmagát* mint irodalmi-művészeti technikát, amely leginkább és legfeljebb abban segítheti a történetírást, hogy összhangba kerüljön saját korának irodalmi-művészi formáival.

Itt nyerik el jelentőségüket Rosenstone korábban idézett szavai, amelyek szerint a *Mirror in the Shrine* megírásával az volt a célja, hogy „olyan történeti munkát alkossak, amely megfelel, ha nem is a század végi, de legalábbis a század közepi irodalmi érzékenységnek”. Rosenstone úgy tekint könyve egyes jellegzetességeire, mint „amelyek a modern regények olvasóit egyáltalán nem fogják megdöbbeníteni, de különösnek tűnhetnek a hivatásos történészek szemében”. A jellegzetességek, amelyekre utal, a következők: „a polifonikusság, a montázstechnika, a mozgó kamera, a gyors váltások, az olvasók és a karakterek közvetlen megszólítása és a reflexív pillanatok”.³⁰ Azt gondolom, a reflexivitás irodalmi technikák közötti szerepeltetése a legtöbb, ami a történeti szövegek reflexivitásáról elmondható. A reflexivitás csupán egy az irodalmi eszköztár megannyi kelléke közül, és amikor ezeket a történetírás használatba veszi, annak tulajdonképpeni célja korántsem az elméleti krédó nyilvános megvallása, és korántsem a történetelmélettel, hanem inkább az értelemadás többé-kevésbé kortárs technikáival való lépéstartás.

A reflexív történeti szövegek újszerűségének a varázsa ezzel persze jórészt el is enyészik. Már az irodalmi reflexivitásról szóló szakirodalom pusztá listázása is jóval hosszabb szöveget eredményezne, mint ez az esszé, a fogalom által

³⁰ Rosenstone 1988: xii.

lefedett irodalmi technika közkeletűségét és megállapodottságát pedig mi sem mutatja jobban, mint hogy állandó helyet követel magának majd minden, irodalmi kifejezéseket összegyűjtő lexikonban. A legalapvetőbb formájában messze nem új technikáról van szó. Az a reflexivitás, ami a *Concise Oxford Dictionary of Literary Terms* szerint „olyan irodalmi művekre alkalmazott terminus, amelyek nyíltan reflektálnak művészi megalkotásuk folyamataira”, és az a reflexív regény, amit a *Penguin Dictionary of Literary Terms and Literary Theory* olyan regényként definiál, „amelyben a szerző felhívja az olvasó figyelmét arra a tényre, hogy a szerző egy regényt ír (vagy írt)”,³¹ igen sokszínű történettel bír. Laurence Sterne *Tristram Shandyje* és Henry Fielding *Tom Jonesa* a 18. századból ugyanúgy beleférnek a reflexív regény ilyen fogalmába, mint Joyce, Gide, Nabokov, Robbe-Grillet vagy Pynchon egyes regényei.³² Ami a kifejezetten a huszadik század második felében tendenciózan felerősödő irodalmi reflexivitást illeti, arra az irodalomelmélet jobbjára William Gass „metafikció” terminusát használja, bár mind az irodalmi kifejezések különböző lexikonjai, mind az egyes irodalomelméletek hajlamosak visszavetíteni a metafikció fogalmával leírt irodalmi gyakorlatot Laurence Sterne-ig, és némi körköröséggel ugyanezt a reflexív regényt metafikciónak nevezni, mondván, hogy a metafikció fogalmával azok a „fikciós írások” jellemezhetők, „amelyek tudatosan és szisztematikusan felhívják a figyelmet saját műalkotás voltukra annak érdekében, hogy a fikció és a valóság viszonyáról vessenek fel kérdéseket”.³³

A metafikció és az irodalmi reflexivitás egymásnak való ilyesfajta megfeleltetése esetén azonban az irodalomelméletek különbséget tesznek a metafikció modern és posztmodern megjelenési formái között. Így tesz az a Patricia Waugh is, akitől a fenti definíció származik, és aki a metafikciót nem műfajnak, hanem a regény történetén belül tetten érhető tendenciának vagy funkciónak tekinti, amely minden egyes regény inherens jellemzője. Waugh úgy véli, a könyvének 1984-es megjelenését megelőző két évtized – a 60-as és a 70-es évek – jellemzően a tendencia látványos erősödését hozta, amiért is a metafikció bizonyos tekintetben kifejezetten a posztmodernnel azonosított kulturális jelenséghez volna köthető. A modern és posztmodern metafikció közötti legfőbb különbség pedig Waugh szerint az, hogy az utóbbi esetében a figyelem az öntudatról a szöveg írása felé fordult, és míg az előbbi a „tisza öntudat” elérésén fáradozott, az utóbbi belátta ennek hiábavalóságát.³⁴ Linda Hutcheon pár évvel később, a 80-as évek végén azonban már amellet érvel, hogy valami még hiányzik a posztmodern metafikció pontos megkülönböztetéséhez, mégpedig „a történelem hasonlóan öntudatos dimenziója”. Hutcheon szerint a posztmodern megnevezést az irodalomban olyan regényekre kellene használni, amelyek egyszerre metafikciósak és történetiek, és amelyek számára

³¹ Baldick 2001: 231; Cuddon 2001: 735.

³² Az egyes irodalmi művek elemzéséhez az irodalmi reflexivitás ilyesfajta, tágabban értelmezett fogalmának tükrében lásd például Huber – Middeke – Zapf 2005.

³³ Waugh 1984: 2.

³⁴ Waugh 1984: 21–28.

a „történelmi metafikció” kifejezést tartja fenn. Az ekképp definiált posztmodern regény pedig „a fikció és a történetírás konvencióit egyszerre veszi használatba és el velük vissza, egyszerre iktatja be és forgatja ki, állítja és tagadja őket”.³⁵

Egy szó mint száz, függetlenül attól, hogy az irodalomelmélet és az irodalomtörténet csupán a regényen belüli tendenciának vagy a posztmodern irodalmat meghatározó jelenségnek tartja-e a reflexivitást, és függetlenül attól, hogy az a regényen *belül* csupán a regényre vagy a regényre és a történelemre egyaránt vonatkozik-e, a reflexivitás mint irodalmi (elbeszélői) technika rendkívüli dominanciára tett szert a huszadik század második felében. Ha pedig a reflexivitás közkeletű irodalmi technikává lett és jelentős változásokat eredményezett az irodalom terén, akkor a történeti szövegek reflexivitása is jó eséllyel eredményezhet változásokat a történetírói gyakorlatban. És ha a regények reflexivitása nem a jó regényírás mércéjeként szolgáló irodalmi technika, hanem csupán *egy* az irodalmi technikák közül, ami jellemzi például Julian Barnes *Flaubert papagája* c. regényét, de hiányzik Murakami Haruki *Világvége és a keményre főtt csodország* c. könyvéből, akkor az irodalmi technikaként felfogott reflexivitás ugyan jó történeti szövegek előállításához *vezethet*, de *nem* a jó történetíráshoz, aminek így nem szükségszerű kelléke. Ahogy a metafikció is „csak a posztmodernizmus egyik formája”,³⁶ de nem azonos vele, úgy a történeti szövegek reflexivitása sem a történetírás megváltásának mindenek felett álló garanciája. És bár a „jó” és a „posztmodernizmus egyik formája” távolról sem rokon értelmű kifejezések, annyi mindenestre elmondható, hogy amivel az irodalmi technikaként értelmezett reflexivitás révén a történetírás valamelyest összhangba kerülhet, az nem a történetírásról mint irodalomról beszélő történetelmélet, és nem is az irodalomról szóló irodalomelmélet, hanem maga az irodalom, illetve az értelemadás irodalmi-művészi formái és technikái. A reflexivitást illetően pedig az összhang azért csupán relatív, mert a metafikció irodalomelméleti vitái és irodalomtudományi elemzései a 80-as éveket dominálva egy két évtizeddel korábban jelentkező irodalmi tendenciát írtak le, amiről Hites Sándor 2002-ben már múlt időben, irodalomtörténeti jelenségeként beszélt.³⁷ A mindennapos fordulatok korában mindez persze nem azt jelenti, hogy az irodalom már ne élne reflexív techni-

³⁵ Hutcheon 1989: 5. Kisantal Tamás szerint Hutcheon történelmi metafikciói bármely történeti szövegnél jobban megfelelnek a történetelméleti ajánlásoknak, leszámítva, hogy a történetelmélet a történeti szövegek valóságreferenciáját nem tagadja (az állítások szintjén legalábbis nem, a reprezentáció szintjén igen). Lásd Kisantal 2007. A fentiekben eddig kifejtett és a továbbiakban kifejtésre kerülő álláspontom ezzel szemben az, hogy az elmélet sajátosságainak köszönhetően sem a történelmi metafikciók, sem bármiféle történeti szöveg *nem felelhet meg* ezeknek az ajánlásoknak (és hogy maga a megfelelés eszméje sem egyébként annyira ambiciózus, annyira téves elgondolásnál), viszont bármely történeti szöveg, az elméleti elköteleződéseitől függetlenül, attól függetlenül, hogy pusztán díszítménynek vagy ontológiai állásfoglalásnak tartja őket, használatba veheti a történelmi metafikció irodalmi technikáit, amely technikák azonban nem definiálják sem a jó irodalmat, sem a jó történetírást.

³⁶ Waugh 1984: 22. Mindenesetre Hutcheon, meglehetősen széles körben vitatott módon, sokkal inkább szinonimaként kezeli a posztmodern irodalom és a történeti metafikció fogalmát.

³⁷ Lásd Hites 2002.

kákkal, vagy hogy az irodalomelmélet ejtette volna az ügyet, hanem inkább azt, hogy az irodalmi reflexivitás a kuhni értelemben vett normál tudománnyá válás útjára lépett – feltéve, hogy lehet ilyet mondani bármiféle irodalmi tevékenységről (és hogy létezett valaha is kuhni értelemben vett normál tudomány).³⁸ Egy érzékletesebb hasonlattal élve azonban akár úgy is lehetne fogalmazni, hogy aki a fentiek fényében a reflexivitást a történetírás megújításának zálogaként ajánlja, az valami olyasmit tesz, mintha a Kraftwerket próbálná lázadóan új hangzásként eladni az ezredforduló utáni elektronikus zenei piacon.

Ha pedig a hasonlattal ismét képbe került a „helyes” történetelmélet, talán nem árt újfent leszögezni, hogy az irodalmi technikaként felfogott reflexivitás *nem áll szemben* azokkal az elméletekkel, amelyek esztétikai vállalkozásként tekintenek a történetírásra, és amelyek a reflexivitás nevében saját magukat ajánlják a történetírás számára a jó történetírás kritériumaként. Az irodalmi technikaként felfogott reflexivitás valójában a történetírás *semmiféle* elméletével *nem áll szemben*. Másfelől azonban megszabadítja a történetírást az elmélet megkötéseitől és ambícióitól, *bármely* elmélet is akarja ráerőltetni a megkötéseit és ambícióit – akár a „helyes” történetelmélet, akár egy azzal nézetkülönbségen lévő bármiféle más történetelmélet. Az irodalmi technikaként felfogott reflexivitás nem a „helyes” és minden egyéb történetelméletet, hanem azok *ambícióit* vonja ki a forgalomból, a történetírói gyakorlat minősége felől nézve egyenértékűvé téve mindenféle történetelméletet. Mindez azt jelenti, hogy a történeti szövegek reflexivitása irodalmi technikaként független a történetelméleti mezőben elfoglalt álláspontoktól – független attól, hogy a reflexivitásról mint irodalmi technikáról valaki azt gondolja-e, hogy pusztán díszítőelem, és ezért nem befolyásolja a történeti szövegek igazságértékét és nincs hatással a történeti szövegek episztemológiai státuszára, vagy azt, hogy experimentálissá teszi a történetírást, és ezzel a „diskurzus” olyan „módozatát” hozza létre, amely tökéletesen szemben áll a „konvencionális” történetírással, és mint ilyen, „sosem egyszerűen irodalmi hatások létrehozásának az ügye, hanem minden esetben az episztemológiai választással való direkt konfrontáció”.³⁹ Az irodalmi technikaként felfogott reflexivitás úgy eredményezhet többé-kevésbé újszerű változásokat a történetírói gyakorlatban, hogy az irodalmi technika episztemológiai, ontológiai és bármiféle filozófiai vonzatai iránt a legmesszebbmenőkig közömbös marad.

ZÁRÓ ANEKDOTA

Konklúzió helyett befejezésképp álljon itt egy történet Julian Barnes brit írótól, akiről a fentiek fényében annyit érdemes megjegyezni, hogy az utóbbi időkben a neve talán jobban összenőtt a posztmodern irodalomról, az irodalmi reflexivitásról és a metafikcióról értekező irodalomelmélettel és irodalomkritikával, mint

³⁸ Amit olyan munkák példáznak, mint az afrikai vagy a feminista metafikciót vizsgáló szövegek. Lásd például Mwangi 2009; Heilmann – Llewellyn 2007.

³⁹ Munslow 2010: 189.

Sir Alex Ferguson neve a Manchester United futballcsapatával. Mindezek ellenére az irodalom irodalomelmélethez való viszonyát firtató kérdésre a következő történettel állt elő egy 1999-es interjúban:

„Nos, egyszer Olaszországban bajba kerültem egy British Council-esten – nem tudom, hány éve lehetett, de egész biztosan a *Flaubert papagája*, és talán *A világ története 10 és 1/2 fejezetben* után –, ahol előkerült az egész posztmodern meg az irodalomelmélet kérdése. Valaki a közönségből nekem szegezte a kérdést, mire én azt feleltem, hogy „Hát, tudjátok, valójában nem olvastam semmiféle irodalomelméletet”, és mindenki nevetett – mivel tudták, hogy ilyen a brit humor –, de akkor azt mondtam, hogy „Nem, valójában tényleg nem, értitek”, és hirtelen rádöbbenek, hogy komolyan gondolom, és rettenetes fagy szállta meg a közönséget, mert sokan közülük egyetemen dolgoztak, az életükből jó pár évet az elméletnek szenteltek, és szerették a regényeimet holmi konstruált rácsozatba illeszteni. [...] Hogy egyenesen megválaszoljam a kérdéset: az én esetemben nincs folyamatos dialógus az irodalom írása és az irodalomelmélet között. Szándékosan nem vagyok tudatában az irodalomelméletnek. Úgy tűnik számomra, hogy a regények az életből születnek, nem az életről vagy az irodalomról szóló elméletekből.”⁴⁰

Ha Barnes történész volna és a történetírás és a történetelmélet viszonyáról mondaná a fentieket, alighanem komoly fejtörést okozna a történetelmélet számára. Egyfelől, pusztán a reflexív történeti szövegei okán a történetelmélet odavolna érte, piedesztálra emelné, és ha tehetné, még életében szobrot állítana neki. Másfelől azonban, amikor olyasmiket mondana, hogy a történeti szövegek nem a történetírásról szóló elméletekből születnek, hogy nem az elméletben való jártasság és az elmélettel való lépéstartás termékei, akkor tudathasadásba kergetné a történetelméletet. Akkor a történetelméletnek egyszerre kellene istenítenie és vérpadra küldenie, bűnösnek kiáltva ki az elmélet és a gyakorlat szétválasztásában, hiszen – Crane korábbi szavait felidézve – „bárki, aki elválasztja a történetírás elméletét a gyakorlatától, annak a veszélynek teszi ki magát, hogy esszencializált nézeteket éleszt fel arról, »ahogy a dolgok valójában voltak«”.

A tudathasadás elkerülésének az ára mindazonáltal nem megfizethetetlen. Mindössze annak a beismerését igényli, hogy a történetelmélet az univerzalizmusából fakadóan képtelen a történetírás új korszakának megnyitására, illetve, ha egyáltalán létezik olyasmi, hogy a történetírás új korszakát megnyitó ragyogó út, akkor azt nem a történetelmélet kövezi ki. Az azonban, hogy a ragyogó utat nem a történetelmélet kövezi ki, vagy akár az, hogy ilyesfajta ragyogó út talán nem is létezik, nem zárja ki, hogy a történetelmélet üdvözölje mindazokat, akik új utakra lépnek; nem zárja ki, hogy amiképp az irodalomelmélet Barnes regényeit, úgy a történetelmélet egyes történeti szövegeket ne illeszthetne „holmi konstruált rácsozatba”. Azt sem zárja ki, hogy ez a „rácsozat” aztán ne hathatna inspirálólag

⁴⁰ Freiburg 2009: 37.

egyres történeti szövegek megírására, ahogy egyébként Rosenstone esetében hatott is. Csupán azt az elképzelést zárja ki, hogy az inspiráció *lehetősége* azt jelentse, hogy szükségképpen a történetelmélet az, ami *életre hívja* a „jó” történetírást.

Ám attól még, hogy ez nincs így, hogy nem a történetelmélet hívja életre a „jó” történetírást, a történetelméleti munka mint a történetírás működésének megértésére irányuló szellemi tevékenység korántsem válik értéktelenné. Ahogy Barnes irodalomelmélet iránti közömbössége sem érvényteleníti az irodalom működésének megértésére irányuló elméleti erőfeszítéseket, úgy a történetelmélet ajánlásaitól függetlenített történetírás sem képes érvényteleníteni semmiféle történetelméletet.⁴¹

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Ankersmit, Frank R. 2001: *Historical Representation*. Stanford.
- Archer, Margaret S. 2010: Introduction: The Reflexive Re-Turn. In: Archer, Margaret S. (ed.): *Conversations About Reflexivity*. London – New York, 1–14.
- Ashmore, Malcolm 1989: *The Reflexive Thesis: Wrihting Sociology of Scientific Knowledge*. Chicago.
- Baldick, Chris 2001: *The Concise Oxford Dictionary of Literary Terms*. Oxford.
- Berkhofer Jr., Robert F. 1995: *Beyond the Great Story: History as Text and Discourse*. Cambridge, MA.
- Bourke, Joanna 2007: Foreword. In: Jenkins, Keith – Morgan, Sue – Munslow, Alun (eds.): *Manifestos for History*. London – New York, xi–xii.
- Bowen Raddeker, Hélène 2007: *Sceptical History: Feminist and Postmodern Approaches in Practice*. London – New York.
- Crane, Susan A. 2002: *Language, Literary Studies, and Historical Thought*. In: Kramer, Lloyd – Maza, Sarah (eds.): *A Companion to Western Historical Thought*. Malden, 319–336.
- Cuddon, J. A. 2001: *The Penguin Dictionary of Literary Terms and Literary Theory*. London.
- Dening, Greg 2006: *Church Alive! Pilgrimages in Faith 1956–2006*. Sidney.
- Dupcsik Csaba 2001: *A reflexivitás a tudományos ismeretek szociológiájában*. Budapest.
- Ferraro, Joanne M. 2001: *Marriage Wars in Late Renaissance Venice*. Oxford.
- Freiburg, Rudolf 2009: „Novels Come out of Life, Not out of Theories”: An Interview with Julian Barnes. In: Guignery, Vanessa – Roberts, Ryan (eds.): *Conversations with Julian Barnes*. Jackson, 31–52.
- Gyáni Gábor 2003: *Posztmodern kánon*. Budapest.
- Gyáni Gábor 2010: *Az elveszithető múlt: a tapasztalat mint emlékezet és történelem*. Budapest.

⁴¹ Jelen esszé az utóbbi évtizedek történetelméletének ambíciói elleni érveket felvonultató triád záró, és remélhetőleg konstruktív darabja. A korábbiakat illetően lásd: Simon 2011; illetve Simon 2013a.

- Heilmann, Ann – Llewellyn, Mark (eds.) 2007: *Metafiction and Metahistory in Contemporary Women's Writing*. Basingstoke.
- Hites Sándor 2002: A történelem és a metafikció az angolszász regényirodalom közelmúltjában. *Forrás* (34.) 6. 93–101.
- Huber, Werner – Middeke, Martin – Zapf, Hubert (eds.) 2005: *Self-Reflexivity in Literature*. Würzburg.
- Hutcheon, Linda 1989: Historiographic Metafiction: Parody and the Intertextuality of History. In: O'Donnell, Patrick – Davis, Robert Con (eds.): *Intertextuality and Contemporary American Fiction*. Baltimore – London.
- Imhof, Arthur E. 1992: *Elveszített világok. Hogyan gyűrték le eleink a mindennapokat – és miért boldogulunk mi ezzel oly nehezen...* Budapest.
- Jenkins, Keith 1999: *Why History? Ethics and Postmodernity*. London – New York.
- Jenkins, Keith 2003 [1991]: *Re-thinking History*. London – New York.
- Jenkins, Keith 2009: Cohen *Contra* Ankersmit. In: Jenkins, Keith: *At the Limits of History: Essays on Theory and Practice*. London – New York, 295–314.
- Jenkins, Keith 2010: Inventing the New from the Old – from White's 'Tropics' to Vico's 'Topics' (Referee's Report). *Rethinking History* (14.) 2. 243–248.
- Kisantal Tamás 2007: A történetírás történetéről, avagy mennyiben alkalmazzák a történészek a kortárs történetelmélet javaslatait. *Szörös kö* (12.) 2. 40–47.
- Lynch, Michael 2000: Against Reflexivity as an Academic Virtue and Source of Privileged Knowledge. *Theory, Culture & Society* (17.) 3. 26–54.
- Munslow, Alun – Rosenstone, Robert A. (eds.) 2004: *Experiments in Rethinking History*. London – New York.
- Munslow, Alun 2006 [1997]: *Deconstructing History*. London–New York.
- Munslow, Alun 2010: *The Future of History*. Basingstoke.
- Mwangi, Evan Maina 2009: *Africa Writes Back to Self: Metafiction, Gender, Sexuality*. Albany.
- Rosenstone, Robert A. 1988: *Mirror in the Shrine: American Encounters with Meiji Japan*. Cambridge, Massachusetts–London.
- Salzman, Philip Carl 2002: On Reflexivity. *American Anthropologist* (104.) 3. 805–813.
- Simon Zoltán Boldizsár 2011: A történetelmélet öngazolása. *Aetas* (26.) 4. 174–184.
- Simon Zoltán Boldizsár 2013a: Amire a történetírás elméletei nem képesek (és amit mégis elérünk másképp). *Korunk* (24.) 1. 87–93.
- Simon Zoltán Boldizsár 2013b: Tapasztalat, jelenlét, történelem. *Aetas* (28.) 1. 160–177.
- Southgate, Beverley 2005: *What Is History For?* London–New York.
- Szépál Livia 2007: A történelem jövője: bevezetés egy nem hagyományos történetírás (*unconventional history*) elméletébe. *Aetas* (22.) 1. 135–146.
- Takács Ádám 2008: Történelemelmélet és historiográfia: egy kapcsolat helyrajza. In: Czoch Gábor – Klement Judit – Sonkoly Gábor (szerk.): *Atelier-iskola: tanulmányok Granasztói György tiszteletére*. Budapest, 15–21.
- Waugh, Patricia 1984: *Metafiction: The Theory and Practice of Self-Conscious Fiction*. London – New York.
- Woolgar, Steve (ed.) 1988: *Knowledge and Reflexivity: New Frontiers in the Sociology of Knowledge*. London – Newbury Park – Beverly Hills – New Delhi.
- Wroe, Ann 1996: *A Fool and his Money: Life in a Medieval Partitioned Town in Fourteenth Century France*. London.

Sárai Szabó Katalin

Modellváltás a református lelkészneői szerep értelmezésében az 1870-es és az 1930-as évek között

„A kálvinista papné alakja [...] mint típus ismert az egész magyar életben. Hiszen már régóta bevonult az irodalomba is. És ha akárkit megkérdezzünk, hogy el tudja-e magának képzelni a kálvinista papnét, egészen bizonyos, hogy vagy az életből, vagy az irodalomból, maga elé tudja varázsolni annak egyszerűségében kedves, nemes megjelenésű, tiszta tekintetű, mindenképpen rokonszenves alakját. Azonban, ha analizálni kezdjük a kálvinista papnénak a közfelfogásban élő képét, akkor azt látjuk, hogy úgy az életből, mint az irodalomból vett rajzon, nem a mélyen vallásos érzület és misszionárius lelkület az uralkodó, hanem valami más, amelyet úgy nevezhetnénk, hogy a kálvinista papné mai alakjában a komoly, nyugodt, puritánságában gazdag erkölcsi erőkkal teljes, vendégszerető, jó háziasszony és jó családanya áll előtünk a legmagyarabb kiadásban. A kálvinista papnét ugyanis mindig tipikus, tősgyökeres magyar asszonynak is képzeljük el és helyzete ebben a tekintetben is speciális és egyedülálló az egyéb magyar papnék között. Mert sem a lutheránus papné, sem az unitárius pap felesége nem jelentkeznek olyan különálló és érdekes módon a magyar életben, mint a kálvinista papné.”¹

1927-ben születtek ezek a sorok a református egyház egyik jeles teológusának, Sebestyén Jenőnek a tollából, akit a történelmi kálvinizmus – azaz a kálvini tanokhoz leghívebb teológiai irányzat – „magyarországi atyjaként” tartanak számon. Sebestyén egy háromkötetes műben arra tett kísérletet, hogy megrajzolja az ideális, a hiteles református nő alakját, s ebben külön fejezetet szánt a papnéknak. Az idézett részben azt az alapkérdést feszegette a szerző, hogy mit is jelent valójában lelkészneőnek lenni. Hiszen mindenkinek van róla képe, létezik egy általános felfogás a „papnéság” mibenlétéről, mégis kérdéses, hogy mi ennek a szerepnek a valóságos tartalma. Természetesen Sebestyén teológus-szemüvegen keresztül értelmezte a világot, kérdésfelvetése ennek ellenére kiindulópontot jelent számunkra is.

¹ Sebestyén 1927: 297.

LELKÉSZ ÉS LELKÉSZNÉ: EGY ÉRTELMISÉGI HIVATÁSCSOPORT MEGHATÁROZÁSA

A református papné sztereotípiáját – mint általában a női hivatás sztereotípiáját – időről időre újrakonstruálta az egyház. Trianont követően a nemzeti trauma és a társadalomban zajló modernizációs folyamatok következményeként az egyházak is – így a református egyház is – olyan komoly erkölcsi és értékrendbeli válságot észleltek, amelynek megoldását a vallási élet megújításában látták. Ebben a törekvésükben a lelkészné-sztereotípiát is újraformálták. A 20. századi papnészerep átalakulása a 19. századi „hagyományos” lelkésznéképpel való összevetésben értelmezhető, de a szerepértelmezés változásának vizsgálatához azt is tisztáznunk kell, hogy a lelkésznékről milyen társadalmi kategóriában gondolkodunk. Vajon az egyén (az egyes lelkészné) társadalmi szerepét és annak megítélését mennyiben erősítette, hogy a papnékat a közvélemény magas entitativitású² csoport tagjainak látta, láttatta, annak ellenére, hogy a kutatónak nincs egyszerű feladata, amikor a lelkészfeleléseket szociológiai, szociálpszichológiai vagy társadalomtörténeti kategóriába kívánja besorolni.

Férjeik, a lelkészek esetében a kategorizálás egyértelmű: a papság egyike a legrégebb értelmiségi hivatáscsoportoknak. Wilensky szakértelmiség-meghatározásában – idesorolja a lelkészeket is – két kritérium szerepel: egyrészt rendelkezniük kell olyan rendszerezett szaktudással, amelyet hosszan tartó képzés során szereztek; másrészt be kell tartaniuk számos szakmai-etikai normát.³

A papok jövedelme, életmódja, életszínvonala nagymértékben különbözött egymástól. A lakóhely (falu, város), a gyülekezet nagysága és tagjainak anyagi lehetőségei, az illető lelkész egyházi hierarchiában elfoglalt pozíciója, képzettségének színvonala (külföldi tanulmányok, tudományos fokozat) meghatározták lehetőségeit. A különbözőségek ellenére a lelkészek vallási és szakmai identitása egymást erősítették, ők maguk is magas entitativitással rendelkező csoport tagjainak tartották magukat. *Tiszteletes úr* elnevezésük, megszólításuk is közvetlenül emlékeztette őket társas identitásukra. A pap – bármelyik felekezethez tartozott is – egy közösség tagjainak lelki, számos esetben akár testi vagy egzisztenciális állapotáért is felelősséggel tartozott. A pap presztízse – az adott közösségben, vallási csoportban, a társadalomban – ahhoz az egyedülálló kompetenciához köthető, amely a spirituális vezetőt – azt az embert, aki a transzcendensről profeszszionális tudással rendelkezik – meghatározza. A lelkéssel szemben meglévő tiszteletben, a vele szemben támasztott elvárásokban is ennek a kompetenciának az elismerése fogalmazódott meg. Szellemileg, erkölcsileg, életvezetésében, környezetét, családját tekintve valamit tükröznie kellett (volna) a „tökéletesből”. Ennek

² A fogalom bevezetése Campbell (1958) nevéhez fűződik, David Hamilton a következőképpen definiálta: „Az entitativitást úgy határoztuk meg, mint annak észlelését, hogy személyek, akik egy halmazba tartoznak, valamilyen módon összekapcsolódnak egymással, s így a halmaz valamilyen értelmes, jelentéssel bíró egységnek tekinthető” (Hamilton – Sherman – Castelli 2006: 428).

³ Wilensky 2010: 22.

következményeképpen – a családi élet minden vonatkozásában – a papi család reprezentálta a *mintacsaládot*: „Azt is megvallhatom, hogy a lelkészi pályát azért is becsülöm oly nagyra, mert oly egyszerű, nemes, keresztyéni s ép ezért oly végtelenül boldog családi életet, minő a prot. lelkészeké, nem ismerek.”⁴

A lelkészné presztízst minden korszakban elsősorban férje státusza határozta meg, mint a legtöbb értelmiségi szakma képviselőinek feleségét (orvosét, ügyvédét stb.). Bizonyos foglalkozást űző férfiaknál feleségük megítélésében a szerephez pozitív, idealizált képek, tulajdonságok társultak (ahogy bizonyos társadalmi csoportokhoz ugyanúgy hozzátartozott ez az elképzelés, például a *nagyasszonyok* vagy *úriasszonyok* megjelenítéséhez is). A lelkésznőség önmagában jelentett minőséget függetlenül attól, hogy a cím viselője alkalmas volt-e a szerepre vagy sem. A papnénak férje halála után a *tiszteletes asszony* címen kívül legtöbbször nem sok maradt ebből a tekintélyből. „Saját jogán” is elérhette ugyan a közösség tagjainak megbecsülését, ha szerepét a gyülekezet elvárásainak megfelelően töltötte be, *jó papnénak* tartották a közösség tagjai, vagy származása, vagyona révén is rendelkezhetett valamilyen presztízzsel. Az egyházi és a társadalmi életben meglévő sajátos státuszát azonban férje hivatala határozta meg. A lelkésznék közös sorsa volt, hogy nem álltak egyházi alkalmazásban, ha segítették is férjük munkáját, nem kaptak fizetést. Mégis, mivel a közösségben sajátos, mindenki számára *látható* helyet foglaltak el, a gyülekezet és az egyház egyaránt elvárásokkal élt velük szemben is.

A kálvinista papnénak – visszautalva Sebestyén Jenő cikkére⁵ – nemcsak az egyházi közegben volt emblematikus szerepe, hanem a szélesebb közvéleményben is, sőt alakja megjelent irodalmi művekben is.⁶ A közvéleményben elfoglalt különleges helyzetük összefügg azzal, hogy spirituális vezetők feleségei voltak egy katolikus többségű társadalomban.

Amint Sebestyén is utalt rá,⁷ a közvéleményben élt a kép, hogy reformátusnak és magyarnak lenni egyet jelent, így válhatott a kálvinista papné egyben a magyar asszony „mintapéldányává” is. Az evangélikus, unitárius, görögkatolikus lelkésznék számarányuk és – az unitáriusokat kivéve – nemzetiségi heterogenitásuk okán sem tölthették be ezt a szerepet.

Az egyházi közvélemény a 19. század második felében a papnékat, a közösségben betöltött sajátos státuszuk, az őket megillető presztízis, illetve az előbb említett „különlegességük” okán – a róluk szóló diskurzusban –, azonos *hivatástudattal*⁸ rendelkező csoportként írta le. A lelkésznét a lelkészi hivatás elengedhetetlen velejárójának, azaz a *lelkésznéséget* a lelkészség szerves részének tekintették,

⁴ Lévay Lajos: A munka kezdetén. *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok* 1882. március 5. 302. A 19. század folyamán, a közös református, evangélikus sajtóban, a sztereotípiákat protestáns értékként jelentették meg. Lévay Lajos a későbbiekben ismertetett belmissziói (vallási megújítási) mozgalom egyik aktív tagja volt, így véleményében már egy újfajta lelkészeszmény is megjelent.

⁵ Sebestyén 1927: 297.

⁶ Például Móricz Zsigmond: *A galamb papné* c. regényében vagy Baksay Sándor műveiben.

⁷ Sebestyén 1927: 297.

⁸ A *hivatás* szó „elhívás” értelemben definiálható.

s ezért a papok csoportidentitását feltételezték náluk is. A papnékat is „jelentéssel rendelkező csoportnak”⁹ tartották, amelynek tagjai között konzisztenciát feltételeztek. Az 1927-ben megalakított Református Lelkészné Szövetség – későbbiekben elemzett – célkitűzéseit olvasva azonban úgy tűnik, hogy az érintettek, a kálvinista papnék között a 19. században nem beszélhetünk még erős csoport- (társas-) identitás meglétéről. A lelkésznői szerep elsősorban a feleséget, a családanyát testesítette meg, a papné biztosította férje hivatásához a megfelelő hátteret – mint bármely más, elsősorban középosztálybeli feleség –, így nem érezték szükségét, hogy erősítsék magukban az összetartozás-tudatot. Műveltségük, származásuk, egzisztenciájuk, életmódjuk, értékrendjük és a gyülekezetben végzett munkájuk tekintetében áthidalhatatlan különbségek voltak közöttük. Általában férjük mellett, családjukban az adott közegben elvárt hagyományos női szerepeknek feleltek meg. A városi nagyobb jövedelemmel rendelkező papi családokban a középosztálybeli nők életét éltek, egyszerű, szegény falusi gyülekezetekben sokszor a paraszti társadalom asszonyainak sorsa volt az övék.

A LELKÉSZNÉ SZEREPE ÉS A RÓLA ALKOTOTT KÉP A 19. SZÁZADBAN

Ezt a 19. századi hagyományos lelkésznői szerepet egyfelől a korszakban általánosan elfogadott hármassági szerepről (feleség, anya, háztartás irányítója) vett nézetek, másfelől az a *népegyház*modell határozta meg, amelynek legfőbb jellemzői, hogy ugyan mindenki természetes módon tagja egy egyháznak, de az egyháztagság a beleszületésen és a belenevelődésen alapul, a vallásosságot pedig a hagyomány, a szokásszerűség, a formák szabályozzák.¹⁰ A lelkész szerepét is ebben a kontextusban értelmezték, így elsődleges feladatának a vallási funkciók (mint istentisztelet, szakramentumok kiszolgálása) ellátását és az egyház-kormányzásban való részvételt tekintették, egyházi munkájában felesége esetleg a jótékonyág gyakorlásában volt segítségére.

A 19. század papnéival szembeni konkrét elvárásokban a reprezentációra és a mintaadásra helyeződött a hangsúly. Báthory Gábor – reformkori Duna-meléleti püspök – lelkészfia esküvőjére egy útmutatót ajándékozott az ifjú párnak, amelyben leírta, hogy mi szükségesetiek – saját tapasztalata szerint – a jó (papi) házassághoz. Ezek között szentelt néhány gondolatot a papnéi feladatoknak is:

„kedves Leányom Juliskám a közönséges Isteni tiszteletben Vasárnap ugyan mindenkor, de hétköznap is valamikor csak lehet, megjelenj. A Papnénak tükörnek kell lenni a nép előtt, adj hát másoknak jó példát a Templom gyakorlásban is. [...] Idején feküdjetek, idején keljetek fel; mert ez mind az egészségre, mind hivatalos munkáink követésekre nézve hasznos. Imádság és egy kevés Fölöstököm után ki-ki

⁹ Hamilton – Sherman 1999: 110.

¹⁰ Kovács I. 2007: 211.

a maga dolgához és foglalatosságához lásson egész szorgalmatossággal. Te nevezetesen Fijam minekutána szükséges commotiót tettél, kövesd Szent hivatalodra tartozó dolgaidat, Te pedig Leányom gazdasszonyi kötelességeidet. [...] A háznál minden nem fényes, pompás, de csinos és tiszta legyen, mindenek mind szobákban, mind konyhában, mind kamarában tiszták és oly renddel legyenek, hogy a mire szükségetek van, ara nem keresve, hanem egyenesen rá mehessetek, azt ismét a maga szokott helyére tegyétek. Ez a tisztaság, jó rend az, mely az egész házat mások előtt becsületessé és tiszteltre méltóvá teszi. Ellenben a rendetlen, mocskos, tisztátalan ház, a jó gusztsú emberek előtt, mind a gazdát mind a gazdasszonyt utálatba hozza. Kedves Leányom, hogy én Téged mások felett Menyemnek kívántalak, annak egy fő oka volt, mivel kedves Szüléid Házoknál megfordulván, ott mindenben tisztaságot, csinoságot és jó rendet láttam.”¹¹

A püspök is azt a két feladatkört hangsúlyozta, amely – korszaktól függetlenül – a papnék szerepét mindig meghatározta: egyrészt jelentsenek példát, mintát a közösség nőtagjainak, másrészt megfelelően jártasak legyenek mindazon háztartási teendőkben, amelyekkel a papi ház (s ezzel a papi státusz) reprezentációját megteremthetik. A későbbi családi levelezésből kiderül, hogy az ifjabb Báthoryné ez utóbbi feladatát apósa elvárásainak megfelelően ellátta. Arról, hogy vallásos életében mennyiben jelentett mintát a gyülekezet asszonyainak, konkrét adatokkal nem rendelkezünk, de miután ifj. Báthory Gábor pályája szépen ívelt felfelé, feltételezhetjük, hogy ebben püspök apja befolyása és saját hivatástudata mellett feleségének is komoly szerepe volt.

A 19. század második felében a középosztály tagjai a nők művelődéshez való jogát, elsősorban a női emancipáció hatására – nemcsak a világi társadalomban, hanem az egyházon belül is –, egyre szélesebb körben elfogadták. A lelkészneideálban is megjelent a művelt nő eszménye, hogy férjének megfelelő szellemi társa, munkatársa legyen, amely ideál ebben az időszakban már lényeges szemponttá kezdett válni a középosztálybeli házasságokban.

A papi hivatás végzéséhez elengedhetetlennek tartották a megfelelő feleség kiválasztását. A párválasztás kérdése az 1870–80-as években került előtérbe, amikor megváltozott magának a lelkészi munkának is a megítélése. Miközben a társadalomban észlelt vallási közömbösség terjedésének okait boncolgatták, napirendre került a lelkészek alkalmasságának, illetve munkájuk minőségének a kérdése is. Az egyháztársadalmat a lelkészképzés, a lelkészi jövedelmezés, annak módja, a lelkész személyének kérdése, a lelkész feladatainak újragondolása foglalkoztatta. A hívek egyháztól való eltávolodásának okait a korszakot meghatározó liberális teológiában,¹² illetve a modern élet vívmányainak hatásában találták

¹¹ DMRE RL C/8. Báthory Gábor levelei fiához, ifj. Báthory Gáborhoz, 476. sz.

¹² Ez a teológiai irányzat a racionalizmusban gyökerezett, képviselői tudományos diszciplínaként értelmezték a teológiát. A fejlődés gondolatát és az emberi ész mindent meghatározó rendeltetését használták fel elveik kiépítésében. A vallás lényegét a vallási individualizmusban, az erkölcsi eszmény érvényesülésében látták, ennek az eszménynek a példájaként tekintettek Jézusra is, akit nem

meg. A problémák megoldására a gyógyírt pedig elsősorban a papi attitűd megváltoztatásában keresték.¹³ Azokban a cikkekben, amelyek a lelkészség mibenlétét elemezték, elvétve már felmerült az a gondolat is, hogy esetleg a gyülekezet életében a papnék önálló munkájára is szükség lenne:

„a lelkésznek is jól meg kell gondolni, hogy kit vesz maga mellé társul, mert jó részben e lépéstől függ lelkészi munkásságának is sikere vagy sikertelensége. A jó papné valóságos áldás férjére s a gyülekezetre nézve, míg a papnénak nem termett nő minduntalan akadályozhatja a lelkészt magasztos hivatásában. A jó papné nemcsak a házaseset rendes terheinek hordozásában »fele-segítség« hanem a lelképásztori gondozás terén is megbecsülhetetlen »munkatárs«.”¹⁴

1882-ben a már idézett Lévy Lajos számolt be – az egyik egyházi folyóirat hasábjain – arról, hogy női egyesületet akart szervezni a szegények, elhagyatottak megsegítésére. Törekvése azonban kudarccal végződött, ugyanis az asszonyok nem mutattak hajlandóságot arra, hogy a szegényeket otthonaikban látogassák: „Hogy még ők, tisztas asszonyok, velem együtt sorba vegyék a szegények kunyhóit! Mit mondanának ehhez az emberek? [...] »Édes lelkeim, ne törődjenek azzal. Lám, a városi nők nem restellik lealázni magokat a szegényekhez, miért szégyenlenők mi?« De csak nem fért a fejökbe az én asszony atyámfiainak ez az egész dolog, s nem is lett belőle semmi.” Végső konklúziója az volt, hogy az asszonyok közötti munkát a pap nem tudja egyedül végezni: „Veszem észre már is, hol követtem el sajnos a hibát: asszonyi dologhoz nem ért a férfi nép: nem pap kell ide, hanem egy jó – papné.”¹⁵

Az ideális papné alakja a nekológok szövegében rajzolódott ki legtisztábban, ahol az *igazi*, a „példányszerű” kálvinista papné tipikus képviselőjét egyrészt a családi életben betöltött hagyományos szerepekben való példamutatás, másrészt

különböztek meg más vallásalapítóktól. Legszélsőséesebb képviselőik tagadták Jézus isten voltát és a Szentháromságot. Az erkölcsi eszmény megvalósításának célját a földi boldogság és a közjó előmozdításában határozták meg, a buzgó vallásosságot pedig, mint ezzel ellentétes jelenséget, az általános tudatlanságból vagy a műveletlenségből eredeztették (Koncz 1942: 72–110).

¹³ „A jó lelképásztor nem írott könyv, melyből csak a szószéken lehessen olvasni; mert az írott betűk, bármily szépet és jót hirdessenek is, csak élettelen igazságokat tartalmaznak, melyet csak az élet működése valósíthat meg. [...] Élő vigasz, élő, folytonosan ható tűzoszlop legyen a lelkészi községben s el ne zárja magát a hívektől a templom után sem, mint a könyv, ha már nem olvassák. Együtt él a lelkész a hívekkel, egy közös cél buzdítja őket, a lelkészt, mint vezetőt, a híveket, mint a vezér követőit s azért a lelkész el nem választhatja magát sem hivatalától, sem a községtől; az ő élete egybe van forrva a község életével; minden örömeiben, minden bajaiban osztoznia kell. [...] Valamint az egyetemes egyháznak, a ker. anyaszentegyháznak élő példaképe, úgyszólván központja Jézus, kire és ki szerint irányzódik az egyetemes egyház élete: úgy tekint a községes egyházközség egyszerű tagja saját lelkészére ki az ő példaképe és életének magasabb irányadója” (Csengei Gusztáv: Milyen legyen a jó lelképásztor. *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok* 1869. december 5. 1549–1550).

¹⁴ Lévy Lajos: A munka kezdetén. *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok* 1882. március 5. 302.

¹⁵ Lévy Lajos: A munka kezdetén. *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok* 1882. január 22. 105–106.

a szegények, a rászorulókat felé forduló *anyai* attitűd jellemezte.¹⁶ A papnék leírásánál állandó toposzként használták a *szelíd*, a *vallásos*, a *művelt* jelzőket. A jó papné férje munkájában segítőtársa volt,¹⁷ amit azzal is megkönnyíthetett, hogy a gazdaság irányítását, munkáit teljesen magára vállalta: „a papi állással összekötött gazdálkodástól bokros hivatali teendőkkel elhalmozott férjét majd egészen felmentette, s azt példás rendben és szellemben vezette, ritka hú feleség volt”.¹⁸

A negatív példákkal elsősorban irodalmi szövegekben, anekdotikus elbeszélésekben és egy-egy, a papi munkát értékelő cikkben találkozunk. Ezek a negatív toposzok tükrözték azt a társadalmi feszültséget is, amely a papok házassági stratégiájából következett. Mára már aktuálissá vált ennek a kérdésnek átfogó társadalomtörténeti vizsgálata, amelynek birtokában árnyalt képet kaphatnánk a papi családok életéről. Ennek hiányában azonban csak néhány jellemző vonásra térhetünk ki. A pap egyik lehetősége az volt, hogy lelkész, református tanító vagy tanár lányát vegye feleségül. Ennek nemcsak a rang tekintetében volt jelentősége, hanem általános volt az a nézet, miszerint a papi családban jó papnét nevelnek. A lelkészcsaládok egymás között is szívesen házasodtak. Mindemellett ez a fajta házasodási stratégia a kapcsolati háló építésének is lényeges elemét jelentette.

Falun, kisebb helyen szolgáló lelkészek gyakran vettek feleségül alacsonyabb származású, tanulatlan lányt; ezekben a házasságokban főként a műveltségbeli, mentalitásbeli különbség nehezíthette az együttélést.

„Látta, őket egymástól egy világ választja el! Más ízlés, más felfogás! Az ő forró álmai nem ilyen asszonyt rajzolgattak neki majd az otthonába! Ő azoknak az egyszerű, de művelt papnéknak a mintájára álmodta mindig a maga jövődöbéljét, a kikkel másfelé annyiszor találkozott, legátus korában! Azokra a poétikus, kedves papnékra gondolt, a kik szerteszét annyi csendes parochiát tesznek boldoggá és széppé s a kik méltó tárgyak bármely költő énekére [...] Azzal tisztában volt, hogy az ő pályája ezzel a lépéssel lefelé kanyarodott végkép s szépséges álmai beváltatlan álmok

¹⁶ „Mintaképe volt a hűségnek, szeretetnek és minden házias erénynek. Gyermekait jól és okosan nevelte. Józan takarékosággal igyekezett férje keresményét megőrizni és gyarapítani. – Házuk e mellett vendégszerető hajlék volt s valami oly kedves vonzó hely, hova szívesen ment idegen és atyafi egyaránt. És igazi papné volt a boldogult: ügyefogyottakra, szegényekre s betegekre kiterjedt gondoskodása; árva gyermek s gyermekek nélkül ritkán volt háza, s nemcsak a rokon-árvák, hanem idegenek is édes otthont találtak ott” (Gyászshír. *Sárospataki Lapok* 1891. november 30. 1064).

¹⁷ „[...] odaadó fáradhatatlan buzgalmat, melyet a hú nő öreg élettársa iránt kifejtett. [...] Elleste s tudta férjének minden gondolatát, kívánságát; [...] A vármegye székhelyén, népes gyülekezetben ezer elfoglaltatás között, hogy soha legkisebb fennakadás, mulasztás sem történt a lelkészi teendőben, hogy az a 84 éves pap képes volt pontosan végezni minden kötelességét a közügyek terén, a társadalomban, annak magyarázata a mindent éber figyelemmel kísérő feleségben volt. Férje távollétében, valóságos szakértelemmel hallgatta meg s kérdezte ki a hivatalos dologban járó magán feleket, szelídséggel és szeretettel kötelezett le mindenkit, lebilincselő eljárásával megkönnyítve igen sokszor férje munkáját [...]” (Asztalos Györgyné, Máthé Karolina emlékezete. *Debreceni Protestáns Lap* 1906. július 23. 394).

¹⁸ Mockovcsák János: Frint Jánosné Ambrózy Éva necrológja. *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok* 1875. február 21. 253.

maradnak örökre. Elmegy, eltemetkezik abba a kis faluba, a feltámadás reménysége nélkül! És lesz mellette egy asszony, a ki nem fogja őt soha megérteni! Útitársa neki mindig csak addig lesz, míg a hétköznapi élet szürke országútján futkos a kenyere után! Máskor teljesen egyedül fog járni.¹⁹

Fordított esetben, ha rangon felül házasodott az ifjú lelkész, és ráadásul eldugott helyre került, nemcsak a házastársak, hanem a papné és a közösség között is kialakulhatott feszültség.

„Az új papné igen divatos, városias modorú hölgy volt. Büszke és rátartós viselkedése sértette a népet. Még a kurátorné asszonyt se kínálta ülésel, mikor egy jó kosár körtét vitt neki, mint új papnéjuknak. S mikor a templomba ment, jobbra-balra billegette fejét, hogy nagy csokra csakúgy rezgett, a kalapján. Soha egy fillért sem nyújtott a kis székeken ülő öreg koldusasszonyoknak, kik előtt elment, suhogtatva selyemruhája uszályát s ragyogtatva órájának aranyláncát.”²⁰

A negatív toposzokban gyakran megjelent a személyiségénél fogva (ez általában műveltségbeli hiányt is jelentett) alkalmatlan papné képe, a nagyhangú, pletykás, rosszakaratú asszonyé, akinek jelenléte férjének és a közösségnek is egyaránt kárára volt.

„Lintay Gergelyné nagytiszteletű asszony volt a legelső és legfőbb asszony a faluban, a község társadalmának lelki és szellemi vezére, fejedelme, királya, a nyelvelés doktora s a pletykák, intrikák és helyi izgalmak legfőbb pártfogója, kezdeményezője és összevissza bonyolító mestere!”²¹

AZ „ÚJ” PAPNÉMODELL: A LEKÉSZNÉK AKTIVIZÁLÓDÁSA AZ EGYHÁZI MUNKÁBAN

A lelkészi munka újragondolását s ezzel együtt a lelkésznek szerepe iránt megélnkült figyelmet különösen az a széles körben terjedő vallási megújulási mozgalom, a belmisszió motiválta, amely a 19. század végén nagyban hozzájárult a nők egyházi szerepének átértékeléséhez is. A belmisszió a vallási élet megújítására, a keresztyén értékek, igazságok gyakorlati életben való alkalmazására helyezte a hangsúlyt. Nyugat-Európa protestáns egyházai – főként német és angolszász területeken – már a 19. század elején felismerték, hogy nemcsak a nem keresztyén népek térítése, a külmisszió fontos, hanem belmisszióra is szükség van. Ezt alkalmas eszköznek találták a saját társadalomban terjedő laicizálódási folyamat megállítására és a kapitalizmus következményeként fellépő súlyos szociális prob-

¹⁹ Jakab Ödön: A káplán és az édesanyja. *Vasárnapi Újság* 1918. március 28. 262.

²⁰ Szív bánata. *Pápai Közöny* 1903. november 22. 3.

²¹ Timár József: A papné libái. *Pápai Hírlap* 1912. április 6. 10.

lémák megoldására egyaránt. A szegénység, a nyomor, az iskolázatlanság, az alkoholizmus, a bűnözés, az árvák problémájának enyhítésére alapították a belmisszió képviselői az első szeretetintézményeket: árvaházakat, különféle otthonokat, diakonissza intézeteket, kórházakat.

A belmisszió az egyházat kritizáló, annak megújítását célzó ébredési mozgalmakban gyökerezett, amelyek többféle irányból, többféle hagyományból eredeztethetőek. Emiatt nem is beszélhetünk úgy a belmisszióról, mint egységes irányzatról.²² Hatására megindult az a folyamat, amelynek következményeképpen megjelent a modern társadalom laicizálódott környezetében az intenzív és változatos, különböző csoportokra irányuló, missziói munkával támogatott, rendszeres hitéletet élő hívekből álló hitvalló egyházmodell is. A hitvalló egyházhoz való tartozás a beleszületéssel szemben a tudatos választáson alapul, amelynek alapját a személyes hitrejtás jelenti.²³

A mozgalom magyarországi gyökerei a 19. század első feléig nyúlnak vissza, 1841-ben a pietista lelkületű evangélikus Mária Dorottya főhercegnő – aki körül szintén kialakult egy kis vallási közösség – hívta be az országba a Skót (zsidó) Missziót. A misszionáriusok működése kezdetben csak szűk körben hatott, mégis a század utolsó harmadában a budapesti belmisszió egyik központját jelentette Hold utcai templomuk. A Skót Misszió mellett megalakuló Pesti Német Református Leányegyház (1863) volt a magyarországi belmisszió másik bölcsője, amely elsősorban az itt élő német polgárok egyházaként jött létre. 1891-től a Skót Misszió Hold utcai iskolájában már magyar nyelvű istentiszteleteket, evangelizációt tartottak. Megindult a vasárnapi iskolák²⁴ szervezése, létrejöttek a különféle egyesületek.²⁵ A Budapesten formálódó közösségek egy-egy meghatározó személyiség körül jöttek létre.²⁶ A belmisszió a hivatalos egyházon kívül, egyesületekben működött, ennek ellenére tagjai között számos egyházi embert találunk.

²² Bár elválaszthatatlanul összefonódott a különféle ébredési mozgalmakkal, a két kifejezést fontos elhatárolni, ugyanis belmisszión korhoz kötöttek, a kapitalizmus nagyvárosi viszonyai között létrejött vallási-egyházi megújulási törekvéseket értünk, az ébredés pedig konkrét történeti korszakoktól függetlenül jelölhet egy-egy vallási törekvést (Kiss 2006: 1345).

²³ Kovács I. 2007: 211.

²⁴ A vasárnapi iskolai mozgalom Angliában született, Robert Raikes indította el 1780 körül Gloucesterben. Vasárnap a gyerekek elsősorban bibliai oktatásban részesültek, ezt kiegészítette később a vallásos gyermekirodalom, gyermekfolyóiratok, tankönyvek, segédeszközök használata. Az oktatás kis csoportokban, „interaktív” módszerekkel történt (Kovács 2006: 997–999).

²⁵ 1892-ben alapították az első női belmissziói egyesületet, amely Lorántffy Zsuzsanna nevét vette föl. Az egész korszak emblematikus női példaképének ugyanis Lorántffy Zsuzsanna tekinthető, akinek nemcsak a családi életben, hanem ezzel párhuzamosan a társadalmi és az egyházi életben betöltött szerepe is olyan elemeket tartalmazott, amelyeket hangsúlyozva minden egyházi irányzat azonosulni tudott alakjával.

²⁶ Többek között: Szabó Aladár lelkész, teológiai tanár, Szilassy Aladár és felesége, Kenessey Béla szintén teológiai tanár, később püspök.

A belmisszió két munkaterületén, a diakóniában és az evangelizálásban²⁷ egyaránt számított a laikusokra, s ezen a körön belül: a nőkre. Mint minden vallási megújulási mozgalom, a belmisszió is újraértelmezte a nemi szerepeket. Képviselői a 19. században sokat idézett páli mondást – miszerint a nők hallgassanak a templomban, azaz ne szóljanak az egyházi nyilvánosságban – már nem tartották hivatkozási alapnak. Egyre inkább a nők és férfiak Isten előtti egyenlőségét, de szerepük különbözőségét hangsúlyozták. Megjelent a női vallásosság és a női kvalitások sajátosságainak érvként való felhasználása. Ezek között szerepelt, hogy a nők viszonya a valláshoz hagyományosabb a férfiakénál, és mivel lelki alkatuknál fogva sokkal fogékonyabbak a *jézusi tanokra*, nagy szerepük van azok terjesztésében is. A belmisszióban aktívan tevékenykedő nők *Isten szolgálólányaként* működtek, és egyházi munkájukat úgy értelmezték, mint a negyedik női szerepkört. Az egyház vezetői a hivatalos egyház keretein kívül működő belmissziói tevékenységet az 1933-as belmissziói törvénnyel egyházasították, központosították, szabályozták, egységesítették. A modern társadalom problémáinak, a Trianont követő erkölcsi, szellemi összeomlásnak az orvoslását ugyanis a vallásos élet újjáélesztésében, elmélyítésében látták, amelyhez új eszközök váltak szükségessé. Ilyen hasznosítható eszköznek bizonyultak a nők, a női munka is, amelynek ellenőrzését szintén egyházi keretek között kívánták tartani. A lelkésznék közül többen támogatták egyházuk összefogásra irányuló kezdeményezéseit, maguk is szorgalmazták a református női munka egységesítését, a szétforgácsolódás megakadályozását.²⁸ Ebben a folyamatban az egyházi vezetés fontosnak ítélte, hogy a lelkésznék vegyék át a nők és a leányok közötti missziói munka irányítását, így válhattak a két világháború közötti időszakban az egyház női társadalmának fontos és aktív szereplőivé.

Az új papnéideállal szemben – ennek következményeképpen – komolyabb elvárásokat támasztottak: a lelkészi munkában való aktív részvételt, a gyülekezet nőtagjai és a gyerekek közötti belmissziói munkát, annak irányítását éppúgy feladatai közé sorolták, mint családjának mintaszerű ellátását. Továbbra is hangsúlyozták, hogy a közösség nőtagjai számára a lelkészné jelenti a példát, őt tekintették az első, az *eszményi asszonynak*. A 19. században a papné példaképszerupe vallásos életében a rendszeres templomba járást, a buzgó imádságot, a szegények és elesettek támogatását, családi életében férjéhez való hűségét, odaadását, gyermekei példaadó nevelését jelentette. Mindemellett háztartásvezetésének, öltözködésének egyaránt puritánságát kellett tükröznie. A két világháború közötti időszakban a papnéideál új tartalommal bővült, nevezetesen: keresztyénységének

²⁷ Idetartoztak a vallásos esték, a bibliaórák, az imaórák (közös imaalkalmak) vagy a szeretetvendégségek – „az evangéliumi értelemben vett társas életnek alkalma és mintája” –, amelyeken előadás, irodalmi, zenés részek és közös „lakoma” együtt volt, a családi áhítat, a különféle egyesületi konferenciák, gyűlések szintén az evangelizáció alkalmait jelentették.

²⁸ Az 1900-as évek elejétől kezdve a világi és egyházi női egyesületekben egyaránt megindult az törekvés, hogy összehangolják munkájukat, erőiket megpróbálják egyesíteni, s ezzel hatékonyságukat, társadalmi erejüket megkíséreljék növelni. Ennek eredményeképpen alakították meg például a Magyarországi Nőegyesületek Szövetségét.

megélésében is követendő mintát kellett mutatnia. *Az új papnének* „Jézus szolgáló lányává” kellett válnia, és egyházi munkáját is, hagyományos női szerepeit is személyes hitén, újjászületésének alapján kellett végeznie.

„A lelkészné nemcsak élettársa a férjének, hanem szolgatársa is. Egy bíró, mérnök, tanár, ügyvéd orvos, semmi egyebet nem vár a feleségétől, mint azt, hogy legyen hű feleség, jó gazdasszony, a gyermekek édesanyja, asszonyi méltóságát őrizze meg és asszonyi hivatását teljesítse. A lelkésznétől mindezt elvárjuk s ezenkívül elvárunk még egyebet is: a pásztori munka rá eső részének teljesítését. Hadd hangsúlyozzam először azt, hogy a lelkésznének nemcsak jó gazdasszónak és önfeláldozó anyának kell lennie, hanem e tekintetben éppen példát kell adnia, stílust teremtenie, ideált mutatnia [...] A lelkészné azért van a gyülekezetben, hogy minden asszonynak legyen egy Isten szerinti barátnője. Azért van, hogy a lelkész rajta keresztül megértse és pásztorolja a női lelkeket. [...] e szövevényesebb gyülekezetben akad olyan munka is bőven, amit igazán csak a lelkészné végezhet el. Leányok vasárnapi iskolája, leányifjúság pasztorációja, asszonykör és munkája, szolgálat a női és anyai lélek ezer ismeretlen mélységeiben: ez mind a lelkésznére vár.”²⁹

A lelkésznői szerepmodellváltás egyfelől a nyilvánossághoz való viszonyban hozott változást, másfelől azokhoz a belmissziói feladatokhoz, amelyeket elvártak tőlük, egyre elengedhetetlenebbé vált bizonyos (teológiai, egyháztörténeti) szak tudás elsajátítása. Felmerült a szervezett képzés lehetősége is – mint a későbbiekben említett lelkészmenyasszony-képző –, de a gyakorlatban konferenciákkal és kiadványokkal elsősorban mégis az önképzést (a női műveltség elsajátításának hagyományos formáját) kívánták elősegíteni.

Az egyházi közélet nyilvánosságaiban maga a női jelenlét már nem volt szokatlan, hiszen az 1890-es évektől kezdve aktívan részt vettek a belmissziói egyesületek életében, egyre szélesedtek megnyilvánulási lehetőségeik (sajtóban, konferenciákon stb.), 1917-től pedig megjelentek első képviselőik a teológiai képzésben is. Nagy részük viszont felkészületlen volt arra, hogy az egyház új elképzeléseinek megfeleljen úgy, ahogy a lelkészek között is számosan voltak, akik vagy nem tartották fontosnak a belmissziói munkát, vagy alkatuknál fogva nem voltak alkalmasak arra, hogy híveikkel a hagyományostól eltérő viszonyt alakítsanak ki. Sok esetben a gyülekezet maga is inkább ragaszkodott a hagyományos papi és papnéi szerepekhez. Számos helyen ugyanis sokáig nem történt meg a népegyház/hitvalló egyház modellváltás. Vargha Tamásné Magay Mária lelkészné memoárjában például sikertelennek ítélte azt az ötven évet, amelyet Kunszentmiklóson töltöttek.³⁰ Úgy tűnt számára, hogy férje és az ő személyisége egyaránt alkalmatlannak bizonyult az új típusú lelkészi munkára, amely sokkal nagyobb közvetlenséget, közeledést, odafigyelést igényelt a hívek és papjuk (papnéjük) között. Emellett

²⁹ Ravasz László: A lelkészné, mint szolgatárs. *Református Lelkésznék Lapja* 1929. 10. 85–86.

³⁰ MREZSL 8. RLOSZ iratanyaga, MMGY. Vargha Tamásné: *Repülő szőnyeg* I. 193. (Kézirat.)

a missziói munka a gyülekezetekben olyan határok átlépését is megkívánta a paraszti réteg (ill. az alacsonyabb társadalmi rétegek) és az értelmiség (ill. középosztály) között, amely a korabeli társadalmi életben teljességgel szokatlan volt. Vargha Tamás (Szász Károly püspök unokája, Budapestről került a vidéki városba) lelkészi tevékenységében elsősorban a prédikálásra koncentrált, ezt a gyülekezet nagyon szerette hallgatni, emellett tartott bibliaórákat is, de élő gyülekezetet nem tudott teremteni. Ebben nemcsak származása, neveltetése, hanem zárkózott természete is megakadályozták. Távolságtartását a gyülekezet tagjai nem nehezményezték, ugyanis Baksay Sándor püspökkel (az előddel) sem álltak közvetlen viszonyban, őt is és utódját is maguk fölött valónak tartották, „nagy de tisztelettel bélelt úr tátongott köztük”.³¹ Magay Mária – annak ellenére, hogy megszervezte a leányegyesületet, bibliaórákat tartott, az asszonyokat és lányokat konferenciákra vitte – saját lelkésznői munkájáról úgy vélekedett, hogy sohasem tudott beilleszkedni a közösségbe: „ott éltem idegenként és idegenben aztán ötven esztendőnél is tovább ismeretlen emberek ismeretlen otthonától alig szálalépsnyire, vagy még közelebb is – és szinte más földrészen”.³² Megjegyzése azért is figyelemre méltó, mert Kunszentmiklóson született, apja járásbíró, nagyapja orvos volt, de azokat a társadalmi határokat, amelyeket gyermekkorától kezdve megszokott, papnéként sem tudta és nem is kívánta átlépni.

ÖNSZERVEZŐDÉS: A REFORMÁTUS LELKÉSZNÉK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

Az új szerepelvárások szükségessé tették egy szervezet létrehozását, így 1927-ben Ravasz Lászlóné – a Dunamelléki egyházkerület püspökének felesége – vezetésével megalakult a Református Lelkésznék Országos Szövetsége (továbbiakban: RLOSZ).³³ Az egyesületalakítás elsődlegesen deklarált célja az volt, hogy felismertesse a lelkésznékkal, hogy önálló csoport tagjaként definiálva önmagukat jobban megfelelhetnek papnéi szerepüknek. Az alapítók és támogatóik a papnéi munka hatékonnyá tételének, irányításának eszközeként tekintettek az egyesületalakításra. A szövetség megalakulása tudatos önmeghatározást és önreprezentációt szolgáló lehetőség volt.³⁴ Úgy tűnik, az alapítók megpróbálták a papnékat helyzetük, származásuk, műveltségük különbözősége ellenére egyetlen szövetségbe tömöríteni, és ráébreszteni őket arra, hogy az egyházban betöltött sajátos

³¹ MREZSL 8. RLOSZ iratanyaga, MMGY. Vargha Tamásné: *Repülő szőnyeg* I. 162. (Kézirat.)

³² MREZSL 8. RLOSZ iratanyaga, MMGY. Vargha Tamásné: *Repülő szőnyeg* I. 193. (Kézirat.)

³³ Az egyházkerületi és az egyházmegyei szervezetek, a tiszántúli kivételével, szintén 1927-ben alakultak.

³⁴ Jan Assmann szerint „Kollektív identitáson, vagyis Mi-azonosságon azt a képet értjük, amelyet egy csoport önmagáról fest, s amellyel a tagok azonosulnak. A kollektív identitás azonosulás kérdése, a részt vevő egyének részéről »önmagában« nem létezik, hanem mindig csak annyiban, amennyiben egyesek hitet tesznek mellette. Éreje attól függ, mennyire él elevenen a csoporttagok tudatában, mennyire képes motiválni a gondolkodásukat, cselekvésüket” (Assmann 2004: 131).

pozíciójuk, sajátos hivatásuk elsősorban a többi papnéval köti őket össze. Véleményem szerint szerepazonosulásukban csoporttudatuk megteremtésével, önkategorizációjuk erősítésével kívánták segíteni a lelkészneket.³⁵ Ez annyiban különbözött a 19. század látásmódjától – amikor szintén úgy tekintették a papnékat, mint egy csoport tagjait –, hogy az egyes papnék megszólítottoknak érezhették, valóságosan létező konglomeráció tagjának tekinthették magukat. Az egyesület megalakulásának igényét meghatározta az a feltevés, hogy aki azonosul az adott csoporttal, magasabbra értékeli magát azon a téren, ahol működik.³⁶ „A csoporttagság (ugyanis) társas identitáshoz vezethet, ha az önkategorizáció révén az énfogalom meghatározó részévé válik.”³⁷ Úgy gondolom, a csoportban rejlő erő kiaknázására törekedtek, arra, hogy a lelkésznek maguk is úgy tekintsenek munkájukra, mint „elhívásra”, valódi (élet)hivatásra, s ezzel munkájuk hatékonysága növekedjék. Egymás problémáinak, sorsának megismerésével, az egymás iránti szolidaritás érzésének felkeltésével is megpróbálták a csoportkohéziót erősíteni.

A szervezeti szabályzatban a szövetség céljaként az alapítók a következőket fogalmazták meg: „A testvéri összetartás érzésének ápolása; református egyházunkban a gyülekezeti munka felkarolása, annak a keretei között a diakónia felkarolása; az egyháztársadalmi élet vonzóvá és élénkké tétele.” A cél megvalósítására szolgáló eszközök között említették: „A személyes érintkezés közvetítése és élénkebbé tétele. Konferenciák és tanfolyamok rendezése. A lelkészneire váró egyháztársadalmi munkáknak módszeres utasításokkal való irányítása és támogatása. Lap, könyvek és füzetek terjesztése és kiadása.”³⁸

A szövetség – Kovácsné Huszár Jolán³⁹ szerkesztésében – saját újságot adott ki, *Református Lelkésznék Lapja* címmel. A szerkesztőnő egyik fő célja szintén a mi-tudat erősítése volt. Már a lap indulásakor felvetette, hogy a lelkésznek tudassák a családjukban előforduló „szomorú vagy örömdetes eseményeket, hogy ezúton mindannyian osztozhassunk egymás örömeiben, bánatában”.⁴⁰ Véleménye

³⁵ Az önkategorizáció során úgy tekinthettek magukra az egyes papnék, mint egy csoport tagjaira, ugyanis csoporttagként tekinteni önmagunkra annyit jelent, mint a sztereotípiáknak megfelelően látni magunkat (Smith – Mackie 2004: 331). Ez vezethetett például olyan negatív önértékeléshez is, amit Magay Mária-nál láthattunk lelkészneői szerepének megítélésében.

³⁶ Smith – Mackie 2004: 331.

³⁷ Smith – Mackie 2004: 370

³⁸ *A Református Lelkésznék 1927. évi konferenciájának Emlékkönyve 1927: 5.*

³⁹ Kovácsné Huszár Jolán négy polgárit végzett, utána postai szakképesítést szerzett. 1911-ben ment férjhez Kovács Ferenc dunaszentbenedeki lelkészhez. Férje később Kunszentmiklóson szolgált. Három verseskötete jelent meg, *Könnyeim* (ezt legkisebb gyermeke halálára írta), *Beszélgéseim* és *Látásaim* címmel. Három gyermekük született. A legidősebb fiuk, Kovács Ferenc, Ludovikát végzett, majd műszaki tiszt lett. Eltűnt mint hadifogoly, második gyermekük, Kovács Jolán teológiát végzett, legkisebb leányuk gyermekkorában meghalt. Lányával készítettem interjút, amelyben elmondta, hogy egy édesanyja által szervezett szárszói középiskolás konferencián jutott el a „megtérésig”, és ekkor döntötte el, hogy nem tanítóképzőbe megy, hanem a teológiára (Interjú Kovács Jolánnal, 2009. február 12.). Húga, Huszár Margit tanítóképzőt végzett, és Arany Dénes decsi lelkész felesége lett.

⁴⁰ MREZSL 8. RLOSZ akták, 1927–1932. Jegyzőkönyvek, 1928–1929. Jegyzőkönyv a Református Lelkésznék Országos Szövetségének 1929. január hó 10-én d.e. 10 órakor tartott közgyűlésén. 2.

szerint ez a baráti közösség ápolásának egyik alkalmas módját jelenthette, amit úgy is értelmezhetünk, hogy a szerkesztőnő a tagok közötti információcsere elősegítését megfelelő eszköznek találta a társas identitás erősítésére.

Az RLOSZ rendszeresen szervezett konferenciákat, előadásokat, ahol az előadók vegyesen lelkészek és lelkészfeleségek voltak. Az előadásokban, kiadványokban (a *Református Lelkésznek Lapja* cikkeiben) megkísérelték artikulálni a papnáság mibenlétét, a szerep sajátosságait, szó volt a lelkésznek munkájáról, gyermeknevelésről (főként leánynevelésről), családgondozásról, házasságról, aktuális társadalmi problémákról, ezeket kiegészítették bibliamagyarázatokkal és áhítatokkal.

Az egyesület másik feladatának az özvegy papnák felkarolását tekintette, amelyet szintén „szakmai szolidaritásként” értelmezhetünk.⁴¹ 1929-ben létrehoztak az özvegy lelkésznek és lelkészárvaik javára egy gyorssegélyalapot. A pénzt főként maguk a lelkésznek adták össze (de több helyről érkeztek kisebb-nagyobb adományok is). A gyorssegélyt – általában 10–50 pengőt – azoknak az özvegyeknek, illetve árva paplányoknak juttatták, akik rendkívüli körülmények közé kerültek (operáció, klinikai kezelés, hosszabban tartó betegség, költözködés, vagy sok gyermeket neveltek).⁴² Az igénylők (általában tüzelőre, gyógyszerre, orvosi ellátásra, ruházkodásra kértek) sokszor említik a vívódást, amely megelőzte kérésük megfogalmazását. A lelkészneői státusz, középosztálybeli helyzet elvesztése legtöbbjük számára szégyent jelentett, a „koldulásra” nehezen szánták rá magukat.⁴³

A kérések egy lényeges (középosztálybeli nőket) érintő problémára is felhívták a kortársak figyelmét: nevezetesen a női képzettség hiányára. A megfelelő végzettség azoknak a nőknek, akik életkoruk szerint még vállalhattak volna munkát, férjük halála után lehetővé tette volna, hogy eltartsák családjukat és megőrizték korábbi társadalmi státuszukat. Így azonban maradt a kézimunkázás, vagy elszegődtek háztartásvezető-nőnek.⁴⁴

⁴¹ T. Szabó Levente az irodalom professzionalizálódásának folyamatában lényeges állomásnak tekinti a szakmai szolidaritást szolgáló segélyegylet megalakítását. Az „önműködő szakma” ideálja a korabeliek számára szorosan kapcsolódott a szociális gondoskodás kérdéséhez (T. Szabó 2008: 355).

⁴² Ravasz Lászlóné: Gyorssegély-alapunkra. *Református Lelkésznek Lapja* 1929. 8. 71.

⁴³ „Borzasztó gondok között élek betegen, dolog képtelen vagyok, tüdő és szív asztmám van, nem bírok dolgozni, s mióta az én áldott jó uram elhalt, teljesen le vagyok roskadva mostan az idén próbáltam volna itt Hajdúszoboszlón strand fürdön trafik engedélyt kérni, hogy valahogy a gyermekeimet tudjam segíteni, de sajnos elutasítottak azzal, hogy nem vagyok igényjogosult mint papi özvegy, ez pedig tisztességes megélhetést biztosított volna számunkra. Az özvegy papnékat kizárják mindenből, mi, akiknek nincs diplománk, ki egészséges, cselédnek menjen? Mégis rettenetes, mert régebben sajnos, a mikor még engem nevelt az én jó nagymamám, diplomát nem akartak csak hogy megfelelő műveltsége legyen az embernek, vagyonomat a háború következtében elvesztettük...” MREZSL 8. RLOSZ akták, 1927–1932. 63/1928. Özv. Szabó Antalné levele Ravasz Lászlónéhoz, Hajdúszoboszló, 1928. szept. 22.

⁴⁴ A két világháború közötti időszakban a nők nagyarányú szakképzetlensége még mindig létező gond volt, annak ellenére, hogy a 19. század utolsó harmadától a leányoktatás egyik fő célját – annak pártolói – éppen abban határozták meg, hogy a középosztálybeli nők az ehhez hasonló kilátástalan helyzetekben ne maradjanak kenyérkereset nélkül. A református leánynevelés, leányoktatás kiterjesztésének is ez volt az egyik motivációja.

Az RLOSZ – ugyancsak az özvegyek súlyos helyzetének enyhítésére – még ugyanabban az évben megnyitotta Őrszentmiklósi Szeretetházát is.

„Napjainkban végtelenül szomorú az özvegyek, különösen a lelkészözvegyek sorsa. Amint a férjet sírba teszik, mintha vele temetnék az asszony addig élvezett tekintélyét, otthonát, biztos kenyerét. Egy szédületes zuhanás, azután ott áll gyermekeivel, vagy még szomorúbb, ha azok nélkül, egyedül: hova, merre menjen, mihez kezdjen? Szerencsés eset, ha felnőtt gyermekei otthonába húzódhatnak, de sokszor azok is milyen tengernyi nehézséggel küszködnek! Még szerencsésebb eset, ha van némi vagyona, de mennyivel többen vannak, akiknek semmijük sincs! Ezen a nagy bajon akar segíteni ez az otthon.”⁴⁵

A Szeretetotthon intézőbizottsága a papnékon keresztül találkozott egy az egyháztársadalmat érintő másik fontos kérdéssel is: az árva pappleányok helyzetével.

„Helyzetük annál súlyosabb, mert 18-ik életévük befejezése után, hacsak főiskolai tanulmányokat nem folytatnak, ami a legritkább eset, rendkívül szerény neveltetési segélyük is megszűnik és ha férjhez nem mennek, vagy két kezük munkájával keresik kenyerüket, sokszor a legnehezebb testi munkával, vagy rokonaik és ismerőseik kegyelméből tengetik életüket [...] ezekből a templom mellett felnövő magános, leánylelkész-árvákból szervezi meg egyházunk a szociális munkáját végző női csapatot.”⁴⁶

A Szociális Missziót 1931-ben alapították. A kezdeményezéssel egyfelől az egyre nagyobb számban jelentkező lelkészárváknak próbálták munkalehetőséget teremteni, másfelől a nagyobb egyházközségek igényeit kívánták kielégíteni azzal, hogy a növekvő szociális munkák elvégzésére megfelelően képzett női munkaerőt biztosítsanak.⁴⁷

Egyházi körökben egyre többen gondolták úgy, hogy a lelkésznek speciális feladatkörére csak lelki és gyakorlati előkészület után válhat valaki alkalmassá. Ezért a Szociális Misszió és az RLOSZ közösen elindította Református Lelkészményasszony-képzőjét, amely iránt azonban nem mutatkozott túl nagy érdeklődés, megszervezése mégis fontos kérdésre világított rá: hogyan tehető valaki alkalmassá a papnéi hivatásra.⁴⁸

⁴⁵ DMRE RL C/197. 33. doboz. Szeretetház alapítvány református lelkészözvegyek számára. Körlevél. H. n., 1928. 2.

⁴⁶ DMRE RL C/197. 34. doboz. Kováts J. István levele. H. n., é. n.

⁴⁷ MREZSL 8. RLOSZ akták, 1927–1932. 61/1931. Szóts Farkasné jelentése a Konventhez, Budapest, 1931. márc. 25.

⁴⁸ Az első tanfolyamra ketten jelentkeztek, a második félévben még ketten. Az érdeklődés hiányát egyrészt az anyagiak hiányával, másrészt pedig az értetlenséggel magyarázták a szervezők (Szövetségi Közlemények. *Református Lelkésznék Lapja* 1942. 10. 3).

Az RLOSZ megalakulását nem mindenki fogadta egyforma lelkesedéssel. Csikesz Sándor, az Országos Református Lelkészegyesület (ORLE) titkára például ellenezte, hogy a lelkésznék az ORLE-től független, külön szervezetbe tömörüljenek.

„A magyar református egyházban a »papné« nem külön tiszt, állás vagy megbízás. Létjoga abban a körülményben van, hogy a lelkipásztorhoz természetesen legközelebb álló segítők lélek. A papnénak, különösen a gyülekezeti élet és keresztény nevelés kérdéseiben, nem kívánatos, nem szabad más véleménnyel lennie, mint a papnak. A lelkész hordozza az egyházi élet és családi élet vezetéséért Isten és ember előtt a felelősséget. Egészen természetes, hogy a jó papné ki is kéri, köteles is kikérni a lelkésznék ide vonatkozó akaratát. Ebből tehát az következik, hogy a papné működésének legelső irányítója a lelkész akarata, s a papné legtermészetesebb tanácsadója a lelkész maga. Ugyanez áll akkor is, ha két-három papné, vagy nyolcvan-száz, esetleg öt-hatszáz jön is össze. Természetes, hogy irányadó a férjeik hasonló gyűlézéseiben megnyilvánuló akarat lesz, s legtermészetesebb tanácsadójuk is, a férjeik ilyen szervezete lesz...»⁴⁹

Csikesz ellenérveire Kovácsné Huszár Jolán, a *Református Lelkésznék Lapja* szerkesztőnöje válaszolt. Levelében összekapcsolta a problémát azzal a minden felekezetet súlyosan érintő kérdéssel, hogy vajon az egyház megfelel-e a modern kor igényeinek.

„A cserkészeknek, fiuknak, lányoknak, cselédeknek – mindenkinek szabad összejönni a maguk kis körében segíteni egymást, csak mi vagyunk olyan veszedelmes közösség, akik csak a Maguk fennhatósága alatt (nem is mondhatjuk el lelkünk gondolatait, hanem csak) hallgathatjuk meg, amit mondanak nekünk. Komám uram, nagyot haladt a világ! Az én életem utolsó tíz éve óta nem ismerni rá szinte sem mire – s magamon látom, ha ott maradtam volna, ahol voltam, halott volnék. Égő, vágó, kereső lelkek vagyunk mind s kell nekünk a világosság, közösség, ahol jobban meglátjuk és megtaláljuk egymás segítségével is. [...] Ma öntudatosan hívó és bizonyágtevő lelkésznékre van szükség, nem elég, ha csak főzni tudunk és kertészkedni s gyermekeinket híven felnevelni, mert a ma asszonyai sem ezt teszik ma, s mert akkor mi egy elmaradott társaság vagyunk, akik nem tudunk a ma szokásaival, kívánalmaival, büneivel, műveltségével szembeszállani, ha ott maradunk, ahol voltunk. Megérzi ezt sok lelkipásztor is – higgye el – és nem engedné feleségét, hogy úgy mondjam – saját maga ellen szövetkezni... Kedves Komám Uram, magának nincs felesége és ha az uram nélkül konferenciáztam is véletlenül egyszer-másszor, úgy-e érti, hogy olyan szent, nagy érzések, látomások és szükségérzések indítottak erre, amik nem magamtól születtek bennem, kell, hogy az Isten munkája legyen és

⁴⁹ MREZSL 8. RLOSZ akták, 1927–1932. 60/1927. Csikesz Sándor levele Ravasz Lászlóhoz, Budapest, 1927. aug. 20. Az RLOSZ előkészítő bizottságának jelentése az alakuló közgyűlésen.

a papnék szövetségét is nem kicsiny asszonyok, hanem az isteni indító erő teremtette meg, mert itt volt az ideje.”⁵⁰

Az idézett két levélrészlet valójában az általunk is vizsgált kérdést járta körül, nevezetesen: hogyan definiálható a lelkészneőség. Csikesz egyértelműen a mellett foglalt állást, hogy a papnőség nem állás, nem tisztség, nem hivatás, a lelkészne egyszerűen férjének, a lelkésznek a segítője. Huszár Jolán ezzel szemben, ha nem is határozta meg a lelkészneőség mibenlétét, az új kor igényeinek hangsúlyozásával utalt arra a sajátos feladatkörre, amely túlmutatott a házastársi együttműködésen. Hivatkozott azokra a változásokra, amelyek az I. világháborút követő időszakban a világi és az egyházi életben egyaránt átformálták a női szerepeket. Fordulat következett be a nők iskoláztatása, munkavállalása terén, többféle kísérlet történt a „modern nő megkonstruálására”. Az új viszonyokat az egyház női közösségeiben vezető szerepet betöltő lelkészneők sem hagyhatták figyelmen kívül. Sokatmondó Huszár Jolánnak a férj és feleség, a lelkész és lelkészne viszonyára utaló megjegyzése. Nyilván újdonságnak számított, ha egy-egy konferencián a papné nem mint férje kísérője jelent meg, hanem saját nyilvánosságában, önálló szereplőként.

Ravasz Lászlóné a kérdéssel kapcsolatos álláspontját egy konferenciái beszédben fogalmazta meg. Egyértelműen el akarta oszlatni azokat a félelmeket, amelyek szerint a papnék a lelkészektől független pozíció elérésére törekedtek, illetve a lelkészek státuszát veszélyeztették volna. Az egyesület létrehozását egyházi körökben ugyanis többen úgy értelmezték, mint arra való kísérletet, hogy a nők átvegyék a férfiszerepeket.⁵¹

„Azonban – minden jó szándékunk mellett is – hallottuk a támadók megjegyzéseit is, hogy az egyházban jogokat akarunk gyakorolni és kiváltságos szerepre törekszünk. Mi, mint Istennek alázas szolgáló leányai, férjeink oldala mellett, az ő irányításukkal és az általuk vezetett minden olyan belmissziói munkában akarunk segítő társaik lenni, amely munkák a nő lelkivilágához legközelebb állnak. Semmi vezető szerepet nem akarunk a gyülekezetben magunkhoz ragadni, sem más programot szolgálni, mint azt, amit férjeink, a lelkipásztorok élénk tűznek...”⁵²

⁵⁰ MREZSL 8. RLOSZ levelezés, 1926–1937. Iktatószám nélkül. Kovácsné Huszár Jolán levele Csikesz Sándorhoz, Dunaszentbenedek, 1928. szept. 17.

⁵¹ Sebestyén Jenő említett könyvében ezt a feminizmus hatásának tulajdonítja: „Mi tehát a református papné missziója a maga, Isten által speciálisan kirendelt életkörében? Semmi esetre sem az, hogy modern, feminista módra, vagy rosszul alkalmazott túlbuzgóságból, maga akarja átvenni a gyülekezetben a vezetést és az irányítást! Tehát nem az, hogy parancsoljon és diktáljon az egyházi életben, mindent jobban akarván tudni a férjénél és zsarnoki módon dirigálván, nemcsak a presbitériumot és az egész gyülekezetet, hanem az egyházi életnek a férje állása által esetleg elérhető más területeit is” (Sebestyén 1927: 301–302).

⁵² MREZSL 8. RLOSZ vegyes iratok, 1927–1941. Jegyzőkönyv felvetetett a Református Papnék konferenciájának 1927. január 20-án tartott közgyűlésén, 8.

Az egyesület tevékenységét vizsgálva számos elemet találunk, amely arra utal, hogy ha nem is tekintették a lelkészneséget hagyományos értelemben vett professzionális hivatásnak, mégis sajátos hivatástudat, „élethivatás” kialakítására tettek kísérletet. Sebestyén ezzel kapcsolatban egy német teológust, J. Boscht idézte, aki szerint a papné, „[b]ár nem végez hivatalos munkát, mégis hivatala van, mint hívó asszonynak, azon különleges helyen, melynek betöltésére küldetett”.⁵³

AZ ÚJ PARNÉSZEREP SAJÁTOSSÁGAI

Az egyházi sajtót, elsősorban a *Református Lelkésznék Lapját*, konferenciái előadásokat, illetve Clara Heifetus *Papnék könyve* c. munkáját elemezve kirajzolódnak azok a sajátos kérdések, problémák, amelyek a lelkésznék egyedi, sajátos státuszát, helyzetét, feladatkörét jellemezték. Clara Heifetus könyve, amelyet a német lelkészné az I. világháború után írt, Magyarországon 1942-ben, Czeglédy Sándorné⁵⁴ fordításában jelent meg.⁵⁵ Czeglédyné a fordítás elé egy 42 oldalas saját tanulmányt is megjelentetett, „*Elment Mária Magdaléna, hirdetvén, hogy látta az Urat...*” címmel, melyben a magyar viszonyokat tárgyalta. A kötet azoknak az útmutatóknak a sorába illeszkedett, amelyeket egy-egy foglalkozás képviselői számára jelentettek meg a két világháború között. Életvezetési tanácsokkal látták el a célközönséget, meghatározták azokat a normákat, amelyekhez az adott csoport tagjainak alkalmazkodniuk kellett. A *Papnék könyve* ugyanezt a célt szolgálta, azt sugallva, hogy a papnéknak „hivatásközösséggé” kellene válniuk.

Heifetus könyvének alap gondolata az volt, hogy míg a többi foglalkozásban a családjától függetlenül is sikeres lehet valaki, addig a protestáns papok munkája szorosan összefügg családi életükkel.⁵⁶ A papi család életmódjával, életvitelével, erkölcsi állapotával gyakorolt hatást a gyülekezet tagjaira. A családi életért, a gyermekek neveléséért, a háztartásért, a „papi ház levegőjéért” pedig elsősorban a papné volt felelős. A „mintacsalád-modell”, a hagyományos lelkészneszerp-minta tehát továbbra is élt, ez volt az alapja az új papnéideálnak.

A lelkésznői pozíciót alapvetően befolyásolta, hogy a férj falusi vagy városi gyülekezetben szolgált-e. Életmódját, lehetőségeit, kapcsolatrendszerét meghatározta, hogy férje hol, mekkora, milyen társadalmi összetételű gyülekezet élén állt. Az erről szóló diskurzusban megjelentek a városi és a falusi élet szembeállításának általános sztereotípiái is. A jól jövedelmező városi papnéi lét úgy élt a köztudatban, mint amely kényelmesebb, kevés munkát jelent, a szegény falusi papnék élete ezzel szemben a békességet, a nyugalmat szimbolizálta.⁵⁷ A falusi

⁵³ Sebestyén 1927: 306.

⁵⁴ Szül. Kósa Margit (1882–1958), Czeglédy Sándor ref. lelkész, teológiai tanár felesége.

⁵⁵ A fordítás alapjául az 1926-os kiadás szolgált.

⁵⁶ Czeglédyné – Heifetusz 1942: 7.

⁵⁷ „Azt írja Kőrösy Józsefné [lelkészné]: S ne ők [a városi papnék] nézzenek le minket, hanem mi sajnáljuk őket, ha lelkileg olyan szegények, hogy nem tudnak minket a mi egyszerűségünkben

papnésággal kapcsolatban létezett egy másik megközelítési mód is: az a meglehetősen leereszkedő hang, amellyel a falusi közeghez is viszonyultak a magasabb műveltséggel vagy társadalmi státusszal rendelkező papnék. Ez a szembeállítás a falusi papnék körében kialakított egy olyan magatartásformát, amely a puritán életmódra, az egyszerűsége, a mélyebb hitéletre tette a hangsúlyt, és ebben a kontextusban fogalmazta meg a különbséget az anyagiakkal és a nagyobb társadalmi presztízzsel rendelkező nagyvárosi és falusi papnék között.

A falusi papnésággal kapcsolatban az elszigeteltség problémája gyakran felmerült. Kevés személyes megszólalást találunk erről a kérdésről, elsősorban azoknak a véleménye jelent meg, akik maguk nem falusi papnéként éltek. Az érintettek álláspontját egy-egy levél, illetve újságcikk tükrözi. Az RLOSZ megalakulásakor emlékkönyvet adtak ki, amelyet aztán szétküldtek minden papnénak. Egy falusi lelkészfeleség, miután elolvasta, tollat ragadott és leírta helyzetét egy levélben.

„Hogy mit jelentett a drága üzenet számomra úgy tudom legjobban érzékeltetni, ha elmondom milyen lett volna húsvét délutánom e nélkül. Méltóztassék elképzelni egy zöldelő dombok mögé elrejtett kis borsodi falut, távol a világtól, a kultúrától, ahol még a madár sem jár. Húsvét másnapja van, egyedül vagyok, férjemnek a szomszéd faluban van dolga.

Ha nem kapom meg a kedves emlékkönyvet, egész délután könnyes szemmel ülök kis leányom bölcsőjénél azon tépelődve, milyen idegen, milyen árva is vagyok én itt. Nagyalföldnek három év óta messze elszakadt leánya, nincs egy megértő női lélek, akivel közös gondolatvilágban élnék, aki érdeklődne irántam. Miért is akarta a hatalmas Isten hogy ilyen messze elkerüljek édes Anyámtól, édes jó Apám sírjától, testvéreimtől.

De íme e könyvet lapozgatva egyszerre úgy érzem, szerető szívek dobbannak felém, jóságos kezek nyúlnak értem: »Ne félj, ne töprengj, ne csüggedj, nem vagy egyedül, mi megértünk téged, hiszen nekünk is az a hivatásunk, ami neked, mi is Jézus Krisztusnak akarjuk életünket áldozatul odaszentelni. Jer közénk, add ide a kezed, mi nem fogjuk, mint a világ leányai lesajnáló tekintettel, azt mondani: Hogy lehetett Mezőtúrról Ládbesenyőbe jönni falusi papnénak?« – ha nem testvérként fogadunk önbizalmad megerősítjük, hogy hivatásod méltóságának tudatában isteni megbízatásnak tekintsd a neked szánt feladatot, amelynek elvégzésében tanáccsal, útmutatással segítünk. Ezt éreztem ma délután, kínzó töprengések helyett békét, megnyugvást.”⁵⁸

megérteni, a mi súlyos kedves és magasztos hivatásunkat felfogni. Ők bizonyára nem ismerik úgy az Istent, Jézust, a bibliát, mint mi s nekünk elég ez az ismeretség; ne törődjünk az ő elveikkel, hisz mi egészen más elvekért harcolunk és szenvedünk” (Kovácsné Huszár Jolán: *Egymás között. Református Lelkésznek Lapja* 1928. 6. 41–42).

⁵⁸ MREZSL 8. RLOSZ akták, 1927–1932. 40/1927. Gyűlvézi Istvánné levele Ravasz Lászlónéhoz, Ládbesenyő, 1927. ápr. 18.

A Szövetségnek köszönhetően új kapcsolati háló alakult ki a papnék között. Egy részük számára az új kapcsolatok elsősorban lelki közösségen alapultak. Kiemelkedtek a papnék közül azok a karizmatikus személyiségek is, akik egy-egy aktív, egymást segítő, egymást lelkileg is támogató lelkésznei körnek váltak a középpontjává, közülük tartozott a szerkesztőnő, Kovácsné Huszár Jolán vagy Czeglédy Sándorné, a *Papnék könyvének* fordítója is.

A lelkésznekről folytatott diskurzusokban a papné egyedi státuszát, sajátos szerepét a világi nőkkel való összehasonlításban értelmezték: „a többi asszonynak aránylag sokkal könnyebb férje oldala mellett a helyzete [...], az élethivatása, mint a református lelképásztor hitvestársának”.⁵⁹ A lelkészházasságról szólva abból indultak ki, hogy a papné mint segítőtárs állt férje oldalán. Ez nemcsak azt jelentette, hogy a papné szellemi és lelki társa volt férjének, hanem azt is, hogy képes volt megítélni annak munkáját, ő volt abban a helyzetben, hogy leplezetlenül elmondhatta véleményét. De nemcsak meghallgatta, segítette férjét, hanem élete, megjelenése, munkája, beszédmódja, szórakozása bizonyosságtevésként szolgált mindarról, amiről férje prédikált.

A papnének óriási felelősséget tulajdonítottak férje társadalmi megítélésében is, társasági életében ez vált a fő tényezővé.

„Itt a papnének férje impresszáriójának kell lenni [...] A lelképásztort sok gáncs, rosszakaratú kritika, ellenségeskedés akadályozza munkájában. [...] Sohasem szabad a papnének barátságot fenntartani úgy, hogy azzal mások barátságát elveszítse. A papot bármennyire erőlködik ellene, az élet hullámváza sokszor teszi pártoknak, csoportoknak a papjává, a papnének azonban mindig mindenkinek a papnéjának kell lennie, mert csak így tudja férjét hathatósan támogatni. Ezt az ideált megvalósítani – különösen falun – nagyon nehéz [...] nagyon kell vigyáznia a papnének, hogy bele ne sodródjék a minden falut elborító örök és soha véget nem érő szennyes pletykába.”⁶⁰

A papi család életében lényeges kérdésként merült föl, hogy mennyiben lehetett nyitott a hívek felé. Hagyományként élt a kép, hogy a parókia ajtaján bárki bármikor beléphetett, ott „magyaros vendégszeretettel” fogadott mindenkit a „jóságos papné”, aki a szenvedőknek, a rászorulóknak (otthonában is) mindig segítő kezet nyújtott. Heifetus rámutatott ennek a nyitottságnak a veszélyeire, hiszen ez ahhoz is vezethetett, hogy elérte a papi házat a világi hívság.⁶¹

A papnék számára – mint látható – ingoványos területként jelent meg a helyi társadalmi életben való részvétel, a gyülekezet tagjaival kialakított kapcsolat, a kapcsolati háló kiépítése.

⁵⁹ Dr. Komjáthy Aladárné: *A papné, mint élettárs*. Előadás a felsőborsodi papnék konferenciájára. É. n., h. n. Kézirat. KnéGy.

⁶⁰ Pap Géza: Miben lehet a papné segítségére férjének a gyülekezeti munkában? *Református Lelkésznek Lapja* 1933. 3–4. 7.

⁶¹ Czeglédyné – Heifetusz 1942: 55.

„Érintkezni kell tehát a papnénak az emberekkel, csak nem szabad soha megfedkeznie arról, hogy amikor közéjük megy, missziót teljesít. Látogassa meg a papné a szegényeket, ossza bőven közöttük szívének meleg szeretetét. Segítsen rajtuk tanáccsal és anyagilag is, egyháza bizonyára támogatni fogja őt ebben. Hálálkodásukat háírtsa el magától. Ha jobb módúak hívják disznótorra, vagy a magasabb intelligencia egy garden-partyra, menjen el mindkét helyre. A papné pusztá jelenléte, a maga egyszerű, a divat szélsőségeitől ment, ízléses ruhájában, élő bizonyágtéves előttük. Viselkedése mérték a többieknek. Lesz alkalmá némaságával tiltakozni ízléstelenségek ellen, vagy kifejtteni az ő életfelfogását, vagy bizonyágot tenni egy szóban Krisztusról [...] A papné problémái nem teljesen azonosak más asszonyélet problémáival, azért ne vigyük máshová azokat, hanem ide egyenesen a mi papné szövetségünk összejöveteleire [...]”⁶²

A helyi társadalmat olyan közegként ábrázolták, amelyhez a papné az erkölcsi elitizmus attitűdjével viszonyulhatott. A társadalom alsóbb rétegeivel való kapcsolatát, a jótékony munkát a hagyományos leereszkedő (felemelő) magatartás határozta meg. Problémát inkább a magasabb társadalmi státuszban lévőkkel való érintkezés jelentett, erre az esetre tanácsolta Heifetus, hogy a papnénak minden helyzetben azt kell éreznie és éreztetnie, hogy vallásossága minden világi konvenció fölé emeli őt; szerinte ezzel a hozzáállással áthidalhatóvá vált minden társadalmi különbség.

„A világban is meg kell állnunk a helyünket, de ha életünket Istenhez kötöttük, akkor az emberek tetszésétől legyünk függetlenek és társadalmi tekintetben bizonyos kivételes helyzetet kell teremtenünk a magunk számára.”⁶³

A papnáságot társtalan, magányos szerepként értelmezték, hiszen a papnénak bizonyos távolságot kellett tartania a közösség minden tagjától, problémáit nem oszthatta meg a gyülekezet asszonyaival, nem engedhette meg, hogy bárki is belelásson a papi család belső életébe, másrészt nem tehetett látványosan különbséget a gyülekezet tagjai között. A papnáság együtt járt egy másik dilemmával is: vajon mennyiben alkalmazkodhatott a saját középosztálybeli társadalmi állását megkövetelő női szerephez, illetve mennyiben kellett elfogadnia a gyülekezet elvárásait e szerep betöltésében.

„Legnagyobb szüksége a gyülekezet szegényebb, egyszerűbb tagjainak van ránk s ezek is a leghálásabbak, leghűségesebbek, akik ha szeretetet tapasztalnak és jóakaratot a papné részéről, úgy jönnek, mint anyjukhoz örömeikkel és bánataikkal. Az intelligencia nagyon elzárkózik. És ha a papné kedvükért nem alkuszik meg lelkiismeretével s nem követi divatos allűrjeiket: nem tartják közéjük valónak s eszükbe

⁶² Fiers Elekné: Egymás között. *Református Lelkésznek Lapja* 1928. 7. 47–48.

⁶³ Czeglédyné – Heifetusz 1942: 60.

se jut, hogy a papné is asszony s annak a lelkében is ott égne az asszonyélet minden problémái. Hány papnének az élete maradt félben a lányságával, nem tudott tovább fejlődni, pedig lett volna tehetsége, ízlése, érzéke az élet szépségeihez, de amilyen mértékben lemondott finomabb énjéről a hívei kedvéért, olyan mértékben veszítette el vonzerejét a társadalomban. A papné sorsa társtalan, egyikben sem talál teljes megértést s a másikba ő nem tud beilleszkedni, mert az Urtól vett hivatást nem dobhatta el. Az Istennek áldozatok kellene és a papné azt a nagy áldozatot hozza, hogy hétről-hétre, évről-évre adja lelke melegét magáról lemondva, elfelejtkezve. Akkor talál csak igazi megértést, ha egy másik papnétársával találkozik, akinek szemében látja visszatükröződni az ő sorsát.”⁶⁴

A lelkészfeleség nem élhetett egyéni vágyainak megfelelően, életvitelében, életmódjában határokat kellett szabnia. Külső megjelenésének is az általa képviselt értékrendet kellett tükröznie:

„egy papné külső megjelenésének olyannak kell lenni, hogy emelt fővel állhasson meg a gyülekezet szeme előtt. Egyszerű, szerény, nem hivalkodó feltűnő színű és formájú ruhának (legtöbbünknek nem is jutna másra!) tegyen már bizonytságot arról, hogy mi nem a világnak, divatnak, külsőségeknek vagyunk rabszolgái, de viszont árulja el azt is a külsőnk, hogy mi a világot, a szépet, a nemest, a haladást, józólést nem vetjük meg, míg az emberi méltóságunkkal és isteni rendeltetésünkkel ellenkezésbe nem jö”.⁶⁵

A papné gyülekezetben végzett feladatai közül legfontosabbnak a gyermekek és a nagyleányok közötti munkát tartották. Úgy gondolták, hogy a lelkésznek ezen a területen tölthetik be leginkább azt az anyai szerepet, amelyet a gyülekezet-család életében elsődlegesen elvártak tőlük, s ahol a lelkészek igazán segítségére szorultak, hiszen:

„a leánylélek zárkózottsága nem bír kinyílni teljesen férfi jelenlétében, még ha az lelkipásztor is. [...] Első teendője a papnének, hogy időt szakítson a személyes beszélgetésre a leányokkal. Vasárnap, a mikor a templomból kijönnek, simogassa meg szeretettel a rózsás arccokat, kérdezze meg a nevüket és hívja meg őket, jelezze nekik előre, hogy leánykört akar szervezni. [...] A vasárnapi igehirdetés megbeszélése is rendszeres programpont legyen a leánykörben. A papné ne engedje ki kezéből a leánykör vezetését. [...] A bibliaórát a papné tartsa.”⁶⁶

⁶⁴ Dancsházyiné Matolcsi Judit: Egymás között. *Református Lelkésznék Lapja* 1928. 5. 32.

⁶⁵ Kovácsné Huszár Jolán: A papné hatása a gyülekezet nőtagjaira. *Kálvinista Szemle* 1927. augusztus 13. 274–75.

⁶⁶ Kőrösy Józsefné: Hozzászólások a leányok közötti munkához. *Református Lelkésznék Lapja* 1932. 6. 5.

A leányköri munka magában foglalta a szegények segélyezését, a betegek, öregek látogatását és gondozását, a református újságok terjesztését is. A vallásos oktatás mellett hangsúlyos volt a nemzeti kultúra értékeinek megismertetése – ebbe beletartozott a népművészet, a népköltészet, a néptáncok elsajátítása is – abban a reményben, hogy ez olyan kulturális vértézzé válhat, amely védelmet nyújt majd a lányok számára a modern élet értéktelennek, veszélyesnek tartott jelenségeivel szemben.

„Küzdenünk kell azok ellen a szemérmetlen, buja táncok ellen, amit ma már falura is lehoznak az úgynevezett tánctanárok [...] Táncmulatságot soha, semmi körülmények között ne rendezzen a leánykör! Az egyház nem táncolhat! [...] A slágerek már leérkeztek falura is. Fújja már a falusi ifjúság is! Szörnyűbbnél szörnyűbbeket. Ezek ellen is küzdeni kell. Nevetségessé tenni, kigúnyolni. Párhuzamot vonni a szép magyar nóta és a sláger között. Mi állandóan küzdünk ellene, még színdarabbal is! »A kék nefelejts« című darabja az uramnak egy ilyen nótaversenyt mutat be, ahol végül is a magyar nóta győz.”⁶⁷

A lelkészné másik kijelölt munkaterülete a gyülekezet asszonyainak vezetése, a közöttük végzett evangelizálás volt. Ezt a munkát szintén egyház- és nemzetvédő, nemzetmentő misszióként értelmezték. A társadalmi problémák közül legsúlyosabbnak az egykekérdést ítélték, ezért a lelkészné kötelességévé tették az ellene való küzdelmet.

„Személyes beszélgetés alapján, mint édesanyák, belevéshetjük a ránk bízott leánylelkekbe ennek a szörnyű bűnnek a büntetését [...] Beszéljünk előtte sokat a testvérről. Milyen boldog, akinek testvére van [...] az öregek szomorú sorsáról, akinek csak elkényeztetett gyermekük van, és hogy bánik az öregekkel [...] Amikor a falusi polgárosszonnyal beszélgetek az egyke veszedelméről, az a válasz rá: »hát az uraknak sincs, azoktól tanulják el a mieink is« [...] Milyen felelősség ma a középosztály asszonyának lenni. Milyen fontos missziói munka vár nemcsak a papnéra, hanem a középosztály minden asszonyára [...] Papné testvérem, ugye érzed, hogy te is a középosztályhoz tartozol?! Érzed-e mi a teendőd?»⁶⁸

Természetesen a hagyományos női egyházi munka, a cura pastoralis: a szegények, a betegek, szerencsétlenek látogatása, támogatása sem maradhatott el a lelkészné tevékenységi köréből. A gyülekezeti életet tehát valójában ugyanaz a nemek szerinti munkamegosztás jellemezte, mint a családi életet.

⁶⁷ Arany Dénesné [Kovácsné Huszár Jolán testvére volt]: A falusi leányok közötti munkánk által hogyan neveljük ref. magyar népünket és hogyan küzdünk az egyke ellen. *Református Lelkésznék Lapja* 1938. 12. 3–9.

⁶⁸ Arany Dénesné: A falusi leányok közötti munkánk által hogyan neveljük ref. magyar népünket és hogyan küzdünk az egyke ellen. *Református Lelkésznék Lapja* 1938. 12. 3–9.

Mindazok a követelmények, amelyek az új papnémodellt meghatározták, többek között rátermettséget kívántak. Többen hangsúlyozták a lelkésznei szerep betöltésében az egyéni attitűdök fontosságát: „zamatot magyarsággal mondva, ki termett a parochia udvarában”.⁶⁹ Heifetus azon az állásponton volt, hogy nem igaz az az általános nézet, miszerint papleányként ebbe a szerepkörbe bele lehet nevelődni. Bár előnyt jelenthetett, ha a hívekkel való érintkezés módját a leány megtanulhatta anyjától, ha elsajátíthatta otthon, hogy hogyan kell a papi tekintély felett őrködni, hogyan kell a súrlódásokat elkerülni vagy kezelni, de a szerző a lelkésznei hivatás betöltéséhez mindezt kevésnek ítélte. Véleménye szerint a sokoldalú gyülekezeti élet megkövetelte azt is, hogy a leendő papné rendelkezzen szervezőképességgel, műveltséggel, szociális érzékkel, más szóval egyéni „tálemekkel”.⁷⁰ Az egyéni minőség, rátermettség hiánya a gyakorlatban is sokakban felmerülhetett. Mit tehetett az a lelkészne, aki meg akart felelni az ideális papnéval szemben támasztott elvárásoknak, de alkatánál, műveltségénél fogva erre nem volt alkalmas? Az „új” papnéi szerep ugyanis már nem korlátozódott a szűk családi, illetve társasági életre, hanem az egyházi nyilvánosságba való belépést is jelentette.⁷¹ Elsősorban az egyesületek, a sajtó, az evangelizáció különböző alkalmi, a vallásoktatás voltak azok a terek, ahol megteremtődött a lehetősége annak, hogy a nő, a női hang, a női vélemény is megjelenjen. Csakhogy a papnék egy része a nyilvánosságban való megjelenést olyan kényszernek érezte, amelynek nehezen tudott, vagy nem is akart megfelelni. Az RLOSZ-konferenciákon való előadástartásra, bibliamagyarázatra való meghívást a papnék egy része szívesen elfogadta (természetesen nem volt véletlen a kiválasztás sem), de akadtak köztük olyanok is, akik a reprezentatív nyilvánosságban idegenül érezték magukat. A papnék többsége a gyülekezet asszony- és lánykörét nem tekintette a nyilvános szféra részének, inkább a magánszférához tartozónak, olyan „alternatív” térnek, amelyben otthonosan mozgott.

„Az Uram, mint a legnagyobb egyh. megye esperese az esztendő fele részét távol tölti hivatalos elfoglaltságban, s amikor itthon van is, oly sok a teendője, hogy a falusi élet minden gondja az én vállamra nehezedik. Azonkívül tanítók is I–III. osztályt falun szokásos délelőtti és délutáni órarenddel. És őszintén megvallva, mióta az intézetből kikerültem (22 éve) bár az Uramnak mindenben hűséges segítségem és gyülekezetünknek jó papnéja igyekeztem lenni, a községben végzett munkámat kivéve, a nyilvánosság előtt soha nem szerepeltem.”⁷²

⁶⁹ Dr. Komjáthy Aladárné: *A papné, mint élettárs*. Előadás a felsőborsodi papnék konferenciájára. H. n., é. n. Kézirat. KnéGy.

⁷⁰ Czeglédyné – Heifetusz 1942: 10–11.

⁷¹ A Bourdieu által meghatározott vallási mezőben a nők számára az új vallási törekvések, mozgalmak – maga a reformáció is – megteremtették annak a lehetőségét, hogy a speciális tudásból, szakértelemből valamilyen mértékben részesedhettek, illetve megnyíltak a különböző nyilvánosságok a nőiségből eredeztetett szerepek számára (Bourdieu 1978: 178).

⁷² MREZSL 8. RLOSZ akták, 1927–1932. 57/1929. Halka Sándorné levele Ravasz Lászlónéhoz, Erdőkocsonya, 1929. febr. 19.

Azokban a levelekben, amelyekben a levélírók kimentették magukat a konferencián való részvétel alól, szóba került egy másik nehézség is, nevezetesen, hogy a családi, a gyülekezeti és a több reprezentációval járó egyesületi élet nehezen volt összeegyeztethető a gyakorlatban. Czeglédy Sándorné, amikor egyik előadásában a konferenciákon való részvétel fontosságáról beszélt, kitért arra az általános problémára, hogy mennyi nehézséggel jár a különböző szerepek összehangolása.

„Kétségtelen, hogy a lelkészneének elsősorban [...] gondos és szorgalmas háziasszonynak kell lennie. De a szorgalmas Mártának ezt mondta az Úr: »Sokra igyekezel, de egy a szükség dolog és Mária a jobb részt választotta, amely el nem vétetik tőle«. Van ideje a tyúkköltetésnek, de van ideje a konferenciázásnak is!”⁷³

Az előadásokat és a cikkeket olvasva azt látjuk, hogy ebben a periódusban a „lelkészneiséget” maguk a papnék is kezdték már hivatásként értelmezni, leírni. „Mennyire meglátszik azokon az embereken, akik nem hivatásból léptek a papi pályára, hanem egészen más okok folytán, épen úgy meglátszik az asszonyokon is, hogy ki a hivatásos papné...”⁷⁴

Azok a kérdések és problémák, amelyeket itt számba vettünk, mindenekelőtt a középosztálybeli, művelt papnékat érintette és azokat, akik komolyan vették „hivatásukat”, akiket foglalkoztatott, hogy hogyan végezhetnék jól munkájukat. Mindazonáltal számos lelkészne akadt, akit – elsősorban – műveletlensége alkalmatlanná tett arra, hogy „meghaladja a gazdasszonysínvonalat”.⁷⁵ Sebestyén Jenő pedig említést tett egy másik típusról, az „ú. n. kultúr-papnék”-ról,⁷⁶ akik – az előbb említettekkel ellentétben – tekintélyes műveltséggel rendelkeztek, de eszmeviláguk, lelkületük mégis távol állt mind férjük, mind az egyház világától.

Az 1920-as évek végétől megjelentek azok a lelkészházaspárok, ahol a feleség is rendelkezett teológiai végzettséggel. A református egyházban nőket 1981-ig hivatalosan nem neveztek ki parókiális lelkésznek, nem végezhettek tényleges papi szolgálatot, elsősorban vallástanárként helyezkedhettek el az egyházban.⁷⁷ Így tehát

⁷³ Egy lelkészne felszólására válaszolt, aki szerint a papnék inkább tyúkot ültetnének, mint konferenciáznak (Czeglédyné 1927: 62). Ez a dilemma gyakran előkerül a korszak médiájában a családos munkavállaló nők esetében is.

⁷⁴ Dr. Komjáthy Aladárné: *A papné, mint életárs*. Előadás a felsőborsodi papnék konferenciájára. H. n., é. n. Kézirat. KnéGy.

⁷⁵ Egy debreceni lelkészne írta az őrszentmiklósi otthonnal kapcsolatban a következő sorokat: „Én nem tudok elképzelni olyan helyzetet, ahol annyi teljesen különböző műveltségű [...] asszony békességben együtt élhetne! Nekünk is van egy özvegy papné nénénk, aki várva-várja a szép intézménynek a megalósulását: finom, kedves, áldottlelkű úrinő; viszont ismerek olyan papnét, aki cselédje volt a nt. Úrnak [...]. Már most ha ilyen különböző lényeknek kell együtt élniök: lehet-e azon áldás?” MREZSL 8. 98-1928. RLOSZ akták, 1927-1932. ? Margit levele Novák Olgához, Debrecen, 1928. okt. 29.

⁷⁶ Sebestyén 1927: 300.

⁷⁷ Az 1939/40-es és 1940/41-es Budapesti Ref. Egyházmegye vallásoktatásáról kiadott évkönyv szerint 12 teológiai végzettségű megerősített vallástanítónő közül hét volt férjezett, a hétből öten a teológián választottak társat.

a papné vagy maga is egyházi alkalmazásban állt, vagy ha otthon maradt, férjével azonos képzettség birtokában végezte mellette a gyülekezeti munkát.⁷⁸

A különbségek a papnék között továbbra sem csökkentek megfelelő mértékben, valójában az, hogy egyes csoportjaik különböző problémákkal küszködtek, leginkább csak az általánosítás szintjén jelent meg. Valószínűleg ez lehetett a fő oka annak, hogy bár az egyesület 1950-ig egzisztált, a 30-as évek végétől az országos egyesület nem működött igazán hatékonyan. Inkább egyházmegyei szinten tudtak konferenciákat, összejöveleteket tartani, a lelkésznéket összehívni, és csak a legaktívabbakból kialakult körök tagjai tartották egymással a kapcsolatot, ők segítették, erősítették egymást továbbra is.

* * *

A papnéi szerepértelmezés változásának folyamata – véleményünk szerint – sajátos professzionalizációként is felfogható, amelynek végeredményeképpen nem egy szorosan vett fizetett szakma képviselőivé váltak, hanem egy speciális öntudatosodási folyamaton mentek keresztül. Ahogy Vári András megfogalmazta: „a differenciált professzionalizációs modelleknél sokkal szórakoztatóbb és életközelibb csoportjátékokat is meg lehet figyelni a történeti-társadalmi közegben”.⁷⁹ A 19. században a lelkésznéknél – az egyházi és világi diskurzusban egyaránt – ugyanazt a csoportkohéziót feltételezték, mint a papságnál, annak ellenére, hogy maguk az érintettek elsősorban egy szimbolikus jelentéssel bíró szerepnek próbáltak eleget tenni. Vallási csoportjuk elsődlegesen a református közösség csoportidentitásának megjelenítését várta tőlük: morálisan, mentalitásban, életmódban, „külsőleg-belsőleg”. Így válhatott a református papné idealizált alakká. A 20. század elejétől kezdve – főként Trianon után – viszont már a nekik tulajdonított szimbolikus jelentésnek való megfelelés és családjukban betöltött szerepeik mellett a reformátusság (és a magyarság) érdekében végzett konkrét egyházi munkát is megkívánták tőlük. Ez a folyamat szerves összefüggésben állt azzal az elsősorban a belmisszió hatására meginduló egyházi modellváltással, amelynek során a „népegyház” – amely nem igényelt igazán aktív egyházi munkát a lelkésznétől – átalakulóban volt hitvalló egyházzá, ahol ezzel szemben konkrét feladatok, így például a női missziói munka megszervezése, irányítása várt a papnékra.

A lelkésznék ennek következményeképpen arra törekedtek – legalábbis vezető személyiségeik –, hogy megfogalmazzák a papnéság lényegét, elsajátítsanak bizonyos szakértelmet, kialakuljon önazonosságuk (egyfajta hivatástudatuk), erősítsék csoportidentitásukat, szolidaritást vállaljanak egymás iránt, munkájuk során pedig Wilensky szavaival azt is mondhatjuk: képesek legyenek betartani számos szakmai-etikai normát.⁸⁰ Ennek érdekében egyesületbe tömörültek, és

⁷⁸ Az 1950-es, 60-as években elzárt vidékeken (kis falvakban), ahol a paphoz több filia is tartozott, és a pap nem győzte a munkát, akár az egyházmegye hallgatólagos beleegyezésével is gyakran előfordult, hogy a teológiai végzettségű papnéval megosztotta férje a szolgálatot.

⁷⁹ Vári 2010: 167.

⁸⁰ Lásd 3. lábjegyzet.

megkísérelték a papnéságot sajátos hivatásként értelmezni. Ezt a törekvést tükrözte például a lelkészmenyasszony-képzés elindítása is, amelynek az lett volna a célja, hogy egységesen „képezzék ki” a leendő papnékat. A papnéságot életpályaként értelmezték, és megpróbálták annak ellenére kívánatossá tenni, hogy számos esetben komoly egzisztenciális problémával kerültek szembe – mint általában a középosztálybeli nők –, ha nem volt önálló fizetett szakmájuk. A lelkészne munkája továbbra is az egyre gyarapodó és differenciáltabb lelkészi munka segítő tevékenysége maradt, bármekkora műveltséggel – akár teológiai képesítéssel is – rendelkezett a papné. Annak ellenére, hogy státuszukat férjük hivatala határozta meg, mégis azt látjuk, hogy a 20. század elejétől kezdve kísérletet tettek saját, önálló presztízsképzésre, amelyet végső soron a női emancipáció, azaz öntudatra ébredés egyik példájának tekinthetünk.

FORRÁSOK

- Dunamelléki Református Egyházkerület Ráday Levéltára (DMRE RL)
C/197. Őrszentmiklósi Szeretetház és Szociális Misszió iratai.
C/8. Báthory család iratai.
- Magyarországi Református Egyház Zsinati Levéltára (MREZSL)
8. Református Lelkésznek Országos Szövetségének (RLOSZ) iratanyaga.
Magay Mária-gyűjtemény (Vargha Idánál) (MMGY).
Kovácsné Huszár Jolán iratgyűjteménye (Zábránszkyné Pap Kláránál) (KnéGY).

Debreceni Protestáns Lap, 1906.

Kálvinista Szemle, 1927.

Református Lelkésznek Lapja, 1928, 1929, 1932, 1933, 1938.

Pápai Közlöny, 1912.

Pápai Hírlap, 1912.

Protestáns Egyházi és Iskolai Lapok, 1869, 1875, 1882.

Magyar Kálvinizmus, 1927.

Sárospataki Lapok, 1881.

Vasárnapi Újság, 1918.

A Református Lelkésznek 1927. évi konferenciájának Emlékkönyve 1927. Budapest.

Interjú Kovács Jolánnal 2009. február 12-én, készítette Sárai Szabó Katalin. (A szerző tulajdonában.)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Assman, Jan 2004: *A kulturális emlékezet. Írás, emlékezés és politikai identitás a korai magaskultúrákban*. Budapest.
- Bourdieu, Pierre 1978: *A társadalmi egyenlőtlenségek újratermelődése*. Budapest.
- Czeglédy Sándorné 1927: Titkon ajtómat behajtva... In: *A Református Lelkésznek 1927. évi konferenciájának Emlékkönyve*. Budapest, 39–67.
- Czeglédy Sándorné – Heifetusz Klára 1942: *Papnék könyve*. Cegléd.
- Hamilton, David – Sherman, Steven 1999: Személyek és csoportok észlelése. In: Hunyady György – Hamilton, David – Nguyen Luu Lan Anh (szerk.): *A csoportok recepciója*. Budapest, 91–130.
- Hamilton, David – Sherman, Steven – Castelli, Luigi 2006: Mitől lesz csoport a csoport? Az entitativitás szerepe a csoportok észlelésében. In: Fiske, Susan – Hamilton, David – Bargh, John (szerk.): *A társak és a társadalom megismerése*. Budapest, 414–451.
- Kiss Réka 2006: Református ébredés Budapesten. In: Kósa László (szerk.): *Reformátusok Budapesten 2*. Budapest, 1343–1367.
- Koncz Sándor 1942: *Hit és vallás. A magyar vallástudományi teológia kibontakozása és hanyatlása*. Debrecen.
- Kovács Ábrahám 2006. A magyarországi vasárnapi iskola mozgalom kialakulása és szervezeti megerősödése. In: Kósa László (szerk.): *Reformátusok Budapesten 1*. Budapest, 997–1015.
- Kovács I. Gábor 2007: Kósa László (szerk.): *Reformátusok Budapesten I–II*. Tanulmányok a magyar főváros reformátusságáról. (Recenzió.) *Korall* (27.) 205–213.
- Sebestyén Jenő 1927: *A református nő lelkivilága*. II. kötet. Budapest.
- Smith, Eliot – Mackie, Diane 2004: *Szociálpszichológia*. Budapest.
- T. Szabó Levente 2008: Az irodalmi hivatásosodás és az írói szolidaritás új formái a 19. század közepén: a Magyar Írói Segélyegylet esete. *Irodalomtörténet* (89.) 3. 347–377.
- Vári András 2010: Félprofilok, parciális polgárok, egészen úriemberek? A professzionizációs folyamat útjai és kutatási alternatívái a 19. századi Európában. *Korall* 42. 151–179.
- Wilensky, Harold 2010: Minden szakma hivatás? *Korall* 42. 19–54.

Iparos kultúrtörténet

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

Napvilág Kiadó, Budapest, 2008. 220 oldal.

E vasúttörténeti kötet, fülszövege szerint, „klasszikus munka”, melyet eredeti megjelenésekor – idestova több mint harmincöt éve – „német szakkönyvdíjjal tüntettek ki”. A „könyv komoly hozzájárulás az iparosítás és gépesítés korai szakasza civilizációs folyamatának történetéhez”, illetve a „szerző célja még, hogy összefüggésbe hozza a modern ember pszichés alkatában beállt változásokat az új technikai berendezések bevezetésével” (220).

Hajdan – úgy negyed százada – a bécsi Westbahnhof oldalában, már jócskán a külváros felé haladva, felrobbant gőzmozdonykazánok maradványai voltak láthatók. Nem félredobva, hanem kiállítási darabokként. Ma már nem lelem a világhálós tér- és látképszolgáltatóknál, de számomra ez volt az első tudatosító találkozás azokkal az erőkkal, amelyeket a mai civilizációnk összegyűjtött, megfegyverezett és igába hajtott. S a fülszöveg imént idézett főbb gondolatait olvasva annak reményében vettem kézbe az elismert közíró és kultúrtörténész, Wolfgang Schivelbusch könyvét, hogy ezt a borzongatóan fenséges élményemet fogom mélyebben megérteni.

A szerző eddigi könyveinek listáját megnézve,¹ reményem nem volt megalapozatlan, még ha többször írt is eszmékről, mint civilizációs vívmányokról, s jelen könyvét az utóbbi témájúak közül elsőként, 1977-ben adta is ki. Csak emlékeztetőül (mert egy mű hatás- – vagy ez alkalommal – hatástalanságtörténetéhez ez is hozzátartozik), és az Ernst Bloch *Gleichzeitigkeit der Ungleichzeitigen* kedvéért: ekkoriban az egyetemeken még TTF-ről (azaz tudományos-technikai forradalomról) tanultunk.

Az ember az olvasás kezdetén nem sokat foglalkozik a cím mélyebb elemzésével. Vasút – vasút, mi kell ennél több. Ám ha elmélyedtem volna a könyv címének finom árnyalataiban, már sejthettem volna, hogy várakozásaim nem mindenben teljesülnek. Pedig érdemes figyelni, finom megszorítások hámozhatók ki már pusztán a borító elolvasása révén is. A cím alapján (az eredeti német szerint is) nem a vasúti közlekedésről, hanem a vasúti utazásról lesz szó, tehát a személyszállítás kerül a középpontba. Ennek a megszorításnak az alcím (*A tér és az idő iparosodása*) tekintetében van jelentősége. Az ígéret ugyanis ezáltal úgy szól, hogy a vasútról lesz szó, anélkül azonban, hogy az üzem veleje szóba kerülne. A személyszállítás ugyanis a vasút tekintetében mindmáig másodlagos tevékenység.

¹ Wolfgang Schivelbusch. In: *Wikipedia*. http://de.wikipedia.org/wiki/Wolfgang_Schivelbusch (utolsó letöltés: 2013. április 8.).

A vasutak jól elvolnának személyszállítás nélkül is, míg utóbbi – a városkörnyéki forgalomtól eltekintve – nem rentábilis. Tény viszont, hogy a cím, miközben korlátoz, többet is ígér annál, mint amennyit bevált. A könyvben nem a vasútról általában, hanem kifejezetten a gőzvontatáson alapuló vasútról esik szó. Igaz, az ipari élmény jelentőségét csak ez utóbbinál észlelhetjük.

Lássuk, eme előzetes várakozáshoz képest mit is ígér a könyv tartalomjegyzéke! Az éppen tucatnyi fejezet közül az első kettő (*A hajtóerők gépesítése; A gép-együttes*) műszaki-üzemszervezési jellegű. Ezek után jön a kötet címét adó rész: *Vasúti tér és vasúti idő* (ez magában foglal egy kitérőt a vasúti üvegépítésetről). A következő három fejezet (*Panorámautazás; A szakasz és a fülke; Az amerikai vasút*) a vasúti utazás élményével foglalkozik. Előbb a megváltozott látásélményről esik szó, majd az utazó testének és a vasúti kocsi belső elrendezésének viszonyáról. A könyv szinte teljes második fele az utazás negatívumaival foglalkozik: kórtan, baleset, neurózis, ingervédelem az egymást követő fejezetek kulcsszavai (még ha például balesetekről a korábbiakban is esett szó). Ezek után nem is teljesen világos, miként kerül a következő két rövid fejezetcseke a mű végére – ezek ugyanis arról szólnak, milyen is egy vidéki szemével a vasúti utazás végcélja, a megérkezés a városba. A vonatkozó fejezetcímek: *Belépés a városba: a pályaudvar*, illetve *Nyomok a városban*.

Furcsa, de nem egyedülálló módja az emlékek megörökítésének az, ami a könyv cím nélküli előszavában olvasható, nevezetesen a keserűségek rögzítése. Nem egyedülálló, hiszen éppenséggel minden magyar elemi iskolás megtanulja, ki volt „az egyetem fura ura”. Ha meggondoljuk, ez idáig már milliók kaptak kész ítéletet egy személyes ügyről, anélkül, hogy esélyük lett volna az ellenérdekelte fél álláspontjának – hogy habitusáról, esetleges teljesítményéről ne is beszéljünk – megismerésére. E könyv ajánlása hasonló módon örökíti meg a német ösztöndíjtanácsot, amelyik minden segítségnyújtástól elzárkózott (8). Szerencsére – így a szerző – a *LuftbrückeGedenkfonds*² három illetékes ura egyéves amerikai kutatói ösztöndíjjal segítette az alkotót műve kihordásában. Fordítsuk szerzőnk keserűségét javunkra, kovácsoljunk mércét belőle! Immáron készen állunk a mérésre: előttünk a megmérendő, egy par excellence szakkönyv, és durva, kategorikus (igen vagy nem) mércéként a kérdés: az elzárkózóknak vagy a támogatóknak volt-e igazuk. Elismerem, a hatás kedvéért csúsztatok: egy szakkönyvdíj nem jutalmazhat szakkönyvet. A szakkönyvkiadók szemszögéből értelmetlen egy ilyen díj, hiszen a szakkönyvek szakságuk alapján összemérhetetlenek. A díjat nyilván a könyvszakma ítélte oda, és nyilván a fikciós kategória komplementerének osztályában. Valójában tehát tudományos ismeretterjesztői díjról lehetett szó. Az ismeretterjesztés mint műfaj egyébként jobban is közelíti a művet, és érthetőbbé is teszi a tudományos ösztöndíjakat osztó tanács ítéletét. Zavarba ejtő ugyanakkor, hogy a mű nem tisztán ismeretterjesztés – a tudomány látszatát

² Helyesen: Luftbrücken-Gedenkfond - Airlift Memorial Fund – az 1948. évi berlini légihíd emlékére tett alapítvány.

kívánja kelteni, például a terjedelmes (és nagyon szórakoztató információkat tartalmazó) lábjegyzeteléssel. Nem megbélyegzésnek szánva a következő minősítést, hanem csupán tudományszociológiai besorolásként: egy áltudományos munkával állunk szemben.

„A gőzgép 18. századi műszaki fejlődése nyomán végigkövethető, hogyan szabadult meg a modern termelési mód a szerves természet korlátaitól” (9). Ez az állítás oly mértékben nem igaz, hogy akár abba is hagyhatnánk a könyv olvasását. A gőzgép egyáltalán nem szabadított meg a szerves természettől – sokkal inkább a korábnál is szorosabb függőségbe taszította az emberi civilizációt. Nem lévén birtokomban az eredeti kiadás, nem tudom megmondani, hogy Schivelbusch vagy fordítója tévedett-e. Bizonyos, hogy a szerző Werner Sombatra hivatkozik, aki viszont az adott helyen³ nem szerves, hanem élő természetről beszél, és e helyesbítéssel már az idézett állítás is igaz. Igaz, de nem általában. Nem meglepő módon éppen a világ iparilag és műszakilag fejlett területein volt tapasztalható a törekvés a szerves anyagoktól való függetlenedésre, a szél és a víz erejének igába fogására. Olyannyira, hogy maga a könyv is a Newcomen-féle gőzgép felhasználásai között említi, miszerint a gőzgépet visszaszivattyúzásra, az üzemcsatornák ingadozó vízállásának kiegyenlítésére használták.⁴

Érdekes, hogy a műszaki fejlődés történetének milyen különböző értelmezései lehetségesek. Schivelbusch a gőzgépek következő (Watt-típusú, a feszítőerőre alapozó) nemzedéke fő vívmányának a forgómozgás előállítását tartja (10). Egy magyarul a közelmúltban, de angolul jóval Schivelbusch könyve után (1990-ben) megjelent technikatörténeti mű⁵ ezt a lehetőséget csak a járulékos hasznok között említi. Jobban belegondolva, Joel Mokyrnak adhatunk igazat. Középiskolás tanulmányainkból is tudjuk, az egyenes vonalúból forgómozgást előállító gépet már a középkorban is ismerték, az újdonság az volt, hogy James Watt a gőz erejét úgy volt képes szabályozni, hogy azzal egy forgatóáttétet is működtetni lehetett.

Schivelbusch szerint a gőzgépek harmadik (nagy nyomású) nemzedéke Oliver Evans nevéhez köthető (11). Mokyr könyve ezt a korszakot Richard Trevithick nevéhez kapcsolja. A tények: Trevithick 1799-ben építette meg a gépét, Evans csak a 19. század beköszöntével, 1801-ben. Volt Trevithick találmányának olyan eleme, amelyet Evans hamarabb feltalált, de nincs bizonyíték arra, hogy a találmányt Trevithick ismerte volna.⁶ Mokyr szerint Evans a nagy nyomású gőzgépek észak-amerikai bevezetését végezte el.⁷ Ez pusztán azért említendő, mert a gazdaságilag jelentős mértékben használatos, helyét változtató gőzgép (mozdony)

³ Hogy azért legyen létjogosultsága is az említett lábjegyzeteknek.

⁴ Kibontva: az élő természet kínálta hajtóerőt (állati erő, tűzifa) elkezdtek szervesen hajtóerővel (víz, szél) kiváltani, majd e hajtóerő hatását tökéletesítendő vették igénybe a fosszilis (szerves, de nem élő) hajtóerőt (szén, szénhidrogének).

⁵ Mokyr, Joel 2004 [1990]: *A gazdaság gépezete. Technológiai kreativitás és gazdasági haladás*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.

⁶ Richard Trevithick. In: *Wikipedia*. http://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Trevithick (utolsó letöltés: 2013. április 8.).

⁷ Mokyr 2004: 124.

– gőzhajó formájában – az Egyesült Államokban jelent meg, és Schivelbuschnál ez a lépés hiányzik a fejlődéstörténetből. Az ember hajlamos volna a Trevithick–Evans tévesztést közvetve a német ösztöndíjtanács meg nem értésének és a *Luftbrücken-Gedenkfond* három illetékes ura értékét felismerő szemének tulajdonítani, hiszen így a szerző kénytelen volt amerikai szemszögből olvasni és továbbadni a történetet, de tény az is, hogy Joel Mokyr, illetve Robert Fulton is amerikai.

A mérleg tehát az első pár oldal után elég rosszul áll, illetve biztos, hogy e könyvet nem szabad technikatörténeti kézikönyvként használni (igaz, a mű ezt a szerepet nem is követeli magának). Egy értekezésben azonban (lévén kísérlet) nem feltétlenül az adatok az érdekesek. Hibavadászat helyett inkább kövessük a gondolatmenetet! A műszaki fejlődés után a gőzvontatás kifejlődésének gazdasági értékelése következik. Kiderül, hogy a hegeli *Ész csele* ezúttal is részt vett a történetekben: az még egyenes logikával is felfogható, hogy a szénbányák közelében olcsóbb lehet a mozdonyt tápláló fűtőanyag, mint a bányalovak takarmánya, az már azonban cseles, hogy ezt az összefüggést a brit földbirtokosok érdekében állónak tartott gabonatorvények terjesztették ki a bányák közvetlen környékén túlra.

Már ebben az első, a gépesítésről szóló fejezetben előkerül a motívum, mely a későbbiekben egyre nagyobb teret nyer: a külső változás által kiváltott érzületek gyűjtése és elemzése. Ebben a fejezetben még a korai megnyilvánulások vannak túlsúlyban, azok, amelyek a komfort érzésének növekedésére utalnak: az utazás mint átmenet gyorsulásával csökken annak ideje, miként csökken az áthidalandó távolság is, a mozgás a gépnek köszönhetően egyenletesebb és – az állati és emberi tényező kiiktatásának eredményeként – veszélytelenebbé válik.

A második fejezet a gépi vontatásnak a mozgási (vasúti közlekedési) rendszer egészére gyakorolt hatásáról szól. Természetesnek tekintjük, hogy a mozdony mellett a (gőzvontatású) vasút másik fontos eleme a vas út, vagyis a sínpár. A fejezet fő állítása, hogy a sínek tetőzték be a természetről való lassú leválás folyamatát, amelyet a gőzgép indított el (27). Ennek pedig az az alapja, hogy – miként Schivelbusch egy idézet által közli – a vonat és a sínek egy nagyobb gépezet, a gépi együttes részei volnának. Szerzőnk ezt egy olyan példával igazolja, amelynek valójában nem annyira a sínekhez, mint a pályához van köze. Arra hivatkozik ugyanis, hogy a vasúti pályának egyenletesen kell haladnia, mind a vízszintes kanyarokat, mind a függőleges irányú emelkedőket és lejtőket tekintve. A könyvfejezetet értelmezendő, arról van szó, hogy amit pályának tekintünk, az az eszményi út. Az ösvény és a pálya közötti jelentős különbséget bárki el tudja képzelni, akinek a biciklikereke valaha is villamossínbe szorult, vagy esőben kellett nyomvályús autópályán vezetnie. A vezetettség előny is, kényszer is. A fejezet a gépegyüttes fogalmát kihasználva eljut a vasúti jelzőrendszerek értelmezéséhez, de meglepő módon nem foglalkozik sem a töltés, sem a nyomtáv kérdésével, sőt, a vasúti pálya vonalvezetésének kérdése is csak jóval később, az amerikai és az európai vasút összehasonlításakor merül fel. A felsorolt hiányok közül a legfontosabbnak a töltésépítés kérdésének elhanyagolását tartom. Oka ennek – gyanúm szerint – abban rejlik, hogy a töltésépítés ellentmondana a könyv alaptaktusának, a természettől elszakadt civi-

lizációnak. Töltéseket ugyanis nem csupán a gőzvasutak számára kellett létesíteni. Ez volt a (megjelenését tekintve) vasúti gőzvontatást megelőző épített (köznyelvi-
leg: makadám-⁸) út lényege is, hogy a csatornatöltésekről már ne is beszéljünk.

A következő fejezetekben az olvasó számára esetleg rémítő technikatörténeti megfontolások helyét az érzületek, érzések és érzelmek taglalása veszi át. Elsőként a térről és időről, illetve ezek megsemmisüléséről esik szó, arról, hogy az utazás végpontjai és az út maga elválnak egymástól, és arról, hogy a vasút által elérhetővé vált helyek új térképpé állnak össze. S e filozófikus gondolatok után, mintegy szervezéstörténeti desszertként kerül szóba az, miként kényszerítette ki a vasútvonalak egységes hálózattá válása az egységes időt. A térképzés nem csak a mentális szférában változik meg, erről szól a fejezetet követő rövid kitérő. Eszerint a vas és az acél nemcsak a közlekedést, hanem az építészetet is forradalmasította, a vasszerkezetek önsúlya jelentősen csökkent, áthidalóképességük jelentősen nőtt a hagyományos építőanyagokhoz képest. A szerkezet közeit adott esetben üveggel is ki lehetett tölteni, ami jelentősen megváltoztatta a nyilvános terek bevilágítását, ami egy ideig (a villanyvilágítás elterjedéséig) nagyon fontos építészeti szempont lett. Kár, hogy a szerző mindezt nem vasúti példákön mutatta be. Schivelbusch mondandójához annyit fűzhetek csak hozzá, hogy a nagyvárosi pályaudvarok funkcionálisan is kikövetelték a váltást. Az ember-tömeg fedett tereket igényelt, a gőzvontatás füstje pedig nagy tereket, hogy a csapadékmentesítésnek ne a fullasztó lég legyen az ára.

A *Panorámautazás* című fejezet az utazás élményének változását mutatja be. Régebben a kocsi lehetővé tette az utazás megélését, a táj élvezetét, aminek az útinaplók és az utazási regények voltak a lenyomatai. A vasút véget vetett ennek, és – miként a könyv fogalmaz – a táj terét földrajzi térré változtatta. A gondolat szép, még ha a 'táj' kifejezés meglehetősen önkényes értelmezésén alapul is, nevezetesen azon, hogy a táj – szemben a földrajzi térrel – nem átlátható tér, részletei nem egy egész részei. Az utas a vasúti kocsiból csak egy ablaknyit lát be, mégis panoráma tárul elé. Nem abban az értelemben, hogy mit lát éppen a szemlélődő, hiszen e tekintetben a változás elszegényítő jellegű: a vasút töltéseken és bevágásokon, hidakon és alagutakon vezet át. A megnövekedett sebesség miatt összehúzódó térben a tájak már rövid időn belül válthatják egymást, az utas adott esetben akár a fél országot is áttekintheti. E fejezet arra az érdekességre is felhívja a figyelmünket, hogy a vasúttal terjed el az úti olvasás divatja, előbb könyvek, majd bulvársajtótermékek formájában.

Az észlelés sajátosságai az utazási eszköz sajátosságaiból következtek. Az ablak-kivágásról már esett szó. A másik sajátosság olyannyira a kezdeti vasúti utazás (vasutazás, vonatozás) gondja, hogy hazánkban nincs is nyoma az emberek emlékezetében: a vasúti kocsik beosztásáról van szó. Régebbi korszakokban játszódó angol filmekben a pályaudvari jelenetekben két dolog tűnhetett fel a magyar nézőnek.

⁸ A történeti hűség kedvéért: John McAdam a korábbi, talajba mélyített töltésen alapuló utat már inkább egyszerűsítette és olcsóbbá tette – hozzávetőlegesen a gőzvontatás kezdetének idején.

Egyrészt, a kocsikba nem felmásztak, hanem szintben maradva beléptek (erről a könyvben nem esik szó); másrészt a kocsikba nem a két végükön szálltak be, hanem mindenütt, mert a vagon oldala ajtók sokasága volt, s az ajtók egymástól elzárt fülkékbe vezettek (ezt a szerző a városi közlekedésben elterjedt, egymással szembe fordított ülésű szedán kocsira vezeti vissza). Korrekt módon kiderül a műből, hogy ez a vagonbeosztás, annak minden előnyével és hátrányával, csak a megkülönböztetett, első osztályú utasoknak járt – a többség marhavagonokban utazott, valahogy oly módon, amiként a sorkatonai szolgálat élményében részesült honfitársaim még utazhattak. A történész forrásainak rabja, ezért aztán e műben is sokkal több szó esik az előkelő kisebbség érzéseiről (mások tekintetének elviselése), gondjairól (tartós összeartság), szorongásairól (tanúk nélküli gyilkosság lehetősége), mint az élményeit nem rögzítő szélesebb közönségeről.

A könyv hatodik fejezete az amerikai és az óvilági vasút összehasonlításáról szól. A szerző alapállítása, hogy a vasút Európában követte az ipar forradalmát, s ekként összekötött, míg Észak-Amerikában, e forradalmat megelőzve, feltárt térségeket. Az összekötés és feltárás szembeállítása szép gondolat, kár, hogy a szerző pár oldallal később, az észak-amerikai közlekedés történetének rövid összefoglalása során – anélkül, hogy jelezné – meg is cáfolja. E másik elgondolás szerint a vasutakra a különböző, a vízi közlekedés által csak nagy kerülővel elérhető tájak közötti kapcsolat rövidítése érdekében volt szükség. Nyilván a fejlődés két irányáról és fázisáról van szó. Az utóbbi, a rövidítés a Nagy-tavak és az Ohio völgye, míg az előbbi, a feltárás (ha a Horn-fok megkerülésének lerövidítésétől eltekintünk) a két óceánpart összekapcsolására vonatkozik.

Érdekes része a fejezetnek az ó- és az újvilági vasútépítési felfogás szembevetése. Miként a szerző felidézi, Amerikában olcsó volt a föld és általában a természeti javak. Ennek következményeként nem a földdel kellett (köznyelviileg a takarékoskodás értelmében) gazdálkodni. Mivel a tereptárgyak készítése – fogalmazom némiképp más nyelven a fejezet mondandóját – a többi termelési tényezőt (munka, tőke) vette volna igénybe, emiatt a vasútvonalak jobban követték a természeti adottságokat. Ennek következtében a kanyarok élesebbek voltak, ami miatt viszont a vagonokat az óvilági merev tengelyek helyett forgósámolyra kellett helyezni, ami pedig lehetővé tette a kocsik hosszának megnövelését. Mivel ráadásul Észak-Amerikában – Schivelbusch szerint – kevésbé volt hagyománya a társadalmi egyenlőtlenségeknek (és – teszem hozzá – a sokkal nagyobb távolságok miatt sokkal inkább szükség lehetett a menet közbeni mozgásra), kialakult az egyterű vasúti kocsi típusa, ami – ismét csak elgondolkodtató megállapítás – a folyami hajózásból vehette mintáját.⁹

⁹ Meg kell jegyezni, e fejezetben is található bosszantó adatközlés. A szöveg szerint a lakatlan területek feltárását célzó *land-grant* rendszerében „az építendő vasútpálya két oldalán a vasúttársaság 50 százalékos tulajdonjogot kapott egy bizonyos szélességű földszávon; [...] például [...] mérföldenként 3840 négyzetyard (kb. 15 négyzetkilométer) területet [...]” Elemi ellenőrzéssel kiderül, hogy 3840 négyzetyard csak 3211 négyzetméter, ami mérföldenként, azaz durván 1609 méterenként nem több, mint egy-egy méter a középvonaltól jobbra és balra.

A következő fejezetek, szinte külön ciklust alkotva, a vasúttal kapcsolatos rendellenességekről szólnak. *A vasúti utazás kórtana* című fejezet a vonatokat kezelő személyzet újfajta megpróbáltatásairól szól. Kétféle kór kerül szóba: az egyik a fűtők baja, a forróság és a hideg menetszél gyors váltakozásából fakadó reumatikus panaszok; a másik a rázkódás. Ez utóbbi az utasokra is hatott, és csillapítására a párnázás terjedt el. Érdekes összefüggés, hogy a párnázás a vasúti párnázással egy időben kezdett – tulajdonképpen szerep nélkül – a lakások bútorzatában is teret nyerni.

Az ipari fáradás jelenségével foglalkozó rész tulajdonképpen a fémek láthatatlan, de idővel hirtelen végzetes mértékűvé váló elváltozásait takarja. Érdekes a fejezet levezetése, ahogy a fáradás vizsgálata az anyagkutatás kifejlődéséhez, illetve a gépek felépítésének vizsgálatához vezet, majd ez utóbbi az ésszerűség elve mentén áttérjed a munkavégzés hatékonyságának vizsgálatára, a taylorizmusra.

A balesetről szóló igen rövid fejezet (lényegében a rákövetkező előkészítése) a fogalom megváltozását vizsgálja fel. Mint a szöveg mondja, az „*accident*” a vasút előtt a véletlennel volt rokon értelmű, és csak a vasút korával kapta a katasztrófával rokon jelentését. A traumával és a sokkal foglalkozó részek a könyv talán legérdekesebb részei. A vasút mint új műszaki eszköz használata szociális-jogi hatásként maga után vonta a felelősségi kötelezettségek elhatárolását. Ez új orvosi kórképek kidolgozásához vezetett. Mivel kezdetben a baleseti kártérítési felelősség alapja a testi elváltozás volt, az orvosok a balesetet át- és túlélők lelki megrázkódtatásának okaként is testi sérülés nyomát, az anyagi-szervi elváltozásban tetten érhető sokkot keresték. Az orvoslás belső fejlődése kidolgozta a lelki trauma fogalmát, ami paradox módon kedvezőtlenül hatott a balesetet szenvedettek jogi helyzetére (ugyanis a lelki tényező bekapcsolásával a páciens diszpozíciója is mérlegelendő tényezővé vált), mivel a jog csak bő száz évvel később kezdte a lelki megrázkódtatást is kártérítésre jogosító okként felfogni. Olvashatunk Freud traumaelméletéről, a sokk fogalomtörténetéről és a tömegösszegzésnek a hadviselésben játszott szerepéről, anélkül, hogy kiderülne, valójában mi is ezen okfejtések köze – a kiindulóponton túl – a vasúthoz. Végül a cikluszáró fejezetben kiderül, mire is megy ki a játék: az egész esszé valójában Norbert Elias civilizációelméletének marxista kiegészítése, sőt, helyesbítése kíván lenni (le „kel-lene tudnunk írni, mi is az iparosodott tudat” – 187). Mint Schivelbusch írja:

„[meg] kell különböztetnünk két külön vágányon haladó ingervédelem-képző vagy lelki civilizációs folyamatot: az egyik a társadalmi szabályok bensővé tétele [...], a másik

Ez alig szélesebb sávot jelent, mint a sínek közötti nyomtáv. Nehezen hihető a következtetés, hogy „a kormányzatot a tulajdonában maradó terület árának megkétszereződése kárpótolja az adományért” (103). Hihetőbb az *Encyclopedia of Chicago* (<http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/2716.html> – utolsó letöltés: 2013. április 8.) adata, az összesen 2,6 millió acre, azaz 10 522 négyzetkilométer. A vonal hossza ekkor 700 mérföld (1127 km) volt (Tutaj, Ray Jr.: *The Historic Illinois Central*. <http://icr.tripod.com/id25.html> – utolsó letöltés: 2013. április 8.). Ez egy-egy 4,5–4,5 kilométeres sávot jelent a vonal egyik és másik oldalán.

a technika által kiváltott ingerek bensővé tétele. [...] A civilizációs folyamat e két [forrását] a természet feletti uralom külső és belső formájának nevezzük [...]” (185).

„Miért érdemelnek [...] a technikai ingerek legalább annyi figyelmet, mint az illem-szabályok Elias által [...] leírt kulturális »ingerei«? [...] A technikai ingerek közvetlenebb kifejezői a termelőerőknek, mint a társadalmi szabályok” (187).

A későn kinyilvánított program igencsak vázlatos bemutatásának szánhatta a szerző az utolsó fejezeteket, melyek a pályaudvarról, a vasút és a város viszonyáról, és a kiskereskedelem új formájáról, az áruházzal szólnak. A pályaudvar építészettörténetének még van köze a vasúthoz (két város között egy vonal: indóház; sok vonal egybefutása: fejpályaudvar – ez utóbbiban is: előbb fogadó- és peroncsarnok, utóbb zsibongó és peronok), a további részeknek (Párizs Haussmann-féle átépítése, illetve a Bon Marché és a hasonló nagyáruházak mint új jelenségek) azonban egyre kevésbé. A művet egy filozofikus, *A körforgás* című alfejezet zárja le, mely írói fogásként sorra a szövegbe fűzi az esszé eddigi hívszavait, és metaforikusan a kapitalista körforgás nagy rendszerébe illeszti őket.

Ahogy az olvasó a könyv végéhez közeledik, és a megemlített auktorok között felbukkan Lukács György, Ernst Bloch és Walter Benjamin neve, rá kell jönnie, hogy egy nagy időutazás részese: a 21. századból vissza a múlt század hetvenes éveibe, a mérsékelt újbaloldal világába. Ez természetesen önmagában nem baj. A gond ott van, hogy a mű csak látszólag szól a vasútról, valójában a kapitalizmusról és az elidegenedésről akar beszélni. Ez sem lenne baj, ha ez már a kötet elején kiderült volna.

Végezetül érdemes végiggondolni, maradt-e ki valami a műből, ami hiányzik és belekerülhetett volna. A válaszom: igen, a vasúti közlekedés közgazdasági kérdéseit hiányolom. Schivelbusch csak az irodalomjegyzékben tesz említést az azóta (művétől nem függetlenül) közgazdasági Nobel-émlékérmessé lett Robert Fogelnek a vasút és a gazdasági növekedés összefüggésének kérdését taglaló, 1964-ben megjelent művéről, ott is csak azzal a megjegyzéssel, hogy azóta megcáfolták. Tegyük hozzá, hogy cáfolatnak Schivelbusch egy *New York Review of Books*-cikket, tehát legjobb esetben is egy irodalom-ismertetést tekint. Az érdekes csupán az, hogy Schivelbusch, talán nem tudatosan, az amerikai vasútfejlődésről írván, többször is úgy láttatja a helyzetet, hogy a vasút fejlődése a csatornaépítés és belvízi hajózás meghosszabbítása volt. Érdekes, hogy az útfüggés fogalmának közgazdasági elfogadtatója, Paul David első, az útfüggés (bár, ha meggondoljuk, az ösvényfüggés kifejezőbb volna) tárgyában írott műve Fogel munkájával foglalkozott.¹⁰ David munkássága Schivelbusch könyvének megjelenésekor még nem lehetett túl ismert, az ösvényfüggést a köztudatba véső QWERTY-tanulmánya csak 1985-ben jelent meg.¹¹ Magának a jelenségnek viszont egyik iskolapéldája

¹⁰ David, Paul A. 1969: Transport innovation and economic growth: Professor Fogel on and off the rails. *Economic History Review* (22.) 3. 506–525.

¹¹ David, Paul A. 1985: Clio and the economics of QWERTY. *American Economic Review* (75.) 2. 332–337.

a vasút. Vegyük például a nyomtáv esetét. A világhálón kering erről egy kis történet,¹² melynek magyar változata a következő:

„Az amerikai vonatok nyomtávja (a sínek közötti távolság) pontosan 143,5 cm (4 láb és 8,5 inch). De vajon mi az oka annak, hogy ez a távolság pont ekkora lett? Mi olyan vonzó ebben a számban? A válasz meglehetősen egyszerű és könnyen kitalálható: az USA-beli nyomtáv pontosan megegyezik az Angliában használatos nyomtávval, mivel az első vonatokat angliai bevándorlók kezdték építeni az Újvilágban.

Na jó, de ettől a kérdés még kérdés marad. Most azt kell megválaszolnunk, hogy Angliában miért lett 143,5 cm a nyomtáv. Azért, mert az első vonatokat Angliában azon tervek és sablonok szerint készítették, amelyeket a hintók és kocsik gyártására is használtak.

Így hát felmerül a kérdés, hogy a hintók és kocsik nyomtávja miért lett pont 143,5 cm? A válasz megint nagyon logikus: ha más lett volna a nyomtáv, akkor ezek a járgányok nagyon hamar tönkrementek volna az angliai kőutakon, mivel azokban, pont ilyen távolságra, volt két vajat, melyeket a régebben ott járt kocsik vájtak ki. [...]

A tanulság tehát, hogy ezek után, ha azt kérdezed, hogy ki a fene rittyentette ezt vagy azt a számot (pl. 143,5 cm), még az is lehet, hogy pont rátapintottál a valóságra: a római kocsik távolsága ugyanis pont azért lett akkora, amekkora, hogy két ló hátsója kényelmesen elférjen egymás mellett a kocsi előtt. Megvan tehát a válasz! Római lovak fara szülte ezt a különleges számot.”¹³

A történet kiválóan szemlélteti az ösvényfüggést, de lássuk be, ahhoz túlságosan is illeszkedik benne minden, hogy ne legyen gyanús. A történet cáfolataként született írást böngészve azonban akár a cáfolatban is elbizonytalanodhatunk. A szakirodalom¹⁴ szerint a nyomtávot ugyan állami akarat és honvédelmi érdek egységesítette, ám alapjául a legelterjedtebb nyomtáv szolgált, amely a korabeli angol kocsikeréktávhoz igazodott. Hogy ennek mi a magyarázata, már nem derül ki, de könnyen elképzelhető, hogy a vasúti járművek építetői (esetleg költségtakarékossági okokból) nem kívántak fölöslegesen eltérni a megszokottól, és ettől kezdve működhet az ösvényfüggés-elmélet. Tehát, még ha az idézett történet nem igaz is, a múlt folytonosabb annál, mint azt a múlt és a modern kor szembeállítására törekvő Schivelbusch 1977-ben láttatni szeretne volna. Talán ezért is nem foglalkozott ezzel a kérdéssel.

Halmos Károly

¹² Horse's pass. *Snopes*. www.snopes.com/history/american/gauge.asp (utolsó letöltés: 2013. április 8.).

¹³ Marinov Iván: Két római ló hátsója és a vasutak. *Urbanlegends*. <http://www.urbanlegends.hu/2012/10/ket-romai-lo-hatsoja-es-a-vasutak> (utolsó letöltés: 2013. április 8.).

¹⁴ Röhl, Victor von 1921: Spur. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens* 9. 121–126. <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Spur> (utolsó letöltés: 2013. április 8.).

Kora újkori térképészet-történet – társadalomtörténet – hadtörténet

Pálffy Géza: A haditérképészet kezdetei a Habsburg Monarchiában. Az Angielini várépítész-família rendszeres térképészeti tevékenysége a horvát-szlavón és a magyarországi határvidéken az 1560–1570-es években. / Die Anfänge der Militärkartographie in der Habsburgermonarchie. Die regelmässige kartographische Tätigkeit der Burgbaumeisterfamilie Angielini an den kroatisch-slawonischen und den ungarischen Grenzen in den Jahren 1560–1570.

Magyar Országos Levéltár, Budapest, 2011. 94 + 108 oldal (+ 32 színes képmellékleti oldal) + 1 DVD.

A grammatikus, író Terentianus Maurus sokszor idézett szavai – „habent sua fata libelli” – többszörösen is igazak az ismertetendő kötetre. Pálffy Géza szakmai pályájának korai szakaszától érdeklődik az oszmánok elleni határvédelem had-, közigazgatás- és társadalomtörténeti kontextusába integrált haditérképészet témája iránt. 1999-ben, majd javított, bővített kiadásban 2000-ben összegző művet jelentetett meg a magyarországi határvidék 16–17. századi haditérképészetéről. E munkájában a 16. századi eredmények bemutatásánál áttekintette a korai nyomtatott mappákat (például Johannes Cuspinianus, Lázár deák, Wolfgang Lazius, Giacomo Gastaldi térképeit), majd az 1560-as évektől szisztematikusan kiépített új védelmi övezetek történetébe ágyazva szólt a Habsburg Monarchia központi hadi igazgatási szerve, a bécsi Udvari Haditanács (*Hofkriegsrat*) által kezdeményezett, illetve kompetenciájába összefutó, a határvidékek természetföldrajzi sajátosságainak megismerésével, a védelmi övezetek kiépítésével kapcsolatos hadi-térképészeti munkákról. Már ebben az összefoglaló kötetben – döntően a külföldi és hazai szakirodalom kiterjedt áttekintése alapján – kitért a magyar várkutatásban is jól ismert Angielini-féle térképekre.¹

A magyar, horvát, osztrák, román, szlovák és szlovén had- és művészettörténet-írás, várkutatás már közel egy évszázada használja a magyar- és horvátországi váralaprajzokat, oldalnézeti ábrázolásokat tartalmazó úgynevezett drezdai, karlsruhei és bécsi mappákat, amelyeket az eddigi térképészet-történeti kutatás – a drezdai példány alapján – Nicolo Angielini nevéhez kötött. Szathmáry Tibor már 1993-ban felfigyelt arra, hogy a kortárs forrásokban egy bizonyos

¹ Pálffy Géza 2000: *Európa védelmében. Haditérképészet a Habsburg Birodalom magyarországi határvidékén a 16–17. században*. 2. jav., bőv. kiad. Pápa, 11–56.

Natale Angielini neve is előfordul (az 1565. évi Szatmár körüli harcok ábrázolása kapcsán). Ezt a szórványadatot azonban mind ő, mind a későbbi osztrák művészettörténeti (Katharina Podewils), illetve hazai térképészet-történeti kutatások (Török Zsolt) eltérő vagy tévesztett névírást feltételezve ugyanazon személlyel, Nicolo Angielinivel azonosították. Csupán az olasz térképészet-történet (Emérico Morpurgo) jelzett – magyarázat nélkül – két személyt. A témakör nemzetközi szakirodalmának tiszteletet parancsoló ismeretével felvértezve, kiterjedt autentikus forráskutatás nyomán Pálffy Géza bravúros megoldást kínált a rejtélyre: igazolta, hogy mindkét név valós személyt, méghozzá egy testvérpárt takar. Natale és Nicolo pályafutásának rekonstruálásával igazolta a két várépítész Angielini párhuzamos magyarországi működését, a családi kapcsolatok feltárásával pedig az eddigi ismereteket új irányba terelte: Natale Angielini Paulo nevű fiával, s az ő 1575. évi egri tevékenységével az Angielini család következő, Magyarországon működő generációjára mutatott rá.²

Ahogy e tanulmány végén, úgy a Castrum Bene Egyesület 2006. május 26–27-én Győrben, „A várkutatás írott és képi forrásai” tematikával megtartott konferenciáján is azt jelezte Pálffy Géza, hogy az Angielinik hadi-térképészeti családi vállalkozását a várható nemzetközi érdeklődésre való tekintettel is önálló kötetben dolgozza fel.³ A kézirat kiadását a térképekre specializálódott Kartofil Kiadó vállalta fel; 2007-re nyomdakész állapotba került a most megjelenttel azonos című, lektorált kézirat, azonban az akkori megjelenést a térképanyag közlésének jogi-pénzügyi vonatkozásai megghiúsították.⁴

Ezért is felettebb örömteli, hogy a fél évtizedre abbamaradt vállalkozás kézírata az eltelt idő során folytatott új kutatások és a legújabb nemzetközi szakirodalom eredményeivel kiegészülve 2011 során megjelenhetett a Magyar Országos Levéltár kiadásában. Ahogy a könyv címléírása is jelzi, a nemzetközi érdeklődésre való tekintettel a mű bilingvis formában, nagyon ötletes szerkesztéssel egy kötetben, magyar nyelven és teljes terjedelmű német fordításban látott napvilágot. A két eltérő nyelvű szöveget az Angielini család mappáiról készült színes táblák két ív terjedelmű melléklete választja el egymástól.

A szerző az Udvari Haditanács és az Udvari Kamara 1570-ből fennmaradt iratnyilvántartó könyvei, valamint az ugyanezen évből hozzáférhető hadi fizetőmesteri számadáskönyv alapján tudta biztosan tisztázni, hogy a két Angielini fivér, Natale (Nadal) és Nicolo (Nicolai/Nicolaus) közel egy időben dolgozott a bécsi udvar szolgálatában a magyar- és horvátországi végek felmérésén,

² Pálffy Géza 2005: Egy XVI. századi térképtörténeti rejtélyünkről: az Angielini várépítész-testvérek a horvát-szlavón és a magyarországi végeken az 1560–1570-es években. In: Hausner Gábor et al. (szerk.): *Az értelem bátorsága. Tanulmányok Perjes Géza emlékére*. Budapest, 479–491.

³ Az előadás tanulmányváltozata sajnos a konferenciakötetben nem jelent meg: Székely Zoltán (főszerk.) 2006: *Arrabona* 44. 2. (A Győr-Moson-Sopron Megyei Múzeumok Közleményei.) Győr.

⁴ Ezúton szeretném Pálffy Gézának megköszönni a 2007. évi kézirat elolvasásának lehetőségét.

feltérképezésén egy másik itáliai származású várépítész testvérpárral, a Baldigara fivérekkel (Ottavio és Caesare)⁵ együtt.

A legújabb kutatások a milánói származású Natale Angieliniről az 1557–1574 közötti évekből hoznak adatokat. Natale 1557-ben még a belső-ausztriai tartományokat kormányzó Károly főherceg grazi udvarában szolgált; 1563 végén már építőmesterként II. Miksa, I. Ferdinánd király 1564 júliusában trónra lépő fia és utóda (1564–1576) fogadta a szolgálatába; 1565 késő tavaszán pedig már a kor kitűnő hadvezére, katonai teoretikusa, Lazarus Freiherr von Schwendi kassai generális (1565–1568) táborában találjuk. Az év végén Károly főherceg utasítására Friaulban, majd 1566-ban már Bécsben tartózkodott. Tevékenysége jól rekonstruálható az ez évtől kiállított útlevele és az elmaradt fizetései ügyében írt folyamodványai alapján. Így például 1569–1571 között többször járt az 1568-ban a Nádasdy családtól átvett, modern erődítménnyé kiépülő Kanizsán – 1571 nyarán itt ismeretlen okból börtönbüntetést eredményező konfliktusba is keveredett egy bécsi polgárral –, 1570-ben a győri főkapitányság területén tartózkodott. Később is megfordult Felső-Magyarországon (1572), miképpen 1572–1574 között a bányavidéki végeken is. Várszemléi során – a legnevesebb itáliai építészekhez, Ottavio Baldigarához, Pietro Feraboscóhoz hasonlóan – más várépítő mesterekkel, így 1569-ben Giulio Turcóval is együtt dolgozott. Natale elismertségét jelzi, hogy 1569-től magasabb rangú várépítészként szolgált, így 1572-ben joggal (bár sikertelenül) pályázott a horvát-szlavón végek főépítési tisztjére. 1573-ban végül a bányavidéki főépítési tiszteletet nyerte el, de valószínűsíthetően 1574. május második felében, június elején meghalt. Munkája során foglalkozott az erődítések vizsgálatával, résztervezésekkel és kivitelezésekkel is. Munkásságát két, Susanna nevű feleségétől született, felnőttkort megért fia közül Paolo folytatta, aki maga is több végvidéktérképet készített, de várépítőmesterként jelenlegi ismereteink szerint csupán 1575 márciusában tűnik fel: a tapasztalt építőmesterrel, Bernardo Magnóval ekkor Egerben tevékenykedett.

Nicolo Angielini életútjáról eddig az 1566–1577 közötti esztendőkből vannak adataink. 1566-ban II. Miksa Győr alatti táboráról készített egy rajzot. Valószínű, hogy már ekkor császári és királyi szolgálatban állt, amit egy 1567. júliusi parancslevél egyértelműsít. Pályáját feltehetően szintén Károly főherceg udvarában kezdte, de ahogy jelzésre került, minden bizonnyal már 1566 előtt a magyarországi végeken teljesített szolgálatot. Késedelmes fizetésfolyósításai, illetve útlevelei alapján ő is különféle várfelmérő bizottságokban vett részt. 1570 tavaszán rendes építőmesteri zsoldért folyamodott, amit Natale fivére már 1569 júliusától megkapott, de ő a rangosabb építőmesteri szolgálatot 1571 késő tavaszán sem nyerte el, ami miatt pár esztendőre visszatért Itáliába. 1577 februárjában jelentkezett újra építőmesteri szolgálatra, és ekkor a régóta vágyott tisztséget a Haditanács rögtön meg is adta neki. Állomáshely nélküli, bárhová kirendelhető épí-

⁵ Ennek bemutatására: Domonkos György 2000: *Ottavio Baldigara. Egy itáliai várfundáló mester Magyarországon.* (A Hadtörténeti Intézet és Múzeum Millenniumi Könyvtára 2.) Budapest.

tőmesterként 1577 májusában már a Délnyugat-Dunántúl kiépülő kulcsvára, Kanizsa erődítéséről írt közös jelentést Pietro Feraboscóval és Ottavio Baldigarával. Augusztusban a Bécsben szolgáló építőmesterek lajstromába vették fel, de ezt követően a neve nem bukkan többé fel sem a bécsi kamarai, sem a haditanácsí iratanyagban; így nem zárható ki, hogy véglegesen hazautazott Itáliába. Nevét mind fivérénel, mind unokaöccsénél jobban megőrizte Győr 1566. évi ábrázolása, a karlsruhei atlaszban szignált Felső-Magyarország mappája, valamint a drezdai albumban található, ugyancsak szignált Magyarország-térképe.

A csekély számú, olykor sematikus szórványadat alapján elkészített életút-rekonstrukciókhoz Pálffy Géza plasztikus társadalmi közeget rajzol fel, bemutatva a testvérpár e térségben dolgozó itáliai építőmesterekkel (például a sienai származású Giovanni Sallustio Peruzzival), az összetett monarchia központi hivatalviselőivel (például Franz von Poppendorf bécsi főhadszertárnok, magyarországi erődítési főbiztossal) és vezető katonai tisztségviselőivel (például Majthényi László kiskomáromi kapitány, megbízott kanizsai főkapitánnyal) kialakult kapcsolatait is. Ez a kiterjedt információs anyag adja a szerző által megfogalmazott feltételezések hátterét.

A kötet második nagy szerkezeti egysége az Angielini család térképészeti tevékenységével foglalkozik. Míg az eddigi kutatás egyedül Nicolo térképészeti tevékenységéről tudott, Pálffy életutakat végigkövető, szisztematikus munkája – a kutatók generációja által átörökített kép helyett – egy 16. század közepi családi vállalkozást rajzolt fel. Mindennek a bizonyítására bécsi források alapján mind Natale (1569), mind Paolo esetében (1574) több térkép, illetve az utóbbi esetében egy „szép művészi alkotás” megbízásra történt elkészítését igazolta. Paolo neve 1575-ben mint határvidékek rajzolója is felmerült a forrásokban.

Ezt követően a szerző az Angielini-térképeket had-, köz- és kultúrtörténeti események kontextusába ágyazva veszi sorra, megvilágítja azok keletkezési körülményeit, újraazonosítja szerzőségüket. Az 1564. évi horvát és szlavón főkapitányságok végvárrendszerét bemutató térképeket egyértelműen Natale Angielini munkájaként határozza meg, amit az életrajz, a köztörténet, illetve a filológiai vizsgálat adatain kívül a kortárs Zsámboky János (Johannes Sambucus) 1573-ban megjelent Illyricum-térképének ajánlása külön is megerősít. Hasonlóan összetett szempontrendszeren alapuló, analitikus vizsgálattal mutatja be Pálffy Géza az Angielini családtagok felső-magyarországi határvidéken rajzolt mappáit is. Hangsúlyozza, hogy az 1565-ös Szatmár környéki térkép elkészítése Lazarus Freiherr von Schwendi felső-magyarországi főkapitány hadjáratához, a Tisza vidéki várak visszafoglalásához kapcsolódott, és a hadisikereket örököltette meg II. Miksa számára. A különböző mappákban fennmaradt felső-magyarországi térképek összevetése révén a különböző családtagok által készített, más-más gyűjteményben fennmaradt másolatokra is rámutat (például míg a mára elveszett eredeti Natale vagy Nicolo munkája – bár a közös szerzőség sem kizárható –, addig a bécsi atlaszban fennmaradt, a többinél jóval díszesebb mappát minden bizonnyal már Paolo készítette). Hasonló alapossággal, az eltérő

változatok analizisével mutatja be a kanizsai főkapitányságról, valamint a bánya-vidéki végekről fennmaradt mappákat, azok egymáshoz való viszonyát, valamint a Csalló- és a Szigetközről készült, végvárvidékiekhez hasonló térképeket. E bemutatás végén külön ki kell emelni: Pálffy Géza az Osztrák Nemzeti Könyvtár Térképtárában Natale Angielini eddig ismeretlen, a születőben lévő kanizsai főkapitányságról készített határvidékmappáját találta meg. A szerző részletesen foglalkozik a térképeken túl egy kitűnő forrásadottságokkal rendelkező, Nicolo Angielinitől ránk maradt művészi szintű Veszprém-alaprajzzal, amit az itáliai mester 1570 májusa előtt készíthetett el.

Az egyes térképek, térképészeti munkák bemutatását követően Pálffy Géza a végvidéktérképeket és a Nicolo Angielini-féle Magyarország-mappát tartalmazó három atlasz (bécsi, drezdai, karlsruhei), valamint a határvidékmappák nélküli változatok (bécsi, drezdai) keletkezési körülményeit, egymáshoz való viszonyát vázolja fel. Hangsúlyozza, hogy az Angielinik reális családi vállalkozásban, egymás térképeit többször átdolgozva készítették el a korunkra fennmaradt úgynevezett Angielini-térképeket, amelyeknek a kötet részeként táblázatba foglalt „genealógiája” is elkészült. Egymásra épülő munkájuk rendszeres javításokat tartalmazott. Tevékenységük a magyar és horvát hadszíntéren aktív várépítő mesterek közötti egyfajta munkamegosztásra is felhívta a figyelmet: így például a Baldigara testvérek az erődítménytervezésre, Giulio Turco a későbbi hadmérnökök elődeként várfelmérési rajzok készítésére specializálta magát. Az Angielinik munkásságában a 17. század második felétől önálló mesterséggént funkcionáló haditérképészek 16. századi elődeit lehet látni, olyan személyeket, akik elsősorban a végvidéki főkapitányságok feltérképezésére, a végvárövezet-mappák megrajzolására szakosodtak.

A kötet függeléke a bécsi váratlasz 1574 tájáról származó bevezető szövegét tartalmazza. A munkát a felhasznált források és a szakirodalom kiterjedt jegyzéke, valamint hely- és személynévmutató zárja. A forráskutatás kiterjedtségét kitűnően illusztrálja, hogy a primer forrásfeltárás a központi hazai gyűjteményeken kívül (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Országos Széchényi Könyvtár) az osztrák állami levéltárak teljes körét, a Szász Állami Levéltár Drezdai Főlevéltárát, a Baden-Württembergi Tartományi Levéltár Karlsruhei Levéltárát, valamint a Firenzei Állami Levéltárat is érintette.

A kötet melléklete egy DVD, amelyen egyrészt elektronikus formában elérhető a mű magyar és német nyelvű szövege, másrészt megtalálható a két ív terjedelmű színes melléklet. Ez utóbbi által egy olyan, további kutatásokra ösztönző elektronikus forráskiadás valósult meg, amely egyaránt nagy fontosságú közép-európai, valamint hazai mikro- és regionális léptékekben. Bizton állítható, Pálffy Géza az Angielini család térképészeti munkásságát feldolgozó, térképészeti forrásokat közreadó, interdiszciplináris vizsgálaton alapuló kötete nemcsak hazai, de közép-európai tudományos jelentőséggel bír.

Dominkovits Péter

Illik Péter: Történészek, viták a 16–17. századi magyar történelemről.

L'Harmattan, Budapest, 2011. 157 oldal.

Illik Péter 2011-ben megjelent kötete harag és részrehajlás nélkül mutatja be azokat a különböző szellemi konstrukciókat, amelyek a magyar történettudomány által a kora újkorról eddig feltárt adatokat és forrásokat eltérő szempontok szerint értelmezik. A mű mind tartalmilag, mind formailag meglepő megoldásokkal él: a szakkönyvektől és tanulmányoktól kezdve az akadémiai doktori disszertációkon keresztül az ismeretterjesztő cikkekig, valamint az internetes forrásokig és kommentekig ível a felölelt vitairodalom darabjainak bemutatása, amelyek legfőbb érvei pontokba szedve, számozott sorrendben emelkednek ki a főszövegből. Mindezek háttere azonban már a bevezető során világossá válik, hiszen a szerző bevallott célja és módszere szerint a „vitázó felek álláspontját a viták tartalmára, érvelésére, mondandójára koncentrálni” (14) igyekszik bemutatni, és nem a szembenállók motívációit, érdekeltségeit vagy háttérét kutatja szűken véve polemizáló céllal született műveik alapján. A kötet ezenkívül nemcsak a viták főbb pontjainak, hanem a történettudományban elterjedt, elfogadott elméletek középiskolai oktatásba való beépülésének vizsgálatát is elvégzi. Mivel a történészviták részletei a szélesebb közönség számára nem ismertek, a szerző a célkitűzése értelmében ezek bemutatására törekszik.

Ezen ismertetés kerete csak a legfontosabbakat engedi kiemelni a műben tárgyalt szerteágazó érvrendszerek füzéréből, de így is rekonstruálható

a szerző által pontról pontra, részletesen, többszörös visszautalásokkal bemutatott történelmi ív. A kötet a 16–17. századdal kapcsolatos átfogóbb kérdésekkel nyit, majd felépítése szerint mintegy Mohácstól Mohácsig vezeti az olvasót a fejezetek során. A szerző a magyar nemzet és nemzet-tudat kérdésével foglalkozó gondolatmenetek sorában először az általánosabb szintű, a *Történelmi Szemlében* 1959–1963 között zajló ún. Molnár Erik-vita, majd pedig a *Századok*-viták koraújkor-történeti vonatkozásait vizsgálja. A *Történelmi Szemle* 1963-as cikkei a haza és a nemzet fogalmának meghatározását tűzték ki célul, azonban a szembenálló értékítéletek képviselőinek nem sikerült konszenzusra jutniuk. Az, hogy a haza és a nemzet fogalmának nemesi osztálytartalma miatt – így a helyett – vajon a vallási ideológia szolgáltatta-e a végvári harcok szellemi gyökerét (Benda Kálmán); vagy hogy a hajdúk voltak-e az a közvetítő közeg, amelynek hatására a parasztság összekapcsolta saját védelmét a nemzeti, németellenes ideológiával (Makkai László); illetve hogy egyáltalán ki számított a magyar nemzet tagjának a kora újkorban: az osztályharcos terminológia lefejtése után is végleges válasz nélküli, nyílt kérdés maradt. A Molnár Erik-vita nemzet-tudattal kapcsolatos problémaköre tehát „napjainkig hat”, és „ciklikusan visszatérve okoz vitákat” (17). A *Századok* 1954. évi 4. számában leközölt, a *Magyarország Története* sorozat első

kötetével kapcsolatos kritikai észrevételekről a szerző szintén azt állapítja meg, hogy a mai történetírásban előkerülve „folytonos értékelési viták tárgyai” (32). A fenti problémakör lezáratlansága visszaköszön a részkérdések vizsgálatában is. Bár a magyar nemzet számára sorsfordító mohácsi ütközetről, valamint annak következményeiről született népszerű és provokatív Nemeskürty István-műről sajnos nem esik részletesebben szó, a hatására kibontakozó, szerteágazó történészvita újabb és újabb rétegeit a harmadik fejezet részletesen tárgyalja. A kérdés így nem pusztán az, hogy a mohácsi csata előtt vagy után, és a magyar nemesség széthúzásából kifolyólag dőlt-e el véglegesen hazánk sorsa, hanem szembekerülnek egymással az oszmán terjeszkedési stratégiák különböző értelmezései: az *actio radius* és a „szülejmáni ajánlat” (Perjés Géza) a „szakaszos hódítás” elméletével (Szakály Ferenc). A vita legújabb, posztmodernbe hajló ága pedig már a történelmi megismerés elméleti és módszertani lehetőségeit feszegeti a csata leírásával kapcsolatban (Gyáni Gábor), amellyel szemben felmerül a helyes forráskritika mint alapeszköz elengedhetetlen használata (R. Várkonyi Ágnes).

A Mohács-problematikához hasonlóan nem kerülhető el, hogy recepcióesztétikai és fogalmi síkra terelődjön a Bocskai István mozgalmanak vonulatát különböző szemszögből felkelésként, polgárháborúként, illetve szabadságharcként értékelő „legújabb” (67) történészvita is. Az előző kérdéskörhöz hasonlóan e vita korábbi fejezetei szintén csak utalásszerűen

vannak jelen. Bocskai sokféle célú és motivációjú megmozdulását érdeme-sebb felkelésnek, esetleg polgárháborúnak vagy rendi belháborúnak nevezni, különös tekintettel a köztudatban és az oktatásban jelen lévő, a fejedelem tevékenységét illető toposzokra és hiányosságokra – hangzik az utóbbi évek legerősebb érvelése (Pálffy Géza). Az ezzel szemben kifejtett vélemény felhívja a figyelmet arra, hogy Bocskai mozgalmanak szabadságharcként való minősítését nem lehet kétségbe vonni csak azért, mert nem a teljes függetlenségre törekedett; továbbá hangsúlyozza a megmozdulás eredményeit is (Óze Sándor). Ez utóbbi gondolatmenet alapján a szerző végső soron a szabadságharc fogalmának (újra)definiálását emeli ki kulcsmomentumként, amelynek révén azonban megkérdőjelezhető a későbbi korok ekként meghatározott eseménysorozatainak (a Rákóczi- és az 1848–1849-es „szabadságharcnak”) az eddigi értékelése.

Mindez együtt abba a nagyobb léptékű, évszázados vitába illeszkedik, amely a magyarországi Habsburg-uralom, illetve az ellene vezetett mozgalmak megítéléséről, a magyarság sorsának szempontjából nézve káros vagy hasznos voltáról szól. A 17. századra vonatkoztatva így Bethlen Gábor Habsburg-ellenes küzdelmeiről, valamint az Erdélyi Fejedelemség történeti szerepéről kialakult ellentétes véleményeket tárgyalja a következő fejezet. Ebben a kérdésben korszakhatárt jelent a 19. századi polgári történetírás Bethlent idealizáló képével leszámolni kívánó Szekfű Gyula-monográfia. A szekfűi véleményt inkább elfogadó (Nagy László), vagy az azt elutasító

(Makkai László) állásfoglalások recepciótörténeti rétege mellett az 1980-as évek értékelési képeznek még külön egységet a fejedelemhez kapcsolódó akkori évfordulók miatt. Az Erdélyi Fejedelemség történeti szerepének megítélésekor érdekes visszacsatolások figyelhetők meg: egyrészt a Mohács-vitára utal az Erdély és a Magyar Királyság kezdeti viszonyait Nagy Szülejmán koncepciójára alapozó elmélet (Perjés Géza); másrészt Bocskai mozgalmának újabb, negatív megítélését idézi a szekfűi hagyomány jelenkori felélesztése Bethlen és az erdélyi államalakulat Habsburg-ellenes, a magyarság történeti fejlődése szempontjából károsnak tartott pozíciójával kapcsolatban (Pálffy Géza és Öze Sándor vitája). A korszak vizsgálatát ebben a szellemen végül Thököly Imre megítélésének kérdése zárja. A kuruc fejedelem hibás taktikai lépése, sőt, bűnrészessége is felmerül abban, hogy Magyarországot a „kereszténység ellenségeként” könyvelték el a 17. század végére, illetve hogy az Oszmán Birodalom fel tudta őt használni „Orta Madzsar”-koncepciójának megvalósításához (Varga J. János). A szereplők tudatossága azonban megkérdőjelezhető: az oszmán racionalitás megléte, foka és formája régóta vita tárgya, ahogy a Bécs felszabadítása után Magyarország viszfelfoglalására indított hadművelet is eredhetett önvédelmi reakcióból (R. Várkonyi Ágnes).

A vizsgált másfél évszázad bármely kérdéséről legyen is szó, a probléma gyökeréig kell visszanyúlni. A három részre szakadt Magyarország történelmi szereplőinek tetteit és motivációit mindvégig a mohácsi csata követ-

keztében kialakult helyzet, vagyis a „Habsburg–magyar–török politikai hááromszög” (140) korlátozott lehetőségei határozták meg. A kör tehát bezárul, összegzésként pedig marad a költőinek tűnő kérdés: tényleg minden út Mohácshoz vezet? Válasz helyett a szerző azonban rámutat, hogy a történész számára valóban nehéz a döntés, mennyiben lehet merev struktúrákról vagy determinizmusról, esetleg éppen ellenkezőleg: egyéni felelősségről, az alapján pedig erkölcsi ítélethozatalról beszélni egy-egy sorsfordító esemény értékelése kapcsán. Mindez különösen érdekesen csapódik le a középiskolai oktatásban, ahol a történelemtanár közvetve hasonló problémákkal szembesülhet. A kora újkort illető történészviták hatásait vizsgáló kötetrészek a fentiekkel kapcsolatban azonban meglepő eredményt mutatnak, illetve egyfajta vágyott értéksemlegességet tükröznek: a tankönyvek írói ugyanis a közoktatási követelményeknek megfelelően „tartózkodnak az értékelő típusú véleménynyilvánítástól” (63). Ugyanez nem mondható el az internet világról, ahol az egyes ismeretterjesztő írásokra reagáló kommentek hevessége túlszárnyalja a történészvitákét.

A különböző gondolatmeneteket és azok elterjedését, fórumait egybevetve azonban a kötet legfontosabb erénye talán az, hogy a történészviták elfogulatlan bemutatása közben felhívja a figyelmet a magyar történet-tudomány egyik legfőbb jellemzőjére, amely a hagyományos kuruc–labanc dichotómiában rejlik. A kötet felépítése alapján úgy tűnik, hogy ebből a jól bejáratott nézőpontból egyelőre csak pillanatnyi kitekintést jelenthet

az Ausztriai Ház két ága egyetemes történetben elfoglalt helyének új megvilágításba helyezése (Monostori Tibor), illetve magának a szerzőnek a szakterülete, az utolsó fejezetben tárgyalt életmódtörténet, amely a török kártételek historiográfiája kapcsán merül fel. Ez utóbbi, az indokoltán kicsit részletesebb kitekintéssel a mű kerek szerkezete megtörni látszik, a már megtett kitérőből pedig kimaradnak a politikatörténeti vizsgálódásokon kívül álló egyéb irányzatok

(például a társadalom- vagy a város-történet). Összességében azonban elmondható, hogy a szerzőnek sikerül teljesítenie kitűzött célját: tömören, közérthetően, és mindenek felett kiegyensúlyozottan foglalja össze az egymással vitatkozó álláspontokat, amelyek óhatatlanul továbbgondolásra készítetik az olvasót, sőt, akár további vitákra is ösztönözhetnek.

Hámori Nagy Zsuzsanna

SZERZŐINK

Bódy Zsombor (1970) történész, szociológus
(PPKE BTK Szociológia Intézet)
bomazsor@freemail.hu

Dominkovits Péter (1962) történész-főlevéltáros
(Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára)
peter@bparchive.hu

Eszik Veronika (1985) történész, PhD-hallgató
(ELTE BTK Atelier Európai Historiográfia és Társadalomtörténet
Doktori Program)
eszikveronika@yahoo.com

Frisnyák Zsuzsa (1960), történész
(MTA BTK Történettudományi Intézet)
zsuzsa.frisnyak@index.hu

Halmos Károly (1955) egyetemi oktató
(ELTE BTK Gazdaság- és Társadalomtörténeti Tanszék)
halmos.karoly@btk.elte.hu

Hámori Nagy Zsuzsanna (1982) PhD-hallgató
(PPKE BTK Történelemtudományi Doktori Iskola)
anzsou@gmail.com

Horváth Csaba Sándor (1983) történész, doktorjelölt
(ELTE Atelier, Nyugat-magyarországi Egyetem, Apáczai Csere János Kar)
horvathcsaba11@t-online.hu

Kalocsai Péter (1962) történész
(Nyugat-magyarországi Egyetem BTK Történettudományi Intézet
Történeti Segédtudományok Tanszék)
kalocsai@btk.nyme.hu

Majdán János (1953) történész
(Pécsi Tudományegyetem BTK Történettudományi Intézet –
Eötvös József Főiskola)
majdanj@index.hu

Molnár Gergely (1984) néprajzkutató, PhD-hallgató
(ELTE BTK)
mgergi@gmail.com

Sárai Szabó Katalin (1964) etnográfus-történész
(Ráday Gyűjtemény)
sszkata@gmail.com

Simon Zoltán Boldizsár (1979) történész
zoltanbsimon@gmail.com

CONTENTS

ON FIXED RAIL TRACKS? TRAVELLING SOCIETY

Zsuzsa Frisnyák	The Effects of Rail Transport on Hungarian Towns	5
Veronika Eszik	The Railway in Ferencváros: Spatial Analysis of a Metropolitan Industrial Zone	21
Csaba Sándor Horváth	The History of Building the Sopron–Pozsony Suburban Train Line	43
János Majdán	Wages and Worker Benefits at Hungarian Rail Companies before 1918	69
Zsombor Bódy	The Birth of a Socialist Vehicle Manufacturing Company: Corporate Development from Drays to Planes and Monocoque Buses	91
Péter Kalocsai	The Role of Transport in the Urban Space of Szombathely between 1945 and 1968	113
Gergely Molnár	The Effects of Railways on Public Travel and Transport Practices, Economy and Lifestyle in Kecskemét and its Surroundings between 1946 and 1980	145
Zoltán Boldizsár Simon	Reflexivity in History	169
Katalin Sárjai Szabó	New Models in the Interpretation of the Role of Clergymen's Wives in the Reformed Church between the 1870s and 1930s	187

BOOKS

Standardised cultural history. Wolfgang Schivelbusch: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században	- Halmos Károly	215
Early modern history of maps – social history – military history. Pálffy Géza: A haditérképészet kezdetei a Habsburg Monarchiában. Az Angielini várépítész-família rendszeres térképészeti tevékenysége a horvát-szlavón és a magyarországi határvidéken az 1560–1570-es években	- Dominkovits Péter	224
Illik Péter: Történészek, viták a 16–17. századi magyar történelemről	- Hámori Nagy Zsuzsanna	229
Authors		233
Contents		235
Abstracts		237

ABSTRACTS

Zsombor Bódy: The Birth of a Socialist Vehicle Manufacturing Company: Corporate Development from Drays to Planes and Monocoque Buses

The study discusses the history of one of the most important predecessors of Ikarus, the Uhri Brothers' Chassis and Vehicle Manufacturing Company, from the beginning of the Second World War to the time of its nationalisation. During the industrial prosperity of the war the originally family-owned company remained a private enterprise but obtained state capital to develop its new company profile in chassis and plane manufacturing. After the war the company was involved in the war compensation transports and rebuilding works. However, unionisation, worker councils and party units (both Communist and Social Democrat) supported by the new regime meant that the private directorial position held by the Uhri family members in the company was losing ground.

The state's restrictive loan policies after the launch of the new Hungarian Forint ended the company's inflation-stimulated boom and the company entered a difficult financial phase. Due to debts and insolvency, the family was forced to allow the state to take over the company before the general nationalisation of industries.

However, divided by their association with either the Social Democratic Party or the Communist Party, there was an increasingly sharp competition for the company's leadership between factions of the expanding state apparatus governing the country's economy. This also divided all the company workers who belonged to either of these so-called workers' parties. With the establishment of the one-party system, the conflict ended with the victory of the workers and organisations associated with the Hungarian Communist Party. Until a major capital investment in the 1960s, Ikarus's manufacturing capacity, with regard to human resources and machinery, remained essentially the same as it had been established during the years of wartime prosperity. The development of the monocoque body for buses, which was the company's impressive innovative achievement in the 1950s, was also largely based on the resources inherited from wartime investment and development.

Veronika Eszik: The Railway in Ferencváros: Spatial Analysis of a Metropolitan Industrial Zone

To this day, Central Europe's biggest rail hub is the Budapest-Ferencváros Railway Station, which was first opened in 1877. While there has been much socio-historical research conducted into the social impact of important passenger stations, the history of the rail lines connecting Budapest stations and the construction of the Ferencváros railway station has remained unexplored. The study briefly discusses the background and history of the station's construction and goes on to explain the consequences of this development: the main focus is on the radical changes that the station brought to the urban district of Ferencváros and the first Hungarian metropolitan industrial zone as social space.

The effects of the railway on Ferencváros as a social space were ambiguous. On one hand, conscious town planning and well-developed infrastructure, as well as the district's unusual proportions and busy industrial plants, created a hitherto unknown atmosphere of modernity. On the other hand, the railway has also contributed to the solidification of problematic characteristics, such as isolation and peripherality. The connecting rail line had an important role in the country's internal trade. However, while the station connected Ferencváros to the national bloodstream, in reality this meant the district's ultimate segregation within the gradually integrating Budapest space.

The study concludes with the examination of the social space formed by the Ferencváros railway hub itself. Archival sources attest to the inclusion-like existence of the Hungarian Railway's Budapest-Ferencváros station in the fabric of the district and Budapest in general. The station's operation is isolated from its immediate surroundings: as a living and working space it is fundamentally different from the surrounding working class residential district, whose existence, at least partially, had been a result of the development of the station.

Zsuzsa Frisnyák: The Effects of Rail Transport on Hungarian Towns

The modernising effects of Hungarian rail travel was not as explosive as nineteenth-century people seem to have imagined, or even as they are perceived today. The study is based on a database of rail traffic records from 328 towns between 1890 and 1910. By 1890, 70% of these towns (229) had a railway station, and by 1900 the railway system reached 82 further towns. At the turn of the century, the average road distance between town centres and railway stations was 3.3 kilometres. There is a strong correlation (0.8) between the population of towns and the number of passengers getting on and off at the station. The

volume of incoming cargo depended on the economically active local population working in industry and trade (correlation of 0.69).

Due to contemporary economic policy, the effects of rail travel on urban development became more pronounced. Its modernising and gentrifying effects were perceptible mainly in towns, which fulfilled other conditions necessary for development, such as available capital and workforce. In the first half of the 1890s, the number of passengers multiplied as a large number of people, who had previously never or rarely travelled by rail, became regular passengers. The basis for increasing rail traffic was formed by the increased needs and demands of a gentrifying society. As the number of passengers soared, the average distance travelled by rail decreased. Mass production industries were the first to recognise the possibilities offered by the new mode of transport, which was not dependent on favourable weather conditions. Consequently, the largest volume of cargo was generated in towns with such industries. The beginnings of agglomeration and commuter transport is only perceptible in a few sporadic cases near Budapest.

Csaba Sándor Horváth: The History of Building the Sopron–Pozsony Suburban Train Line

As early as 1848, there was a rail connection between Marchegg (now in Austria) and Pozsony (now Bratislava in Slovakia), which was the most important town in the north-western part of Transdanubia. Later, this line provided a link to Vienna and from 1851 the Pozsony–Párkányána line created a direct connection to Pest-Buda as well.

The line between Sopron and Bécsújhely (now Wiener Neustadt in Austria) was built even earlier, in 1847. From 1865 the railway connected Sopron, Szombathely and Nagykanizsa. However, the establishment of a rail line between the two formerly royal chartered towns was preceded by a long struggle. Following the first unsuccessful bids in 1866, the efforts of the so-called 'licenciates' remained similarly fruitless due to lack of support and funds. At the beginning of the 1890s, new entrepreneurs appeared on the horizon and the supporters of the line became divided. One camp wanted the line to go through Ruszt (now Rust in Austria), while the other preferred the Kismarton (now Eisenstadt in Austria) route. Both of these towns had a lot to lose, as their future development depended on the railway line passing through. Finally, after years of debates and lobbying, the Kismarton camp triumphed. Once they obtained the licence, they were able to raise enough capital and finish the construction of the long-awaited suburban line by the end of 1897.

Péter Kalocsai: The Role of Transport in the Urban Space of Szombathely between 1945 and 1968

Transport is one of the most determinant aspects of the use of space. In spite of this, the history of urban transport seems to have held little interest for historians. Hungarian and international literature suggests that little work has been done to explore the relationship between transport and urban development. Works in this field concentrate rather on interurban transport (railway, waterways, air travel) than intraurban transport (local transport within a settlement).

In the socialist era, the transport in Szombathely, a Hungarian mid-sized town was characterised by lack of funds to expand and develop the transport infrastructure inherited from pre-war years. Decisions regarding the town's transport issues were not made locally and the town was at the mercy of central will. The town's transport was characterised by the prevalence of foot and bicycle traffic, as well as public transport. The relatively small size of the town was especially favourable for foot and bicycle traffic. The development of transport, especially public transport, failed to keep up with geographical expansion and population growth of the town, as well as its industrial development which began to attract commuters. As tramways were bursting at the seams, the town's bus network was beginning to develop. The public transport grid was established by the 1960s, which facilitated and accelerated the use of urban space. However, the quality of service was significantly lower than pre-war standards: overcrowded vehicles, skipping services, and so on, were all common signs of sub-standard service. The quality of services were hardly consistent with the town's transport needs and the population's effective demand. This may have been one of the reasons for the predominance of foot and bicycle traffic in comparison with public transport.

Private companies in public transport were eliminated. Buses, lorries and taxis were merged into the state-owned AKÖV company, while trams were transferred under the management of the town council. Politics had a marked influence on transport, including free transport for privileged individuals, the use of communist symbols (red star, red flag), and changing street names. Minor changes can be seen after 1958, when private cars were allowed on the roads, larger capacity tram carriages were introduced, and the number of bus lines was increased. Private cars continued to play little or no role in the use of the town's urban spaces.

János Majdán: Wages and Worker Benefits at Hungarian Rail Companies before 1918

The establishment of the Hungarian rail network created a new type of occupation and railway employees were contracted by specially customised work agreements from the very start. Besides the details of the employee's duties, these agreements also contained a list of worker benefits. The study is a detailed analysis of benefits provided by private rail companies, followed by those received by the state-employed workers of MÁV (Hungarian State Railways) after nationalisation. The study explores the system of non-pecuniary benefits and fundamental changes in work contracts, which took place in several stages across time. The description of this process traces the social integration, acceptance and growing prestige of rail workers, who were becoming an increasingly influential and important social group.

Gergely Molnár: The Effects of Railways on Public Travel and Transport Practices, Economy and Lifestyle in Kecskemét and its Surroundings between 1946 and 1980

The study is a comprehensive survey of the complex and interrelated effects of the railway lines around Kecskemét on local population from the building of the first lines in the mid-nineteenth century to the present. By the beginning of the twentieth century, rail had become the most important and most economical mode of regional travel and transport. Rail transport began to dominate long-distance freight and international travel and transport, and so it did among the economically productive public too; so much so that they volunteered their own financial resources and work to support the building and further development of the railways. From the 1960s, however, the public's preferred travel and transport means were replaced or complemented by organised road transport (lorries, buses). From the 1970s, the boom of private car transport did the same. As a result of the hub structure of modern railway lines, the catchment area of these traffic hubs also expanded, while the importance of smaller, traditional, subregional centres was waning. The intensity of travel and transport to and from big towns increased.

The growing speed and increasingly dense transport network had a complex and fundamental impact on the life of local society. Alongside further innovation, it affected and accelerated the expansion of civic acquis in the town and the surrounding areas in an extremely complex way. The study summarises the impact of rail transport on the economy, as well as cultural and social life of an originally market-town/farmstead society, the relationship between town and country, and the development of public mobility. In addition to secondary

sources in the field of the history and sociology of transport, history of technology, and local history, the primary sources of the study are documents from the Archives of Bács-Kiskun County, the collections of the Transport Museum, railway archives and collections, daily press from Kecskemét and interviews with local people and transport employees.

Zoltán Boldizsár Simon: Reflexivity in History

Historical theory, in discussing the requirements of good historical practice, tends to place reflexivity on top of the list. The recommended kind of reflexivity is a mixture of methodological reflexivity and radical referential reflexivity; the requirement of philosophical introspection about one's own presuppositions and the actions one performs (methodological reflexivity) is intertwined with the requirement of scepticism about representation (radical referential reflexivity). Due to this intertwining, when historical theory requires introspection, it determines the result of introspection as well: historians provide representations while they have to subscribe to the theoretical position of being sceptical about it. In other words, in the name of reflexivity historical theory offers the result of its own inquiries into the nature of historical writing as a criterion of good historical practice. This essay argues against the notion of reflexivity as familiarity with historical theory and regards reflexivity as a literary device – not as a matter of necessity but as a matter of choice. As a literary device, reflexivity is neither a necessary feature of performing good historical practice, nor an attachment to any theory. Due to its indifference to epistemological, ontological, or other philosophical concerns, reflexivity as a literary device does not oppose any particular historical theory, but, as a consequence, it deprives every historical theory of its ambition and objective to measure and transform historical practice. Finally, it is important to point out that the essay is not an argument against historical theory and its insights into the nature of the entire historical enterprise, but an argument against unjustifiably high ambitions.

Katalin Sári Szabó: New Models in the Interpretation of the Role of Clergymen's Wives in the Reformed Church between the 1870s and 1930s

The study explores the model change that transformed the role of protestant clergymen's wives at the beginning of the twentieth century. The traditional ideals for women married to pastors was primarily concerned with their role within their own families to present an example for the congregation. The new model emerging at the beginning of the twentieth century faced chang-

ing expectations in close association with the social changes taking place in the period, as well as the ecclesiastical reform movements of the time, such as home mission. The new ideal for clergymen's wives was to become an important figure in the life of the church, and one of their new tasks was to lead and guide female communities. The church intended to support this new role by founding an organisation (National Federation of Wives of Protestant Clergymen), which aimed to create and build the group identity of clergy wives.

The process of change in the role of clergy wives can be interpreted as a unique professionalisation process, whereby these women did not become paid professionals of an occupation, but underwent a special process of building a new consciousness. However, the main duty of clergy wives remained the provision of assistance for the increasingly voluminous and complex duties of their husbands, regardless of the women's education, which, after 1917, often entailed a theological degree. While their status continued to be determined by their husbands' office, from the beginning of the twentieth century they are seen to make increasing efforts to build their own prestige. This can be interpreted as a form of a female emancipation attempt and an example of awakening self-identification.

A KORALL szerzőinek!

A Korall folyóirat közlési és hivatkozási szabályzata

A KÉZIRAT LEADÁSA

A szerkesztőség társadalomtörténeti, máshol nem publikált cikkeket, recenziókat, forrásközléseket, konferencia- és egyéb beszámolókat fogad el közlésre, kizárólag az alábbi formai feltételek teljesítésével. A szerkesztőség fenntartja a jogot arra, hogy átdolgozás javaslatával visszaadja a kéziratot a szerzőnek. A közlés céljából való beküldéssel a szerző elfogadja a folyóirat közlési és hivatkozási szabályzatát.

A kézirat megjelentetésével a szerzők elfogadják, hogy cikkük kivonata, a megjelenést követő második évben pedig az egész cikk az Interneten (www.korall.org) is megjelenik. (Amennyiben ehhez a szerző nem járul hozzá, úgy azt kérjük, hogy írásban jelezze a szerkesztőségnek.)

Minden szerző tiszteletpéldányként díjmentesen három, recenzió esetén kettő, könyvismertetésnél pedig egy példány átvételére jogosult.

A kézirat szövegét CD-n vagy e-mailen kérjük a szerkesztőséghez eljuttatni (elérhetőségeket lásd alább), lehetőség szerint mellékelve egy kinyomtatott példányt, amely megegyezik a fájl tartalmával. (Célszerű a táblázatokat, ábrákat külön fájlban is leadni.) Felhívjuk szerzőink figyelmét, hogy a szövegszerkesztők generált lábjegyzetfunkcióját használják. Minden szerzőtől kérünk egy 1000–1500 leütés terjedelmű rezümét angol vagy magyar nyelven, a cikk leadásával egy időben. Kéziratot nem őrzünk meg.

Kéziratot kizárólag az alábbi hivatkozási rendszerrel készítve fogad el a szerkesztőség. A közlésre elfogadott, de nem megfelelő hivatkozásokkal ellátott szöveget visszaküldjük a szerzőnek átdolgozásra.

A kézirat egy-másfél ív, de legfeljebb két ív (80 000 leütés) terjedelmű lehet. Amennyiben a közlésre elfogadott írás hossza meghaladja ezt, a szerkesztőség visszaküldi a szöveget a szerzőnek átdolgozásra. A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy anonim külső szakértő véleményét is kikérje a leadott tanulmányról.

Recenziók esetén a recenzált munká(k)ról az összes könyvészeti adatot (kiadó, oldalszám, melléklek, térképek, illusztrációk, sorozat megnevezése) is kérjük feltüntetni. Hosszabb terjedelmű és számos lábjegyzetet tartalmazó recenzió esetén a tanulmányoknál ismertetett módon (lásd alább) kérjük az írás végén feltüntetni a hivatkozott irodalmat. Rövidebb recenzió esetén az adott irodalmi hivatkozás minden előfordulásánál kérjük a teljes bibliográfiai leírást feltüntetni a hivatkozott irodalomlista mintáját követve.

A kritikai recenziók mellett rövidebb, 1-2 oldalas tartalmi bemutatásra szorítóköző könyvismertetéseknek is helyet adunk. Ennek célja a figyelemkeltés, illetve az, hogy minél több fontos könyvről minél hamarabb beszámoljunk. A könyvismertetések két hasámban közöljük a *Korall*ban. Természetesen, ha egy munkáról hosszabb kritika érkezik a szerkesztőségbe, annak közlését egyáltalán nem befolyásolja, hogy korábban esetleg az adott könyvről már közöltünk rövidebb ismertetést!

HIVATKOZÁSOK

Mind az irodalmi, mind a forráshivatkozásokat, továbbá minden megjegyzést lábjegyzetben kérünk feltüntetni.

Az irodalmi hivatkozások a következő formátum szerint szerepeljenek: Szerző évszám: oldalszám. (pl. Nagy 1988: 23.) Több szerző által jegyzett mű esetén a hivatkozás formátuma: Szerző – Szerző évszám: oldalszám. (pl. Berger – Luckmann 1998: 104–105.)

A forráshivatkozások a forrástípusnak (levéltári forrás, újságok, interjú stb.) megfelelő formát kövessék. Levéltári források esetében kérjük, rövidített formában hivatkozzon a szerző (pl. VML IV.401.b. 13789/1935.), s a rövidítést hátul a forrás listájában oldja fel.

A tanulmány után először a felhasznált levéltári, könyvészeti és egyéb források (pl. interjú: ki készítette, kivel, mikor) sorolandók fel. Például:

FORRÁSOK

Kriegsarchiv, Wien (KA)

Alte Feldakten (AFA)

Vas Megyei Levéltár (VML)

IV.401.b Vas Vármegye Főispánjának iratai, általános iratok, 1871–1950.

Nemzeti Sport, 1925–1935.

Interjú Nagy Ferenc tájfutóval 1983. február 12-én, készítette Debreceni Rezső.

(A szerző tulajdonában.)

Katádfay Tihamér 1966: *Legnagyobb gondolataim*. Kézirat. (Vas Megyei Levéltár, Kézírtattár 551. sz.)

A hivatkozott irodalom jegyzéke a felhasznált források után következik, a cikk legvégén, tételes felsorolásban, abc-sorrendben. Csak a ténylegesen lábjegyzetben hivatkozott munkák kerüljenek feltüntetésre! Az irodalmi hivatkozások formátuma tekintetében az alábbi példák irányadóak:

HIVATKOZOTT IRODALOM

[Kötetek:]

Botond Ágnes 1991: *Pszichohistória – avagy a lélek történetiségének tudománya*. Budapest.

Baross Károly, bellusi (szerk.) 1893: *Magyarország földbirtokosai*. Budapest.

[A kiadó feltüntetése esetén kérjük, hogy a cikk összes hivatkozásában szerepeljen kiadó:

Heather, Peter – Matthews, John 1991: *The Goths in the Fourth century*. Liverpool University Press, Liverpool.]

[Tanulmánykötetből:]

Hudi József 1997: Veszprém vármegye nemessége 1812-ben. In: Ódor Imre – Pálmány Béla – Takács Imre (szerk.): *Mágnások, birtokosok, címerlevelek*. (Rendi társadalom – polgári társadalom 9.) Debrecen, 219–227.

[Idegen nyelvű publikáció:]

Schlumbohm, Jürgen 1992: Sozialstruktur und Fortpflanzung bei der ländlichen Bevölkerung Deutschlands im 18. und 19. Jh. In: Eckart, V. (Hrsg.): *Fortpflanzung: Natur und Kultur im Wechselspiegel*. Frankfurt am Main, 322–346.

[Folyóiratból:]

Láng Panni 1986: Egy budapesti polgárcsalád mindennapjai. *Történelmi Szemle* (29.) 1. 80–94.

[Lexikon szócikk:]

'Korallok' szócikk. In: *Révai Új Lexikona* 12. kötet, Budapest, 1915. 26.

[Újságcikk:]

Szőnyi Ottó 1926: A pécsi püspökség templomai. *Dunántúl* 1926. december 25. 18.

[Lehetőség szerint szerepeljen itt az oldalszám is, s az év kétszer legyen kiírva.]

[Disszertáció/szakdolgozat:]

Nagy Piroska 2000: *Településszerkezet az Alföldön*. (PhD-disszertáció/szakdolgozat) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.

[Közlésre elfogadott, megjelenés alatt álló vagy kéziratos publikáció:]

Kiss Ágnes 2011: További érvek a kettős struktúra elmélete ellen. *Korall*. (Közlésre elfogadva, megjelenés előtt.)

[Internetes hivatkozás:]

Bácskai Vera: A görög kereskedők szerepe a főváros polgárosodásában. *Budapesti Negyed*.
<http://epa.oszk.hu/00000/00003/00038/bacsikai.html> (Utolsó letöltés: 2009. március 9.)

EGYÉB

- Nem használhatók a p., pp., o., old., i.m., ld., uo. rövidítések!
- Ügyeljünk a kötőjel (-) és a nagykötőjel (–) helyes használatára! (Két népnév és önálló tulajdonnevek kapcsolatának kifejezésére, valamint két szélső határt, végpontokat jelölő, 'valamitől valameddig' jelentésű szókapcsolatokban és kifejezésekben – így évszámok, oldalszámok közé – nagykötőjelet rakjunk.)
- A századokat arab számmal jelöljük.
- Az idézeteket csak e jelek közé: „ ” írjuk! Idézetben belüli idézet »« jelek közé kerüljön!
- A forrásközlésbe tett kihagyásokat [...] közé tegyük. Példa: „[A]z alperes [Tóth Béláné] elmondása szerint.”
- A szerző vagy a fordító által tett megjegyzések formátuma: (A Szerző) (A Ford.) (Kiemelés – X. Y).
- A % jel mindig tapad a számhoz!

A KORALL SZERKESZTŐSÉGE ÉS SZERKESZTŐI

Korall Társadalomtörténeti Folyóirat Szerkesztősége

1113 Budapest, Valkói u. 9.

E-mail: korall@korall.org

Megrendelés: terjesztes@korall.org

Honlap: www.korall.org

Czoch Gábor, gczoch@gmail.com, főszerkesztő

Granasztói Péter, pgranasztoi@gmail.com

Kármán Gábor, karmangabor@gmail.com

Klement Judit, eperfa@hotmail.com

Koltai Gábor, koltaigabor@gmail.com

Lengvári István, lengvari@gmail.com

Majorossy Judit, judit.majorossy@gmail.com

A KORALL az alábbi könyvesboltokban kapható:

BUDAPEST

Budapesti Teleki Téka
1088 Bródy Sándor utca 46.

ELTE BTK Jegyzetbolt
1088 Múzeum krt. 6–8.

ELTE TáTK Hallgatói Bolt
1117 Pázmány Péter sétány 1/a

Gondolat Könyvesház
1053 Károlyi Mihály utca 16.

Írók Boltja
1061 Andrássy út 45.

Könyvtárellátó Kht.
Kódex Könyvárúház
1054 Honvéd utca 5.

Múzeumi Bolt – Néprajzi Múzeum
1055 Kossuth tér 12.

Párbeszéd Könyvesbolt
1085 Horánszky utca 20.

Verano Könyvesbolt
1053 Magyar utca 40.

DEBRECEN

Lícium Könyvesbolt
4026 Kálvin tér 2/c.

Sziget Egyetemi Könyvesbolt
4010 Egyetem tér 1.

PÉCS

PTE Student Service
Iskolaszövetkezet Könyvesbolt
7624 Ifjúság utca 6.



Megjelent az
AETAS történettudományi folyóirat
2013. évi 2. száma

Kedves Gyula: Török Ignác és a honvéd mérnökkar szervezése
Hajagos József: Török Ignác tevékenysége Komárom védelmének megszervezésében

Hermann Róbert: Heinrich Hentzi, a budavári Leonidasz

Bajzik László: Adalékok gyulai Gaál Miklós 1848–1849-es honvédtábornok mérnöki tudásáról és műveltségéről

Zakar Péter: Széchenyi István gróf és Lonovics József barátsága

Pelyach István: Egy legenda nyomában. Vécsey Károly gróf kézcsókja az akasztófa árnyékában

Válogatás Gyulai Gaál Miklós hadtudományi írásából

Beszélgetés Michael Brennerrel

Michael Brenner: A német Wissenschafttól a globális tudományig: zsidó historiográfia a két világháború között

Éves előfizetői ár: 4000 Ft (tartalmazza a postaköltséget).

Egy szám megrendelőknél: 1000 Ft + postaköltség.

Egy szám könyvesbolti ára: 1100 Ft.

A folyóirat megrendelhető a kiadó e-mail és postai címén.

Korábbi számainkat (postaköltség felszámolásával) a szerkesztőség címén szintén meg lehet rendelni.

Aetas Könyv- és Lapkiadó Egyesület

6701 Szeged, Pf. 1179

<http://www.aetas.hu>

aetas@mail.u-szeged.hu

B U D A P E S T I K Ö N Y V S Z E M L E

BUDAIKISZA

KRITIKAI ÍRÁSOK

A TÁRSADALOMTUDOMÁNYOK

KÖRÉBŐL

BÍRÁLAT

SÜMEGI ISTVÁN – VAJDA MIHÁLY ÉS AKIKNEK NEM KELL**FEHÉR KATALIN** – PERNYE ANDRÁS ZENEKRITIKÁI**LAKI MIHÁLY** – TADEUSZ KOWALIK

ÉS EGY SIKERES HANYATLÁSTÖRTÉNET

KÁLMÁN MIHÁLY – EURÓPA HAMVVEDRE**LAJTAI MÁTYÁS** – ROMA TÖRTÉNELEM MÁSKÉPP

PROBLÉMA

SZÖVEGEK ÉS FORDÍTÁSOK

BÁRÁNY TIBOR, ZVOLENSZKY ZSÓFIA – KRIPKE FORDÍTVA**TATÁR GYÖRGY** – FORDÍTÁS BÁBELBEN

SZEMLE
MI A PÁLYA?
BIBLIOGRÁFIA

M E G J E L E N I K

2013. NYÁR

N E G Y E D É V E N T E



Megjelent a Múltunk 2013/2. száma

Tartalomjegyzék

A baloldaliság jelentései a két világháború között

Balázs Eszter–Konok Péter: A baloldaliság jelentései: mentalitás, kultúra, politika.

Módszertani és historiográfiai vázlat

Balázs Eszter: Baloldaliság és munkásszubbkultúra Kassák *Egy ember élete* c. önéletírásában az első világháborúig (a „Gyermekkortól” a „Kifejlődésig”)

Cora Zoltán: A Beveridge-terv recepciója a magyarországi szociálpolitikában a második világháború idején

K. Horváth Zsolt: Természetközelség és közösség a munkáskultúrában. Művelődés, testkultúra és politikum a horányi Telepen a két háború között

Balogh Magdolna: Sinkó Ervin kommunistasága: messianizmustól a titóizmusig

Szabó Zoltán

András Sándor: Szabó Zoltán nemzetről és hazáról

Noszka Gábor: Szabó Zoltán politikai arcéle, részvétele az antifasiszta mozgalomban

Kende Péter: Milyen ember volt Szabó Zoltán

Közlemények

Csapody Miklós–Szabó Róbert: Két levél Mindszenty Józsefhez

Szemle

A lengyel keleti politika folytonossága (*Győrfi Lajos*)

Łudovít Štúr újjászületése – a 21. századi Magyarországon (*Bózsó Péter*)

Egy „demokratikus szocialista” az Imrédy-pártból. (*Domány András*)

A lap beszerezhető a honlapunkon (www.multunk.hu) feltüntetett üzletekben és a Napvilág

Kiadónál

Budapest, V. kerület, Alkotmány u. 2.

Jó olvasást!

replika

TÁRSADALOMTUDOMÁNYI FOLYÓIRAT

81

2012/4

ÉN, A NÉGER

Tartalom

Replika-monológ

„Textilben utazom”

Összefésült monológ.....7

Antropológiai és dokumentumfilm-elméletek

Szerkesztette: Pócsik Andrea

Pócsik Andrea

A kultúra mozgó képeinek kutatása

A kortárs vizuális antropológiai és dokumentumfilm-elmélet találkozásai 21

Alison Griffiths

A korai etnográfiai film hagyatéka 33

Steven Ungar

Kinek a hangját halljuk? Kinek a filmjét látjuk?

Jean Rouch, Oumarou Ganda és „Én, a néger” 51

Ian Christie

A dokumentumfilm megtagadása: Rouch, Marker és Ruiz szemével 61

Ella Shohat–Robert Stam

Az ellenállás esztétikái 69

Trinh T. Minh-ha

A jelentés összegző keresése..... 83

Bill Nichols

„Megismerni téged...” Tudás, hatalom és a test..... 97

Laura U. Marks

Az érzékek memóriája..... 113

Szellemtörténeti kordiagnózisok

Válogatás Weiss János írásaiból

Weiss János

Szellemtudományi körkép az ezredforduló után 129

Weiss János

Büszkeség és büszkeségpolitika..... 141

Abstracts 149

SIC ITUR AD ASTRA 63. (2013)

CSAK JÁTÉK?

INTERJÚ

„A játék úgy szocializál, hogy nem szenvedünk közben”

Interjú Györgyi Erzsébet néprajzkutatóval,
a Kiss Áron Magyar Játék Társaság elnökével

TANULMÁNYOK

Moskovszky Éva: A kocka és a játéktábla

Haider Edit: A libajátéktól a Monopolyig.

A lépegető társasjátékok történetéről

Tóth I. János: Játékelmélet és történelem

Németh György: Ludi Caesarum – Caesarok játéka

G. Etényi Nóra: A kártyajáték mint politikai szimbólum a kora újkorban

Thierry Depaulis: A rulett eredete

Kovács Ilona: A szerencsejátékos Casanova

Kulcsár Krisztina: „...azt gondoltam, hogy ez nem Hazard Spiel”.

Tiltott és engedélyezett szerencsejátékok a 18. században

Térszabó Júlia: A játék szerepe a gyerekek fogyasztóvá válásában

Kerekes Amália – Teller Katalin: Aki másnak vermet ás...

A bécsi és budapesti lapok rejtvényrovatai 1916-ban

Molnár Dániel: Szocialista bohóckáderek. Kísérlet a bohóctréfák sematizálására

Kisantal Tamás: Játsszunk történelmet! A számítógépes játékok történelemkonceptiói

Bezsényi Tamás: Virtuális igazságot Magyarországnak! A számítógépes játékokban megjelenő magyar szerepek

SZEMLE

Heltai Gyöngyi: „A báb nem kér enni”. (Balogh Géza: A bábjáték Magyarországon.

A Mesebarlangtól a Budapest Bábszínházig)

Arató Anna: Játék és művészet az ókortól a középkorig.

(Isabelle Bardies-Fronty et al. (dir.): Art du jeu, jeu dans l'art. De Babylone à l'Occident médiéval. (Kiállítási katalógus: Párizs: Musée de Cluny)

Tarafás Imre: Gondoljuk újra a huszadik századot!

(Pierre Statius – Christophe Maillard (dir.): François Furet. Révolution française, Grande Guerre, communisme)



Korábbi számaink korlátozott számban, eredeti áron,
a szerkesztőség címén még megrendelhetőek:

- 3–4: *Iskola: intézmény – esély – érvényesülés* (600 Ft)
- 5–6: *A munkától a szociálpolitikáig* (600 Ft)
- 7–8: *Sport és testkultúra* (600 Ft)
- 11–12: *A város és társadalma* (950 Ft)
 - 13: *Női karrier: lehetőségek és elvárások* (800 Ft)
 - 14: *Vállalkozók – Cégek – Piacok* (800 Ft)
- 15–16: *Historiográfia: az eseménytől az időig* (1400 Ft)
 - 17: *Politika és hatalom a társadalomban* (800 Ft)
 - 18: *A kisebbségi magyarság társadalomfejlődése 1920–2000* (800 Ft)
- 19–20: *Rurális társadalmak* (1400 Ft)
- 21–22: *Clio és Psyche* (1400 Ft)
 - 23: *Kulturális minták és kölcsönhatások Európában* (1000 Ft)
- 24–25: *Nemzetépítés és régészet* (1500 Ft)
 - 26: *Utazók és utazások* (1000 Ft)
 - 27: *Vallás, felekezet, társadalmi stratégiák* (1000 Ft)
- 28–29: *Közép-Európa összehasonlító perspektívában* (1500 Ft)
 - 30: *Demográfiai viselkedés és lokális társadalom* (1000 Ft)
 - 31: *Történeti földrajz, a tér története* (1000 Ft)
 - 32: *Távolság – közelség* (1000 Ft)
 - 33: *A háború állapota* (1000 Ft)
 - 35: *Társadalomnéprajz: a textustól a sűrű leírásig* (1000 Ft)
 - 36: *Kollektívizálás és agrártársadalom* (1000 Ft)
 - 37: *Nemzet és nemzetépítés a 19. században* (1000 Ft)
 - 38: *A Magyar Királyság európai szemmel* (1000 Ft)
 - 39: *Kontroll alatt – könnyűzene a szocializmusban* (1000 Ft)
- 43. *A könyvtől az olvasóig* (1250 Ft)
- 44. *Életút-értelmezések* (1250 Ft)
- 45. *Városi terek – Városi térhasználat* (1250 Ft)
- 46. *Migráció – Emigráció* (1250 Ft)
- 47. *Nemzet és gazdaság* (1250 Ft)
- 48. *Az oszmán világ Közép-Európa peremén* (1250 Ft)
- 49. *Munkáslét a 20. századi Magyarországon* (1250 Ft)
- 50. *Kapcsolatok – Hálózatok* (1250 Ft)
- 51. *Zene – zene – zene* (1250 Ft)