

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, technikatörténeti összefoglalások pedig még napjainkban is túlsúlyban vannak a társadalomtörténeti fókuszú közelítésekkel szemben, noha a társadalomtörténettel és életmódváltozásokkal való összekapcsolódásuk miatt közöttük is található 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 írott 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 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 rendszerezének 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 sebesültet 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 környezete 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 előljáró sága is a növekvő lakosságú, tehát fokozódó szükségletű „gócpont” különféle terményekkel való jobb ellátása és forgalmának fejlesztése érdekében, a századforduló környékén kiépült helyi érdekű 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 időszaka 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 kisvonal 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 legtöbben 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 önéletírásának részlete: „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 belefargatta 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 fővonalon 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 Józsefnevel, 2009. január 23. Özv. Kiss Józsefne (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 pusztá 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-tól 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 ősziig 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 (integetés), 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 fővonali, 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 kisvasútjáról 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 találmányosságára 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 mozdonytűz 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 sebességkorlátozást 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 sörösuvegekkel adják a jelzést a kocsirendezőknek, a forgalmista meg fűtülős 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 hatásfok kedvéért illegális módszereket is kifejlesztettek: a mozdonyvezetők lefojtották *beosztott gépük* teljesítményét, vagy pedig az esti, kisforgalmú szerelvényekről – valamelyik állomáskezelő beleegyezésével – leakasztottak 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 ősztól 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 megszüntések 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 szerep körét 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 Józsefnéval, 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 hetényegyháza–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 technikatörténet 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 kisvonal 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 megkéskéve 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 indóhártól 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 népraajz 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.