

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, megfegyelmezett 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 fejezetcske 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 ellenérdekelt 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 megméréendő, egy par excellence szakkönyv, és durva, kategorikus (igen vagy nem) mérceként 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 fészítőerőre 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 vezettség 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 példákon 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 kocsis 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 vasútársaság 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 anyagkutatók 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 vázolja 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 áruházzól 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-emlékérmessé 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 ekkora, 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.).