

révén, melyekre a román gazdaságra jellemző elmaradottság, a diktatúra korának hiánygazdasága és a „protodigitális férfiak” hagyományos szerepeinek változása egyformán jellemző, mint „a munka” fogalmának kortárs világát önerőből maga számára újraformáló eljárás.

Gagyti tehát „a népi kultúra jövőjét illetően” kimondhatatlan, átfogó választ nem szándékozik

megadni (207.). Sem a „hanyaglás patetikus prognózisával vagy a nép eufemisztikus dicséretével” nem vállal szerepközösséget, helyette „a józan megfontolások és intenzív érdeklődés nyomát” kínálja nyárádmenti terepmunkája több évtizedes tapasztalataiból.

A. Gergely András

Ember és Gép a tájépítészeti históriában

Molnár Gergely: A vasút néprajza. A vasúthálózat hatása közlekedésre, életmódra, társadalomra Kecskeméten (1850–1980). Magyar Néprajzi Társaság, Bp.–Kecskemét, 2021 (Néprajzi értekezések 11.). 350 old.

Talán sosem volt ritkaságú, hogy az Erdélyi Múzeum egyazon számában két ismertető is ebben a tárgykörben fogant volna. Molnár Gergely (eredendően PhD-disszertációja) úgy rímél Gagyi József opusára, hogy tudásterületén, feltáró eszköztárában és célul tűzött értelmező apparátusában egyaránt erősen különbözik is a két mű. Ha Gagyi a földrajzi térséget nyárádmenti terepmunkája több évtizedes tapasztalataiból kínálja, Molnár a kecskeméti mozgásvilágra fókuszáltan vizsgálja – de míg előbbinél a „népi kultúra jövője” a „hanyaglás patetikus prognózisának” szemléje a jelenben, addig az alföldi közlekedési múltban s éppen a bács-kiskuni társadalmi világra koncentráló érdeklődéssel az intenzív vasúttörténeti hagyományfogalom köré csoportosítva szerveződik. S persze nem első opus ez a néprajztudományban, mely a közlekedés néprajzát a vasút talpfaira gördíti (emlékezetes Bali János és Máté György szerk. *Talpfák – néprajzi írások a vasútról*. ELTE BTK Néprajzi Intézet, 2008. kötete, ezt megelőzően a közlekedési eszközök és szállítás megannyi alapmunkája, Fél Edit, Hofer Tamás, Paládi-Kovács Attila, Kemecsi Lajos számos műve „a néphagyomány vonzásában” fogant tudástartományból hasonló célú és olykor merítésű is), de éppen a két, ember és gép viszonyrendjében

megragadható különbség az, ami indokoltá teheti a két könyv társítását. A választott viszonyrend azonban, mely Gagyinál egy publicisztikusabb tónus, a szociografikus közelkép révén tekint a kistáji átalakulás modernizációs kihívásainak kulcskérdéseire, Molnár esetében sokkalta inkább a „szokások, hagyományok, kikapcsolódás” kulcsszavakkal körülírható változástörténet patetikusabb prognózisával megoldott – jöllehet mindkettő a kulturális antropológia vonzaskörével teszi hitelessé feldolgozó érdeklődését. Talán mindkét mű az etnográfia felől indítja érdeklődését, és az antropológia jelzőjével minősíti terepkutatási szemléletét, de Gagyi esetében az olvasó alkalmasint inkább érzékeli a változásvizsgálat keretében zajló megismerési dilemmák kutatóra gyakorolt visszahatását és a jelenkorra hangolt jelentéstartalmat, míg „a mozdonyfüstös néprajz” megjelenítési körében dominánsabb a technikatörténet leíró, szűkebb spektrumban „a vasút hatásrendszerét” bemutató technokulturális gazdálkodás- és közlekedésnéprajzi kultúrakutatás, mely egyként kihát az életmódok, települési és gazdálkodási kultúra, a népi kultúrában a modernizációt pozitív jövőképpnek tekintő értékrendekre „az anyagi kultúrakutatás és társadalomnéprajz szempontrendszerébe illeszkedő” aspektusban.

A. Gergely András (1952–2023) – politológus, kulturális antropológus, az Eötvös Loránd Tudományegyetem Társadalomtudományi Kar és a Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskola oktatója; szerkesztő, a Magyar Kulturális Antropológiai Társaság volt elnöke, Budapest

„Mióta létezik vasútnosztalgia? A 175 éves magyar vasút legalább 175 szempontból hatott a vidéki és városi életre. Az olvasó az első hazai vasútnéprajzi monográfiát tartja kezében, amely a vasútépítések kezdetétől a jelenkor kapujáig kíséri figyelemmel vasút és ember szerteágazó kapcsolatait. A vaspályák átalakították a gazdálkodást, kibővítették az árucserét, modernizálták az életmódot, formálták a település és a táj képét, megváltoztatták a társadalom működését. A kötet bőséges példatárát sorakoztat fel a vasút és a vonat néprajzi jellegzetességeiről Kárpát-medence-szerte, és különös figyelmet szentel a szerző szülőföldjét jelentő Kecskemétnak és a Duna-Tisza-közi homokhátság vidékének” – szól alaphangon a kötet hátoldali ismertetője. Az előszót komponáló Bali János utal is erre a már „mozdonyfüst mentes” korosztályi attitűdre, a dízelmozdonyok varázsvilágának végét előlegező búcsú pillanataira, amikor a kisvasutak már leginkább kiránduló- és turistavonatokká lettek, kistáji hatásuk pedig összekapcsolódott a nagypályás „személy- és árumozgás” jövőjével, miközben egyes tájakon még tapasztalati valóságként van jelen. Ez a tisztelgő, emlékéllító attitűd Gagyi munkáját is jellemzi, de míg Ő a gép és nép viszonyában a személyes tudás és alkalmazkodási választék hangsúlyait emeli ki, Molnár könyve „a vasutak népi kultúrájával” foglalkozó munkák között is összefoglaló, a „mérnöki innovációhoz” kapcsolódó kérdésköröket tárgyalja történeti dimenziók között. Mindketten bekapcsolnak adattári anyagot és fotókat, vallomásos szövegrészeket és kutatási vagy összegzési célokat, olykor személyes indítatások egyénemely hatását is.

Molnár tehát a tudásminőség terén nem téve meg a kompromisszumos gesztust – hogy ugyanis egyszerűen csak vasúttörténettel foglalkozna –, elszánt szándékkal építi kötete hét nagyobb fejezetét, bevezetőjét és mellékleteinek sokaságát arra a lépésekre, melyben a közlekedés és fuvarozás kultúrája a technológia modern kori keresztmetszetében vizsgálható. Célkitűzése és módszerei a bevezető fejezetben éppúgy, mint a vasút megjelenését illusztráló közelítésben, a néprajzi kutatásokban vagy rokon tudományokban, éppen a gazdálkodásban

és kisiparban, kereskedelmi formákban, gazdálkodáságazati és áruforgalmazási kérdéskörökben rejlő folyamat illusztrálását részesíti előnyben, hogy azután rátérjen a kézművesség, kisipar, személyi közlekedés és mobilitás egyre szélesedő ágazatára, „a vasúti utazási szokások néprajza” és a vasútállomások néprajza kérdéseire, majd ezt folytassa az életmód innovációival, az építkezésre, lakáskultúrára gyakorolt hatásokkal, a vasúti időmérés módjaival és a köznépi időszemléletre gyakorolt hatásaival összefüggő kérdésekkel, mindezek hatásaival a táplálkozás, viselet, sport, egészségügy, közbiztonság és közigazgatás, hírközlés és kommunikáció, vallás, turizmus kulturális összefüggéseire, vagyis „a vasút tájformáló tájszervező hatása és a közvetett hatások a határkép-módosító” szerepére. A mellékletek, forrásjegyzékek, szakirodalom, statisztikai és levéltári anyag a térképekkel és fotókkal, szabályzatokkal és adatközlésekkel mintegy félszáz oldalnyi, de a kötet egésze ténylegesen is e kölcsönhatások, vonzások, fejlesztések és környezetváltozások alapkérdései, történeti felé vállalt elkötelezett monografikus összegzést. Azzal, hogy „a vasút hatásrendszerét mutatja be a gazdálkodás, életmód, település, népi közlekedés és társadalomnéprajz vonatkozásaiban, kísérletet tesz a népi kultúra vasútszempontról vizsgálataira az anyagi kultúrákutatás és társadalomnéprajz szempontrendszerébe illeszkedve. A munka lényegi célja minél részletgazdagabban bemutatni, miként érintette meg a vasút a köznépi kultúrát és társadalmat, illetve hogyan hatott vissza a használat a vasútra...” – írja saját művéről, megvédett doktori értekezése felhangolójában. Izgalmas, ahogyan a városhatár és a tanyák, külsőségek, csomópontok, vonzásokörzetek, bejárat távolságok, munkavégzés, ingázás, sőt önálló fejezetként a vasutas társadalom kialakulásának, szerepváltozásainak áttekintése is a változásvizsgálat tárgyává lesz. Célja volt, és megvalósult feladatként tekintett a leíró és elemző aspektusra egyaránt, így vált a kötet részévé „a vasutak által játszott hatások rendszerezése, szintetizálása; valamint kitekintés, távolabbi összefüggések, kutatási irányzatok megjelölése a rendelkezésre álló szakirodalom és az áttekintett forráscsoportok alapján. Ehhez adódnak

hozzá a részletes leíró és elemző kutatási eredmények. A kutatás fontos feladata volt a Kecskemét határában található vasúti és kapcsolódó közlekedési létesítmények részletes bejárása, felmérése, dokumentálása. E vizsgálatokhoz a történeti források és a személyes emléanyag összekapcsolása, egymást kiegészítő kezelése volt a lepraktikusabb. Fontos forrásokat jelentettek továbbá a statisztikai anyagok, levéltári-adattári dokumentumok, menetrendek, sajtóforrások, tárgyi hagyatékok. A dolgozat anyagának több mint fele ugyanakkor saját, 2010–2014 között végzett terepmunkán alapszik. A kirajzolódó gazdasági-társadalmi képet árnyalja a rokon tudományterületek szakirodalmának használata, a nemzetközi szakirodalom bevonása pedig távlatot ad neki. Jelen vasútnéprajzi kutatások a szórványos előmunkálatok után az utóbbi néhány évben megélelénkült szervezett kutatómunkához és muzeológiai érdeklődéshez kapcsolódnak hozzá”. A részletek kifejtése persze nem lehet a recenzens feladata, de hárító gesztusát jóvátenni szándékozva fölhívja a figyelmet a doktori értekezés elektronikus elérhetőségére: <https://docplayer.hu/2476177-1-eotvos-lorand-tudomanyegyetem-bolcseszettudomanyi-kar-doktori-disszertacio-molnar-gergely-a-vasut-hatasa-a-kozlekedes-re-arumozgasra.html>

Életmód, közlekedés, szállítás, gazdaság, eszközök, szervezeti formák, tájbelakási és tájhasználati módok... – erendően is klasszikus néprajzi, etnográfiai, etnológiai tárgykörök. Molnár Gergely munkájában bizonyossággá lett az is: lehetséges a technológiatörténet, a közlekedési utak és közúti motorizáció mellett a „vasúthoz kapcsolódó átmeneti munkásrétegek”, a „vasút és a közép közötti konfliktusok”, a vasúti közlekedéshez közeli társadalmi csoportok, vasutaspályák, szertartások és rítusok, röviden tehát géprajz és néprajz találkozási pontján olyan kutatási tárgykört megjelölni, melyben a vasúti közlekedés néprajzi hatásai változó korok tükrében és még változóbb társadalmi kölcsönhatásokban mutathatók fel. Molnár Gergely értekezése ezt látványosan megtette. Ezzel pedig talán a jövőendő etnológiai szempontok kialakításához is hivatkozási alapot teremtett, s ha nem is éppen „talpfákat rakott le”, de a turizmusban, társadalmi közlekedésben és kultúrák közötti átmenetekben rejlő kutatási szempontokat rögzítette oly módon, hogy azoknak muzeológiához, történeti összehasonlításához, szokásnéprajzot kibővítő viselkedésmódokhoz akkor is meghatározó közük van, ha csupán a magyar Alföld egy mozgáshatárát jelölte meg kutatása tárgyaként.

A. Gergely András

Megkomponált díszek a kultúra szövetén

Bodó Julianna (szerk.): Szimbolikus térhasználat. Székelyföldi változatok. KAM Regionális és Antropológiai Kutatások Központja–Státus Kiadó. Csikszereda, 2021. 378 old.

A romániai államszocializmus hosszú évtizedeit követő rendszerváltást követően ismét alkalom adódott a szabad gondolkodásra, önkifejezésre mind egyéni, mind társadalmi szinten. A nemzeti kisebbségek számára új lehetőségek nyíltak szimbólumaik használatára, hagyományaik gyakorlására, identitásuk megerősítésére. A székelyföldi emlékműállítás gyakorlata is ebbe a folyamatba írható bele. A különböző településeken egymást követik azok az ünnepségek,

amelyek során az adott nemzeti kisebbség szimbolikusan újra elfoglalja a tér egy kijelölt szeletét, hogy emléket állítson egy számára fontos történelmi szereplőnek vagy eseménynek. A *Szimbolikus térhasználat. Székelyföldi változatok* című kötetben szereplő tanulmányok ezt a jelenséget járják körül, és vizsgálják az emlékműállítási folyamatok antropológiai hátterét, valamint a lokális/nemzeti identitásépítési attitűdöket.

Tőke Sugárka (1996) – doktorandusz, Kolozsvári Babeş-Bolyai Tudományegyetem, Hungarológiai Doktori Iskola, Magyar Néprajz és Antropológia Intézet, t.sugarka@gmail.com