

GAGYI JÓZSEF

PROGRESSZIÓ, REGRESSZIÓ, TERMÉSZET



Talán igaz: ember és gép együttélésében a korszakhatár nem az, amikor új, önmozgó gépszerkezetek jelennek meg, hanem az, amikor felmerül a gondolata annak, hogy a gép egyenrangú lehet az emberrel: átalakulások, fejlesztések nyomán lesz nemcsak erős, gyors és ügyes, hanem tagadhatatlanul emberi mértékben intelligens.¹ Mert akkor már nem gépről beszélünk, hanem egy saját természete szerint evolváló fajról.

De addig nincs gond, hiszen ismerjük a gépeknek a természetét.

Az ember természetéből következik, hogy naturából kultúrát teremt, gazdálkodik. Mezőgazdaság nem létezik gépesítés nélkül. A gyűjtögetés történhet csupasz kézzel, a mezőgazdasághoz talajművelő, betakarítást végző, terményt szállító eszközök kellenek. Az emberiség már a mezőgazdaság kezdete előtt ismerte az egyszerű gépeket: az emelőket, a lejtőt, a csigát meg azt a gépet, ami nélkül nem létezhet a leg egyszerűbb földművelés sem: az ekét. Az ásóra, a kapára, a kaszára, a függőlegesre és vízszintesre állított két ek együttesére, az ekére nem úgy szoktunk gondolni, hogy ezek gépek. Pedig azok: emberi vagy állati izomerő felhasználásával mechanikai munkát végző munkagépek. Aki úgy vélekedik, hogy a gép a modern gépkorszak szülöttje, az másfajta gépre gondol: az önjáró erőgépekre. Ezek megszületése, majd elterjedése teremtett modern ipart, változtatta meg

A kialakuló természetesség, megszokás, a mindennapok rituális géphasználata biztonságérzetet ad, elfojtja a szorongást.

lassan a mezőgazdasági termelést, és formálta át a mezőgazdasági munkát végző, mezőgazdaságból élő népességet – például a közelmúlt parasztságát, a tradicionális falu világát.

Ez a falu az erőgépeknek a szántóföldeken való megjelenésekor már egy olyan tájban helyezkedik el, amelyen át megépültek a technikai-társadalmi progresszió követői: a vasútvonalak és a vasúti civilizációt saját környezetükben terjesztő vasútállomások. A vasút technikatörténeti újjítást jelent, több, mint gép: gépi rendszer, az egyre használhatóbb, nagyobb erejű, gazdaságosabb mozdonyok, valamint a mozgó (mozdony, vagonok) és stabil (vasúti infrastruktúra: sínek, vasúti pálya) részek egy géppé való egyesítése. Ennek továbbfejlesztett változata a mai szárazföldi közlekedési hálózat: „Attól a pillanattól, hogy a közúti közlekedési eszközöket már nem lovak húzzák, hanem Ottó-motor mozgatja, az utak egyre inkább olyan kemények, simák, vízszintesek és egyenesek, mint a vasúti sínek. Az aszfaltozás és betonozás révén a 20. században eléri azt a színvonalat, amelyre a 19. században a vasút jutott. Ezek az utak a szó hagyományos értelmében már nem utak: Németországban az 1930-as években a kizárólag gépjárművek számára épített modern utakat már *autópályáknak* hívják, és a Birodalmi Vasút kezelésében állnak.”² Vasúton és utóbb az autópályán a természetes szabálytalanságot felváltja a mechanikai szabályosság gépi egyformasága, nyilvánvalóvá lesznek a gépesített fejlődés, a mobilitás világváltoztató hatásai.

Az együttélés

■ Példáim a továbbiakban az ember-gép együttélés erdélyi, vidéki történeti folyamataiból valók. Volt tehát már vasút, és érkeztek az erőgépek. Erdélyben 1895-ben történt egy olyan nagyobb összeírás, amelyből kiderül, hogy a 100 holdnál kisebb gazdaságokban 535 szóró vetőgép és 4006 sorvetőgép van – és nincs ezek között a paraszti társulások, gazdakörök által vásárolt és működtetett gépek száma. Aratógép ekkor 509 van, de csak 135 van közülük a 100 holdnál kisebb gazdaságokban. Elégé elterjedtnek mondható a cséplőgép: 1451 (és az ezeket hajtó gőz- vagy robbanómotoros erőgép), emellett „lovasszéplő” 4285 darab. Egyed Ákos konklúziója: „Végül is a gépi cséplés a századfordulón általánossá vált, s kivételt ez alól csak a magas hegyvidékek, illetve bizonyos elmaradt szegény gazdaságok képeztek. A későbbiekben a géppark tovább bővült: 1915-ben már 3872 gőzcséplő, 1768 motoros cséplőgarnitúra és 3198 járgányos cséplőgép dolgozott. Ekkorra a cséplés (magnyerés) technológiája teljes mértékben átalakult: technológizálódott.”³ Az 1895-ös összeírás adatai mutatják az egyes nagybirtokok gépi ellátottságát is: például Bethlen Árpád gróf bonyhai birtokán 1 lokomobil, 2 járgányt (...), 4 vetőgépet, 5 rostát, 54 ekét írtak össze.⁴

Az elterjedés, már csak a folyamat lassúsága miatt is, huzamosabb együttélést jelentő átmenetet eredményezett: „Hosszú évtizedekig együtt élt a régi és az új technika, a hagyomány és az újítás. (...) 1895-ben Erdély-szerte egy időben arattak kézisarlóval, kaszával, marokrakó aratógéppel és kéveköti aratógéppel.”⁵ A géppark fokozatosan kiegészült a szántóföldi gépek mellett a közúti járművekkel: a század közepén, az második világháború előestéjén, 1938-ban Csík megyében 216 önmeghajtású jármű közlekedett (ebből 125 személygépkocsi, a többi teherautó, autóbusz, traktor, motorbicikli). Maros megyében 560 (227 személykocsi), Udvarhely megyében 170 (68 személykocsi), Háromszék megyében 333 (91 személykocsi) ezek száma. Tehát az akkori Székelyföldön nem volt több 511

személygépkocsinál és 1279 motoros járműnél. A fejlettebb, urbanizáltabb Brassó megyében ugyanekkor 767 személygépkocsi, összesen 1323 gépjármű közlekedett – több tehát, mint a Székelyföldön együttvéve. Ugyanekkor Romániában 41 180 (25 350 személykocsi) a gépjárművek száma. A második világháború után a személygépkocsi-állomány csak 1965 után éri el ezt a számot.⁶

1945 után, az új rendszer körülményei között a vidék átalakulásának romániai, de kelet-európai sajátossága: előbb terjedt el, vált általánossá a politikai-gazdasági átalakulás, a szocialista gazdálkodás szempontjából oly fontos traktor, mint a gépkocsi. Emiatt a kollektivizálás időszakában, majd a termelészövetkezetek (téészek) fennállásának első esztendeiben ez volt a legfontosabb, legelterjedtebb gépe a vidéki tájnak. Nem volt szüksége modernizált útra, csupán adminisztrációs-karbantartási központokra – ezek voltak a gép- és traktorállomások. Romániában a második világháború után kezdődött a traktorgyártás, az államosítás évében, 1948-ban 10 189, 1960-ban 40 194, 1970-ben 107 209, 1985-ben 184 409 a számuk. 1989 után ez a szám folyamatosan gyarapodott, 2022 végén 237 273 traktor működik Romániában, ebből 235 266 van magántulajdonban.⁷

Romániában a személygépkocsi-tulajdonosok száma igazán 1970 után kezd növekedni. 1970-ben 6,4 gépkocsi jut 1000 lakosra (a valószínű gépkocsiszám 142 420), 1980-ban 28,9 (634 950 gépkocsi), 1985-ben 41,7 (947 600), 1989-ben 50,3 (1 164 500). Az ezutáni éveket a robbanásszerű növekedés jellemzi, 1997-ben ezek a számok: 108,5 (2 447 087) (hét év alatt megduplázódik a mennyiség), 2002-ben 137,1 (2 973 390).⁸

A lokális elterjedéseket vizsgáló esettanulmányokból lehet következtetni az elterjedés helyi ritmusára, a használat mindennapi variánsaira. Vajda András a Maros megyei Sáromberkén vizsgálta igen részletesen a motorizáció kérdéseit, a traktorok, mezőgazdasági gépek, személygépkocsik elterjedését. Az első traktort az 1930-as évek végén vásárolta egy kisbirtokos. A szocializmus éveiben az állami beruházásoknak, kiutalásoknak köszönhetően az állami gazdaság, a mezőgazdasági gépállomás, a kollektív gazdaság traktorállománya folyamatosan gyarapodott, a rendszerváltás idején 19 traktor és 4 kombájn (arató-cséplő gép) volt a településen. Ezután megkezdődött a traktorok magántulajdonba kerülése, 2000-es évek végén már megszűntek a traktorokkal dolgozó állami intézmények, és a magántulajdonban levő traktorok száma 32–35 között volt. Az arató-cséplő gépek száma előbb megnőtt, hiszen Nyugatról hoztak be használt gépeket, majd csökkent, a 2010-es évek végén mindössze 5 volt a településen.⁹ Ekkorra a gazdasági vállalkozókként dolgozó családok már jelentős saját gépparkkal rendelkeznek. Kinda István egy Kovászna megyei „jól felszerelt családi gazdaság” gépeit leltározta fel, ezek a következők: „kicsi és nagy traktor, kicsi és nagy remorka, kicsi eke, kétvágatú eke, kultivátor, pityókaültető, pityókaszedő kombájn, töltőgető, műtrágyaszóró, permetező, pergető, rosta, szénaösszeverő, kaszógép, vetőgép, trágyahordó (ezt leginkább ladewagennek nevezik), fejőgép, malom, répaőrölő, nagyborona, csillagborona, 2 kocsi.”¹⁰

Sáromberkén a Teleki grófoknak már az 1940-es évek elején volt személygépkocsijuk, de a lakosok tulajdonában csak az 1960-as években jelennek meg – az első egy használt szovjet gyártmányú Pobeda. Sáromberkén az 1980-as évek végén már 27 gépkocsi volt, nagyobbrészt Dacia márkájúak. Az 1990-es évek végére megduplázódott a gépkocsik (leginkább Nyugatról behozott, használt gépkocsik) száma, a 2010-es évek közepére ezt a számot 190 körülire becsüli a szerző.¹¹

Vidéki környezetben a modern kori gépekhez való viszony felgyorsuló változását a traktor megjelenése indította el. A traktoristák, gépészek tudása és magatartása, működése teremtette meg a feltételeket a gépi világ kiterjedésére, használatba vételére. Ahol megalakultak a kollektív gazdaságok, ott a gépesítés tervezett, országos folyamatba illeszkedett. Ahol nem, ott valójában csak rejtve, egyéni utakon szivárgott be a szakértelem, alakultak ki a társadalmi használat új formái. Kollektivizált vidéken a géppel kapcsolatos tulajdonosi viselkedés csak a személygépkocsik megjelenésekor alakulhatott ki. A szocialista rendszerben a személygépkocsi-használat köré politikai megfontolásokból tiltások és korlátozások hálója szerveződött. A gépkocsivásárlást szigorúan szabályozták, majd a nyolcvanas években a mozgási lehetőségeket is rendeletileg korlátozták. Viszonylag későn, a hetvenes években a városi, a nyolcvanas évektől kezdve pedig falusi környezetben válik megszokottá az autózás, és kiépül, majd 1989 után kiteljesedik az autóhasználat segítségével egy mobilis, a kommunikációs és szociális lehetőségeket kibővítő, individuálisabb életmód.

A gépekkel való együttélés vidéki környezetben a 20. század hatvanas éveiben válik tömegjelenséggé, és ez a villamosításnak köszönhető. A háztartásokban megszorodtak a villanymeghajtású gépek, a mindennapokban használatuk elterjedt, meghatározóvá vált. A hatvanas-hetvenes évek Romániájában létrejön egy új, addig nem létezett technikai szerkezet, ennek működtetésére intézményi háttér és intézményi működés, ennek eredményeképpen pedig egy új napi tevékenységrend és új időbeosztás. Létrejön a villamosított ország, a villamosított települések, otthonok összegződése: létrejön egy visszafordíthatatlan történelmi folyamatban a mindennapi, modern technikai-társadalmi környezet. Jobban mondva: elkezdődött egy még premodern elemeket őrző vidéki társadalom és egy, a modernitáshoz való igazodást diktáló szerkezet együttélése. A szakirodalom megegyezik abban, hogy az elektromosság a modernizáció jelképe.¹²

Romániában az elektromos háztartási gépek gyártása a szocializmus éveiben fejlődött ki.¹³ Vidéken, például az általam vizsgált Nyárádmentén a villamosítás csak 1962-ben kezdődött, leszámítva Nyárádremete község néhány települését. A falvak villamosításának ütemét a tartományi, majd megyei statisztikák mutatják: a Villamossági Vállalat körzetében 1962-ben 67 olyan település volt, ahol már működött az áramszolgáltatás.¹⁴ 1962 és 1972 között évente átlag 50 faluba vezették be az elektromos áramot, ennek következtében 1972-ben 404 villamosított település volt, ezek száma 1989-ig 435-re gyarapodott – de az akkori körzetben még ekkor is volt 21 olyan település (0,44%), ahol nem volt villanyáram.

A villanyhálózat infrastruktúrájának gyarapodása, folyamatos modernizálása volt a feltétele az otthonokban megjelenő háztartási eszközök használatának: rádiókészülékeknek, villanymelegítőnek (rezsónak vagy radiátornak), mosógépnek, vasalónak, hűtőszekrénynek, porszívónak és tévékészüléknek. Egy igen általános keretbe illeszkedik mindez: a gépeket gyártják, árulják, kívánatos a megszerzésük, a fogyasztási feltételek kialakulnak, a fogyasztói mentalitás megerősödik. A hatvanas évektől a házasság anyagi megalapozása egyre fontosabb lesz, a fiatal családok indulásakor alapfeltétel az új ház (leginkább kockaház, majd a hetvenes évek közepe felől emeletes ház vízvezetékkel, fürdőszobával), illetve a modern, gépesített (villamosságot használó gépekkel felszerelt) háztartás. Elmondható, hogy ez volt az a történelmi helyzet, amikor már minden vidéki család, amely villanyhasználó volt, géphasználó is lett egyben. Ekkor találtak „a kapun belül” ezek a progresszív bűvöletében gyarapodó családok a varázst megtörő regresszió jelenségével.

Robert Silverstone használja a familiarizáció fogalmát.¹⁵ Legáltalánosabb értelemben ez a használat egyéni formáinak kialakítása; akárcsak az egyes embereknek, a tartós fogyasztási cikkeknek, így a Silverstone által is említett gépkocsinak meg az általa vizsgált televízióknak is élettrajza (biográfiája) lesz. Még mielőtt megvennék, a tárgyat elképzelik, a (fizikai és érzelmi) „helyét” kialakítják. Sokkal többről van szó, mint a tárgy teljesítményének megvásárlásáról. Amikor vásárolnak, akkor azt a tárgyat veszik meg, amelyik hosszú ideig működve gondmentesen beilleszkedő hasznos „családtag” lesz.

Silverstone folyamatról beszél: a tárgynak a jelentéseit a fogyasztók kialakítják, majd átalakítják. Az eredmények nagyon eltérőek lehetnek, hiszen egyesek több, mások kevesebb felkészültséggel, türelemmel, anyagi és időáldozattal végzik ezt a munkát. Egyes tárgyak, egyes jelentések, egyes működési módok jobban beilleszthetőek a családi szerkezetekbe, mások kevésbé. Igen sokrétű és időigényes tehát ez a folyamat, melynek eredménye, hogy egy társadalmi csoport (egy család, de lehet egy szervezet, intézmény is) a technológiai tárgyakat és jelentéseiket saját kultúrájukba, vagyis saját tér- és időhasználatukba, saját értékrendszerükbe illesztik. A végeredmény: a használat, „életben tartás” egy családi/szociális egységbe integrálódik, a mindennapi rutin része lesz, a tárgyak mintegy beleolvadnak a családi mindennapok hátterébe. Természetesen a vágott, majd üzembe helyezett, kulturálisan illeszkedő gépek¹⁶ fáradhatatlanul végzik hasznos munkájukat – mindaddig, amíg el nem romlanak.

Románia falvaiban későn, a hetvenes évek elején kezdődött, és elhúzódott a személygépkocsi familiarizálásának folyamata. Úgy látszik, hogy vidéki környezetben jelenleg a legfontosabb, leghasznosabb, legnagyobb társadalmi súllyal rendelkező gép: a végre sokak számára – a fiatal generáció tagjainak általánosan – elérhető gépkocsi. A mai vidéki társadalomban a késői motorizáció és a korai komputerizáció „versenyének” egyértelmű nyertese ma a gépkocsi. Ebben a környezetben az atomok még mindig fontosabbak, mint a bitek.

Döbbenet, szorongás, félelem

■ A regresszió fogalmát a kultúrakutatás fogalomtárába Hermann Bausinger emelte be, amikor egy, a népi közegben a gépekhez való viszonyulás meghatározó jelenségéről beszélve a progresszió-regresszió fogalom párt használja.¹⁷ A gépek első megjelenése által kiváltott döbbenetről van szó. Suba Ferenc nyáradszeredai traktorista, gépészmester például így beszél az első traktorral való találkozásáról: „hej, mikor megláttam, hát mondom, 5-6 éves lehettem, nézem, mejen, hát hogy az Istenbe mejen, se ló előtte, se tehen, se semmi, s hát hogy mejen, egy nagy vasdarab csak, s pufog s mejen. S ez úgy felizélte a fantáziámat, nem tudtam elképzelní, hogy mi dohog benne, s az viszi, hogy avval mejen, hát mi van benne.” A döbbenet elmúltával kialakult egy sajátos, új, a gépeket használó, a technikával együttélő ember világát alapvetően meghatározó állapot. Ennek jellemzője Bausinger szerint „a technikához fűződő kapcsolat rituális magától értetődése”.¹⁸ A hangsúly a rituális gyakorlaton van, ez pedig a megjelenő gépek begyakorolt, gondmentes használatát jelenti – mindaddig, amíg a gép működik. Ha megáll, nem indul, elromlik, és a biztonságot adó, gördülékeny rituális gyakorlat megszakad, akkor hirtelen úrrá lesz rajtunk a tehetetlenség kiváltotta szorongásnak és a világ felsejlő pusztulása ősi félelmének megrázó érzése. Kiderül: a modern világ géphasználatának mindig van varázsa, titka, átláthatatlan di-

menziója. Hiszen tapasztalható, hogy „egy nagy vasdarab, s pufog s mejen” – de kérdés, hogy vajon mi az, ami mozgatja? És ha megáll, akkor hogyan lehet elindítani, újra életre kelteni? Mit kell tenni a gépesített háztartásban, ha ezek a látszólag kezes gépek adott pillanatban már nem működnek, ha elromlanak? „(...) a regresszió kiindulópontja legtöbbször nem más, mint a technika csődje, a megzavart, szétért technikai folyamat” – írja Bausinger.¹⁹ A mai ember jól felszerelt otthonában nem az őstermészet fenyegetéseivel áll szemben, hanem a civilizációja teremtette környezet igencsak fenyegető csődjével kell számolnia. A technikai civilizáció mélyén ott lapul, mintegy árnyékként, a kezdetek óta a gépek lázadásának rémülete, az uralhatatlanná váló gép romboló erőitől való félelem. A megjelenő, elterjedő erőgépek, majd a ma egyre intelligensebb digitális gépek korszakában a kisszámú szakértők körén kívül álló, géphasználó laikusok tömegének alapvető jellemzője vidéken, de nemcsak, hogy a regresszivitással megfertőzött progresszió világában élnek.

A laikusok géphasználata nem a tiszta racionalitás világa. Megdöbbentő módon újra és újra tetten érhetőek a régről ismert „mágikus magatartásmódok és reakciók”.²⁰ Ugyanis kialakult egy sajátos, régebben nem létező, a technika világára jellemző – a tervezők, mérnökök, a racionalitás elkötelezett hívei szeretik azt mondani, hogy ha sorozatos, akkor is kivételes – állapot, a használat megszakadásának kétségbeejtő tapasztalata. A sok gép ugyanis nem jelenti azt, hogy az emberek tömegei váltak szakértőkké, bár ezek száma is megsokszorozódott. A gépek elterjedésével a géphasználó emberek legnagyobb része érhető módon csupán felhasználóvá vált, különösebb kiképzés meg előtanulmányok nélkül. A mindennapi, például háztartási használatra tervezett gépek a minimális gondozást igénylő kezelésem meg a gombok és kapcsolók helyes használatán kívül nem igényeltek speciálisabb ismereteket. A villamosság elterjedése óta elegendő számú különböző gép halmozódott fel a vidéki otthonokban is ahhoz, hogy újra és újra kiderüljön: a használat sosem problémamentes, ennek fázisaihoz köthetőek, ezekben tapasztalhatóak a tovább élő „mágikus magatartásmódok és reakciók”. A tevékenységeket ez jellemezte leginkább: az ingamozgás az egyre tömegesebbé váló technikai eszközök rendeltetésszerű, rituális használatára és a technika (elkerülhetetlennek tűnő) csődje kiváltotta regresszív viselkedések között. Ez egyszerre jelentett időbeli visszacsúszást, amikor az előző korszak egyszerű eszközeihez vagy előző generációs gépeihez és géphasználati módjaihoz, jól ismert helyzetükhöz folyamodtak, ebben keresve megnyugvást és ebben találva biztonságot, de jelentette ugyanezekből a célokból bizonyos régóta ismerős, esetleg már nem adekvátnak (babonának) gondolt formai elemek (mágikus formák, pl. imádkozás, szerencseszámok) újraalkalmazását is. A technika ismerős-ként kezelt világa valójában jórészt ismeretlen: a laikus számára az előreláthatatlan, kiszámíthatatlan véletlenek csapdáival van tele.²¹

A kialakuló természetesség, megszokás, a mindennapok rituális géphasználata biztonságérzetet ad, elfojtja a szorongást. De nem tudja meggátolni, hogy a technika Bausinger által említett csődje, a leállás, a baleset ne okozzon rémületet, sokkot, esetleg traumát, összességében pedig regressziót. Erre gondolni, a szorongást oldani, legalábbis enyhíteni kell: a gép lehet intelligens, akarata is lehet, érezhet is, de csak megnyugtatóbb az, ha úgy gondolkozunk róla, hogy: mutuj. Egy vadadi nyugdíjas traktorista mondta a traktorhoz való viszonyáról: „A gép... hááát... a gép az mutuj! Az nem érzi, hogy mi történik rajta, az nem látja, hogy mejen, s te közben mit csinálsz, s hogy csinálod, az húz, az megy, s

te irányítod, az mutuj. Pontosan, mint az állattal, a géppel is az van.” Mert mind-
eddig úgy tapasztaltuk, hogy ez a természetük. Akár az oly hasznos és kedves
háziállatoknak, amelyeket magunkhoz idomítottunk, szerethetők, jól szolgál-
nak, de igaz, hogy néha kezelhetetlenné válnak: „megkutyálják magukat”, „be-
léjük bújjuk az ördög”.

■ JEGYZETEK

1. Akárcsak más, ma igen gyakori, hasonlóan sommás kijelentések esetében, itt sem foglalkozom az intelligencia meghatározásával.
2. Kiemelés az eredetiben. Wolfgang Schivelbusch: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2008. 29.
3. Egyed Ákos: *Hagyomány és változás az erdélyi falu életében a kapitalizmus korában*. In: Egyed Ákos (szerk.): *Falu, város, civilizáció. Tanulmányok a jobbágyfelszabadítás és a kapitalizmus történetéből Erdélyben. 1848–1914*. Kriterion, Bukarest, 1981. 219.
4. Szabó Árpád Töhötöm: *Gazdasági adaptáció és etnicitás. Gazdaság, vidékiség és integráció egy erdélyi térségben*. Nemzeti Kisebbségkutató Intézet – Kriza János Néprajzi Társaság, Kolozsvár, 2013. 70.
5. Egyed: i. m. 213.
6. Az 1938-as adatok forrása: Anuarul Statistic al României 1939 și 1940. Institutul Central de Statistică, București. 516–517. Az 1990-es Román Statisztikai Évkönyv (Anuarul Statistic al României, 1990) szerint 1970-ben 6,4 személygépkocsi jut ezer lakosra. Ebből az adatból lehet arra következtetni, hogy rendkívül alacsony volt a hatvanas évek közepén a két világháború közötti állapothoz, de a szomszédos, nyugatabbra fekvő, saját személygépkocsi-gyártással rendelkező szocialista országokhoz képest is a szám.
7. Anuarul Statistic al României 2022. Institutul Național de Statistică București, 2022.
web: https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/anuarul_statistic_al_romaniei_carte-ed.2022.pdf (2023. 12. 10.)
8. Az 1990-es és 2003-as Statisztikai évkönyv adatai nyomán számolt mennyiségek.
9. Vajda András: *Változó létformák vidéken. Egy Maros menti falu gazdasági-kulturális szerkezetének átalakulása*. L' Harmattan–Kriza János Néprajzi Társaság, Budapest–Kolozsvár, 2019. 86–87.
10. Kinda István: *Kontrasztok. Gazdálkodási minták két székelőföldi régióban*. Kriza János Néprajzi Társaság–Székely Nemzeti Múzeum, Kolozsvár, 2017. 229.
11. Vajda: i. m. 92.
12. Ispán Ágota Livia: *Faluvillamosítás Magyarországon 1945 után*. Múltunk 2012/2. 123.
13. A csúcscévek az egyes gépkategóriák gyártásában: mosógép 1982-ben 371 ezer darab (1960: 38 000), hűtőszekrény 1989-ben 470 ezer darab (1960: 11.000), porszívó 1988-ban 173 ezer darab (1960: 5.000), rádió/rádiókazettófon 1980-ban 863 ezer darab (1960: 167. 000), tévé 1980-ban 541 ezer darab (1970-ben, a gyártás első évtizedének végén 280.000). Forrás: Anuarul statistic al României 1990. Institutul Național de Statistică, București 1990. 592–593.
14. *Un secol de electricitate 1898–1998 Țirgu Mureș* (a Maros Megyei Villamosági Vállalat kiadványa, kiadó, hely, év nélkül).
15. Roger Silverstone: *Televiziunea în viața cotidiană*. Polirom, Iași, 1999.
16. A beillesztés egy apró momentum: a tárgyak nevet kapnak. A mosógép Koncsi, a gépkocsi Feri, a laptop Fehérke lesz (életből ellesett nevek).
17. Hermann Bausinger: *A népi kultúra a technika korszakában*. Osiris–Századvég, Budapest.1995.
18. Uo. 9.
19. Uo. 42.
20. Uo.
21. Hányan tudják például az olvasók közül, hogy ha oda se figyelve felkapcsolják egy öntudatlan mozdulattal a villanyt, és kivágódik a biztosíték, és a remélt fény helyett sötétség lesz, akkor pontosan mi is történik?