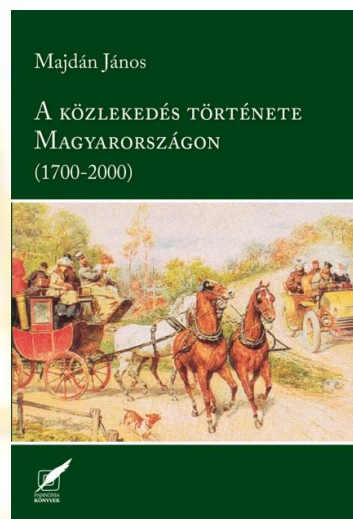


Utazásra fel!

Majdán János: *A közlekedés története Magyarországon (1700-2000)*. [Sorozat: Pécsi Tudománytár.] 244 old. Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2014.



Thomas Carlyle egyik esszéjében Robert Fultonnal kapcsolatosan megemlíti, hogy a közlekedés fejlesztésében résztvevők valóságos eposzt írtak a történelem lapjain, s ennek a hosszú hőskölteménynek a főszereplői lettek a mai világ titánjai. A közlekedés érdekében együttműködők magyarországi szereplői ismertebb és kevésbé ismert politikusok, arisztokraták és vállalkozók (Festetics György, Széchenyi István, Baross Gábor, Mikó Imre, Atzél Péter, Sina György) és az általuk támogatott feltalálók, mérnökök és újítók (Bernhart Antal, Hollán Ernő, Boros Béni, Kállay Béni, Kandó Kálmán) voltak. Jelen kötet ezen szereplők fejlesztéseit, közlekedéssel kapcsolatos tevékenységeit mutatja be átfogó elemzés keretében a postakocsitól a légi közlekedésig.

A szerző művének első oldalán a következő felhívással szólítja meg az olvasót: „Időben és térben sokan és sokat utaztak az utóbbi háromszáz évben. Akár hivatalból, akár családi kötelességből, akár pihenésből, akár szórakozásból indult útnak valaki: igénybe vett járműveket, szolgáltatásokat, találkozott személyzettel, utastársakkal. Az út alatt szidta, vagy dicsérte a korabeli közlekedést, dühöngött vagy örült a célba éréshez, de valamilyen módon megismerkedett a közlekedési hálózattal. Hogy többet tudjon a múltból és jobban megismerje a jelenlegi hálózat hátterét, ezért hívom Önt: *Utazzunk együtt!*”

Az igényesen megírt kötet olvasója képzeletben egy hosszú és nagy ívű utat tehet a szerző vezetésével a múltba, a gépi korszak előtti közlekedéstől, a modern infrastruktúrájú húszadik századi város, esetünkben Budapest tömegközlekedéséig. Időben a kiindulási pont az Úr 1558-as éve, amikor I. Ferdinánd az utazók kényelmének biztosítása érdekében hivatalosan is engedélyt adott a postai szolgáltatások működésére. Megtudjuk, hogy már ebben az időben rendszeresen, menetrend szerint közlekedő postakocsi szállította az utasokat Bécsből Esztergomig, később Lőcsén át Eperjesig és Kassáig, majd egész Kolozsvárig és Brassóig.

Majdán János fejezetenként tárgyal egy-egy nagyobb korszakot (gőzgépek előtti időszak, modern közlekedési hálózatok kiépítésének kezdete, birodalmi keretek között lezajló fejlesztések, az első világháború és a rendszerváltások alatti közlekedési változások, a világháború alatti, majd a Trianon utáni helyzet, a második világháború, majd a tervutasításos korszak idejének jellemzői stb.). Így például az 1700 és 1830 közötti időszakról foglalkozó fejezet zömmel a postakocsi és a folyami szállítást jelentő közlekedéséről szól, és az ehhez kapcsolódó utak, kompok és hidak, csatornák és folyók adatait sorolja. Megtudjuk, hogy a Nagyságos Fejedeleme által vezetett szabadságharc ideje alatt a Felvidéken folyamatosan működött a levél- és személyszállítás, aminek az alapja a postai járat állomásainak kijelölése volt: az egyszerű postai járat állomásai 16 kilométerre voltak egymástól, míg a másfélposta

esetében ez a táv 24 kilométer volt. A továbbiakban betekintést nyerünk II. József terveibe, majd arról olvashatunk, hogy az ország első komolyabb befektetést kívánó útja a Karszt-vidéken át vezető Karolina út volt, ekkor száll vízre a Balatonon az első árut szállító vitorlás, a Kristoph, megépül a Ferenc-csatorna stb. A szerző precíz és mindenre kitérő figyelme még az első, magyar nyelven megírt útépítéssel foglalkozó szakkönyveket és útikönyveket sem felejtí ki. És ez így folytatódik, adat adatot követ, az összegyűjtött helyi narratívák révén egy átfogó és egységes kép rajzolódik ki és tárul elénk a három évszázadnyi magyarországi közlekedés alakulásáról.

Az érdekes, és amint említettem, óriási adatmennyiséget tartalmazó, de ugyanakkor olvasmányosan gördülékeny könyvet ajánlom földrajzos és történész szakembereknek, középiskolai tanároknak, valamint mindazoknak, kicsiknek és nagyoknak egyaránt, akik a közlekedés egyik-másik ágának szerelmesei.

Géczi Róbert, Budapest – Kolozsvár