

Vasúttörténeti konferencia geográfus szemmel. Kolozsvár, 2019. szeptember 12–14.

A Nemzetközi Vasúttörténeti Társaság (International Association for Railway History) két évente rendez konferenciáit. 2019-ben Kolozsvárra esett a választása. 2017-ben Budapest, azelőtt pedig Santiago de Chile adott otthont a rendezvénynek. 2021-re Brüsszel vállalta a szervezést.

Az Utazás vasúton a XIX. és a XXI. század között (The Railway Journey from the 19th to the 21st Centuries) című tudományos ülés szak megszervezésében részt vett a kolozsvári Babeş-Bolyai Tudományegyetem Történelem és Filozófia Kara, a bukaresti „Ion Mincu” Építészeti és Urbanisztikai Egyetem, valamint a Román Tudományos Akadémia „George Bariţiu” Történelemtudományi Intézete.

A konferencia ünnepélyes megnyitóját a Farkas utcai központi épület Aula Magnájában tartották. A jelenlevőket az egyetem részéről Ioan BOLOVAN és Rudolf GRAF egyetemi tanárok, rektorhelyettesek, Dan RAŢIU, a szervező kar dékánhelyettese, továbbá Henry JACOLIN, a Nemzetközi Vasúttörténeti Társaság elnöke, valamint Octavian UDRIŞTE, a romániai közlekedési mérnökök doyenje, a Tren Club România képviselőjében köszöntötték.

Előlegben néhány szót a szereplőkről, a résztvevőkről. Mindnyájan a vasúttörténet, a vasúti közlekedés, a vonat, a mozdonyok megszállottjai. Nem feltétlenül szakemberei, de mindenképp kutatói, hiszen végzettségüket tekintve – a történészeket kivül – az előadók közt található rabbi, térinformatikus, közlekedési mérnök, színház- és filmtudománnyal foglalkozó szakember, esztéta, politológus, irodalmár, városépítész és közigazdász.

Az eredeti programban összesen 38 előadás szerepelt, amiből végül 33-at tartottak meg. Az ünnepélyes megnyitót a plenáris ülés követte. Az első előadást a sienai Stefano MAGGI tartotta az olaszországi vasút első száz évének történetéről. Az itáliai vasúti közlekedés számára nem csak az építkezéseket megnehezítő változatos felszíni formakincsek képeztek akadályt, hanem a tartományokban használatos, egymástól igen eltérő időzónák is. Veneto Olaszországhoz való 1866-os csatlakozása után a római helyi időt tekintették hivatalos időnek az egész ország területén. Ebből az egységesítésből csak Szicília és Szardínia maradt ki. A két szigeten Palermo illetve Cagliari felett deklarációs Nap által meghatározott helyi időt használták. Időmérés szempontjából a két sziget csak 1893-ban csatlakozott Rómához, amikor Itália egészére kiterjesztették a közép-európai időzónát. Ahogy az egész kontinensen, úgy Itáliában is úgy gondolták, hogy a vasút a civilizáció fő tényezője, ezért már az egységes Itália megvalósítása előtt zömmel helyi jellegű, a központot a vidékkel összekötő, rövidebb távolságokon indult be a vasútépítés. A már egységes ország legfontosabb vonalán Londont Calais érintésével Brindisiig közlekedett 1870 és az első világháború között a Peninsular Expressz, mely az indiai postai út részét képezte. Nagy érdeklődés övezte az első hálókocsik üzembe helyezését, kezdetben a belga Wagon Lits cég vagonjai, majd az amerikai Pullman cégé futottak az ország sinein. A századfordulón meredeken megnőtt a vasútépítés volumenje – tudtuk meg az előadótól. 1906-tól közlekedett a Londont Velencével a Calais–Párizs–Lausanne–Milánó vonalon összekötő, az Orient Expressz konkurenciájaként induló Simplon Expressz. Jelentős szerepet játszott az olaszok Amerikába történő kivándorlásban a Holland Expressz, mely Európa fontosabb kikötőibe – Antwerpenbe, Oostendébe, Amsterdamba és Hamburgba – szállította az utasokat. 1931-től kezdődően forgalomba helyezték a csak harmadik osztállyal közlekedő és 80%-os kedvezményt biztosító népi vonatokat (treni popolari), 1932-től az első dízel mozdonyokat, majd 1934-ben átadták a 18 km hosszú alagutat is magába foglaló Firenzét Bolognával összekötő – direttissime – vasútvonalat. A vasút villamosítása mellett a következő nagy vívmányt az ötvenes évektől működő Settebello (Csodálatos Hetes) nevű luxusvonatok közlekedése jelentette.

A plenáris ülés további előadói: PÉTERFFY Gergely Egerből, aki az 1945 és 1956 közötti borsodi iparvidéken lezajlott vasútépítésekről és annak történetéről beszélt, a kolozsvári Radu MĂRZA 1831 és 1931 közötti évszázadban vonattal utazó román személyiségek – írók, közgazdászok, politikusok, történészek – tájleírásait mutatta be, az angol Johanna RUSTLER a brit sziget első világháború alatti vasúti vonalait, állomásait és vasutasait elevenítette fel, a Firenzéből érkezett Maria ADAMOPOULOU a Görögországból a hatvanas-hetvenes években az egykori Nyugat-Németországba utazó vendégmunkások vasúti történeteibe adott betekintést, végül a szintén kolozsvári Maia MĂRGINEAN a vasútnak a hetvenes-nyolcvanas évek Romániájának a szocialista iparosításában fontosnak tartott fiatal munkaerő mobilitásában játszott szerepéről értekezett.

A délutáni és az elkövetkező tanácskozásoknak a Jókai utcában található „George Barițiu” Történelemkutató Intézet adott helyet. A kolozsvári Olga GRĂDINARU előadásának címe: *Vonatok és vasúti utazás a forradalomról és a polgárháborúról szóló kortárs orosz filmekben*. A Babeş-Bolyai Tudományegyetem Film- és Színművészeti Karának posztdoktori kutatója rámutatott, hogy a legtöbb posztszovjet időben készített „vonatos” mozgókép a cári korszak idealizálását, az elveszett ország után nosztalgiát, a „Homo sovieticus” kollektív tudathasadását, a szocializmus valamilyen demitizálását sugározzák a nézők felé. Hasonló tematikával jelentkezett Ion INDOLEAN – szintén a Film- és Színművészeti Karról –, aki a rendszerváltoztatás után rendezett román filmekben lejátszódó vasúti utazásokkal kapcsolatos történeteket mutatott be. Cristina PURCAR, a kolozsvári Műszaki Egyetem munkatársa előadásában a vonat és a vasút motívumokat ábrázoló romániai festészetről és grafikai művekről beszélt.

A következő ülésszak előadásai a vasút és a mindennapi élet témához kötődtek: Dorin STĂNESCU a századforduló román vidékének világába kalauzolt el, a Pécsről érkezett MAJDÁN János a vasút által okozott monarchiabeli életmódváltozásról értekezett, végül a Cristina Purcar – Virgil POP szerzőpáros néhány erdélyi vasútállomás egykori és újjáépített, illetve restaurált képét elevenítette fel. A nap utolsó szereplője a brit Christian WOLMAR volt. Előadásának címe *A háború motorja. A vasutak és a változó természetű háborúk*. A hazájában ismert történész, publicista és író a krími háborútól az amerikai polgárháborút és az első világháborút érintve a koreai háborúig vázolta a vasút szerepét a modern hadviselésben.

Péntek délelőtt a vasúti hálózat kiépítésében és üzemeltetésében szerepet játszó társadalmi és gazdasági feltételek, valamint a város és a vasút témakörben hangzottak el előadások. A bristoli Steph GILLET *A változás ügynökei? Támogatók és döntéshozók a tizenkilencedik századi vasúti fejlesztésben Angliában* című prezentációját követően a két kolozsvári történész – PÁL Judit és Vlad POPOVICI – általában a Trianon előtti erdélyi vasútépítés szereplőit mutatták be, majd néhány megye – Beszterce-Naszód, Udvarhely és Széchenyi – a vasútépítésben kulcsszerepet játszó erős embereinek életútját elevenítették fel. A szintén kolozsvári Iosif BALOG az 1868 és 1914 közötti erdélyi és bánági vasúti tarifákról, árakról, valamint a vasparipa bevezetésének regionális – gazdasági, társadalmi – következményeiről, míg a prágai Tomáš NIGRIN a második világháború után megalakult Csehszlovák Vasúti Társaság (*Československé státní dráhy*) modernizáció terén elért kezdeti sikereiről, a hetvenes-nyolcvanas évek stagnálásáról, majd a rendszerváltoztatás utáni megszűnéséről beszélt.

A továbbiakban FRISNYÁK Zsuzsa az erdélyi és a partiumi vasútépítésnek a modernizációra, a városiasodásra és a polgárosodásra kifejtett serkentő hatását taglalta, Toader POPESCU, a bukaresti „Ion Mincu” Építészeti és Urbanisztikai Egyetem kutatója a Román Királyság néhány városának – Bukarest, Ploiești, Târgoviște, Râmnicu Sărat, Vaslui, Bârlad, Foksány, Jászvásár – és Kolozsvárnak a vasúti közlekedés által befolyásolt városi szerkezetekben lejátszott változásokról és átstrukturálásokról, valamint az urbanizációs folyamat felgyorsulásáról értekezett. Végül Walter ROTHSCILD a szentföldi vasútépítéseket elevenítette fel.

Péntek délutánra „üzemlátogatás” szerepelt az előzetes programban. Elsőnek a kolozsvári vasúti gördülőanyagot javító és gyártó *Remarul Február 16* vállalatot látogatták meg a konferencia résztvevői. A vállalat a kincses város egykor nagy tekintélynek örvendő ipari múltjának egyik ritka túlélője. 1870-ben alapították, egyidőben a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építésével. 90 alkalmazottal indult, hogy az 1970-es évekre elérje tevékenysége csúcspontját. Ekkor 2700 dolgozót foglalkoztatott. Az ezredforduló környékén a visszaesett vasúti közlekedés a csőd szélére sodorta a céget. Jelenleg 340-en dolgoznak a műhelyekben, vasúti kocsikat, mozdonyokat újítanak fel.



1.kép. Már nem fűtül a mozdony (Timo Myllyntaus felvétele)

A vasúti gördülőanyagot javító üzem látogatását követően a szervezők egy dézsi meglepetéssel kedveskedtek: meglátogatták a Szamos parti kisvárosban található egykori vasúti kocsiszínt, ahol egy igazi szabadtéri mozdony- és vasútkocsi-kiállítást csodálhattak meg. Este a dézsi polgármester, Costan MORAR fogadást szervezett a konferencia résztvevőinek.

Szombaton délelőtt a vasúti hálózat kiépítésében és működtetésében szerepet játszó politikai és katonai szempontokról, valamint ezek nemzeti/országos és transznacionális

vetületeivel kapcsolatos előadások hangzottak el. A Széchenyi István Egyetemet képviselő HORVÁTH Csaba Magyarországot a Nagy Háború ideje alatt kiszolgáló vasúthálózat működéséről beszélt. A magyarul és románul is kiválóan kommunikáló kaliforniai Jeffrey PENNINGTON a magyar északkeleti vasút építését mutatta be. A lengyel Andrzej DUBICKI az 1919 és 1930 közötti román–lengyel szállításügyi együttműködés történetét vázolta. Prezentációját gazdag képanyaggal illusztrálta. A portugál, de a Yorki Tudományegyetemen dolgozó Hugo SILVEIRA PEREIRA a hazájában és a gyarmatokon (Angola, Mozambik, Makaó) 1854 és 1914 közötti időszakban



2. kép. Rozsdatemető (a szerző felvétele)

megvaszlósult vasúti befektetésekről és vonalokról, valamint a vasút megjelenésével kapcsolatos várakozásokról és reményekről számolt be. A francia Oliver SCHULZ Salomon Mayer von Rothschild bankárnak az osztrák vasútépítésben betöltött szerepéről mesélt. Timo MYLLYNTAUS a finnországi vasútépítésekkel ismertetette meg a nagyérdeműt. Egy kérdésre válaszolva, az előadó rámutatott, hogy hazájában a vasúti közlekedés drasztikus visszaesése ellenére sem zártak le vonalakat, és még egyetlen utassal is közlekednek a helyi érdekű járatok. A japán Shunsuke MUNAKATA a Panama–földszoros vasútvonaláról és az Ázsia felé történő amerikai terjeszkedésről értekezett.

A délutáni két ülés szak folyamán a romániai vasútépítésekkel, ezek földrajzos szempontú értékelésével, valamint a vasúti építmények mérnöki és műszaki kérdéseivel, az építkezések történetével foglalkozó előadások kerültek sorra. Andrei NACU, a Román Tudományos Akadémia Nagyszebenben működő Társadalmi- és Humántudományok Kutatóintézetének kutatója a romániai vasútépítések történetének geoinformatikai eszközökkel való bemutatására vállalkozott. Az igen látványos prezentáció a hallgatóság elismerését váltotta ki. Henry JACOLIN *A Birodalom peremén. Vasúti építkezések Erdélyben 1918-ig* című előadásával bizonyította, hogy francia létére igen otthonosan mozog Erdély történetében. GÉCZI Róbert a történelmi Szatmár megye vasútépítésének természeti, gazdasági és társadalmi feltételeiről beszélt. HUNYADI Attila Gábor, a Babeş-Bolyai Tudományegyetem Magyar Történelmi Intézet Jelenkor Története és Nemzetközi Tanulmányok Tanszékének egyetemi adjunktusa az 1930-as években lezajlott Nemzetek Szövetsége által támogatott romániai vasút-rekonstrukció és -fejlesztés történetét mutatta be. MÁDLY Loránd, kolozsvári doktorandusz előadásban a Monarchia egyik legismertebb mérnöke, Franz Kazda erdélyi kirendelésével és tevékenységével foglalkozott. Utolsó előadóként Dirk FORSCHNER a XIX. században német befolyás alatt álló kínai Santung tartományban zajlott vasútépítéséről mesélt. A németek által alapított vasúttársaságra (*Schantung Eisenbahn Gesellschaft*) referenciaként tekintett az utókor – tudtj meg az előadótól.



3. kép. A konferencia résztvevői (Timo Myllyntaus felvétele)

A konferencia utolsó mozzanata értékelése és bezárása volt, amit Henry Jacolin vállalt magára. Kiemelte az előadások színvonalát, majd megköszönte a szervezők, a két spin doctor – Radu Mârza és Toader Popescu – munkáját, ami nélkül nem nevezhettük volna sikeresnek a konferenciát.

Géczy Róbert, Budapest – Kolozsvár