

VASÚTI ÜGYEK

Új tanulmánykötete jelent meg Majdán Jánosnak a Pécsi Tudományegyetem docensének. Miért szól erről a *Palócföld* recenziója? Majdán Jánost gyökerei Szügyhöz és Balassagyarmathoz kötik, itt kezdte pályáját, kutatásait. A szerző személyes kötődésen túl témaválasztása is érdekessé teszi a kötetet a „felsőmagyarországi” olvasó számára. Majdán Jánost, mint az életmód- és közlekedéstörténettel – ezen belül leginkább a vasúttal – foglalkozó történészt tartjuk számon. Olyan történészként, aki nem zárkózik be saját szakmájába, kutatásaiban szívesen merít más tudományterületek eredményeiből; aki divatos kifejezéssel élve a multidiszciplináris, magyarul a több tudományterületen átívelő, azok eredményeit összefogó és alkalmazó kutatók iskolájához tartozik.

A beszédes: *Modernizáció – Vasút – Társadalom* című kötetben az utóbbi években megjelent tanulmányait gyűjtötte össze. A 11 tanulmányt a közös téma, a vasút fűzi egybe. Több nézőpontból, különböző módszerekkel vizsgálja a vasútépítésnek, a vasúthálózatnak kisebb régiók, országok gazdaságára, társadalmára gyakorolt hatását.

Az első tanulmány – a *Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig* – a már széles körben ismert terveken túl képet ad Széchenyi minisztériumának belső működéséről és a miniszter korát megelőző koncepciójáról, az államilag épített és fenntartott vasútvonalokról. Ezeket a terveket majd Baross Gábor váltja valóra, akinek győri tevékenységéről külön tanulmány szól.

A kötet egyik izgalmas „újdonsága” a szinte feledésbe merült Edvi Illés Sándor féle áruforgalmi statisztika ismertetése és az adatgyűjtés alapján egyes térségek áruforgalmának, a vasút körzetszervező hatásának a bemutatása. Egy új eszköz a korabeli települési hierarchia vizsgálatához. Az adatfelvétel az 1895-ös esztendő minden napján rögzítette az egyes állomásokon feladott áruk forgalmát, az országos kereskedelmi forgalomba került cikkek kiindulópontját. Az állomásokra érkezett áruk listája a települések vonzáskörzetének pontosabb lehatárolását teszi lehetővé. Így ismerhetjük meg az alföldi hálózat adatait, a Budapest napi

ellátásában részt vevő kiskörzetek elhelyezkedését, a Nagyvárad környéki vicinálist, a Murány- és Csetnekvölgyi helyiérdekű vasutak jelentőségét.

A „Vasszekér diadala” című könyvében megkezdett utat folytatja a *Vasút polgárosító hatása* című tanulmány, ami a vicinálisoknak az életmódra, kisebb közösségekre gyakorolt hatásáról szól. „A történettudomány – véleményem szerint – akkor adhat átfogó és összegző képet a hazai polgárosodásról, ha bemutatja a mindennapi életben bekövetkezett változásokat is” – mutat rá céljára a tanulmány bevezetőjében a szerző. Milyen változásokat indított meg a vasút egy addig nehezen megközelíthető, a főbb útvonalaktól távol eső település életében? Az építkezések idején rendszeres pénzjövedelemhez jutottak a helyben toborzott kubikusok. Ez is hozzájárult a századforduló házépítési hullámához, vagy a kistájak színes népviseleteinek kialakulásához. A nyilvánosan mért pontos idők sok helyen a várótermekben elhelyezett ingaórától „számítjuk”. Az egyseges szabvány szerint épült állomások restijéből indult hódító útjára a bécsi szelet, vagy a csapolt sör. A kisvárosokban mérnökök, szakemberek, pályamunkások telepedtek le. Szabó Lőrinc családját is a vicinális „hozta el” Balassagyarmatra!

A Felvidéki vasútvonalak első terveit 1836-ban fogadta el az országgyűlés, a helyiérdekű vonalokról 1880-ban született törvény. Az első ütemben megépült fővonalak csak a fontosabb gazdasági központokat kapcsolták az országos hálózathoz, míg a kistájakat és azok székhelyeit az 1880 után létrejött helyiérdekű társulások.

A vasútvonalak tervezésénél a legtöbb esetben a gazdaság valós igényeit vették figyelembe, a fő és szárnyvonalak kiépítésénél az egyes régiók, nagyobb térségek összekapcsolására törekedtek. „Csökkenteni a távolságokat”, korábban elzárt területeket bevonni az ország gazdasági vérkeringésébe, ezáltal a Monarchián belüli és az európai forgalomba. A vasút nem etnikai határok szerint épült, a közép európai nacionalizmusok, az új rend, az új államok megteremtése az első világháború után addig virágzó kapcsolatokat szakított szét, vágott két-, esetleg háromfelé összetartozó régiókat, megszüntette az eltérő adottságú térségek kölcsönös előnyökre épülő árucseréjét. Cserébe nem kínált sokat. Az utódállamok autarkióra, önellátásra rendezkedtek be, a Kisantant országai csak politikai téren tudtak kooperálni.

A szerző többször foglalkozott a határváltozások és a vasút kérdésével – nemrég a Nógrád Megyei Levéltár Balassagyarmaton XX.

századi határváltozások címmel megrendezett konferenciáján. A kötetben két tanulmány járja körül ezt a témát. Az egyikben az európai vasúthálózat fejlődését vizsgálja meg a hatalmi szempontok tükrében. Az első világháború előtti időszakban a vasút piacszervező hatása volt a döntő, de fontosnak tartották a pályák kiépítését az államhatárokig. Az utóbbi fokozottan érvényesült a két világháború között az új nemzetállamok esetében. Meghatározó tényezővé a katonai, stratégiai nézőpont vált. A második világháború után a két katonai tömb érdekei voltak a döntőek.

Magyarország esetében az első világháború után 51 kettévágott pálya végállomása más állam területére került. Ezek közül 19-nél nem nyitottak átkelőt. A többi esetében az új átkelőpontok fontossága megnőtt, ez új feladatokat, szerepet és kapcsolatrendszert jelentett ezeknek a településeknek és környezetüknek. A párizsi békét követő másfél évtizedben 13 átkelőn zajlott a forgalom. A volt helyiérdekű vonalakon nem került sor az átkelők megnyitására. A határ menti végállomások így még elzártabbá váltak. És ez az elzárkózás maradt jellemző a „baráti” országok, a Varsói Szerződés államainak kapcsolataira is. Ebben az időszakban szomszéd állammal összehangolt regionális fejlesztés két határmenti térségben történt. Az egyik ezek közül az Ipoly-völgyében, ahol az első világháború előtt tervbe vett Nagykürtöst Balassagyarmattal összekötő iparvasút feledésbe ment tervét élesztették újjá. Csak a vonalvezetés változott meg: Balassagyarmat helyett Losonc lett a kürtösi barnaszén szállítás végpontja. Sajnos a 13 kilométeren a Balassagyarmat – Ipolytarnóc szakasz pályáját használó vonal nem szolgálta a határ menti kapcsolatok helyreállítását, a két ország polgárai és szállítói számára nem tették lehetővé annak használatát.

Az utolsó tanulmánynak a rendszerváltozás utáni éveket taglaló része a határmenti és nemzetközi kapcsolatok gyors helyreállítását mutatja be. A tanulmánykötet megjelenésének idején – sokunkkal együtt – a szerző is reményeket fűzött az ipolysági és az ipolytarnóci átkelők megnyitásához. Nem csak a civil kezdeményezések – Ipoly Unió – miatt, hanem a mind két oldalon tapasztalható kormányzati szinten megfogalmazott ígéretekre alapozva is hihető volt, hogy újra befuthat a losonci vonat Balassagyarmatra. Úgy tűnik, hogy jó időre lekerült napirendről a kérdés. A Szlovák Köztársaság belefogott a nálunk szerencsére egyelőre elvetett, de már többször napirendre került vasútleépítő, „racionalizálási” programba. Így már nincs mit összekötni, megszűnt a

személyforgalom az említett szakaszokon. Az a képtelen helyzet állt elő, hogy egy olyan város, mint Ipolyság vasúti összeköttetés nélkül maradt. A síneket még nem szedték fel, a teherforgalom működik, de ebben a helyzetben nem fűzhetünk reményeket a néhány kilométeres drégelypalánki szakasz újraépítéséhez. A közlekedési hálózat fejlesztésénél előtérbe került az autópálya és a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, a csatlakozás az európai közlekedési folyosókhoz. Ez utóbbi érinti vasúti fővonalaink egy részét, de a szárnyvonalak fejlesztése, felújítása, sok esetben megtartása is kérdésessé válhat.

A kötet értékeinek bemutatása után meg kell említenünk formai hiányosságait is. Talán a pénzhiány lehet az oka a szegényes kivitelnek. Az illusztrációk minősége sok helyen igen gyenge, például a nagyvárad-i állomást ábrázoló képeslap csak egy fekete folt. Nem vehetjük sok hasznát a vasúthálózat fejlődését ábrázoló térképnek sem. A változó betűméret is zavarja az olvasót, aki csak bosszankodhat a gyakori elütéseken, nyomdahibákon. Az értékes tanulmányokat egybegyűjtő kötet gondosabb munkát kívánt volna kiadójától!

A hazai polgárosodással foglalkozó kutatások között talán kissé háttérbe szorult a közlekedési hálózat történetének vizsgálata. Így a kötet nem csak érdekes olvasmány, de hiánypótló mű is egyben. A szerző célja, hogy a magyarországi életmódbeli változások rögzítését felvállaló mű elkészítéséhez szolgáltatson elemeket. Ezért is vállalta magára az országos folyamatok bemutatásán túl a helyi, térségi és régiós feltárásokat. Az olvasó csak egyetérthet az előszóban megfogalmazottakkal, hogy a „...vasutak múlt századi szerepéből, működéséből levonható tanulságok talán segítenek megfogalmazni az újabb fejlesztési elképzeléseket, s a történelmi munka hasznosítható a jelenben is”.

(ISZE Integral – Egyetemi Kiadó Kft., Pécs, 2001)