

Balázs Lajos

DOHOGÓ VONAT – DOHOGÓ INDULATOK

– *A csiki vasútépítés lélektani, lokálpolitikai,
közhangulati vázlatos háttere a korabeli sajtó tükrében*¹ –

*„Minden ünnep egy visszatérés
a kezdetekhez.” (M. Eliade)*

Száz év távlatából emlékezhetünk-e a megfoghatatlanra, amikor valami nagyon tényszerűre emlékezünk? Egyáltalán érdemes-e, fontos-e olyasmire is emlékezni, ami úgy tűnik, volt is, de talán mégse? Más szóval, elégséges-e csak arra emlékezni, ami kizárólagosan a létesítmény műszaki, ipari, gazdasági, gazdaságpolitikai vetületeire vonatkozik inkább, annál kevésbé egy ilyen építmény előzménynélküliségére.

Nos, ha elfogadjuk Eliade következtetését, ti. hogy az ünnep visszatérés a kezdetekhez, akkor a címben jelzett jelenségeket is fel kell fedeznünk a 100 évvel korábban felénk dohogó vonat füstjébe vegyülve.

Az érzelmi skála sok-sok változata, tünete úgy haladt egymás mellett, mint a töltésre fektetett sínek és az akkor is sáros, az állomás felé vezető utcátlan városkánk ingoványos területére, olykor kövekre helyezett deszkák. Talán először történik meg igazából, hogy az, amiről már-már közhelyszerűen beszélnek – a csiki mentalitás –, szembe kerüljön egy merőben más és csak hallomásból ismert helyzettel, és nem tudni, feladja-e magát. Először történik meg, hogy a csiki lelkiség, szellemiség és karakter kiléphetek az általánosságból, és felmutathatták rejtett energiájukat, amit a 19. század vége felé ideje volna jobban szemügyre venni mind a magunk, mind a mások hasznára.

1 A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda közötti vasútvonal felavatásának 100. évfordulójára Péter István, a Hamerock Rt. igazgatója és dr. Csedő Csaba, Csíkszereda polgármestere pályázatot hirdettek a székelyföldi ipar- és civilizációtörténet egyedi nagy eseményének emlékére azzal a szándékkal, hogy a beérkező dokumentumértékű dolgozatokat kötetben is megjelentetik. Erre nem kerülhetett sor más természetű okok miatt. Az én dolgozatom néprajzi szempontú, nem föltétlen ipartörténeti vizsgálódásom eredménye. Írástomat, tartalmának relatív aktualitása, a kezdeményezők iránti ma is időszerű nyilvános tiszteletem okán, de az emlékeztetés szándékával is felajánlottam a *Székelyföld* szerkesztőségének közlésre. Hátha tanulságul szolgál ma is. Köszönet érte.

Az öröm és félelem, bizakodás és csalódottság, derű és komorság, remény és kiábrándulás – mondhatni romantikus szerkezetbe foglalt ellenpárokat olvashattam ki a korabeli sajtó néhány soros híreiből, jegyzeteiből és terjedelmes vezércikkeiből egyaránt. Kiéreztem belőlük az olykor heves, máskor egyenesen perzselő, jó- és rosszindulatú aggodalmakat, dohogásokat, és úgy gondolom, maradandó üzenetük van számunkra: akár kellemes, akár kényelmetlen, nem ritkán szégyellnivalók is.

Ilyen természetű „sínpáron” próbálok követni a továbbiakban az acélsínpárok lerakásának folyamatát. Meglepő, hogy egyazon lapszám-ban találni mindenre példát.

MIT HOZHAT AZ ÚJÉV CSIKNAK

Kérdezi kérdőjel nélkül a *Csiki Lapok* (a továbbiakban CsL) 1895. január 1-i számának vezércikke. És így válaszol: „Csikvármegyére nézve egy új korszak kezdete lesz. A vasut, mely ez évben épülni kezd, egészen új elemeket, új gondolkodás módot s új megélhetési forrásokat hoz be a megyébe.”

Így az örömsorok prognózisa. Valamivel tovább már fátyolosodik az ujjongás, és aki végigolvassa három esztendő lapjait, rájön, hogy az, ami később főbiaként jelentkezik és burjánzik a csiki társadalom hangulatában, sejtelmesen már ott bujkál a vasút építését üdvözlő újvi vezércikkben. „Mevagyunk győződve – olvasható –, hogy a csiki nép az új helyzettel szemben is maga lesz a megyének és az új helyzetnek is az ura.” Itt még csak lappang a bizakodás mellett az aggály (*reméljük*), de egy bekezdéssel tovább már erősebben fogalmaz a vezércikk írója. „Az a szívósság, az az előretörékvés, mely [...] jellemezte mindig a csiki embert, reméljük, nem fogja abba hagyni akkor sem, midőn a jobb lét és vagyonosodás növekedésére nem kell egyéb, mint egy kis *életrevalóság* és *összetartás*.” Kulcsszavakat emeltem ki, melyek az építés három éve alatt leitmotívvá váltak. A vasút építése által garantált távlati jólétet e két erény léte vagy nemléte fogja tehát hordozni. És mégis néhány mondattal tovább már hamleti hangulatú kérdést vet fel a szerző: „A pénz tehát elég lévén a társaság céljainak elérésénél, van egy másik nagy faktor, a mi az idegen versenyzőknél teljesen hiányozni fog, a megye lakóságának egyetértése és összetartozása azon célból, hogy a

vállalkozási haszon ne az idegenek zsebébe vándoroljon, hanem maradjon a csikiak keze között?”

Ahogy a Bibliában megírták az emberiség egész kultúrtörténetét, úgy az idézett vezércikkben is benne van a múlthoz viszonyuló csiki lelkület teljes palettája. Megjelenik a „sokat ígérő idegen kufár” és a vele alkuat kötő „cinkos, bérenc, áruló”, mai szóval a korrupt helybéli, akik Csíkra, a székelységre nézve a legnagyobb veszélyt jelentik. 1895. január elsején a vasútépítés köszöntésével egyszerre megkondul a vészharang. Egy héttel későbbi számban már apokaliptikus vízió fogadja a vasútépítés híreit: „Megkondult itt e földrészen a magyarságnak a halálharang”. (CsL, 1895. január 9.)

„...MÁR HEMZSEGNEK AZ IDEGEN MUNKÁSOK”

Sajátosan csiki lelkiállapotunkra vallhat, hogy a korabeli sajtóban (CsL, 1895–1897) csak egyetlen vezércikket találni, úgy általában más írást egyáltalán, mely Csík népét arra buzdítaná, hogy vállaljon munkát a vasút építésén. Vitos Mózes a *Csikmegyei Füzetek*ben így összegezi: „Az élelmesebbek iparkodtak kihasználni az építés anyagi előnyeit, a közönbös nagyobb rész pedig távol hidegen nézi a pezsgő munkát, melyet azonban nagyobbára *idegenek végeztek*”² (kiemelés a szerzőtől). Annál többször hangzanak el a következő felkiáltások: „Egy sereg idegen munkás már meg is érkezett Szentsimonra.”; „Az alsíki községekben már hemzsegnek az idegen munkások.” (CsL, 1895. október 18.); „Eddig legalább megvolt bennünk az az erő és öntudat, hogy nem hagytuk magunkat idegenek által lefőzetni.”; „Még meg sem kezdődött a csiki igazi vasútépítkezés s már is itt van nyakunkon egy sereg ember, kik idegen helyről jöve nem ismerik sem szokásainkat, sem erkölcsünket, hanem azért itt akarják megszedni magukat.”; „...nem csábíthatják ide az idegeneknek azt a nagy sokaságát, mely faluról falura csoportosan, mintegy népvándorlás foglalja el az utcákat és az egyes gyengébb székely ember lelkületét.” (CsL, 1895. január 9.)

A már-már kétségbeesett háborús hangulatra emlékeztető kép után választ kell keresni arra, hogy kik az idegenek.

2 Vitos Mózes: *Csikmegyei Füzetek II. Adatok Csikmegye leírásához és történetéhez*. Csíkszereda, 2003, Hargita Kiadóhivatal, 346.

KIK AZ IDEGENEK?

A számtalan általános minősítésből nem egyszerű feladat a csíki felfogás szerinti idegen ember kategóriáját egyértelműen meghatározni, értelmezni. Elsősorban azért, mert ezt tételesen nem mondja ki senki. A közvetlen és közvetett, a vasútépítéssel kapcsolatos híryanagból, a vezércikkbe belopott szavakból, mondatokból viszont kialakítható az idegenre jellemző jelzők leltára.

Idegennek számítottak az olasz és horvát „importált munkások”, akik a szakképzettséget megkívánó munkálatokat – sziklavágások, robbantások – végezték. Ellenük hangzott el a legkevesebb ellenérzés. Néhány közülük itt halt meg: hárman a kórházban, nyolcan pedig, feltételezhetően, baleset következtében (robbantás a zsögödi kőbányában). Ez utóbbiakat a zsögödi régi temetőbe temették el. A hetvenes évekbeli öregek úgy tudják, hogy „az olasz állam fehér márvány síremléket állíttatott nekik.” Szakács Lajos, akkori plébános közmunkát szervezett, és rendbe tették a régi temetőt. Ezt magam is meglátogattam két rendben. Olasz síremléket nem találtunk, viszont a csíkszeredai plébánia anyakönyvi nyilvántartójában találtam néhány olasz férfinévet, akik itt haláloztak el. De olyan esetről is tud az akkori emlékezés, hogy néhányan itt nőültek meg. (Néhány olaszos nevű családot Bükszádtól errefelé magam is találtam.)

Idegennek számított a háromszéki szeszgyáros, a brassói Zell és társai vállalkozás, aki uralja a csíki italforgalmazást, a barakkosok, akik italmérési engedély nélkül árusítanak az építkezés mentén; idegen a korcsomáros, a szatócs; idegenek a pékek, mészárosok, akik „teljesen úgy viselkednek, mintha az ipartörvény nem is léteznék” (CsL, 1896. május 6.), engedély nélkül faluznak a portékájukkal, a kereskedők, akik kávéval, fűszerneművel háznak; „...a romániai zsidók, akik számba se veszik a magyar hatóságok rendelkezéseit”. Idegenek „azok az urak, akik akár Budapesten, akár ..., a Csíktól távol, akik a csíki székelységben csak nyüzsgő-mozgó embereket látnak, akik adófizetésre jók, de nem tartják őket vagyonosodásra alkalmasnak” (CsL, 1896. augusztus 12.); idegenek a háromszékiek, mert vasútépítési érdekeltséget hoztak létre Csíkban is, „de Csíkszeredában még bár egy vállalati fiókirodát sem állítottak fel”. (CsL, 1895. október 18.) Idegenek mindazok, „akik saját földünkön, saját földünkől [...] üzleti hasznót szándékoznak

venni”; „akik innen csak elvinni akarnak, de hozni semmi esetre”. (CsL, 1896. május 6.)

Más szóval, mindenki idegen, aki nem csíki, függetlenül vallásától, szakmájától, nemzetiségétől. Az idegen egyáltalán nem vonzó, nem szimpatikus, nem „dohogás” mentes. Az idegen „kigúnyolja a törvényt, hatóságot, s azt teszi, amit ő akar, míg a helybéli ember Ponciustól Pilátusig szalad, hogy valakit elérjen” (CsL, 1896. augusztus 12.); ők azok, „akik mind el vannak határozva, nemcsak arra, hogy a vasútépítés tejfelét a maguk részére kanalazzák le, hanem arra is, hogy esetleg rákoppintsanak a mi orrunkra, ha mi is azt akarnók, a mit ők”. (CsL, 1895. július 10.) Ő „a jött-ment léhűtő”; ő az, „aki uratlan jószágnak tekinti ezt a jámbor megyét, melyet tetszése szerint foglalhat el”. (CsL, 1896. május 6.) Ő „az idetolakodott és vagyontalan, de azért nyakra-főre törvénytelenkedő”; ők „a rejtelmes lények, akik a világosság nyomán ezrenként jönnek elő sziklaodúikból” (CsL, 1895. május 15.); Ők „a bejött apró emberek, akik sem észet nem hordnak magukkal, hanem csak ravaszságot, sem pedig vagyonnal nem igen bírnak.” (CsL, 1895. július 10.)

Csíkba befogadást és pozitív megítélést csak az az idegen nyerhetett, aki ésszel és vagyonnal rendelkezett és ezeket itt felhasználta, vagy azok, akik „olyasmiből csinálnak forgalmat és értéket, a mit mi sem felfedezni nem bírtunk, sem kellő képen értékelni nem voltunk képesek” (uo.) Ebből a fajtából viszont igen kevés akadt, „de igen nagy azok száma, kiknek egyedüli céljük a zavarosban halászni, a nép és községek nyakán élösködni, s aztán, mint a sáska – ha már élelmet nem talál –, tovább vándorolni”. (CsL, 1895. május 15.) Éppen ezért fogalmazódik meg a felhívás a hatóságok irányában, mely arról szól, hogy a vasúti munkálatokhoz érkező idegenektől követeljenek „hatósági erkölcsi bizonyítványt”. (Uo.)

ÉS A CSÍKIAK MILYENEK?

Karakterünk, jellemünk, mentalitásunk szintén az idegenekkel összefüggésben nyernek általam kiolvasott és számbavett definíciót, mivel tételesen ezt sem határozza meg senki: „A székely ember nem szereti, midőn idegen ember avatkozik belé dolgaiba.” (CsL, 1895. január 9.); „Minden székely ember maga is tudja értékesíteni saját anyagát.” (Uo.)

A munkálatok haladtával azonban ritkulnak az öntömjéző sorok, minősítések, és sűrűsödik az önfeddés. Előbb a defenzív magatartás

kritikája hangzik el: „Az idegenek elől minden nehézséget elgördítünk, a magunk előrehaladását mindig mérsékeljük [...], hát ez a közigazgatási élet és kulturális harcok történetében unikum az egész világon”. (CsL, 1895. július 10.) Aztán az izgató érzelmekre, büszkeségre ható igyekezet, a már-már etikai normarendszerre törekvő kijelentésekre is sor kerül: „le kellene vetköznünk az életteretlenséget, mely mindnyájunkat meglepett. [...] „Szóval, borzasztó sokat birunk s lármázunk, de egyrészt tette soha nem kerül a dolog, másrészt pedig ha valami lépést teszünk, roppantul inog a fejünk, s nem tudjuk még ilyenkor azt sem, hogy voltaképpen mit akarjunk s hogy mily határig legyünk erősek”. [...], „Ha életteretlenség leszünk, ki is viszik, hogy három évig a mi pénzünket szedik össze”. Ha pedig ez megtörténhetik, az nagyfokú életteretlenségi bizonyítványt jelentene a magunk részére, magunk által kiállítva” (CsL, 1895. július 10.)

MIÉRT VAGYUNK ILYENEK?

Vagyis, hogy egyrészt ujjongunk az újnak, másrészt meg félünk, kishitűek és gyanakvóak vagyunk mindaz iránt, ami a változást kíséri.

Az öröm és nyereség reményében fogantak ezek a sorok: „Ezen és még a megyénkben épülő vonallal hatalmas eszköz adatik kezünkbe, hogy őstermelésünket virágzóvá, iparunkat és kereskedelmünket fejlettebbé tegyük, rajtuk áll, hogy ezen eszköz és a székely nép szorgalma és élelmessége mellett egy újabb, boldog ezer évet alapítsunk” – olvasható a *Csiki Lapok* 1896. augusztus 12-i számában. De olvashatjuk ennek lesújtó ellenkezőjét is.

A kérdés megválaszolása tehát külön tanulmány tárgyát kellene/kell képezze, mert – ha csak az utóbbi évek csiki politikai küzdelmeire gondolok – a száz évvel korábbi lelki tünetek (pl. frusztráltság) ma is kísértenek. Földrajzi elhelyezkedésünk és zártságunk, a magyarság keleti szélét képező helyzetünk és abból adódó erős autonómia-törekvéseink kétségtelen, hozzájárultak vagy éppen alapját képezik a székelyságon belüli sajátos csiki psziché kialakulásának, lüktetésének. Ennek latens, netán tudat alatti összetevőit kavarta fel és ütköztette erőteljesen a 100 évvel ezelőtti vasútépítés, mely egy korábbi vélekedés szerint is „Csikvármegyében egy újabb aera következését jelentette”. Terjedelmi okokból ez a kérdés sem mélyíthető el, ezért az *Új aera* című vezércikkből (CsL, 1897. március 3.) csupán egy gondolatot

emelek ki, mivel közvetlen dialektikai viszonyt látok az általam előbb említettekkel: „Csíkvármegyének a fogalom tisztultabb értelmében vett társadalmi élete nem is volt s most sincs. (...) Vérségi, családi kötelék fűzi össze csaknem az összes megyebelieket, a kik ezen viszonyokból kifolyólag barátkoznak, vagy viszálykodnak, s a tulajdonképpeni társadalmi élet helyett alkotnak egy nagy családot, de sohasem társadalmat.” Más szóval, „családi elvekre fektetett társadalom” a csíki, és ezért van az, hogy „még ma is jól ismerik az *idegent*”. (Kiemelés a szerzőtől – uo.)

Ahogy közelednek a sínek Csíkszeredához, a „dohogásokba” újabb hangszínek, tartalmak gyűlnek.

„Éveken át húzódó vajúdas után végre teljesül régi vágyunk – megyénk a világforgalommal jön kapcsolatba. Örvendjünk tehát újra” – olvasható az egyik jegyzetben. (CsL, 1897. március 3.) És nem telik el sok idő, s a csíki vasút építése tágabb, ezúttal makropolitikai dimenziót nyer, de ismét lelkesedést lohasztó töltettel.

Boldogtalan közlekedési politika... eredményének tekinti a vasutat a csíki közhangulatot megfogalmazó T. Nagy Imre. A szászrégeni vonalra szavazó szerző úgy véli, hogy a székely vasutak hálózata elhibázott, mert „az egész belső Székelyföldet – Csíkmegyét és Háromszék vármegyét – kiszolgáltatták Brassónak, az örökös gyűlölködő (...) városnak”. Ennek következményei pedig „ijesztőek, mert a Székelyföld lassan-lassan megtelik Brassó felől jövő szász és oláh kolóniákkal” (CsL, 1897. február 17.), mert noha „kerülő úton összeköt Budapesttel, a nyugati nagy forgalomba nem fog bevinni minket, s nem hoz közelebb az ország szívéhez (...), inkább levezető csatornát képez Románia felé, mintha csak Bukarest volna a mi fővárosunk s nem Budapest” (CsL, 1895. május 15.)

Boldogtalan közlekedési politika, mert „a csíki részeknek nem hozza meg a várva-várt eredményeket, a vármegyének oly tekintélyes gyerogyói részét továbbra is kizárja a világ piaczaról”. (CsL, 1895. május 15.) Nemzeti szempontból kárt is tehet: a kivándorlást segíti elő. Lassan-lassan elárasztja a belső Székelyföldet „minden olyan zagyva elemmel, mely minden lesz inkább, csak magyar nem”.

Boldogtalan közlekedési politika azért is, „mert az embernek szinte rosszul esik és szívéig hatol az a gondolat, hogy a vasut megérkezésével vége lesz a megye pátriárkális életének, tiszta székely jellegének és vége

lesz eddigi illetlen szüzességének. A költészet helyét elfoglalja a kapzsi önrdek; a kedves csalfaságán mélabúsan síró furulya panasza”. (Uo.)

Az emberiség mindig nehezen válik múltjától – olvastam egy kultúrtörténeti írásban. A múlthoz, a megszokotthoz való görcsös, szinte beteges ragaszkodásnak az abszurdumig való fokozása a fenti sorok.

A csíki vasút egy kis, Petőfi szavával, „ere” az erdélyi, szintén a múlt század utolsó harmadában terebélyesedő vasúti érrendszernek. Írásom e kis *ér* építése háttérének néhány hangulati vetületét próbálta megragadni oly módon, hogy ne tűnjön egyedi és kizárólagos állapotnak. Egyed Ákos írja, hogy „az erdélyi vasútépítéseket mindenhol nagy sajtóvisszhang követte”, hogy a korabeli társadalom érdeklődését, mai szemmel mérlegelve „szinte érthetetlenül felcsigázta a vasút mint jelenség. A mentalításban bekövetkezett változás a nagy várakozásban aztán magatartásformává vált. Erről vall az egyes vidékek, városok, sőt falvak harca a vasútért. S mert ellenpéldát, olyant, mely valamely közösség tartós tiltakozását fejezte volna ki, nem ismerünk, megállapíthatjuk: a vasutat a társadalom minden egyes tagja akarta, és a vasútügyet mint közügyet magáénak érezte.”³

Egyed Ákos következtetése az is, hogy Erdélyben „a vasúti közlekedés oldotta a vidéki közösségek zártságát, szélesítette az emberek látóhatárát, s növelte biztonságérzetüket”. Viszont úgy gondolom, hogy ama „biztonságérzet”, amiről Egyed professzor említést tesz, Csíkban a féltés, félelem és pszichés komplexust nem oltotta el.

Végigolvasva a 100 évvel ezelőtti *Csíki Lapok* majd minden számát (még a hirdetésekben is találtam a vasútépítésre vonatkozó adatokat, melyek nem idegenek az előbbieik hangulatától⁴), elmondhatom, hogy a csíki vasútnak igen erős szabványon kívülsége, táji specifikuma van, ami alatt azt értem, hogy a kő, talpfa és acél stb. összeölelkezésében csaknem olyan erővel jelen van a csíki szellemiség, lelkiség is. De sohasem közönnysel.

Ui. A centenáriumi ünnepségre 1995. április 5-én, 10.50-kor került sor, a kezdetekhez való – mint említettem – visszatérés mozzanataival:

3 Egyed Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Bukarest, 1981, Kriterion Könyvkiadó, 164.

4 Pl. tekintettel a férfi munkaerőre, az építkezés mentén italkiméző sátrak nyitását hirdették meg bérlésre. Csikból senki nem pályázott. De pályáztak brassói, kézdivásárhelyi, moldvai ügyeskedők. Utólag a dohogás erre is beindult: „Ez nekünk es jó lett volna.”

sok csíki, vagy időközben ide telepedett, minden korú csíki ember összejött, biztosítván az ünnep előfeltételét. Sokan ünnepi ruhába öltöztek, és főleg a nők, kislányok virágcsokrot hoztak. Zsögöd felől rövid sípszó hallatszott, csend lett, mint a színházban, amikor az első gongütés és villanyoltás jelzi az előadás kezdetét. Aztán mind hosszabb és erősebb, de szaggatott, dohogással, fehér és fekete füstöt kilökő, mintha a képzelt színpadi süllyesztőből fokozatosan erősödő nyitány és függöny összehangolt képe rajzolódott volna ki. Az auditív élményt vizuális élmény tette mind erősebbé. Az előkelő *vendégből* – többek szerint 100 éves fekete, a brassói fűtőház által kicsinosított, az eleje virágkoszorúval díszített gőzösből – mind többet és többet láttunk, aztán mintha áramszünet következett volna, megszűnt a dohogás, és finomra hangolt csikorgó fékhang kíséretében, parádésan gurult be és állott meg az állomás épülete előtt. Sokak arcán láttam leguruló könnyecseppeket.

Az ünnepelt elé Sepsiszentgyörgyre leutazó csíki fogadó delegáció – dr. Csedő Csaba, Péter István és a hozzájuk társuló Brassói Területi Vezérigazgatóság – a minisztériumi főtisztviselők lelkes és jeles képviselőit, aztán a lépcsőre kilépő masiniszttát, „ki a gőzöst, ki a gőzöst igazította”, nagy színészi teljesítményt jutalmazó tapssal köszöntötte.

A házigazda az ez alkalommal vasutas tiszti díszegyenruháját magára öltő – fehér kabát, kék nadrág, fekete cipő és sapka – Furkó Ferenc állomásfőnök volt. Az emlékünnepe hangulata emelkedetté változott a tekerőpataki rezesek muzsikájára; és végül a hivatalosságok leleplezték a kétnyelvű márvány emléktáblát:

S. N. C. F. R.

1897–1997

5 aprilie – április 5.

100 de ani de la înaugurarea liniei

Sf. Gheorghe–Miercurea Ciuc

100 éves a

Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal

Állította a Polgármesteri Hivatal

1997. április 5.

Csíkszereda, 1997. március 14-én