

**MAJDÁN JÁNOS:**  
**Moderizáció – vasút – társadalom.**  
**Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században**  
 Eötvös József Főiskolai Kiadó, Baja, 2010.

Majdán János neve nem ismeretlen a hazai vasúti történetírásban. Első jelentős munkája, 1987-ben került kiadásra *A „vasszekér” diadala*<sup>1</sup> címmel. Melyet sok cikk és értekezés követett, bár majd egy évtizednyi kutatómunka után látott napvilágot következő fontos munkája: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon*.<sup>2</sup> Tulajdonképpen a fenti két kötet struktúráját és szellemiségét viszi tovább a szerző 2010-ben megjelent tanulmánykötete, melyben arra a nem kis feladatra vállalkozott, hogy bemutassa az olvasónak: milyen hatással is volt a vasút a magyar polgárosodásra?

Az első fejezetben az első felelős magyar kormány alatti vasúti ügyek kerülnek bemutatásra. A Batthyány-kormányban „a legnagyobb magyar” irányította a közlekedési tárcát. Gróf Széchenyi István azonban erre az időre már önálló vasútfejlesztési tervet dolgozott ki: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* címmel. A szerző nagyon jól mutatja be, hogy milyen nagy jelentőséggel bírt az első felelős kormány munkájában és a későbbiekben is ez a mű. Széchenyi terveiben 6 megépítendő fővonal szerepel, melyek Buda-Pest központból indulnának ki egészen a határszélekig. Ezekhez a pályákhoz mellékvonalak hálózata csatlakozna olyan formában, mint ahogyan az erek hálózatként be a testet. A szabadságharc előestéjén azonban már épültek vasúti vonalak hazánkban,<sup>3</sup> ezek államosítását is célul tűzte ki a minisztérium. Majdán hangsúlyozza a fejezet végén, hogy ezek csak nagy-szabású tervek maradtak, amelyek majd három évtizednyi várakozás után, a kiegyezést követően valósulnak meg.

A következő négy fejezetben ezen a vasúti terveknek gyakorlati oldalai kerülnek bemutatásra különböző tájegységek példáin keresztül. A második részben elemzi a vasút Alföldön kialakított körzetszervező hatását, s itt olvasható Budapest napi illetve általános szükségeseinek kiszolgálására létrejött tájak specialitásai.

A fejezet hitelességét nagyban növeli Edvil Illés Sándor: *A magyar kir. államvasutak és az üzemiükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai*<sup>4</sup> című munkája, mely átlátható és precíz szerkesztést kölcsönöz az adott résznek. Ezek alapján négy körzetet lehet megkülönböztetni, melyek hivatottak voltak ellátni nap-mint nap Budapestet: 1. Észak-Tiszántúl 2. Dél-Tiszántúl 3. Duna-Tisza köze 4. Tisza-Maros köze. A szerző kitér arra is, hogy hol és miért éppen ott húzódtak a körzetek határvonalai. Ezek mellett részletesen lehet olvasni az adott körzetekben termelt árukról és az szállítási lehetőségeiről is.

A következő fejezetben egy kisebb Alföld-peremi tájegységet mutat be a Nagyvárad–Belényes–Vakoh között megépült helyi érdekű vasút áruforgalmát vizsgál. A vasút által a folyó völgyben kialakult körzetszervező hatás kimutatásának alapjául szintén Edvil Illés Sándor méltatlanul elfeledett műve kerül felhasználásra. A szerző leírja a gazdaságot és az infrastruktúrát alakító helyi viszonyokat illetve arra is, hogy miért volt ez a 123 km-es mellékvonal a kor építkezéseinek egyik példatípusa.

A következő két fejezet első látásra nagyban hasonló témakörben született. Igazából hamar kiderül, hogy a szerző deduktív módon közelítette meg a fenti részeket. A negyedik

<sup>1</sup> Budapest Kossuth Könyvkiadó 1987.

<sup>2</sup> Budapest MÁV Rt. Vezérigazgatósága Budapest 1997.

<sup>3</sup> Pest–Vác 1847 és Pest–Szolnok 1848.: Magyar Középponti Vasúttársaság; Sopron–Bécsújhely 1848.: Bécs-Gloggnitz Vasúttársaság.

<sup>4</sup> Kereskedelmi Monográfia I–II. Budapest, 1896.



fejezetben lehet olvasni a helyi érdekű vasutak kiépüléséről a Felvidéken, amit a régió legfontosabb mellékvonalai közé tartozó Murányvölgyi és Csetnekvölgyi helyi érdekű vasutak jelentőségét tárgyaló rész követ. Fontos forrásnak említhető ebben az esetben a *Magyar Vasúttörténet* egyes kötetei,<sup>5</sup> melyek megalapozták nemcsak a Felvidéki vicinálisok kiépülésének feldolgozását. A széleskörű bemutatás mellett a szerző kitér arra a nem elhanyagolandó tényre: hogyan és miért tudtak elterjedni a vaspályák (elsősorban a mellékvonalak) hazánkban, így a Felvidék egyes községeiben is. Ennek tárgyalását a kezdetektől indítja, mely Hollán Ernő nevéhez köthető. A kötet olvasásakor kiderül, hogy miért bír olyan nagy jelentőséggel a holláni életmű.<sup>6</sup> Ezek mellett természetesen a kormányzati háttér is bemutatásra kerül melyek nagyban hozzájárultak hazánk infrastrukturális fejlődéséhez.

A fenti fejezetek közül mindegyik hazánk egyes – különböző fejlettségű és berendezkedésű – tájain a századfordulóig bekövetkezett vasúti építkezések és azok hatását foglalja össze – a teljesség igénye nélkül. Mindazonáltal világosan kiderült, hogy a XX. század hajnalára nagymértékben teljesült gróf Széchenyi István álma: a vasútvonalak úgy hálózták be az országot, mint testet az erek. Ezek mellett az is egyértelművé válik, hogy a főváros és ez egyes vidékek között valamint a különböző tájak egymással a legjobb munkamegosztásra törekedtek, és mellérendeltségükre, egymásra utaltságukra azóta is csak követendő példaként gondol az utókor.

A hatodik fejezet a magyar vasút – Széchenyi mellett – legfontosabb úttörőjéről, Baross Gábor győri tevékenységéről szól. A szerző kiemeli már a címben, hogy a „vasminiszter” életének jelentős részét, a győri évek adták. De ezek mellett nem feledkezett meg Baross diákéveiről sem, melyről szintén bőven lehet olvasni. A részből kiderül: valójában miért is lehet Baross Gábor személyét a magyar vasút egyik legnagyobbjai között tisztelni. Győri képviselősege idején olvashatunk arról is, hogy a „vizek városa” a XIX. század utolsó harmadában nem volt – ellentétben a mai viszonyokkal – a legprospektálabb magyar városok sorában. A számos vasúti reform és átszervezés mellett sokan elfelejtik Barossról, hogy Győr városában is maradádot alkotott. Rövid minisztersége, de annál hosszabb győri képviselősege iránt érzett tiszteletből fakadóan, a mai napig büszkén viseli Győr patinás sétálóutcája és a vasúti híd Baross Gábor nevét.

A szerző a következő két fejezetben megfordítja a korábban már alkalmazott dedukciós módszert, mivel az első vasúti sztrájk, és annak hatásának (hetedik fejezet) taglalása után említi a nyolcadik egységben a vasút polgárosító következményeit. Szerencsésebb lett volna a kötet első harmadában alkalmazott dedukciót továbbvinni, mivel akkor a fenti két alegység jobban egymásra épülne. A vasút polgárosító hatásai című részben a szerző alaposan és logikusan tárgyalja a dualista vasúthálózat kialakulásának fontosabb tényezőit, nem feledkezve meg annak közvetlen presszióiról sem. Majdán itt kitér azokra a folyamatokra, melyek a vasúti közlekedés segítségével kor emberének mindennapjait (öltözködés, építkezés, szórakozás) hogyan formálták. A hetedik fejezetben leírt események (*Az első vasúti sztrájk és annak hatása*) csak a polgárosodás megindulásával, illetve annak beérésével tudott kibontakozni. Ebben az esetben is az éremnek két oldala van, amit a szerző szintén magas fokú objektivitással mutat be. Az első sztrájk után – 1904. április 19. – már olyan tények (elsősorban szociális körülmények) is napvilágra kerültek, amikkel azelőtt nem foglalkozott senki. Ebben rejtett a mozgalom igazi ereje, hogy felfedte: a vasutas valószínűsítést.

<sup>5</sup> Szerk.: Dr. Horváth Ferenc Budapest Magyar Közlekedési Dokumentációs Kft. 1995-1999.

<sup>6</sup> „Domesticce építeni s domesticce kezelni.”



Az utolsó három fejezet témái már túllépnek a mindenkori magyar állam határain, és azt vizsgálják, hogy hogyan alakult a határokon átívelő vasúti közlekedés.

A kilencedik részben – *Államhatárok és vasutak* – a szerző kronológiai sorrendben haladva tárgyalja az európai vasút fejlődését és annak strukturális hatásait. Ugyanakkor a már megszokott XX. századi korszakolás mellett – melyben a fontosabb európai mérföldkövek jelentik a tárgyalta határokat<sup>7</sup> – az egyes részekben, horizontális távlatokban is részletes leírások olvashatók. A szerző elkülöníti az adott korokban a fejlett nyugat-európai országokban tapasztalható vaspályafejlesztéseket, a – mai szóhasználattal élve – fejlődő országokban végbement változásokat illetve a kelet-európai és harmadik világbeli törekvéseket. Ezeket a meghatározásokat a fejezet elején lehet olvasni, hogy miért is alakultak ki ezek a tendenciák, melyeknek kulcsai a közlekedési hálózatok és az iparosodás időbeli kapcsolatában rejlenek.

A tizedik fejezet nem másról, mint a híres és hírhedt Orient Expresszről szól. Erre a részre is igaz, hogy a témában legjobb szakirodalmak és források kerülnek felhasználásra. Elsők között említeném itt Lovas Gyula és Tóth Sándor: *Az Orient Expressz*<sup>8</sup> című munkáját. Miért került már az 1880-as évektől kezdve a „keleti vonat” a figyelmek középpontjába, és miért éppen Magyarországon keresztül vezettek? Erre és más kérdésre is megtalálja a választ minden olvasó a kötet e fejezetében. Ez az első egysége a könyvnek, melyben a szerző európai politikai illetve diplomáciai tényezőkre is felhívja a figyelmet. Továbbá jelentős szerepet kapott annak a ténynek hangsúlyozása, hogy Nyugat-Európa és a török világ között kizárólag Budapesten keresztül vezet az út. Ebből kiindulva a szerző részletesen kifejti, hogy mit is jelentett a közlekedéspolitikában az, amit Ady Endre „kompozitív”-ként aposztrofált az irodalomban.

A kötet utolsó fejezete foglalkozik hazánk és a Kárpát-medence vasútjaival, és annak alakulásával a XX. század forrásaiban. Itt is jellemző az a korszakolás, melyet korábban is használt a szerző, bár azokat részben meg kellett változtatnia, a helyi sajtóságok miatt.<sup>9</sup> Majdán a fejezet legelején szögezi le, hogy a trianoni békeszerződésről nagyon sok munka született számos témában, de szinte alig esik szó a vasút határalakító szerepéről. Ezt a hiányzó láncszemet pótolta a szerző ebben a részben. Részletesen említi, hogy az új határ megállapítások milyen következményekkel jártak, és hol kellett új állomásokat és vonalakat építeni. A revíziós éveket tárgyaló alegységben kiváló táblázatok is segíti a könnyebb megértést és összehasonlítást. Ezt követi az utóbbi 60 év közlekedési sikereit és – sajnos főleg – kudarcait taglaló több alfejezet.

A kötet tényeges utolsó fejezete a mellékletek címet viseli, mely az összes fejezethez kapcsol különböző képi forrásokat: térképeket, illusztrációkat és fényképeket. Ehhez kapcsolódik a könyv talán egyetlen nagy hibája is, a nem megfelelő kivitelezés. A formai és szakmai kritériumoknak maximálisan megfelelő munka jobban mutatott volna kemény borítóval és több (színes!) képpel. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a fenti – látszólag felszínesnek tűnő – problémák mellett egy nagyon pontosan megszerkesztett és alaposan kidolgozott objektív könyv jött létre.

A kötetet bátran ajánlom nemcsak a szakértő illetve vasútbarát közönségnek, hanem az érdeklődő olvasóknak is.

Varga Gábor

<sup>7</sup> Az első világháborúig; a két világháború közt; a kétpólusú világban; a kétpólusú világ megszűnése után.

<sup>8</sup> Budapest 1991.

<sup>9</sup> Az első világháborúig; a két világháború közt; revíziós évek 1938–45; „rég-új határok” 1945–60; megszüntetések időszaka 1960–90; 1990/92 után.