

MAJDÁN JÁNOS:
A közlekedés története Magyarországon (1700–2000)
 Pécs. Pro Pannonia Kiadó. 2014.

A hazai történeti kutatók sok összefoglalót készítettek, melyek között az utóbbi időkben tankönyvek is segítik a tanulást, a tájékozódást. A gazdasággal, a társadalmi átalakulásokkal, a művészeti és építészeti összefüggésekkel foglalkozó írások mellől hiányzott a közlekedés feldolgozása. Ezzel a témakörrel egyébként is kevés kutató foglalkozik, és nagyobb ívű összegzés a közelmúltban nem készült. Bár a földrajzos kollégák közül néhányan rendszeresen közölnek közlekedési témájú írásokat, de Erdősi Ferencet leszámítva könyvet senki nem írt a szakmából sem.

A terek és települések, az egyének és cégek közötti kapcsolatok bonyolítását, az áruk és kulturális termékek cseréjét a közlekedési eszközök szervezték úgy át, hogy kialakuljon az egységes nemzeti piac. Ezt a folyamatot mutatja be a könyv, s a három évszázad történéseinek nyomon követésével segít megérteni a közlekedés hatalmas jelentőségét.

A Pécssett működő Pro Pannonia Kiadó által megjelentetett 244 oldalas könyv sikeres kísérletet tesz a hazai ágazat bemutatására. Az időhatárok megadják a feldolgozás keretét, a 11 nagy fejezet időrendben tárgyalja a változásokat. A törökök kiűzése utáni újratelepítéseknel már komoly gondot jelentett akár a belső helyváltoztatás, akár a határon kívülről érkezett betelepülők közlekedése. Ezt a szárazföldi közlekedéssel oldották meg, melyben új elemként a postakocsi hálózat kialakulása vált fontossá. A mezőgazdasági áruszállítások a folyókon zajlott, s ennek előnyeit és zavarait és a korabeli eszközöket tárgyalja a gépi korszak előtti fejezet. Fiume magyar koronához történt csatolása óta előbb az udvar, majd a hazai birtokosok és politikusok is egyre nagyobb szerepet szánt a kikötőnek, melynek elérését már az első vasútfejlesztési törvény is fontosnak tartotta.

Az első fejezettől kezdve megfigyelhető a szerző törekvése: a korban legfontosabb közlekedési eszköz hazai elterjedését tárgyalja elsőként, majd a többi lehetőséget veszi sorra. A szárazföldi, vízi és városokon belüli helyváltoztatásokról minden esetben szó esik, de a korszaknak megfelelően ezen belül is kirajzolódnak a változások.

A modern közlekedési hálózatok kiépülését bemutató második fejezetben a vasút – egyenlőre tervezési szinten történt – előretörése jelzi az európai fejlődési irány hazai megjelenését. Széchenyi István első komplex közlekedéshálózati tervének részletezése és az első felelős magyar miniszteriumban végzett munkássága viszonylag kevésbé ismert tényeket hoz felszínre. Korabeli ábra is mutatja a teljesen elfeledett Bernhard Antal gőzzel hajtott vízi járművét, amely Fulton párizsi bemutatójával szinte egyszerre próbálta meggyőzni a fuvarozókat az új hajózási lehetőségéről – mindkét esetben sikertelenül.

A harmadik fejezet is köztörténeti időszakhoz kötött, s itt kell megemlíteni a közlekedéstörténet (és minden ágazati feldolgozás) nagy problémáját: milyen belső korszakhatárokat használjon az összegzésnél? A szerző megpróbálja a politikai események és a hálózat- és eszközfejlesztés újdonságainak határait összhangba hozni. Mivel egy-egy korszakon(fejezeten) belül belső tagolást végez, ezért nem válik az összegzés kizárólag a hagyományos köztörténeti tagolások követőjévé, de mégsem szakad el az alapvető és bevett határoktól. Így kerül bemutatásra a döntően birodalmi érdekek és bécsi – előbb állami, majd magán – tőke által lebonyolított hazai fejlesztés az alkotmány nélküli időszakban. A vasúti és a folyami hajózás egymásba kapcsolódását hozó időszakban a nagyvárosi közlekedés tömegesedését is bemutatja a fejezet.

A magántársaságok és az immáron magyar állami beruházások párhuzamosságát adja vissza a negyedik fejezet, melyben – szerepének megfelelően – már a vasút játssza a fősze-

repet. A még vegyes támogatottsági rendszer korszakhatárát láthatóan nehezen húzza meg a szerző, mivel nem lehet egyetlen évhez kötni a váltás. A magyar állam előbb kismértékben, majd gazdasági helyzetének stabilizálása, a modernizációban elért eredményei alapján egyre határozottabban bele kíván szólni a nagyon fontosnak tartott közlekedés fejlesztésébe. Elsősorban a vasúti fővonalak összekapcsolását, a magánvállalatok által kevésbé fontos szakaszok összekapcsolását, illetve a nemzetgazdasági okokból kiemelt részek kincstári megépítését (Fiume elérése, Buda és Komárom kapcsolódása, a belgrádi – balkáni irány megnyitása) követi nyomon a szerző. Ugyanakkor kellő alaposággal szót ejt az új kivitelezési és működtetési típus, a helyi érdekű vasutak megjelenéséről és törvényi szabályozásról. Itt kerül bemutatásra a korszak világhírűvé vált vonata, az Orient expressz is, amely Magyarországot (is) bekapcsolta az európai utazási rendszerbe.

Az állam túlsúlyának kidomborodása jól kirajzolódik az ötödik fejezetben, ahol mind a vasutaknál, mind a belföldi és tengeri hajózás esetében a szakminiszterek elérik, hogy a költségvetés olyan mérvű támogatást adjon a közlekedés bővítéséhez, melynek segítségével döntő befolyást alakíthatnak ki a gazdaság e fontos ágában. Baross Gábor munkásságát külön elemzi a szerző, melynek eredményeként befejeződik a Vaskapu szabályozása, Fiume fejlesztésével a kereskedelmi forgalmunkban előkelő helyre kerül a tengeri fuvarozás és megindul az üdülés, napjainkig használjuk az akkor megszámozott belföldi úthálózatot és a MÁV nyereséges vállalatává válik. A közúti és a légi közlekedésben újdonságok kerülnek bevezetésre, s a nagy folyókon hatalmas költségekből hídprogram valósul meg.

Az Európában is kiváló szintűnek minősített magyarországi közlekedési hálózat nagy próbatétele az 1914 és 1920 közötti időszak, melyet a hatodik fejezetben tárgyal a szerző. Általában nem foglalkoznak súlyának megfelelően ezzel a rövid időszakkal, de ezt a kötet most pótolja. A Nagy háború alatti hatalmas közlekedési forgalom bemutatása mellett szó esik a rendszerváltásokhoz kapcsolódó zűrzavarokról is.

Nagyon pontos adatokat közöl a kötet a trianoni békediktátum következtében beállt változásokról, a szétszabdalt közlekedési hálózat működtetésének napi problémáiról a hetedik fejezetben. Egyúttal bemutatásra kerülnek az 1938-ig megfogalmazott és esetenként meg is valósított fejlesztések, melyek már az új államhatárok közötti helyváltoztatásokat szolgálták. A közúti forgalom előtérbe kerülése, a tengeri – folyami hajózás átszervezése, a hidroplán a távolsági, az IKARUS a helyi autóbusz közlekedés megújítását jelzi.

A háborúra készülődés és a második világhétség alatti közlekedési helyzetről nagyon ritkán esik szó. A nyolcadik fejezet a bevett időhatárok helyett szokatlan szakaszt rögzít (1938-1944), amely alatt az ország területének növekedése okozta új feladatok részletezése sok új információt ad az olvasónak. Bár a háborús rombolásokról kiváló összegzések készültek, de a közlekedéshálózat összedőlését sikeresen foglalja össze a szerző.

A háborús károk helyreállítása külön fejezetet kapott, melyben az ágazat valamennyi területe rövid összegzésben kerül bemutatásra.

Bár köztörténeti szempontból nem ilyen a korszakolás, de a szerző meggyőzi az olvasót arról, hogy a kilencedik fejezetbe rögzített 1950–1968 közötti időszak egységet képez, s döntően a tervutasításos módszerekkel végzett fejlesztések már elsősorban a közúti hálózatot érintette. A vasutak kezdeti fejlesztései után a pillanatnyilag olcsó szovjet olaj következtében megkezdett vonalfelszámolásokat kiválóan érzékelteti a térkép. A hajózás és a légi közlekedés hullámzó fejlesztései és visszafejlesztései nyomon követhetőek, de igazán nincs részletes magyarázat ezekre a politikai döntésekre.

Az ország közlekedési hálózatát alapvetően átalakító 1968-as koncepció nem véletlenül vált a következő korszak kiinduló határkövévé. A kötőtpályás közlekedés helyett a közúti tömeg, illetve egyéni utazások hazai átalakulását és a városokban lejátszódott járműcsere kerül bemutatásra a tizedik fejezetben. Szó esik az egyre jobban háttérbe szoruló belföldi

légi forgalomról, a tengerre szorult hajózásról, s a begyűrűző olajválság kiváltotta változásokról.

Végül a rendszerváltástól az ezredfordulóig tartó rövid időszak gyors átrendeződését próbálja meg felvillantani a szerző. Az állami közlekedési vállalatok leépítése, a járművek időnként pontom pénzért történt eladása, az egyéni közlekedés döntő szerepre jutása a tizenegyedik fejezetből követhető nyomon.

A száznál több fénykép, ábra, a térképek sokasága nemcsak színesíti a könyvet, hanem gyakran alapvető információkat is közölnek – segítve a terjedelmi határok kitágítását. Sajnos a térképeken – méretük miatt – helyenként nem érthető egy-egy ábrázolás, melyet a következő kiadásban feltétlenül korrigálni szükséges. A név és helymutató szakmailag jól kezelhetővé teszi a könyvet, s az érdeklődő olvasó mellett az érintett ágazat, vagy a tanulók számára a további tájékozódáshoz jó alapot ad.

A szerzőnek sikerült a szakmai feldolgozás és a tankönyv olyan egymás kiegészítő változatát közreadni, amely mind a két olvasói – felhasználó kör számára jól használható.

Imre Lászlóné