

ETO: 625(439)“17/20”
821.511.141(439)-9

BOOK REVIEW

Kása István

∴ Pécsi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, történelem szakos hallgató
∴ istvan.kasa76@gmail

ÍGY KÖZLEKEDTEK MAGYARORSZÁGON

Majdán János: *A közlekedés története Magyarországon (1700–2000)*.
Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs, 2014

Pécsett jelent meg Majdán Jánosnak, a Pécsi Tudományegyetem docensének tollából a Magyarország közlekedésének fejlődéstörténetét bemutató első hazai tudományos összefoglalás. Az évszázadokat felölelő utazás 1558-ból indulva egészen a 2000-es évig tárja elénk föld, víz és levegő eseményeit; megismerhetjük, miként alakultak át a hetenkénti postakocsijáratok a napjaink gépeinek órához igazított, véráramszerű lüktetésévé. Ráadásul mindezekről úgy esik szó, hogy számos esetben kiemelkednek a bácskai és bánáti térség településeihez kapcsolódó események is.

A Pro Pannonia Kiadó kiadványa 240 oldalon, tizenkét különálló fejezetben tárja elénk az áttekintést. A jól komponált, alfejezetekkel támogatott szakaszolás lehetővé teszi az olvasó számára, hogy akár csak egyetlen megismerni kívánt közlekedési ág fejlődését végigkövethesse. A befogadást diagramok, táblázatok és térképek sora könnyíti meg, lehetővé téve az összehasonlítást, az évszázadok fejlődésének számszerűsítését. Nem mehetünk el szó nélkül a széles, minden igényt kielégítő képi támogatás mellett, amely vizuális síkra emeli az elénk táruló utazást. Az eddig publikálatlan ábrázolások sora dicséri a szerző évtizedekre visszanyúló kutatómunkáját.

A közlekedés története Magyarországon megjelenése jól helytáll egy tan-, tudományos és ismeretterjesztő könyvvel szemben támasztott követelmények metszéspontjában. Tipográfiája segíti az olvasást, képeinek élessége példaértékű, a táblázatok átláthatóak, könnyen értelmezhetőek. Sajnos, a térképek adaptálása az egyik legnagyobb hiányossága a kiadványnak. Tisztelet a kivételnek, de ezek nagy része inkább bosszankodásra ad okot, mert bár sejtjük, a szerző mit akar nekünk megmutatni, a megvalósítás messze áll az elvárhatótól. Szembetűnő a színvonalkülönbség, főleg annak a fényében, hogy a képi ábrázolás milyen jól sikerült. Szerencsésebb lett volna a térkép-gyűjteményt a munka végén, egész oldalas méretben elénk tárni. Persze az olvasó, ha sokáig vizsgálja a kákát, talál rajta csomót, de nem szerepünk és

célunk ennek az első megjelenését megelőző kiadvány kevés számú bakijának a felhántorgatása. Ezt nyugodt szívvel meghagyjuk az esetleges második kiadás szerkesztőinek.

Ezen könyvismertető írója csak tanulója a közlekedés történetének. Ezért másra nem is kérhetem az olvasót, minthogy üljön fel mellém Majdán János négy és fél száz évet átrobogó vonatára, és laptopunkból, mobiltelefonunkból ki-kitekingetve pillantsunk bele, honnan hová fejlődött Magyarország.

Vajon mi járt a fejében annak az utazónak, aki 27 óra alatt postakocsin tette meg a Buda–Pécs távolságot, ha mi tized annyi idő alatt már sokalljuk a fáradságot? Bár diákjegyet nem említ a szerző, kedvezmény már az 1840-es években is létezett, igaz, csak 10–15%-os, és ezért a kocsi tetején kellett utazni. Hogyan csodálkozhattak a töltések mentén élő kortársak a Ferenc-csatornán „árral szemben” úszó hajókon? Mi mindenre gondolhatott a korabeli Franz I. dunai gőzhajó fűtője is, miközben 48 óra alatt sikerült felúszni a járműnek Budáról Bécsbe? Eközben utanként 30 mázsa szenet kellett belapátolni a kazánokba. Viszont jóval kevesebbet kellett lapátolni a Budán dolgozó 130–150 fiákeres után, még ha a mellettük elterjedő omnibuszok is zöldüzeműek voltak.

Láthatjuk, valóban a reformok kora volt a reformkor, és az sem véletlen, hogy Széchenyi István neve miért forrt egyé ezzel az időszakkal. Nevét halljuk, ha folyószabályozásról, folyami vagy balatoni gőzhajózásról, első állandó hídról, vasútról vagy az egymásra épülő közlekedési eszközök hálózatának megálmodásáról beszélünk. Végigkövethetjük, hogy mindaz, amit a haza jobbá tételére megálmodott, csak 1950-re valósult meg.

Olvashatjuk a könyv oldalain, hogy még ennél is hosszabb, évszázadokon átnyúló küzdelem volt a manapság sokat szidott közúthálózatok kiépülése. Bár a szabadságharc elbukott, a forradalom győzött, amelynek egyik társadalmi következményének tekinthető az országos útkaparó szervezet kiépülése. Nem kevés munkával járt a feladat, hiszen nemcsak az utak állapotát voltak kötelesek fenntartani, de a szemét összeszedése és az utak melletti fű lekaszálása is rájuk tartozott. Ezért szállást és napszámot kaptak, majd a dualizmus időszakában nyugdíjjal tették még vonzóbbá az állást.

Napjaink politikusainak követendő példa lenne a „Vasminiszter”, Baross Gábor fáradhatatlansága, névadó akarata, amely megadta a döntő lökést az országos szintű közlekedési hálózat megszületéséhez. A rendíthetetlen miniszter munkássága Széchenyihez mérhető, befejezte az Al-Duna szabályozását, elérte, hogy döntően állami kézbe kerüljön az országos vasúthálózat, jelentős bővítések révén az ország tengeri kapujává vált Fiume kikötője. Ma is példaértékű legnagyobb sikere, a vasúthoz köthető, hazai és külföldi szakemberek véleményével szembe menő zónatarifa rendszer bevezetése.

Az addigi kilométer alapú díjazás helyett bevezettet 14 zónából álló rendszer mai szemmel nézve felfoghatatlan árcsökkenéssel járt együtt. A jegyárak a korábbi ötödére estek vissza, az ország lakossága pedig özönlött a szerelvényekre, a korábbi évi kilencmillió utasszám négy év alatt huszonnyolcmillióra emelkedett. „Azt akarom, hogy a brassói ténsasszony kalapot vásárolni Budapestre járjon”, és így is lett, a vasútnak köszönhetően a távolságok csökkentek, az utazás kiszámíthatóvá vált, az ország lakosai közelebb kerültek egymáshoz, jelentős szerepe volt abban, hogy Budapest minden tekintetben az ország központjává váljon.

Látjuk, az évszázados araszolás zakatolásá válik, ahogy a 19. század utolsó harmadában beköszöntött Magyarországra a közlekedés forradalma. Ahogy a szerző fogalmaz: „Egyre többen, egyre távolabbra és egyre olcsóbban utaztak és szállítottak.” Gombosnál elkészült az addigi gőzkompos átkeles helyett az állandó vasúti híd. Megnyíltak a bácskai helyiérdekű vasutak, és sűrűn behálózták a térséget. A millennium időszaka nemcsak a városok képét formálta át, hanem a közlekedésünket is megfeleltette az új korszak kihívásainak. Elkészült a kontinens első földalatti vasútja, amelynek népszerűségét mi sem bizonyítja jobban, hogy már az első évben hárommillió utast szállított. A tömegközlekedés villamossal, majd autóbusszokkal bővült, melyek között megtalálhatóak voltak az emeletes kialakításúak, oldalakra pedig hamarosan hirdetések kerültek.

Megjelent 1895-ben az első automobil, melyek forgalmát hat év múlva szabályozták, vezetését engedélyhez kötötték. A lakosság sok helyen elenszenvesen fogadta őket, de ez nem akadályozta meg az elterjedésüket, a számuk a háború előtt elérte az 1600 darabot. A rajongók versenyeket szerveztek, megjelentek az első töltőállomások, Aradon pedig 1908-ban megszületett az első magyar autógyár. A rendszámtáblák rendszere 1923-ban lett bevezetve, egy évre rá megszületett az európai normákhoz igazított vezetőképzés, ahol az egységesen pirosra festett taxik vezetőit is képezték.

Két évvel az automobil után, 1897-ben Bánki Donát és Csonka János megalkotta az első hazai motorkerékpárt, melyet levélgyűjtőként kezdtek használni.

Rögösebb utat kellett bejárnia a kerékpárnak. Elterjedésének visszaszorítására a fővárosban még évi 10 koronás adót is bevezettek, de ez nem törte meg az előretörését, 1908-ra már 5644 darab járta az utakat.

Nehezebben indult a levegő meghódítása. A híres csatorna átrepülésének évében, 1909. október 17-én tartott bemutatót Blériot Kőbányán, de a repülőgépek még egy évtizedig inkább ritka látványosságok, attrakciók maradtak. Az első kísérletre a közforgalmú légi járatok beindítására csak 1918. július 4-étől került sor, de ez sem volt hosszú életű, mivel az első húsz napon mind a három forgalomba állított gép lezuhant.

Nem szeretném, ha ismertetésem a könyv tartalmának végtelen ismétlésévé válna, ezért még csak egy eseményt osztanék meg olvasómmal. Az eseménysor jól mutatja, hogy az abszurditás nem csak a napjaink Magyarországának egyik jellemzője.

Európában egyre több országban álltak át a Napóleon nevéhez köthető jobbra tartás elvére. Németország második világháborút megelőző térnyerésével párhuzamosan megtörtént az átállás Ausztriában és a széteső Csehszlovákia utódállam-alakulataiban. Hazánkban 1939-ben felmerült a váltás gondolata, de a határváltozások miatt nem merték azt megvalósítani. A közlekedési irány megváltozására végül 1941. június 6-án vidéken, míg a fővárosban november 9-én került sor. Ennek köszönhetően állt elő az a helyzet az 1940 őszen visszakapott Észak-Erdélyben, hogy előbb átszervezték a forgalmat az országban uralkodó balra tartás elvére, majd néhány hónappal később visszaszervezték az egészet az új rendszerre.

Tucatjával sorolhatnánk a közeli és távoli múlt eseményeit és azok határait a könyvből, de ezt a szerző már megtette helyettünk. A felsorolt néhány kedvcsináló pillanatkép talán jól mutatja, mennyire szerteágazó, de mégis egységes a téma, amit *A közlekedés története Magyarországon* című könyv felölel.

Végezetül csak megerősíteni tudom azt, amire korábban csak céloztam. Ez a munka többet érdemel annál, hogy néhány száz példányszámban jelenjen meg. Kiált újabb és bővebb kiadás után. A könyvnek nem egy bőkezű mecénásra, hanem egy éles tekintetű kiadóra van szüksége, amely lehetővé teszi, hogy mindenhol és mindenki számára elérhetővé váljon ez az összefoglalás. Talán az sem nagy kérdés a szerző felé, hogy a következő alkalommal ne hajtson fejet a szakmai közvélemény akarata előtt, és nyugodtan illesszen be jó néhányat azokból az anekdotákból, történetekből, amelyekből olyan sokat ismer, és melyekkel szóbeli előadásait annyira színessé teszi. Reménykedünk benne, hogy *A közlekedés története Magyarországon* első kiadása csak egy út kezdete, és hamarosan a könyvesboltok polcain találkozunk a bővített, második kiadás példányaival.

Beérkezés időpontja: 2017. 01. 17.

Közlésre elfogadva: 2017. 05. 18.