fogalmazó bírákra. Ők elismerték, hogy a magánszemélyek és társaságok kampánykiadásainak korlátozása okán kétségek merültek fel az Első Alkotmánykiegészítésre vonatkozóan, de eltért a véleményük a többségétől abban a kérdésben, hogy a quid pro quo korrupció elkerülése az egyetlen indok arra, hogy korlátozzák az ilyen véleménynyilvánítást. Stevens bíró például, aki négy szakadár nevében fogalmazta meg különvéleményét a *Citizens United* ügyben, elismerte, hogy a jogi személyek kampánykiadásainak korlátozása „teher a politikai véleménynyilvánításra nézve, ez pedig mindig komoly dolog, amely alapos vizsgálatot igényel".

De Stevens hangsúlyozta, hogy a jogi személyek kiadásaira vonatkozó korlát mérsékelt, és számos lehetőséget hagy arra, hogy azok politikai kérdésekkel és a jelöltekkel kapcsolatban állást foglaljanak. Fenntartotta azt a véleményt, hogy a korlátozást a korrupció szélesebb értelmezése indokolta, amely magában foglalja például az olyan helyzeteket, amikor „a magánérdek túl nagy befolyást gyakorol egyes tisztségviselők tevékenységére azáltal, hogy a kampányát támogatják (vagy megvonják tőle a támogatásukat). Stevens Teachout egy korábbi tanulmányát idézte, hogy alátámassza a korrupciónak ezt a szélesebb körű értelmezését. Sajnos a *Citizens United* döntés sok bírálója leegyszerűsítette a helyzetet, azt állítva, hogy a probléma megoldható azzal, ha teljesen megtagadják az Első Alkotmánykiegészítés általi védelmet a jogi személyektől, illetve a politikai véleménynyilvánítással összefüggő kiadásoktól.

Ugyanígy hajlamosak a túlzott leegyszerűsítésre azok, akik nem nézik jó szemmel a kampányfinanszírozás szabályozását. De leegyszerűsítéssel nemcsak közéleti vitákban találkozunk, hanem a Legfelsőbb Bíróság többségi állásfoglalásaiban is. Napjaink Legfelsőbb Bíróságában a bírák többségének az a célja, hogy elhatárolják a képviseleti demokráciára leselkedő fenyegetéseket azzal, hogy azt állítják: a quid pro quo vesztegetés a korrupció egyetlen olyan fajtája, amely valóban okot ad az aggodalomra. De ahogyan azt mind a történelem, mind a kortárs bizonyítékok mutatják, a képviseleti demokrácia tiszta működését tényleges megvesztegetési esetek nélkül is veszélyeztetik a túlzott mértékű kampánykiadások.

Igazság szerint az teszi ezt a jogterület olyan bonyolulttá, hogy a feszültségeket nem lehet elkerülni azzal, hogy a vitában részt vevő felek kategorikusan elutasítják a megalapozott aggodalmakat. Teachout könyve arra emlékeztet bennünket, hogy a korrupció – a közösségi erényt aláásó túlzott magánérdek kiterjedtebb értelmében – nagyon is valós kockázatokat jelent egy működő demokrácia számára; olyan kockázatokat, amelyek már az Amerikai Egyesült Államok megalapításakor is előre láthatóak voltak, és amelyek nemzetünk egész története folyamán foglalkoztatták a politikusokat, államférfiakat és jogászokat. A Szövetségi Legfelsőbb Bíróság egy fogalommeghatározás révén próbálta elvetni ezeket az aggodalmakat, ám ez nem egyeztethető össze sem a történelmi tényekkel, sem a pénznek a politikánkra gyakorolt tényleges hatásával. A Legfelsőbb Bíróság kampányfinanszírozási ítélkezési gyakorlata csak akkor fog igazán választ adni a szóban forgó versengő értékekre, ha a testület elkezd harcolni a korrupciós veszélyek teljes spektruma ellen.

(*The New York Review of Books*)

Roshni Nair

Végállomás: India

Rajendra B. Aklekar: Halt Station India című könyvének bemutatása (Rupa Kiadó, 2014, 227 oldal)

Bűzös, kíméletlen, zsúfolt, zajos – ezekkel a szavakkal jellemezhető Ázsia legrégebbi elővárosi vasúthálózata. Mégis ez a túlterhelt rendszer képezi a város fő érhálózatát,

India pénzügyi rendszerének szívét. Mumbai központjának mindegyik része, a Western és Harbour vasútvonal a város egy-egy mikrokozmoszát jelenti. Rengeteg könny, nevetés, pletyka és küzdelem rejlik ezeknek a vagonoknak a falai között, amelyeket a halászoktól a bizsuárosokon és ételhordókon át a tanulókig, irodába járókig és háztartásbeliekig tömegek használnak.

Ez az a környezet, melyben Rajendra Aklekar újságíró és vasútrajongó első könyve méltó tisztelgés lett a mumbai-i helyi vonatok előtt. Habár indiai vonatantológiák, mint az *India csomópont: Egy ablak a nemzetre* c. kötete megmarad a kollektív emlékezetben, kevés feljegyzés említi a vasút szerepét a város növekedésében úgy, ahogy azt a *Halt Station India* teszi.

A *Halt Station India* egyformán szól a Mumbait formáló emberekről és helyekről és a vonatokról magukról. Joggal tulajdonítható ez James John Berkeley-nek, India (és Ázsia) első vasútvonala elfeledett mérnökének, amely a Bori Bunder pályaudvar (ma Victoria vagy Cshatrapati Sívádzsi pályaudvar) és Thána között futott 1853-ban. A többi név amely fennmaradt, Raosaheb Sitaram Khanderao Vaidya-é, aki Victoria végállomás segédmérnöke volt FW Stevens főépítész alatt, BK Jadhav, a Victoria-pályaudvar három évtizeden át szolgáló óramestere, és azok, akik a ma már természetesnek vett vasúti hidak és átjárók építését önzetlenül segítették.

Valódi élvezet végigutazni India első vasútvonalán, mert a személyes beszámolók és a korabeli újságok révén bepillantást nyerünk mind a gyarmatosítók gondolkodásába, mind a kulturális különbözőségekbe (Aklekar elmondja, hogy az angol mérnökök és a helyi munkások és vállalkozók viszonya nem volt felhőtlen). 1853. április 16-án a vonat – melynek mozdonyait Szultánnak, Szindhnek és Száhibnak nevezték – 21 puskalövés kíséretében elhagyta Bori Bundert. „Legfeljebb egy tucat európai volt jelen, de a helyi lakosok ezreit vonzotta a helyszínre, akik csodálattal adóztak a füstölgő, fújtató gép előtt…" – írja a próbaüzemről egy méltató beszámoló a The Bombay Telegraphban. Ez olyan képi megjelenítés, amelyre sokáig emlékezünk a könyv elolvasása után is.

Aklekar beleássa magát minden állomás nevének eredetébe is. A néprajzi adatok és anekdoták után kiemeli a vasútnak Mumbai terjeszkedésében betöltött katalitikus szerepét. Megismerhetjük Bombay, mint kereskedelmi központ stratégiai fontosságát az indiai pamut, a Kelet-Indiai Társaság szempontjából, továbbá a kórházakat, piacokat és településeket, amelyek a vasúthálózat fejlődése miatt indultak virágzásnak.

A vasúti szárnyvonalaknak szerepe volt az indiai demokrácia létrejöttében, és a talajjavítási projektekben, amelyeket a pályák továbbépítése érdekében végeztek. Szóba kerülnek más indiai városok is, amelyek hozzájárultak Mumbai vasúti infrastruktúrájához: Mangalor, ahonnan az állomások tetejét fedő cserepek származnak, és Kalkutta, ahol az „art deco vonatokat" gyártó Jessop & Company és a csennai Integral vasútikocsi-gyár működött.

Az információk mélységéből kiindulva a *Halt Station India* tökéletes olvasmány lett volna, de Bombay, Baroda és Közép-India Vasútja vagy BB&CI (a mai Nyugati vasútvonal) történelmének ismertetése hiányzik belőle. A 205 oldalból álló szövegnek mindössze 11 oldala foglalkozik a nyugati vonallal. A nyugati vasútállomások talán újabbak, de ez nem indokolja ezt visszafogottságot egy 151 éves hálózat iránt. Aklekar naivan a Victoria-pályaudvart említi a Központi Vasút szíveként – érthetően, hiszen a helyszín jól ismert az indiai vasúttörténetből. De nem tesz említést tervezőjének, F.W. Stevennek egy másik építészeti remekéről: a Nyugati Vasút Központi Irodájáról az egykori Churchgate-ben. Nem számol be arról, hogy a Nyugati Vasút állomásai hogyan kapták a nevüket, és említést sem tesz az emberekről, településekről és üzletekről, melyek ezen állomások környezetét színesítették. Ugyancsak zavaró a hiánya annak, amely a Nyugati Vasút történelmé-

nek elengedhetetlen része: hogyan olvad be számos helyi birtokos, például a barodai Gaekwad maharadzsa magánvasútja a BB&CI hálózatába.

Ezen hiányossága ellenére, a *Halt Station India* kötelező olvasmány az ország legrégebbi utasszállító vonathálózatának minden rajongója és kritikusa számára. Ez több mint az általunk gyakran kárhoztatott helyi vonatok krónikája – ez egy dicshimnusz a városnak, mely életet adott neki. Aklekar kutatásai aprólékosak, történetmesélése magával ragadó. A könyv arra késztet, hogy elfelejtsük a helyi vonatok pontatlanságát (és más egyéb hibáját), és ehelyett az állomásokat, töltéseket és hidakat új látószögből nézzük. Büszkék lehetünk rájuk, hiszen óriási teljesítményekről van szó.

(dna)

E SZÁMUNK SZERZŐI:

Bangó Jenő professor emeritus az aacheni egyetemen, óraadó a Budapesti Corvinus Egyetem Szociológia Doktori Iskoláján
Dombi Margit történész–közgazdász, Debrecen
Faragó Péter közvélemény-kutató, Budapest
Hágen András tanár, Újvárosi Általános Iskola, Baja
Dr. Hajdú Gergely vezető tanácsadó, Nemzetközi Fejlesztési és Forráskoordinációs Ügynökség Zrt. (Budapest); PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem ÁJK, Polgári Jogi Tanszék
Kapronczay Károly történész, Budapest
Máthé Áron történész–szociológus, a Nemzeti Emlékezet Bizottságának elnökhelyettese
Miskolczy Ambrus egyetemi tanár, történész
Prof. em. dr. Prugberger Tamás, D.Sc. (Miskolci Egyetem)
Szarka Evelin politológus doktorandusz, Szombathely