

Gép, vasút, motorizáció

„Nem változott meg semmi, de mindennek meg kell változnia.”
(Erdei Ferenc)

A sokféleképpen minősített 19. és 20. század egyik elnevezése: a motorizáció korszaka. Megjelennek, elterjednek az önjáró gépek. Létrejön az ember-jármű technikailag, társadalmilag és kulturálisan kialakult szoros kapcsolatrendszer. A modern állam a gazdasági szükségletek és állampolgárainak biztonsága, nem utolsósorban pedig saját szerkezeteinek mobilitás- és hatékonyság-növelése érdekében megszervezte, fenntartotta a közlekedés minden eddiginél komplexebb rendszerét. A közlekedéspolitikai nagy döntései (például vasútépítésre, majd a mellékvonalak bezárására, meg pálya-építésre vonatkozó döntések, meg az autópálya-építés) hosszú időre meghatározzák a gazdasági-társadalmi-kulturális jellemzők térbeli tagoltságként megnyilvánuló más és másféle együtteseit meg természetesen a mindennapokat.²⁶

A mérnöki szemlélet szerint a közlekedés-szállítás átalakulása: technikatörténet. Egy nagyívű, részletekre nem figyelő kronológiából is kiderül, hogy a technikai átalakulás, a „térlegyzési technikák”²⁷ diadalát hozta a 19. század vége, a 20. század.²⁸ A közgazdászok a működési folyamatok, a rentabilitás, a környezeti hatások ismeretére töreksenek. Az ökológusok már régóta a technikai átalakulás társadalomromboló, kockázat-növelő hatásaira koncentrálnak. A társadalomtudományok képviselői természetesen a társadalmi-kulturális előfeltételek, okok és a kialakuló változások magyarázatára töreksenek. Igen általánosan fogalmazva a térhez és időhöz való egyéni és társadalmi viszony átalakulása és a teret és időt egy narrációba foglaló kultúra változása az, aminek megértése a cél. A civilizáció folyamata (Norbert Elias) mellett a társadalomtudományok a modernizáció folyamatát, az egyre inkább racionális (tudományos) társadalomtervezés és társadalomműködtetés mechanizmusait, a szekularizáció hatásait, az általánosan elfogadott evidenciákon túl az ezeket árnyaló, ezeknek esetleg ellentmondó mikro- és lokális folyamatokat tanulmányozzák.

A technikai újítások először a világgazdaság központjaiban terjednek el: a gőzhajók először az Atlanti-óceánt hódítják meg, a vasút sűrű hálózata Angliában épül

26 Ebbe a fejezetbe beépítettem a *Motorizáció és modernizáció. Önjáró gép, önjáró életmód* című tanulmányomat is (lásd Gagyi 2009a).

27 A fogalmat Frisnyák Zsuzsa használja *A magyarországi közlekedés krónikája* című írásában (2001). A térlegyzési technikák: gőzhajó, vonat, kerékpár, autó, repülőgép, meg újabban, már nem földi térhez szabott léptékben: űrhajó.

28 És ha Nicholas Negroponte fejtegetéseit elfogadjuk: az atomok cseréjének (ipari termelés, kereskedelem) csúcspillanatát a bit-termelés felfutását (az információs társadalom kialakulását) megelőzően (Negroponte 2002).

ki, az automobilizmus hazája Franciaország és Németország, a repülés pionírjai is az Atlanti-óceán két partján élnek. Kelet-Európában is a nagyvárosokban terjednek el a biciklik, motorbiciklik, autók.

Nemcsak arról van szó, hogy hol van ezekre kereslet, vásárlóerő. A poros-sáros falusi utak, az igen kiterjedt falusi régiók útrendszere nem is tenné lehetővé a motoros járművek rendeltetésszerű, időt és teret valóban lényegesen megváltoztató használatát.

Vasút, gép, gépegyüttes

Dehát nem is ezek a járművek voltak a mobilitás első forradalmárai, hanem a vasútépítés, a vasút szerkezeti elemei, a rendszeresen közlekedő vonatok. A történészek számára hálás feladat volt a vasútépítés és majd a kialakuló használat kérdéseivel foglalkozni, hiszen igen jól dokumentált és archivált politikai döntéseket, gazdasági beruházásokat, technikai megoldásokat, meg társadalmi hatásokat lehetett tanulmányozni. Még az elmélyült kutatások, a résztanulmányok megszületése előtt tudható volt, mi az, ami összességében bizonyos, csak részeiben kérdéses: a gépesített fejlődés, mobilitás világváltoztató hatásai, hiszen „nem vitás – hangsúlyozzuk – hogy a vasút az általános haladás érdekét” szolgálta, írja Egyed Ákos, majd így összegezi: „A gőzgép a gazdasági életre több módon hatott; a vasúti közlekedésben való alkalmazásával pedig közvetlenül és közvetve is. Először az áruszállítás és közlekedés addig elképzelhetetlen mértékű kiszélesítése és meggyorsítása által, ami megkönnyítette a az áruk értékesítését, a tőkés, általában a termelők számára a nyereség megszerzését. Másodszor talán azt kell hangsúlyoznunk, hogy a vasúti közlekedés és szállítás kiépítése és fenntartása egész sor iparágat és jelentős számú egyént foglalkoztatott. Aztán megváltoztatta magát a termelést és a termelési-társadalmi viszonyokat, mert az addig helyi piacokat összekötötte, átalakította, s nagyban hozzájárult a kapitalista piac kiszélesítéséhez: a nyersanyag-lelőhelyeket közvetlenül összekapcsolta a feldolgozó központokkal, országos és országok közötti méretekben alkalmassá tette a tőkés termelést arra, hogy a piac konjunktúra-viszonyait kihasználja. Ugyanakkor a vasút jelentős civilizációs vívmány is, hiszen hatalmas arányban rövidítette le az embereket, falvakat és városokat, ország-részeket és országokat elválasztó távolságot. A vasúti szállítás, közlekedés egységesítő erő volt a természeti-táji, gazdasági-társadalmi megosztottságokkal szemben.” (Egyed 1981: 148)

A vasút nem gép: gépi rendszer. Technikatörténeti szempontból az igazi újítás nem az egyre használhatóbb, nagyobb erejű, gazdaságosabb mozdonyok, hanem a mozgó (mozdony, vagonok) és stabil (vasúti infrastruktúra: sínek, vasúti pálya) részek egy géppé való egyesítése. Wolfgang Schivelbusch szerint a vasút kettős, összetett gépi természetének lényege, hogy „először is a gőzgép (a mozdony) egyetlen gépi mozgást hoz létre. Másodszor ezt a mozgást a kerék és a sín együttese térbelivé alakítja.” (Schivelbusch 2008: 27.) A sínek közelítenek az eszményi úthoz,

amely az addigi gyakorlattól igencsak eltér: ez „sima, vízszintes, kemény és egyenes”. Ugyanis az addigi gyakorlatban össze kellett békíteni a kerék és az igavonó állat hatékonyságának feltételeit: a kerék a köves úton döcög, az állat patája a sima úton nem tud eléggé kapaszkodni és az állat nem képes elegendő húzóerőt kifejteni. A folyamat világos: „Amint a gépkocsi mechanizálja a közúti közlekedést, az útépítésben is megtörténik az idomulás a sínek műszaki elveihez. Attól a pillanattól, hogy a közúti közlekedési eszközöket már nem lovak húzzák, hanem Ottó-motor mozgatja, az utak egyre inkább olyan kemények, simák, vízszintesek és egyenesek, mint a vasúti sínek. Az aszfaltozás és betonozás révén a 20. században elérik azt a színvonalat, amelyre a 19. században a vasút jutott. Ezek az utak a szó hagyományos értelmében már nem utak: Németországban az 1930-as években a kizárólag gépjárművek számára épített modern utakat már *autópályáknak* hívják, és a Birodalmi Vasút kezelésében állnak.” (Schievelbusch 2008: 29, kiemelés az eredetiben – G.J.) Amióta vasút van, azóta a természetes egyenetlenségek leküzdése, és ezzel a táj átalakítása vált a legfontosabb közlekedésmérnöki feladattá: a tájra vonalzót fektettek és meghúzták a leggazdaságosabb (néha valóban a legrövidebb, egyenes) vonalakat. Vasúton és utóbb az autópályán a természetes szabálytalanságot felváltja a mechanikai szabályosság: „Az állati húzóerőnek gőzerővel történő helyettesítése miatt az ember elveszíti az állati munka, illetve kimerülés érzéki tapasztalatát, azaz az állati hordozóhoz kapcsolódó tér- és mozgásérzetet. Azt pedig, hogy a táj természetes egyenetlenségeihez igazodó utat felváltja a tájat egyenesen átszelő vasúti pálya, az utazók a táj elvesztéseként élik meg – legnyilvánvalóbb ez az alagút esetében.” (Schievelbusch 2008: 30.) A gépegyüttes ezután meghatározza a táj érzékelését, kialakít és megszilárdít egy, a gyalog vagy szekéren járástól teljes mértékben eltérő új térérzékelést. Annál is inkább, mert ez a tér megköveteli, hogy technikailag egységessé tegyék: nem akárki, nem akármikor, nem akárhogy közlekedhet rajta. A vasút mesterséges és centralizált, vagyis egyetlen nagy gép, amit egységesen kell megépíteni, karbantartani és használni, mert csak akkor hatékony és biztonságos. Lehet síneket lefektetni és használni kis távolságokra és egymással össze nem kötve is – de a régiókat, majd a nemzeti teret behálózó és egyetlen kézben összpontosuló működtetési az igazi: a vasút technikai jellege miatt szállítási monopólium, legyen a tulajdonos magán, vagy az állam. Csak így lehet megoldani azokat a követelményeket, hogy kizárják az egyéni, esetleges szándékokat (egy jármű a forgalommal szemben közlekedik, lásd ma autópályákról a napi híreket), hogy működtessék a műszakilag szükséges létesítményeket (szénraktárak, víztartályok), hogy mindenki betartsa és mindenütt betartsák a kidolgozott műszaki előírásokat, és hogy egységében profitot termeljen a vasúti szállítás, mint vállalkozás.

Ezzel vége lett az individuális közlekedés történetének, „a vasút mint gépegyüttes szállítási monopólium formájában nyerte el jogi és politikai-gazdasági elismerését” (Schievelbusch 2008: 30), vált a modern világ első, környezetét is modernizáló, meghatározó technikai rendszerévé.

Majdán János szerint Magyarországon már a vasútépítés első szakasza, a fővonalak kiépítése is jelentős közvetlen hatással volt a vidéki mindennapokra: „Az or-

szág különböző vidékeiről érkező munkásokkal kapcsolatot tartó helyiek más vidékek étkezési, ruházkodási szokásait ismerték meg. A földmunkánál használt eszközök – a kubikos kordé és a fogat – gyorsan elterjedtek a vasúttal ellátott tájakon.” (Majdán 2001: 121.) De igazából a magyarországi vasútépítésnek az 1880-ban után kezdődő, az első világháború kitöréséig tartó második korszaka, a mellékvonalak (vicinális vonalak) kiépítése volt az, amelynek modernizáló, polgárosító hatásai a táj, idő, életmód átalakulásainak sorát – a „modernizáció első hullámát” – eredményezték. Évente mintegy négyszáz kilométernyi vasút épült, és 1914-ben nem volt a szűkebb értelemben vett Magyarországon olyan település, amely 20 kilométernél távolabb lett volna valamelyik vasútvonaltól. A kevésbé behálózott erdélyi részekben a legnagyobb távolság már jelentősebb volt: 50 kilométer. Ez azt jelenti, hogy nem volt olyan vidék, kistáj, ahol a harminc év alatt ne történt volna vasútépítés, ne indult volna meg a vasúti forgalom, és ami a tárgyalt téma szempontjából a legfontosabb: ahol nem érződött a vasút közvetlen átalakító hatása. A vasút, ez a technikai szerkezet, idővel organikusnak nevezhető, meggyökeresedő, társadalmi viselkedéseket alakított ki, visszafordíthatatlan változásokat eredményezett.

Kezdődtek itt is a változások az építkezések előtt már a nyomvonal-kijelölésekkel. Ezt érdekérvényesítő játszmaként kell elképzelni: a vasút arra kanyarodott, ahol erősebb lobbik voltak, például nagyobb forgalmat ígérő uradalmak, és a településektől bizony távol esett a létrehozott állomás. Más esetekben a megyei hatóságok akarat ellenében, azok feje felett átnyúlva, bécsi támogatást szerezve egy jól szervezkedő lokális közösség elérte, hogy a település mellett legyen a vasúti csomópont. Beleszólási lehetőséget jelentett a részvénytőke-jegyzések nagysága is, hiszen ahol ez nagyobb volt, ott nagyobb volt az érdekérvényesítő képesség is. Gyorsan kiderült, ha neves családoknak, régi városoknak nem volt annyi mozgósítható tőkájük, mint feltörekvő kisebb központoknak. De véleményem szerint a legfontosabbak az úgynevezett „közigazgatási bejárások” voltak. A kijelölt nyomvonalak mentén fekvő földek tulajdonosai és az építők közösen járták végig a kijelölt nyomvonalat, és egyezkedtek a megépülő kis átjárókkal, átereszekkel, csatornákkal, az építés alatti közlekedéssel, az utólagos területrendezéssel kapcsolatosan. Ebben a folyamatban alakult ki a vasútvonal építésének és használatának mikrokörnyezete.

A társadalmi-kulturális változások generálásának legfontosabb terei azonban kétségtelenül nem a vonalak, hanem az állomások voltak.

Erdei Ferenc *Parasztok* című könyvében olvashatunk a falak és kapuk évezredes törvényéről: a parasztság bezártságáról és a paraszti és úri világ közötti közlekedésről: „Szigorú szabályok emeltek falakat a parasztok köré, de éppen a parasztsorsot meghatározó törvények követelik azt is, hogy kapuk és utak nyíljanak a falakon, s a két rend elválasztása egymást kiegészítő forgalomban nyerjen értelmet.” (Erdei 1973: 40.) Ez nevezhető organikus kapcsolatnak: „Az a rend alakult ki, hogy meghatározott szervek útján, meghatározott alkalmak idején és meghatározott szabályok szerint közlekednek egymással urak és parasztok.” (Erdei 1973: 40.) Azaz közlekedtek, emberek jártak át rajta, de leginkább a gazdasági, kulturális javak közlekedtek, termények, népművészeti termékek, hiedelmek és történetek sokasága,

amíg meg nem érkeztek a gépek. Mert akkor valami eddig nem tapasztalt és rendkívüli történik: „Amikor gépek gördülnek be a parasztudvarokra, gyorsjárású vonatok futnak a kertek alatt, amikor az emberek egyenlőségről és a nép uralmáról kezdenek beszélni, s azt újságok, könyvek viszik be a falvak házai közé.” (Erdei 1973: 44.) A szöveg látnokí, sorsszerűsége utal és nem tényeket elemez, meg egy jóslásban végződik – de a gépekkel kapcsolatos megfigyeléssel teljes mértékben egyet lehet érteni: „Mintha az istenség avatkozott volna be a dolgokba: nem akartak változást egyik oldalon sem, nem támogattak az egymással való közlekedés szigorú törvényein sem, mégis minden vigyázat ellenére beömlött valami idegen erő a kapun. Mint a trójai faló: gyanútlanul engedtek utat a veszélytelennek látszó alkotmányoknak: a gépnek, s amikor már belül volt a falakon, egy idegen világ katonáinak a serege bújott elő. Nem változott meg semmi, de mindennek meg kell változnia.” (Erdei 1973: 44.)

Mindezt azért írtam le, mert véleményem szerint mikor megépül egy település határában a vasútállomás, akkor kitarul egy kapu, és „beömlik rajta valami idegen erő”. A székelyföldi vasútépítést tanulmányozó Gidó Csaba szerint Székelyföldön általában a településközpontoktól távol, „A materiálisan és mentálisan jelenlevő »városfalakon« kívül helyezkedett el a pályaudvar, hosszú ideig idegenszerű toldalékként. A vasútállomás a város első olyan közszolgáltatási intézménye volt, amely nem annak belterületén, hanem azon kívül helyezkedett el. A vasútállomás a települések kapuja lett: érkezési és indulási pont.” (Gidó 2013: 221.)

Majdán János könyvében részletesen beszél a hatást kiváltó, és az állomás működéséből származó, a helyi világba átvándorló elemekről. Minta lesz maga a típus-tervek szerint téglából épülő emeletes épület, pincével és a hivatalos helységektől (szolgálati iroda, váróterem) leválasztott szolgálati lakással, színesre festve, a sarkokon díszteglá. A váróteremben minden állomáson ugyanaz az egyforma, a falvakon még ismeretlen berendezés-darabokkal: vaskályha, a falon ingaóra a pontos idővel, menetrend, országosan ismert, vagy nemzetközileg reklámozott termékek reklámplakátjai (pl. Unikum). Az udvaron kút, illemhely női és férfi elkülönített részekkel, áruraktár, állatszállításhoz feljáró, meg mázsaház mérleggel, amihez fogható valóban nem volt a falvakban, de ami az elterjedő ipari növények, elsősorban cukorrépa átvételekor igen fontos szerepet kapott. Az állomásépület körül fák: a vidéken nem őshonos gesztenyefa, meg hárs, virágágyások tavasztól ősziig pompázó virágokkal: nemesített rózsákkal, dáliákkal, meg az először itt megjelenő, innen elterjedő, gyorsan közkedvelté, „magyaros virággá” váló muskátlival. Az állomásépület körül nincs sár: kővel vannak felszórva a sétányok, meg a településre bevezető utak is.

A nagyobb állomások legkedveltebb helye a vasúti resti, a maga standard berendezésével és először itt kóstolható ételleivel-italaival. Majdán János kutatásaiból derült ki számomra, hogy az ünnepi étkezést nálunk „régóta” uraló, „hagyományos” bécsi szelet (borjúhúsból, és akkora, hogy a széle lelóg a tányerról) az állomási restik „kapuján” keresztül jutott el a vidéki családok asztalára! Ugyanez a helyzet a fásírozottal, a csapolt sörrel (a vonattal mindig érkezett a friss csapolnivaló), a szóda-

vizes málnaszörppel, a pogácsával, meg az igen praktikus kockás abrosszal. Amikor Baross Gábor közlekedési miniszter 1889-ben bevezette a zóna-rendszert, azaz nem kilométer szerint, hanem zónák szerint változó vasúri díjszabást,²⁹ akkor egy 20 kilométerre terjedő első osztályú menettérti jegy ugyanannyiba került, mint 40 kilométerre terjedő másodosztályú, azaz egy pengőbe. És ugyanennyiből lehetett egy adag bécsi szeletet venni, meg hozzá korsó sört inni, majd azt egy pogácsával elnyomtatni a vasúti restiben. Vagyis aki, mondjuk, falujából másodosztályon elutazott a 40 kilométerre fekvő városba, annak feltehetően volt a jegy ára mellett egy másik egy pengője is, amit arra szánt, hogy megebédelhessen.

Úgy gondolom, a vasútépítés nyomán indult meg vidéken számos modern, addig ismeretlen tárgy és viselkedés beépülése, organikussá válása. Mindennapivá vált magának a vasútnak és jellegzetes tárgyainak (mozdony) a használati meg a népművészeti tárgyakon való ábrázolása: „A mozdony, a vasutas, az expressz- és a személyvonat, a vasúti fiáker, a vasúti utazáshoz illő poggyász és ruházat egyaránt szerepelhetett a tárgyalkotó népművészet újkori motívumkincsében. Többek között agyagpipán, fazekaskorsón, mézeskalácson, lakástextílián, faliórán is megjelent a vasúti tematika.” (Molnár 2015: 49.) De ezen túl új társasági szokások kialakulásához is vezetett a helyi közösségekben. Majdán János példája a Balassagyarmat mellett fekvő Szügy. *Egy vasúti menetrend alakította falusi szokás* című tanulmányában olvasható, hogy a Budapest–Hatvan-fővonalhoz csatlakozó, végül is 112 km hosszúságú, Aszódtól Balassagyarmaton keresztül Losoncig húzódó Nógrád megyei HÉV építését 1889-ben kezdték meg, és a millennium évében, 1896-ban adták át a forgalomnak (ebben az évben, a millenniumra való tekintettel, rekord hosszúságú, 949 kilométernyi vasútvonal készült el). Ezen a vonalon, néhány hónapnyi kísérleti időszak után, 1897. január elsejétől volt végleges menetrend. Ekkortól formálódott az az ünnepi, vasárnap délutáni, a Balassagyarmatról érkező, Aszód fele tartó vonathoz igazodó szokás, amelyet Majdán János dokumentál. Írott forrás 1931, az új evangélikus lelkész érkezése óta van erről az – igaz, időjárásfüggő – szokásról. A forgatókönyv a következő volt: „Az ebéd utáni pihenőt követően az evangélikus közösség számára 14 órakor »vecsernye« volt, melyre minden család együtt vonult le. [...] A fél órás egyházi szertartás után kezdődött a lányok vasárnap délutáni sétája. A templomból kijövő családok szétváltak, s az iskolából kimaradt és eladósorban levő lányok kisebb csoportokba szerveződve föl, s alá sétáltak az utcán. A barátnők, szomszédok, esetenként a rokonság lányai alkották a 3-5-8 fős csoportokat, akik kart karba öltve, együttes lépésütemben sétáltak. Időnként megálltak beszélgetni más csapatokkal, vagy a főutcán lakó társuk kapuja előtt. A sétára a legszebb ruhá-

29 „A Baross Gábor által bevezetett új tarifa nem kilométerenként, hanem zónánként adta meg a személyszállításnál bevezetett összegeket. A legkisebb zónába eső (0-5 km, a 25 km alatti és a 225 km fölötti) szakaszon drasztikusan csökkentek a jegyárak. Az eredmény nem várt forgalmi fellendülést hozott: egy év alatt 7 millióval több utas szállt vonatra.” (Majdán 2016: 244.) Igen fontos a 225 km fölötti olcsó jegyár bevezetésének következménye: ez tette az ország távoli részeiről a Budapestre való utazást a vidéki kevésbé módos rétegek számára is lehetővé, megerősítette a főváros centrális, nem csak politikai-adminisztratív szervező, hanem kulturális mintaadó szerepét is.

jukat vették fel, amit a házak előtti kispadokon ülő lakosok árgus szemmel kísértek figyelemmel. A fiúk nem követték a lányos csapatokat, hanem egy-két ház előtt bandába verődve szemrevételezték a menyasszonynak valókat. A séta mindenkor a vasútállomáson fejeződött be, fél hat körül, amikor a Balassagyarmatról érkező vonat befutott. A szügyi állomáson színpompás népviseletben álldogáló lányok csoportjait az utasok virágsokrokhoz hasonlították. [...] A vonatról ritkán szállt le Szügyben utas, így nyilvánvaló volt, hogy legtöbbször nem valódi vendéget vártak, hanem magukat akarták a világnak megmutatni. A vonat elment, a lányok a korábbihoz hasonló ütemben hazasétáltak. [...] Ezt a szokást a gazdák lányai, vagyis az evangélikus közösség tagjai alakították ki és tartották fenn. A katolikus cselédek asszonyai és lányai nem is hordták a szügyiék rövid szoknyás viseletét, nem sétáltak a főutcán és nem mentek le a vasútállomásra se.” (Majdán 2016: 252–253.) A szokás a hatvanas-hetvenes években a kivetkőzés, a meghonosodó szomszédsági televíziózás, a Kultúrotthon nyújtotta új találkozási-szórakozási lehetőségek, a kialakuló intenzív háztáji zöldségtermelés igényelte vasárnapi munka következtében egyre kevesebb lányt fogott össze, majd az 1969-ben módosuló menetrend (az ingázás tömegessé válása miatt egy órával később érkezett a balassagyarmati vonat) felgyorsította a folyamatot. „Ahogy a szokás kezdetét, úgy a végét is a MÁV menetrend szabta meg, az 1970-es évtől végérvényesen eltűnt.” (Majdán 2016: 253.) Szügyön ez az organikus népszokás: a népviseletben sétáló eladó lányok vasárnap délutáni, a legények, a falu, az ország és világ előtti megmutatkozása.

Az idő haladtával „a vasúton utazás fokozatosan tömeges életlémmé válik” (Molnár 2015: 50). Nem egyszerre, nem egy időben, hanem időszakos eseményekhez, mesterségek gyakorlásához, a kialakuló turizmushoz köthető a vasúti utazás. Molnár Gyulának a kecskeméti állomás forgalmi adatainak a feldolgozására épülő következtetése: „A legnagyobb mozgás az országos vásárok előtt és az őszi behajtások, elszámolások idején volt, ugyanakkor december–januárban alig utazott valaki. A helyi társadalom jövő-menő elemei a tehetősebb gazdák, kertészek, szőlőművesek, pásztorok, állattartók, kéregetők, fuvarosok, kofák, katonák, szakácsok, szobalányok, mutattványosok, vándorárusok, kélleányok, kupeczek, kézműves mesterek vagy legények, illetve az értelmiség tagjai, előljárók, ügyvédek, mérnökök, színésznők, tanulók voltak. Tehát inkább csak a felső- és középosztály utazott, elsősorban iskolai, egészségügyi, turisztikai ügyben; továbbá »munkaügyben« fuvarosok, vándorkereskedők, iparosok, tisztviselők.” (Molnár 2015: 50–51.) A „köznépi réteghez” tartozók „vontatottan és későn” váltak rendszeres utasokká. Voltak azonban úttörők: „jelentősebb számban vették igénybe a személyvonatokat a summások, hajóvontatók visszaútban, illetve a kubikosok, földmunkások. Bár gyalogos vándorlásuk sosem szűnt meg teljesen, a vasút kiépülésével egyre gyakrabban utaztak bandákban, sokszor tehervonaton, szerszámaikkal, talicskáikkal együtt.” (Molnár 2015: 52.)

Nem meglepő, hogy rendszeres vonathasználók legnagyobb számban a szocializmusban voltak, a tömeges napi, heti ingázás kialakulásával. Ekkorra már rég kialakultak, stabilizálódtak, elfogadottakká váltak az utazás kulturálisan meghatáro-

zott rutinjai: „a vonathoz való kikísérés, a helykeresés, a helyfoglalás, a szóba elegyedés, az alvás, a jegyvizsgálat, az étkezés, az alkoholfogyasztás, a szemétkelés, az úticsomagok kezelése, a kézimunkázás, a vécére járás...” (Molnár 2015: 52.) Meg persze ami talán a legfontosabb az organizált formák organikussá válása szempontjából: a „beszédbe elegyedés”. Ezt részben meghatározta a vasúti személykocsik kiképzése, térformája: „azokban a vagonokban, ahol kétszemélyes ülések voltak egymással szemben, legkönnyebben az egymás mellett és egymással szemben utazó két-három-négy személy tudott beszélgetni. Olyan kocsikban pedig, ahol az ablakok mellett hosszában kialakított padok voltak, szélesebb körű, több utast megmozgató társalgásra nyílt lehetőség. Egész kocsira kiterjedő beszélgetések is zajlottak, melyekbe egymástól távolabb ülők is bekapcsolódtak s legalábbis hallgatóként gyakorlatilag mindenki részt vett bennük.” (Molnár 2015: 67–68.) Az együtt utazó egy falusiak, szomszéd falusiak, ismerősök, munkatársak az utazásokban alakították, megerősítették kapcsolatrendszerüket, egy táji kommunikációs hálózatot működtettek. Végső soron, ahogy Molnár Gyula írja: „Az utazás közben tanúsított viselkedési formákat, a vonaton töltött idő megélését tehát számos tényező együttesen alakította ki, s mindezekből egy újonnan létrejött és időben is változó közös normarendszer forrta ki magát. Noha a vasúti utazás eredeti célja az innen oda eljutás, fokozatosan szociális, kényelmi, pihenési, esetleg kulturális szokások tapadtak hozzá. Egy-egy vasútvonal, napszak, évszak jellemző vonata jórészt lefedi a környékbeli társadalom jellegzetes csoportjait is »kicsiben«...” (Molnár 2015: 60.)

Még egy olyan életmódszervező tulajdonsága van a vasútnak, amelyet feltétlenül említeni kell: az organikus viselkedések idejét alapvetően befolyásolta, megváltoztatta a vasút mesterségesen kialakított, univerzális időhasználata. Ez nem többet és nem kevesebbet jelent, mint hogy a vasút elterjedése, használata óta van a mindennapokban, a vasúti időhöz igazodva, azt átvéve egységesnek (országosnak, nemzetinek, nemzetközinek mondható) időképünk, időhasználatunk. A hagyományos agrártársadalmakat a feladatidő uralja: tavasztól ősziig, vetéstől betakarodásig az egymásután elvégzendő feladatok időtartalma. Az, hogy meddig tart a reggel, a dél, az este, a reggeli, déli, esti feladatok elvégzése jelentette. Délben a hajnalban már kezdődő mezei munka közben pihenni kellett, ezt jelezte a déli harangszó, amit leginkább a nap állásához, deleléséhez igazítottak. A toronyóráknak sokáig csak egyetlen mutatója volt, az az órákat mutatta. Az is lehetséges volt, hogy ahány település, a nap haladtával annyi időpontja volt a harangozásnak – mindenütt más-kor volt dél, de ez az immobilis helyiek számára sosem okozott gondot. Ha pedig a házban megjelent az órák közül az első, a falióra, annak a beállítása is a harangszó után történt. „Ez a tarkabarka idő nem volt zavaró mindaddig, amíg a helységek közötti közlekedés olyan lassú volt, hogy el is tűnt az időbeli eltolódás. Amikor aztán a vasút lerövidíti a távolságokat, nemcsak a helységek szembesülnek egymással, hanem a különböző helyi idők is. Ilyen körülmények között lehetetlen a régiók közötti menetrend kialakítása, mivel az indulási és érkezési idő mindig csak ott érvényes, amely helység helyi idejéről szó van. A következő, saját idővel rendelkező állomásra ez az idő már nem érvényes. A szabályozott közlekedés megköveteli az idő szabá-

lyozását, egészen hasonlóan ahhoz, ahogy a sínek és kocsik műszaki egysége rácsfolt az egyéni közlekedésre, és kikényszerítette a szállítás monopolizálását.” (Schievelbusch 2008: 51.) A mintaadó itt is Anglia: ha a különböző magántársaságok arra kényszerültek, hogy a saját vonalaikat másokéhoz csatlakoztatva hálózatokat alakítsanak ki, akkor meg kellett egyezzenek egy közös időben: ez lett a greenwichi idő, az 1675-ben alapított greenwichi Royal Observatory ideje. „Az időmérés pontos egységesítése a greenwichi Royal Observatory megalapításával kezdődik. Miként a későbbi egységes idő, az eredeti greenwichi idő is egy közlekedési expanzió, a 17. századi tengeri hajózás szükségletéből született, ezt az időt mérték a kronométereiken. [...] A vasúti idő a század végéig csak a vasúti forgalomra érvényes: menetrendi idő. Minél sűrűbb azonban a vasúthálózat, minél több tájegységet vonnak be a közlekedésbe, annál reménytelenebbé válik a helyi idők helyzete az egységes vasúti idővel szemben. 1880-ban Angliában a vasúti időt általános standardként vezetik be, Németországban hivatalosan 1893-tól alkalmazzák a zónaidőt, miután már 1884-ben Washingtonban egy nemzetközi standardidő-konferencia időzónákra osztotta fel a világot.” (Schievelbusch 2008: 51–52.)

Magyarországra később érkezett el a „világ vasútjainak ideje”: „A greenwichi időzónákat 1890. október 1-jén vezették be a magyar vasúton és a közéletben, a vasúti és polgári idő egységesítése azonban évtizedekig eltartott, például Nyíregyházán csak 1904-ben állították át a templomi toronyórákat a helyi időről a zónaidőre. A népies időhasználatot, időszemléletet korábban az égítetek járása, a mindenkor elvégzendő munka, például az állatok szükségletei irányították, s jelentős volt az évszakok módosító szerepe. »A vasút igen alkalmas óramutató« – írja Tömörkény annak kapcsán, hogy a vonatok menetrendszerűsége fokozatosan az időszemléletet is átformálta: a korábbi természetes időkép [...] helyett a polgári pontosidő-alapú beosztást kellett elsajátítania annak, aki el akarta érni vonatát. Meg kellett tanulni a percnyi pontosságú idő használatát (korábban a hajózásnál is csak órákban számoltak), a menetrendi táblák olvasását a megfelelő lábjegyzetekkel, oszlopokkal együtt, s magát a pontosságot, hogy »a vonat nem vár«.” (Molnár 2015: 94.)

A vasúti pontos idő diktátuma egy egész, jól kiépült rendszeren keresztül érvényesült: „A vasút naponta a hamburgi csillagvizsgáló intézettől kapta az órajelet, majd távirtdáin át minden délben ehhez igazította az állomási órát majd a vasutasok zsebóráikat, az utasok és a nép pedig azután ezekhez a sajátjait. Minden állomáson az indóházi óra alapján indultak a vonatok, ezért az utasnak a saját óráját lakóhelyének állomási faliórájához volt célszerű beállítania. Az indóházak mechanikus óráit szerződötetett pályáorások tartották karban és végezték el után-állításukat; az 1920-as évektől a villamos órajelek elterjedésével szorultak vissza feladataik. [...] Paraszti háztartásban az első időjelzők rendszerint az ingaórák voltak, a vasút hatására elterjedtek a háztartásokban, sokszor éppen ezért mozdonyal vagy más vasúti szimbólumokkal a számlapjukon, sőt kisebb helyeken a templomtornyok órái is csak ekkoriban jelentek meg. Óra még a második világháború után sem minden családban volt, illetve mezei munkák idején mások is számítottak a vonat zakatolására, füttyére, látványára az idő múlásának jelzésére.” (Molnár 2015: 94–95.)

A vasút elterjedésének még egy olyan roppant fontos, egyénekre és társadalomra egyaránt változtató erővel ható, máig tartó következménye van, amelyet kifejtetem már a regresszióról írott fejezetben. Nemcsak a modernitás idejét, de pszichológiai viselkedését is egységesíti: megteremti az iparosodott környezethez alkalmazkodott „iparosodott tudatot” (Schievelbusch 2008).

Hát persze, hogy a vasút előjelei voltak a legfélelmetesebbek.

A vidéknek, az iparosodás periferiájának őstermelő-gazdálkodó népe a maga módján reagált a vasút, meg a motorok megjelenésére. Hihetetlennek, csodának tartották, hogy állati vonóerő alkalmazása nélkül is mozogjon egy jármű. A jelenség magyarázatára ma is hallhatóak, gyűjthetőek mitizáló, az „ezer telik, ezer nem” (az idő romlása) hiedelmkörbe tartozó magyarázatok. Erről részletesebben szó volt fentebb.

A vasazott szekerektől a cséplőgépig

Azért is maradhattak fenn a mai napig az „ezer telik, ezer nem” hiedelmei, mert a vizsgált közösségekben, Erdély keleti részén a lassú változások közepette volt idő minden új gép hírére reagálni, az azokról szóló információkat a rendszerbe beépíteni. Tehát ha lassú volt a változás, azért, ha pedig hirtelen következett be, akkor az aktualizálódó és tárgyat kapó félelem miatt lehetett mesélni ezeket a történeteket, hiszen az folyamatosan fennállt, állandó készlet volt a népi közösségekben, hogy a jelen tetteit, viselkedését egy eljövendő elszámolás, eszkatológia árnyékában ítélték meg. Eljött és eltelt a kétezredik év, de a vita időszámításunk szerint ezerben is arról szólt, hogy mikortól kell számtani az ezret és a kétezret, az emberi vagy az isteni idő a mérvadó. Eszerint az „ezer telik, ezer nem” szólás nem konkrét, elérkező-elmúló évszámokra vonatkozik, hanem nagyon általános, figyelmeztető-emlékeztető formula: az emberi világ egyszer majd pusztulásba fordul, a bűnök végül is nem maradnak büntetés nélkül. A jelen permanens kérdése az, hogy mindez mikor következik be. A meg-megújuló vita tárgy az interpretációk érvényessége: milyen jelek érvényesek, jelzik a közelgő időpontot?

A gépi eszközök megjelenését egy rendszeren belül érdemes vizsgálni: a történelem szerint az iparosodás előtti korszakban „a munkaeszközök fejlettsége határozta meg a gazdálkodás agrotechnikáját, a termelési rendszereket és a munkaszervezetet, nem szorul további bizonyításra, hogy mindezek között szoros feltételezettségi viszony állott fenn: rendszert alkottak” (Egyed 1981: 213). A föld megmunkálásához szükséges eszközök a falu kerekese, kovácsa, meg maga a gazda állította elő, tartotta karban. Amikor 1848 után Erdélyben a fából épült „fakószekereket” vasazott szekerekkel kezdték kicserélni, ahhoz is elég volt ennek a három szereplőnek az együttműködése. De ennek a három szereplőnek a szakértelme, tapasztalatai már nem voltak elegendőek a gyárilag gyártott munkaeszközök, például a vasból készült ekék, a vetőgépek, meg majd a mezőgazdasági erőgépek működtetéséhez: megjelent a falu világában a negyedik szereplő, a gépész: igaz, nem mindig kívülről érkezett,

ugyanis „a kovács, aki eddig csak kovács volt, most rendszerint gépezés is lett...” (Egyed 1981: 219, kiemelés az eredetiben – G.J.).

A lassú elterjedés huzamosabb együttélést eredményezett: „Hosszú évtizedekig együtt élt a régi és az új technika, a hagyomány és az újítás. Maroscsicséren, e csak kisgazdák által lakott faluban mintegy harminc kisgazda Snack-féle ekével szántott, a többiek javított fagerendelyű vaskével. Bár három cséplőgép is volt a faluban, a kisgazdák nagyobb része lovakkal »csépelgetett«, azaz nyomatta ki a gabonát. [...] 1895-ben Erdély-szerte egy időben arattak kézisarlóval, kaszával, marokrakó aratógéppel és kéveköti aratógéppel.” (Egyed 1981: 213.) Említettem, hogy gyerekkoromban többször is ilyen sarlóval való aratáson vettem részt apám szülőfalujának, Etédnek a határában.

A szántás, vetés, aratás és cséplés gépesítéséről is Egyed Ákos közöl adatokat. 1895-ben történt egy olyan nagyobb összeírás, amelyből kiderül, hogy a 100 holdnál kisebb gazdaságokban 535 szóró vetőgép és 4006 sorvetőgép van – és nincs ezek között a paraszti társulások, gazdakörök által vásárolt és működtetett gépek száma. Aratógép ekkor 509 van, de csak 135 van ezek közül a 100 holdnál kisebb gazdaságokban. Eléggé elterjedtnek mondható a cséplőgép: 1451 (és az ezeket hajtó gőz- vagy robbanómotoros erőgép), emellett „lovasszéplő” 4285 darab. Egyed Ákos konklúziója: „Végül is a gépi cséplés a századfordulón általánossá vált, s kivételt ez alól csak a magas hegyvidékek, illetve bizonyos elmaradott szegény gazdaságok képeztek. A későbbiekben a géppark tovább bővült: 1915-ben már 3872 gőzcséplő, 1768 motoros cséplőgarnitúra és 3198 járgányos cséplőgép dolgozott. Ekkorra a cséplés (magnyerés) technológiája teljes mértékben átalakult: technológizálódott.” (Egyed 1981: 219.)

Ezzel a történész letudja az átalakulás kérdését: teljes mértékben megtörtént, a továbbiakban nem kell foglalkozni vele. Leglábbis nem kell foglalkozni az általános trendeket vizsgáló történésznek – de a helyi kultúrákat a jelenben (sokféle helyi kultúrát sokféle megjelenésben) kutató néprajzos nem kerülheti meg ezt a kérdést. Fél Edit félreérthetetlenül fogalmaz: „míg a magyar néprajz klasszikus mesterei a faluban is csak a hagyományoknak ítélt paraszti kultúrát, így a gépesítés előtti gazdálkodást, szájhagyományozott műfajokat kutatták – ma az etnográfusnak a falusi élet jelen teljességét, a teljes társadalmi struktúrát kell vizsgálnia, tehát a nem paraszti rétegeket s a gépek használatát is...” (Fél 2001: 270.) Ha nem is írnak róla a „*Mi, korrekt parasztok...*” című műben, de Fél Edit és Hofer Tamás figyelemmel követték a szemnyerés meghatározó tényezőjének, az agrártechnika elterjedt tárgyának, a cséplőgépnek a használatát, és rendszerezték ennek változtató hatásait. Tapasztalataikról részletesen egy 1962-es beszámolóban olvashatunk: a Magyar Tudományos Akadémia Történettudományi Intézetében, az agrártörténészek meghívására a szerzők bemutatták Átány-kutatásuknak a történészek számára is figyelemre méltó eredményeit. A vita anyaga először az *Agrártörténeti Szemle* V. (1962) számában jelent meg.

A szerzők azért beszélnek a cséplőgépről, mert „az agrotechnikai változások messze gyűrűző hatására” (Fél–Hofer 2001: 276) ez jó példa. 1912-ben Átányon

már 7 „tüzes gép” dolgozott, és egy-két idősebb gazda volt csak, aki más módszerrel is csépelte a gabonatermését. Ebből a szempontból Egyed Ákosnak kell igazat adnom. Az egyik első következmény: a megváltozó időgazdálkodás. „A cséplőgépek munkába állásával megszűnt a nyomtatás, az esztendő munkarendjéből kiiktatódott az egyfertályos gazdáknál 2-3 hétig, nagyobb gazdáknál hosszabban is eltartó munka.” (Fél–Hofer 2001: 276.) Egy másik következmény: egy új szereplő jelent meg, a cséplőgép-tulajdonos vállalkozó: „ezek részben jómódú gazdákból, részben kis földű, vállalkozó szellemű fuvaros emberekből kerültek ki” (Fél–Hofer 2001: 276). Harmadik következmény: egy új szerveződés, a cséplőgépet kiszolgáló munkacsapat jött létre, a kölcsönös segítség és részesedés új formái honosodtak meg. Negyedik következmény: az önállóság sérülése, hiszen „az eddig valamennyi munkát saját felszerelésükkel végző átányi gazdaságok a továbbiakban, az esztendő egyik legfontosabb munkájánál rá voltak utalva egy más birtokában levő gép használatára” (Fél–Hofer 2001: 277).

A kert és udvar használatában bizonyos funkciók eltűntek, és új funkciók alakultak ki: „Eltűnt a gondosan őrzött szérű, a kocsiszín se fogadta be többet a garmadába tolt magot. A gyorsabb cséplési munkára tekintve leegyszerűsödött az asztagrakás, elmaradt a régi, gondos, díszes betetőzés, sőt megváltoztak maguk az asztagba rakott kévék is – kisebb markokat szedtek, kisebb kévéket kötöttek, mert a gép ki dobta az eddigi nagy kévéket. Megnőttek és megszépültek viszont a szalmakazlak, melyeknek mérete, gondos összerakása címere lett a gazdaságnak, mód és presztízs kifejezője.” (Fél–Hofer 2001: 277.) A nyert gabona tiszta lett, és a szalma, pelyva, törek újfajta felhasználásra került: a szalmát már nappalra is az állatok alá tették, a töreket a pelyvával együtt rakták kazalba, s télen répával erjesztve adták a jószágoknak, ami miatt több takarmányrépát termesztettek. Megváltozott a gabona nyilvántartási formája: a korábbi vékával mérés mellett a mázsát is kezdték használni. A gépek tulajdonosainak és kezelőinek folyamatosan tanulniuk kellett: „a gyárak folyamatosan tanfolyamokat tartottak. A gépekkel együtt így újfajta technikai ismeretek is jöttek Átányra, és tartós kapcsolatok szövődtek a mezőgazdasági gépgyárakkal. A cséplőgép-tulajdonosok rendszeresen kapták a gyárak prospektusait, s a későbbiekben is mind közvetítő réteg, új eszközfélék elterjesztői szerepelnek a községben.” (Fél–Hofer 2001: 278.)

Sokrétű, sokféle, a cséplőgép használata köré szerveződő változásról beszélhetünk tehát. Igaz, lassú változásról. Nincs ez máshogy az első traktorok megjelenésekor sem. De amikor már a traktorokkal és a traktorhoz tartozó gépek sokaságával, intézményes formában kezdődik az agrárgazdálkodás, megnő a traktoristák-gépezetek száma és környezetükben tapasztalható befolyásoló szerepe, akkor a változások felgyorsulnak és az urbanizációs, industrializációs, társadalmi-kulturális átalakulások vidéki társai lesznek.

Motorizáció

Az új járműcsodák első zajos-füstös ünnepeinek (felvonulások, bemutatók, versenyesemények) is a nagyvárosok, meg a nagyvárosok közötti főutak voltak a helyszínei. A vidéken, a hagyományos, mezőgazdasággal foglalkozó településeken élők nagy tömegei először a mezőgazdasági gépekkel szembesülnek: a ló vontatta arató- és cséplőszerkezetek után a „tüzes géppel” (gőzgép), és amit ez meghajtott, a cséplőgéppel (egyes helyeken az öregek ma is gépszerűségét eltakaró megnevezéssel illetik, „szekrény”-ként emlegetik), meg az első, igen zajos, olajos és büdös traktorokkal. Az első világháború után a gazdasági-társadalomfejlődési szempontból kelet-európai perifériának számító Székelyföldön az emlékezők szerint a legelterjedtebbek az állat vontatta, igen egyszerű szerkezetű, nyersolajjal működő és éppen ezért beindításkor a gépésznek sok gondot okozó, körfűrészrel működtető favágógépek (cirkulák) voltak.

A század közepén, az második világháború előestéjén, 1938-ban Csík megyében 216 önmeghajtású jármű közlekedett (ebből 125 személygépkocsi, a többi teherautó, autóbusz, traktor, motorbicikli). Maros megyében 560 (227 személykocsi), Udvarhely megyében 170 (68 személykocsi), Háromszék megyében 333 (91 személykocsi) ezek száma. Tehát az akkori Székelyföldön nem volt több 511 személygépkocsinál és 1279 motoros járműnél. A fejlettebb, urbanizáltabb Brassó megyében ugyanekkor 767 személygépkocsi, összesen 1323 gépjármű közlekedett – több tehát, mind a Székelyföldön együttvéve. Ugyanekkor Romániában 41180 (25350 személykocsi) a gépjárművek száma. A második világháború után a személygépkocsi-állomány csak 1965 után éri el ezt a számot.³⁰

A technikai változások az emberi világot alakítják át, de nem egyszerre minden helyen és azonos időben, hanem a helyi feltételekhez igazodva és a helyi feltételek által meghatározva. Tulajdonképpen ez a társadalomtudományi vizsgálódásokból ismert centrum–periféria kettősség tartalma: nem az elkülönülés, hanem a tagolt térben a társadalmilag különidejű események sorozata, az ezekből szerveződő eltérő fejlődési pályák és fejlettségi szintek egyidejű megléte, ugyanakkor elkerülhetetlen egymásra-hatása.

A modernizáció kezdetén még csak útvonalak léteztek, amelyek a centrumokat kötötték össze, valamint a centrumok politikai-gazdasági érdekeinek, erőforrásigényeinek megfelelően hálózta be a perifériákat. Peter J. Taylor a modernizáció

30 Az 1938-as adatok forrása: *Anuarul...* 1940: 516–517. Az 1990-es Román Statisztikai Évkönyv (*Anuarul...* 1990) szerint 1965-ben 1,2, 1970-ben 6,4 személygépkocsi jut ezer lakosra (1965-ben tehát kb. 22000 a személygépkocsi-állomány). Ebből az adatból lehet arra következtetni, hogy rendkívül alacsony volt a hatvanas évek közepén a két világháború közötti állapothoz, de a szomszédos, nyugatabbra fekvő, saját személygépkocsi-gyártással rendelkező (de nemcsak: Magyarország személygépkocsi-állománya 1965-ben: 99395 darab) szocialista országokhoz képest is a szám. Ennek a helyzetnek a kezelésére is döntött úgy ebben az időben a párvezetés, élén a frissen megválasztott új főtitkárral, Nicolae Ceaușescuval, hogy nyugatról személygépkocsi-gyártást telepítenek Romániába.

három hullámát különbözteti meg.³¹ Véleménye szerint az első periódusban a kereskedelem, a kereskedők által kialakított szerteágazó kapcsolatok, tevékenységek nevezhetők a modernitás szféráinak. Ennek a korszaknak a meghatározó alkalmazott tudománya a hajóépítés és a navigáció. Az útvonalak pedig a tengereken, óceánokon át épültek ki, szerveződtek hálózattá. A szárazföldek belseje titokzatos és elérhetetlen volt, és amikor már a távoli kontinensek rejtett partjait is felfedezték, bejárták, a térképek ismert „fehér foltjai” még mindig jelezték ezeket a periférián túli, mitikus, mert ismeretlen területeket.

A modernizáció második hulláma: az ipari forradalom nyomán kialakuló ipari társadalom. A nyersanyagokat el kel juttatni a feldolgozó központokban, a ipari termékeket pedig el kel juttatni a fogyasztóhoz. A kontinensek belsejében is kiépülnek a vasútvonalak, és megjelennek az első autoutak. A vasúti pályák, az autoutak építése egyre bonyolultabb technikai szakismeretet kíván. Ugyanakkor a „navigációs ismeretekre” ezeken a kiépített útvonalakon már nincs szükség. Az általános érvényességre szert tevő, uralkodó alkalmazott tudománya ennek a korszaknak a gépészet (mechanika), a legismertebb munkása pedig a gépész: az ipari vállalatok gépész-karbantartója, a vasparipát megzabolázó mozdonyvezető, az egyre szakosodottabb közúti szállítást végző teherautó-, kamion- meg autóbusz-sofőr, és a gépesített szántóföldi gazdálkodás megvalósítója: a traktorista. A korszak hőse azonban a személyautó-vezető: előbb a státusát megmutató, a divatnak demonstratív hódoló „úrvezető”, majd a fogyasztói társadalom kialakulásával az igen értékes tartós fogyasztási cikk vásárlója és használója: az autós polgár (vagy az akkori szocialista országokban: elvtárs).

Helyszínek, esetek

Amikor mintegy két évtizeddel ezelőtt az 1945–1990 közötti korszak hagyományos (falusi) környezetben lezajló motorizációját, a motorizáció hatásait vizsgáltam, a jelenségek megismeréséhez két, más-más változási jellegzetességeket mutató erdélyi (székelyföldi) helyszínen végeztem terepkutatást. Nyárádszentmárton Csíkfalva község egyik települése a Nyárád mellett, egy nagyváros, Marosvásárhely vonzáskörzetében. 1950-ben alakult meg és a hatvanas évektől élenjárónak számított az állam által kiemelten támogatott Termelő Szövetkezete, amely jelentős vagyon felett rendelkezett, teljesen gépesített gazdálkodás folytatott, központjában és mellékküze-meiben jelentős számú alkalmazott dolgozott. A TSZ erőforrásaira támaszkodva, Marosvásárhely közelségétől befolyásolva és ezt a közelséget kihasználva (például zöldségekkel piacozás), már a hetvenes években jelentős felhalmozás, ennek nyomán pedig infrastrukturális-társadalmi, kulturális modernizáció történt.

31 Lásd Taylor tipológiáját *Mitől modern a világrendszer? Hétköznapi modernitás és totális hegemonia* című írásában (1997).

Máréfalva Székelyudvarhelytől keletre található, a szocializmus évtizedeiben itt nem működött TSZ, nem volt pénzkereseti lehetőséget nyújtó gazdasági egység – megmaradtak a kis, önellátó magángazdaságok. Ezeknek és városi munkahelyeknek a jövedelmeire támaszkodva a hatvanas-hetvenes években kialakult ugyan egy viszonylagos prosperitás, de ez nem hozott jelentős modernizáló átalakulást. Nem terjedt el a szakismeretekre alapozó gazdálkodás. Az anyagi felhalmozás a családok többségénél csak gyűjtést és raktározást jelentett, de nem gyökeresen megváltozó életmódot, fogyasztásra való beállítódást. Példaként annak a gazdának az esetét említem, aki igazodott a hagyományos értékrendhez: szép ökrei voltak, ezekkel dolgozta meg a földjét. A tradicionálisan gazdálkodó többség előtt ez biztosított számára tekintélyt. Ugyanakkor jövedelméből teherszállításra is alkalmas ARO kiskocsit is vásárolt, de egy idő után csak a garázsba tartotta, nem közlekedett vele, főleg pedig nem használta, néhány kezdeményezőt követve, nyereségszerző kisebb vállalkozásokra. Mindehhez azonban tudni kell, hogy 1990 előtt Romániában, különösen falusi környezetben minden feketén zajló vállalkozást nemcsak törvények tiltottak, hanem valóban nyomoztak a törvényes szabályozás megsértői után. Viszont akik a hatóságokat kijátszva kockáztattak, azok – falusi viszonylatban – jelentős nyereségre tehettek szert. Ezt a nyereséget azonban Máréfalván eltérően azoktól a falvaktól, ahol TSZ működött, és hasonlóan azon kevés településekhez, ahol magángazdálkodás folyt, a paraszti gazdálkodók számára legfontosabb presztízsztárgy: földbirtok vásárlásába fektethették. Ezt tették a fiatal családok is, és ez újratermelte a hagyományosan gazdálkodók körét. A modernizáció folyamata 1990-ig kevésbé hatott, kevésbé alakította át a máréfalvi átlag-családok életvitelét, gondolkodásmódját.

A terepkutatásom során arra kerestem választ, hogy hogyan jöttek létre, hogyan alakultak Romániában, valamint az ipari, infrastrukturális fejlesztési, urbanizációs jelenségek szempontjából különösen 1968-ig perifériának tekinthető Székelyföldön a motorizáció feltételei?

A helyi sajátosságokat szem előtt tartva, a továbbiakban a tradicionális (falusi) környezetben megjelenő motorizációnak két jelenségcsoportját, ezek központi tárgyait: a traktort és a személygépkocsit külön kezelem. A szocialista korszak ideológiája, országfejlesztési tervei és az ennek nyomán kialakult valóság szerveződése kényszerít erre. Azt lehet mondani, hogy ez a vidék átalakulásának romániai, de kelet-európai sajátossága: előbb terjedt el, vált általánossá a politikai-gazdasági átalakulás, a szocialista modernizáció „frontján” oly fontos traktor. Emiatt a kollektivizálás időszakában, majd a TSZ-ek fennállásának első esztendeiben ez volt a legfontosabb, legelterjedtebb gépe (munkagépe – de az utánfutós traktort jelentős mértékben szállításra is használták) a vidéki tájnak. Nem volt szüksége modernizált útra, csupán adminisztrációs-karbantartási központokra – ezek voltak a Gép és Traktorállomások. Falusi környezetben történetileg jól elkülöníthető a „traktor-korszak”, majd a személygépkocsi megjelenésének időszaka. A traktor-korszakról és annak hőseiről mai napig több kisebb kutatást folytattam a Nyárad-mentén, ennek eredményeiről, meg Suba Ferenc traktorista-életútjáról külön fejezetekben lesz szó.

A személygépkocsik az ötvenes évek végéig, a hatvanas évek elejéig a szocialista tábor országaiban sokak által vágyott, de igen kevesek által birtokolt közlekedési eszközei voltak.

A bevezetőben már bemutattam a személygépkocsi-gyarapodást jellemző adatokat. A képet itt csak árnyalni szeretném. Romániában a személygépkocsi-tulajdonosok száma igazából 1970 után kezd növekedni. 1970-ben 6,4 gépkocsi jut 1000 lakosra (a valószínű gépkocsiszám 142420), 1980-ban 28,9 (634950 gépkocsi), 1985-ben 41,7 (947600), 1989-ben 50,3 (1164500). A kilencvenes éveket a robbanásszerű növekedés jellemzi, 1997-ben ezek a számok: 108,5 (2447087) (hét év alatt megduplázódik a mennyiség), 2002-ben 137,1 (2973390).³²

Az ötvenes években nemcsak falun, hanem városban is csak igen kivételes helyzetben volt magántulajdonban személygépkocsi. 1948-ban, az államosításkor, majd a sorozatos kisajátítások során az állam erre az értékre is rátette a kezét – a tulajdonosok örültek annak, ha a létezésüket közvetlenül biztosító lakóépületet, lakást megtudták tartani legalább személyi tulajdonban. De ha meg is maradt a gépkocsi, nem lehetett üzemeltetni: jegyre adták az üzemanyagot, nem lehetett pótalkatrészekhez hozzájutni. Ebben a korszakban a nagyvárosokon kívül szinte kizárólag vállalatok, intézmények (az állami szektor) gépkocsijaival lehetett találkozni a közutakon.³³

Ebben a korszakban az utazás, áruszállítás igen nehézkes – még a mai viszonylag kis távolságok (például Székelyudvarhely–Csíkszereda, 50 km) is jelentősnek mondhatók. 1955-ben az országúti személyszállítást a Magyar Autonóm Tartományban 44 autóbusz végzi, ezek száma 1959-ig 81-re szaporodik, az 1955-ben fuvarozó 198 teherautó száma 1959-ig 482-re növekszik. A teljes úthálózat hossza 3121 km, ennek 4,35%-a modernizált (aszfaltozott vagy betonozott), a legnagyobb részt kövezett (80,39%), de van jócskán földút is (13,64%). Az utat kezelő, tehát teljesen elfogulatlanak nem mondható szakemberek szerint a teljes úthossz 25%-a jó, 34,5%-a közepes, és 39,6%-a rossz minőségű.³⁴ A Székelyföld belsején áthaladó Marosvásárhely–Szováta–Székelyudvarhely–Csíkszereda út korszerűsítését (szélesítését, a régítől eltérő, új nyomvonalak kialakítását, aszfalttal való burkolását) 1960-ban kezdik el.

Az ötvenes évek Romániában a vasút és az autószállítás versenyeznek a személyes áruszállításban. A személyszállítást egyértelműen a vasút uralja, a közúti infrastruktúra lassan fejlődik, és csak a hetvenes években alakul ki az a közúti személyszállítási szerkezet, amely már több utast képes szállítani, mint a vasút. Áruszállításban a fordulat éve 1961: ekkorra már annyira bővül az járműpark, javulnak

32 Az 1990-es és 2003-as *Statisztikai évkönyv* adatai nyomán kiszámolt mennyiségek.

33 Marosvásárhelyen, az ötvenes évek végén emlékeim szerint közlekedtek magánautók. Abban a belvárosi, „kispolgári” negyedben, ahol gyerekeskedtem (Liszt Ferenc, Deák Ferenc, Külsőkutas, Belsőkutas utcák) ilyen gépkocsikat a becsukott kapuk mögött, az udvaron lehetett megfigyelni – hiszen igen ritkán közlekedtek. Naponta az itt lakó párt- és adminisztratív elit (pl. Bugyi Pál tartományi néptanácselnök) hivatali kocsit, meg rendszeresen a Városi Közüzemek öntöző, szemétszállító gépkocsit láthattuk, csodálhattuk. De például az akkori hűtőszekrényekhez szükséges jeget, vagy a szódavizet lovas fogatok szállították.

34 Maros megyei Állami Levéltár, 1134-es fond, 1959/226-os iratcsomó, Bürölések, p. 62.

a feltételek, hogy átveszi a vezető szerepet a közúti, teherautókkal bonyolított áruszállítás.³⁵

A személygépkocsizás legfontosabb feltétele, a közúthálózat korszerűsítése lassan halad, de más feltételek is lassan alakulnak ki: benzintöltő állomások, a karbantartást végző javítóműhelyek, az alkatrészellátást biztosító szaküzletek. Ez utóbbi három, mint szerkezet kialakítása egyértelműen az 1968-ban „született” Dacia személygépkocsi gyártásához, elterjedéséhez, működtetéséhez kapcsolódik, és a hatvanas évek végén, a hetvenes években épül ki.

A személygépkocsi-tulajdonosok számáról nem rendelkezem területi adatokkal. Ez nem volt olyan fontos politikai, nemzetgazdaság-stratégiai kérdés, mint a traktoroké. Maradnak a terepen szerzett információk. Csíkfalva községben a hetvenes évek elején a személygépkocsik száma nem haladta meg a tízet – ebből is kettő a TSZ tulajdonát képezte. Máréfalván 3 személygépkocsiról tudnak, kettőnek a gazdája sofőr, egynek tanár.³⁶ A nyolcvanas évekre változik a helyzet: a fiatalok házasságukkor kapott indulási tőkájukat személygépkocsi-vásárlásra fordítják, a felhalmozás lehetséges formája már ekkor a lakásépítés mellett a gépkocsivásárlás. Ugrásszerű gyarapodás sehol sem történik. Az azonban kijelenthető, hogy 1990 előtt a falusi településeken a személygépkocsi megjelent, elfoglalta helyét a lokalitás lakóinak mindennapi életében – de nem vált gyakorivá, és használata végig felértékelődött (a tulajdonosok társadalmi státusát jelentős mértékben emelték a tulajdonukban levő gépkocsik).

Az ötvenes években, különösen a főúttól távolabb fekvő falvakban csodalátni gyűltek össze az emberek, ha megjelent egy-egy gépkocsi. Főleg a gyerekek örültek az alkalomnak: csapatostól futottak a felvert porban a jármű után, ha megállt, köréje gyűltek, és a legnagyobb jutalom volt számukra, ha a sofőr felnyitotta a motorház fedelét és engedte, hogy szemlélődjenek, vagy ha egy kis sétakocsikázásra, „egy fordulóra” őket is beültette.

A faluban megforduló hivatalos kocsikat egyenként ismerték, számon tartották, elnevezték. Általánosan elterjedt volt, hogy a személygépkocsikat, márkájuktól függetlenül, utalva a számukra nyilvánvaló társadalmi jellemzőkre, státus-tartozásra, egyszerűen csak „luxus”-ként emlegették. A másik elterjedt elnevezés, amely egy márkanévből származott, a pobeda:³⁷ a hivatalos személyek, a tartományi, rajoni tisztviselők közlekedtek ezekkel. A félelmetes ellenségként kezelt kollektív-szervező aktivisták meg milicisták az ötvenes évek elején a „fekete kocsikon” érkeztek ki a faluba. Amikor a helyiek közül is kikerült már egy-egy sofőr, azoknak is jellemző nevet találtak: aki például gyorsan hajtott (és Lőrinc volt a keresztneve), az „Rapid Lőrinc” lett.

35 Lásd a *Buletin Statistic Trimestrial* 1957 (1–2), valamint 1968 (1–2) adatait.

36 Egy tanulmány adata szerint Farkaslakán, ahol a szénégetésből már ekkor jelentősebb jövedelmek voltak, a hetvenes évek elején 3 magántulajdonban levő személygépkocsi volt (lásd Kinda–Peti 2004).

37 A Pobjeda a negyvenes évek végétől gyártott, Kelet-Európában elterjedt szovjet személygépkocsi.

Az ötvenes években még egyénítve lehetett kezelni a ritkán feltűnő gépkocsikat, hosszasan beszélni lehetett róluk, mint valamilyen távoli valóság érdekes, fantáziát foglalkoztató, megszelídítendő elemeiről. De nem volt a mindennapi használat eleme, nem volt közeli ismerős a személygépkocsi.

Ma is név szerint tudják, hogy ki volt az a falvakban, aki az első gépkocsit vásárolta. Máréfalván is, Nyárádszentmártonban is ezek távolabb (a Zsil-völgyében, illetve Marosvásárhelyen) éltek, olyan szakmunkások voltak, akiknek nagyobb keresetük volt. A személygépkocsi-típusok: Wartburg Lux és Skoda Felicia. A Dacia a hetvenes évek közepén jelent meg falusi környezetben. Autóval jártak haza, és megtartották azután is, hogy visszaköltöztek a faluba. A másodikok a sorban: akiknek ez volt a mesterségük. Sofőrök, gépészek vásárolták a következő gépkocsikat. Ezután jelentek meg a személygépkocsi-tulajdonosok között az értelmiségiek: orvos, állatorvos, agrármérnök, tanár.

Elszórt adatok nyomán következtettek arra, hogy a falvakban még a hetvenes években is alig volt pár gépkocsitulajdonos. Természetesen, ahol jelentősebb volt a családi vagyongyűjtés (kisiparból például, mint Korondon), ott több volt belőlük. Az mindenképp általánosíthatónak tűnik, hogy a hetvenes években még tartott a „házépítési korszak”, a családi élettér és falukép modernizációja, erőteljes ütemű átépítése, és ebbe fektették be a legtöbb pénzt.

Romániában a motorizáció tulajdonképpen a saját személyautó-gyártás megindulásával bontakozott ki igazán. Ezt megelőzően azonban meg kellett változnia a hatalomnak a személyautó-tulajdonlással szembeni ideológiai-politikai megfontolásai. Ez mindig is az országfejlesztési, társadalom-alakítási elképzelések, meg természetesen az aktuális gazdasági helyzet határozták meg. A nyolcvanas években, az adósság-visszafizetés szűk esztendei alatt adminisztratív rendeletekkel korlátozták a személyi tulajdonú személygépkocsik használatát, de a használt autók piacát, vagy a családi tulajdonban levő személygépkocsik lehetséges számát is. Szélesebb rétegekben a személyautó viszonylag gyorsan terjedt a nyolcvanas években – de ahhoz a robbanásszerű gyorsasághoz képest, amely a kilencvenes éveket jellemezte, mégis lassan. A szükségletek kielégítését a nyolcvanas években a politikai döntések igen erősen korlátozták. A kilencvenes években ezek a korlátozások megszűntek, és fentebb említettem, hogy 1989 után 7 év alatt duplázódik meg a személygépkocsik száma.

Egy, a Kászoni-medence falvaiban a személyautók elterjedésével foglalkozó esetbemutató adatai szerint az öt települést magába foglaló községben az első személygépkocsi 1967-ben jelent meg: egy Moszkvics. A hetvenes években 7 személygépkocsi került magántulajdonba (az első Dacia 1975-ben), 1980-ban egyszerre három. A nyolcvanas években összesen 24 személygépkocsit és egy teherkocsit vásároltak a kászoniak – 1990 előtt összesen 38 gépkocsi került a községbe. A kilencvenes években a mennyiség ugrásszerűen nő, és évről évre nagyobb ingadozások is tapasztalhatók: 1993-ban például 16, 1996-ban 63 autót vásárolnak. 1990 és 2003 között 327 gépkocsi került a faluba, az utóbbi esztendőkből egyre inkább nyugati gyártmányúak – az 1000 lakosra jutó gépkocsik mutatója (104,8) az országos alatt

van ugyan, de nem sokkal.³⁸ Kászson esete azért csak egyszeri példa, és nem általánosítható, mert ezt egy kényszerhelyzet (is) szülte: a kilencvenes évek elején a rossz utak miatt akadozó tömegközlekedés mintegy elszakította a községet a külvilágtól, akinek mozognia kellett (például városi munkahelyét akarta megtartani), az csak a saját járművére számíthatott – ezért is vásároltak, még ha nagy áldozatok árán is, személygépkocsikat.

Vajda András Sáromberkén vizsgálta a személyautók elterjedését, azon a településen, ahol a Teleki grófnak már az 1940-es évek elején volt személygépkocsijuk. Vajda nagyon jó példára bukkant: a település első autótulajdonosa az a Bartha Sándor volt, helyi nevén Tubák, aki „a helyiek emlékezete szerint először a francia attasénál, majd Marosvásárhelyen a Román Kommunista Párt alkalmazásában volt sofőr. A sofőrök közül az ő személyét lengi körül a legtöbb mítosz, és számos történetet őriz a település kollektív emlékezete róla és vezetési stílusáról. A történetek elsősorban az óvatos és türelmes, a 40 km/h sebességet soha át nem lépő sofőr képét kultiválja. Az általa vásárolt első személygépkocsi egy orosz gyártmányú Pobeda volt.” (Vajda 2019: 90.) Sáromberkén az 1980-as évek végén már 27 gépkocsi volt, nagyjából Dacia márkájúak. Az 1990-es évek végére megduplázódott a gépkocsik (leginkább nyugatról behozott, használt gépkocsik) száma, a 2010-es évek közepére ezt a számot 190 körülire becsüli a szerző.

Gépész – és sofőr

Azt, aki valóban ért a motorok javításához, falusi környezetben már-már misztikus tisztelet övezi ma is, amikor legális és illegális autójavítókat találni a kisebb falvakban is. *Olyan ember, hogy két motorból egy harmadikat csinál* – mondják Máréfalván Sz. B.-ről. Ez – hogy kettőből egy harmadikat – különösen akkor volt fontos, amikor igen nehezen lehetett pótalkatrészekhez jutni még annak is, aki egyébként azok árát meg tudta fizetni.

A gépészeti ismeretek a kollektív gazdaság javítóműhelyének, meg kis saját műhelyeknek a kialakításáig, felszereléséig és működtetéséig egy-két ember monopóliuma volt. De hát gépek sem voltak. A Nyárádszentmártonnal szomszédos Búza házán 1936-ban egy Héderfájáról ide költözött uradalmi gépész épített egy malmot, amelyet előbb a Nyárad vize, majd diesel-motor, majd az ötvenes években egy ide szállított, kiszuperált, de még működő hajómotor hajtott. Ezek karbantartását is helyben, a malomba berendezett műhelyben kellett megoldani. A hatvanas évek elején vezették a vidéken az áramot, és megjelent a karbantartási gondokat megoldó egyszerűbb villanymotor.

Ahol a kollektív gazdaság gépjavító műhelyt üzemeltetett, ott kialakították a szerszámgép-parkot, meg hivatalos úton könnyebben hozzájutottak az alkatrészekhez. A nyárádszentmártoni kollektív gazdaság gépműhelyében állandó alkalma-

38 Az adatok lelőhelye: Péterfi 2004.

zotként három gépész-géplakatos és egy esztergályos-marós dolgozott, és besegítettek nekik a sofőrök (a nyolcvanas években két ARO terepjáró, három személygépkocsi és 7 tehergépkocsi sofőrje), meg a traktoristák is (7 traktora volt ekkor a gazdaságnak). Összesen tehát 23 szakember. Nemcsak a gazdaság gépkocsiit, traktorait és mezőgazdasági gépeit javították, hanem elsősorban a személyzet gépkocsijait, de jó pénzért idegenét is, és ehhez a rendelkezésükre álló felszerelést és anyagokat használták.

Sofőr bárki lehetett, aki letette a sofőrvizsgát. A gépész sokkal többet tudott, mint a sofőr. Életet lehelt a gépbe. *Ma már csak sofőrök vannak, a gépészek kiöregedtek...* – mondják, és ezen azt értik, hogy a maiak nem veszik az időt és fáradságot, hogy szétszedjék és összerakják a saját kocsijukat, akkor se, ha képesek lennének ezt tenni. A hetvenes években egy szenvedélyes nyárádszentmártoni gépész személygépkocsiját minden télen szétszedte, a motort is szétbontotta és tavasszal újra összerakta. Más volt a gépésznek a géphez való alapviszonya, mint a mostaniaknak, akik „csak sofőrök”. Nem öt-tíz évre, hanem egy életre vásárolta a gépet szerető és géphez értő tulajdonos a gépkocsit, amely haláláig ki kellett szolgálnia őt, és ki is szolgált, ha megfelelően gondozták. Nyárádszeredában és a környék falvaiban ma is személyesen ismerek olyan idős családokat, akik ragaszkodnak a több mint harminc éves Daciajukhoz.

„Úton maradni...”

Az ötvenes-hatvanas években igen gyakran elromlottak a személygépkocsik. Természetesen az idős, használt autók többet, a fiatalabbak kevesebbet betegeskedtek. Az idős kocsikat, amelyeknek nem volt önindítójuk, kurblizni kellett. Egy szentmártoni idős sofőrt fiatal korában állon vágott a tehergépkocsi visszaperdülő vaskurblija: állcsontja több helyen eltörött, úgy kellett összedrótozni, fogai kiestek, műfogsort viselt.

A beszámoló szerint a legtöbb gond az ötvenes években nem is a motorokkal, hanem a kerekekkel volt. A rossz utak, a rossz minőségű külső és belsőgumik arra kényszerítették a sofőröket, hogy fél napokat töltsenek az út szélén gumifoldozással. Az útnak indulás elképzelhetetlen volt pótkerék, pótgumik nélkül.

Így is megtörtént, pláne, ha gyér forgalmú útra tévedt, hogy a sofőr ott töltötte az éjszakát a feltámasztott tengelyű autóban, várva a reggelt és azt az emberséges kollégát, aki segít rajta.

Egy másik gond: a benzin minősége. Folyton eldugultak a benzinszűrők, hegynek fel köhögött a motor, meg kellett állni, szétszedni és kitisztítani a szűrőket, a gyertyákat. Ha újra és újra mindenféle javítanivaló akadt a kocsikon, akkor ahhoz valóságos mozgó kis műhelyt kellett hogy magukkal vigyenek a szerszámosládákban. Az országúton vagy a falvakban, ahol megállni kényszerültek a gépkocsik, olajos foltok, olajtócsák keletkeztek, a gyerekek nagy örömeire szívárványosra színezve az esők után kisütő nap sugaraiban az árkok, erek vizét.

A személygépkocsik idővel egyre megbízhatóbbak lettek. Ehhez hozzájárult a karbantartó intézmények (szervizek) hálózatának kialakulása, az ezzel járó szakértelem növekedése, a diagnosztizáló felszerelések terjedése. No meg a gyártás minőségének javulása. Természetesen aki tehetette, az nyugati kocsikat vásárolt, mert azok köztudottan megbízhatóbbak voltak, mint a cseh vagy keletnémet kocsik. A hatvanas években Romániában már megjelentek a Fiatok (600-tól az 1500-ig terjedő választékskála) meg Renault-k (8-as, 10-es, a későbbi 1100-as Dacia, a Renault 12, azaz Dacia 1300, meg Renault 16).

Családi döntés, összefogás

Szó volt róla, hogy legelőször olyan falusiak vettek személygépkocsit, akik – fizikailag és szociálisan is – eltávolodtak a falutól, vagy a falu elitjéhez tartoztak. Ezek individualizáltságuk miatt tudtak felhalmozni, gyorsan dönteni. A falusiak kivártak, haboztak. A szükségletkielégítés társadalmilag meghatározott szigorú sorrendje hatott az egyénekre: előbb ház, bútor, majd a gyerekek nevelése, iskoláztatása követelt erőfeszítéseket – más tartós fogyasztási cikkek ezután következtek. Ez utóbbiak beszerzésének is megvolt az időszaka, divatja: a hatvanas évek végén minden család törekedett arra, hogy tévét vásároljon. Mivel megvoltak a kialakult étel-miszer-tartósítási szokások, lehetőségek, a jégszekrények lassan terjedtek. Ugyanez a helyzet a porszívókkal: ezek használatához megfelelően felújított, takarítható lakások, szőnyegek, bútorok kellettek.

Az autóvásárláshoz szükséges összegeket gyakran a rokonság adta össze – mintegy megjelölve saját szerepét az eljövendő használatban. Az autónak együtt örültek, és utána sorra jöttek a különböző kérésekkel. Ezek jogosságához nem férhetett kéttség, és teljesíteni kellett attól függetlenül, hogy rég megadta-e már a tulajdonos az adósságot, vagy még tartozott vele. Betegség esetén orvoshoz, kórházba vitte az új tulajdonos a rokont. Ha útja volt a közeli városba, akkor értesítette, és beszállította. De legfontosabbak a rokoni rituális találkozók voltak, ezeken meg kellett jelennie a gépkocsival, és vállalnia kellett a szállítást: lakodalomkor, temetéskor, ballagáskor, születés- és névnapkor, vagy a távol levő katona-fiú látogatásakor.

Az autót a családnak – de a férfi „keze alá” vásárolták, ő foglalkozott vele, ő vezette, ő javította. Értelmiségieken kívül nem voltak női sofőrök falun. Kivételt azok a fiatalok képeztek, akik szintén családi összefogás nyomán lettek autótulajdonosok: lakodalomkor az összegyűlt pénzajándékból vásároltak autót, és különösen ha a lány rokonai voltak a „bőkezűbbek”, meg a lány ezt akarta is, akkor megtörtént, hogy ő is letette a sofőrvizsgát és teljesítette a gépkocsis segítségre vonatkozó rokoni igényeket.

A romániai diktatúra éveit, mint annyi másban, ebben is a kelet-európaiktól eltérő, sajátos állapotot alakítottak ki. A nyolcvanas években a falusi családok számára az étel-miszerekhez és a mellékjövedelemhez jutásnak – vagy egyszerűen, az akadozó tömegközlekedés mellett, a városi munkahely megtartásának és a jövedelemhez

jutásnak – igen fontos eszköze lett a gépkocsi. Akinek egy több mozgást, kapcsolatot, nagyobb területen való tájékozódást lehetővé tevő gépkocsija volt, az könnyebben viselte az ellátás okozta nehézségeket. Aki Bukarestbe vagy a munkásközpontokba el tudott jutni, az akár több hónapra is ellátta a családot, rokonságot a csak ott kapható élelmiszer-cikkkel. A romániai nyolcvanas évek valóban megmutatták, hogy a modern, de egyszerre premodern és demodernizált elemekkel keverődő, krízisektől nem mentes társadalomban a nagyobb mobilitás, a több és differenciált információ ha nem is termel jólétet (bár erre is akadt példa), de jelentősen segíti a túlélést.

Kialakuló motorizáció és átalakuló falusi környezet

Állat vagy gép? A dilemma falusi környezetben ma már egyértelműen eldőlt. A kilencvenes években, a magángazdálkodás visszaállítása után a falvakon jelentősen nőtt, de ma már egyértelműen csökken az igavonó állatok száma.

A dilemma mögött a két társadalmi állapotnak romániai tradicionális környezetben ma is létező szembenállása húzódik. A tradicionális agrártársadalom megszűnt – de egyértelmű, végleges és visszafordíthatatlan módon nem sikerült a fejlett ipari társadalom integráns részévé átalakítani a tradicionális (falusi) vidéket. Az erőszakkal kialakított nagyüzemi, gépesített, kemizált mezőgazdaság időszaka után demokratizált politikai környezetben ugyan, de kisüzemi, állati igaerőre támaszkodó, fejlett mezőgazdasági ismereteket és technológiát nélkülöző gazdálkodás időszaka következett. A nagyüzemi modernizációt a kisgazdaságok uralta demodernizáció követte.

1989 után a gépek – és leglátványosabb, hatásaiban ma még nehezen körvonalazható módon éppen a személygépkocsi – terjedése feltartóztathatatlanná vált. Máréfalván többek között a személygépkocsik megléte változtatta meg a fiatalok szórakozási szokásait, módjait: nem a faluba, hanem a város, vagy a környező nagyobb települések felkapott szórakozóhelyeire járnak autóval. Az udvarlás, kapcsolatalakítás helyszínei, alkalmi az éjszakai élet autóval elérhető „intézményei”. Szentmártonban a gépkocsi a szomszédos Nyárádszeredát hozza tíz percnyi közelségbe, de fél óra alatt Marosvásárhely is elérhető – mindazzal a tanulási, munkaerőpiaci, fogyasztási, szórakozási lehetőségekkel együtt, amit a nagyváros kínál. A fiatalok a gépkocsi segítségével tudják elérni, hogy személyes jelenlétükkel is integrálódjanak egy kialakuló ifjúsági kultúrába (és annak szubkultúráiba).

Ernest Gellner társadalomtipológiája az agrár, írni-olvasni tudáson alapuló, valamint a fejlett ipari társadalmat állítja szembe. Az előbbi alapozó világmép a természet és a társadalom stabil partnerségére épült, a társadalomkép lényege pedig a szilárd hierarchiának, változtathatatlannak, de kívánatos és nagy erőfeszítéssel elérhető státusoknak a tiszteletben tartása. Az utóbbi ettől lényegesen eltér: a társadalom maga alá gyűri a természetet, és a folytonos és szakadatlan innováció, az erőforrások, a termelés és a javak mennyiségének ugrásszerű gyarapodása jellemzi. A természet ebben a

rendszerben „ténylegesen megváltoztathatóvá és befolyásolhatóvá, a szakadatlanul növekvő jólét forrásává válik” (Gellner 2004: 53). Ugyanezt az elvet hirdette a szocialista ideológiára alapozott tervezdélkodás is, ezt tanulták a szakképző intézetekben a traktoristák, az egyetemeken az agrárszakemberek – és ebben a hitükben bizonyosodtak meg azok, akik autótulajdonosokként gyúrték maguk alá a távolságot, változtatták meg az időt, alakították ki nagyobb individuális mozgásteret.

Losonczi Ágnes életmód-kutatásairól készült összegzésében az autóhasználat három formáját különbözteti meg.³⁹ Először is funkcionális, „célszerű” autóhasználatról beszél – végül is ezért találták ki ezt a „rendkívül szellemes alkotmány”-t. A praktikus, józan (kalkuláló, és csak óvatosan reszkírozó) ember autóhasználat ez. Karbantartja a gépet, de csak annyira, hogy funkcionális maradjon – tehát nem a csinosítás, ékítés-szépítés lesz szabadidejének és költségezésének legfőbb célja. A józanság azt is jelenti, hogy az autó lehetőségeinek kihasználásával teremtett új szükségleteknek csak korlátozottan hódol – gyalog is jár. Tehát ő dönti el, és nem az autó diktálja, hogy mire kell fordítsa az idejét, és ennek érdekében mikor használja és mikor ne a gépkocsit.

A vázoltakat egy kissé ideálképnek látom. Falusi környezetben esetleg az értelmiségiek viselkednek így.

Ugyanakkor falusi környezetben a funkcionalitásnak is más az értelmezése. Az állatot is, a gépet is a gazdálkodás rendszerébe illesztve kell használni – „hajtani kell”, mert ha „csak áll”, akkor az állat nemhogy nem hajt hasznot, hanem csak táplálékot fogyaszt, az autó pedig rozsdásodik. Igazi lejárt kocsikkal, amelyekkel a háttérben úttalan utakon jártak (és aközben rozsdásodtak) ma is találkozni a falvakon. Ezeknek már közele rokona a „csupa funkcionalitás” daktari: nincs szélvédője, sárhányója, a motornak háza, a kerekei nagyobb méretű traktorkerekek, de jó nagy a csomagszállításra alkalmas „platója” (sík szállítófelület).

A második a jövedelemszerző autóhasználati mód. Noha a személygépkocsit nem erre tervezték, és valóban megdöbbenő látvány, amikor az utánfutós Daciával szénát szállítanak, vagy piacon a csomagtartóból árulják a malacokat – de falvakon ez bizony megtörténik, és nem is csak kivételesen. Leggyakrabban azonban úgy használták a megfigyelt helyszíneken is az autót, ahogy azt Losonczi leírja: jövedelemkiegészítő, hétvégi munkára, fizetség ellenében távolsági személy- vagy csomagszállításra. A nyolcvanas években már tömegével tapasztalhatók ezek a jelenségek.

A motorizáció első időszakára jellemző inkább, de ma is igen lényeges szerepet tölt be a harmadik használati mód, a státuserősítő autóhasználat. A tulajdonos úgy használja a gépkocsit, hogy utazásaival lehetőséget teremt arra, hogy megsokszorozza a jelenléteit, megsokszorozza és megerősítse kapcsolatait, és ezzel növelje társadalmi jelentőségét. A rokonlátogatások, a családi rítusokon való részvétel

39 Az élethez szükséges tárgyi szükségletek sorában a táplálkozást, lakást követi a mozgási igény kielégítését lehetővé tevő gép, hiszen végül is „az autó voltaképp egy rendkívül szellemes alkotmány, alkalmas arra, hogy minden állati erő nélkül mozogjon, például a lóerejű vontatás helyett önjármű legyen, a helyváltoztatást gyorsítsa, kényelmessé tegye, és az ember, pontosabban az individuum szolgálatába álljon. Rendeltetése szerint: közlekedési eszköz.” (Losonczi 1997: 430.)

nyújt erre lehetőséget. De a szabadidő, a hétvége is erre teremt alkalmat: az autós turizmus központjainak látogatása, télen a sízés, nyáron a fürdőhelyek, a szabadtéri fesztiválok előadásai.

Falusi környezetben a felhalmozásnak megvoltak, megvannak a közösségre el-
lenőrzött módjai: régen a földvásárlás, földbirtoklás, majd a házépítés, a gyerekek
taníttatása. Ehhez társult a tartós fogyasztási cikkek birtoklása, ezek egyike a sze-
mélygépkocsi. A státuserősítő autóhasználat előzménye, hogy a felhalmozási sor-
rendet a csökkenő státus megerősítése vagy a létező kiterjesztése érdekében meg-
változtatják: „megvesszük az autót, ha megehezünk is!”. Az előzményekből logiku-
san következik, hogy az autót kímélni kell, és nem baj, ha a mindennapokban a ga-
rázsban áll. Ez az autóhasználat kapcsolódik leginkább az ünnepekhez, a kivételes
alkalmakhoz.

Az autó, bármelyik használati mód dominál, az individualizálódás eszköze.
Egyéni utakra ad lehetőséget, gyakorlatilag és átvitt értelemben is. A tulajdonos
lakhelyétől távolabb vállalhat munkát, saját kapcsolatrendszert építhet, saját pénz-
keresetre tehet szert, anélkül, hogy szűkebb környezetéből bárki ezt megtudná, ezt
szóvá tehetné. A mobilitás gépesített eszközöként az egyéni szabadság kialakításá-
nak eszközévé válik a személygépkocsi. A fent mondottak értelmében azonban falu-
si környezetben ez korlátozottan érvényesül: a családi autóhasználat éppen azt je-
lenti, hogy „együtt vettük” (azaz kölcsönt adtunk) – és együtt, azaz (leginkább per-
sze erkölcsi) felügyelet mellett lehet csak használni. Ez az alapállás mélysegesen jel-
lemzi ma is különösen az idős generáció viszonyulását az autó teremtette mobilitási
lehetőségekhez, az ezek nyomán kibontakozó individuális szabadsághoz.

Kaszálógép

A kaszálógépek inkább az állattenyésztő, sok kaszálóval rendelkező vidékeken ter-
jedt el a Székelyföldön az 1960-as évektől kezdve. Ebben a régióban ez volt az egyé-
ni gazdálkodásban a leginkább elterjedt kiegészítő a nyolcvanas években, és talán ma is
az. Ezt kellett megismerni, használni, javítani, átépíteni, alkalmasabbá tenni, meg
hát ehhez fűződtek mindennapi történetek arról, hogy milyen, amikor a gép cserben
hagyja a gazdáját. Kialakultak a használatnak bizonyos hiedelmei és rítusai is. Az
idősebb generáció belátta az alkalmazás hasznosságát, de ezek az idősek már „nem
lettek gépeszek”, hanem a fiatalabbak foglalkoztak a javításokkal.

A kaszálógépek az elmúlt mintegy ötven évben folyamatosan szerepet kaptak az
egyéni gazdálkodásban, és mivel nem nagy értékű és bonyolult gépekről van szó,
ezért sokkal könnyebb volt a társadalmi-kulturális integrációjuk, a hagyományos
keretekbe való beillesztésük. Példa erre a máréfalvi eset, amikor aki megpróbál-
kozott azzal, hogy üzleti alapon szervezze meg a saját falujában, közösségében a
kaszálógépek eladását, szervizelését, fel kellett adja ezt az elképzelését, be kellett
szüntesse tevékenységét. A szerves beépülésre, organikussá válásra lehet példa te-
hát a kaszálógép esete.

Oláh Sándor⁴⁰ szerint Homoródmalmáson először a Kollektív Gazdaság vásárolt két Carpatina márkájú, osztrák licenc alapján Brassóban gyártott kaszálógépet. Ezeket a traktoristák és a kollektív géterének a kezelője működtette, akik menet közben tanulták meg a kezelésüket, de a kaszálók talajának az egyenetlensége miatt eléggé gazolta a füvet, hiszen nem folyamatosan a talaj szintjén vágta le azt. Ez a gép viszonylag drága volt, meg csak az egyenletes talajon lehetett vele minőségi munkát végezni, a hepehupás domboldalakon sokáig eredményesebbnek gondolták a több időt felemészítő és fáradtságos, de nagyobb szénamennyiséget, tisztább tarlót eredményező kézi kaszálást. A hetvenes évek végén, nyolcvanas évek elején már magánemberek is vásárolták, mert egyrészt szükség volt a több takarmányra, mert már érdemes volt szerződést kötni és borjút hizlalni, másrészt azok, akik iparban (bányában, üzemben) dolgoztak, rendelkeztek már olyan jövedelemmel, hogy az árát ki tudták fizetni, és éppen ezek voltak azok, akiknek fontosabb volt, ha rövid idő alatt elvégzik a kaszálást, mert a napi ingázás, ipari munka mellett nem volt elég idejük a kézi kaszálásra. A gépeket a szövetségi üzletekben lehetett kapni, vásárlásukat utóbb kötelező szerződés aláírásához kötötték, Oláh Sándor apósa 1982-ben, apja 1984-ben vásárolt kaszálógépet. A családok férfitagjai gyakorlatra, egyesek jelentősebb szakismeretre is szert tettek. Szükség is volt ez utóbbira, mert hivatalos javítóműhelyek nem voltak, a karbantartást és javítást helyi szinten kellett megoldani. Ez nehezen ment, mert vidéki környezetben hagyományosan a kovácsműhelyekben foglalkoztak vasművességgel, a géphez az alkatrészeket ott nem tudták előállítani.

Oláh Sándor szerint a gyakran elromló kaszálógéphez minden tulajdonos kellett értsen valamennyit, és a merészebbek/kreatívabbak átalakításokat is végeztek:

„Volt olyan dolog, amit mindenki megcsinált. Akkomodálták a terepviszonyokhoz a gépet. Az asztal [vágólap] két végén volt két öntöttvas szárny, a lekaszált füvet az a szárny egy pár centivel bennebb tolta, hogy amikor sík terepen jössz vissza, a vágórésznel ne gyúljon össze a fű, ne duguljon meg... S a másik, hogy súlyos volt, minden fordulónál emelni kellett a gépet. Na, ezt a szarvat leszerelte mindenki, én nem láttam olyan gépet, amelyiken rajta legyen. Ez egyrészt a terepviszonyok miatt volt, másrészt a fű gyengébb volt a természetes kaszálókon, a lucernánál, lóherénél más volt a helyzet. Amivel sokat kísérleteztek, az a rázófej, a tengelyt egy rázófej rögzíti a késekhez, ez volt az az alkatrész, ami problémás volt, a gyáriak nagyon hamar tönkrementek, volt benne, úgy mondták, dió, az kotyogni kezdett, s akkor nagyobb tarlót hagy. Na ezzel aztán sokat kísérleteztek az üzemben,⁴¹ sokféle kombinációkat csináltak, az egyik, az volt a keresett, a traktor hátsó nagy kerekének a vastag recéi, abból csinálták a rázófejhez azt a részt ami-

40 Itt is megköszönöm Oláh Sándornak, hogy megosztotta velem tudását a kaszálógép megjelenéséről, használatáról, a tulajdonosoknak a géphez való viszonyulásáról.

41 A Vlahicai Vasöntödéről van szó, a homoródmalmásiak közül sokan dolgoztak ott.

be belement a csap, s az egy szezont volt hogy kibírt. Aztán a karbantartás, menet közben saját kárán tanultuk nálam a családban is, láttuk másoknál. Megvannak a pontok, ahol kellett zsírozni, azt meg kellett csinálni, minél gyakrabban csinálod annál jobb. Rituális módszerek voltak aztán használatkor, az emberi testi képességei szerint is, egyéni módszerek voltak. Apám például megállította minden órában 10 percre, mert nem ő kaszált, elszívott egy szivarat, s pihentette, hát a gépnek nem kellett volna pihenni, a gép hűtése működött normálisan. Apám nem kaszált soha, de apósom 2 évvel fiatalabb, s kezdettől, rá volt utalva a tanyán, egyedül volt ott a tanyán, kellett, mert sürgős volt a szénacsinálás.

Apám kaszával is kaszált, a meredekebb helyeken s az öcsém volt aki dolgozott a géppel. A gép kellett, bele volt kalkulálva a szerelés is, az időveszteség, a karbantartás. A gumidefekt ellen az öcsém megtömtö a kerekét gumislaggal, addig tekerte körbe hogy nem tűnt fel, hogy nem belső van benne. Amikor javították, a mester leszedte, nem voltam ott, hogy megmagyarázzam miért lágyabb a gumi, s leszedte s mikor kibontotta, nem belső volt benne. Aztán a leggyakoribb hiba, hogy a benzinbe víz került, dugulása volt. A benzin akkor is probléma volt, páratlan-páros hétvégén voltak, a teherautóktól, s az erdei munkásoknak is adtak üzemanyagot, az IRTA,⁴² az üzem mellett Vlahicán a dombon volt, onnan beszerezték s tartalékolták. Mi is egy sofőrtől szereztük be, a vállalatnak hordta az üzemanyagot Darmanestiről, repülőbenzint hozott, ne törődjek, ettől fog menni, de persze ezek nagyrészt rossz minőségű benzinek voltak...

A gépekhez, és ezesetben: a kaszálógéphez való viszonyulás nem szakismeretek előzetes megszerzésére épült, hanem a napi gyakorlatban alakult ki, aszerint, hogy ki mennyire érdeklődött a gépek iránt, ki milyen kényszerhelyzetben próbálta újra működésbe hozni az elromlott gépet.

Bátorság kellett hozzá valamennyi, mert soha nem javította, soha nem használta apám, s volt egy jó barátom, ott is ugyanaz volt a helyzet, az apja nem használta s nem érdekelte, megvették az apák, egy jó tehénnek, bornyúzó tinónak az ára volt '83-ban, '84-ben, s a gyerekek használták, az apák nem lettek gépészek. Apósomnak voltak olyan hiedelmei, biztosan ez a baja, az a baja, mikor nem tudtuk beindítani, mikor kellett javítani. De annyira lekötött, s ösztönzött, hogy kellene menjen, volt egy belső indíték, hogy egyszer már kapjuk meg a baját, s gyűjtsuk be, hát anyósom s a feleségem csodálkoztak, hogy reggeltől délig étlen-szomjan javítottuk s még mindig nem ment...

42 IRTA – Regionális Autószállítási Vállalat.

[Úgy képzelem el, ezek napi témák voltak, amikor használniuk kellett a gépeket, naponta foglalkoztak, kialakultak a családban a viszonyulások hozzá.]

Hát igen, emlékszem egy ilyen szezonzárásra, amikor ilyen kisebb hibák lettek, de már lekaszáltuk a sarjút is, s akkor anyósom azt mondta, na most a gépnek feltehetjük a csillagot, mert jól viselkedett!

Hát egy olyan helyen, a határban ha eltörött valami, akkor kellett vinni Vargyasra, az volt legközelebb, akkor volt szerepe a motorbiciklinek... csak az a hegesztés sem tartott sokáig.

Apósomnak nagy területeket kellett megkaszálni, s mielőtt vett volna gépet, egy vargyasi embert fogadott meg, aki nagyon nagyon pontos ember volt, aki géppel kaszált, értett a géphez, ismerte a gépet, s a gép jól működött s pontos ember volt, inkább kézzel is leszakította, ha ottmaradt, s akkor meggyőződött apósom, hogy hasznos a gép...

[Azt mondtad, hogy a javításkor voltak babonás elképzelések...]

Hát azt hittük, hogy ez a baja, s közben nem... biztosan a karburátor vagy ez vagy az... s egy fűmag is tudott olyan munkakiesést csinálni, a szűrőbe beszorult, a poharába leülepedett, s felszippanította, s akkor nem kapott benzint, s amíg megkaptad, húzhatod [ti. a beindításhoz a zsinórt] százszor is, nézheted hogy szikrázik a gyertya, kitalálták hogy benzines rongyot kellett tenni a levegőszűrőbe, s akkor jobban gyújt... de hiába, ha nem kapott benzint, mert el volt dugulva...

Itt a lényeg az, hogy az időt lehetett kezelni, többletet lehetett termelni vele... Ha valaki megvette, akkor azt már használták, nem volt olyan hogy akkor ne használja, vagy eladja, olyanról nem tudok, ha már megvette, akkor használta. Voltak olyan hiedelmek, egy-egy ember körül, hogy annak nagyon jól levágja, nagyon jól kaszál a gépe, s akkor a másik ahogy lehetett. Meg a kaszálógéppel csak akkor lehetett kaszálni, ha a nap felsütte a harmatot, volt az elején egy ilyen vélemény, hogy a száraz fűvet tudja jobban vágni, amikor a harmat már felszáradt, de hát vágtuk harmaton is, ha muszáj volt...

Az öcsém annyira megtanulta, szétszedi s összerakja a motrot is, a kapcsolószekekrényt is, úgy hogy működik utána, de sokat kínlódott vele. Aztán voltak vagy hárman, akik szakértők lettek, gyárban dolgoztak, esztergagépen, aztán ezek lettek a helyi kaszáló gép-szakértők, aztán mellettük olyanok is megtanulták, akiknek érzékük volt hozzá, értették már a villamoságnak a csínját-bínját, s a mechanikai részt is. Úgy gondolom, ma már jobb, ha szakember foglalkozik vele, mert rengeteg idő elmegy vele, odaviszem, megfizetem, s rendben van...

[Mi történik akkor, ha elromlik váratlanul a gép?]

Elkezdés ilyenkor gondolkodni, hogy mi történt, mi lehet a hiba. Ma segítséget kapni sokkal könnyebb, azt is valószínűsítéd hogy mi a baj, s aszerint fordulsz a szerelőhöz. Ma a géptulajdonosoknak mindegyiknek megvan a kapcsolata, akihez lehet fordulni.

[Akkor ez már más korszak, mind az, amikor a tulajdonosok saját maguk javították, tanulták...]

Az autóhasználat elterjedése sokat segített, azt jobban meg kellett ismerni, kellett kezelni, hozzá kellett szokni ha elromlik, megáll. Autókon is módosítottak, kicserélték a kipufogócsöveket, hátsó rugózást... Az a vargyasi ember, aki annyira pontos ember volt, az nem módosított semmit, mert azt mondta, az az osztrák, aki ezt a gépet megcsinálta, az nagyon jól tudta, mit miért csinál. S volt, aki újított, dicsérték, hogy mennyire bevállik. Úgy okoskodtak egyesek, hogy igen széles a kaszálógép asztala, s mind a két végén kivágtak, s tényleg könnyebb a motornak, de akkor kevesebbet vág, csak jobb, ha bírja a gép, hogy nagyobb a vágási felület. Mostanában Honda gépeket hoznak, van aki meg van elégedve, de azt mondják, nagy fűben nem bírja, kell túráztatni, s van műanyag alkatrész is benne, hamarabb kopik.



4. kép. Kaszálógép felújítva, Honda-motorral (ifj. Oláh Sándor felvétele)

Van egy olyan ideológia, hogy olcsón megvesszük, s feljavítjuk, megcsináljuk, de az nem lesz olyan tartós, komámék a harmadik kaszálógépet cserélik, gyengébbek. Van aki rengeteg kisépét behoz nyugatról, valamit javít rajta, olcsóbban adja el, s akkor aki megveszi az is javít rajta. Ez egy kényszer.

Nemrég voltunk a vargyasi barlang mögött, kaszáltunk, s egyszer csak megállt, mintha fejbe verték volna. Aztán haza kellett jönni, a szelepfészek

megmozdult és a kompressziót vesztette... Zsögödben van egy műhely, az ott éppen olyan, mintha az IPIC-hez⁴³ egy műhelybe mentél volna be, feketé olajos ruhába a nyugdíjas szakik, esztergagépek... megcsinálták, működik, ki tudja meddig.

Még egy kaszálógép-történetem van: a máréfalvi Simó család esetében az apa traktorista-iskolába járt, és a nyolcvanas évek elején vásárolta a használt kaszálógépet egy gyergyói Tsz-től. A megvásárolt gépet „egy kosárba hozták haza”, és a szakértelmüknek köszönhető, hogy összerakták, megindították. Aki beletanult a kaszálásba, az a középiskolás fiú volt, ő kezelte, javította, ha hívták, ő ment másoknak dolgozni. Volt olyan nyár, hogy több pénzt keresett vele, mint az apa fél éves traktorista fizetése.

A fiú 1990-ben érettségizett a székelyudvarhelyi mezőgazdasági szakközépiskolában, a katonaságnál sofőrkönyvet szerzett, leszerelés után sofőrként dolgozott 1987-től 1998-ig. Közben 1994-ben úgy döntött, hogy gépjavitással is kezd foglalkozni, vállalkozást alapított, ezen belül kaszálógépeket forgalmazott, ezekért garanciát vállalt, tehát a javításukat is végezte. Magyarországról gépkocsikat hozott be, azokat javította, értékesítette, majd egy kisebb kamiont is vásárolt, és áruszállítást is vállalt. 1999-ben hosszabb ideig Németországba ment dolgozni, közben onnan is gépkocsikat hozott be, értékesített.

Végül azonban a traktorok mellett döntött, használt vagy éppen lerobbant traktorokat vásárolt, javított, majd eladta őket. 2003-ban, amikor terepmunkám során megkerestem, az udvaron 4-5 traktort láttam (azért csak becslöm a számot, mert alkatrészként, polcokon szerteszét is heverték volt meg jövődó traktorok, nem csak összeszerelt állapotban lehetett látni őket). A házzal szembeni gyümölcsösben, amely raktárként is szolgált, több használt nyugati kocsit, traktort vagy csak csutakra állított traktormotort, utánfutót, meg három erdei munkára használt traktort (TAF-ot) lehetett látni. A traktorista, majd nyugdíjas, állattartó apával együtt folyamatosan több traktort is használnak saját célokra, ezen kívül fel vannak szerelve egy MAP nevű, a legelők karbantartását végző géppel: ez traktorra szerelhető rotoros szerkezet, a bokrokat, kisebb fákat kivágja, a vakondtúrásokat elegyengeti. Van még egy kaszálópuccoló gyalujuk is, ezzel tavasszal, hóolvadás után a kaszálók, legelők egyenetlen talaját gyalulják egyenesre. Természetesen van vetőgépük, trágyaszórójuk, ekéjük, boronájuk, egy, a negyvenes évek elején gyártott, 1991-ben egy megszűnő TSZ-től vásárolt Ezüst Selector Piccolo nevű gabona szelektoruk. A faluban saját és mások véleménye szerint is akkor ők rendelkeztek a legtöbb, mezőgazdasági munkában használható géppel. A fiú szerint: *A gépeket beállítottam, ha alakul a helyzet, ne kelljen kölcsönkérni...*

A kaszálógépek forgalmazásával, karbantartásával azonban felhagyott a fiú. Azért, mert voltak falubeliek, ismerősök, akikkel nem lehetett tisztán piaci kap-

43 IPICCF – Vasúti Építőanyag- és Gépgyártó Vállalat néven ismert csíkszeredai vállalat a szocialista korszakban.

csolatot fenntartani. Vagyis: szívesseget kértek, és azt nem lehetett visszautasítani, majd késve, vagy nem is fizettek, hanem természetben akarták téríteni a szolgáltatás ellenértékét. Nem lehetett ebben a közösségben a piaci feltételeket megteremteni, a piaci viszonyokat működtetni. Magyarázata szerint ezért kellett áttérnie az áruszállításra: abban a piaci körülmények jobban érvényesültek, mint a helyieknek végzett gépjavításban.

Beépülés, biográfia

Milyen változó társadalmi viszonyulásokat alakít ki tradicionális közösségekben (falun) a motorizáció 1944–1989 közötti folyamata?

Amíg nincs helyben lakók tulajdonában traktor vagy gépkocsi, addig maga a gép mozgatta jármű, ennek teljesítménye, időt és teret változtató hatása nem ismeretes. Amiről értesülnek és tudnak, az a természettől való eltávolodás, az ismerős természeti törvények tagadása („nem ló húzza”), meg státusalakító hatása (városi, gazdag emberek engedhetik meg maguknak, hogy „szórakozzanak” vele).

Amikor megjelennek az első önjáró gépek, akkor helyben is lehetőség van az alapsabb vizsgálatra, tapasztalatszerzésre: részt venni a javításon, beülni a kormány mögé és próbálgatni az érzést: milyen lehet, amikor valóban megmozdul, sőt száguld.

Az igazi változást az jelenti, amikor kezd beépülni a gépkocsihasználat a mindennapokba.

Ez a romániai falvakban a nyolcvanas években következett be. Paradox módon, hála a diktatúrának, a diktatúra elleni szerveződések eredményeként, mondanám, ha nem tudnám: ha nincs diktatúra, akkor is bekövetkezik, csak valamivel hamarabb, és kevésbé keserves helyzeteken, eseményeken keresztül. A kilencvenes évek a minőségi változás elterjedéséhez szükséges mennyiségi ugrást hoztak: elérhetővé tették a gépkocsit mindazok számára, akik hajlandóak voltak áldozni (a kilencvenes évek végén egy átlagfizetésért is lehetett már venni még mozgásképes Trabantot), és megjelentek a gépkocsironcsok (a motorizáció káros hatásai) falun is.

A nyolcvanas években felerősödött egy rituális autóhasználati forma, ami azelőtt is létezett, de kisebb méretekben, kismértékű hatásokban. A diktatorikus politikai rendszer csak kizárólag propagandacélokra használta az állami televíziót, megszüntette annak szórakoztató szerepét, márpedig a nagy világszintű rendezvények (foci-vb, Európa-bajnokság, olimpia, de pl. pápalátogatás) nézőtáborából (fogyasztótáborából) már Romániában sem lehetett kimaradni. Az autó segítségével tömeges társadalmi ellenrítusok szerveződtek: oda vándorolt autó-karavánokkal az ország belsejének (férfi) lakossága arra az egy-két napra, délutánra, ahol lehetett fogni az eseményt közvetítő külföldi tv-adókat. Igazi közösségi események voltak ezek, táborozásokkal, ivászatokkal, hetekig tervezték, szervezték, utólag ugyanennyit beszéltek róla. Ezekben az eseményekben éppúgy részt vettek a falusiak is, mint a városiak.

Az autóhasználat alkalmisága szintén a nyolcvanas években érett stratégiává: egyéni pályák alakultak ki, individuális viselkedés körvonalazódott.

Szó volt a kisiparosokról, akik székelyföldi falusi környezetben először használták jövedelemtermelésre a személygépkocsit. A mesteremberek követték őket: azok, akik hétvégén fusítottak, építettek, javítottak. Hozzákötdött ez a modernizációhoz: egyes vidékeken új házakat már fürdőszobákkal építették, meg ekkor kezdtek falun is központi fűtések szerelni az emeletes házakba, az építő, vízgáz-szerelő szakmát gyakorlóknak elkezdődött az a konjunktúrája, ami a kilencvenes években, a gázvezetés terjedésével csak fokozódott. Máréfalván ezek a szakemberek nemcsak feketén dolgoztak, hanem vizsgát tettek és kisiparos-engedélyt váltottak, majd a mozgáshoz szükséges terepjáró autókat vásároltak, majd ezeket lecserélték, közben az autókat minden lehetséges jövedelem szerzésére kihasználták, például rendszeresen szállították a zöldségtermelőket áruikkal együtt a távolabbi piacokra. Ma ezek az emberek a település nagyvállalkozói. Számukra nem 1990-ben, hanem évtizeddel azelőtt kezdődött az az életpálya, aminek most a csúcán vannak.

A nyolcvanas években, a beszámolók szerint, az autó egy másik nyereségtermelő jellemzője is tapasztalható volt a falvakon: ezt a szocialista elosztási rendszer termelte ki és tartotta fenn, az emberek csak kihasználták. Általában 3 évet kellett várni egy Daciára, azaz a feliratkozás, a pénz lefizetése után ennyi idővel kapták meg a tulajdonosok az értesítést, hogy átvehetik a gépkocsit. Aki tehetett, az első kézhez vétele után rögtön lefizette a másodikra, majd mivel szabályozták az egy személy tulajdonában levő személygépkocsi mennyiségét, általában amikor megérkezett a másik, akkor eladták a már használtat. Általában feláron, mert aki megvette, megtakarította a sorbanállást. Tulajdonképpen, az állami szabályozás jóvoltából, a sorbanállásra szánt idő értékével lehetett kereskedni, nyereségre szert tenni. Persze ehhez szükség volt kezdőtőkére: ez Nyárádszentmártonban a háztáji zöldségtermesztésből és dísnótartásból, Máréfalván a szarvasmarhatartásból származott. Ez az „üzletág” 1990-ben megszűnt.

A modernizáció társadalmi változásként is felfogható – de ebben az esetben sem a változás mibenléte, sem pedig az iránya nem adott. Mégis ezt a fogalmat használják annak a hosszú távú változásnak a megnevezésére, amely Nyugat-Európában, majd a világ más részein is lezajlott, és egymáshoz hasonló társadalmakat hozott létre.⁴⁴ Nyugat-Európában a második világháború után alakultak ki a különböző országokban a jóléti társadalmak, Kelet-Európában a szocialista változások is a mezőgazdaság tradicionális formáinak, a parasztságnak a háttérbe szorulását, általános írni-olvasni tudást, iparosodást, városiasodást, a szociális és egészségügyi ellátórendszerek kiépülését, és – korszakonként és országonként változó – élelmiszerellátási biztonságot, sőt bőséget teremtett.

A szocialista átalakulást sem nevezhetjük előre megtervezettnek abban az értelemben, hogy bár lépései racionálisak, a lehetőségek szerint tudományosan megal-

44 H. A. Diederick holland történész véleménye szerint a nyugat-európai fejlődés „nem volt megtervezve. Bizonyos, hogy a középkor végi Anglia, Franciaország, Németország és Hollandia akkori lakói nem láthatták, vajon mi lesz a társadalmi fejlődés iránya. Meggyőződésünk, hogy a négy ország gazdasági, politikai, társadalmi és kulturális szerkezete számos különböző tényező játéka folytán vált oly hasonlónak a XX. század végén.” (Diederick 1995: 14.)

pozottak és központilag tervezettek voltak, maga az ideológia, amely körbefogta és irányította mindezt, akadályozta az előrelátást – hiszen nem a társadalmi, hanem a társadalomra erőltetendő valóság képére alapult. Hatalmas erőfeszítéssel, energia-pazarlással – vér- és könnyáldozatokkal – érte el a szocialista rendszer azt a fejlettségi fokot, ahonnan nekirugaszkodhattak ezek az országok az 1989-es politikai változások után a jóléti társadalmak követésének.

Az általános folyamatok mélyén, a mindennapokban, a kelet-európai elmaradott – tradicionális – vidékeken zajló átalakulások egy kis elemét, a motorizáció megjelenését és elterjedését állítottam figyelmem középpontjába. Magát a fogalmat kitégítettem, hiszen a motoros járművek közé tartozik a traktor is, és ezen a vidéken a változást ennek megjelenése indította el. Traktoristák, gépészek, ezek tudása és magatartás-változása teremtette meg a feltételeket a gépi világ kiterjedésére, használatba-vételére. Ahol megalakultak a kollektív gazdaságok, ott ez a gépesítés tervezett, országos folyamatba illeszkedett. Ahol nem, ott valóban csak rejtve, egyéni utakon szivárgott be a szakértelem, alakultak ki a társadalmi használat új formái. Ez nem azt jelenti, hogy egyéni szinteken nagy különbségek mutatkoztak azoknak a településeknek a javára, ahol jelen voltak az állami szervezetek. Sőt, azokon a vidékeken, falvakban, ahol mindvégig magánföldbirtokok voltak, magántermeléssel foglalkozók éltek, és ebből adódóan nagyobb volt a döntési szabadságuk, meg a felhalmozási (értsd: a rendszer ellenőrzését és elvonási szándékát kijátszó, elrejtési) lehetőségük, tulajdonosként, és nem csak használóként viszonyultak első pillanattól a gépekhez. Kollektivizált vidéken a géppel kapcsolatos tulajdonosi viselkedés csak a személygépkocsik megjelenésekor alakulhatott ki.

A szocialista rendszerben a személygépkocsi-használat köré politikai meg gondolásokból tiltások és korlátozások hálója szerveződött. Először a tulajdonos más vagyonával együtt államosították, használatát a politikai mezőben létező státusokhoz szorosan kötötté tették. Utána a gépkocsi-elosztást szigorúan szabályozták, majd Romániában például, a nyolcvanas években, a mozgási lehetőségeket is rendeletileg korlátozták. Gyakorlatilag a falusi utakon közlekedő személygépkocsikat is bármikor megállíthatta, csomagtartójukat is ellenőrizhette a milícia (különösen az őszi betakarítási kampányok idején).

Maga a gépkocsigyártás fejlesztése és a gépkocsi-használat státuskötöttségének a feloldása is jelentős politikai korszakváltáshoz, a hrucsovi „dognaty i peregnaty” (utolérni és túlszárnyalni) elvéhez köthető.

A két rendszer versenyében a szocializmusnak is követnie kellett a másik félnek a lakosság fogyasztási igényeit kielégítő lépéseit. A hatvanas évek Romániájában azonban még csak a döntéshozatalnak, előkészületnek, gyártás-telepítésnek az időszaka. Viszonylag későn, a hetvenes években a városi, egy generációval azután, a nyolcvanas években pedig falusi környezetben válik megszokottá az autózás, és kiépül az autóhasználat segítségével egy mobilis, a kommunikációs és szociális lehetőségeket kibővítő, de ugyanakkor individuálisabb életmód.

Roger Silverstone használja a mindennapi életbe beépülő televíziózás vizsgálatok a familiarizáció fogalmát (Silverstone 1999: 117 és a továbbiak). Legálta-

lánosabb értelemben ez a használat egyéni formáinak kialakítása – akárcsak az egyes embereknek, a tartós fogyasztási cikkeknek, így a Silverstone által is említett gépkocsinak, meg az általa vizsgált televízióknak is életrajza (biográfiaja) lesz. Még mielőtt megvennék, a tárgyat elképzelik, a (fizikai és érzelmi) „helyét” kialakítják (mintegy fészket készítenek neki). Ahhoz a folyamathoz hasonlatos ez, ahogy egy jövőendő családtagnak (születendő gyereknek, vejnek vagy menynek) helyét előkészítik. A családi, magán-térbe és magánéletbe kell majd beilleszkedjen a kívánt tárgy. Vagyis sokkal többről van szó, mint a tárgy teljesítményének megvásárlásáról. Amikor vásárolnak, akkor azt a tárgyat veszik meg, amely a legjobban illik erre a helyre, amelyikről legjobban el tudjuk képzelni, hogy megfelelő „családtag” lesz.

Silversone familiarizálási folyamatról beszél: a tárgynak a fizikai jellegét, de főleg a jelentéseit a fogyasztók kialakítják, majd átalakítják. Az eredmények nagyon eltérőek lehetnek, hiszen egyesek több, mások kevesebb felkészültséggel, türelemmel és (anyagi-, idő-) áldozattal végzik ezt a munkát. Egyes tárgyak, egyes jelentések, egyes működési módok jobban beilleszthetőek a családi szerkezetekbe, mások kevésbé. Igen sokrétű és időigényes tehát ez a folyamat, melynek eredménye, hogy egy társadalmi csoport (egy család, de lehet egy szervezet, intézmény is) a technológiai tárgyakat és azok jelentéseit saját kultúrájukba – saját tér- és időhasználatukba, saját értékrendszerükbe illesztik. A végeredmény: a tárgyak ellenőrzése, használata, „életbe tartása” egy családi/szociális egységbe integrálódik, a mindennapi rutin része lesz, a tárgyak mintegy „láthatatlanokká” válnak, azaz beleolvadnak a családi mindennapok hátterébe. Az idő pedig telik, a család túllép egy-egy cikluson (a gyerekek megszületnek, iskolába járnak, felnőnek), és a tárgyak is bejárják a maga ciklusait (elromlanak és megjavítják őket, újakat vesznek melléjük, kiköltöztetik a házból a nyári konyhába, nyaralóba) – életútjuk lesz, amit a családtagok ismernek, nyilvánartanak.

Románia falvaiban későn, a hetvenes évek elején jelent meg, és elhúzódtott a személygépkocsik familiarizálásának folyamata. A traktorok esetében mindez fel sem merült, hiszen magánember csak kivételesen birtokolhatta ezt a gépet. Falusi környezetben a tartós fogyasztási cikkek (lakás, bútorok, televízió, hűtőszekrény) a hatvanas években már megjelentek, de még luxuscikkeknek számítottak, lassan váltak egyre általánosabban elterjedő eszközökké. A gépkocsi a kilencvenes évekig megőrizte ezt a státust. Nem családtag lett, hanem inkább kíméletet és megbecsülést követelő, de mindvégig idegenségét is megőrző magas rangú távoli rokon.

A mai helyzet pedig: az atomok még mindig fontosabbak mint a bitek!

Megfigyeléseim szerint a vidéki környezetben jelenleg nem is a számítógép a leghajtottabb és a leghasznosabb a gépek sorában, hiszen a legfontosabb, leghasznosabb, legnagyobb társadalmi súllyal rendelkező gép: a végre sokak (a fiatal generációhoz tartozók majdnem mindegyike) számára elérhető gépkocsi.

Úgy gondolom, hogy a mai vidéki társadalomban a késői motorizáció és a korai, kezdetleges komputerezáció „versenyének” egyértelmű nyertese ma a gépkocsi. Legalábbis én ezt tapasztaltam, így látom: a digitális eszközök megszerzése, működtetése csak másodlagos.