

Gagyí József

Változások és rurális válaszstratégiák¹

Abból indulok ki, hogy a ruralitás világát a társadalmi átalakulások megkésettsege jellemezte. A gépek, a technika megjelenése, elterjedése esetében ez statisztikailag is igazolható. A modernizáció folyamatában kibomló, igen sokféle változások, ha késve is, de alapvetően megingatták, változásra, leginkább sokféle alkalmazkodási stratégiák életrehívására készítették a ruralitás évszázadait jellemző, hagyományokra épülő társadalmi formákat. Tomka Miklós szerint „a hagyományos társadalom lényegéhez tartozik a választási lehetőségek szűkössége, vagy, a másik oldalról nézve, az ember életének – a helyzet által – előre kiszabott volta” (Tomka 2001: 35). A modernizáció egyik fontos hatását abban lehet kijelölni, hogy alternatív formákat alakít ki. Ez távolról sem jelenti azt, hogy teljes mértékben eltűnik mindaz, ami ezt a társadalmat évszázadokig jellemezte, sőt, igazából ekkor kerül előtérbe, ekkor lesz operatív értéke a megjelenő, elterjedő újjal szembeállítva mindannak, ami régi, és amire ezután fokozottan figyelünk, reflektálunk, sőt őrizzük és megbecsüljük. A hagyomány fogalma tulajdonképpen a modern kor terméke, mondja Anthony Giddens² – akárcsak az örökség fogalma és az örökségalkotás tevékenységei, teszem én hozzá. Hagyomány az, aminek a fennmaradása kétséges lesz, amit felejtés fenyeget, és ezért védeni, ápolni, adaptálni kell. Minden ilyen aktivitás korunk konzervatív irányzatainak, de mindenfajta identitáspolitikai cselekvéseknek kiemelt területe lesz, hiszen a technikában, gazdaságban tapasztalható újítások állandósuló, diktatúraként érzékelt fenyegetéseire válaszként ki kell alakítani a védekezést, vagyis értelmezés, feldolgozás, elrendezés, a mindennapiba való beépítés stratégiáit. Így egymás mellett, elválaszthatatlan dualitásukban a modernizáció és hagyomány kettőse korunk alapvető jellemzője: és ebből a szempontból másodlagos, hogy a hagyományosként felfogható, ekképpen ismert, megjelenített tevékenységek és viszonyok folyamatosan fennmaradtak, vagy újra megjelentek és elterjedtek. Alapvető társadalmi tapasztalat, hogy minden gyorsan megjelenő, elterjedő technikai újítás, társadalomszervezési reform, intézményi forma egyszerre sorakoztat fel maga mellett híveket, és magával szemben ellenzőket, teremt új lehetőségeket, de ugyan-

1 A tanulmány a *Párhuzamos ruralitások. A vidékiség mai (lét)formái négy erdélyi kistérségben* című (K 120712) NKFIH-kutatás keretében készült.

2 Itt és a továbbiakban lásd Giddens 2000: 47–60.

akkor alakít ki olyan vákuumot, amely életre hívja a hagyományok újfajta, adaptálódott formáit, sürgeti ezek elterjedését, virágzását.

Írásomban stratégiának nevezem és röviden bemutatom azokat a folyamatokat, amelyek során erdélyi, általam ismert rurális környezetekben a modernizáció egy kijelölt területének, a motorizációnak az elterjedésével párhuzamosan megtörténik ennek a motorizációnak az adott társadalmi környezetbe való beillesztése, elfogadása-értelmezése és működtetése. Vagyis – egy 2009-ben megjelent tanulmányomra alapozva (Gagy 2009) – áttekintem a motorizáció elterjedését, és a rurális környezetekben erre adott válaszként értelmezhető stratégia két kiemelt területét: a familiarizációt és a regressziót.

Motorizáció

Az ipari társadalom a termelés szolgálatába állított gépek tömeges megjelenését, elterjedését hozta el – mindennek csak késői jelensége a motorizáció, azaz a helyben álló erőgépek mellett az önjáró gépek, az auto-mobilok használatba vétele. Összetett jelenségről van szó, hiszen nem a gépek maguk, vagyis a motorizáció, hanem a használatukat meghatározó elvek, elképzelések és intézmények összességéként kezelhető mechanizáció hozza el az igazán gyökeres változást. Ez a világ mérnöki tervezett, standardizált gépi összetevőkből (alkatrészekből) álló, azaz (a szakértőknek képzett, szakértelemmel rendelkezők által) könnyen összerakható-szétbontható, és ami valóban gyökeresen más: érzelmek, lélek nélküli viszonyulást követel. Ha ismerjük a mechanika törvényeit és betartjuk a rendeltetészerű használatra vonatkozó mérnöki útmutatásokat, akkor, az ígérek szerint, a működtetésükkel maximális hasznot, jólétet, bőséget, biztonságot remélhetünk.

Az 1989-es romániai politikai fordulat utáni beinduló változásoknak a minden napokat átalakító egyik legfontosabb tényezője az infrastruktúra gyors átalakulása, és ezzel együtt a mozgó szerkezetek élettérszervező jelentőségének a megnövekedése. Az összetettebbé és rugalmasabbá vált foglalkoztatás körülményei közepette, a lakás, a munka, a tulajdon és a szórakozás terének különböző, esetenként fizikailag távol eső övezetekbe kerülésével kitágult az emberi léttér, megnövekedtek az ember léttérének távolságai, miközben a napi időmérlegében az egyes tevékenységek időráfordítása felértékelődött. Ebből adódóan a társadalmi tevékenységek rendszerében, illetve az emberek életében egyre nagyobb szerepet kap a közlekedés és a szállítás. Magától értetődő módon a vasút nem nyújthat megoldást ezekre az igényekre, egyrészt azért, mert Romániában a vasút fejlesztése nincs napirenden, és rentabilizálása is számos már meglévő vasútvonal felszámolásával jár, másrészt pedig azért, mert különben sem alkalmazkodhat az egyéni helyzetek sokaságához. A közlekedésnek életmódszervező tényezővé tétele csakis az autó széleskörű elterjedésével képzelhető el. Ebben is különbözik a mai folyamat a rurális társadalom reflexeiben és a jelenség életmódot szervező, hosszú távú következményeiben még mindig jelen levő „szocialista ingázástól”. A mai „motorizációs váltás”, mind-

azonáltal nem jelent abszolút újdonságot, ugyanis az egyre inkább egyénekre szabott közlekedés a szocializmus alatt is az iparosítás mellett, illetve azzal szoros összefüggésben a modernizáció egyik hordozója volt.

A sokféleképpen minősített 20. század egyik elnevezése: a motorizáció korszaka. Megjelennek, elterjednek az önjáró gépek. Létrejön az ember–jármű technikailag, társadalmilag és kulturálisan kialakult kapcsolatrendszere. A modern állam a gazdasági szükségletek és állampolgárainak biztonsága, nem utolsósorban pedig saját szerkezeteinek mobilitás- és hatékonyság-növelése érdekében megszervezi a közlekedés rendszerét. A közlekedéspolitiká (például vasútépítésre, majd a mellékvonalak bezárására, meg pálya-építésre vonatkozó döntések) hosszú időre meghatározza a gazdasági-társadalmi-kulturális jellemzők térbeli tagoltságként megnyilvánuló más és másféle együtteseit.

Traktorok

Hosszú az út az önálló gazdálkodástól a piacra termelő magángazdálkodáson keresztül az ipari termelés egy ágaként kialakított mechanizált (keves munkaerőt, jelentős szakképzettséget igénylő, nagyüzemi, gépesített, kemizált) mezőgazdaságig. A társadalom vidéki csoportjai számára azonban Erdélyben régebb is, ma is nem a gépesített gyári termelés, hanem a lakóhelyük közelében felbukkanó, egykor zajos és füstös, ma kisebb ház nagyságú mezőgazdasági gépek hozták el látható-tapasztalható formában az új korszakot, ezért érdemes velük kiemelten foglalkozni. A kezdő pillanatot egy 1938-as, II. világháború előtti statisztika rögzítette: ekkor a Székelyföld négy megyéjében összesen 1278 motoros jármű létezett, azaz 511 személygépkocsi és 280 traktor, és 487 más típusú jármű (teherautó, autóbusz, motorbicikli). Részletezve: Maros megyében 560 jármű közlekedett (227 személygépkocsi, 150 traktor, 183 egyéb), Udvarhely megyében 170 jármű (68 személygépkocsi, 24 traktor, 78 egyéb) Csík megyében 216 jármű (125 személygépkocsi, 20 traktor, 71 egyéb), Háromszék megyében 333 jármű (91 személygépkocsi, 86 traktor, 156 egyéb). Összehasonlításképpen: Erdély legurbanizáltabb, legiparosodottabb körzetében, Brassó megyében egyedül több jármű volt, mint Székelyföld megyéiben összesen (1323 jármű: 767 személygépkocsi, 238 traktor, 318 egyéb). Romániában ekkor 41180 a motoros önjáró járművek száma (25350 személygépkocsi, 4039 traktor, 11794 egyéb).

A regionális, lokális sajátosságokat szem előtt tartva érdemes az erdélyi rurális környezetben megjelenő motorizáció két jelenségszortját, a „traktorizációt” és a személygépkocsik elterjedését külön vizsgálni. Ugyanis sokáig csak az előbbi tapasztalható, hiszen a szocializmus korszakában a „vidék meghódításának”, a „szocialista nagyüzemi gazdálkodás” kialakításának jellegzetes, jellemző, és szimbolikus gépe a traktor. Munkagép – de utánfutóval kiegészítve fontos szállítóeszköz is, elsősorban azért, mert nincs szüksége kiépített úthálózatra, csupán csak karbantartásra, ezt pedig megoldották a gyorsan kialakított Gép- és Traktorállomások. Rurális környezetben előbb volt a „traktor-korszak”, majd lassan terjedtek csak el a

személygépkocsik. Romániában 1948-ban indul be Brassóban a traktorgyártás, ekkor 10189 a traktorok száma, ez 1960-ban már 40194, 1970-ben 107209, 1980-ban 146592, 1989-ben 151754, majd a rendszerváltás után kicserélődik, és csak lassan növekszik az állomány, 2002-ben 169240, majd tíz év EU-tagság után, ennek eredményeképpen 2017-ben 206347 (mintegy 20%-kal több) a traktorok száma.³ A szocialista korszakban a traktorok kivételesen voltak csak magántulajdonban, a traktoristák pedig állami vagy termelészövetkezeti alkalmazottakként dolgoztak. 1977-es statisztikai adat szerint a traktoristák (meg kiszolgáló gépészek, alkalmazottak) száma 199324, ez az ország aktív lakosságának mintegy 2%-a, rurális környezetben ez a népesség jelentős és meghatározó csoportja. A fizikai munkának való hátat fordítás reményében végezték a traktorista szakiskolákat, váltak a „szocialista mezőgazdaság” megbecsült szakmunkásaivá, akik bérmunkások voltak, de az állami erőforrásokat saját céljaikra használva kollektivisták társaikhoz képest inkább vagyonosodhattak, új házakat és új életformát építhettek.

A traktoroknak a mechanizációban való felhasználása jól meggondolt, racionálisan szervezett üzemmenetet feltételez. Szerződés van a munkáltató (a TSZ) és a munkavégző (Gép- és Traktorállomás) között, ebben rögzítik a munka mennyiségi és minőségi feltételeit. A valós helyzet ismeretéhez azt kellene tudni, mikor, milyen körülmények között nem tartották be ezeket az írászтал mellett született szerződéseket, és ezeknek melyek voltak a gyakorlati következményeik. Nem tartották be, mert sokkal több meghibásodás történt, mint azt előre gondolták volna. A traktoristák ittak, másnaposak voltak, megbetegedtek. Megváltozott az időjárás, nem lehetett gépekkel ráhajtani a földekre, mert belesüllyedtek. Nem érkezett meg idejében az üzemanyag-utánpótlás. A felettes szervek „kiszálltak a terepre” és ellenőrzésük során rendellenességeket tapasztaltak: például azt, hogy a három eke közül csak egy hatolt le a megfelelő mélységig, a másik kettő a talajt nem forgatta meg kellő mértékben.⁴ A legkiszámíthatatlanabb azonban a racionalitás megtestesítője: maga a gép. Nem véletlen, hogy *A traktorvezető kézikönyvének* legnagyobb része a használatos traktorok⁵ és mezőgazdasági gépek karbantartási módozataival foglalkozik: igen részletesen leírja a műveletek sorrendjét, valamint azt, hogy ki kell ezeket elvégezze. Ugyanis „a traktor igen bonyolult gép, amely több ezer alkatrészrel rendelkezik. Egyes alkatrészek nagy igénybevételnek vannak kitéve, melyek a traktorok állandó karbantartását szükségessé teszik.” De a korszakot lendületbe hozó uralkodó ideológia szerint a traktort – megfelelő előképzettség, tapasztalat megszerzése, meg a használati előírások betartásával, meg természetesen a rangidős, tapasztaltabb szakembertől tanulva – teljes mértékben uralni lehet. Akárcsak a világot.

3 Az Anuarul Statistic al României vonatkozó éveinek adatai.

4 Ez a korabeli újságokban, és *A traktorvezető kézikönyve* című kiadványban is mint sokat idézett negatív példa szerepel.

5 Az említett, az ötvenes évekre jellemző géptípusok: Fordson-Major, Lanz, IAR, STZ Naty, KD-35 (e két utóbbi lánctalpas).

Személygépkocsik

A személygépkocsik az ötvenes-hatvanas években leginkább állami tulajdonban voltak, Romániában 1965-ben a személygépkocsik száma kb. 22000, de a saját gépkocsi-gyártás 1968-as beindulása után a gyarapodás rohamos, 1970-ben 6,7 gépkocsi jut 1000 lakosra (a valószínű gépkocsiszám 142420), 1989-ben 50,3 (1167500),⁶ majd a számszerű növekedés évről évre jelentős, mondhatni, hogy ez a leglátványosabb területe a tartós fogyasztási cikkek társadalmi használatának. Rurális környezetben az elterjedés ritmusa igen lassú, elsőként csak azok vásároltak, akiknek eleve megvolt erre az igényük a szakismeretük (szakmunkások), életmódjuk (értelmisségek) miatt. A hetvenes évektől a fiatalok esetében a közös életút kezdetén, a lakodalom után vált lehetővé, trenddé az ajándék-pénzből a gépkocsi-vásárlás.

Az ötvenes években még egyénítve lehetett kezelni a ritkán feltűnő gépkocsikat, hosszasan beszélni lehetett róluk, mint valamilyen távoli valóság érdekes, fantáziát foglalkoztató, megszéldítendő 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.

A falvakban még a hetvenes években is alig volt pár gépkocsitulajdonos. Természetesen, ahol jelentősebb volt a családi vagyonteljesítés (kisiparból például, mint Korondon), ott több volt belőlük. Az mindeneképp általánosíthatónak tűnik, hogy a hetvenes években még tartott a „házépítési korszak”, a családi életter és falukép modernizációja, erőteljes ütemű átépítése, és ebbe fektették be a legtöbb pénzt. 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 például 1989 után 7 év alatt duplázódik meg a személygépkocsik száma. Azt, aki valóban ért a motorok javításához, aki „gépész”, azt falusi környezetben már-már misztikus tisztelet övezi ma is, amikor legálisan és illegálisan működő autójavítókat találni már a kisebb falvakban is. „Olyan ember, hogy két motorból egy harmadikat csinál” – mondják a jó szerelőkről. 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. Sofőr bárki lehetett, aki letette a sofőrvizsgát. A gépész sokkal többet tudott, mint a sofőr. Életet lehel 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 kocsijukat. 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 ki kellett szolgálja őt, és ki is szolgálta, ha megfelelően gondozták.⁷

⁶ Az Anuarul Statistic al României 1990 adatai nyomán kiszámolt mennyiségek.

⁷ Ilyen gépész Suba Ferenc is – lásd a *Mellékletet*.

Legelőször olyan falusiak vettek személygépkocsit, akik – fizikailag és szociálisan is – eltávolodtak a falutól, vagy a falu társadalma fölött, elitként éltek. Ezek individualizáltságuk miatt tudtak felhalmozni, gyorsan dönteni. Az ehhez szükséges anyagiakkal rendelkező falusiak többsége kivárt, habozott. A szükségletkielégítés társadalmilag meghatározott szigorú sorrendje hatott az egyénekre: előbb ház, bútor, majd a gyerekek nevelése, iskoláztatása követelt erőfeszítéseket – a tartós fogyasztási cikkek ezután következtek. 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 kétség, és teljesíteni kellett attól függetlenül, hogy rég megadta-e már a tulajdonos az adósságot, vagy még tartozott vele. Betegség esetén orvoshoz, kórházba vitte a gépkocsitulajdonos 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-fió 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 gyarapodó számú fiatalok képeztek, akik szintén családi összefogás nyomán lettek autótulajdonosok: lakodalomkor az összegyűlt pénzajándékból vásároltak autót, és különösen ha a lány rokonai voltak a „bőkezűbék”, meg a lány ezt akarta is, akkor megengedett volt, hogy ő is letegye a sofőrvizsgát és teljesítse a gépkocsis segítségre vonatkozó rokoni igényeket.

A romániai diktatúra éveit, mint annyi másban, ebben is a kelet-európaiaktól eltérő, sajátos állapotot alakítottak ki. A nyolcvanas években a falusi családok számára az élelmiszerellátáshoz 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-cikkekkel. A romániai nyolcvanas évek valóban megmutatták, hogy a modern, de egyszerre premodern és demodernizált elemekkel keveredő, 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.

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 egyér-

telmű, végleges és visszafordíthatatlan módon nem sikerült a fejlett ipari társadalom integráns részévé átalakítani a rurális vidéket. Az erőszakkal kialakított nagyüzemi, gépesített, kemizált mezőgazdaság időszakára demokratizált politikai környezetben ugyan, de kisüzemi, állati igaerőre támaszkodó, fejlett mezőgazdasági ismereteket és technológiát nélkülöző gazdálkodás időszaka következett. A modernizációt demodernizáció követte, mielőtt az EU-csatlakozás nyomán újra nekilendült volna a modernizáció. A gépek - és leglátványosabb, hatásaiban ma még nehezen körvonalazható módon éppen a személygépkocsi – terjedése feltartóztathatatlan. 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 hozták el: 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. Az EU-csatlakozással, mint azt annyit hangsúlyozták, Románia a nyugati használtautók jelentős felvásárlója lett.

Familiarizáció

Roger Silverstone használja a mindennapi életbe beépülő televíziózás vizsgálatokor a familiarizáció fogalmát (Silverstone 1999: 117 és a továbbiak). Legáltalánosabb 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 (biográfija) lesz. De nyugodtan kiterjeszthetjük a fogalmat: a digitális világ eszközeinek megjelenése nyomán ezek is bekerülnek ebbe a ruralitást alapvetően jellemző átalakulási folyamatba. 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 gyerekeknek, 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 előbb mérlegelnek, és a beilleszthetőség komplex mérlegelése sokszor és leginkább a „mennyibe kerül” és „megemgedhetjük mi magunknak?” kérdések mögött rejtőzködik, de sokkal több az ezekre megfogalmazott válaszkönnál – majd azt a tárgyat veszik meg, amely a legjobban illik erre a helyre, amelyikről legjobban el tudjuk képzelni, hogy megfelelő „családtag” lesz.

Roger Silverstone 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, türe-

lemmel és (anyag-, idő) áldozattal végzik ezt a munkát. Mondhatni, hogy ezekben a döntésekben formálódnak, válnak megragadhatóvá az eltérő stratégiák. Egyes tárgyak, egyes jelentések, egyes működési módok jobban beilleszthetők 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 az lesz, hogy a tárgyak rendeltetészerű vagy ezt tagadó 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, nyilvántartanak. Az életutak azonban igen eltérőek lehetnek. Rurális környezetben még mindig általánosan jellemző, hogy „kímélik” a gépeket, „ragaszkodnak hozzájuk” – azaz minél hosszabb ideig szeretnék azokat működtetőképesnek tudni anélkül, hogy lecserélésükre kényszerülnének.

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 digitális korszak gépei is menthetetlenül bekerültek ebbe a folyamatba, a látványos használati és szemléleti különbség generációk között tapasztalható, de jelentősek lehetnek a rurális környezetek közötti eltérések is.

Regresszió

Ha a modern társadalom megerősödésének egyik oka, jele a gépek elterjedése, akkor a premodern társadalom időben elnyúló alkonya egyben a géppel való kiegyezésről, valamifajta kompromisszumos együttéléstől is szólt. Ez vonatkozik a sorban legutolsókra, a számítógépre, mobiltelefonra is, ezt tapasztaltam én is terepmunkám során. A gép, a technikai környezet városon születik, ott válik dominánsá, onnan terjed ki a rurális környezetekbe. Alapvető különbség, hogy az adott, ember előtt is létező természeti környezettel együtt kell élni, míg a technikai környezetet előbb ki kell alakítani, meg kell szervezni, hogy majd együtt élhessünk vele/benne (és persze, mivel az együttélés során derülnek ki a hibák, újabb és újabb korrekciókat kell elvégezni). „A traktor egy bonyolult gép” olvashattuk fentebb – de

még bonyolultabb az az adminisztratív, intézményesített szerkezet, amely a használatát, tágabb értelemben a mechanizációt megszervezi, működteti. A természeti környezet organikus (élő szervezet), a technikai környezet organizált (ember által teremtett, fenntartott szervezet). A fogalompár Hermann Bausinger találmánya, aki figyelmeztet: a népi világ – technikai világ adott, de talán eltúlzott távolságai mellett közeledés, átmenetek is vannak, és „a biológiában az organizmus (élő szervezet) funkcióinak rendszerét organizációnak nevezik”, tehát a technikai környezetben is kialakulhatnak, létezhetnek, különösen az időben kiterjedő használat során „organikus kapcsolatokat” (Bausinger 1995: 22–23). Én úgy gondolom, hogy ezen azt kell érteni, amit a tervező szakemberek, konstruktőr mérnökök „rendeltetésszerű” és „nem rendeltetésszerű” használat együtteseként határoznak meg: megállítható a számítógép úgy is, hogy kihúzzuk a kábeljét a konnektorból, de ez nem ajánlott, viszont vannak, akik megteszik. A gép változást hoz az ember életébe, de a géphez való viszonyulást természetessé az teszi, hogy a mechanikus folyamatok intenciókkal, érzelmekkel telítődnek. A gép az élet része lesz – szó szerint jelenti ez azt, hogy élőlényként kezdjük kezelni: „nem akar működni ez a program a számítógépen”. Hermann Bausinger a technika (gépek jelenléte, mindennapi használata) népi környezetbe való megszokottságának, természetességének jeleként mutatja be a regresszió jelenségét: visszatérés a technika használata közben tapasztalható, újra és újra tetten érhető „mágikus” magatartásmódokhoz, reakciókhoz, „amelyeket a technikai gondolkodásmódtól megfertőzött népies gondolkodás tulajdonképpen kifejeződésének tekintenek” (Bausinger 1995: 42) Igen figyelemreméltó ez a megállapítás: a népies gondolkodásmódnak ez alapvető és megkerülhetetlen jellemzője! Ebben a környezetben tehát nincs „haladás”, technikai előrelépés regresszió nélkül!

Véleménye szerint „a regresszió kiindulópontja legtöbbször nem más, mint a technika csődje, a megzavart, széttört technikai folyamat. Hirtelen világossá válik: a technika »természetessége« nem azon alapul, hogy a technikát teljes mértékben uraljuk, hanem a megszokás és a kapcsolat eredménye. Bebizonyosodik, hogy nem látjuk át a technikai folyamatot. Egy gyerek megijed, amikor a rádió kapcsolóját először elforgatva zenét hall; majd, miután hozzászokott ehhez, éppúgy megijed, ha az valamilyen okból egyszerre csak elmarad. Mindenki e gyermek helyzetében találja magát, ha egy megszokott folyamat – amelyet alapjában nem ért – valamilyen okból megszakad. Ekkor ugyanis bebizonyosodik, hogy a technika minden természetességével együtt kiszámíthatatlan is lehet – hozzátehetjük: éppúgy mint a természet.” (Bausinger 1995: 42–43.) A technikai eszközöknek, a gépeknek a mindennapi használata csak látszólag alapul a tanulásra, vizsgákra, megszerzett bizonylatokra: szükség van a rutinra (akár abban is, ahogy a működés megszakadását, a gépleállítását hidegvérrel fogadjuk, noha azonnal átszervezi pl. az aznapi programunkat), a véletlenekkel való számolásra, annak elismerésére, hogy minden géphasználat kiszolgáltatottságot eredményezhet. Hermann Bausinger a technika (gépek jelenléte, mindennapi használata) népi környezetbe való megszokottságának, természetességének jeleként mutatja be tehát a regresszió jelenségét: a szükségszerű-kényszerű

visszatérést a technika használata közben tapasztalható, újra és újra tetten érhető „mágikus” magatartásmódokhoz, reakciókhoz.

Természetes, hogy iskolázottság, tájékozottság, lokális minták teszik változatosá, hogy mikor, miképpen vagyunk babonások – de valami elképzelésünk csak kell legyen arról, hogy miért „engedelmeskedik” vagy „nem engedelmeskedik” nekünk a gép, amely már familiarizálódott, amellyel már összenőttünk.

Amiről beszéltem: motorizáció, familiarizáció, regresszió rurális környezetben. Azért tartom fontosnak ezek összefüggéseiről szólni, mert a közelmúlt, meg a jelen modernizációs, technikai kihívásaira folyamatosan megfogalmazó válaszreakciók stratégiákká szerveződésének véleményem szerint ezek (nem csak a rurális világban, de itt igen nyilvánvalóan) az alapelemei. A közöttük levő összefüggések tisztázása pedig segíthet a ruralitás mai helyzeteinek, a közelmúlt, vagyis a szocialista, az átmeneti, az EU-csatlakozás utáni történelmi folyamatok ruralitásra gyakorolt mai hatásainak, összegződésének, társadalmi jelentéseinek a megértésében.

Melléklet

Suba Ferenc, traktorista, gépész-mester

2019 márciusában kezdtem el interjúzni a nyárádszeredai Suba Ferencsel. Életútja tipikusnak mondható: „megutálja” fiatal korában a gazdálkodást, a gépek iránt érdeklődik, traktorista, majd traktorista-brigádvezető lesz szülőfalujában, a Nyárád menti Márkodban, majd kiemelik és szakértői pályát fut be: estiben érettségizik, gépész-mesteriskolát véget, a nyárádszeredai, egy megye traktorainak karbantartását végző központ mestere lesz, innen megy nyugdíjba. Pályája csúcson szakkönyvet ír *A mezőgazdasági gépek erőforrásai – a belsőégésű motorok* címmel, ennek szerződés szerinti kiadása az 1989-es fordulat után nem történik meg, ezért ma csak egy 1997-ben újragépelte és bekötött, ötszáz oldalas változatával rendelkezik. A 2000-es évek elején elvégzi a marosvásárhelyi Népi Akadémia néprajz tanfolyamát és megírja szülőfalujának, Márkodnak „históriáját és néprajzi leírását” (Suba 2004).

Ezúttal, a fent kifejtettek mellékleteként, egy történetet és néhány, a regresszió témakörébe tartozó kérdésre adott választ mutatok be. Arra a kérdésre, hogy ő szidja-e a gépet, amikor elromlik, a következő történettel válaszolt:

Volt egy gépész Keresztúron, gáterje volt, az olyan ideges volt, rúgta, káromkodott úgy hogy, Isten, még tudsz sokat baszogatni? Felszereltette a Fordson traktort mágnesre, s elromlott, nem volt szikra. Hej, ki tudja megcsinálni, s valaki azt mondta, menj fel Subának a fiához, akkor én még gyerek voltam, 17 éves, katonaság előtt.

Ki a mezőre, hej, te Subának a fia vagy, s az, s te értesz a mágneshez? Hát én még olyant nem láttam, de általában mindegyiknek ugyanaz az elve. Hozta széjjelbontva tarisznyában. Kiborítja oda, na hallám, ebből hogy csinálsz...

Jól, mondom. Meg kellett pucoljam a kontaktot, beállítsam, ahol olajos volt megpucoljam s összerakjam, s na mondom, fogja meg a drót végét. Megrázta jól, meghajtottam, jött a szikra.

Hűj, hát honnan tudta te gyerek?

Az üzenet: vannak olyanok, akik használják a gépet, és ha elromlik, akkor futnak fűhöz-fához – de abból, hogy káromkodnak, meg „egy tarisznyába” hozzák az alkatrészeket, kiderül, hogy nem csak a szakértelem hiánya, hanem egyfajta (félelem motiválta?) távolságtartás, közömbösség, nemtörődömség jellemzi őt. És számos társát, ma is.

Suba Ferenc magára úgy tekint, mint a rurális vidék emberére, csak éppen véleménye szerint *a traktoristák fejlettebbek a többi földművesnél...* A gépnek nincsenek érzelmei, az ember hozzá való viszonyát kell ismerni és szabályozni: *Rossz gép nincs, csak rossz gépész. Mindig azt akartam, hogy neveljem meg a rossz gépészeket...* Ha az elromlott gépet nem tudja valaki megjavítani, türelmetlen és indulatos lesz, arról csak ő maga tehet: *Az ember a hibás, mert nem ért hozzá... ülj le, szívj el egy szivarat, s gondold át, hogy hogy kezdjed...* De ezzel együtt, és ennek ellenére, Suba Ferenc két alábbi válasza arról győz meg, hogy rá nem vonatkozik az, a fent megfogalmazott, a mechanikus szemlélet meghatározó voltára vonatkozó állítás – és ez az, ami az ő esetében recesszív vonásnak tekinthető –, hogy a géphez érzelmek, lélek nélküli viszonyul, mert „az csak egy gép”. A „lehet szeretni a gépet” kérdésre a válasza: *Hogyne lehetne, még csak azt lehet igazán...* Arra a kérdésre pedig, amelyet a digitális világ szakértőinek válaszukra/gesztusaikra igen kíváncsi-an gyakran fel szoktam tenni, vagyis: van-e a (számító)gépnek lelke – az ő válasza: *A gépnek is van lelke, de attól függ, ki hogy kezeli...* Úgy értelmezem a választ, hogy ő úgy kezeli a gépeket, olyan elfogadással, figyelemmel és megértéssel, mint a lelkes állatokat – míg vele szemben vannak olyanok, akiknek, éppen mert nem így közel-lednek hozzájuk, ellenségükké válik a gép, a gépek világa.

Szakirodalom

Bausinger, Hermann

1995 *Népi kultúra a technika korszakában*. Osiris–Századvég, Budapest.

Gagy József

2009 Modernizáció és a motorizáció folyamata. Önjáró gép – önjáró életmód. In: Gagyi József – Pletl Rita – Ungvári Zrínyi Ildikó – Ungvári Zrínyi Imre – Varga Attila: *A társadalmi változások kommunikációs univerzuma*. Mentor Kiadó, Marosvásárhely, 21–45.

Giddens, Anthony

2000 *Elszabadult világ. Hogyan alakítja át életünket a globalizáció?* Napvilág Kiadó, Budapest.

Silverstone, Roger

2008 *Miért van szükség a média tanulmányozására?* Akadémiai Kiadó, Budapest.

Suba Ferenc

2004 *Márkod története és néprajzi leírása.* Ansid Kiadó, Marosvásárhely.

Tomka Miklós

1999 Erdélyi magyar vallásosság – összehasonlító perspektívában. *Magyar Szemle* 8. (9–10) 32–63.

(n. n.)

1953 *A traktorvezető kézikönyve.* Technikai Könyvkiadó, Bukarest.

Schimbări și strategii de adaptare rurale

Multitudinea de schimbări ce au survenit odată cu procesul modernizării, chiar dacă cu oarecare întârziere, au clătinat din temelii, au determinat schimbarea, și mai ales dezvoltarea diferitelor strategii de adaptare a formelor sociale multisekulare rurale, clădite pe tradiții. Studiul de față definește și prezintă pe scurt strategiile, adică acele procese, prin care se răspândește în mediul rural transilvănean un aspect al modernizării și anume motorizarea, iar paralel cu răspândirea ei se întâmplă și integrarea, acceptarea, interpretarea și funcționarea motorizării în mediul social respectiv. Bazându-se pe date statistice și cercetarea pe teren, autorul oferă o prezentare a răspândirii motorizării, respectiv două teritorii eminente ale strategiilor de adaptare: familiarizarea și regresivitatea.

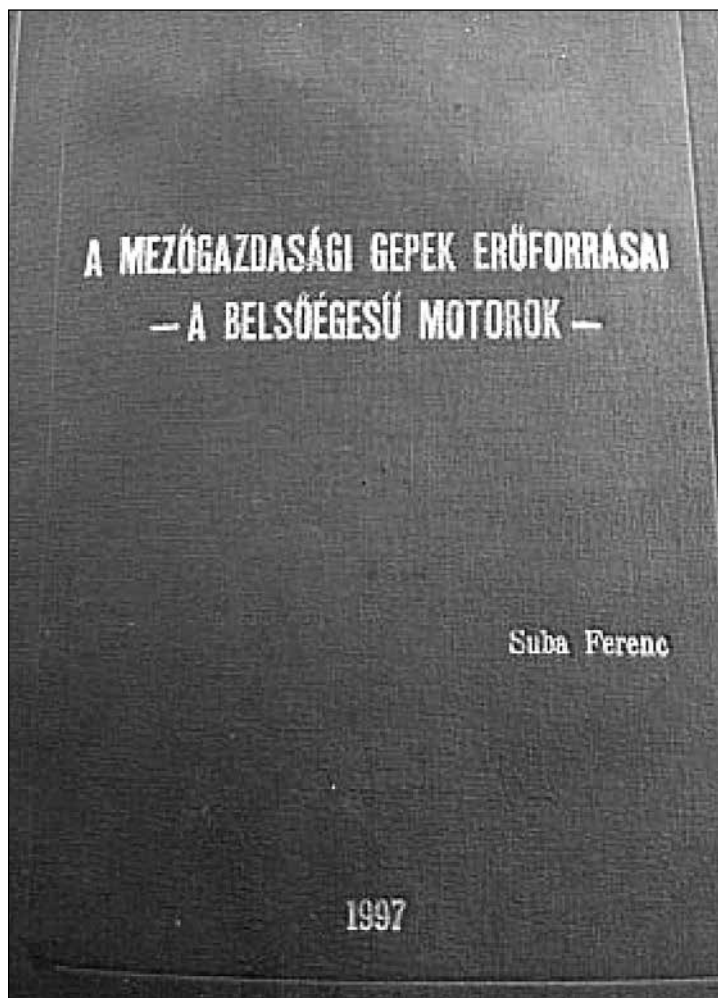
Changes and Rural Strategies of Adaptation

The multitude of changes that came with the process of modernization, even if with some delay, have shaken the basis and determined the change, the development of different adapting strategies of the old rural social forms, based on tradition. The present paper defines and briefly presents these strategies, the processes within which a new aspect of modernization is spreading through the Transylvanian rural environment: motorization. In the same time it presents the integration, the acceptance, interpretation and functioning of motorization in the given social environment. Based on statistical data and personal fieldwork the author offers a presentation of the spreading of motorization, respectively two outstanding fields of the adapting strategy: familiarization and regression.

Képek



1. Suba Ferenc, a gépész és az általa karbantartott 1984-es Dacia 1301



2. Suba Ferenc könyve