

## Sínen vagyunk...

Dr. Gidó Csaba könyve\* többéves erőfeszített munka eredménye, melynek alapját alapos levéltári és könyvtári kutatás képezi. A Román Állami Levéltár és a Magyar Országos Levéltár mélyén szunnyadó papírok, tervrajzok, levelezések, térképek, továbbá a hazai könyvtárak és tudományos kutatóhelyek által őrzött könyvek, sajtótermékek nyújtották a kifejtéshez szükséges anyagot. Egy szép kort, korszakot jár be a szerző. A székelyföldi fejlődési irányvonalak kialakulását és azok következményeit is taglalva, de hátrahagyva a további kutatások lehetőségét, vasútban, sínekben tárgyiasult és átvitt értelemben is felfogható párhuzamos vonalakat tár fel vagy észlel, melyek egymásra épülnek vízszintesen és vertikálisan is. Ezek a fő párhuzamos vonalak képezik a szerző tudományos fokozata elnyeréséhez szükséges kutatómunka és a bemutatásra kerülő könyv témáját. A könyv lapozgatása során rájövünk, hogy acélos szilárdságuknál fogva ezek szilárdan illeszkednek az erdélyi és székelyföldi tájba, hol átszabdalva azt, akár csak az emberek és közösségek érdekeit, hol jótékonyan simulva a domboldalak hajlatába, akár csak a kibontakozó kapitalizmus minden áron profitszerző bugyellárisába.

Már megelőlegezzük az elemzett kötet jelentőségét, amikor abból indulunk ki, hogy a harmadik évezred hajnalán, amikor az országok fejlettebb vagy kevésbé fejlett közlekedési

szerkezetén áll vagy dől egy-egy térség mai gazdasági felzárkózása, szerzőnk egy térben és időben sokat vitatott és tárgyalt, ám teljességében még soha át nem fogott téma monografikus feldolgozását nyújtja. Egy olyan témáét, amelynek közel két évszázados, tájat és gazdaságot, de talán a politikumot is meghatározó történetének máig kiterjedő hatása van.

Történészek régóta fejtegetik, hogy az emberi lét egységes, feltörekvő irányultságú. Az, hogy ez a lét lassúbb vagy gyorsabb egy adott korszakban, egy adott térségben, annak sokféle magyarázata van. Ne feledkezzünk meg az időfaktorról! Tegyük a mérleg serpenyőjébe a gyalogút, az ökor vontatta szekér, a gyors postakocsi, s majd a gőz erejét meglovagoló vasút idővonzatát! Akkor megérthetjük a kultúra és a civilizáció fejlődésének, az anyagi és szellemi tényezők terjedési sebességének fontosságát.

Gidó Csaba már a bevezetőjében megadja tájaink lemaradásának máig érvényes magyarázatát, amelyet ma modernkedve infrastruktúrának nevezünk.

A könyvet legelőször felütőknek azt ajánljuk, hogy ne elégedjenek meg a feltüntetett tartalomjegyzékkel, hanem egy-egy fejezetcím alatt, a szövegben magában keressék és találják meg az alcímeket és azok kifejtését, amelyek gazdagabbá, érthetőbbé teszik ezt a nagyszerű olvasmányt.

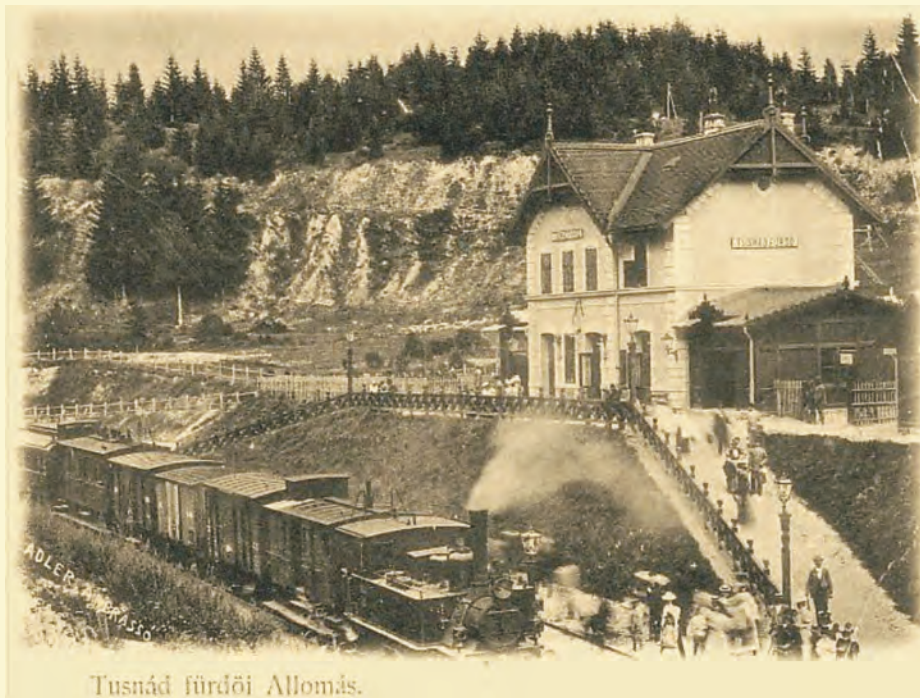
Olvasmányt...! Mert ez a könyv az alkotójának, szerkesztőinek köszön-



hetően nem egy száraz, tudományos munka, habár rendelkezik annak minden elemével. A széles körű kitekintésnek köszönhetően egy vonzó technika-, tárgy-, mentalitás- és társadalomtörténeti kötet is, melyet mindenkinek érdemes elolvasni. Annál is inkább, mivel a tárgyalás módjának köszönhetően a megjelenített felcseperedő kapitalizmus bontakozik ki előttünk, minden bájával, bújával. Az olyanok, mint a tőke(be)áramlás, a bel- és külföldi munkaerőmozgás, az alulról jövő kezdeményezések és a felülről érkező feleletek, a helyi, országos és birodalmi érdekek összecsapása, a még a vasútépítés kapcsán is annyira érződő véleménykülönbség a központ és a periféria között, a helyi kis, a térségi közepes és az országos bankok, valamint a nagy- és a kis (al)vállalkozók közti versengés, az egyéni és közösségi érdekek érvényesülési rátája a keskeny vágányú és a normál nyomtávú vasút különbséghez hasonlítanak, hogy a témához illő szavakkal éljünk. Ezeket Gidó Csaba mind tetten éri és feltárja nekünk.

Aki a főcím olvastán szigorúan csak technikátörténetet vár ettől a munkától, az meglepődve észlelheti, hogy itt igenis emberi történetekről, geopolitikai összefüggésekről, népesedési mutatókról, élő és holt áruk mozg(at)ásáról, gazdasági felzárkóztatásról, néptömegek ki- és beáramlásáról, erkölcsök épüléséről vagy zülléséről, az ökonómia és a politikum összefonódásáról, párhuzamos és járulékos szolgáltatások kibontako-





zásáról, ipar és mezőgazdaság versenyről, települési térszerkezetek, városarculatok módosulásáról olvashat. Rájöhet arra, hogy egy ilyen jellegű munkában hogyan kerülhet egymás mellé az eperfa és a pottyantós árnyékszék, hogyan alakulnak ki új viselkedési és társadalmi együttélési normák, hogyan válik egy közlekedési eszköz kommunikációs csatornává. Megismerkedhet egyrészt az egyéni, városi, vármegyei vagy állami, netán birodalmi, nemzetközi érdekszférák súrlódásaival és ezeknek a tőzsdéken felmérhető hatásaival. De elkönnyvelheti az egyébként nézeteltérésektől terhes politikum összefogásának szép példáját is. Választ kaphat arra is, hogy miért torkollnak zsákutcába nem egy helyt a vasútvonalak, hogy miért nő meg fürdőhelyeink látogatottsága, akár csak a kivándoroltak száma...

Számunkra azért is fontos Gidó Csaba könyve, mert megerősít abban a hitünkben, hogy az alapot képező levéltári források, a tudományos folyóiratok mellett a máig talán eléggé meg nem bocsájtható módon elhanyagolt vidéki, regionális (napi) lapoknak is megvan a jól használható történeti forrásértékük.

Számunkra, mint bármely elfogult helybeli közhalandó számára, a legkedvesebb része a munkának éppen a IV. fejezet, melyben a vasutat Székelyföld modernizációs eszközeként

tárgyalja. Itt derül ki ugyanis, hogy egy vizes kavicsos, makadám útra berendezkedett közösség életében milyen változ(t)ást hozott egy újfajta, szellemiségében, tehermozgatózásában, szállítási időben teljesen új alapokra helyezkedő gördülő közlekedési és fuvarozási eszköz. Továbbá, hogy az állomással rendelkező helységek, sőt a vonzaskörzetükben található települések milyen új fejlődési lehetőségeknek néztek elébe, gazdasági, társadalmi és kulturális szempontból egyaránt.

A vasútnak köszönhető, hogy tájaink be tudtak kapcsolódni az általános országos gazdasági vérkeringésbe és megpróbálták felzárkózni a központ nivójához. És a vasútnak köszönhető, hogy a birodalom szívéből is másképpen tekint(h)ettek ezekre a tájakra, hogy fokozatosan megszűnhetett az itteni emberek kuriózum mivolta. Az is igaz viszont, szintén neki köszönhető, hogy hamarabb és könnyebben vált elérhetővé a székely ember számára a Regát, vagy a fumei vagy trieszti tengeri kikötő...

S ha a gőzparipa, a vasút, tulajdonképpen az ipari forradalom termékének lassú, vontatott, nem mindig a reális nemzetgazdasági érdekekhez kötődő kelet-európai beüzemeltetése tájainkon nem okozott különösebb forradalmi változásokat, arra mégis elég volt, hogy kimozdítsa az itteni embereket is a tespedésből, tágítsa

gazdasági, földrajzi, szociális, de kulturális horizontjukat is.

A Múltunk Könyvek második, elegáns kivitelezésű sorozatát indító, a Tipographic Nyomdat dícsérő kötet a Nemzeti Kulturális Alap anyagi támogatásával jelenhetett meg a Pro-Print Könyvkiadónál, ennek és a MTA TK Kisebbségkutató Intézetének közös könyvkiadási programja keretében. A lektorok a kolozsvári BBTE tanára, Pál Judit és a Pécsi TE tanára, Majdán János, akik szerzőnk doktori munkájának is közreműködői voltak. A szerkesztők közt találjuk Bárdi Nándort is, aki szintén szívén viseli az erdélyi és székelyföldi fiatal történészgárda sorsát. A kötetet a levéltári források, a nyomtatott forráskiadványok, a felhasznált sajtótermékek listája és egy részletes bibliográfia követi személy-, intézmény- és helynévmutató kíséretében. Számos korabeli tervrajz, térkép, illusztráció, statisztikai kimutatás, no meg korabeli anekdoták segítik a megértést.

Gidó Csaba kutatásainak részeredményeivel több helyen és már többször találkozhattunk, de így, egy kötetben és egyben látni az egész témakör kibontását sokkal érdekfeszítőbb. Szerzőként magasra tette a jövőbeni kutatások mércéjét. A vasútépítés emberi tényezőire utaló, az erőt, akaratot, jó és rossz szándékot hol feltételező, hol mellőző és mindmáig maguk mögött hagyó kérdéseket, problémákat, nehézségeket is láttatja kötetében.

„Sínre téve” a témát, szerzőnk arra is rámutat, hogy a kérdéskör minél mélyebb szintű elemzése nemhogy lezárna a kutatást, hanem egyre inkább csak szélesedő, táguló értelmezésnek nyújt teret. Ami a témán belül nem fért ebbe a kötetbe, illetve mindaz, ami valamilyen módon még kötődik hozzá, újabb minőségi munkát igényel. Jelen kötet megfelelő biztosíték a folytatásra.

Ajánljuk mindenkinek, szűkebb vagy tágabb szülőföldünk szerelmeiseinek!

**Róth András Lajos**

\*Gidó Csaba: *Vasszekér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története (1868–1915)*. Csíkszereda, Pro-Print Könyvkiadó, 2013.