

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE

A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGKUTATÁS INTERDISZCIPLINÁRIS SZAKMAI FOLYÓIRATA

2025/ 1. szám

BARANYAI NÓRA

A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottságának változásai

PÁSZTÓ VIVIEN

Társadalmi-gazdasági helyzetkép a Kárpát-medencéből:

A szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének elemzése

TURY-NAGY MIKLÓS

Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedésétől napjainkig

HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom
és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

TÓTH TAMARA

A vendégmunkás irodalmi reprezentációi a jugoszláv
gazdasági reformok kontextusainak tükrében

TÓZSÉR ANETT

A hitélet jellemzői Erdélyben

Kiadja a Nemzetstratégiai Kutatóintézet

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE

A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGKUTATÁS
INTERDISZCIPLINÁRIS SZAKMAI FOLYÓIRATA

2025/ 1. szám

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE

A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁGKUTATÁS
INTERDISZCIPLINÁRIS SZAKMAI FOLYÓIRATA

2025/ 1. szám

KÁRPÁT-HAZA SZEMLE 2025/ 1. szám

A Kárpát-medencei magyarságkutatás interdiszciplináris szakmai folyóirata

KIADJA A NEMZETSTRATÉGIAI KUTATÓINTÉZET

1054 Budapest, Nagysándor József utca 8.

Felelős kiadó: Szász Jenő

Szerkesztőbizottság

Bakk Miklós, Bali János, Benedek József, Csata Zsombor, Farkas György,
Hajdú Zoltán, Kovály Katalin, Lampl Zsuzsanna, Magyar Zoltán,
Nagy Benedek, Nagy Imre, Péntek János, Péti Márton, Pozsony Ferenc,
Rácz Szilárd, Salamin Géza, Schwarcz Gyöngyi, Szilágyi Ferenc,
Sztók Szilvia, Tóth Géza, Török Ibolya, Tózsér Anett

Szerkesztő

Ress Boglárka

A szerkesztő munkatársa

Bern Andrea, Borbándi Erik

Tördelőszerkesztő

Simon Andrea

Tipográfus

Nádas Zsófia

Nemzetstratégiai Kutatóintézet © 2025, Budapest

Minden jog fenntartva

A kötetben szereplő írások tartalma nem feltétlenül tükrözi a kiadó álláspontját.

ISSN 2732-1789

TARTALOM

TANULMÁNYOK 6

Baranyai Nóra
A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottságának változásai 6

Pásztó Vivien
Társadalmi-gazdasági helyzetkép a Kárpát-medencéből:
A szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének elemzése 23

Tury-Nagy Miklós
Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedésétől napjainkig 36

Horváth Csaba Sándor
A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom
és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában 62

Tóth Tamara
A vendégmunkás irodalmi reprezentációi a jugoszláv
gazdasági reformok kontextusainak tükrében 94

Tózsér Anett
A hitélet jellemzői Erdélyben 117

ABSZTRAKTOK 128

TANULMÁNYOK

BARANYAI NÓRA

A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottságának változásai

1. Bevezetés

A határon túli magyar pártok fejlődését a rendszerváltozás óta kiemelt figyelemmel kíséri a magyarországi és az adott régióban élő közösség. A tudományos kutatások jellemzően az etnikai pártok fogalmi keretébe illesztve vizsgálják e szervezeteket. A legáltalánosabban elfogadott és leggyakrabban használt definíció szerint (CHANDRA és METZ, 2002; CHANDRA, 2011) az etnikai pártok olyan szervezetek, amelyek egy vagy több etnikai csoport képviselője érdekében – mások kizárása mellett – szerveződtek meg, s ez a képviselő áll mobilizálási stratégiájuk középpontjában. Az etnikai pártok különböznek a multietnikus és a nem-etnikai alapon működő pártoktól, ugyanakkor a csoport tovább bontható a többségi és kisebbségi etnikai pártok kategóriájára. A határon túli magyar pártok megfelelnek a kisebbségi etnikai pártok elméleti kritériumainak, ugyanakkor az etnikai pártok egy ennél szűkebb csoportját alkotó, az etnoregionális vagy etnoregionalista pártok (MÜLLER-ROMMEL, 1998) közé sorolásuk is indokolt, hiszen területileg koncentrált kisebbségi közösségeket képviselnek.

A szakirodalom a pártok kialakulását és sikerességét az etnikai közösség történelmi háttere, a politika szereplőinek viselkedése, a nemzetközi hatások, az intézményi, valamint a pártszervezet jellegzetességei men-

tén elemzi (KOE, 2021). A megállapítások szerint az őshonos múlt, s különösen az autonóm tapasztalat (KOE, 2019), a pártszervezet (ISHIYAMA és STEWART, 2019) és a stabil pártvezetés (GHERGHINA, 2014), valamint a hatékony kommunikáció (MUDDE, 2007) mellett az etnikai közösség mérete (CHANDRA 2005, JIGLAU és GHERGHINA, 2011), területi koncentráltasága (KOE, 2014), az arányos választási rendszer (LUBLIN, 2014), a területi autonómia (ISHIYAMA, 2000, 2006; BRANCATI, 2007; DE WINTER, 1998) a politikai sikeresség, míg az interetnikus pártverseny (COX, 1987; WALLER, 1995) inkább a sikertelenség irányába hat. A határon túli magyar pártokkal foglalkozó kutatások tematikailag rendkívül szerteágazóak, s a szervezetek működése, szerepvállalása, konfliktusai, a gyakori formáció-váltások mellett egy jelentős részük foglalkozik a társadalmi bázis, választói részvétel és támogatottság kérdéskörével. Elemzések sora készült e témában Romániában (BODÓ, 2017; ILLYÉS és SZÉKELY, 2017; KISS, 2009; KISS ET AL., 2013, 2018; SZÉKELY, é.n.), Szlovákiában (HARRACH, 2016, 2017; RÁKÓCZI, 2020; RAVASZ, 2013) Szerbiában (LÉPHAFT, 2014, 2021), s az egyes határon túli régiókban élő magyar közösség demográfiai folyamatai, a népesség csökkenése indokoltá is teszi a potenciális szavazók körének folyamatos vizsgálatát. Az etnikai pártok esetében a szavazóbázis bővítésének természetes korlátai vannak, hiszen ritka, hogy a többségi társadalom tagjai tömegesen kisebbségi szervezetre szavaznának. Éppen ezért az etnikai közösség

egyben tartása, mozgósítása és támogatásának elnyerése a képviselőhöz jutás érdekében (általában) kulcsfontosságú a pártok számára, s ez a csökkenő létszámú határon túli magyar közösségekre fokozottan érvényes. Természetesen nem csak a népességszám drasztikus lecsökkenése lehet hatással a támogatottságra. Minden bizonnyal vannak egyéb, akár csak adott pillanatban meghatározó vagy ható tényezők – párton belüli konfliktusok, pártszakadás, rivális párt létrehozása, inter- vagy multietnikus pártok megjelenése, választók többségi pártok támogatásának jelensége, az etnikai politizálás (nem elméleti szintű, hanem a választói akaratban megnyilvánuló) jelentőségének csökkenése, az etnikai üzenetek relevanciájának elégtelensége, a globális vagy országos politikai helyzet és verseny kiélezettsége stb. – amik a választói viselkedést és a pártválasztást befolyásolhatják.

Jelen tanulmány célja a határon túli magyar etnikai pártok országos és regionális társadalmi támogatottságának vizsgálata. Az elemzés idősoros választási és népszámlálási adatokra támaszkodva mutatja be a legjelentősebb romániai (Romániai Magyar Demokrata Szövetség), szerbiai (Vajdasági Magyar Szövetség) és szlovákiai (Magyar Koalíció/Közösség Pártja) magyar pártok támogatottságának változásait, méghozzá egy-egy módszerrel alkalmazásával.

2. A határon túli magyar közösségek méretének és politikai képviseletének általános jellemzői

A Kárpát-medencében élő magyarság létszáma az elmúlt évtizedek népszámlálásainak tanúsága szerint egyre növekvő ütemben csökken, s ez a kedvezőtlen, jelenleg visszafordíthatatlannak tűnő tendencia várhatóan a következő időszakban is folytatódik. Jóllehet, a magyarok dominanciája fennmarad a régióban, aránya némileg csökken majd a jövőben. Az öregedés általános folyamatai mellett a határon túli magyarság körében az asszimilációs folyamatok (Szlovákia, Románia szórványterületein), valamint az elvándorlás (Szerbia, Ukrajna, Románia) is jellemzőek, így ezeken a területeken a népességcsökkenés várhatóan nagyobb mértékben jelentkezik majd (PÉTI ET AL., 2021a). Az elvándorlás sok esetben a Magyarországra vándor-

dorlást jelenti; az ún. etnocentrikus migráció az anyaország számára a többnyire fiatal, de legalábbis aktív korú, képzett munkaerő beáramlásával igen előnyös, a kibocsátó határon túli régiókban azonban még tovább súlyosbítja az egyébként sem kedvező demográfiai viszonyokat (PÉTI ET AL., 2018, 2021b). A Kárpát-medencei magyarság egészére elkészített népesség-előreszámítás szerint 2051-re elsősorban a határon túli közösségek létszámának csökkenése prognosztizálható, a társadalmon belüli arányokat tekintve leg-súlyosabb mértékben Szlovákiában (2–2,5 százalékponttal), mérsékeltebben Romániában (a legrosszabb forgatókönyv szerint 1,5–2 százalékponttal) és Szerbiában (0,5–1 százalékponttal)¹. A határon túli magyarság számbeli zsugorodása az adott társadalmon belüli arányuk csökkenésével is együtt jár, ami szintén eltérő mértékben érinti majd az egyes régiókat, ugyanakkor még akár a jelenleg magyar többséggel rendelkező Székelyföld számára is kihívást jelenthet a dominancia megőrzése (PÉTI ET AL., 2021a).

A határon túli magyar közösségek politikai képviselete szempontjából sem elhanyagolható szempont a csoport lélekszáma és társadalmon belüli aránya, hiszen a népesség-előreszámításokban prognosztizált egyes forgatókönyvek megvalósulása esetén elérhető az a kritikus pont, ahonnan kezdve – különösen országos szinten – a képviselőtestületekben való részvétel esélye erősen kérdésessé válik. A kelet-közép-európai államok között ma már nincs olyan, amely a gyakorlatban tiltaná etnikai pártok szerveződését, de az etnikai képviselettel kapcsolatos (azt ellenző, mellőző, támogató, engedélyező, valamint a politikai képviselet alapjává tevő) szemléletben (JUBERIÁS, 1998) és a választási rendszerek jellegzetességeiben jelentősek az országok közötti különbségek. A választási rendszer megválasztása meghatározó lehet a későbbi kisebbségi képviselet szempontjából; az általános tapasztalat az, hogy mind a többségi, mind az arányos rendszerek megfelelő kereteket biztosíthatnak az etnikai pártok számára attól függően, hogy milyen jellemzőkkel bír az általuk képviselni kívánt közösség nagysága és területi

¹ Bár a tanulmány Kárpátjával kapcsolatban a többi nemzetiségű forgatókönyveinél optimistábbképet vázolt fel, bizonyos, hogy az időközben kitört háború teljességgel felforgatta az ukrán társadalom egészét, benne a kárpátaljai magyar közösséget is, így jelenleg bármilyen, a háborúban álló ország demográfiai helyzetével, főként jövőjével kapcsolatos állítás csak találgatás lehet.

kompaktsága. Az általános szabályokon túl az államok különböző kedvezményeket – garantált mandátum, kisebbségi választókerület, alternatív/természetes választási küszöb – is beépíthetnek választási rendszereikbe a kisebbségek mandátumhoz juttatása vagy a mandátumszerzés megkönnyítése érdekében. A határon túli magyar kisebbségekre vonatkozó szabályozások is eltérőek. A horvátországi és a szlovéniai magyar kisközösségek alkotmányosan elismert őshonos nemzetiségként (egy) garantált parlamenti mandátummal bírnak (ÖRDÖGH, 2016). Ezzel ellenétes szemléletet vallva Szlovákia és Ukrajna olyan választási törvénnyel rendelkezik, ami semmilyen módon nem támogatja a kisebbségi közösségeket az országos képviselethez jutásban. Szerbiában 2004 óta a nemzeti kisebbségek választási kedvezményben részesülnek, azaz mentesülnek a (korábban 5, ma 3 százalékos) választási küszöb elérésének kötelezettsége alól, helyette egy ún. természetes küszöb alapján juthatnak parlamenti képviselethez (HORVÁTH, 2020). Romániában a magyar közösség eddig minden alkalommal képes volt saját jogon, azaz az általános szabályok alapján bejutni a parlament alsóházába, azonban ha valamilyen

oknál fogva ez nem sikerülne, az alternatív küszöb révén továbbra is jogosult lenne képviselőházi mandátumra (SZÉKELY, é.n.). (1. táblázat)

3. Módszertan

A tanulmányban tehát a Magyar Koalíció/Közösség Pártja (a továbbiakban MKP), a Romániai Magyar Demokrata Szövetség (RMDSZ) és a Vajdasági Magyar Szövetség (VMSZ) országos és regionális társadalmi támogatottságát, annak változásait vizsgáljuk. Az elemzésbe bevont szervezetek körét azért szűkítettük le erre a három pártra, mert ezek azok a jelentős, az országos választásokon általában önállóan listát vagy jelöltet állító pártok, amelyeket nagyjából azonos időszakban, idősorosan lehet elemezni, s amelyek eredményét, teljesítményét, annak változásait az adatok így valóban mutatják. A többi határon túli magyar párt rövidebb időtávon vagy ritkábban indul(t) parlamenti választáson, s az is előfordul, hogy széles választási koalíció tagjaként méretteti meg magát, amely

esetben önálló támogatottságának kimutatása lehetetlen (ezen gondolatmenet alapján a VMSZ 2000-es és 2003-as értékeit sem számítottuk ki – lásd 2. táblázat, következő oldalpár). A társadalmi támogatottságot mutató értékek kiszámítása során elsődleges forrásokkal dolgoztunk, azaz a hivatalos népszámlálási és választási adatokat használtuk. Kiss (2009) módszertanát vettük alapul a mozgósítottság, illetve a népességen belüli arány és kapott szavazatok aránya közötti viszony kimutatásakor. Az ún. mozgósítottsági mutató azt fejezi ki, hogy a (becsült) szavazókorú népesség hány százaléka szavazott a határon túli magyar pártra. Az ún. támogatottsági mutatót úgy számítottuk ki, hogy a határon túli pártra leadott szavazatok arányának és a magyar közösség arányának különbözetét elosztottuk a szavazataránnyal.

A számításokhoz tehát a választókorú népesség létszámára is szükségünk volt; mivel ilyen kimutatással nem rendelkezünk, ezt az értéket a népszámlálási adatokból becsültük. Sajnos a nyilvánosságra hozott népszámlálási adatok részletezettsége miatt pontos adatok nem állnak rendelkezésünkre a magyar nemzetiségűek megoszlását illetően, ráadásul a szomszédos országok közzétételi gyakorlata sem egységes, így országonként más-más módszert kellett alkalmaznunk a választókorú, azaz legalább 18 éves népesség becslésekor. Szlovákiában a 2021-es népszámlálás nemzetiségi adatait, annak életkor szerinti megoszlását éves bontásban tették nyilvánossá. Erre az évre vonatkozóan tehát rendelkezünk a választókorú népesség pontos számával. Ez a korábbi népszámlálásokra azonban nem igaz, a tanulmány szempontjából releváns 2011-es adatok között a nemzetiségek korcsoportok szerinti adatait pl. egyáltalán nem hozták nyilvánosságra. Harrach (2016) is becslésre kényszerült, ám míg ő a 2001-es adatokból következtetett a 2011-es arányszámokra, mi visszafelé, a 2021-es arányok alapján becsültük meg a 2011-es választókorú népességet. Az eredmény nyilván nem pontos, csak közelít a valósághoz, hiszen a korcsoportok közötti arányok a népesedési folyamatok hatására változtak, azonban a 2011-es és a 2021-es magyar népesség létszáma között igen kicsi az eltérés. Tehát vettük a 2021-es 18–X éves népesség arányát, s ezt az arányszámot a 2011-es magyar népességre vetítve kaptuk meg az akkori választókorú népesség számát. Romániában a 2011-es és a 2022-es nemzetiségi adatokat öt éves korosztályi bontásban tették

közzé, a korábbi, 2002-es népszámlálás eredményei esetében ez csak annyiban eltérő, hogy a 14 éven aluli, illetve a 75 éven felüli népesség arányát összesítve közölték, ami a mi szempontunkból nem bír relevanciával. A választókorú népesség becslését mindhárom évre azonos módon tudtuk elvégezni. A 15–19 éves korosztály éves megoszlását egyenlőnek vettük – tudva, hogy a valóságban nyilván nem így van –, így kiszámoltuk az adott csoportlétszám két-ötödét, s azt hozzáadtuk a 20–X éves népesség számához. Szerbiában más módszert kellett alkalmaznunk, mert a közzétett nemzetiségi adatokat 15 éves korcsoportokban hozták nyilvánosságra. A 15–29 éves korosztály népességszámát azonban a demográfiai folyamatok miatt – mivel a Kárpát-medence magyarságán belül a Vajdaságban a legmagasabb az öregedési index (PÉTI EL AL., 2021a) – nem akartuk alapul venni, inkább a fiatalabb korcsoportokhoz nyúltunk. A 0–14 éves népesség éves megoszlását vettük egyenlőnek, s az így kapott 1 évre jutó létszámot megháromszoroztuk, azt kivontuk a 15–29 éves korosztály értékéből, s így kaptuk meg a választókorú népesség számát.

A választókorú népesség egyes választási évekre vonatkozó becsléseit mindig a legközelebbi népszámlálás alapulvételével számítottuk ki. Az egy népszámlálási ciklusba tartozó, de országonként eltérő években megtartott összeírások miatt azonban előfordul, hogy egy választási év eredménymutatóinak kiszámításához másik népszámlálási ciklus adata szolgáltat adatot. Példaként említhető a 2016-os parlamenti választás: Szlovákia és Románia 2021-ben tartott népszámlálást, tehát ezt a népszámlálási eredményt vettük alapul a választókorúak számának becslésekor, Szerbiában azonban 2022-ben volt a népszámlálás, így a 2016-os mutatókat még a korábbi, 2011-es népszámlálás eredményei alapján számítottuk ki.

A számításokat országos és regionális szinten egyaránt elvégeztük. Az elemzésbe a ma is jelentős magyar közösséggel rendelkező történelmi régiókat vontuk be, ez Szlovákiában öt kerületet, Szerbiában hét körzetet, Romániában pedig tizenhat megyét jelentett. A számításokhoz szükséges idősoros adatok területi bontásban is rendelkezésünkre álltak, mindössze a szavazókorú népesség számát kellett egységesen az országos korcsoportos arányok alapján, a nyilvánvaló területi különbségeket figyelmen kívül hagyva megbecsülnünk.

1. táblázat:
A magyar közösségek létszáma és népességén belüli aránya (1991–2022)

Terület	1991		2001/2002		2011		2021/2022	
	szám (fő)	arány (%)	szám (fő)	arány (%)	szám (fő)	arány (%)	szám (fő)	arány (%)
Horvátország	22 355	0,5	16 595	0,4	14 048	0,3	10 315	0,3
Románia	1 624 959	7,1	1 431 807	6,6	1 227 623	6,1	1 002 151	5,3
Szerbia	343 942	3,5	254 544	4,0	253 899	3,5	184 442	2,8
Szlovákia	567 296	10,8	520 528	9,7	458 467	8,5	456 154	8,4
Szlovénia	8 503	0,4	6 243	0,3	–	–	–	–
Ukrajna	–	–	156 566	0,3	–	–	–	–

Megjegyzések:
Szerbiában és Szlovéniában 2002-ben tartottak népszámlálást, Romániában és Szerbiában 2022-ben.
Ukrajnában a rendszerváltozás óta eltelt időszakban csupán egyetlen népszámlálást tartottak.
Szlovéniában 2011-től kezdődően regiszteralapú népszámlálásokat szerveznek, nemzetiségi adatokat nem közölnek.

Forrás: a hivatalos népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

4. A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottsága

4.1. Országos eredmények

A tanulmány további részében a vizsgálatba bevont három párt társadalmi támogatottságát, választási eredményességét tekintjük át, először az országos (Románia esetében ez a parlamenti alsóházat jelenti), majd a regionális adatok alapján. Az országosan begyűjtött szavazatszám és szavazatarány önmagában nem sokat árul el egy párt támogattságáról, bár természetesen a legfontosabb kiderül belőle: bír-e akkora társadalmi bázissal, hogy ez feljogosítsa a képviselőre. Arra vonatkozóan azonban nem sokat mond, hogy egy adott – esetünkben a különböző szomszédos államokban élő magyar – közösségen belül mennyi választót tud megszólítani, mozgósítani, választási részvétellel és a párt támogatására buzdítani. Hogy közelebb kerüljünk ehhez az információhoz, először a magyar pártokra leadott szavazatok arányát vetjük össze a választási évhez legközelebb eső népszámlálási eredménye szerinti népességen belüli aránnyal. A 2. táblázat utolsó oszlopában található támogatottsági értékek – Kiss számítási módszerének adaptálásával – azt mutatják, hogy az adott párt a magyar közösség mekkora részét tudta maga mögé felsorakoztatni.

Az MKP az új választójogi törvény szabályai mellett megrendezett 1998-as választásokon való eredményes részvétel érdekében alakult meg három szervezet egysülésével (ÖRDÖGH, 2016). Az 1998–2010 közötti időszakban könnyedén megugrotta a parlamenti választási küszöböt, kormányzati pozíciója azonban felerősítette a belső feszültségeket, ami előidézte a párt lassú erózióját, támogatottságának csökkenését. A legnagyobb érvágást a 2009-es kiválást követően a Most–Híd megalakulása, majd választási részvétele jelentette. Az MKP 2010-ben nem volt képes bejutni a parlamentbe, s később, a multietnikus Most–Híd támogatóinak lemorzsolódása idején sem tudta a magyar választókat saját táborába visszaterelni (HARRACH, 2017). A 2. táblázatról is leolvasható, hogy az időközben választási, majd pártszövetségre lépett magyar szervezetekre

leadott szavazatok száma csak kismértékben emelkedett 2020-ban, illetve 2023-ban. Kezdetben (1998–2006) az MKP – hasonlóan az RMDSZ-hez – mozgósítani tudta a magyar közösség jelentős részét, s be tudta gyűjteni a magyar szavazatokat, a támogatottsági mutató értékei közel voltak a nullához. 2010-től látszik a nagy visszaesés, a tábor jelentős zsugorodása, s 2023-ban egy kisebb visszakapaszkodás immár a(z akkor már bomló³) Szövetség – Aliancia keretei között. A jelenlegi választói bázis azonban szűk, a parlamenti képviselő visszaszerzéséhez láthatóan nagyjából a magyar közösség egészének támogatása kellene.

Romániában az RMDSZ a rendszerváltozás utáni időszak egészében a magyar közösség hegemonikus pártja, azaz rendszerint az összes magyar szavazatot begyűjti a parlamenti választások alkalmával, noha a kezdeti időszakban (Szász, 2006), illetve a szervezet belső konfliktusait lezáró kiválások miatt több alkalommal is magyar kihívóra talált. A rivális pártok azonban – szemben a szlovákiai történetekkel – nem tudták az RMDSZ dominanciáját megtörni, igaz, a Magyar Polgári Párt (MPP) nem is indult el parlamenti választáson, s az Erdélyi Magyar Néppárt (EMNP) is csak a 2012-es választás alkalmával mérettette meg magát (Ördögh, 2016). A támogatottsági mutató értékei alapján megállapítható, hogy az RMDSZ valóban képes a magyar közösség közel egészének szavazatait megszerezni. Pozitív értékeket azokban a választási években rögzíthetünk, amikor alacsony az országos részvétel, s ezt az RMDSZ-re szavazó magyar közösség részvételi aránya feltehetően meghaladja (Bodó 2017 ezt biztosan állítja a 2016-os választással kapcsolatban. Az RMDSZ idősoros eredményeiből egyértelműen kiugrik a 2012-es választási év, az EMNP által begyűjtött 47 955 szavazat jelentős károkat okozott (lecsökkent szavazatszámarány és elnyert mandátum, s a támogatottsági mutató is ekkor a leggyengébb), s komolyan veszélyeztette a saját jogon való képviselőt. Az időközben (2022) Erdélyi Magyar Szövetség néven egyesült két kisebb párt ma már az önkormányzati politikára összpontosít, országos

3 2023 májusában a Most–Híd korábbi tagjai kiléptek a Szövetségből, s a Magyar Kereszténydemokrata Szövetség szervezeti átalakításával létrehozták a Most–Híd 2023 pártot. A szervezet a Kék Koalícióból (Modrá koalíció) kivált, Mikuláš Dzurinda vezette csoporttal Kékek–Híd (Modri, Most–Híd) néven indult a 2023-as választásokon.

2 A választási szövetségben az Összefogás Mozgalom, a Magyar Fórum és az MKP, míg a pártszövetségben az Összefogás Mozgalom, az MKP és a Most–Híd vett részt.

2. táblázat:
A határon túli magyar pártok országos választási jellegzetességei (1990–2023)

Parlamenti választás éve	Párt/koalíció neve	Szavazatok száma	Szavazatok aránya	Mandátumok száma	Országos részvétel	Országos részvétel
1998	Magyar Koalíció Pártja	306 623	9,13	15	84,24	-0,06
2002	Magyar Koalíció Pártja	321 069	11,17	20	70,06	0,13
2006	Magyar Koalíció Pártja	269 111	11,68	20	54,67	0,27
2010	Magyar Koalíció Párt ja	109 638	4,33	0	58,83	-0,96
2012	Magyar Koalíció Pártja	109 483	4,29	0	59,11	-0,98
2016	Magyar Közösség Pártja	105 495	4,05	0	59,38	-1,07
2020	Magyar Közösségi Összefogás	112 662	3,91	0	65,75	-1,15
2023	Szövetség–Aliancia	130 183	4,39	0	68,42	-0,91
1990	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	991 601	7,23	29	86,19	0,02
1992	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	809 653	7,48	27	76,29	0,05
1996	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	812 628	6,64	25	76,01	-0,07
2000	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	736 863	6,80	27	65,31	0,03
2004	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	628 125	6,17	22	58,51	-0,07
2008	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	425 008	6,17	22	39,20	0,01
2012	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	380 656	5,14	18	41,76	-0,19
2016	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	435 969	6,19	21	39,49	0,01
2020	Romániai Magyar Demokrata Szövetség	339 030	5,74	21	31,90	-0,06
1997	Vajdasági Magyar Szövetség	50 960	1,28	4	57,37	-2,14
2000	Szerbiai Demokratikus Ellenzék*	2 404 758	65,69	176	57,64	-
2003	Együtt a Toleranciáért*	161 765	4,29	0	58,75	-
2007	Vajdasági Magyar Szövetség	52 510	1,32	3	60,62	-1,65
2008	Magyar Koalíció	74 874	1,85	4	61,35	-0,89
2012	Vajdasági Magyar Szövetség	68 323	1,83	5	46,28	-0,91
2014	Vajdasági Magyar Szövetség	75 294	2,17	6	53,09	-0,62
2016	Vajdasági Magyar Szövetség – Vajdasági Magyar Demokrata Párt	56 620	1,54	4	56,07	-1,27
2020	Vajdasági Magyar Szövetség	71 893	2,32	9	48,93	-0,19
2022	Vajdasági Magyar Szövetség	60 313	1,63	5	58,60	-0,70

Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

szintű (parlamenti és EP) választásokon nem indít jelölteket, hanem az RMDSZ-t támogatja, s így annak csak a magyar közösség széleskörű mobilizálására kell összpontosítania.

Az MKP-tól és az RMDSZ-től eltérő a VMSZ párttörténete, hiszen nem egy bázis-, hanem egy korábbi formációból kiváló szervezetről van szó. Az 1990 utáni időszakban a magyar közösség képviselőjét ellátó Vajdasági Magyarok Demokratikus Közösségéből (VMDK) a VMSZ 1994-ben szakadt ki (ÖRDÖGH, 2016), s az 1997-es választáson már el is hódította a vezető szerepet az addigra még inkább szétforgácsolódott párttól, s ezt a pozícióját a sorra szerveződő rivális pártokkal (Magyar Mozgalom, Magyar Polgári Szövetség, Magyar Remény Mozgalom) szemben is őrzi. A másik két régiótól eltérően a vajdasági pártok gyakran részt vesznek akár interetnikus választási koalíciókban is, így a magyar szavazatokért való versengés kevésbé kimutatható és egyértelmű a választási eredmények alapján. A VMSZ fejlődéstörténete jól látszik a mutató értékeinek változásán, a kezdeti szűk támogatottságot sikerült növelniük. A Covid-19 járvány és az ellenzék által meghirdetett bojkott (Molnár, 2021) eredménye a 2020-as alacsony választási részvétel, s ez az egyik összetevője a VMSZ kiugró választási sikerének is; a támogatottsági mutató értéke ekkor volt a legkedvezőbb. A nagyobb részvételt eredményező 2022-es választási évben azonban kisebb visszaesés tapasztalható minden érték tekintetében.

4.2. Regionális eredmények

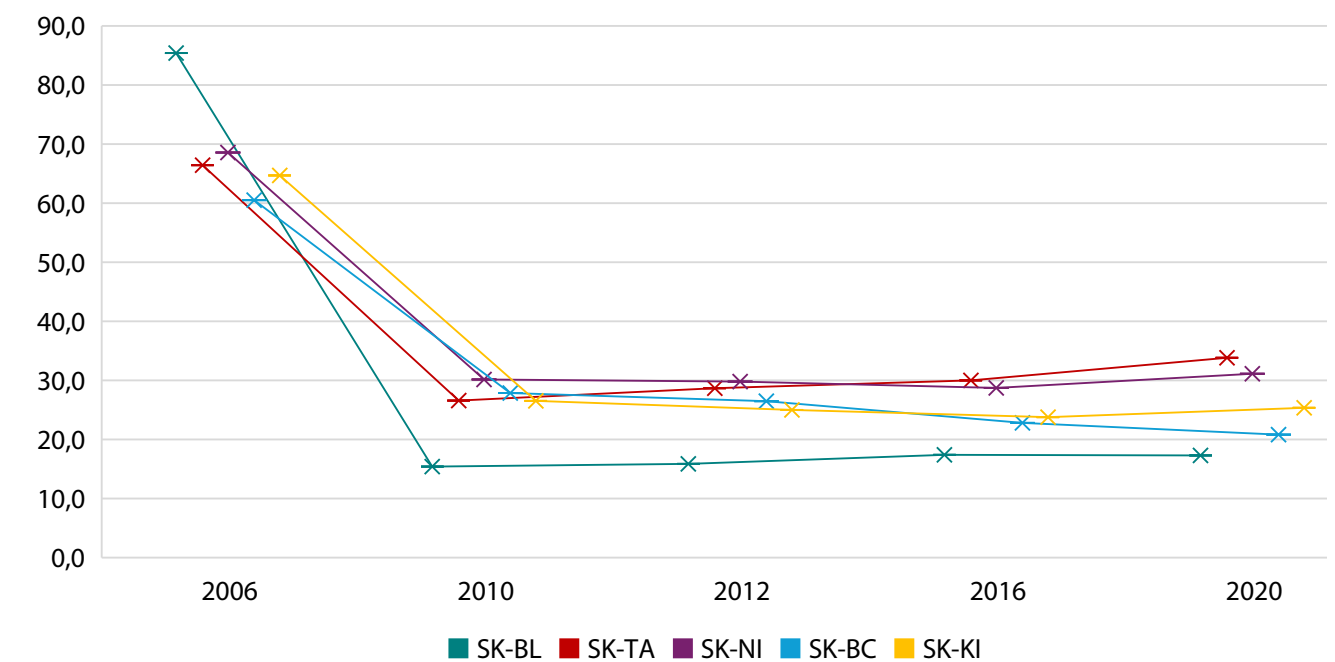
A szlovákiai magyar pártok megkettőződése regionális vonatkozásban is számottevő változásokat hozott. Az MKP által sikerrel mozgósított magyar közösség aránya valamennyi magyarlakta régióban a 2006-os értékek kevesebb mint felére esett vissza, a legdrasztikusabb változást a fővárost is magában foglaló Pozsonyi kerületben tapasztaljuk. Az egyes régiók idősoros eredményeinek áttekintésével az is megállapítható, hogy a mozgósítási eredményesség (1. ábra) azóta sem javult sokat, visszakapaszkodni egyik régióban sem sikerült, de még csak megközelíteni sem a 2006-os értékeket. Míg a Nagyszombati és a Pozsonyi kerület kisebb javulást, eredményesebb mozgósítottságot mutat, addig a Nyitrai és a Kassai kerület stagnál,

a Besztercebányai pedig fokozatosan, folyamatosan csökkenő értékeket mutat. Mindez egybevág Harrach (2017) azon megállapításával, hogy az MKP nem tudott a Most-Híd egyre csökkenő támogattságából profitálni, szavazókat visszaszerezni a nyugati országokban, ezen belül is a Szenci, Galántai és Duna-szerdahelyi járásban sikerült, de ott is csak mérsékelt mértékben.

A mozgósítottság fenti általános trendjeihez hasonlóak a támogatottsági mutatók is (2. ábra), azonban itt jobban kirajzolódik a fővárost is magában foglaló Pozsonyi kerületnek a többi magyarlakta régiótól való eltérő fejlődési pályája. Míg 2006-ban a mutatószám nagyjából azonos szintű volt az összes vizsgált kerületben, addig a Most-Híd megjelenése más-más volumenű támogatottság-visszaesést hozott területi szinten. A Pozsonyi kerületben – egyébként nem meglepő módon, hiszen általában a fővárosok-nagyvárosok koncentrálnak a liberális(abb) rétegeket, akik a multietnikus pártok bázisát is jelentik – az első választási évben bezuhan az MKP-nak a magyar lakosság arányához viszonyított támogatottsága, s bár aztán az évek során valamelyest javult a mutatószám értéke, valódi visszaerősödés nem várható ebben a régióban. Igaz, erre a többi kerület mutatószámai alapján sem lehetett számítani; sem a Magyar Közösségi Összefogás, sem – mint azóta tudjuk – a Szövetség–Aliancia nem tudott jelentős változást előidézni.

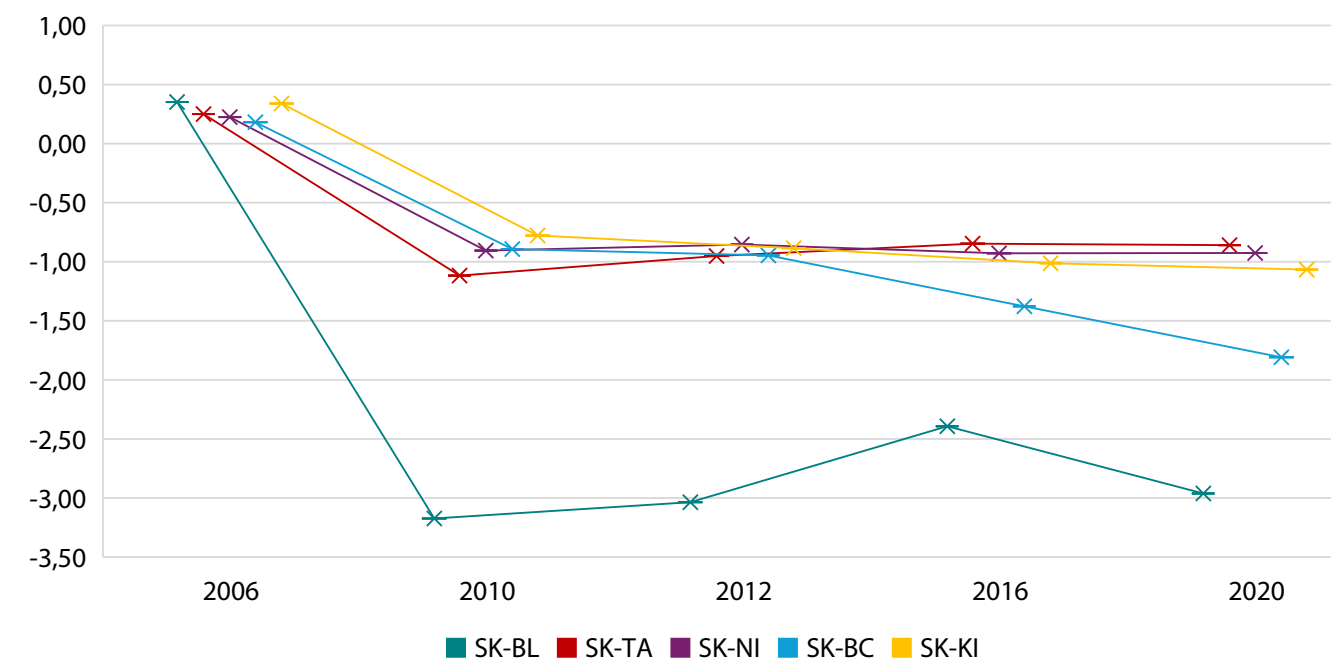
A Vajdaság körzeteinek idősoros mozgósítottsági mutatói (3. ábra, lásd következő oldalpár) optimizmusra adhatnak okot. Egyrészt, a leginkább magyarlakta területeken – az Észak-bácskai, az Észak-bánsági és a Nyugat-bácskai körzetekben – kiegyensúlyozott, 2020-ban pedig egyenesen kiugró volt a VMSZ mozgósítottsági mutatója, azaz ez alapján stabil az eredményesen mobilizálható szavazóbázis. Másrészt pedig a párt máshol is aktivizálta, maga mellé állította a magyar közösséget. Korábban a VMSZ a szórványterületeken nem is állított listát, a választási rendszer átalakítása után azonban nyitott ebbe az irányba is, és sikerült az ezt megelőzően a VMDK és a VMDP bázisának tekintett déli részen élőket (LÉPHAFT, 2021) mozgósítani, amit a mutatószám ugrásszerű változása, a magyarok lakta többi térség értékeihez való felzárkózás szemléltet. A támogatottsági mutatószám (4. ábra, lásd következő oldalpár) változásai megerősítik az előzőeket, az egyes körzetekben élő magyarok aránya és a VMSZ-re

1. ábra:
A mozgósítottság mutatószámainak alakulása Szlovákia magyarlakta régióiban
(2006–2020)



Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

2. ábra:
A támogatottság mutatószámainak alakulása Szlovákia magyarlakta régióiban
(2006–2020)

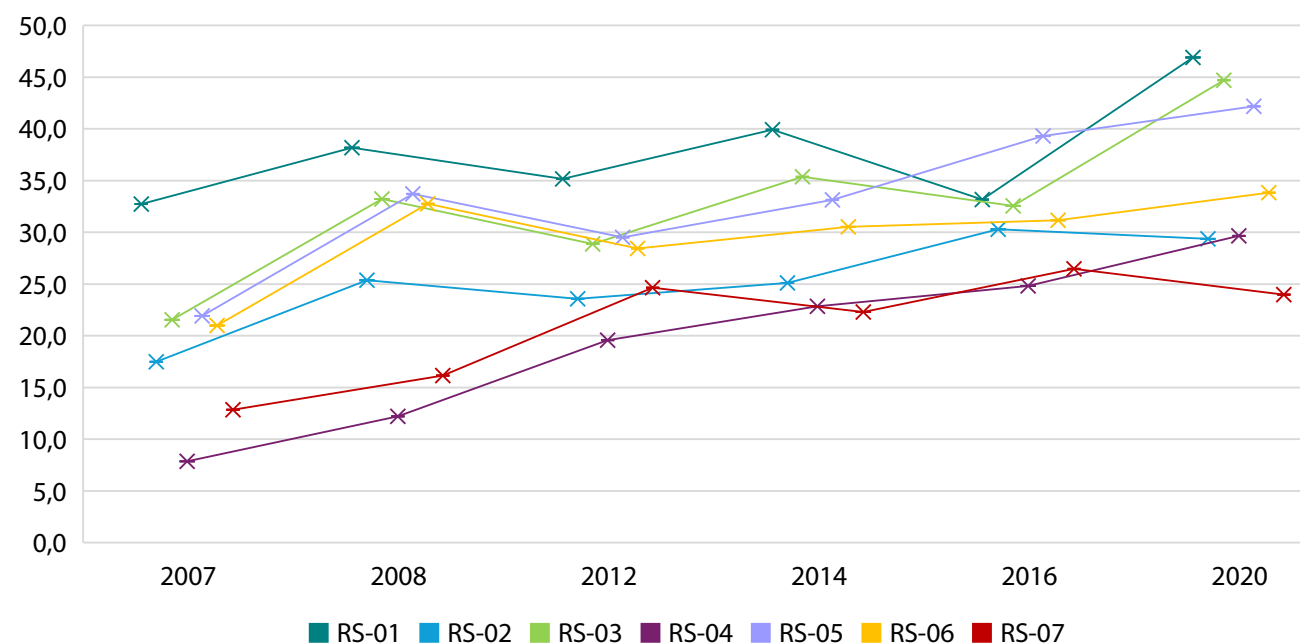


Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

Megjegyzés:

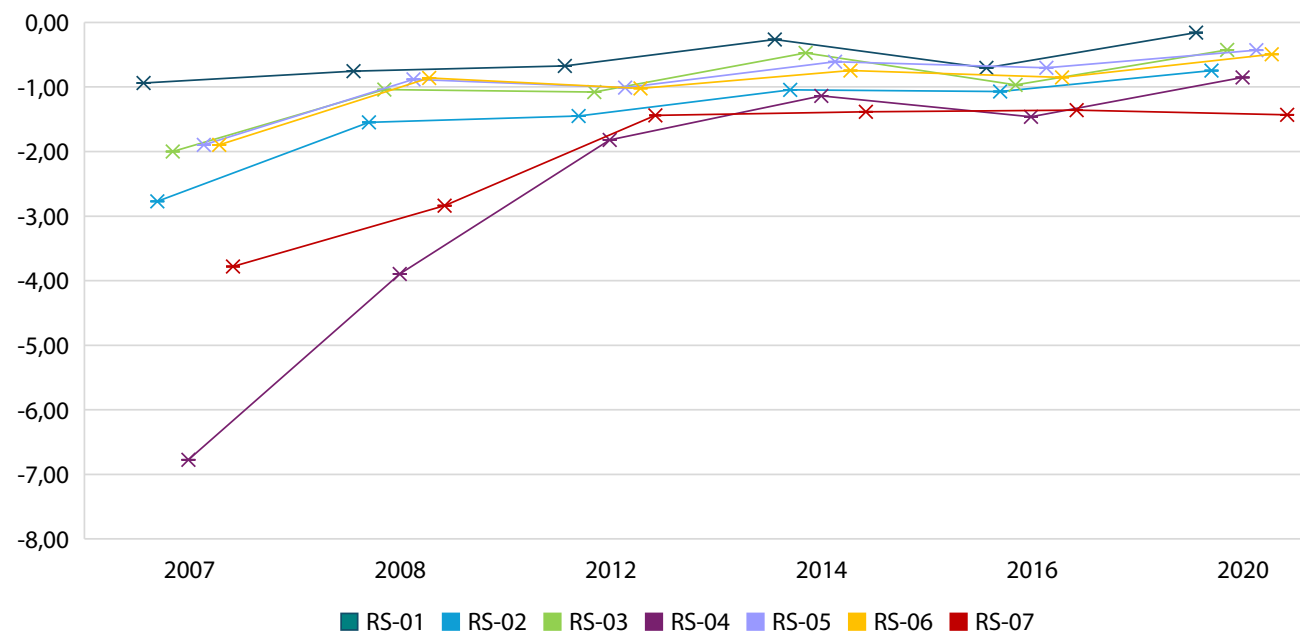
A fenti ábrákon az ISO-3166 kódokkal jelöltük a területi egységeket: SK-BL – Pozsonyi kerület; SK-TA – Nagyszombati kerület; SK-NI – Nyitrai kerület; SK-BC – Besztercebányai kerület; SK-KI – Kassai kerület

3. ábra:

A mozgósítottság mutatószámainak alakulása Szerbia magyarlakta régióiban
(2007–2020)

Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

4. ábra:

A támogatottság mutatószámainak alakulása Szerbia magyarlakta régióiban
(2007–2020)

Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

Megjegyzés:

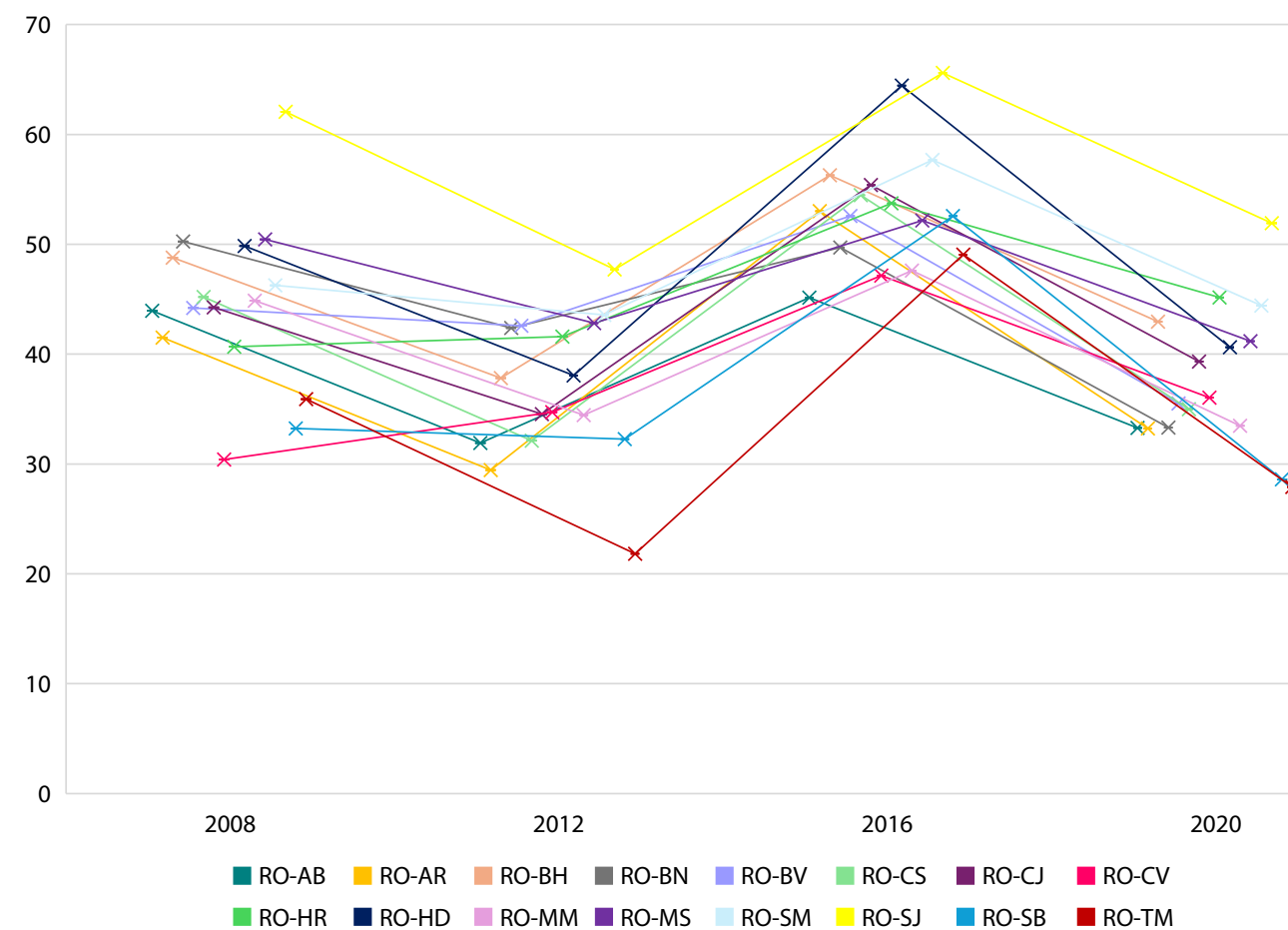
A fenti ábrákon az ISO-3166 kódokkal jelöltük a területi egységeket: RS-01 – Észak-bácskai körzet;
RS-02 – Közép-bánsági körzet; RS-03 – Észak-bánsági körzet; RS-04 – Dél-bánsági körzet;
RS-05 – Nyugat-bácskai körzet; RS-06 – Dél-bácskai körzet; RS-07 – Szerémségi körzet

leadott szavazatok aránya a vizsgált időszak elején még erőteljes szórást mutat – a legalacsonyabb értékek a Dél-Bánáti és a Szerémségi körzetben rögzíthetők – az utóbbi évekre azonban csaknem kiegyensúlyozottá, kiegyenlítetté vált.

Az erdélyi megyék mozgósítottsága visszatükrözi az országos részvételi trendeket, az egyes évek közötti változások egyazon irányba mutatnak minden területi egységben. Az ekképpen értelmezhető regionális kiegyensúlyozottságmellett ugyanakkor jelentős tartós különbségeket tapasztalunk az egyes megyék között.

A tartósságot igazolják a korábbi időszakokat vizsgáló elemzések (KISS, 2009; SZÉKELY, é.n.), s nagyon hasonló megállapításokat tehetünk ma is, ami nagyrészt – de nem kizárólag – az adott megyén belüli magyar népesség eltérő arányával, területi koncentrátságával és ezeknek a mozgósíthatósággal való összefüggéseivel magyarázható. A mozgósítottság tekintetében (5. ábra,) Szilágy megye emelkedik ki a vizsgált időszak egészében az erdélyi régiók közül, de tartósan magas értékeket látunk Szatmár, Maros, Hargita és Bihar megyében is – azaz, ahogy Székely (é.n.) fogalmaz,

5. ábra:

A mozgósítottság mutatószámainak alakulása Románia magyarlakta régióiban
(2008–2020)

Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

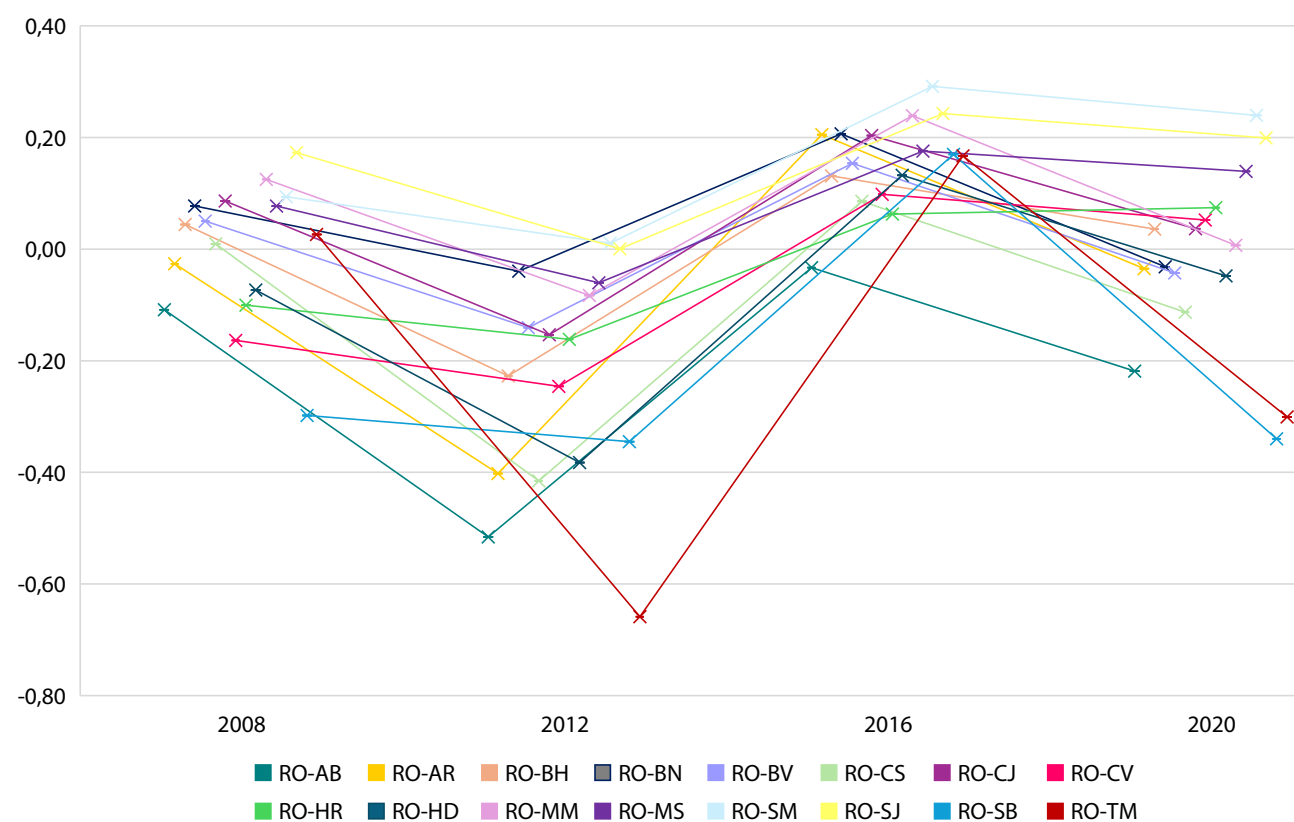
Megjegyzés:

Az ábrán az ISO-3166 kódokkal jelöltük a területi egységeket: RO-AB – Fehér megye; RO-AR – Arad megye;
RO-BH – Bihar megye; RO-BN – Beszterce-Naszód megye; RO-BV – Brassó megye; RO-CS – Krassó-Szörény megye;
RO-CJ – Kolozs megye; RO-CV – Kovászna megye; RO-HR – Hargita megye; RO-HD – Hunyad megye;
RO-MM – Máramaros megye; RO-MS – Maros megye; RO-SM – Szatmár megye; RO-SJ – Szilágy megye;
RO-SB – Szeben megye; RO-TM – Temes megye

Székelyföldön és az ún. kontaktmegyékben. Legkevésbé az Erdély déli részén elhelyezkedő megyék mozgósítása volt eredményes, különösen Temes megye értékei alacsonyak, de ebbe a csoportba sorolható Fehér és Szeben is. A támogatottsági mutatók (6. ábra, lásd következő oldalpár) mozgósítottságnál kisebb különbségeket mutatnak a megyék között, de a trendek egyezők. Az északnyugati megyékben tartósan magas a mutatószám, Erdély déli részén alacsonyak maradnak az értékek. Az eredmények alapján kijelenthető, hogy a társadalom- és településföldrajzi jellemzők továbbra is meghatározóak az etnikai mobilizáció szempontjából, s hogy ez a szavazóbázis, a támogatottság bővítésének is korlátokat szab. A legaktívabb választói közösségeket

a tömbben (kivéve a hagyományosan alacsony részvétellel jellemezhető Kovászna megyét), illetve a jelentős magyar lakossággal rendelkező területeken találjuk. A szórványterületek támogatottsági mutatójában tapasztalható különbségeket a magyar települések szerkezeti sajátosságai magyarázzák: északon ezek kompaktabban, délen azonban szétszórtan helyezkednek el (SZÉKELY, é.n.). Ugyanakkor azt is fontos megjegyezni, hogy a vizsgált pártok közül regionálisan is az RMDSZ támogatottsági mutatószámai a legmagasabbak, s a párt által begyűjtött szavazatok aránya a legtöbb megyében közelíti vagy éppenséggel – a magyarok magasabb választási részvétele miatt – meg is haladja a közösség arányát.

6. ábra:
A támogatottság mutatószámainak alakulása Szerbia magyarlakta régióiban
(2007–2020)



Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

Megjegyzés:

Az ábrán az ISO-3166 kódokkal jelöltük a területi egységeket: RO-AB – Fehér megye; RO-AR – Arad megye; RO-BH – Bihar megye; RO-BN – Beszterce-Naszód megye; RO-BV – Brassó megye; RO-CS – Krassó-Szörény megye; RO-CJ – Kolozs megye; RO-CV – Kovászna megye; RO-HR – Hargita megye; RO-HD – Hunyad megye; RO-MM – Máramaros megye; RO-MS – Maros megye; RO-SM – Szatmár megye; RO-SJ – Szilágys megye; RO-SB – Szeben megye; RO-TM – Temes megye

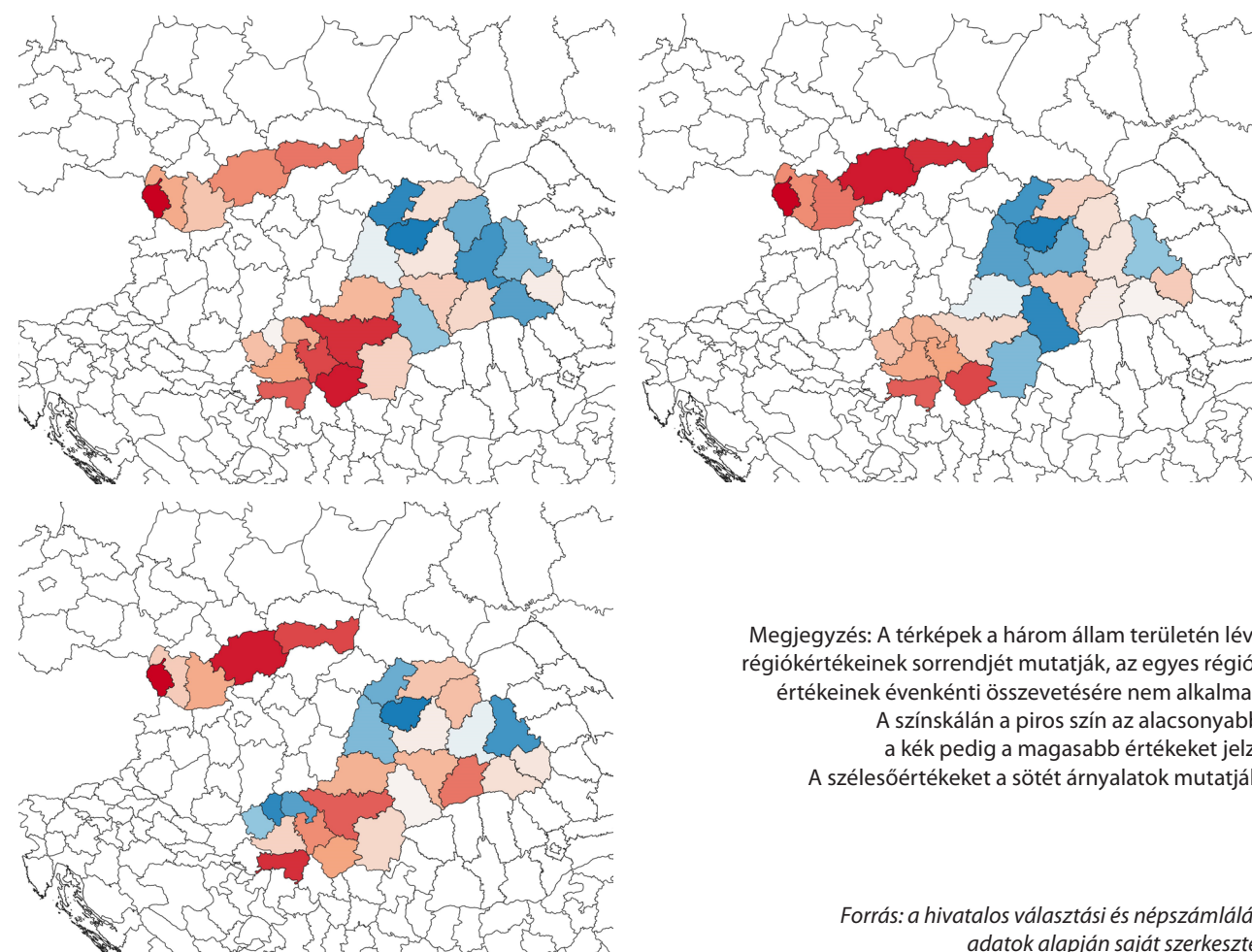
5. Kárpát-medencei körkép

Nem célunk összehasonlítani az egyes határon túli régiók mozgósítottsági, illetve támogatottsági mutatószámait, hiszen nagyon eltérő társadalmi-politikai környezetben versengenek a pártok, ám az adatokból kirajzolódó tendenciákra érdemes felhívni a figyelmet. A legutóbbi három közös választási év (2012, 2016, 2020) adatai lehetővé teszik a mindhárom országra kiterjedő összegzést, igaz, a 2020-as választás esetében sokkal nagyobb jelentőséghez jutott a voksolás konkrét időpontja, mint általában. Szlovákiában még a Covid-19 járványt megelőzően, 2020 februárjában tartottak parlamenti választást, így az normál körülmények között zajlott. Szerbiában 2020 júniusában volt a választás, a pandémia első hulláma után, ellenzéki bojkott mellett,

míg Romániában 2020 decemberében, a járvány második hullámának közepén, negatív részvételi rekordot eredményezve. A rendkívüli helyzet különböző hatást gyakorolt a pártok támogatottságára; az RMDSZ a magyar szavazók körében is megnyilvánuló alacsony részvételi kedv (ILLYÉS, 2021) miatt talán az elvártnál szerényebb eredményt ért el, míg a VMSZ – a járvány idején kifejtett aktivitásának (is) köszönhetően (MOLNÁR, 2021) – profitálni tudott a különleges körülmények adta lehetőségekből. (7., 8. és 9. ábra)

Az előbbiekben bemutatott, országonkénti elemzésből is kikövetkeztethető, hogy a mozgósítottság szempontjából (7., 8., 9. ábra) a legkevésbé eredményes régiók között elsősorban szlovákiai régiókat (Pozsonyi, Besztercebányai, Kassai kerület) találunk, de ebbe a csoportba tartozik a vizsgált 2012–2020 időszak előtt értékeit tekintve a vajdasági tömbhöz közelítő

7–9. ábra:
A mozgósítottság mutatószámainak alakulása Románia, Szerbia és Szlovákia magyarlakta régióiban
(2012, 2016, 2020)



Forrás: a hivatalos választási és népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

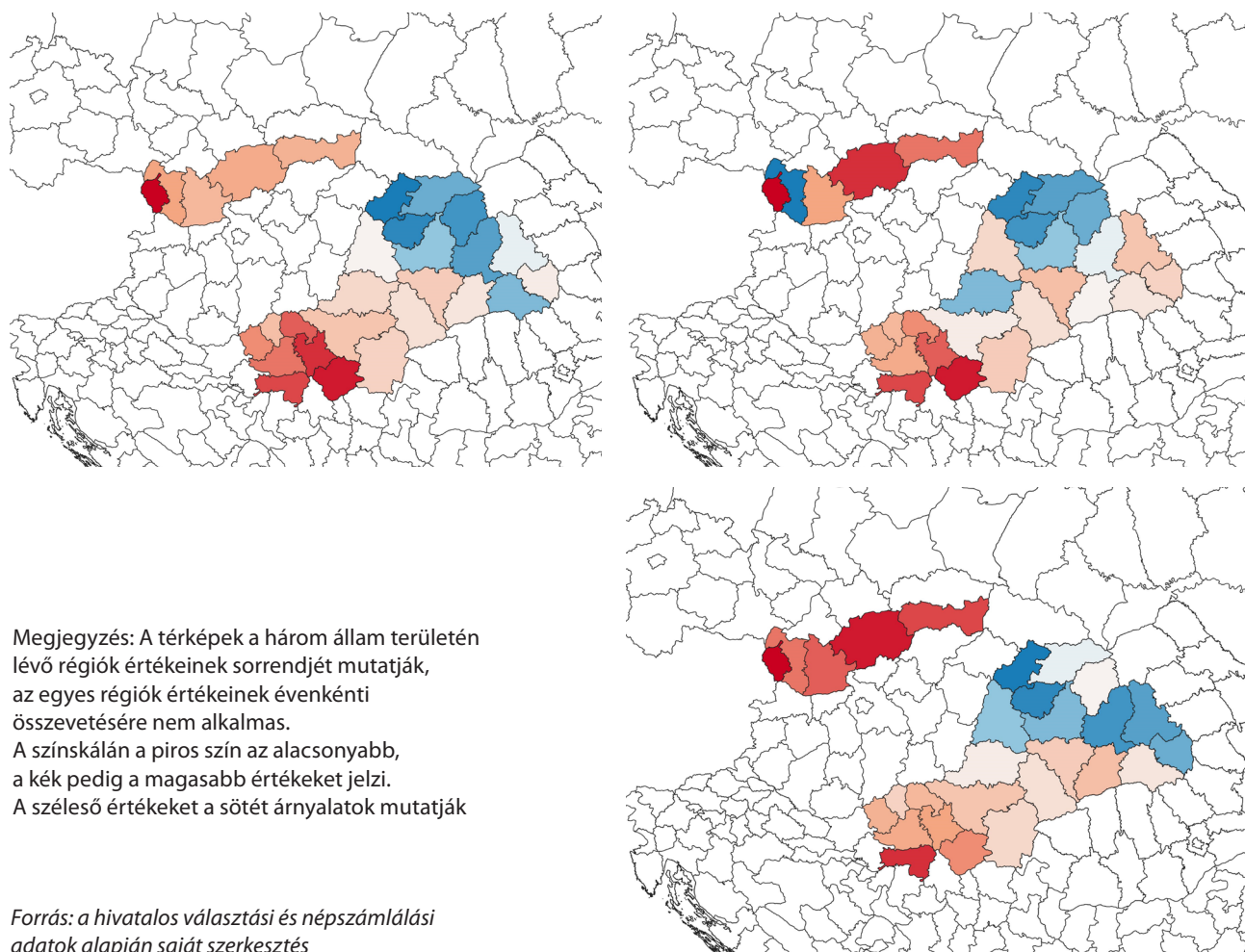
Szerémségi körzet is. Ezekben a régiókban stagnál, illetve romlik a magyar közösség mozgósíthatósága, de az egyes évek mutatói közel azonosak a vizsgált időszakban. Ez a nagyjából stabil mozgósíthatósági szint egyébként valamennyi szlovák régió esetében fennáll, ami azt jelenti, hogy az MKP egy nagyjából előre meghatározható tömeget képes a választások alkalmával megszólítani, az urnákhoz vinni. A romániai megyék magyar lakosságának mozgósíthatósága stabilan a legsikeresebb a három szomszédos államban, közülük is kiemelkedik kiegyensúlyozottan pozitív eredményeivel Szatmár, Szilágy és Kolozs megye. A térképekre pillantva szembetűnő, hogy a mozgósíthatóság Erdélyben 2016-ban volt a legsikeresebb, mint ahogy az is, hogy a pandémia idején tartott választás feltehetően a magyar szavazók körében is rekord alacsony részvételt hozott. A térképekről egyértelműen leolvasható a VMSZ egyre

eredményesebb mobilizációja, illetve 2020-as választási sikere, ami különösen a magyar közösség magterületének számító körzetek korábbinál jóval eredményesebb mozgósíthatóságának is köszönhető.

A támogatottság mutatószámainak (10., 11. és 12. ábra) nagyrégiós összevetése megerősíti a pártok általános szerepléséről tett megállapításokat. Az MKP támogatottsága az egyes kerületek magyar közösségein belül messze alulmúlja a potenciális választói bázis nagyságát, ráadásul a legtöbb régióban a támogatottság csökkenő tendenciájú. A Szerémségi körzet is a stabilan alacsony támogatottságú régiók sorát gyarapítja, a Vajdaság többi régiójában azonban a szlovákiai kerületekkel ellentétes trend olvasható le a térképekből, azaz az évek előrehaladtával a VMSZ támogatottsága egyre bővül. Az RMDSZ támogatottsága az erdélyi megyék többségében kiegyensúlyozottan magas, a szavazóbázis

10–12. ábra:

A támogatottság mutatószámainak alakulása Románia, Szerbia és Szlovákia magyarlakta régióiban (2012, 2016, 2020)



tehát stabil, és az értékek alapján szinte lefedi a magyar közösség egészét. A vajdasági régiókkal mutatnak ugyanakkor hasonlóságot a dél-erdélyi megyék (Temes, Hunyad, Fehér, Szeben), amelyekben az RMDSZ támogatottsága trendszerűen elmarad a többi magyar megyében tapasztalt szinttől. Ezekben a térségekben – mivel régóta alacsony mobilizáció a jellemző – nem is várható nagyobb mértékű felzárkózás.

6. Összegzés

A tanulmányban bemutatott eredmények megerősítik, és egységes keretbe foglalják a legjelentősebb határon túli magyar pártok országos és regionális társadalmi támogatottságáról meglévő ismereteinket, s az egyes mutatók értékeinek együttes, valamennyi releváns térségre vonatkozó ábrázolásával még szemléletesebbé teszik az MKP, az RMDSZ és a VMSZ eltérő fejlődési pályáját, támogatottságának területi dinamikáját. Úgy tűnik, az etnikai politizálásnak Szlovákiában nincs jövője. Erre utalhatott már az is, hogy a magyarok jelentős része az MKP-ból kivált, multietnikus Most-Híd szavazójává vált, s onnan lemorzsolódva sem az MKP-hoz (vagy Összefogáshoz, Szövetséghez) tért vissza (HARRACH, 2017), hanem valószínűsíthetően többségi pártokat támogat (RÁKÓCZI, 2020). A magyar szervezetek vezetői sem gondolkodnak azonos módon a képviselő jellegéről – etnikai vagy ideologikus pártként határozza-e meg magát a jelenleg éppen Magyar Szövetség néven működő formáció –, nincsen egységes stratégia, jövőkép (VÁLASZ ONLINE, 2024). Romániában az RMDSZ és az Erdélyi Magyar Szövetség (és korábban az ezt alkotó két párt) közötti megállapodás, amely az erdélyi magyar közösség közéleti ügyeinek összehangolt képviselői érdekében jött létre, biztosítja a magyar szavazóbázis egyben tartását. Ameddig a jelenlegi egyensúly és politikai stratégia fennáll, addig az RMDSZ saját jogú parlamenti részvételét külső tényező nem veszélyezteti, társadalmi támogatottsága pedig kellően stabil, s mozgósító ereje is elég magas szintű ahhoz, hogy a 2024 decemberében esedékes választáson is átlépje az ötszázalékos küszöböt⁴. A VMSZ társadalmi

támogatottságának alakulása jól példázza a választási rendszer jellegének, illetve a szabályok megváltoztatásának hatását, hiszen a párt dél-vajdasági körzetek felé terjeszkedését ez alapozta meg. Bár 2022-es választási eredménye elmarad a kivételes körülmények között megtartott 2020-as voksolás kiugró sikerétől, a VMSZ jövőbeli támogatottsága szempontjából talán még vannak területi tartalékok, mobilizálható társadalmi rétegek. A regionális eredmények visszaigazolják, hogy a mozgósíthatóság és a támogatottság vonatkozásában is meghatározó a magyar közösség térbeli elhelyezkedése, koncentrációja. A kompakt térségekben – a Vajdaság északi részén, Székelyföldön, illetve Erdély jelentős magyar közösségeivel rendelkező északnyugati területein – számíthatnak a magyar pártok legnagyobb arányban a magyar szavazatokra. Ez a megállapítás a szlovákiai régiókra is igaz, bár ott – mivel a kerületi határok a legkevésbé sem feleltethetők meg az etnikai határoknak – egy járási szintű vizsgálat ezt jóval érzékletesebben tudná bemutatni.

A magyar közösség széleskörű támogatásának elnyerése fontos, de nem elégséges feltétele a pártok parlamenti jelenlétének, ahhoz szükséges egy, a képviselői tömeg. Aggodalomra adhat okot, hogy a 2020-as évek elején tartott népszámlálások eredményei már mind alulmúlták a népesség-előreszámítások (PÉTI ET AL., 2021a) legkedvezőtlenebb forgatókönyveinek 2021-re becsült értékeit is. (3. táblázat, lásd következő oldal)

Mindez azt jelenti, hogy ha a népességcsökkenés a jelenlegi ütemben folytatódik, 2051-re a Kárpát-medencei magyarság szempontjából a kiadott prognózisoknál lényegesen kedvezőtlenebb helyzet állhat elő. Pedig az előreszámítások alapján meghatározott népesség, illetve az annál szűkebb potenciális szavazóbázis létszáma is kihívást jelent majd azon szervezetek számára, amelyek akkor a határon túli magyar közösségek képviselői érdekében tevékenykedni kívánnak. A jelenlegi választási rendszerek szabályainak változatlanságával számolva Szlovákiában az etnikai politizálás a jelenlegi, klasszikus formában biztosan véget ér. Romániában és Szerbiában a választási kedvezmények miatt a magyar közösség képviselői hosszútávon is megoldott maradhat a szignifikáns népességcsökkenés ellenére, azonban a pártok politikai és pártrendszerben betöltött szerepe jelentős mértékben marginalizálódhat.

⁴ Az RMDSZ végül 585 397 szavazatot kapott, ami 6,33 százalékos eredmény, s ezzel magabiztosan jutott be a Képviselőházba.

3. táblázat:
A magyar közösségek fő jellemzői Romániában, Szerbiában és Szlovákiában
a 2021/22-es népszámlálások, valamint a 2021-re és 2051-re készített
népesség-előreszámítások eredményei szerint

Terület	magyar közösség létszáma (fő)			magyar közösség aránya (%)		
	valós (2021/22)	becslés 2021-re	becslés 2051-re	valós (2021/22)	becslés 2021-re	becslés 2051-re
Románia	1 002 151	1 090 000 – 1 160 000	640 000 – 900 000	5,3	5,8	5,0
Szerbia	184 442	210 000 – 225 000	110 000 – 157 000	2,8	3,1	2,2
Szlovákia	456 154	470 000 – 485 000	320 000 – 370 000	8,4	8,6	7,0

Megjegyzések:
A közösségek létszámbecslésénél a legkedvezőtlenebb és a legkedvezőbb,
a becsült arányoknál a közbűlső, az ún. alapváltozat szerinti értéket tüntettük fel.

Forrás: Péti et al. (2021a) és a hivatalos népszámlálási adatok alapján saját szerkesztés

Irodalom

Bernauer, Julian és Daniel Bochsler (2011). Electoral Entry and Success of Ethnic Minority Parties in Central and Eastern Europe: A Hierarchical Selection Model. *Electoral Studies*, 30 (4), pp. 738–755. <https://doi.org/10.1016/j.electstud.2011.07.001>

Bodó Barna (2017). Sikert sikerre: parlamenti választások Romániában, 2016. *Kisebbségkutatás*, 26 (1), pp. 58–80.

Brancati, Dawn (2007). The Origins and Strengths of Regional Parties. *British Journal of Political Science*, 38 (1), pp. 135–159. <https://doi.org/10.1017/S0007123408000070>

Chandra, Kanchan (2005). Ethnic Parties and Democratic Stability. *Perspectives on Politics* 3 (3), pp. 235–252. <https://doi.org/10.1017/S1537592705050188>

ChandraKanchan(2011).Whatisanethnicparty?*PartyPolitics*, 17 (2), pp. 151–169. <https://doi.org/10.1177/1354068810391153>

Chandra Kanchan és David Metz (2002). A New Cross-National Database on Ethnic Parties. *Annual Meeting of the Mid-western Political Science Association*, 25 (2), pp. 99–119.

Cox, Gary W. (1987). Electoral equilibrium under alternative voting institutions. *American Journal of Political Science*, 31, pp. 82–108. <https://doi.org/10.2307/2111325>

Gherghina, Sergiu (2014). *Party Organization and Electoral Volatility in Central and Eastern Europe. Enhancing Voter Loyalty*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315752716>

Juberías C. F. (1998) Választási törvényhozás és etnikai kisebbségek Kelet-Európában. *Politikatudományi Szemle*, 7 (2), 61–92.

Harrach Gábor (2016). Etnicitás és pártpreferencia a Felvidéken – Kik alkotják az MKP és a Most–Híd szavazótáborát? *Kisebbségi Szemle*, 1 (2), pp. 29–52.

Harrach Gábor (2017). Szavazói átjárás az MKP és a Most–Híd között. *Kisebbségi Szemle*, 2 (1), pp. 59–78.

Horváth László (2016). Parlamenti, tartományi és helyi önkormányzati választások Szerbiában – megőrizte befolyását a vajdasági magyarság. *Kisebbségi Szemle*, 1 (2), pp. 53–76.

Illyés Gergely (2021). Parlamenti választások Romániában – Ellenzéki pozíciót ért a baloldal meglepetésszerű győzelme. *Kisebbségi Szemle*, 6 (2), pp. 7–28.

Illyés Gergely és Székely István Gergő (2017). Parlamenti választások Romániában – Stabil baloldali többség, megosztott ellenzék. *Kisebbségi Szemle*, 2 (1), pp. 35–58.

Ishiyama, John (2000). Institutions and ethnopolitical conflict in postcommunist politics. *Nationalism and Ethnic Politics*, 6 (3), pp. 51–67. <https://doi.org/10.1080/13537110008428603>

Ishiyama, John (2006). Globalization, political institutions and ethnic assertiveness: an empirical study of thirty-two developing countries. *Ethnopolitics*, 5 (2), pp. 167–182. <https://doi.org/10.1080/17449050600655193>

Ishiyama, John és Brandon Stewart (2019). Organization and the Structure of Opportunities: Understanding the Success of Ethnic Parties in Postcommunist Europe. *Party Politics*, 27 (1), pp. 69–80. <https://doi.g/10.1177/1354068819864089>

Jiglaú, George és Sergiu Gherghina (2011). The divergent paths of the ethnic parties in post-communist transitions. *Transition Studies Review*, 18 (2), pp. 445–457. <https://doi.org/10.1007/s11300-011-0212-4>

Kiss Tamás (2009). Az RMDSZ és az erdélyi magyar választók. Szociológiai vázlat. *Pro Minoritate*, 18 (1), pp. 34–57.

Kiss Tamás, Barna Gergő és Székely István Gergő (2013). A társadalomépítéstől a klientúra-építésig. Az RMDSZ és a magyar választók közötti kapcsolódás átalakulása. *Magyar Kisebbség*, 18 (2), pp. 7–40.

Kiss Tamás, Barna Gergő és Székely István Gergő (2018). Az erdélyi magyarok választói viselkedése 1999 és 2014 között. In Fedinec Csilla, Szarka László és Vizi Balázs (szerk.), *Etnikai pártok Kelet-Közép-Európában*, 1989–2014 (pp. 150–201). Budapest: MTA Etnikai Kisebbségkutató Intézet – MTA Történettudományi Intézet – Gondolat Kiadó.

Koev, Dan (2014). The determinants of ethnic minority party formationand success in Europe. *Unpublished Dissertation*. Urbana Champaign, University of Illinois.

Koev, Dan (2019). Why Ethnic Parties? A New Theory of Ethnic Minority Political Strategy in Europe. *Nations and Nationalism*, 25 (1), pp. 229–297. <https://doi.org/10.1111/nana.12462>

Koev Dan (2021). Ethnic minority party formation and success in Europe. *East European Politics*, 38 (1), pp. 83–100. <https://doi.org/10.1080/21599165.2021.1895116>

Léphaft Áron (2014). Parlamenti választások és magyar választói mobilizáció a vajdasági magyar többségű közösségekben. In Reményi Péter (szerk.), *Állam- és nemzetépítés a Nyugat-Balkánon* (pp. 63–78). Pécs: IDResearch Kft., Publikon.

Léphaft Áron (2021). Választási mérnökösködés és magyar érdekképviselet Szerbiában (1990–2000). *Kisebbségi Szemle*, 6 (3), pp. 73–111.

Lublin, David (2014). *Minority Rules: Electoral Systems, Decentralization, and Ethnoregional Party Success*. Oxford: Oxford University Press.<https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199948826.001.0001>

Molnár Csongor (2021). Választások a járvány idején: Parlamenti, tartományi és helyi önkormányzati választások Szerbiában. *Kisebbségi Szemle*, 6 (1), pp. 73–96.

Mudde, Cas (2007). *Populist Radical Right Parties in Europe*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511492037>

Müller-Rommel, Ferdinand (1998). Ethnoregionalist Parties in Western Europe. Theoretical Considommelerations and Framework of Ananlysis. In De Winter, Lieven, Huri Türsan (szerk.), *Regionalist Parties in Western Europe* (pp. 17–27). London–New York: Routledge–ECPR Studies in European Political Science.

Ördögh Tibor (2016). *Divide et impera: A határon túli magyar pártok megosztottsága*. In Garaczi Imre (szerk), *A fenn tarthatóság perspektívái a Kárpát-medencében. Multidiszciplináris vizsgálatok* (pp. 301–319). Veszprém: Veszprémi Humán Tudományokért Alapítvány.

Péti Márton, Szabó Balázs, Schwarcz Györgyi és Csécsi Dávid (2019). A szomszédos országokból Magyarországra áttelepült népesség demográfiai es gazdasági hatásai, területi mintázata. *Annales 2018. Kárpát-haza Évkönyv*, 5. (pp. 163–172). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Péti Márton, Pakot Levente, Megyesi Zoltán és Szabó Balázs (2021a). A Kárpát-medencei magyarság népesség-előreszámítása, 2011–2051. In: *Annales 2020. Kárpát-haza Évkönyv*, 7. (pp. 64–96). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet. <https://doi.org/10.21543/Dem.63.4.1>

Péti Márton, Szabó Laura, Obádovics Csilla, Szabó Balázs és Csécsi Dávid (2021b). Analyzing Ethnocentric Immigration through the Case of Hungary – Demographic Effects of Immigration from Neighboring Countries to Hungary. *Journal of Ethnic and Cultural Studies*, 8(4), 128–153. <https://doi.org/10.29333/ejecs/857>

Rákóczi Krisztián (2020). Parlamenti választások Szlovákiában – képviselet nélkül maradtak a magyarok. *Kisebbségi Szemle*, 5 (1), pp. 67–86.

Ravasz Ábel (2013). Szlovákiai magyarok mint választók, 2009–2013. *Magyar Kisebbség*, 18 (2), pp. 41–68.

Szász Alpár Zoltán (2006). A magyar kisebbséget képviselő pártok választási sikeressége (1990–2004). *Erdélyi Múzeum*, 68 (1–2), pp. 14–52.

Székely István Gergő (é.n.). Választási eredmények. Etnikai szavazás, etnikai pártok. <https://lexikon.adatbank.ro/mobil/tarsadalomismeret/szocikk.php?id=25>
Válasz Online (2024). „Az irány: az iránytalanság” – halál-tusáját vívja a felvidéki magyar politika. <https://www.valasz-online.hu/2024/07/09/szlovakia-magyar-sag-valasztas-szo-vetseg-mozes-szabolcs-berenyi-jozsef-orosz-ors-gyimesi-gyorgy-politika/> 2024.07.09.

Források

- Románia
- Nemzeti Statisztikai Intézet (Institutul Național de Statistică)
 - <https://insse.ro> (népszámlálások)
 - Állandó Választási Hatóság (Autoritatea Electorală Permanentă)
 - <https://www.roaep.ro> (választások)
- Szerbia
- Szerb Köztársasági Statisztikai Intézete (Republički zavod za statistiku Srbije)

Waller, Michael (1995). Adaptation of the former communist parties of East Central Europe: A case of Democratization? *Party Politics*, 1 (4), pp. 373–390. <https://doi.org/10.1177/1354068895001004003>

- <https://www.stat.gov.rs/sr-latn/oblasti/popis/> (népszámlálások)
 - [https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/oblasti/izbori\(vlasztasok\)](https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/oblasti/izbori(vlasztasok))
- Szlovákia
- A Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala (Štatistický úrad Slovenskej republiky)
 - <https://slovak.statistics.sk> (népszámlálások)
 - <https://volby.statistics.sk/> (választások)

PÁSZTÓ VIVIEN

Társadalmi-gazdasági helyzetkép a Kárpát-medencéből: A szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének elemzése

1. Bevezető

A Kárpát-medencében végzett kutatások fókuszba kulturális, regionális, demográfiai és oktatásügyi problémák feltárására irányul. A szakirodalom azt mutatja, hogy a határon túli magyarság társadalmi-gazdasági problémáinak feltérképezése legtöbb esetben elméleti síkon kerül bemutatásra, a mennyiségi adatok hiányoznak. Közel húsz év távlatában született néhány nagy volumenű kutatás, többek között a *Mozaik* (2001), a *GeneZYs* (2015), illetve a *Magyar Ifjúság Kutatás* (2016), amelyek megkísérelték felmérni a Kárpát-medencében élő magyarságra vonatkozó társadalmi-gazdasági aspektusokat. Ezen kutatások leginkább a Kárpát-medencében elterülő négy nagy külhoni régió (Erdély, Felvidék, Vajdaság, Kárpátalja) helyzetének bemutatására koncentrálnak. Annak tudatában, hogy számos szociológus, néprajzkutató, művelődés-, és irodalomtörténész, illetve kutató szakember érdeklődését felkeltette a téma, még mindig adott a terep hiánypótló kutatások elvégzésére a témakör kapcsán. Jelen tanulmány társadalmi-gazdasági helyzetképet kíván nyújtani a Szlovákiában (Felvidéken) élő magyarságról. A tanulmány szekunder kutatáson alapul, a kutatás módszertani bázisát a témakört taglaló szakirodalom feltárása, valamint az elérhető statisztikai, mennyiségi adatok elemzése adja. A statisztikai adatok forrása a 2021-es népszámlálási adatok. Jelen szekunder kutatás korlátozza a felvidéki magyarságra vonatkozó

aktuális gazdasági adatok elérhetősége, illetve a meglévő népszámlálási források sem térnek ki kifejezetten a magyarságot érintő társadalmi és gazdasági adatok bemutatására.

2. Elméleti keretek a Kárpát-medencéből

A Kárpát-medencében végzett kutatások zöme társadalomstatistikai, azaz etnikai központú és területi statisztikai központú előzményekre koncentrálnak. Társadalomstatistikai szempontból a meglévő kutatások jelentős része szociológiai indíttatású, amelyek munkaerőpiaci jellemzők és iskolai végzettség alapján vizsgálják a problémát. A kutatók jellemzően egy adott ország jelentős magyar lélekszámmal rendelkező térségét vizsgálják népszámlálási adatok mentén. A területi statisztikai fókuszú megközelítés alapján a kutatók a társadalom-, és gazdaságstatistikai adatok elemzését célozzák meg (BORBÉLY ET AL., 2022). A Kárpát-medencében lévő magyarlakta települések jelentős hányada az anyaországon kívül fekszik. A Kárpát-medencei magyarságról készülő felmérések és kutatások elvégzése országos szinten komplex feladatnak bizonyul. A népszámlálási módszerek sokfélesége miatt a nemzetiségi és anyanyelvi adatok torzulnak, egyre nehezebb kizárólag statisztikai adatokra támaszkodni. Hiánypótló felméréseknek és kutatásoknak ad teret a Kárpát-medencében anyaországon

kívül élő magyarság és magyarlakta térségek társadalmi-gazdasági helyzetének vizsgálata (PÉTI ET AL., 2020; PAPP Z., 2012). A meglévő szakirodalom taglalja, hogy a határon túli magyarság társadalmi megítélése során mérvadó szempont a területi elhelyezkedés. Azon régiók, ahol a magyarság többségben van, még hangsúlyosabb szerepet töltenek be a fejlődési ütem gyorsasága és a magyarság fennmaradása szempontjából (BORBÉLY, 2020). A Kárpát-medence magyarlakta régióinak társadalmi-gazdasági helyzetét és fejlődési ütemét jelentős mértékben határozza meg a külső környezet (globalizáció, gazdasági és egészségügyi válságok stb.). Az Európai Unióhoz való csatlakozás hatással van az egyes országok fejlődési lehetőségeire. Biztosított többek között a közös piachoz és támogatásokhoz való hozzáférés, illetve a gazdasági reformok pozitív következményei tapasztalhatók. Az EU-hoz nem tartozó országok (Szerbia, Ukrajna) gazdasági fejlettségi szintje nem haladja meg az uniós átlagot, aminek számos oka van (rendszer váltás, geopolitikai konfliktusok stb.). (LÖCSEI ET AL., 2021). Egy adott régió fejlődési tendenciáját meghatározza, hogy mely országhoz tartozik. Az egyes térségek közötti társadalmi-gazdasági különbségek az országos folyamatok szerint alakulnak, az egyes kormányok gazdaság-, és geopolitikai tevékenységétől függenek. A Kárpát-medence magyarlakta régióinak gazdasági fejlődése a 2010-es években következett be. A határon túli magyarság csekély százaléka él gyorsan fejlődő területen. Kárpátalja és a Vajdaság számára Kárpát-medencei és uniós viszonylatban sem sikerült a felzárkózás a többi országhoz viszonyítva. Az utóbbi időben a koronavírus-járványt követően Kárpátalját az orosz-ukrán fegyveres invázió hátráltatja. (Uo.).

A kisebbségben élő magyar közösségekre a szociodemográfia és létszám tekintetében is más jellemzők vonatkoznak. Az ide tartozó térségeket méret szerint két csoportba lehet besorolni. A nagyobb magyar közösségekhez tartozik Felvidék (Szlovákia), Erdély (Románia), Kárpátalja (Ukrajna) és Vajdaság (Szerbia). A kisebb magyar közösségek csoportját az ausztriai, horvátországi és szlovéniai magyar közösségek csoportja alkotja. A magyar közösségek között geológiai, strukturális és nyelvhasználati eltérések is érzékelhetők (PAPP Z., 2012). Ausztria területén, Burgenlandban élő őshonos őrvideki magyarság erősen megfogyatkozott az évek során. Horvátországban és Szlovéniában ugyancsak

egyre kevesebb a magukat magyar nemzetiségűnek vallók száma. Romániában Erdély és a Partium térségében él a legtöbb külföldi magyar. Az egymilliót is meghaladó magyar közösség Székelyföldön és a magyar határ mentén összpontosul. Szlovákiában él a Kárpát-medencei magyarság második legnagyobb határon túli magyar lakossága. Az országban élő magyarok többsége a magyar határ mentén él. Jelentős arányban magyarok által lakott területnek számít Csallóköz, Rév-Komárom és Párkány térsége, valamint Fülek és Rozsnyó térsége. Ukrajnában élő magyarság a magyar határ közelében él. Több mint két évtizede nem volt népszámlálás az országban. Ennek ellenére előrevetíthető, hogy a magyarság csökkent, legfőképp az emigráció miatt. Szerbiában a Vajdaságban élő magyarság elszórtan és tömbbe rendeződve is megtalálható (KOVÁCS-ROVÁCS, 2021).

Csata, Schwarz, Péti és Borbély (2021) tanulmányukban szociológiai kutatást végeztek 2018 és 2019 között a Kárpát-medencében élő magyarok életminőségével kapcsolatban. Kérdőíves elemzésükből kiderül, hogy a felvidéki és erdélyi magyarok körében a munkanélküliség magasabb az országos átlagnál, viszont a kárpátaljai és vajdasági magyarok körében a háztartásbéli aránya rendkívül magas, ami rejtett munkanélküliségre utal. Továbbá a felmérés alapján kimutatható, hogy Kárpátalján és Vajdaságban a jövedelmi szint a legalacsonyabb, míg az anyaországi és felvidéki magyarok jövedelmi szintje a legmagasabb. A szerzők a gazdasági helyzet felmérésén túl, a társadalmi helyzet feltárására is hangsúlyt fektettek. A felsőoktatásban végzettséget szerző külföldi magyarok aránya Erdélyben és Felvidéken a legmagasabb. Alap-, és középfokú végzettséggel rendelkezők aránya változatosabb az egyes régiók között. Továbbá a vizsgálatból kiderül, hogy a kárpátaljai magyarok beszélnek legkevésbé a többségi nyelvet, vagyis az ukránt.

3. Általánosságban, társadalmi-gazdasági tekintetben Felvidékről

A szlovákiai magyarságot érintő kutatások jelentős százaléka a szociológiai és demográfiai, illetve nyelvhasználati kérdéskörre koncentrált. Ezen kívül etnográfiai,

regionális politikai és gazdasági jellegű kutatások is megjelentek. A szlovákiai magyarság jellemzően a határ menti területeken és bizonyos földrajzi régiókban él, ebből kifolyólag a felmérések nem országos szinten történnek, hanem ezen területekre fókuszálva. Szlovákia déli térségében lakik a legtöbb magyar nemzetiségű lakos. Szlovákiában közel 506 olyan település van, ahol a magyarság aránya megüti a 10 %-ot (HORBULÁK-DEMETER, 2022). Szlovákiában a komáromi járásban (63,8%) és a dunaszerdahelyi járásban (75%) él a legtöbb magyar nemzetiségű polgár. A 90-es években a dél-szlovákiai (felvidéki) térség fejlett területnek számított az egy főre jutó GDP alapján. Napjainkban Csallóköz (Pozsony vonzáskörzete miatt) kivételével az elmaradás jellemző ezen térségre. A régióba kevesebb állami és uniós támogatás érkezik, a nagyvállalatok terjeszkedése elmarad, valamint a közlekedési feltételek is rosszabbak. A határmentiiséget kihasználva a magyar lakosok többször vesznek igénybe magyarországi szolgáltatást, illetve anyaországi felsőoktatási intézmény mellett döntenek (MOLNÁR ET AL., 2020). Etnodemográfiai tekintetben 2001 és 2011 között a felvidéki szórványmagyarság mintegy negyedével, a tömbmagyarság 8%-kal csökkent. A 2001-es népszámlálási adatok alapján 520 528-an, a 2011-es népszámlálási adatok alapján 458 467-en vallották magukat magyar nemzetiségűnek. A magyarok lélekszáma Komárom és Dunaszerdahely városában is lecsökkent. A felvidéki magyarság fogyásának oka leginkább a vegyes házasságokból következő asszimiláció, illetve a természetes fogyás. A felvidéki magyarság Szlovákiát és Felvidéket is szinte azonos arányban azonosítja szülőföldjeként. Amennyiben társadalmi-gazdasági szintű elemzést kívánunk végezni a határon túli magyarságot vizsgálva, korrekt eredményekkel szolgálhatunk, ha a magyarság által többségben lakott régiókra fókuszálunk. Általánosságban elmondható viszont, hogy az ilyen és hasonló jellegű kutatásokból hiány van. A területileg differenciált kutatások száma kevés, annak ellenére, hogy szükség lenne rájuk (BODÓ, 2020; MÁTÉ, 2021).

A Kárpát-medencében számos kutatás készült a nemzeti azonosságtudat témakörében. Ilyen volt az 1999-es kérdőíves felmérés a szlovákiai 18 feletti felnőttek körében. A minta 800 főből állt, a felmérés célja a szlovákiai magyarság azonosságtudatának vizsgálata volt.

Továbbá a Kárpát Panel felmérés 2007-ben és 2010-ben valósult meg, a Kárpát-medencében élő magyarság társadalmi és gazdasági aspektusainak vizsgálata céljából (TÖZSÉR, 2020).

A 2021-es népszámlálási adatok szerint 422 065 magyar nemzetiségű állampolgár él Szlovákiában. Ezen népszámlálás kapcsán már biztosították a második nemzetiség megjelölésének lehetőségét is, így további 34 089 állampolgár vallott magyarságáról. Ezen személyek kettős azonosságtudattal rendelkeznek (HORBULÁK-DEMETER, 2022). Az 1. táblázatot a Szlovák Köztársaságban élő, magyar nemzetiséggel rendelkező lakosok számát mutatja be az összes kerület lebontásában. Ahogy a szakirodalom is alátámasztja, úgy a 2021-es népszámlálási adatok is bebizonyítják, hogy a legtöbb magyar nemzetiségű polgár a nyitrai (22,31%) és a nagyszombati (20,46%) kerületben él.

1. táblázat:
Lakosok száma magyar nemzetiség szerint
a Szlovák Köztársaság összes régiójában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Nyitrai kerület	151 213	22,31%
Nagyszombati kerület	115 831	20,46%
Kassai kerület	66 210	8,46%
Besztercebányai kerület	65 865	10,53%
Pozsonyi kerület	20 657	2,87%
Trencsényi kerület	841	0,15%
Eperjesi kerület	809	0,10%
Zsolnai kerület	639	0,09%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A 2. táblázat (lásd következő oldal) a nyitrai kerület összes járásának lebontásában mutatja be a magukat magyar nemzetiségűnek vallók arányát. A magyar lélekszám a komáromi járásban (61,58%) a legnagyobb, amit az érsekújvári (31,89%), a lévai (21,16%) és a vágsellyei (27,94%) járasok követnek. A nyitrai járásban mindössze 4,13% volt a magukat magyarnak vallók aránya, az aranyosmaróti és nagytapolcsányi járasokban a magyar polgárok száma nem éri el az 1%-ot sem.

2. táblázat:
Lakosok száma nemzetiség szerint
a Nyitrai régió összes járásában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Komáromi járás	62 166	61,58%
Érsekújvári járás	44 066	31,89%
Lévai járás	23 372	21,16%
Vágsellyei járás	14 385	27,94%
Nyitrai járás	6 798	4,13%
Aranyosmaróti járás	317	0,77%
Nagytapolcsányi járás	109	0,15%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A 3. táblázat a nagyszombati régióban élő magyarok arányát mutatja be az összes járás lebontásában. Alátámasztva a szakirodalmat, a 2021-es népszámlálási adatok is azt mutatják, hogy a dunaszerdahelyi járásban (68,65%) él a legtöbb a magyar nemcsak a nagyszombati kerületben, hanem országos szinten vizsgálva is. Továbbá a galántai járásban 31,1% a magyar nemzetiségűek aránya, azonban az összes többi járásban még csak meg sem közelíti az 1%-ot a magukat magyarnak vallók.

3. táblázat:
Lakosok száma nemzetiség szerint
a Nagyszombati régió összes kerületében
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Dunaszerdahelyi járás	85 586	68,65%
Galántai járás	29 582	31,1%
Nagyszombati járás	322	0,24%
Pöstyéni járás	132	0,21%
Galgóci járás	74	0,17%
Szenicei járás	72	0,12%
Szokolcai járás	63	0,13%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

4. Témakörben megjelent tanulmányok
felvidéki vonatkozásban

A Magyar Ifjúság Kutatás 2016 az ifjúsággal foglalkozó kutatások legaktuálisabb kutatássorozata, amelybe az anyaországi fiatalság mellett, a Kárpát-medencében élő jelentős magyarsággal rendelkező régiók fiatalsága is bekerült. A határon túli magyar társadalmak előrege-
dési tendenciája magas. A nagyobb etnikai csoportba való beolvadás, a fiatalok identitásukkal kapcsolatos döntései, a megemelkedett kivándorlási arány, illetve a vegyes házasság intézménye kihívások elé állítják a kisebbségi nemzetek túlélési képességét. Az etnikailag homogén párkapcsolatban élők aránya Felvidéken (70%) a legalacsonyabb. A 2016-os kutatásból az is kiderül, hogy a felvidéki fiatalok házasságkötési hajlandósága összefüggésbe hozható az alacsony iskolai végzettséggel. (Kiss-Kozma, 2019; PAPP Z. VITA, 2018). A 2000-es évek elején Szlovákiában nemzetiségtől függetlenül csökkent a fertilitási ráta. A szlovák és magyar nemzetiségű nők között nincsenek áthidalhatatlan különbségek a gyermekvállalás szempontjából, azonban jellemzően a magyar nők korábban vállalnak gyermeket, de még így is a gyermekvállalási hajlandóság csökkenő tendenciát mutat. A szlovákiai magyar fiatalság körében leginkább az élettársi kapcsolat jellemző, a házasságot kötők száma csökken, ezzel párhuzamosan az egyedülállók aránya nő (VITA-GEAMBASU, 2022).

Székel (2018) tanulmányában kifejti, hogy a 2001 és 2016-os külföldi magyar ifjúsággal foglalkozó kutatások alapján a kétgyermekes családmódellet a szlovákiai magyar fiatalok mindössze 45%-a, illetve a gyermek nélküli életformát 10%-a preferálja. A 2016-os adatok szerint, az oktatási rendszerben szereplő külföldi magyar fiatalok aránya Szlovákiában a legalacsonyabb (33%), a munkaerőpiacon aktívan jelenlévő magyar fiatalság itt a legmagasabb (54%). A felvidéki magyar fiatalok körében tapasztalható a legintenzívebb asszimiláció, ami identitásváltoztatásra utal. A 2001-es adatok szerint a felvidéki fiatalság 95%-a, 2016-ban csak 77%-a vallotta magát magyarnak. A 2016-os adatok azt mutatják, hogy a felvidéki magyar fiatalok legnagyobb problémája az anyagi bizonytalanság, az életcélok hiánya és a munkanélküliség. Mrva (2019) tanulmányában a felvidéki magyar fiatalság problémáit elemzi. A Fórum Intézet (2012) kutatásából begyűjtött

adatok alapján konstataálta, hogy a szlovákiai magyar fiatalokat a munkanélküliség és adott szakterületen való elhelyezkedés nyugtalanítja leginkább.

Gábrity Molnár és Morvai (2018) tanulmányukban a fiatalságot érintő alapvető problémákat veszik górcső alá. A 2016-os ifjúságkutatás 1000 fős felvidéki mintaelemszámot tett ki. A felvidéki fiatalság nagyon (15%), vagy inkább kedvezőtlennek (33%) tekinti elhelyezkedési lehetőségeit lakóhelyén és a környéken. A tanulási és képzési lehetőségek kapcsán a felvidéki fiatalok 69%-ban voltak elégedettek. A személyes élettervek megvalósítási esélyeivel, a jövőbeli kilátásokkal és az életfeltételekkel elégedettek, vagy inkább elégedettek a felvidéki fiatalok. Bokányi, Gyorgyovich és Pillók (2018) tanulmányukban kimutatták, hogy a felvidéki magyar fiatalok tervei között szerepel legkevésbé a külföldi és az anyaországi munkavállalás lehetősége. A felvidéki fiatalok jelentős százalékát (90%) a jobb megélhetés reménye csábítaná külföldre, illetve az otthoni kilátástalanság és lehetőségek hiánya. Ezen döntést leginkább a családhoz, barátokhoz és a szülőhazához való ragaszkodás befolyásolja.

Péti, Csata, Schwarz és Borbély (2021) tanulmányukban az anyaország és a határon túli magyar közösségek társadalmi és gazdasági helyzetképét kívánták bemutatni, amihez a Nemzetstratégiai Kutatóintézet által lefolytatott kutatási eredményeket használták fel. A Nemzetstratégiai Kutatóintézet egyik legfőbb célja egy egységes adatbázis létrehozása, ami a Kárpát-medencében élő magyarság társadalmi és gazdasági helyzetéről nyújt információkat. A gazdasági mutatók vizsgálata szempontjából, a felvidéki magyarság körében a munkanélküliségi ráta nem sokkal magasabb, mint az anyaországban. Szlovákiában élő magyarság körében a magánvállalkozók aránya meglepően magas, 18,2%. A legmagasabb átlagbér (euróban értendő) a felvidéki magyarságot érinti, ami meghaladja a magyarországi átlagot is. Az egy főre jutó jövedelem egy átlagos felvidéki magyar háztartásban 475 euró/fő/hó. Továbbá a tanulmányból az is kiderül, hogy az anyaországhoz képest a határon túli magyarság eltérő élet-helyzetben van. A gazdasági mutatók alakulásának értelmében több esetben a felvidéki magyarság jobb eredményt produkál, mint Magyarország.

Csata (2017) tanulmányában a külföldi magyar fiatalság munkaerőpiaci és jövedelmi helyzetét vizsgálja, a GeneZYs 2015-ös felméréséből származó adatok

mentén. A gazdasági szempontokat elemezve döb-benetes eltérések mutathatók ki a külföldi magyar tér-ségek kapcsán. Összehasonlításképp a Mozaik 2001 kutatással a felvidéki fiatalok jellemzően a korai munka-vállalás helyett, a továbbtanulás lehetőségét választják. A GeneZYs (2015) felméréséből kiderül, hogy a felvidéki magyar fiatalság 41%-a alkalmazotti pozícióban van, 6,9%-a magánvállalkozóként tevékenykedik, 2,7%-a alkalmi munkákból él, 0,8%-a háztartásbeli, 6%-a mun-kanélküli, 3%-a gyeken van és 9,5%-a bizonytalan hely-zetben van. A Mozaik (2001) felméréséhez képest, a munkanélküliek és a bizonytalan helyzetben lévő fia-tal magyarok aránya jelentősen csökkent 2015-re.

Szlovákiában a magyarok régiók között vannak kevésbé fejlett és fejlett régiók is. A keleti régióban élő magyarságot sújtja a munkanélküliség leginkább. A nyugati régióban élő magyarság van a legkedvezőbb gazdasági helyzetben. A fővároshoz közeli települések fejlődési pályája felfelé ívelő, azonban a magyar nem-zetiség kárára van (PÉTI ET AL., 2015).

A 4. Táblázat a 2021-es népszámlálási adatok segít-ségével mutatja be a Szlovák Köztársaság összes régió-jában a foglalkoztatás alakulását. A legtöbb állampolgárt a pozsonyi kerület foglalkoztatja, ami 318 939 főt jelent. Egymást követve, hasonlóan magas foglalkoztatási lét-számot produkál az eperjesi, a zsolnai, a kassai és a nyitrai kerület is.

4. táblázat:
Lakosok száma foglalkoztatás szerint
a Szlovák Köztársaság összes régiójában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Százalékban kifejezve
Pozsonyi kerület	318 939
Eperjesi kerület	288 464
Zsolnai kerület	286 304
Kassai kerület	280 262
Nyitrai kerület	280 148
Trencsényi kerület	252 019
Nagyszombati kerület	245 427
Besztercebányai kerület	241 271

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

Továbbiakban az egyes táblázatok a legnagyobb magyar lélekszámmal rendelkező régiók járásainak bemutatására koncentrálnak. Az 5. táblázat a nyitrai régió összes járására kivetítve mutatja be a foglalkoztatás alakulását a 2021-es népszámlálási adatok alapján. A legtöbb foglalkoztatott a nyitrai járásban (71 139 fő) található, míg a legkevesebb polgárt az aranyosmaróti járás (16 475 fő) foglalkoztatja.

5. táblázat:
Lakosok száma foglalkoztatás szerint
a Nyitrai régió összes járásában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Százalékban kifejezve
Nyitrai járás	71 139
Érsekújvári járás	57 095
Lévai járás	42 145
Komáromi járás	40 635
Nagytapolcsányi járás	30 849
Vágsellyei járás	21 810
Aranyosmaróti járás	16 475

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A 6. táblázat a nagyszombati régió összes járásában számszerűsíti a foglalkoztatást. A nagyszombati (57 535 fő) és a dunaszerdahelyi járásokban (53 340 fő)

6. táblázat:
Lakosok száma foglalkoztatás szerint
a Nagyszombati régió összes járásában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Dunaszerdahelyi járás	85 586	68,65%
Galántai járás	29 582	31,1%
Nagyszombati járás	322	0,24%
Pöstyéni járás	132	0,21%
Galgóci járás	74	0,17%
Szenicei járás	72	0,12%
Szokolcai járás	63	0,13%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

a legmagasabb a foglalkoztatás. A szokolcai (21 134 fő) és a galgóci járásokban (19 287 fő) a legalacsonyabb a foglalkoztatás.

Szlovákia gazdaságát 99,9%-ban kis-, és középvállalkozás alkotja (Mura et al., 2022). A szakirodalom szerint a szlovákiai magyarság körében is népszerű egyéni vállalkozó lenni. A 7–8. táblázat a nyitrai és a nagyszombati régiók járásában mutatja be az egyéni vállalkozók és az alkalmazottak százalékos megoszlását. A nyitrai régióban a legtöbb egyéni vállalkozó a nyitrai (10 905 fő) és az érsekújvári járásban (8 014 fő) található. A 61,58%-ban magyar nemzetiségű lakossal rendelkező komáromi járásban az egyéni vállalkozók aránya 14,51%.

7. táblázat:
Lakosok száma nemzetiség szerint
a Nyitrai régió összes járásában
2021. január 1-jén

Foglalkoztatás	Egyéni vállalkozó		Alkalmazott	
	Szám	%	Szám	%
Komáromi járás	6 925	14,51	36 771	77,05
Érsekújvári járás	8 014	12,39	51 739	79,09
Lévai járás	7 948	15,81	38 312	76,22
Vágsellyei járás	3 248	12,94	20 400	81,27
Nyitrai járás	10 905	13,25	66 059	80,25
Aranyosmaróti járás	3 022	15,45	15 166	77,54
Nagytapolcsányi járás	4 298	12,18	28 429	80,60

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A nagyszombati régióban, a 68,65%-ban magyar nemzetiségű lakossal rendelkező dunaszerdahelyi járásban van a legtöbb egyéni vállalkozó, ami 14,76%-ot tesz ki. A két magyar többségű járás között az egyéni vállalkozás szempontjából alig figyelhető meg kétszázadnyi különbség.

A 9. táblázat a családi állapot szerint sorolja be a Szlovák Köztársaság lakosságát. A legtöbb hajadon/nőtlen polgár a besztercebányai kerületben (45,15%), a legtöbb férjezett/nős polgár az eperjesi kerületben (42,38%) él, a legtöbb elvált polgár a pozsonyi kerület (9,57%) lakosa, a legtöbb özvegy a nyitrai kerület (8,12%) polgára.

8. táblázat:
Lakosok száma foglalkoztatás szerint
a Nagyszombati régió összes járásában
2021. január 1-jén

Foglalkoztatás	Egyéni vállalkozó		Alkalmazott	
	Szám	%	Szám	%
Dunaszerdahelyi járás	9 290	14,76	49 443	78,56
Nagyszombati járás	8 558	12,87	53 887	81,05
Galántai járás	6 609	13,81	38 349	80,14
Pöstyéni járás	3 779	12,22	24 673	79,75
Szenicei járás	3 266	11,14	23 925	81,6
Szokolcai járás	2 453	10,36	19 446	82,11
Galgóci járás	2 308	10,65	18 175	83,88

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

5. Magyar nyelvhasználat és oktatás
Felvidéken

Egy adott országon belül a nemzeti kisebbségek fennmaradásának kulcsa az anyanyelvhasználat és az anyanyelven történő oktatás biztosítása (VARGA, 2003). A külföldi magyarok magyarságuk megővése,

közösségeik tovább élése és gyarapodása érdekében alapvető küldetésének számít az anyanyelv használata és ápolása. A történelem során a magyar nyelvnek különféle nyelvpolitikai státusa volt. A nyelvi jogok az alapvető és globális emberi jogok központi része (LÁNCOS, 2009). A Kárpát-medencében a magyar nyelv egyik térségben sincs azonos státusban az államnyelvvél. A magyar nyelv veszélyeztetettségét semmilyen kimutatás nem tudja igazolni, azonban lokális, vagy regionális tekintetben ez nem feltétlenül mondható el (BARTHA, 2003). Szlovákiában is az államnyelv a többségi nyelv, a kisebbségi nyelvhasználat jogi keretek között szabályozott (SZABÓ, 2013). A nyelvhasználatra irányuló jogok nyelvi szinten alapot képeznek a lakosság közhatalmi viszonyához. Számos civil kezdeményezés és szerveződés megalakult az elmúlt tíz évben, céljuk többek között a kétnyelvűség és a hivatali magyar nyelvhasználat jogának biztosítása (VASS, 2013). Magyarország és Szlovákia közötti határvonal mentén alakult ki az intenzív magyar kisebbségi közösség (Felvidék). Néprajzi megközelítésben a Szlovákiában élő magyar lakosság három régióra és hét tájegységre osztható. A Kárpát-medencében élő magyarság azonosságtudatának alapja a nyelv, ami a Felvidéken élő magyarságra is igaz (PÉNTÉK, 2007). A szlovákiai magyarok létszámban és hatalmi-politikai szempontból is, kisebbségi közösséget alkotva kétnyelvűségben élnek (ERDÉLYI, 2015). Az itt élő magyarok

9. táblázat:
Lakosok száma családi állapot szerint a Szlovák Köztársaság összes régiójában
2021. január 1-jén

Családi állapot	Hajadon/Nőtlen	Férjezett/Nős	Elvált	Özvegy	Nem egállapított
Nyitrai kerület	9 290	14,76	49 443	78,56	0,41%
Nagyszombati kerület	8 558	12,87	53 887	81,05	0,46%
Kassai kerület	6 609	13,81	38 349	80,14	0,26%
Besztercebányai kerület	3 779	12,22	24 673	79,75	0,20%
Pozsonyi kerület	3 266	11,14	23 925	81,60	1,07%
Trencséni kerület	2 453	10,36	19 446	82,11	0,25%
Eperjesi kerület	2 453	10,36	19 446	82,11	0,12%
Zsolnai kerület	2 308	10,65	18 175	83,88	0,17%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

nyelvhasználata az általános magyar nyelvhasználattól eltér, ugyanis a többségi nyelv (szlovák) hatására más nyelvi elemeket alkalmaznak, vagy a magyar nyelvi elemekhez más jelentést rendelnek (KOVÁCS, 2021). Veres és Ruff (2018) tanulmányukban a 2016-os ifjúság-kutatásból származó adatokat elemezve rávilágítanak arra, hogy a Szlovákiában élő magyar fiatalok 71%-a úgy véli, hogy az ott élő magyarok a szlovák nemzet (többségi nemzet) részét is képezik, illetve 69%-a szerint a magyar nemzet részét képezik. A kutatásban szereplő fiatalok többsége (46%) elsődleges hazájának Szlovákiát tekinti, a Felvidéket 9%-os arányban jelölték meg. A szlovákiai magyar fiatalság alkalmazza legintenzívebben a magyar és a szlovák nyelvet párhuzamosan. A fiatalok többsége (66%) családi környezetben és baráti környezetben (50%) használja anyanyelvét, az államnyelvet leggyakrabban hivatali ügyintézés (47%) során alkalmazza.

A 10. táblázat a Szlovákiában élő magyar anyanyelvű lakosok számát és százalékos megoszlását mutatja be a 2021-es népszámlálási adatok felhasználásában. A legtöbb magyar anyanyelvű polgár a nyitrai (23,8%) és a nagyszombati (21,18%) kerületben él. A magyar anyanyelvűek aránya a trencsényi (0,18%), az eperjesi (0,13%) és a zsolnai (0,11%) kerületben nem éri el az 1%-ot sem.

10. táblázat:
Lakosok száma anyanyelv szerint
a Szlovák Köztársaság összes régiójában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Nyitrai kerület	161 343	23,80%
Nagyszombati kerület	119 866	21,18%
Kassai kerület	80 926	10,35%
Besztercebányai kerület	75 861	12,13%
Pozsonyi kerület	21 319	2,96%
Trencsényi kerület	1044	0,18%
Eperjesi kerület	1037	0,13%
Zsolnai kerület	779	0,11%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A 11–12. táblázat a két legnagyobb magyar lélekszámmal rendelkező régió (nyitrai és nagyszombati) járásait mutatja be a magyar anyanyelv szempontjából. A nyitrai régióban a legtöbb magyar anyanyelvű polgár a komáromi járás lakosa, ami százalékban kifejezve 65,71%.

11. táblázat:
Lakosok száma anyanyelv szerint
a Nyitrai régió összes járásában
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Komáromi járás	66 339	65,71%
Érsekújvári járás	47 011	34,02%
Lévai járás	25 134	22,75%
Vágsellyei járás	14 886	28,92%
Nyitrai járás	7513	4,56%
Aranyosmaróti járás	329	0,80%
Nagyatpolcsányi járás	131	0,18%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A nagyszombati régióban a legtöbb magyar anyanyelvű polgár a dunaszerdahelyi járás lakosa, ami százalékban megjelenítve 71,22%.

12. táblázat:
Lakosok száma anyanyelv szerint
a Nagyszombati r égió összes kerületében
2021. január 1-jén

Magyar nemzetiségű polgárok	Számmal kifejezve	Százalékban kifejezve
Dunaszerdahelyi járás	88 795	71,22%
Galántai járás	30 324	31,88%
Nagyszombati járás	354	0,27%
Póstyéni járás	147	0,23%
Galgóci járás	80	0,18%
Szenicei járás	89	0,15%
Szokolcai járás	77	0,16%

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

A folyamatosan romló demográfiai folyamatok hatással vannak a régió magyarságának oktatási helyzetére is. A két népszámlálás között eltelt tíz évben az országos átlagot szem előtt tartva, a magyar nemzeti-ségű tanulók aránya 24%-kal, a magyar tanítási nyelvű tanintézményt látogató tanulók aránya 20%-kal esett vissza. A nyitrai járásban él a felvidéki szórványmagyarság jelentős százaléka, ahol a magyar tanítási nyelvű intézményekben járók száma felére csökkent. Folyamatosan csökken a magyar többségű települések száma, emellett a magyar tannyelvű iskolák száma is fogyatkozik. Szlovákiában a magyar nyelvű oktatást előnybe részesítők száma csökken, egyrészt demográfiai okokból, másrészt a szülők szlovák tannyelvű iskolákba íratják gyermekeiket. Úgy vélik, a szlovák tannyelvű iskolák minőségibb oktatást kínálnak gyermekeik számára, illetve egy tantárggyal (magyar) kevesebbet kell tanulniuk. Tudományosan bizonyított, hogy az ilyen helyzetben lévő gyerekek vegyes házasságban születtek (MOLNÁR ET AL., 2020). A nemzeti kisebbségek legfőbb célkitűzése a társadalmi fennmaradás és túlélés. A Kárpát-medencében számos kutatás készült, amely bebizonyította, hogy akik anyanyelvükön tanulnak, sokkal inkább vallják magukat magyar nemzetiségűnek, mint akik államnyelven folytatják tanulmányaikat. A nemzeti identitástudat kialakulásához hangsúlyos szempont az anyanyelven történő oktatás és tanulás (FERENC, 2012). A Kárpát-medencében a magyar nyelvű oktatás különböző szintű oktatási intézményekben lehetséges. A Kárpát-medence minden magyarlakta térségében megfogalmazódott az igény a magyar nyelvű felsőoktatás kiépítése iránt, ami anyaországi támogatásból jöhetett létre (FERENC, 2010). Szlovákiában nem kezelik a magyar oktatásügyet külön szervezeti rendszerként, ugyanis a szlovák közoktatás része. A magyarlakta területeken a magyar ajkú tanulók számára megfelelő számban van biztosítva magyar nyelven történő oktatás. Ettől függetlenül minden oktatási intézményben kötelező tárgyként szerepel a szlovák nyelv és irodalom oktatása (VANČO, 2017). A Kárpát-medencében a kisebbségi magyar felsőoktatás rendhagyó módon alakult. Az anyanyelven zajló felsőoktatás képzési területei, különösen a renoméval rendelkezők mai napig hiányosak (pl. orvosi, vagy jogi képzés). Ezen kívül a hallgatói létszám lemorzsolódása több szinten érinti a kisebbségi magyar felsőoktatási

intézményeket is. A 2016-os Magyar Ifjúság Kutatás eredményei szerint, a 19–29 éves fiatalság körében Felvidéken 7,8% a tanulmányaikat megszakítók aránya (SÜTŐ, 2021).

Bocsi (2018) tanulmányában kifejti, hogy a határon túli magyarok körét érintő oktatási rendszer eltérő szempontokra helyezi a hangsúlyt. Az anyanyelven történő oktatás segít az identitástudat megőrzésében, egyidejűleg fontos szem előtt tartani az államnyelven zajló oktatás potenciális előnyeit is. Az anyanyelven és az államnyelven zajló oktatás közötti kapcsolat vizsgálata számos kutatót megszólított. Tanulmánya kapcsán megállapította, hogy a felvidéki fiatalok több mint fele, 54%-a dolgozik és 33%-a tanul, vagy valamilyen képzésben részt vesz. A legmagasabb iskolai végzettségnek az érettségi (37%) számít, amit a diploma (34%) megszerzése követ. Az európai rangsorban foglalkoztatási szempontból, a 15-29 korcsoportba tartozó magyar fiatalok középmezőnyben helyezkednek el. A határon túli adatok alapján elmondható, hogy csekély számban vannak jelen ezen korosztályba tartozó munkanélküli fiatalok Felvidéken. Azon fiatalok aránya, akik nem dolgoznak és nem is tanulnak elenyésző (SZANYI-F. – SUSÁNSZKY, 2018).

A 13. táblázat (lásd következő oldal) a legnagyobb magyar lélekszámmal rendelkező régiókban (nyitrai és nagyszombati) mutatja be a lakosságot az elért legmagasabb iskolai végzettség megközelítésében. A nyitrai kerületben a lakosok 17,67%-a általános iskolai végzettséggel rendelkezik, 24,7%-ának középfokú végzettsége van érettségivel, valamint 16,05%-a felsőfokú végzettséggel bír. A nagyszombati kerületben a polgárok 17,02%-a általános iskolai képesítéssel rendelkezik, 24,7%-ának középfokú tanulmányokat végzett és érettségit szerzett és 15,82%-a diplomás.

A 14. táblázat (lásd következő oldal) a nagyszombati és nyitrai régiók legnagyobb magyar lélekszámmal rendelkező járosaiban számszerűsíti a lakosok legmagasabb iskolai végzettségét. A komáromi járásban az általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya 21,41%, a lakosok 23,11%-a érettségizett, illetve a lakosok 12,35%-a rendelkezik egyetemi diplomával. A dunaszerdahelyi járásban a polgárok 19,68%-a általános iskolai végzettséggel rendelkezik, 22,71%-ának középfokú végzettsége van érettségivel és 13,84%-a egyetemi képesítéssel rendelkezik.

13. táblázat:
Lakosok száma a Szlovák Köztársaság Nyitrai és Nagyszombati régiójában
elért legmagasabb iskolai végzettség szerint
2021. január 1-jén

Oktatás	Összesen	Általános iskolai végzettség		Középfokú végzettség érettségivel		Felsőfokú végzettség	
		Szám	%	Szám	%	Szám	%
Nyitrai kerület	677 900	119 818	17,67	167 475	24,70	108 826	16,05
Nagyszombati kerület	566 008	96 340	17,02	139 819	24,70	89 520	15,82

Forrás: SODB, 2021. szerkesztés

14. táblázat:
A Nagyszombati és Nyitrai régió választott kerületeiben
elért legmagasabb iskolai végzettség szerinti lakosok száma
2021. január 1-jén

Oktatás	Összesen	Általános iskolai végzettség		Középfokú végzettség érettségivel		Felsőfokú végzettség	
		Szám	%	Szám	%	Szám	%
Komáromi járás	100 952	21 616	21,41	23 334	23,11	12 470	12,35
Dunaszerdahelyi járás	124 669	24 530	19,68	28 309	22,71	17 258	13,84

Forrás: SODB, 2021. saját szerkesztés

6. Következtetések

A Kárpát-medencében élő magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének felmérése összetett és időigényes feladat. A témakör iránt érdeklődő kutatók munkáját nehezíti, hogy országos szinten kevés, vagy szinte alig születik felmérés a magyar nemzeti kisebbségekre vonatkozóan. A meglévő adatbázisok elavultak, előfordulhat, hogy az adatok torzultak. Az elmúlt időszakban a GeneZYs (2015) kutatás hasonló eredményekkel szolgált, mint a 2016-os Magyar Ifjúság Kutatás. A kérdőíves felmérések során rögzített válaszokból kiderült, hogy a szlovákiai magyar fiatalság legnagyobb problémája a munkaerőpiachoz köthető. Szlovákiában a társadalmi-gazdasági helyzetkép kirajzolódásához a tízévente megvalósuló népszámlálási adatok szolgálnak segítségül, azonban ennyi idő alatt nagyon sok változás következik be és az adatok nem feltétlenül

képezik le a valóságot. A népszámláláson túl érdemes lenne egy szűkebb időszávot megszabni és a magyarlakta régiókban társadalmi-gazdasági szintű kvantitatív és kvalitatív felméréseket is végezni. Szlovákiában (Felvidéken) a magukat magyarnak valló lakosok száma folyamatosan csökken. Ez a tendencia a tízévente megvalósuló népszámlálási adatokból is kiderül. Annak ellenére, hogy a népszámláláson először volt biztosított második nemzetiség megjelölése, még így is kevesebb magyar nemzetiségű polgár volt az országban, mint 2011-ben. A szlovákiai magyar fiatalság körében nagy az asszimiláció, ami a vegyes párkapcsolatok és házasságok következménye. A magyar nyelvhasználat folyamatosan háttérbe kerül, az államnyelven tanuló diákok száma növekszik. A magyar nyelv inkább családi körben alkalmazott, hivatali alkalmazása elenyésző. Szlovákiában a leginkább magyarok által lakott területek még mindig a nyitrai és nagyszombati kerületek. A nyitrai

régióban a komáromi járás, a nagyszombati régióban a dunaszerdahelyi járás rendelkezik a legnagyobb magyar lélekszámmal. Ennek ellenére ezen régiókban és járásokban is folyamatosan fogyatkozik a magukat magyar nemzetiségűnek vallók aránya. Egy határon túli magyar kisebbséggel rendelkező országban a nemzeti identitástudat és felelősségvállalás elengedhetetlen tényezője a magyarság túlélésének. Fontos, hogy elsősorban a fiatalságban legyen ösztönző erő

arra, hogy ne hagyják megsemmisülni magyarságtudatukat, hogy ne fordítsanak hátat történelmi és nemzeti mivoltuknak. Ugyan kezükben a láthatatlan fegyver és a szükséges muníció a kisebbségi lét javának szolgálatára, fontos, hogy ne kisebbségként tekintsenek magukra a többségben, hanem egy olyan szilárd és erős közösség részesei legyenek, amelynek tagjai büszkék származásukra, nyelvükre és kultúrájukra.

Irodalom

Bartha Csilla (2003). A kisebbségi nyelvek megőrzésének lehetőségei és az oktatás. In Nádor Orsolya és Szarka László (szerk.), *Nyelvi jogok, kisebbségek, nyelvpolitika Kelet-Közép Európában* (pp. 56–75). Budapest: Akadémiai Kiadó.

Bocsi Veronika (2018). (Kárpát-medencei) Erőforrástérkép – Magyar fiatalok az oktatás világában. In Székely Levente (szerk.), *Magyar fiatalok a Kárpát-medencében: Magyar Ifjúság Kutatás 2016* (pp. 183–204). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Bodó A. (2020). Szórványok kutatása – Régi és új dilemmák. In Péti Márton, Schwarz Gyöngyi, Ress Boglárka (szerk.), *Multidiszciplináris tanulmánykötet a Kárpát-medence és magyarságának egyes társadalmi, gazdasági, környezeti jelenségeiről és kihívásairól* (pp. 94–101). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Bokányi Zita, Gyorgyovich Miklós, és Pillók, Péter (2018). Rétegek és társadalmi mobilitás a fiatal társadalmi csoportban. In Bauer Béla, Pillók Péter, Ruff Tamás, Szabó Andrea, Szanyi F. Eleonóra és Székely Levente (szerk.), *Magyar Ifjúság Kutatás 2016* (pp. 141–180). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Borbély Mátyás (2020). A külhoni magyarság társadalmi-gazdasági pozícióit vizsgáló kutatások területi vonzásai. In Péti Márton, Schwarz Gyöngyi, Ress Boglárka (szerk.), *Multidiszciplináris tanulmánykötet a Kárpát-medence és magyarságának egyes társadalmi, gazdasági, környezeti jelenségeiről és kihívásairól* (pp. 38–49). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Borbély Mátyás, Csécsi Dávid és Péti Márton (2022). A Kárpát-medencei külhoni magyarság társadalmi-gazdasági pozícióinak vizsgálatára alkalmas adatkörök összehasonlító elemzése. *Statisztikai Szemle*, 100 (8), pp. 749–782. DOI: 10.20311/stat2022.8.hu0749

Csata Zsombor (2017). Helyzetkép a határon túli magyar fiatalok munkaerőpiaci és gazdasági helyzetéről. In *Változó kisebbség: Kárpát-medencei Magyar fiatalok: A GeneZYs 2015 kutatás eredményei* (pp. 367–387). Budapest: Mathias Corvinus Collegium Tihanyi Alapítvány, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Kisebbségkutató Intézet.

Csata Zsombor, Schwarz Gyöngyi, Péti Márton, és Borbély Mátyás (2021). A Kárpát-medencei magyarok életminőségének összehasonlító elemzése. *Kisebbségi Szemle*, 6 (2), pp. 59–85.

Erdélyi Margit (2015). Nyelvkultúra és identitás. In Szabóné Kedves Ágnes (szerk.), *Anyanyelv és Nemzeti identitás – Konferencia-kiadvány a „Pedagógusképzést segítő hálózatok továbbfejlesztése a Dél-dunántúli régióban” című TÁMOP-4.1.2.b-13/1-2013-0014 pályázat keretében megvalósult nemzetközi Anyanyelv-pedagógiai konferencián elhangzott előadásokból* (pp. 34–41). Pécs: Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Kar Társadalomtudományi Intézet.

Ferenc Viktória (2010). A kisebbségi magyar felsőoktatás és nyelvi kihívásai a Kárpát-medencében: problémák és feladatok. *Regio*, 2010, 21 (3), pp. 59–89.

Ferenc Viktória (2012). Magyar nyelvű kisebbségi felsőoktatás a Kárpát-medencében: Nyelvi, nyelvpolitikai kihívások (A szlovákiai és ukrainai példa).

Doktori értekezés. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola Alkalmazott Nyelvészeti Doktori Program.

Gábrity-Molnár Irén, és Morvai Tünde (2018). (Kárpát-medencei) Problématérkép- Nemzedéki problémák. In Bauer Béla, Pillók Péter, Ruff Tamás, Szabó Andrea, Szanyi F. Eleonóra és Székely Levente (szerk.), *Magyar Ifjúság Kutatás* (pp. 269–313). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Horbulák Zsolt, és Demeter, Gábor (2022). Dél-Szlovákia meghatározása a szlovákiai magyar tudományos életben. *Történeti Földrajzi Közlemények*, 10 (1–2), pp. 111–131.

Kiss-Kozma, Georgina (2019). Pillanatkép a magyar ifjúságról- Az Ifjúság Kutatássorozat legfrissebb hulláma. *Kisebbségi Szemle*, 4 (1), pp. 93–105.

Kovács Csaba, és Rovács, Barna (2021). Magyarok a Kárpát-medencében- a népszámlálási adatok tükrében. *Századvég*, 26 (3), pp. 61–83.

Kovács, László (2021). A Nyelvjárások és a Köznyelv Viszonya a Kisebbség Nyelvhasználatában. Nyelvhasználati Vélemények és Ítéletek. In Pomozi Péter (szerk.), *A magyar nyelv a Kárpát-medencében Trianon előtt és után, Nyelv és oktatáspolitikai tanulmányok* (pp. 45–55). Budapest: Magyarságkutató Intézet.

Láncos, Petra Lea (2009). Részvételi jogok és a nyelvi sokszínűség az Európai Unióban. *Miskolci Jogi Szemle*, 4 (2), pp. 112–128.

Lőcsei Hajnalka, Farkas György, Kovály Katalin, Tátrai Patrik, és Török Ibolya (2021). Területi növekedési pályák a Kárpát-medencében a 2010-es években (I): Általános helyzetkép. *Kisebbségi Szemle*, 6 (3), pp. 7–28.

Lőcsei Hajnalka, Farkas György, Kovály Katalin, Tátrai Patrik, és Török Ibolya (2021). Területi növekedési pályák a Kárpát-medencében a 2010-es években: Regionális folyamatok (2021). *Kisebbségi Szemle*, 6 (4), pp. 7–41.

Máté, László (2021). Kassa és Vidékének Magyar-sága az Ezredfordulón. Gondolatok a Nyelv Szerepéről a Kultúrában. In Pomozi Péter (szerk.), *A magyar nyelv a Kárpát-medencében Trianon előtt és után* (pp. 57–67). Budapest: Magyarságkutató Intézet.

Molnár Gergely, Péti Márton, Schwarz Gyöngyi, és Szabó Balázs (2020). A végzettség nélküli iskolaelhagyás mérséklésének lehetőségei a Kárpát-medencei magyar köznevelésben. *Kutatási jelentés*. Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Mrva Marianna (2019). A szlovákiai magyar fiatalok társadalmi helyzete és kilátásai. In Kovács Gergely és Molnár Gergely (szerk.), *Fiatalok a Kárpát-medencében a 21. század elején*, Kárpát-haza Szemle sorozat (pp. 87–99). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Mura Ladislav, Fóthy Noémi, és Pásztóóvá Vivien (2022). State support for small and medium-sized enterprises in pandemic period: evidence from slovakia. *Vadyba Journal of Management*, 38 (1), pp. 37–44. <https://doi.org/10.38104/vadyba.2022.1.04>

Papp Z. Attila (2012). Kisebbségi magyarok oktatási részvételének értelmezési lehetőségei. *Educatio*, 2012, 24 (1), pp. 3–23.

Papp Z. Attila és Vita Emese (2018). Megmaradás és Átörökítés- Külhoni Magyar Fiatalok Demográfiai, Társadalmi Folyamatai. In Bauer Béla, Pillók Péter, Ruff Tamás, Szabó Andrea, Szanyi F. Eleonóra és Székely Levente (szerk.), *Magyar Ifjúság Kutatás 2016* (pp. 107–138). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Péntek István (2012). Nyelvi tervezés és nyelvstratégia a Kárpát-medencében. In Kántor Zoltán (szerk.), *Térvessztés és Határtalanítás A magyar nyelvpolitika 21. századi kihívásai* (pp. 15–31). Budapest: Nemzetpolitikai Kutatóintézet, Lucidus Kiadó.

Péntek János (2007). Nyelv és identitás a Kárpát-medencében. *Hitel*, 2007 (7), pp. 91–98.

Péti Márton, Szabó Balázs és Szász Jenő (2015). A Kárpát-medencei magyarság társadalmi-gazdasági helyzete és lehetséges fejlesztési irányai. *Kutatási jelentés*. Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Péti Márton, Nagy Szabolcs és Szabó Balázs (2020). A Kárpát-medencei külhoni magyarság főbb helyi önkormányzati és településszerkezeti jellemzői, *Területi Statisztika*, 60 (3), pp. 277–308. DOI: 10.15196/TS600301

Péti Márton, Csata Zsombor, Schwarz Gyöngyi és Borbély Mátyás (2021). Hogy élnek a magyarok? A Kárpát-medencei magyarság életminőségének átfogó vizsgálata. *Magyar Tudomány*, 182 (6), pp. 755–768. DOI: 10.1556/2065.182.2021.6.4

Sütő Zsuzsanna (2021). A lemorzsolódás és a perzisztencia hatástényezői Közép-Európa kisebbségi magyar felsőoktatási intézményeiben. *REGIO*, 29 (4), pp. 109–127. DOI: <https://doi.org/10.17355/rkkpt.v29i4.109>

Szabó Tünde (2013). Az anyanyelvi oktatás és a kisebbségi magyarság Szlovákiában. Mother-tongue

Education and Hungarian Minority in Slovakia. *Alkalmazott Nyelvészeti Közlemények*, 2013, 8 (1), pp. 103–112.

Szanyi-F. Eleonóra és Susánszky Pál (2018). Iskola-padból a munkaerőpiacra – Magyar fiatalok karrierpálya-szakaszainak elemzése. In Bauer Béla, Pillók Péter, Ruff Tamás, Szabó Andrea, Szanyi F. Eleonóra és Székely Levente (szerk.), *Magyar Ifjúság Kutatás* (pp. 207–229). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Székely, Levente (2018). Magyar fiatalok a Kárpát-medencében – In Bauer Béla, Pillók Péter, Ruff Tamás, Szabó Andrea, Szanyi F. Eleonóra és Székely Levente (szerk.), *Magyar Ifjúság Kutatás* (pp. 41–74). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Tózsér Anett (2020). A Kárpát-medencei magyar lakosság identitásának jellemzői. *Polgári Szemle*, 16 (4–6), pp. 327–342. DOI: 10.24307/psz.2020.1025

Források

SODB 2021. SODB2021-Obyvatelia-Základné-výsledky-(scitanie.sk) Letöltés ideje: 2023. 10. 02.

Vančo Ildikó (2017). A szlovák nyelv tanítása szlovákiai magyar tanítási nyelvű iskolákban Általános helyzetkép. *Magyar Nyelvőr*, 141 (3), pp. 272–291.

Varga, Attila (2003). Nyelvi Jogok szabályozása. *Romániai Magyar Jogtudományi Közöny*, pp. 37–41.

Vass, Ágnes (2013). A kisebbségi nyelvhasználat helyzete Szlovákiában. *Létünk* (8), pp. 72–91.

Veres Valér, és Ruff Tamás (2018). Kötődések-Identitás, személyes kapcsolatok és nemzeti-etnikai attitűdök a Kárpát-medence magyar ifjúsága körében. In Bauer Béla, Pillók Péter, Ruff Tamás, Szabó Andrea, Szanyi F. Eleonóra és Székely Levente (szerk.), *Magyar Ifjúság Kutatás* (pp. 387–432). Budapest: Kutatópont Kft. – ENIGMA 2001 Kiadó és Médiaszolgáltató Kft.

Vita Emese és Geambaşu Réka (2022). A határon túli magyar fiatalok párkapcsolat-formálódásának trendjei az ezredforduló után. *Kisebbségi Szemle*, 7 (2), pp. 7–40.

TURY-NAGY MIKLÓS

Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedésétől napjainkig

1. Bevezetés

Jelen tanulmány Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződésével foglalkozik, az ország függetlenedésétől egészen napjainkig. A téma fontosságát vizsgálva elmondható, hogy Ukrajna stratégiai jelentőségű országnak számít, mind az Európai Unió és az Egyesült Államok, mind Oroszország számára, azonban jelentős regionális egyenlőtlenségekkel küzd évtizedek óta, melyre a válságok, a szovjet gazdasági örökség, az állandó politikai instabilitás, valamint a katonai konfliktusok csak ráerősítettek. A téma aktualitása megkérdőjelezhetetlen, a jelenleg is zajló háború, illetve a folyamatos nemzetközi figyelem miatt, mely által Ukrajna kiemelt helyen szerepel a nemzetközi politika vonatkozásában. A téma aktualitását és fontosságát tovább növelik az európai integrációs törekvések, melynek köszönhetően új fejlesztési irányok fogalma zódnak meg az ország oblasztjai számára. Ezen tendenciák párhuzamba hozhatók a gazdasági térszerkezet átrendeződésével, amit együttesen alakíthatnak a háborús események és az imént említett integrációs törekvések.

A kutatás arra a kérdésre keresi a választ, hogy milyen gazdasági és geopolitikai tényezők alakították Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződését, és ezek miként hatottak a regionális egyenlőtlenségek alakulására. Az elemzés célja, Ukrajna gazdasági térszerkezetében és struktúrájában bekövetkező átrendeződések,

valamint az ezt befolyásoló egyes politikai-gazdasági események hatásainak kimutatása. A kutatási kérdések megválaszolásának érdekében egyes makrogazdasági mutatók vizsgálatát végzem el, melyeken keresztül szemléltetni próbálom Ukrajna gazdasági térszerkezetében, valamint struktúrájában végbement változásokat.

2. Módszertan

A tanulmány primer és szekunder források együttes felhasználásával készült. A szekunder adatok túlnyomó többsége nemzetközi és Ukrajna hivatalos szervezetei (World Bank, CEIC Data, NBU,¹ Derzhstat²) által biztosított adatbázisokból származnak. A primer forrásokból származó adatok segítségével kvantitatív elemzést végeztem, melynek eredményeit saját szerkesztésű diagramokon és térképeken keresztül ábrázolok. A kutatás során a szekunder forrásokat felhasználva bemutatom a gazdasági folyamatokat befolyásoló politikai eseményeket.

A különböző makrogazdasági mutatók vizsgálatának segítségével próbálom szemléltetni az ország egészét

és annak oblasztjait³ érintő legfontosabb változásokat. Ennek további célja, hogy bemutassam Ukrajna gazdaságában, illetve térszerkezetében végbemenő átrendeződést. Az ország egészére vonatkozó folyamatok szemléltetésére többek között, a GDP éves növekedésén, a külkereskedelmi folyamatokon, valamint a tőkebefektetések vizsgálatán keresztül kerül sor. A területi egyenlőtlenséget és a térszerkezetben történő átrendeződést, Ukrajna oblasztjainak gazdasági, ipari teljesítményének, illetve az ország oblasztjaiba történő tőkebefektetések elemzésével kívánom szemléltetni.

Ukrajna oblasztjainak ipari teljesítményének elemzését, az általuk értékesített ipari termékek (árak és szolgáltatások) összértékének térképes ábrázolásával végzem. Az ország oblasztjainak ipari teljesítményének bemutatására kizárólag ez a mutató állt rendelkezésre. A mutató segítségével tisztább képet kapunk az oblasztok ipari teljesítményét illetően, melyből következtethetünk a regionális különbségekre, továbbá behatárolhatjuk a legjelentősebb ipari központokat Ukrajnán belül. Az ipari teljesítmény kimutatására használt mutatóról részletesebben is érdemes írni, hogy tisztázzuk, mely termékek és jelen esetben ipari szolgáltatásokat foglalja magába. Az ipari termékek kategóriájába tartozik a bányászat és kőfejtés, a feldolgozóipar ágazatai által gyártott termékek, valamint az iparhoz kapcsolódó szolgáltatások. A feldolgozóipar által előállított termékek kategóriájába tartozik: élelmiszer-, ital- és dohánytermékek gyártása; textilipar, ruházat, bőr, bőrtermékek és más anyagok gyártása; faipari termékek gyártása, papírgyártás és nyomdaipari tevékenység; kősz- és kőolaj-feldolgozó termékek gyártása; vegyi anyagok és vegyipari termékek gyártása; alapvető gyógyszeripari termékek és gyógyszerkészítmények gyártása; gumi- és műanyagtermékek, egyéb nemfémes ásványi termékek gyártása; kohászat, kész fémtermékek gyártása, gépek és berendezések kivételével; gépgyártás; bútór-, egyéb termékek gyártása, gépek és berendezések javítása és szerelése.

A GDP éves növekedésének vizsgálata az ország gazdaságának csökkenését, illetve annak növekedését mutatja be. A külkereskedelmi folyamatokon belül

foglalkozom a termékek és a szolgáltatások exportjának és importjának éves növekedésével, továbbá Ukrajna legfontosabb kereskedelmi partnereinek részesedésével az export-import vonatkozásában. Utóbbi az Oroszországtól való távolodás folyamatának és Ukrajna nyugati orientációjának jobb megértését szolgálja. A külkereskedelem szempontjából fontosnak tartom bemutatni, az áruexport és áruimport szerkezetének alakulását termékkategóriákra lebontva, melyből következtetni lehet némi térszerkezeti átrendeződésre vagy éppen, a gazdasági központok teljesítményére. A külföldi tőkebeáramlások segítségével az ország vonzerejének alakulását mutatom be, mindezt kiegészítve a legnagyobb befektető országok bemutatásával. Az elemzés során vizsgálom az ország területi egységeinek – oblasztjainak – fejlettségi szintjét az egy főre jutó GDP segítségével. A 2022-ben eszkalálódó orosz–ukrán háború térszerkezetre gyakorolt hatását a belső Ukrajnából áttelepülő vállalkozások példáján, az oblasztok exportteljesítményének változásán, illetve az ide irányuló tőkebefektetések alakulásán keresztül mutatom be.

3. Ukrajna politikai-gazdasági viszonyainak áttekintése

Ukrajnának az 1991-ben bekövetkezett függetlenedését követően egyszerre több gazdasági problémával is szembe kellett néznie. A kezdeti időszakban saját valuta híján a hiperinflációval, továbbá az Oroszországhoz fűződő külkereskedelmi függőséggel egyaránt (ÅSLUND, 2009) küzdött. Gazdasági helyzetét nagyban meghatározták a Szovjetuniótól örökölt túlzottan energiaigényes iparágak túlsúlya, illetve a fennálló kelet-nyugati megosztottság, vagyis a regionális egyenlőtlenségek (YANG, 2023). A Szovjetunió felbomlásával, annak gazdasági modellje és munkamegosztása szintén szétesett, és ezáltal Ukrajnának új gazdasági modell kialakítására volt szüksége a világgazdasági térben való boldoguláshoz. Az 1990-es években zajló átmeneti korszak központi eseménye volt a privatizációs folyamatok megindulásának időszaka, mely lényegében az ország gazdaságát és politikai életét befolyásoló oligarchikus rendszer kiépülését jelentette (SUTELA, 2012). Kucsma

¹ NBU – National Bank of Ukraine

² Derzhstat – State Statistics Service of Ukraine

³ oblaszt = megye, amely a nemzetközi besorolásban a NUTS3 szintű területi-adminisztratív egységnek felel meg

elnöksége (1994–2005) alatt végrehajtott lassú strukturális reformok, – amely lassúságának ellenére némi stabilizációt jelentett – valamint külső és belső tényezők hatására bontakozott ki az 1998-as pénzügyi válság (SEGURA, 2005). A pénzügyi válságból való kilábalás után a 2000-es évek elején a gazdasági növekedése és a reformoké volt a főszerep. Mindezt némileg beárnyékolta a politikai belharcok, Viktor Jusczenko (2005–2010) elnök leváltása, a narancsos forradalom, illetve az oligarchikus rendszer befolyásának kicsúcsosodása (ÅSLUND, 2009). A 2004-es narancsos forradalom és a politikai belharcokat követően, vert helyzetből visszatérve Viktor Janukovics (2002–2007) töltötte be a miniszterelnöki pozíciót. Janukovics elnökségét (2010–2014) a nehézkesen haladó reformfolyamatok, az orosz gáztól való függőség leküzdése, illetve az IMF-fel fennálló hullámzó viszony jellemezte, melyet általában nagymértékben befolyásolt az ukrán belpolitikára jellemző populizmus (MATUSZAK–SARNA, 2013). A 2008–2009-es globális gazdasági világválság rámutatott Ukrajna hiányosságaira. Többek között a gazdasági diverzifikáció hiányára, az árnyékgazdaság intenzív működésére, az előszeretettel alkalmazott populistának mondható politikai eszközökre vagy éppen a korrupcióra. Ezen tényezők csak tovább fokozták a válság negatív hatását. Ukrajna számára az Euromajdan, Janukovics bukása, a kelet-ukrajnai katonai konfliktus és a Krím-félsziget annektálása komoly változásokat hozott. A katonai konfliktus és a területvesztés gazdaságilag és politikailag is hátrányosan érintette az országot, de egyben meghatározta a jövőbeli irányvonalat, a nyugati orientációt (INSTITUTE OF ECONOMIC RESEARCH, 2014). A Janukovicsot követő reformpárti Petro Porosenko (2014–2019) színrelépésével újabb reformidőszak vette kezdetét, melynek célja a nagyobb fokú átláthatóság növelése és az oligarchák hatalmának mérséklése volt (DABROWSKI ET AL., 2020). A 2022-ben kirobbant orosz–ukrán háborút megelőzően, Zelenskij (2019 –, elnök) hatalomra kerülését követően a reformok végrehajtása mérséklődött, mely a hadigazdaság bevezetésével és a vállalatok államosításával még inkább lelassult (BOYARCHUK – DABROWSKI, 2023). Az orosz–ukrán háború miatt Ukrajna nyugat felé történő orientációja csak tovább fokozódott, melyet az európai uniós tagjelölti státusz megszerzése is jól bizonyít. Azonban a jövőben az országnak számolnia kell az egyre növekvő függőséggel a külföldi támogatókkal (IMF) szemben (MISHCHUK ET AL., 2022).

4. Ukrajna néhány fontosabb makrogazdasági mutatójának alakulása

4.1. Ukrajna éves GDP-növekedésének alakulása

Az átmeneti időszaknak számító 1990-es éveket vizsgálva leginkább az ország gazdaságának csökkenése figyelhető meg, melynek hátterében az időszakra jellemző politikai instabilitás, korrupció és az árnyékgazdaság intenzív működése húzódik meg (SUTELA, 2012). A legnagyobb mélypontnak számító 1994-es évet követően a gazdasági csökkenés mérséklődése figyelhető meg. Míg gazdasági növekedés csak a 2000-es évek GDP-jének növekedése hullámzó tendenciát mutatott. A hullámzó teljesítmény mögött a globális gazdasági válság, a 2004-ben végbemenő narancsos forradalom eseményei, valamint az IMF-fel való együttműködés felüggesztésének hatásai is tetten érhetők (MATUSZAK–SARNA, 2013). A 2010-es éveket figyelve kijelenthető, hogy a 2009-es drasztikus visszaesést egy növekedő időszak váltotta fel, mely egészen 2012-ig tartott. Az ezt követő reformidőszakot, a növekedést felváltó stagnáló periódus jellemezte, egészen a 2014-ben kirobbanó kelet-ukrajnai fegyveres konfliktusig. Ennek hatására drasztikus visszaesés volt tapasztalható. A 2022-es év történelmi mélypontot jelez, ami összefüggésbe hozható a 2022-ben eszkalálódó orosz–ukrán háborúval. A következő évben, 2023-ban, a gazdaság csökkenő tendenciája nem folytatódott, hanem növekedésnek indult, mely elsősorban a nyugatról beáramló támogatásoknak tudható be. (1. ábra)

4.2. Ukrajna gazdaságának szektoronkénti vizsgálata

Ukrajna szektoronkénti hozzáadott értékének 1992–2023 közötti vizsgálatának során kimutathatók a gazdaságban végbement strukturális változások, továbbá következtethetünk a térszerkezetben végbemenő változásokra is (2. ábra, lásd következő oldalpár). Az ország függetlenedését követően, ipari szektorának hozzáadott értéke rávilágít aszovjet gazdasági örökség fennmaradására, mely elsősorban a nehézipar túlsúlyát jelentette. Az ipari szektor hozzáadott értéke 1996-tól



Forrás: a szerző saját szerkesztése a World Bank adatai alapján

stagnáló időszakba lépett, mely 2000-ben már csak 31,7%-át tette ki az ország GDP-jének. A posztszovjet időszakban a legstabilabban teljesítő szektor a mezőgazdasági, amely 1992-ben 20,2%-át tette ki a GDP-nek. A következő években leginkább csökkenés vehető észre, mely 1995-re 13,8%-ra zsugorodott, majd 2000-ig a stagnálás jellemezte. Ez a jelenség magyarázható a technológiai újítások hiányával, de teljesítménye még így is rendkívül magas, legalábbis az Európai Unió országaihoz viszonyítva. A gazdaság szerkezetének változását a szolgáltatási szektor hozzáadott értékének 1995-től történő töretlen növekedése tükrözi, mivel 1995-ben már megközelítette az ipari szektor hozzáadott értékét. Ez az érték megmutatja, hogy a gazdaság, a posztszovjet időszakban még sokkal inkább a korábbi rendszer stílusjegyeit hordozta magában. Ezt követően a szektorok közötti súlypont-áthelyeződés figyelhető meg. A szolgáltatási szektor növekedésével az ipari szektor hozzáadott értékének lassú, de folyamatos csökkenése figyelhető meg. A mezőgazdasági szektor az 1995-ös évet követően továbbra is a legstabilabb szektornak számított, és a hozzáadott értéke minimális kilengésekkel, de 10% körül mozgott 1995 és 2023 között.

Ukrajna szektoronkénti hozzáadott értékének változása szemléltette az ország gazdasági struktúrájának változásait, melynek során láthattuk a megörökölt szovjet gazdasági berendezkedés ismertetőjegyének, vagyis az ipari szektornak lassú, de folyamatos térszerkezetét. Az ipari szektor visszaesése visszavezethető a fontosabb ipari területek elvesztésére, illetve érintettségükre a kelet-ukrajnai fegyveres konfliktusban egyaránt, azonban nem szabad elmenni a szektort nagymértékben elkerülő fejlesztések hiánya mellett sem. Mindez hozzájárult az ország gazdasági jellegének átalakulásához és egyben a szolgáltatói szektor térnyeréséhez.

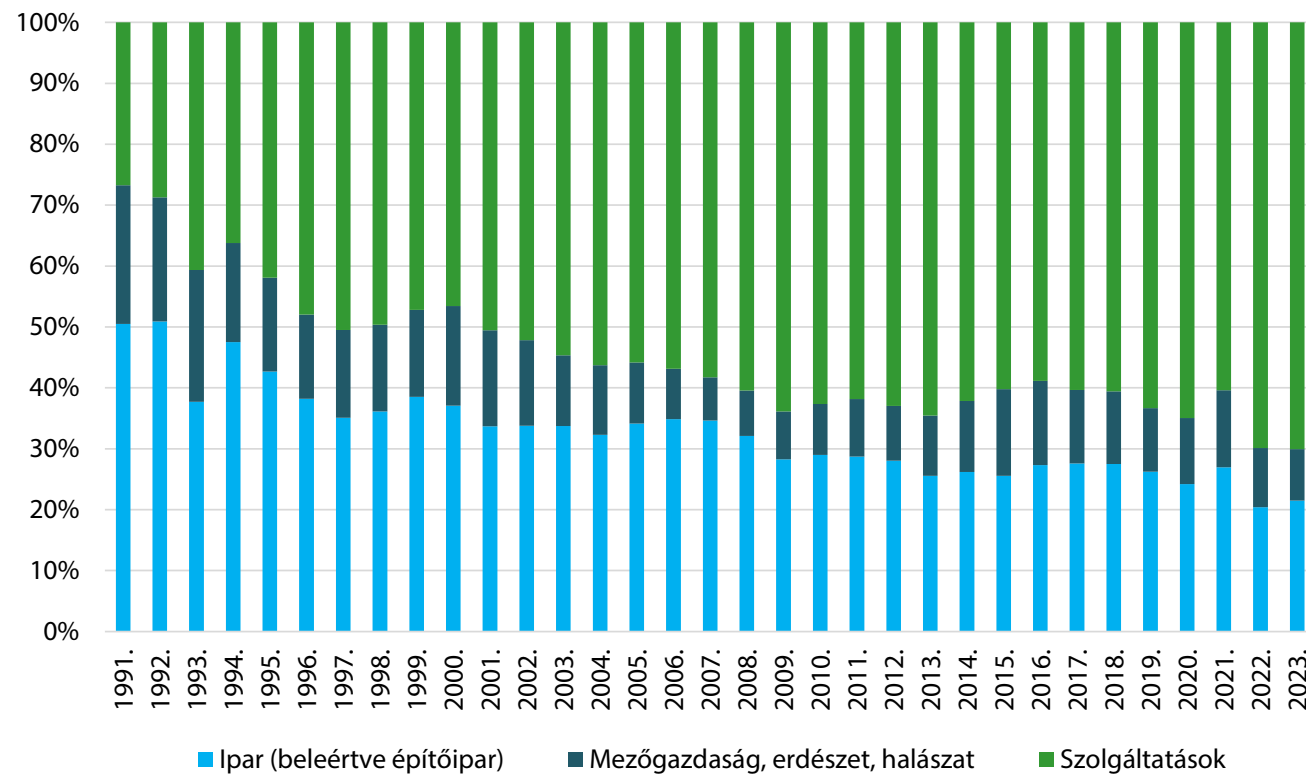
4.3. Ukrajnába irányuló közvetlen külföldi tőkebefektetések

Az ország 1991-es függetlenedését követő átmeneti szakaszban, a külföldi tőke beáramlása a GDP 1–2%-a között mozgott, tehát a befektetések kellő óvatossággal közeledtek Ukrajna felé (3. ábralásd következő oldalpár).⁴

⁴ A diagram a nettó közvetlen külföldi tőkebefektetések beáramlásának GDP arányos értékét szemlélteti, mely magában foglalja a

2. ábra:

Ukrajna szektoronkénti hozzáadott értéke 1991–2023 között, százalékban



Forrás: a szerző saját szerkesztése a World Bank adatai alapján

A befektetések mértékének lassú növekedése leginkább a politikai instabilitás és az oligarchikus rendszer térnyerésének tudható be. Az oligarchák befolyásának növekedése a külföldi befektetésekre is kihatott, mivel az általuk uralt ipari szektorba történő külföldi tőkebeáramlásnak gátat szabtak, azonban a pénzügyi szektorba történő befektetéseket nem tudták megakadályozni (YANG, 2023).

Az országba irányuló külföldi tőke mértéke a 2000-es évek elején minimális növekedést produkált, majd 2005-ben a narancsos forradalmat követő évben történelmi magasságokba ugrott. Ez elsősorban az újrainduló privatizációs folyamatokkal, a gazdasági stabilizációval és az ország nagyobb fokú nyitottságával hozható összefüggésbe (Åslund, 2009). Az ezt követő években a külföldi tőke beáramlása mérséklődött, azonban drasztikus visszaesés csak a 2012 után következett be, amely az időszakot nagymértékben uraló politikai instabilitásnak, valamint a 2014-es kelet-ukrajnai

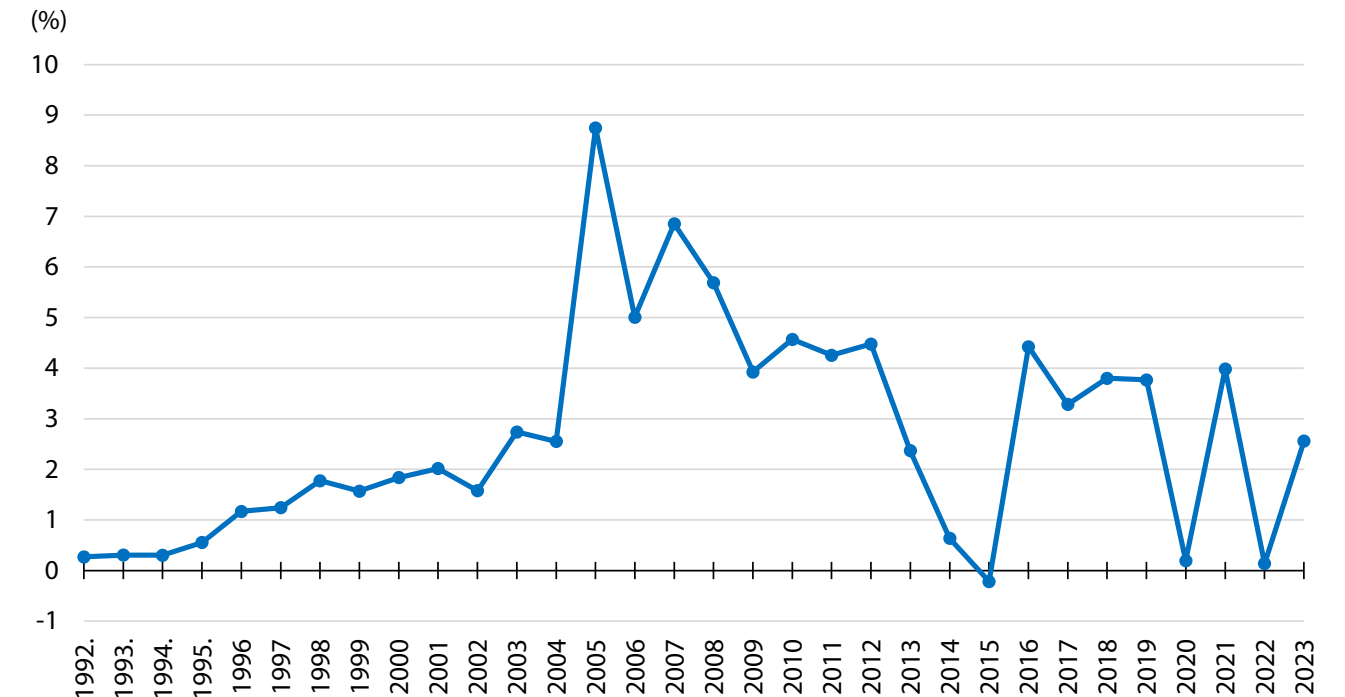
tőke kivonásokat is. Ebből következik, hogy a befektetések mértéke mínusz értéket is felvehet.

katonai konfliktusnak tudható be. Újabb mélypontnak számított a világjárvány éve, majd a 2022-ben kirobbant orosz–ukrán háború, ami teljesen lenullázta a külföldről származó tőkebefektetések áramlását Ukrajnába. 2023-ban kismértékű tőkebeáramlás volt tapasztalható, mely összefüggésbe hozható a nyugati országoktól és az IMF-től származó támogatásokkal, melynek következtében Ukrajnának számolnia kell a jövőben a külföldi támogatóktól való függőséggel (MISHCHUK ET AL., 2022).

A gazdasági fellendülés időszakában a legnagyobb külföldi befektetőnek az Egyesült Államok számított 2001 és 2004 között (4. ábra, lásd következő oldalpár). Ennek ellenére 2006-ban az Egyesült Államok elsőségét már az Európai Unió tagországai közül Németország szerezte meg e téren, mindemellett jelentős mértékű külföldi tőke áramlott be pl. Ciprusról és Ausztriából is. A Ciprusról származó tőkeberuházásokhoz hozzátartozik, hogy elsősorban off-shore tevékenységekhez köthetők és alapvetően az ukrán tőke visszaáramoltatásáról van szó, mely így kissé árnyalja Ciprus szerepét. A befektetések irányát tekintve, országon belül elsősorban a jelentősebb ipari tevékenységet folytató

3. ábra:

Ukrajnába irányuló közvetlen külföldi tőkebefektetések nettó beáramlása 1992–2023 között, a GDP százalékában



Forrás: a szerző saját szerkesztése a World Bank adatai alapján

területeket érintette. A befektetések a fővárosban, Dnyipropetrovsk, Zaporizzsja, Odessza és a nyugaton fekvő Lviv oblasztokban koncentráálódtak. (KOCIS ET AL., 2008). Ezzel szemben a legkisebb vonzerővel Luhanszk, valamint a középső és nyugati területek bírtak (PRÓBÁLD–SZABÓ, 2014).

A 2000-es évek elején legnagyobb tőkebefektető országok köre 2015-re új országokkal bővült, ami a korábban jelentős befektetőnek számító országok, mint Németország, háttérbe szorulását eredményezte (5. ábra, lásd következő oldalpár).⁵ Érdemes kiemelni, hogy a Brit Virgin-szigetektől és Svájcól származó tőkebefektetések hasonlóan Ciprushoz, elsősorban off-shore tevékenységekhez köthetők. A kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus hatására a legnagyobb befektető országok köre 2015-re átrendeződött. A közvetlen külföldi tőkebefektetések segítségével szemléltethetjük Ukrajna és Oroszország kapcsolatának alakulását. Ennek köszönhetően látható, hogy az Oroszországból származó tőkebefektetések mértéke 2022-ben szinte

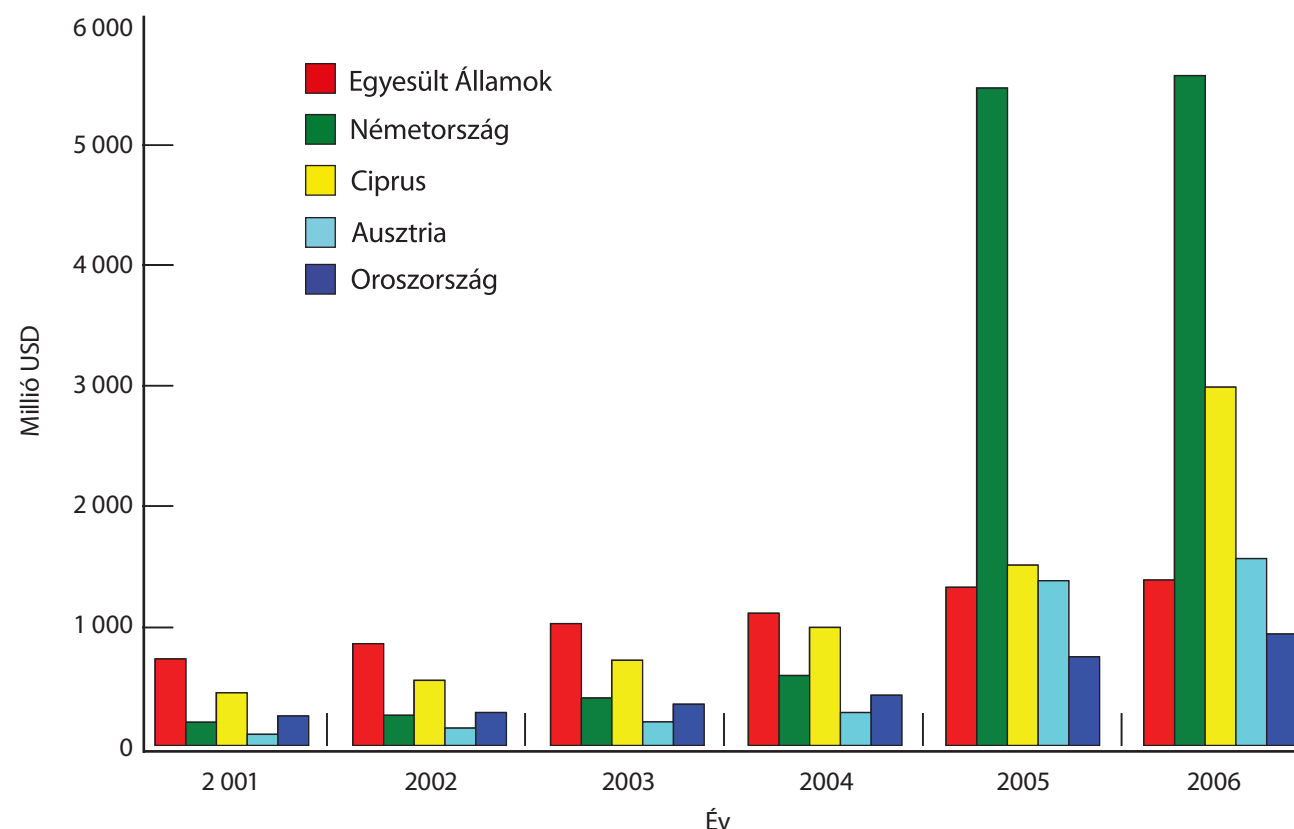
⁵ Az adatok nem tartalmazzák Ukrajna Orosz Föderáció által ideiglenesen megszállt területeire érkező tőkebefektetéseket

teljes mértékben megszűnt, mely elsősorban az orosz–ukrán háború eszkalálódásához köthető. Tehát a tőkebefektetéseken keresztül kirajzolódik a két ország közötti viszony negatív irányba történő elmozdulása, melynek tényét további mutatók szintén alátámasztják majd a későbbiekben. Érdemes megjegyezni, hogy a közvetlen külföldi tőkebefektetések esetében a legnagyobb befektetőországok az Európai Unió tagországai lettek, azon belül is Hollandia és Ciprus. Az európai uniós tagországokon kívül jelentős befektetőnek számítanak még az Egyesült Államok, illetve az Egyesült Királyság, melyek 2022-óta növelték tőkebefektetéseik mértékét.

A közvetlen külföldi tőkebefektetések alakulásának elemzése megmutatta, hogy a folyamat szoros összefüggésben áll az ország belpolitikai helyzetének alakulásával. A belső tényezőkön túl a külső tényezők, mint a globális gazdasági világválság vagy az országban zajló háborús események szintén befolyásolták a közvetlen külföldi tőkebefektetések beáramlását. A befektetőországok köre az évek során átrendeződött, és e tekintetben kirajzolódni látszik a nyugati orientáció folyamata.

4. ábra:

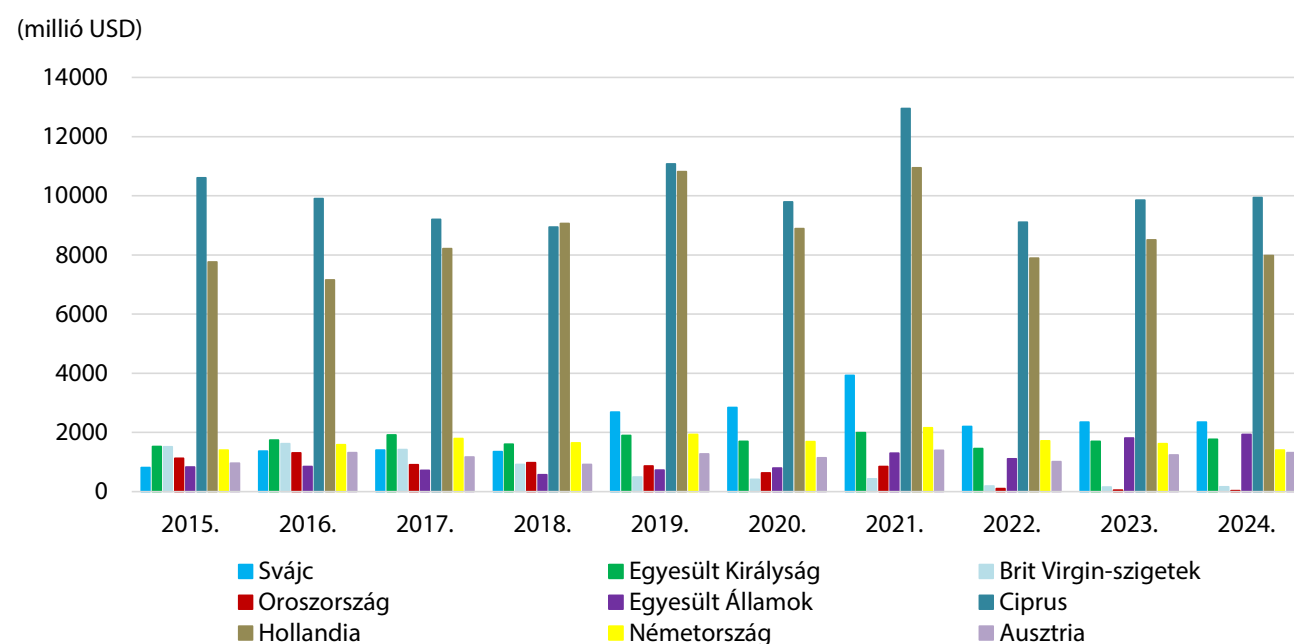
Ukrajnába irányuló közvetlen külföldi befektetések
származási ország szerint 2001–2006 között



Forrás: Crane, Keith és Larrabee, F. Stephen, 2007

5. ábra:

Ukrajnába irányuló közvetlen külföldi tőkebefektetések állománya
a legnagyobb befektetőországok szerint 2015 és 2024 között



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

4.4. Ukrajna külkereskedelmi mutatóinak alakulása függetlenedésétől napjainkig

Az export-import mértékének alakulása felszínre hozza az ukrán gazdaság alkalmazkodóképességének gyengeségeit, strukturális problémáit, valamint a gazdaság diverzifikációjának hiányosságait, de kimutatja az országot sújtó geopolitikai események hatásait is (6. ábra, lásd következő oldalpár). Az 1990-es években megfigyelhető, hogy az import sokkal rapszodikusabban változott, és ez a tendencia a válságévekben mutatkozik meg leginkább. Ezzel szemben az export mértékének változása az 1992-ben bekövetkező erőteljes visszaesését követően nem mutatott ingadozást. A jelenség háttérében a posztsovjét időszakban zajló privatizációs folyamatok, illetve a szovjet gazdasági örökség ténye húzódik meg, mint pl. a gazdaság nehézipari jellegéhez köthető energiahordozóktól való függőség (YANG, 2023). Az ezredforduló kezdeti éveiben az export-import változásának hullámzó tendenciája figyelhető meg. Az évtized második felében, a 2009-es évet kivéve, az import mértéke rendre meghaladta az exportét. Mindez rávilágít az exportra specializálódott iparágak teljesítményének visszaesésére. A 2014-ben bekövetkező kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus és a Krim-félsziget annektálása ismét visszaesést eredményezett a külkereskedelmet illetően, az export mértéke ezt követően továbbra sem tudta meghaladni az import mértékét. E jelenség a gazdasági szerkezet sérülékenységére utal, valamint a katonai konfliktus révén érintett – az egyébként exportra termelő jelentős iparral rendelkező – oblasztok visszaesésére enged következtetni. Összességében elmondható, hogy a vizsgált időszakban az export mértéke csupán két évben tudta meghaladni az import mértékét, akkor is csak minimálisan.

Ukrajna külkereskedelmének vizsgálatát a termékek és szolgáltatások export-importjának változásával kezdtem. Azonban a tisztább kép megismerése érdekében, érdemes foglalkozni Ukrajna gazdasági struktúrájának felépítésével, illetve annak átalakulásával, valamint az export és import árszerkezetének összetételével. A külkereskedelem szempontjából hasonlóan fontos befolyásoló tényezőként jelennek meg a partnerországok, melyek vizsgálatával kimutatható az Oroszországtól való távolodás és ennek következtében a nyugati orientáció folyamata.

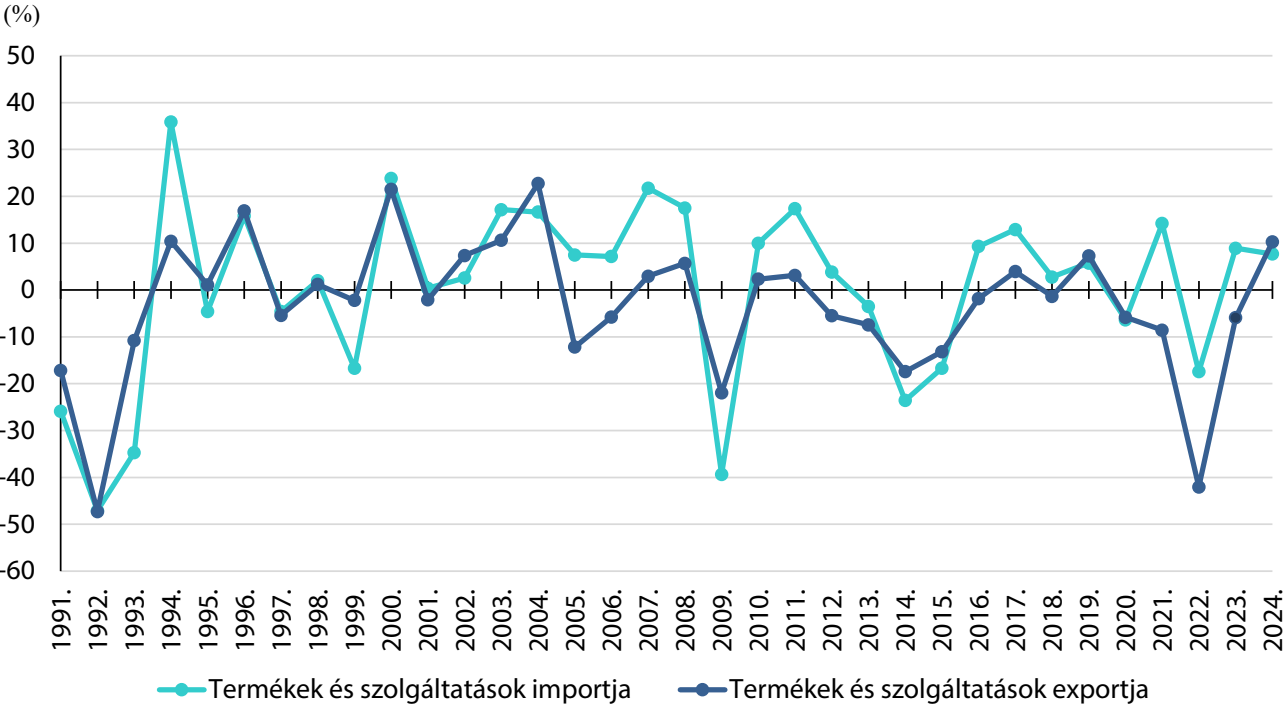
A 2005–2024 közötti időszak áruexportjának (7. ábra és 9. ábra) és áruimportjának (8. ábra és 10. ábra) partnerországok szerinti megoszlásának vizsgálata rávilágít arra, hogy Ukrajna fő kereskedelmi partnere 2005 és 2014 között Oroszország volt.⁶ Az Oroszországba irányuló áruexport mértéke 2005-től – a globális gazdasági válság időszakát leszámítva – egészen 2011-ig folyamatosan növekedett és 20% felett volt, majd ezt követően mutatott csökkenő tendenciát, és végül 2014-ben esett 20% alá (7. ábra, lásd következő oldalpár). Ukrajna további exportpartnereit figyelve, láthatjuk, hogy Törökország a második legjelentősebb partner. Az ide irányuló export mértéke stabilnak mondható és folyamatosan 5–10% között helyezkedett el a vizsgált időszakban.

Az áruimportot vizsgálva hasonló tendencia figyelhető meg, mint az export esetében, mivel a fő importpartner Oroszország volt (8. ábra, lásd következő oldalpár). Az Oroszországból származó import mértéke 2005 és 2011 között 35% felett helyezkedett el, mely alól itt is kivételt képeznek a gazdasági válság évei. Csökkenés az Oroszországból származó import esetében is 2011 után következett be. Míg ezzel szemben kis mértékben, de Németországból és Kínából származó import mértéke növekedést mutatott. Mind az import, mind az export mértékének drasztikus csökkenése a 2014-ben bekövetkező események következményeként is értelmezhető, mely nemcsak a nyugati orientáció felé történő eltolódást eredményezte, hanem egyfajta lehetőséget az ukrán gazdaság diverzifikációjára, a saját erőforrásokra történő építésre, új gazdasági kapcsolatok kiépítésére és az olcsó orosz gáztól való függőség leküzdésére egyaránt (SUTELA, 2012).

A kereskedelmi kapcsolatok Oroszországgal 2022-ben szinte teljes egészében megszakadtak (9. ábra, lásd következő oldalpár). A folyamat háttérében meghúzódik az orosz–ukrán háború eszkalálódása, mely Ukrajna nyugati orientációjának beteljesülését, valamint az Európai Unió országaival folytatott kereskedelem volumenének növekedését eredményezte. A nyugat felé történő kényszerű orientáció következményeképp, új kereskedelmi

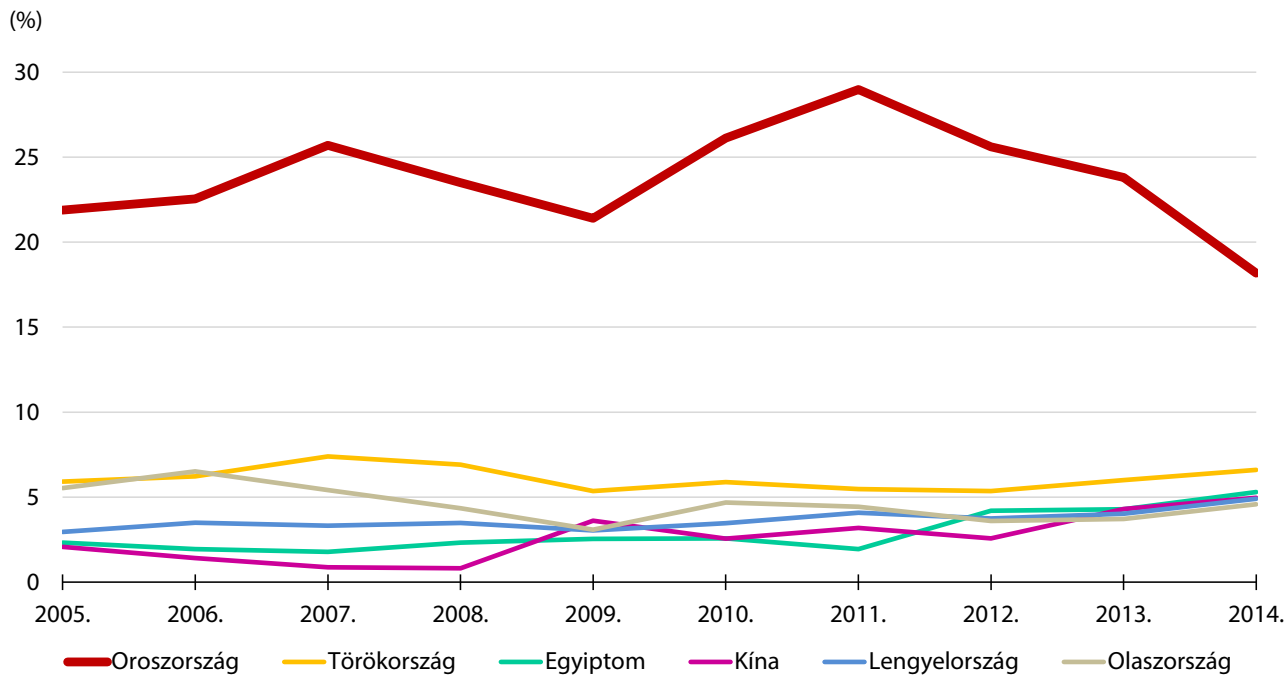
⁶ A 7–8. ábra, illetve a 9–10. ábra adatait az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) eltérő módszertannal számolta. A 2005–2014-es adatok BPM5 (1993) módszertan alapján lettek számolva, míg a 2015–2024 közötti időszak adatai BPM6 (2009) módszertannal. A BPM5 és a BPM6 közötti fő különbség, amely érinti a külkereskedelmi adatok vizsgálatát, hogy utóbbiban, új tételek kerültek be a külkereskedelmi statisztikákba.

6. ábra:
Termékek és szolgáltatások export-importjának változása
1991–2023 között, az éves növekedés százalékban



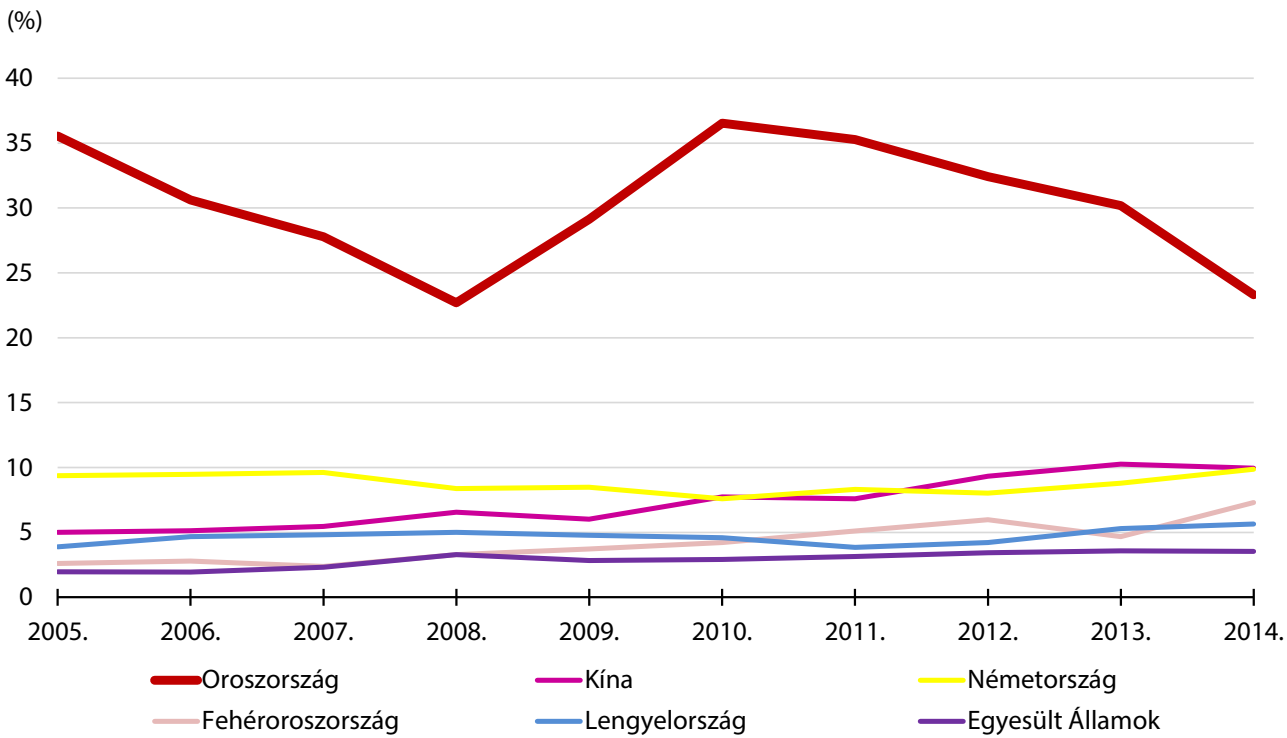
Forrás: a szerző saját szerkesztése a World Bank adatai alapján

7. ábra:
Ukrajna áruexportjának legnagyobb partnerországok szerinti
százalékos megoszlása 2005–2014 között



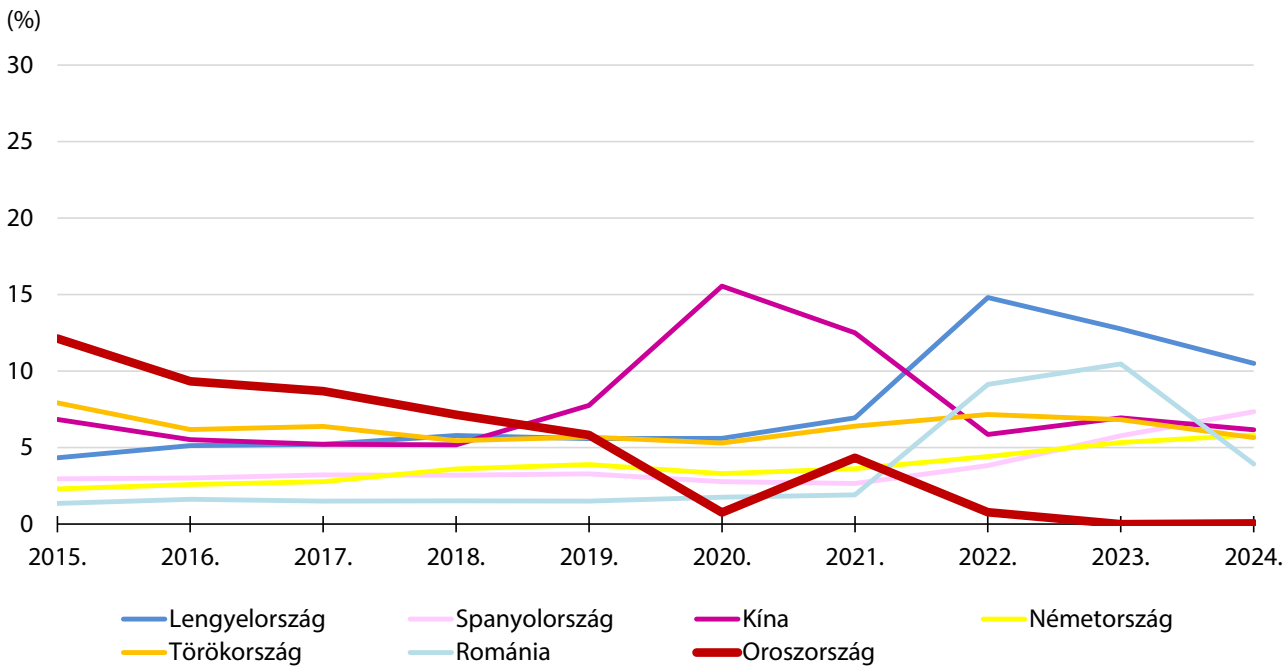
Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

8. ábra:
Ukrajna áruimportjának legnagyobb partnerországok szerinti
százalékos megoszlása 2005–2014 között



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

9. ábra:
Ukrajna áruexportjának a legnagyobb partnerországok szerinti
százalékos megoszlása 2015–2024 között



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

partnerek léptek a régiók helyébe. Kiemelendő az áru-export esetében annak ténye, hogy 2018-ig még mindig Oroszország volt Ukrajna legfőbb kereskedelmi partnere. Oroszország helyét – az exportot vizsgálva – habár rövid időre (2019–2021), de Kína vette át. A 2018-as év után Ukrajna legfőbb exportpartnerének már nem Kína számított, hanem Lengyelország, ahová az export, csaknem 15%-a irányult. Tehát a 11. ábra alapján kirajzolódik, hogy a háború kirobbanásával Ukrajna főbb export-partnerei az Európai Unió országaiból kerültek ki, többek között Lengyelország, Románia, Spanyolország és Németország.

Ukrajna legnagyobb importpartnerit felsorakoztató ábra alapján hasonló képet kapunk, mint az áruexport vizsgálatánál (10. ábra). Az áruimport esetében 2018-ig bezárólag Oroszország számított a legfőbb import-partnernek, azonban 2019-től már Kína töltötte be ezt a szerepet. Kína elsőse napjainkban is megkérdőjelezhetetlen, de fontos kiemelni Lengyelországot, valamint Németországot is mint jelentős importpartnereket. Összegezve elmondhatjuk, hogy az orosz függőség a külső tényezők hatására megszűnt, mind az export, mind az import tekintetében. Továbbá megfigyelhető a nyugat felé történő orientáció folyamata, amely a megnövekedett számú európai kereskedelmi partnerek megjelenésével magyarázható.

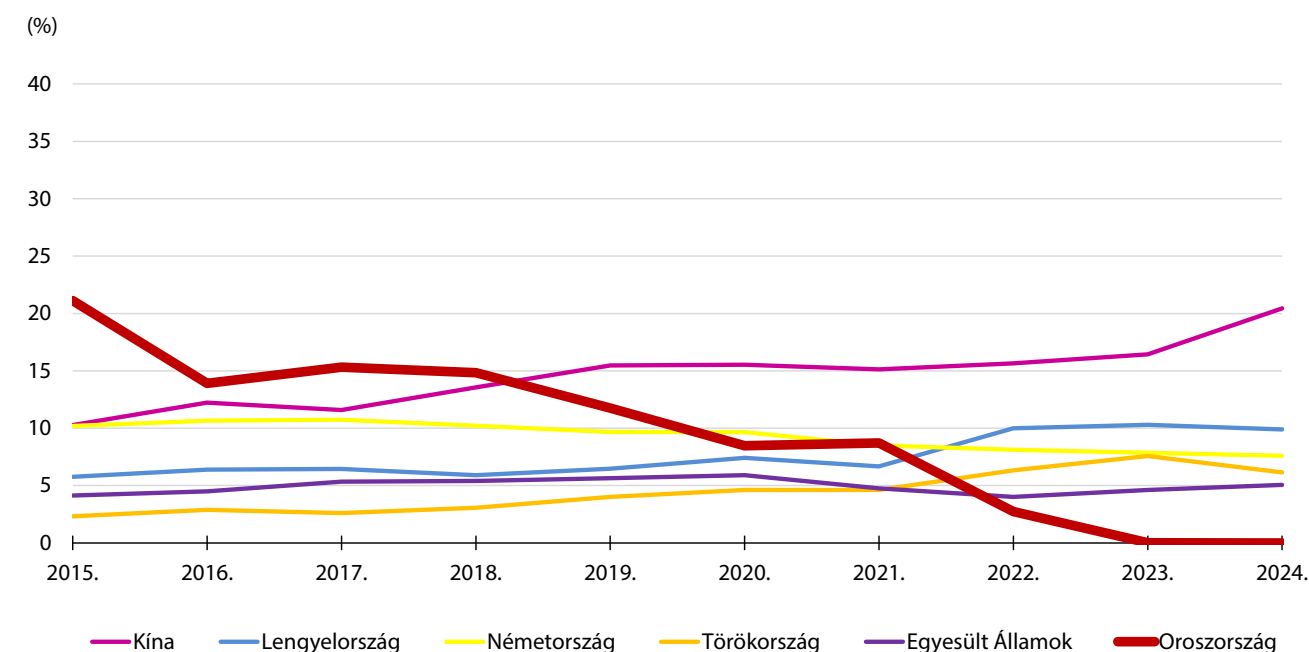
Az áruszerkezet alakulásának vizsgálata során körvonalazódik az adott ország gazdasági profilja és struktúrája, illetve mely ágazatok számítanak húzóágazatnak és melyek kevésbé. Továbbá következtethetünk egyes termékkategóriák exportjának visszaeséséből a területi és strukturális átrendeződés folyamataira is. Mindemellett kimutatható az adott ország gazdaságának sokszínűsége vagy éppen ennek ellentétje, a gazdasági diverzifikáció hiánya.

Ukrajna exportszerkezetét elemezve látható, hogy az ezredforduló elején bekövetkező és a gazdasági világválságig tartó, gazdasági fellendülés időszakában, a fémipari termékek exportja kimagasló értéket produkált, mely egészen 2008-ig szinte minden évben a teljes export 40%-át tette ki (11. ábra). Ez a kimagasló érték egyértelműen jelzi, hogy az ukrán gazdaság súlypontja az ország keleti régiójában működő oligarchák kezében összpontosuló nehézipari központokban koncentrálódott (SUTELA, 2012). A gazdasági fellendülés éveiben (2000–2008) a fémipari termékek mellett a gépipari termékeinek exportja mondható jelentősnek, azonban

a fémipari termékektől jóval lemaradva, átlagosan a teljes export 15%-ából részesült. A gazdasági világválság utáni periódusban, a 2010-es években az exportszerkezet összetételét vizsgálva a fémipari és gépipari termékek exportjának 2012-től bekövetkező visszaesése tapasztalható, amely ezt követően nem tudott növekedő tendenciát produkálni napjainkban sem. Helyükbe a mezőgazdasági termékek exportja lépett, amely 2014-ben még csak a teljes export 30%-át tette ki, viszont 2020-ban már annak 49%-át. Az ábra alapján a mezőgazdasági szektor által exportált termékek dominanciája mutatható ki, mely mögött az egyre növekvő globális kereslet, valamint az ország termőföldjeinek rendkívül jó minősége áll. Ezzel szemben a gépipari termékek részesedése 2020-ra 10% alá esett vissza, míg a fémipari termékeké minimálisan, de 20% alá. Majd a háború kitörését követően 11%-ra.

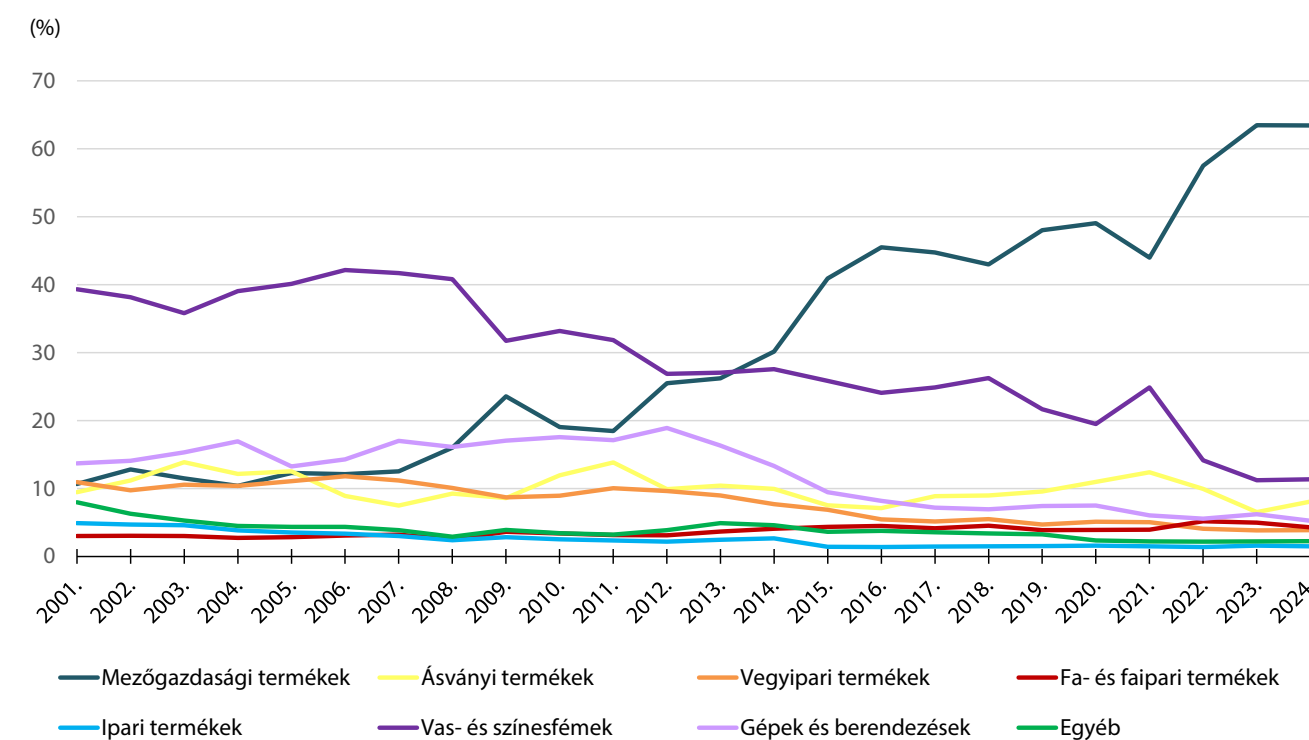
Ukrajna importszerkezetét figyelve a fő importárúknak az ásványkincsek, a gépek és a berendezések, valamint a vegyipari termékek számítanak, melyek 2001 és 2024 között nagymértékben részesedtek a teljes importból (12. ábra, lásd következő oldalpár). A 2000-es évek elején a gépek és berendezések importja a gazdasági fellendülés időszakában indult növekedésnek, mely egészen a gazdasági válságig tartott. A folyamat jól mutatja a gazdasági fellendülés mértékét, azonban összefüggésbe hozható a beruházások növekedésével is, mely szintén jellemző volt ebben az időszakban. Az ukrán gazdaság 2009 és 2015 közötti visszaesése, valamint a beruházások csökkenése kimutatható a gépek és berendezések importjának mértékében, amely ezt követően újra növekedésnek indult és 2020-ban a teljes import 33%-át tette ki. Az orosz–ukrán háború eszkalálódását megelőzően a világjárvány idején tapasztalható csökkenés után, 2022-ben újra növekedésnek indult, mely mögött a háborús szükségletek kielégítése, illetve a háború által sújtott infrastruktúra helyreállításához szükséges termékek iránti igény húzódik meg. Az ásványkincsek részesedése a teljes importból 2011-től folyamatos csökkenést mutat, mely köthető a nemzetközi piacokon való árfolyam-ingadozásokhoz, illetve a gazdaság recessziójához egyaránt, melynek hatására csökkent a kereslet. A vegyipari termékek importjának növekedése 2006-ot követően már a teljes export 15–20%-át tette ki, mely mögött a világjárvány idején importált gyógyszeripari termékek iránti kereslet húzódik meg.

10. ábra:
Ukrajna áruimportjának legnagyobb partnerországok szerinti
százalékos megoszlása 2015–2024 között



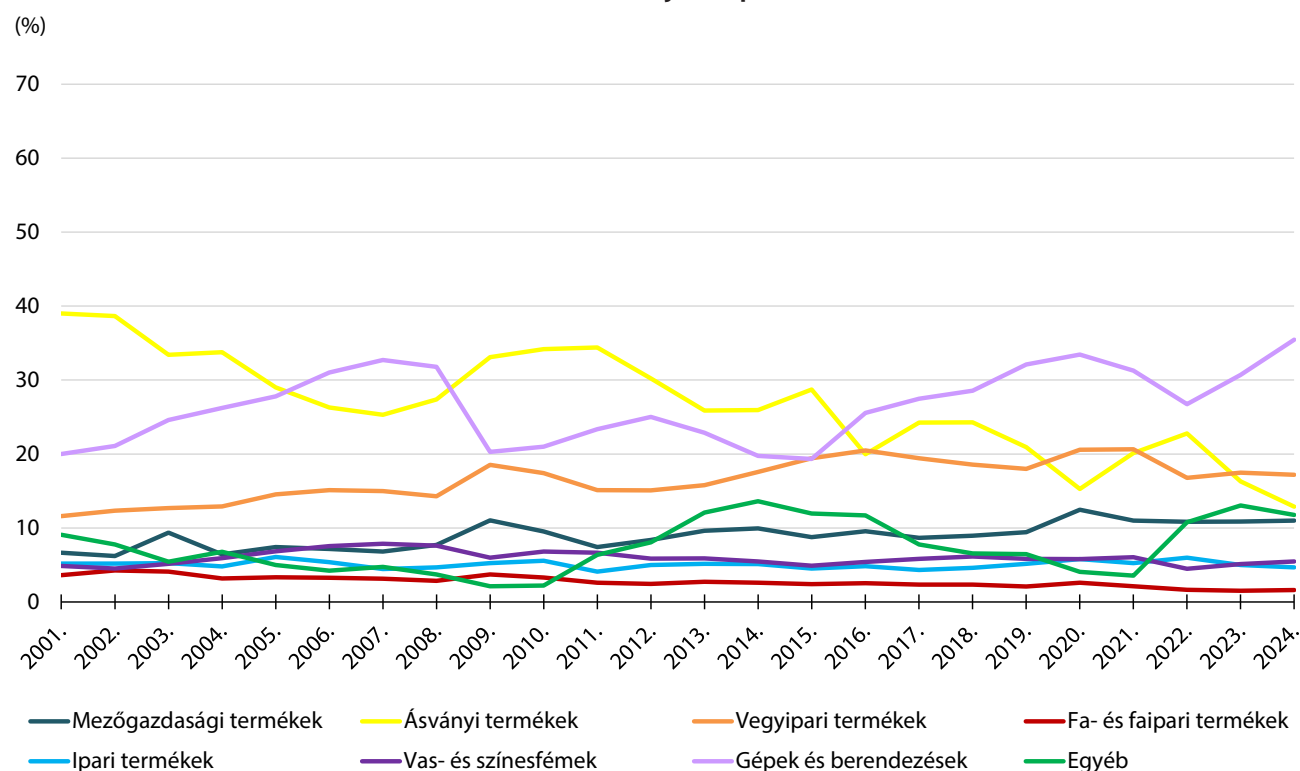
Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

11. ábra:
Ukrajna exportszerkezetének változása termékkategóriák szerint
2001 és 2024 között a teljes export tekintetében



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

12. ábra:
Ukrajna importszerkezetének változása termékkategóriák szerint
2001 és 2024 között a teljes import tekintetében



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

Összességében az export- és importszerkezet termékkategóriáinak változása alapján kimutatható a gazdasági fellendülés időszaka, mely megnyilvánul a fémipari és gépipari termékek exportjának magas részesezésében a teljes exportból. Térszerkezeti szempontból a jelenség a keleti régiók kimagasló gazdasági teljesítményére enged következtetni a 2000-es évek első évtizedében. Azonban a 2014-ben bekövetkező kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus, valamint annak 2022-ben országos szintűvé válásának hatásai szintén tetten érhetők. A visszaesés háttérében meghúzódik még a fémipar túlzott energiaigénye, valamint a technológiai újítások hiánya, mely hátrányként jelent meg más piaci szereplőkkel szemben. A fémipari termékek exportjának visszaesését az imént említett tényezők mellett az orosz felvevőpiac megszűnése is befolyásolta (INSTITUTE OF ECONOMIC RESEARCH, 2014). Az exportszerkezet vizsgálata alapján a mezőgazdasági szektor által exportált termékek dominanciája figyelhető meg, mely mögött az egyre növekvő globális kereslet, valamint az ország termőföldjeinek rendkívül jó minősége húzódik meg.

A GDP éves növekedése (1. ábra), a szektoronkénti hozzáadott érték (2. ábra), a közvetlen külföldi tőkebeáramlás (3. ábra), illetve a termékek és szolgáltatások exportjának és importjának növekedésének (6. ábra) összevetése során a következő tendenciák rajzolódnak ki. A posztszovjet időszakban a GDP csökkenése, vagyis a gazdaság csökkenése volt tapasztalható, mely megnyilvánul az export-import, valamint a közvetlen külföldi tőkebefektetések rendkívül alacsony mértékében. A 2000-es évek elején megindult reformfolyamat hatására nőtt az ország népszerűsége a külföldi befektetők körében. A megnövekedett külföldi tőkebeáramlásnak köszönhetően indult meg a gazdasági fellendülés időszaka, melynek következtében nőtt a gazdasági termelés és ezzel párhuzamosan az export és import mértéke is. A narancsos forradalom hatására 2005-ben a közvetlen külföldi tőkebefektetések (3. ábra) mértéke a GDP 8,75%-ára emelkedett, mellyel párhuzamosan a GDP is növekedésnek indult, amelyből következtetni lehet az ország nyitottságára és annak megnövekedett befektetői vonzerejére. A gazdasági

fellendülés végét jelentő globális gazdasági válság hatásai, az összehasonlított mutatók értékének csökkenésén is észrevehetők. A válságot követő időszakban, 2010–2011-ben a külkereskedelmi mutatók alapján megfigyelhető az ipari szektor hozzáadott értékének és az export mértékének csökkenése. Ezt követően 2012-től a GDP és a külföldről beáramló tőke mértéke is csökkenésnek indult, majd ezzel összhangban közvetlenül a Krim annektálása előtti évben, 2013-ban a külkereskedelmi mutatók is drasztikusan visszaestek (6. ábra). A 2014-ben kezdődött kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus okozta gazdasági sokk következtében a gazdaság és a külföldi tőkebeáramlás csökkenése látható, párhuzamosan az export-import mértékének visszaesésével. A fordulópontnak számító 2014-es évet követően a tőkebeáramlás mértéke 2020-ban, a világjárvány idején, illetve 2022-ben az orosz–ukrán háború kirobbanásakor esett vissza a GDP-vel és a külkereskedelmi mutatókkal összhangban. Az export visszaesése – mely csupán 1995-ben, 2004-ben és 2019-ben volt magasabb az importnál – az ipari és feldolgozóipari szektor térvésztesével, azaz értelemszerűen az iparosodottabb keleti országrészt érintő katonai események hatásaival hozható összefüggésbe. A legfrissebb, 2023-as adatok alapján elmondható, hogy a gazdaság növekedő tendenciát mutat és a tőkebeáramlások is újra növekedésnek indultak, azonban az export nem mutatott hasonló tendenciát, valamint az ipari és mezőgazdasági szektor hozzáadott értéke is csökkenésnek indult, ellenben a szolgáltató iparával. E tendenciák mögött állhatnak a keleti régiók további romló pozíciói is.

5. A gazdasági térszerkezet átrendeződése 2008–2024 között

5.1. Ukrajna oblasztjainak gazdasági teljesítménye 2008–2021 között

Az ország oblasztjainak 2008-as gazdasági teljesítményét vizsgálva alátámasztást nyer a főváros gazdasági központi szerepének ténye, illetve a korszakra jellemző keleti oblasztok túlsúlya a középső és nyugati területekkel szemben (13. ábra, lásd következő oldalpár). Nyugat felé haladva az oblasztok alacsony gazdasági

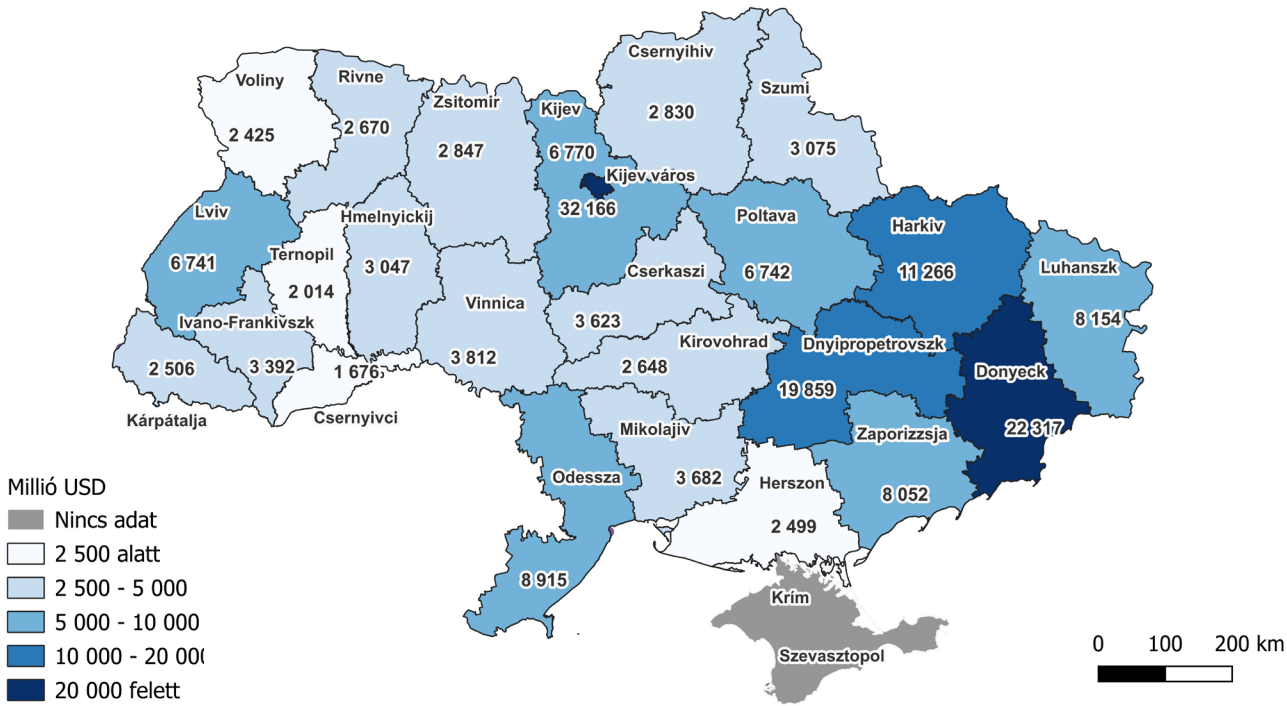
teljesítményét figyelhetjük meg, melyből csak Lviv és a délen fekvő Odessza oblaszt, valamint Kijev oblaszt tűnik ki. A keleti országrészben 2008-ban még erős gazdasági teljesítménnyel rendelkező keleti oblasztokat láthatunk, melyek közül Donyeck oblaszt teljesítménye volt a legmagasabb, de országos viszonylatban is a második legnagyobb gazdasági teljesítménnyel bírt, ekkor még háttérbe szorítva Dnyipropetrovzszk oblasztot. A leggyengébben teljesítő területek túlnyomó többsége nyugaton, illetve keleten (Herszon oblaszt) helyezkednek el. A főváros jelentős gazdasági súlya és a fejlettség területi egyenlőtlensége hasonlít az időszak magyarországi térszerkezetéhez (SALAMIN ET AL, 2005), de attól eltérően a területi versenyképesség Ukrajnában ekkor még nem az európai magterületekhez közeli, nyugati térségek jellemzője.

A 2014-ben kirobbanó kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus hatásai – mely a keleti régióban átrendeződést, valamint egyes oblasztok esetében drasztikus visszaesést eredményezett – 2021-ben már kimutathatók (14. ábra, lásd következő oldalpár). A 2008 és 2021 közötti időszakban észrevehető, hogy keleten Donyeck oblaszt gazdasági teljesítménye a felére csökkent, míg Luhanszk oblaszt teljesítménye a nyugati Csernyivci oblaszt teljesítményét sem érte el. A többi keleti oblasztot illetően Zaporizzsja és Harkiv gazdasági teljesítményének stagnálása figyelhető meg, ezzel szemben Dnyipropetrovzszk és Poltava teljesítménye növekedni tudott. 2021-ben a nyugati országrészben nem tapasztalható változás a korábban is elmaradt oblasztokat illetően. Lviv oblaszt vezető szerepe nyugaton megkérdőjelezhetetlen és ez elmondható a főváros, illetve Dnyipropetrovzszk esetében is. A középső oblasztok közül kizárólag Vinnica gazdasági teljesítménye nőtt majdnem a duplájára 2008-hoz képest, azonban érdemes megemlíteni, hogy Kijev oblaszt gazdasági teljesítménye is jelentős mértékben nőtt, mely egyértelműen a főváros közelségéből eredeztethető.

Tehát 2021-re a keleti országrészt érintő katonai konfliktus hatásai világosan megmutatkoznak, mely az érintett oblasztok (Luhanszk, Donyeck) esetében drasztikus visszaesést jelentett, addig egyes oblasztokban (Harkiv) stagnálást eredményezett, mely tendencia elmondható a középső oblasztokban egyaránt. Kiemelkedő növekedés csupán a főváros esetében figyelhető meg.

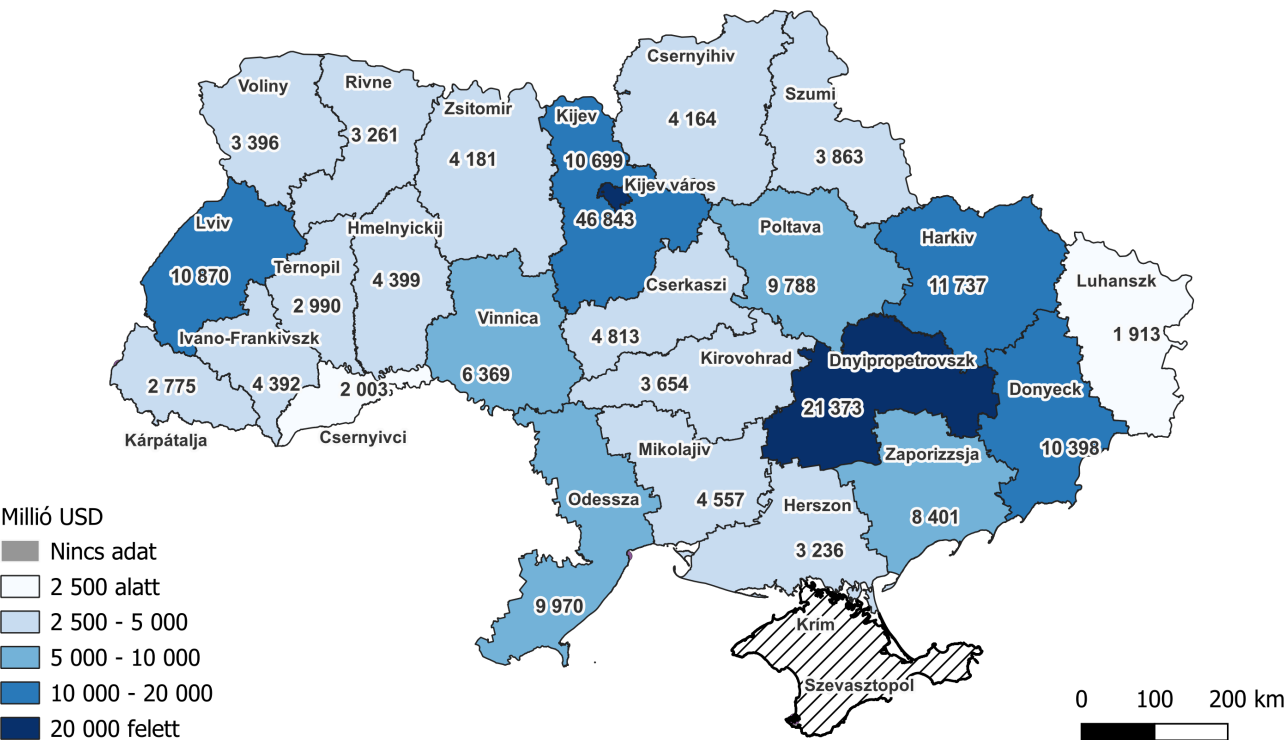
Ukrajna oblasztjainak gazdasági teljesítményét vizsgálva mindkét időszak esetében aszimmetrikus képet

13. ábra:
Ukrajna oblasztjainak gazdasági teljesítménye 2008-ban, USD-ban



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

14. ábra:
Ukrajna oblasztjainak gazdasági teljesítménye 2021-ben, USD-ban



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

kaptunk. 2021-re keleten mutatkoznak jelei az átrendeződésnek, azonban a főváros dominanciáját nem sikerült megtörni, így az országra továbbra is igaz, hogy a gazdaság súlypontja továbbra is csupán néhány oblasztban koncentrálódik. Míg a nyugati és középső oblasztok többsége továbbra is gazdaságilag elmaradott maradt.

5.2. Ukrajna oblasztjainak egy főre jutó GDP-jének alakulása az adott évben (2008 és 2021)

Ukrajna oblasztjainak egy főre jutó GDP-je megoszlásának elemzése a regionális különbségek kimutatását célozza meg (15–16. ábra, lásd következő oldalpár). A 15. ábra alapján körvonalazódik az országra jellemző kelet–nyugati megosztottság. A nyugati oblasztok mindegyikének az egy főre jutó GDP-je jelentős mértékben alacsonyabb az országos átlagnál, vagyis elmaradottnak számítanak. E tekintetben a nyugati oblasztok, mint Ternopil, Csernyivci vagy Kárpátalja számítanak a legfejletlenebb területeknek, míg keleten ez Herszon oblaszt esetében van így. A keleti országrészben Dnipropetrovsk oblaszt egy főre jutó GDP-je számít kimagaslónak, valamint hozzá csatlakozik Donyeck oblaszt, illetve az országos átlaghoz közel elhelyezkedő oblasztok, mint Poltava, Harkiv és Zaporizzsja. Az ország egészét tekintve a főváros egy főre jutó GDP-je messze a legmagasabb 2008-ban, mely jól szemlélteti annak gazdasági erejét és fejlettségi szintjét egyaránt.

A 2021-es évben észrevehető egyfajta felzárkózás a középső területeket illetően, így azok egy főre jutó GDP-je már megközelíti az országos átlagot (16. ábra). Korábban a nyugati megyékre jellemző elmaradottság bizonyos oblasztok esetében, mint például Kárpátalja, továbbra is megmaradt. Míg a többi oblasztnak csak minimálisan nőtt az egy főre jutó GDP-je a 2008-as időszakhoz képest. Tehát továbbra is az országos átlag alatt helyezkedtek el. 2021-ben a GDP/fő adatok segítségével kimutathatók a 2014-es kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus és a Krim-félsziget annektálásának hatásai egyaránt, így keleten a már leszakadó oblasztoknak számító Donyeck és Luhanszk a gyenge teljesítménnyel bíró nyugati területek szintjére estek vissza. Ezzel párhuzamosan Poltava és Dnipropetrovsk oblasztok messze kimagasló fejlettségi szinttel rendelkeztek 2021-ben. Azonban, itt érdemes kiemelni a főváros

és az imént említett oblasztok között kialakult fejlettségbeli szakadékot. A keleti régióból említésre méltó még Harkiv és Zaporizzsja oblasztok egy főre jutó GDP-je, mely szintén az országos átlag felett helyezkedik el. Összességében 2021-ben a keleti oblasztok túlsúlya fennmaradt, bár tapasztalható némi átrendeződés. Ezzel szemben Ukrajna nyugati részén csupán Lviv oblaszt fejlettségi szintjének növekedése vehető csak észre, azonban a többi területen az elmaradottság nem mérséklődött 2008-hoz viszonyítva.

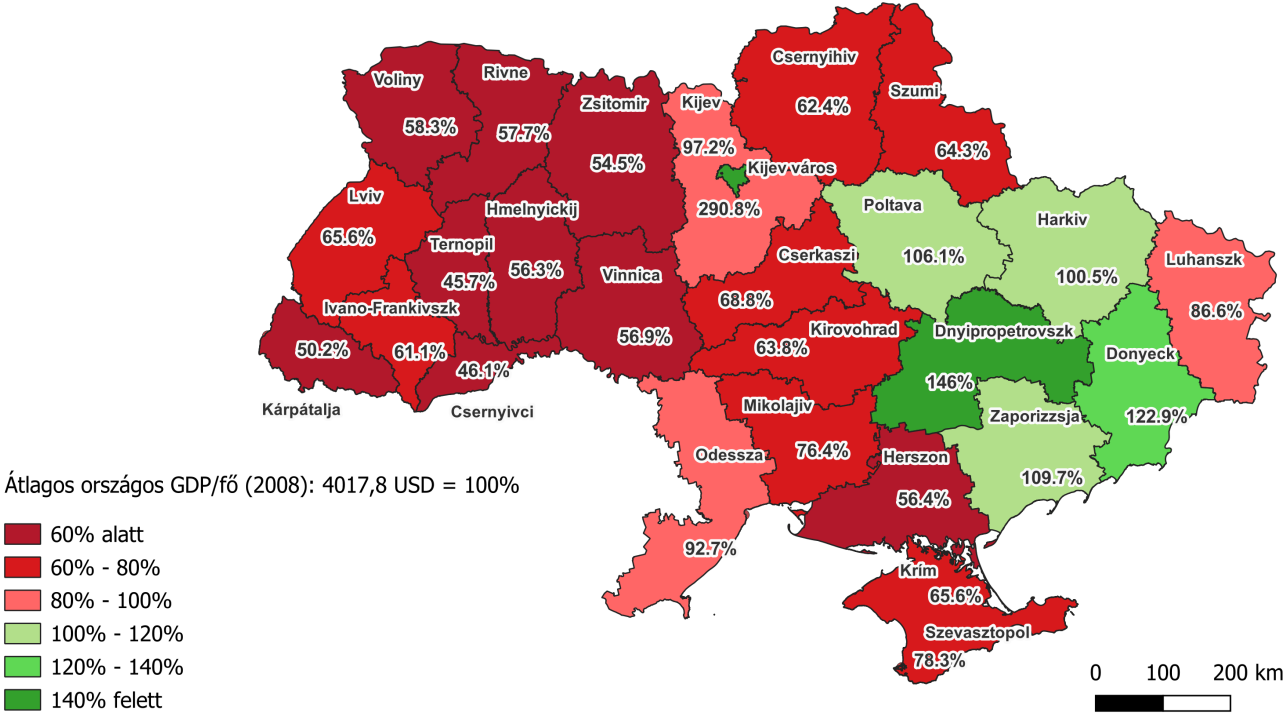
Ukrajna oblasztjainak egy főre jutó GDP-je jól tükrözi az országra jellemző és csak kismértékben csökkenő regionális különbségeket. A regionális különbségek mellett a leginkább szembeűnő jelenség a főváros és az ország többi oblasztja között kialakult szakadék, amelyet Kiev egy főre jutó GDP-jének kiugróan magas értéke szemléltet. Az ország oblasztjai között kialakult különbségek létrejöttében szerepet játszik a regionális politika hiánya, a régiók és a természeti erőforrásokban rejlő potenciál kihasználatlansága, az egyes régiók túlzott támogatása vagy éppen a régiókba irányuló tőkebefektetések egyenlőtlen eloszlása (HUK–ZEYNALOV, 2022).

5.3. Ukrajna oblasztjainak ipari teljesítménye 2010 és 2020 között

Az oblasztok ipari teljesítményének elemzését az általuk értékesített ipari termékeken keresztül fogom bemutatni (17–18. ábra).⁷ A 2010-es évben megfigyelhető, hogy az ipari szektor teljes egészében a keleti országrészben koncentrálódott (17. ábra, lásd következő oldalpár). A keleti oblasztok kimagasló eredménye magyarázható az itt működő ipari ágazatok széles skálájával, valamint az itt fellelhető erőforrások jelenlétével egyaránt. Ennek megfelelően Donyeck és Luhanszk oblasztok a kohászat központjaként működnek, azonban itt a nehézipar-gyártás is jelentősnek mondható (KOCIS, ET AL, 2008). A gépgyártás szinte az egész keleti régióban jelen van, mint pl. Zaporizzsja, Harkiv és Mikolajiv oblasztban.

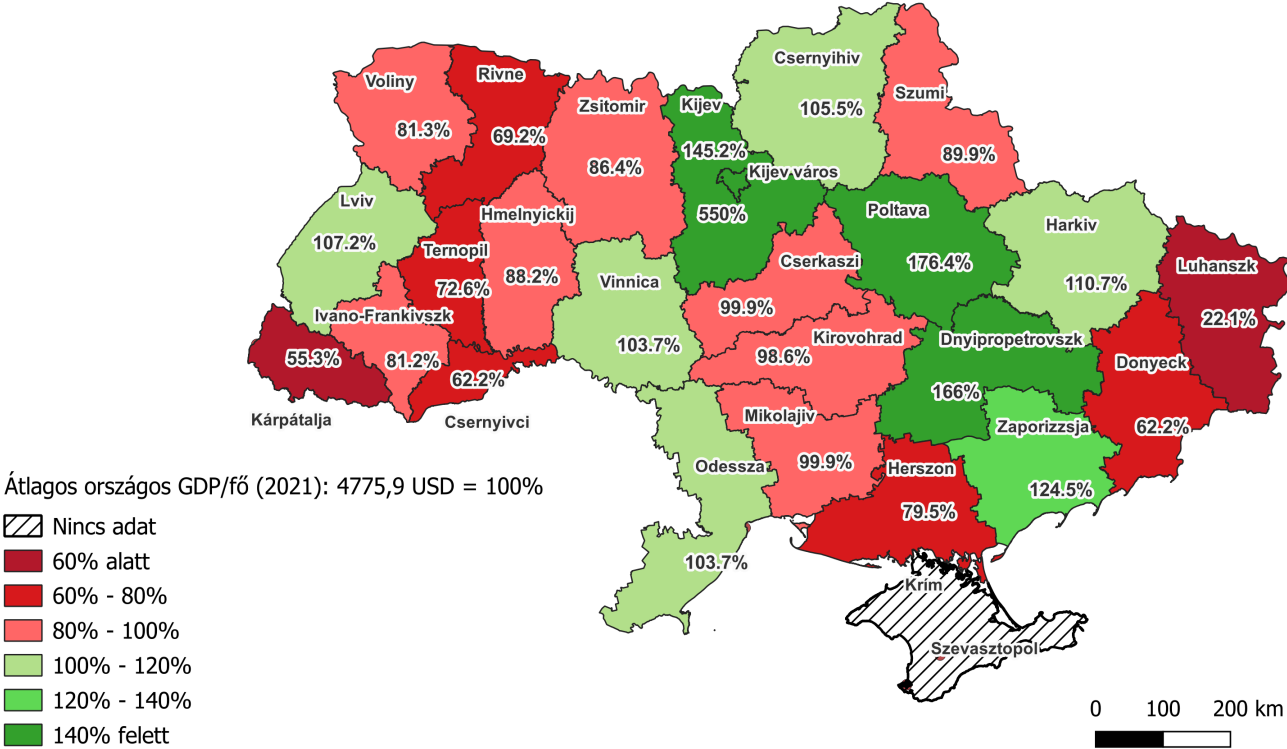
⁷ Az adatokat a Krími Autonóm Köztársaság és Szevasztopol város ideiglenesen megszállt területeinek, továbbá 2014 óta Donyeck és Luhanszk oblaszt ideiglenesen megszállt területek egyes részeinek figyelembe vétele nélkül közölte az Ukrán Nemzeti Bank (NBU).

15. ábra:
Ukrajna oblasztjainak egy főre jutó GDP-je az országos átlag százalékában 2008-ban



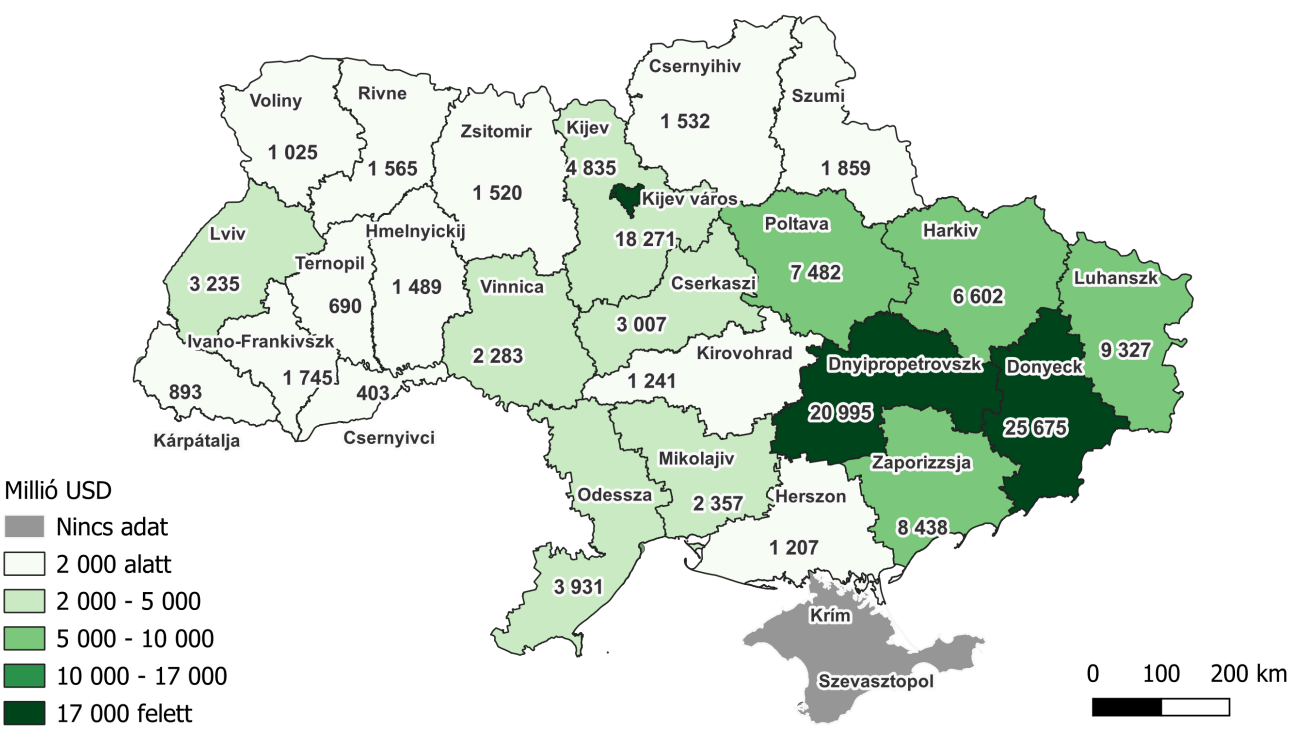
Forrás: a szerző saját szerkesztése a Derzhstat és a World Bank adatai alapján

16. ábra:
Ukrajna oblasztjainak egy főre jutó GDP-je az országos átlag százalékában 2021-ben



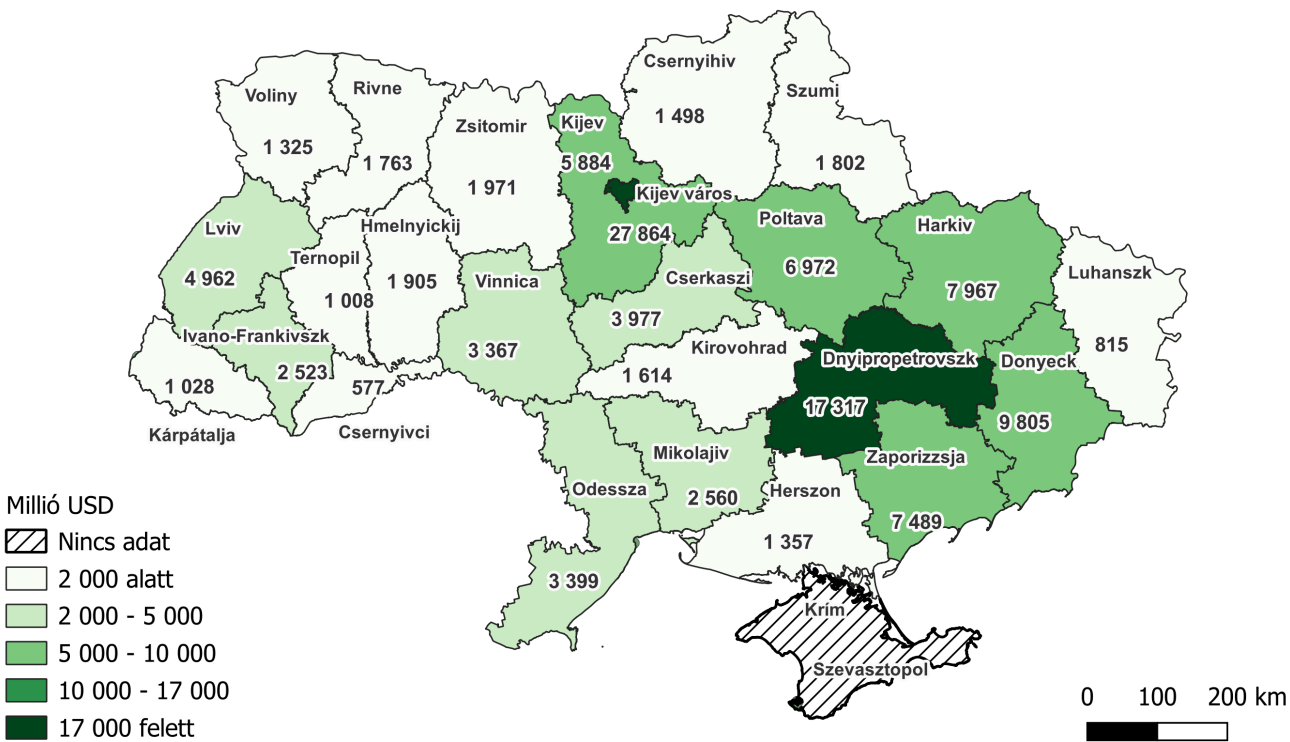
Forrás: a szerző saját szerkesztése a Derzhstat és a World Bank adatai alapján

17. ábra:
Ukrajna oblasztjai által értékesített ipari termékek összértéke 2010-ben (USD)



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

18. ábra:
Ukrajna oblasztjai által értékesített ipari termékek összértéke 2020-ban (USD)



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

Ukrajna ipari szektorának ereje mindkét vizsgált időszakban a keleti megyékben összpontosult, azonban a 2014-ben kirobbanó kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus hatásai egyértelműen bizonyíthatók, melynek folyamata a teljes keleti régió termelékenységének visszaesésében egyértelműen tetten érhető (18. ábra, lásd előző oldal). Ennek következtében Donyeck és Luhanszk oblaszt drasztikus visszaesését láthatjuk, így utóbbi a második leggyengébben teljesítő oblasztá zsugorodott az egész országban Csernyivci oblasztot megelőzve 2020-ban. A keleti régióban végbemenő átrendeződés Dnyipropetrovszk és Donyeck oblaszt közötti helycserét eredményezett, de Dnyipropetrovszk oblaszt teljesítményében is némi visszaesés volt tapasztalható. A főváros dominanciája 2020-ra teljesedett ki és vette át a vezető szerepet. A folyamat hátterében a szolgáltatói szektor térnyerése, valamint az ipari szektor központjait érintő katonai konfliktus negatív hatásai húzódnak meg. Nyugaton 2010 és 2020 közötti időszakban nem tapasztalhattunk kiugró növekedést, sőt leginkább a stagnálás jellemezte a térséget. Ez alól kivételt képez Lviv megye, melynek ipari teljesítménye javult és megközelítette Kijev oblasztot, de még így is messze elmaradt a keleti megyék többségétől.

Az oblasztok által értékesített ipari termékek vizsgálatának köszönhetően megállapítható, hogy a kelet-ukrajnai fegyveres konfliktus következtében az ország iparának területi szerkezete átalakult, a keleti oblasztok szerepe lecsökkent és helyükbe a főváros lépett. Az ország egészét nézve a keleti dominancia csak visszaszorulóban van, azonban megszűnéséről országosan szinten nem beszélhetünk.

5.4. A 2022-ben kirobbanó háború óta detektálható változások az ország oblasztjaiban

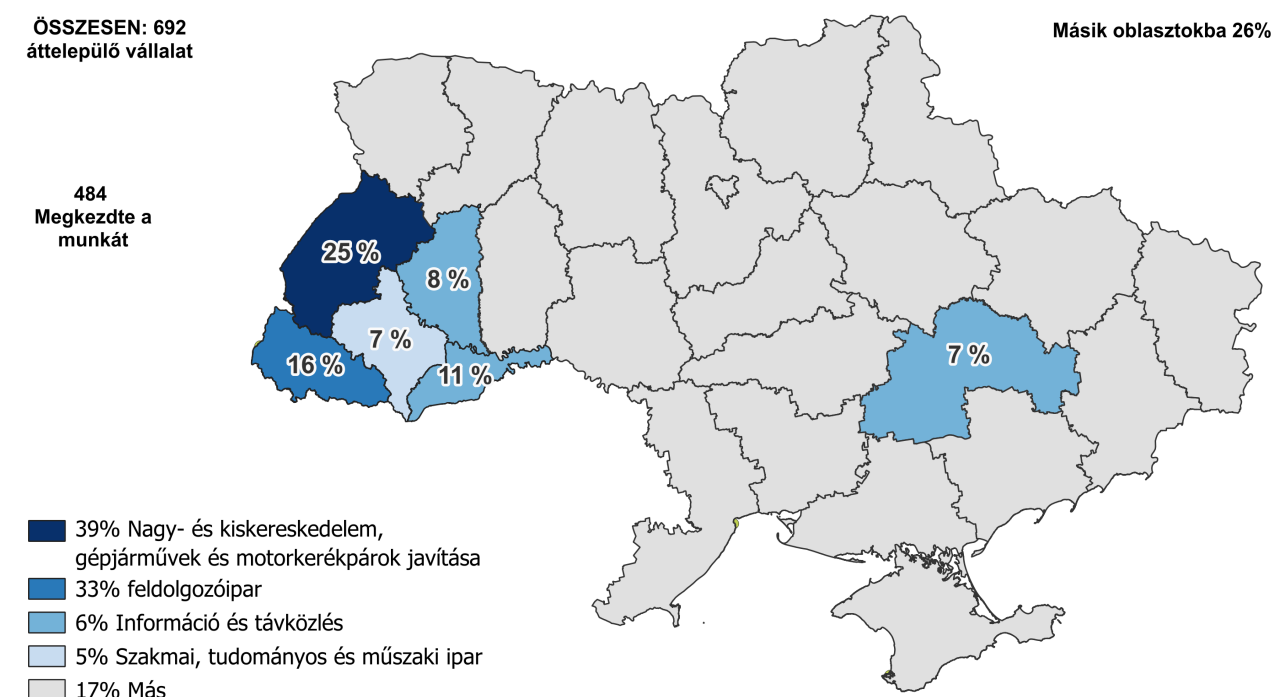
A 2022-ben eszkalálódó orosz–ukrán háború hatásait három, az ország térszerkezetében végbemenő folyamat szempontjából fontos, térképes elemzéssel szemléltetem. Az elemzés során térszerkezeti átrendeződésre utaló folyamatokat csupán az ország keleti oblasztjaiban tapasztalhattunk, mely elsősorban egyes oblasztok gazdasági vagy ipari teljesítményének csökkenésében nyilvánul meg. Annak érdekében, hogy tisztább képet kapjunk a térszerkezetben jelenleg is

zajló változásokról, érdemes megvizsgálni a háború kitörése óta történt változásokat is.

A cél eléréséhez kitűnő alapként szolgálhat a háború által érintett áttelepülő vállalatok helyzetének jobb megértése, melynek során láthatjuk célterületeiket, valamint az érintett vállalatok tevékenységkörét egyaránt (19. ábra). A 2022-ben kirobbant orosz–ukrán háború hatásai Ukrajna nyugati oblasztjaiban is észrevehetők, mely elsősorban a belső migrációban, az elvándorlásban, illetve a háború által érintett vállalkozások áttelepülésében nyilvánul meg. Jelen esetben az áttelepülő vállalatok kerültek az elemzés középpontjába, melynek segítségével körvonalazódhat egyfajta jövőkép Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződéséről, ami magában hordozhatja a korábban elmaradt nyugati oblasztok felértékelődésének esélyét. Az áttelepülő vállalatokat szemléltető ábrán látható, hogy a háború által érintett belső Ukrajnából áttelepülő vállalatok célterületei közé az elmaradt oblasztoknak számító Kárpátalja (16%), Csernyivci (11%), Ivano-Frankivszk (7%), Ternopil (8%), valamint a fejlett és a nyugati országrész gazdasági központjaként működő Lviv oblaszt (25%) tartozik. Azonban megfigyelhetjük, hogy keleten Dnyipropetrovszk oblasztba (7%) szintén települnek át vállalkozások, míg az ország többi oblasztjába a 692 vállalat 26%-a települt át. A nyugati országrészbe áttelepült vállalkozások tevékenységét illetően nagy- és kiskereskedelmi, gépipari, feldolgozóipari, információ és telekommunikációs vállalatokról, valamint szakmai, tudományos és műszaki tevékenységet folytató gazdasági szereplőkről beszélhetünk. Ebből kifolyólag mindez kihagyhatatlan lehetőségként lebeg a nyugati oblasztok szeme előtt, hiszen az elemzés során kiderült, hogy a legfejletlenebb (lásd 15. és 16. ábra), legkisebb gazdasági és ipari teljesítménnyel (lásd 17. és 18. ábra) bíró oblasztok itt találhatók.

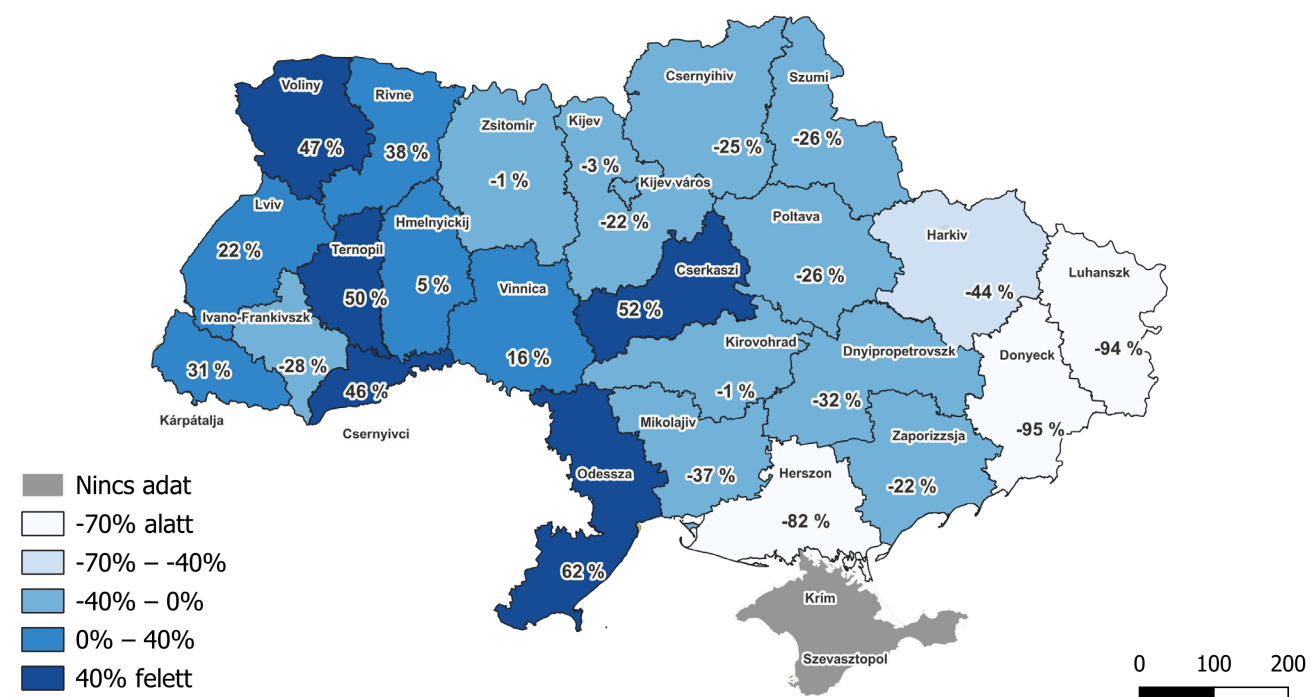
Az áttelepülő vállalatok vizsgálata mellett Ukrajna oblasztjainak exportteljesítményének változását helyezem középpontba (20. ábra). A 20. ábra a 2022-es exportteljesítmény változását szemlélteti a 2019–2021-es exportteljesítményhez képest. A mutató elemzésének célja a háború okozta negatív hatások szemléltetése, a háború által fokozottan érintett, illetve kisebb mértékben érintett oblasztok exportteljesítményére nézve. Ebből kifolyólag következtethetünk

19. ábra:
Vállalatok áttelepülése Ukrajna nyugati oblasztjaiba



Forrás: a szerző saját szerkesztése GLOBSEC, 2022 alapján

20. ábra:
Ukrajna oblasztjainak exportteljesítmény-változása
2022-ben a 2019–2021-es átlaghoz viszonyítva



Forrás: a szerző saját szerkesztése az UNIDO, 2024 alapján

a nyugati területek szerepének felértékelődésére, így a már most zajló térszerkezetátrendeződésére is.

Ukrajna oblastjainak exportteljesítménye – a 2019–2021-es átlaghoz képest – 2022-ben az orosz–ukrán háború eszkalálódásának eredményeképpen az ország kettéosztottsága figyelhető meg. Az export mértéke drasztikusan a háború által közvetlenül érintett oblastokban esett vissza, mely Donyeck és Luhanszk oblastok esetében szinte teljesen megszűnt, míg Herszonban 2019–2022-es átlaghoz képest 82%-kal csökkent, addig Harkivban 44%-kal. Keleten és a középső oblastokban, valamint északon csak kisebb mértékű visszaesés történt. Országos viszonylatot nézve Odessza oblast exportteljesítménye növekedett a legnagyobb mértékben, melynek teljesítménye 62%-kal volt nagyobb a 2019–2021-es átlaghoz viszonyítva. A növekedés hátterében egyértelműen az itt működő kikötői ipar, valamint a háború által való érintettségének alacsony mértéke húzódik meg. A nyugati országrészt vizsgálva csaknem az összes oblastban növekedett az export a 2019–2021-es időszakhoz képest, mely alól csupán Ivano-Frankivszk oblast jelent kivételt. Jelentős növekedés az exportban Ternopil, Voliny, Csernyivci oblastban tapasztalható, valamint az ország közepén elhelyezkedő Cserkaszi, melyek exportja közel 50%-kal növekedett a 2019–2021-es átlaghoz viszonyítva.

Összességében a 20. ábra megmutatta, hogy a háború kitörése, milyen hatást gyakorolt az ország oblastjainak exportjára nézve. Ahogy az várható volt, a legnagyobb visszaesés és a külkereskedelmi folyamatok megszűnésének ténye a katonai események által érintett oblastokat fenyegette. Ezzel szemben a legnagyobb növekedés egyértelműen a harcok által legkisebb mértékben sújtott területeken látható, melynek hátterében az áthelyezett termelés és exporthoz szükséges infrastruktúra húzódik meg.

5.5. Ukrajna oblastjaiba irányuló tőkebefektetések

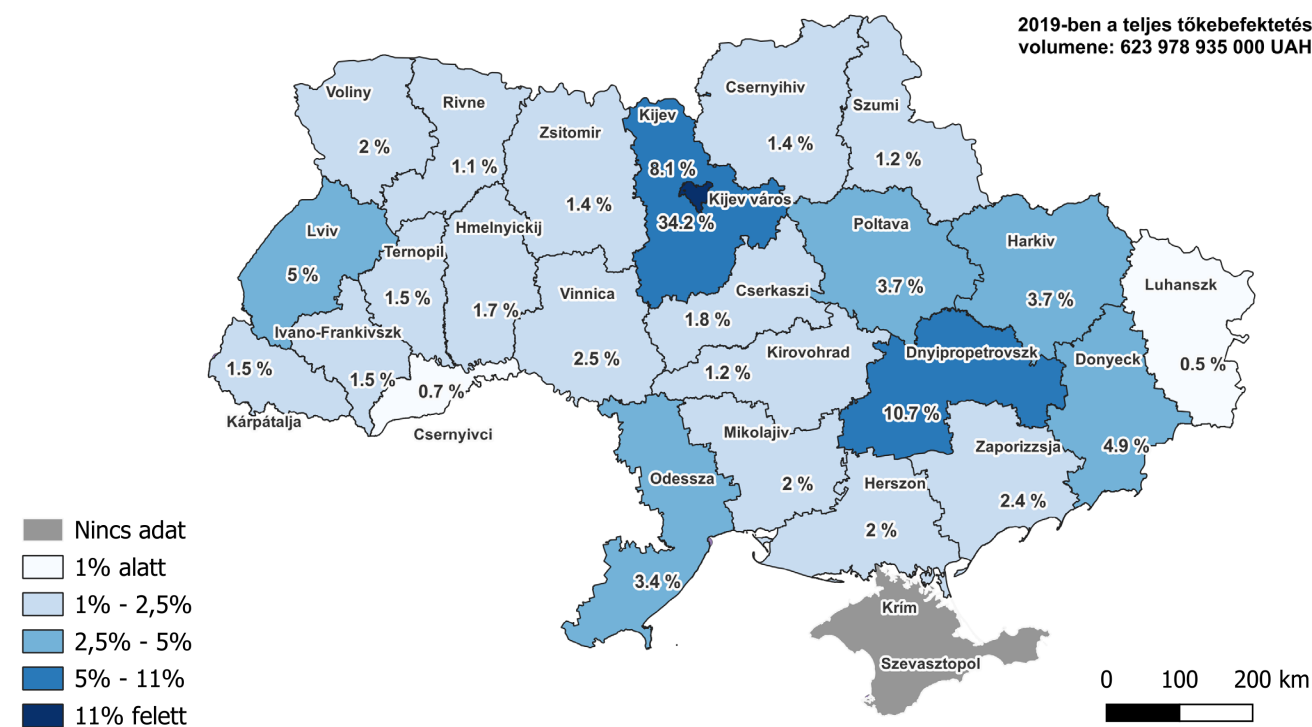
A közvetlen külföldi tőkebefektetések mellett érdemes megvizsgálni a belföldi tőkejellegű beruházásokat az ország oblastjaira nézve. A mutató elemzésének célja a belföldi beruházási aktivitás mérése, azonban további célként jelenik meg a fejlesztésre szoruló terü-

letek feltérképezése is. A tőkebefektetések területi megoszlásának vizsgálata Ukrajna oblastjai esetében alkalmas lehet az orosz–ukrán háború okozta változások mérésére, mely jelen esetben a nyugati megyékbe irányuló beruházási tevékenység csökkenésében nyilvánul meg. Az oblastokba irányuló beruházások folyamatát a 2019-es tőkebefektetések ábrázolásával mutatom be, melynek célja, hogy szemléltesse a világjárvány és az orosz–ukrán háború eszkalálódását megelőző időszak tendenciáit. Míg a legfrissebb 2024-es beruházások ábrázolása már az e tekintetben vett átrendeződés bemutatását szolgálja.

A 2019-ben Ukrajna oblastjaiba irányuló tőkeberuházásokat elemezve elmondhatjuk, hogy e tekintetben is nagymértékű egyenlőtlenség tapasztalható az ország területén (21. ábra). A vizsgált évben egyértelműen látszik, hogy a főváros részesedése a legnagyobb az adott év teljes tőkeberuházás-mértékét illetően. Mindez jól mutatja Kijev gazdaságban betöltött központi szerepét. Az országos viszonylatot elemezve csupán Dnyipropetrovszk, illetve Kijev oblastba irányuló beruházások mértéke mondható jelentősnek. A keleti országrészben az ipari szektornak helyet adó oblastok részesedése Dnyipropetrovszk kivételével 5% alatti, melyből következtethetünk a keleti oblastok visszaesésére. A déli országrészben csupán Odessza oblast részesedése azonos a keleti oblastokéval, míg az ország nyugati és középső területei 2,5%-os részesedéssel bírnak. Nyugaton ez alól kivételt képez a Lviv oblastba irányuló beruházások mértéke, mely megelőzi keleten Donyeck oblastot. Érdemes kiemelni keleten Luhanszk, illetve nyugaton Csernyivci oblastokat, melyek részesedése a teljes tőkebefektetésből nem éri el az 1%-ot sem. Luhanszk esetében a kelet-ukrajnai katonai konfliktus hatásai húzódnak meg, míg Csernyivci illetően a kedvezőtlen adottságok összessége, mint pl. periférikus elhelyezkedés jelenik meg.

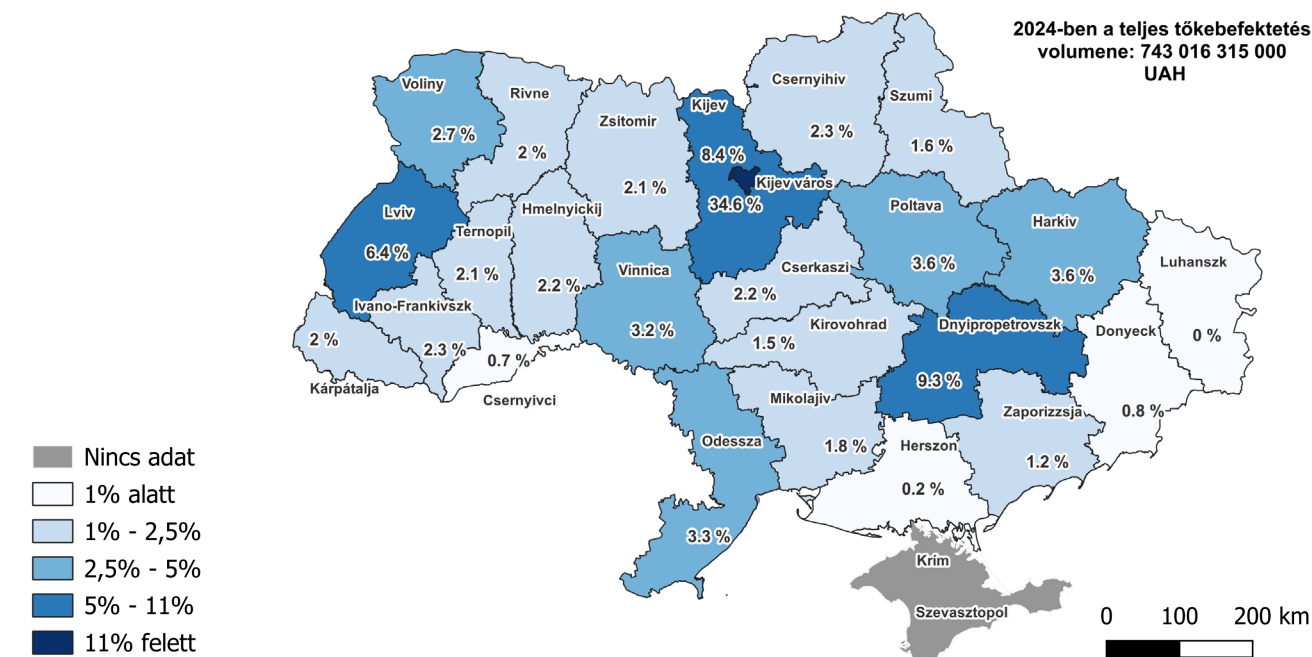
Az orosz–ukrán háború eszkalálódását követően a tőkeberuházások oblastok közötti megoszlását vizsgálva 2024-ben kirajzolódnak a háború negatív hatásai, melyek elsősorban a keleti országrészt érintették (22. ábra). Ezzel szemben az ország többi oblastja esetében részesedésük a beruházásokból 2019-hez képest növekedett, melyből következtethetünk a nyugati, illetve a középső oblastok felértékelődésére és a gazdasági térszerkezet átrendeződésére egyaránt.

21. ábra:
Ukrajna oblastjainak részesedése a 2019-es tőkebefektetésekből, százalékban



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

22. ábra:
Ukrajna oblastjainak részesedése a 2024-es tőkebefektetésekből, százalékban



Forrás: a szerző saját szerkesztése az Ukrán Nemzeti Bank (NBU) adatai alapján

A háború által érintett keleti oblasztok részesedése 2019-hez képest csökkent. Donyeck oblasztot illetően drasztikus, míg a Harkiv és Poltava esetében csak minimális visszaesés figyelhető meg. Keleten Dnyipro-petrovsk oblaszt részesedése továbbra is kiemelkedőnek számít Herszon, Mikolajiv, Zaporizzsja oblasztokba irányuló tőkeberuházások mennyiségéhez képest. A déli oblasztok közül továbbra is Odesszába érkezik a legnagyobb mértékben beruházás. Északon és az ország középső oblasztjaiban, valamint nyugaton a 2019-es évhez képest mindegyik oblaszt részesedése minimálisan, de növekedett, amely a korábban leszakadónak, visszamaradottnak számító oblasztok felértékelődésére utal. A fővárosba és Kijev oblasztba irányuló tőkeberuházások csak minimálisan növekedtek a korábban vizsgált évhez képest. Nyugaton nem meglepő módon Lviv oblasztba áramlott a legtöbb tőkeberuházás, azonban jelentősen növekedett Voliny oblaszt részesedése is. Míg az ország középső oblasztjaiban, csupán Vinnica részesedése növekedett látványosabban. Összességében elmondható, hogy 2024-ben egyértelműen kimutathatók az orosz–ukrán háború hatásai, melyek a keleti oblasztokba áramló tőkeberuházások csökkenésében nyilvánulnak meg. A keleti országrész visszaesésével párhuzamosan a nyugati, északi, illetve a középső országrész oblasztjainak részesedése szinte ugyanolyan mértékben növekedett.

A tőkebefektetések elemzése kitűnően rávilágít a háború előtti időszak befektetéseinek fő célterületeire, melyek akkor még elsősorban a keleti országrész ipari központjai voltak. Drasztikus változás a háborús események miatt ezen a területen következett be, mely a keleti oblasztok tőkebefektetésekben való részesedésének szinte teljes megszűnését eredményezte. A folyamat következménye, vagyis a nyugati oblasztokba történő tőkebefektetések mértékének növekedése jól mutatja azok felértékelődését. Érdemes kiemelni a főváros szerepét, mely a tőkebefektetésekben való részesedését illetően messze kiemelkedik az ország többi oblasztja közül, a háború előtti időszakban, illetve napjainkban is. Összességében elmondhatjuk, hogy a háború hatására a befektetések egyre inkább nyugat felé tolódnak, tehát a gazdasági térszerkezet átrendeződésének folyamatát ez a mutató is alátámasztja.

6. Konklúzió

Az elemzés rávilágított arra, hogy Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedése óta zajló folyamat, melyet külső és belső tényezők együttesen befolyásoltak. A gazdasági térszerkezet átrendeződését nagy mértékben meghatározta a szovjet gazdasági örökség – a túlzott ipari jelleg és a külkereskedelemben megnyilvánuló szovjet függőség –, valamint az országot folyamatosan uraló politikai instabilitás. Ezen folyamatok többsége összességében nyomta rá a bélyegét az ország fejlődési útjának egészére. Az ezredforduló idején megvalósított reformok és az ennek köszönhetően kibontakozó gazdasági növekedést, folyamatos belpolitikai és globális válságok, valamint háborús események törték meg.

A kiválasztott makrogazdasági mutatók közül a külkereskedelmi mutatók, valamint a külföldi tőkebefektetések elemzése rámutatott az évtizedeken át tartó orosz orientáció visszaszorulására, majd annak megszűnésére, melyhez a háborús és belpolitikai események nagyban hozzájárultak. Az orosz orientáció megszűnése új kereskedelmi partnerek – elsősorban európai uniós tagországok –, illetve befektetőországok megjelenését eredményezte.

Ukrajna gazdasági térszerkezetének átalakulását a 2014-ben bekövetkezett kelet-ukrajnai katonai konfliktus, valamint a Krím annektálása indította el. Az elemzés bemutatta a keleti, hagyományosan ipari és exportorientált oblasztok visszaesését, amely a gazdasági teljesítmény, az ipari teljesítmény, az export, illetve az ide irányuló tőkebefektetések csökkenésében mutatkozott meg leginkább. A keleti ipari központok súlyvesztése következtében egyre inkább a főváros dominanciája és ezzel párhuzamosan a szolgáltatói szektor térnyerése rajzolódott ki. A 2010-es évek második felétől tehát gyorsuló ütemben jelennek meg az európai centrumtérsegekhez közeli nyugati térségekben is a „területi versenyképesség” (SALAMIN ET AL., 2005) és a „térégi fenntarthatóság” (PÉTI, 2011) tényezői, míg tűnnek el a keleti országrészről. Mindez arra utal, hogy Ukrajna – megkésve és sajátos fejlődési út eredményeként – felveszi a közép- és kelet-európai országok általános térszerkezetét.

Az ország gazdasági térszerkezetében történő átrendeződést a 2022-ben eszkalálódó orosz–ukrán háború felgyorsította. A nyugati oblasztok szerepe mind a nyugati integrációs törekvések szempontjából, mind gazdasági értelemben felértékelődni látszik. Ennek folyamatát egyaránt alátámasztják a nyugati országrészbe áttelepülő vállalatok, valamint a nyugati oblasztok exportjának növekedése. A jövő kérdése tehát az, hogy a működésüket a nyugati országrészbe áttelepítő vállalatok, egy lehetséges európai integráció megvalósulása, a háború lezárása, és nem utolsósorban egy sikeresen végbemenő újjáépítés

Irodalom

Åslund, Anders (2009). *How Ukraine became a market economy and democracy*. Washington DC: Peterson Institute for International Economics. [https://inozmi.spilnotv.com/books/hist/ua/\[Anders_Aslund\]_How_Ukraine_Became_a_Market_Econom\(BookFi.org\).pdf](https://inozmi.spilnotv.com/books/hist/ua/[Anders_Aslund]_How_Ukraine_Became_a_Market_Econom(BookFi.org).pdf)

Letöltés ideje: 2025. 05. 08.

Boyarchuk, Dmytro és Dabrowski, Marek (2023). The Ukrainian war economy. *Working Paper*, 2023 (12). Bruegel. https://www.bruegel.org/system/files/2023-07/WP%2012_0.pdf • Letöltés ideje: 2025. 04. 27.

Crane, Keith és Larrabee, F. Stephen (2007). Encouraging Trade and Foreign Direct Investment in Ukraine. In Uók. *Foreign Trade, Foreign Direct Investment, and the Ukrainian Economy* (pp. 9–19). Santa Monica, California, USA: RAND Corporation. https://www.jstor.org/stable/pdf/10.7249/mg673ceis.8.pdf?refreqid=fastly-default%3Afec96d7fb84f39ff9d259023502c1e20&ab_segments=&initiator=&acceptTC=1 Letöltés ideje: 2025. 05. 28.

Dabrowski, Marek; Domínguez-Jiménez, Marta és Zachmann, Georg (2020). Six years after Ukraine's Euro-aid: reforms and challenges ahead. *Policy Contribution*, 2020 (14, June). https://www.bruegel.org/system/files/wp_attachments/PC-14-2020-final.pdf • Letöltés ideje: 2025. 04. 24.

Huk, Khrystyna és Zeynalov, Ayaz (2022). *Regional Disparities and Economic Growth in Ukraine*. arXiv: 2211.0566v2 [econ.GN] 28. November 2022. <https://arxiv.org/pdf/2211.05666> Letöltés ideje: 2025. 05. 25.

keleten elegendő lesz-e az országot jellemző egyenlőtlenségek leküzdésére.

E térszerkezeti folyamatok izgalmas terepet kínálnak arra, hogy az ukrajnai területi tervezési és területfejlesztési politikák a jövőben az ország sajátosságaira szabott, puha beavatkozási tereket alakítsanak ki, igazodva az európai (SALAMIN és PÉTI, 2019) vagy akár a magyarországi (Salamín és Péti, 2023) gyakorlatokhoz. Az elemzés rávilágított az ország jövőbeni fejlődési irányaira, melyek számunkra is új kutatási irányokat határozhatnak meg például Kárpátalja vagy az egész nyugati régió új szerepkörével kapcsolatosan.

Khomychenko, Svitlana és Yuldashev, Sergey (2020). Economic reformation of Ukraine: Historical and legal aspects. *DANUBE: Law, Economics and Social Issues Review*, 11 (1), pp. 34–51. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/242159/1/1698043856.pdf> • Letöltés: 2025. 04. 25.

Kocsis Károly; Rudenko, Leonid és Schweitzer Ferenc (2008). *Ukraine in maps*. Kyiv–Budapest: Institute of Geography National Academy of Sciences of Ukraine – Geographical Research Institute Hungarian Academy of Sciences. https://hungarian-geography.hu/inmaps/pdf/Ukraine-in-Maps_full.pdf Letöltés ideje: 2025. 05. 15.

Matuszak, Sławomir és Sarna, Arkadiusz (2013). From stabilisation to stagnation. Viktor Yanukovich's reforms. *OSW, Point of View*, 32, 2013 (March). https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/pw_32_ang_net.pdf

Letöltés ideje: 2025. 04. 22.

Mishchuk, Zoriana; Zhalilo, Yaroslav; Kosse, Iryna; Vlasenko, Roman és Chubyk, Andrii (2022). Ukrainian economy at War: State of Play and Pathway Towards Recovery. *GLOBSEC*, 2022 (october). <https://www.globsec.org/sites/default/files/2022-10/Ukrainian-Economy-at-war-electronic-version-1.pdf> Letöltés ideje: 2025. 04. 23

Péti Márton (2011). *A területi tervezés és fejlesztés a fenntarthatóság jegyében & stratégiai környezeti vizsgálatok földrajzi szemlélettel*. Szeged: JATEPress.

Próbáld Ferenc és Szabó Pál (2014). *Európa regionális földrajza*, 2: Társadalomföldrajz. Budapest: ELTE – Eötvös Kiadó.

https://jeney.web.elte.hu/2011_0001_527_eu_regionalis_foldrajz_2.pdf • Letöltés ideje: 2025. 05. 16.

Salamin Géza és Péti Márton (2019). Tervkészítéstől a governance-ig: A térbeli tervezés európai fogalma, jelentései és lehetséges hazai kapcsolódásai. *Tér és Társadalom*, 33 (3), pp. 7–28. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.33.3.3175>

Salamin Géza és Péti Márton (2023). Rugalmas földrajz vagy instabilitás? Változó terek a magyar területi tervezésben. *Comitatus Önkormányzati Szemle*, 33 (246), pp. 81–92. DOI: <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2023.33-246.81>

Salamin Géza, Péti Márton és Czira Tamás (2005). Paradigmaváltás küszöbén. Az új Országos területfejlesztési koncepció és a területi tervezés. *Területi Statisztika*, 2005, 45 (5), pp. 423–439.

Segura, Edilberto (2005). UKRAINE – Economic Evolution Since Independence. *The Bleyzer Foundation*, 2005 (january).

Források

ExchangeRates.org.uk (2012). Ukraine Hryvnia to US Dollar History: 2012 <https://www.exchangerates.org.uk/UAH-USD-spot-exchange-rates-history-2012.html> • Letöltés ideje: 2025. 04. 23.

ExchangeRates.org.uk (2016). Ukraine Hryvnia to US Dollar History: 2016 <https://www.exchangerates.org.uk/UAH-USD-spot-exchange-rates-history-2016.html> • Letöltés ideje: 2025. 04. 23.

ExchangeRates.org.uk (2021). Ukraine Hryvnia to US Dollar History: 2021 <https://www.exchangerates.org.uk/UAH-USD-spot-exchange-rates-history-2021.html> • Letöltés ideje: 2025. 04. 23.

State Statistics Committee of Ukraine (2013). Gross regional product, 2004–2011 https://archive.ph/20130706154641/http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/vvp/vrp/vrp2008_u.htm • Letöltés ideje: 2025. 05. 28.

State Statistics Service of Ukraine (Derzhstat) (2024). Gross Regional Product 2008–2021 <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fdata.gov.ua%2Fdataset%2F6e24b7d1-218f-4899-b187-19de3ad1ded6%2Fresource%2F85b0bf89-1021-4e07-bafc-f7b7c5125555%2Fdownload%2F14-valovii-regionalnii-produkt-u-faktich-nikh-tsinakh-mln-grn.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK> Letöltés ideje: 2025. 05. 28.

State Statistics Service of Ukraine (Derzhstat) (2024). Capital investments, 2024 <https://stat.gov.ua/en/datasets/capital-investments> • Letöltés ideje: 2025. 06. 28.

https://bleyzerfoundation.org/files/tbf_reports/Evolution%20since%20Ukrainian%20Independence%202005.pdf Letöltés ideje: 2025. 05.08.

Sutela, Pekka (2012). The underachiever: Ukraine's Economy Since 1991. *The Carnage Papers*, 2012 (March). https://ciaotest.cc.columbia.edu/wps/ceip/0024579/f_0024579_20076.pdf Letöltés ideje: 2024. 04. 15.

United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) (2024). *Ukraine Industrial Country Diagnostics, 2023*. https://www.unido.org/sites/default/files/unido-publications/2024-08/UNIDO%20Industrial%20Diagnostic%20Study_Ukraine_2024.pdf Letöltés ideje: 2025. 04. 27.

Yang, Zixiong. X. (2023). Why Did Ukraine's Economy Fail after the Collapse of the Soviet Union? *Scientific Research Publishing, Modern Economy*, 14 (5), pp. 601–615. DOI: <https://doi.org/10.4236/me.2023.145033>

State Statistics Service of Ukraine (Derzhstat) (2022). Population of Ukraine, 2021. Kyiv. 2022 http://db.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/ukr/publ_new1/2022/zb_nasel%20_2021.pdf Letöltés ideje: 2025. 04. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2015). External Trade in Goods (according to BPM5 methodology): Dynamics of Goods Exports by Country, 2015. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FTov_BPM5_y_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2015). External Trade in Goods (according to BPM5 methodology): Dynamics of Goods Imports by Country, 2015. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FTov_BPM5_y_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2023). Industry, Macroeconomic Indicators, National Bank of Ukraine, 2023. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2Fmacro%2FIndust_y.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK • Letöltés ideje: 2025. 04. 20.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2025). Direct Investment in Ukraine (Inward Direct Investment): Positions (annual data): Direct investment in Ukraine (Equity and investment fund

shares): Positions by Country and by Types of Economic Activity1, 2025. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FFDI_Ls_y_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2025). External Trade in Goods (according to BPM6 methodology): Dynamics of the Commodity Composition of Imports (according to BPM6 methodology, 2025. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FTrade_y_EUR_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2025). External Trade in Goods (according to BPM6 methodology): Dynamics of the Commodity Composition of Exports (according to BPM6 methodology, 2025. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FTrade_y_EUR_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2025). External Trade in Goods (according to BPM6 methodology): Dynamics of Goods Exports by Country (according to BPM6 methodology, 2025. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FTrade_y_EUR_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

Ukrán Nemzeti Bank (NBU) (2025). External Trade in Goods (according to BPM6 methodology): Dynamics of Goods Imports by Country (according to BPM6 methodology, 2025. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbank.gov.ua%2Ffiles%2FES%2FTrade_y_EUR_en.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK Letöltés ideje: 2025. 05. 23.

World Bank Group: Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP) – Ukraine, 1992–2023. <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=UA> Letöltés ideje: 2025. 04. 20.

World Bank Group: Exports of goods and services (annual % growth) – Ukraine, 1991–2023 <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.KD.ZG?locations=UA> Letöltés ideje: 2025. 04. 17.

World Bank Group: Foreign direct investment, net inflows (% of GDP) – Ukraine, 1992–2023. <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.WD.GD.ZS?locations=UA> Letöltés: 2025. 04. 21.

World Bank Group: GDP growth (annual %) – Ukraine, 1988–2023 <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=UA> Letöltés ideje: 2025. 04. 12.

World Bank Group: GDP per capita (current US\$) – Ukraine, 2008–2021 <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2021&locations=UA&start=2008> • Letöltés ideje: 2025. 04. 23.

World Bank Group: Imports of goods and services (annual % growth) – Ukraine, 1991–2023 <https://data.worldbank.org/indicator/NE.IMP.GNFS.KD.ZG?locations=UA> • Letöltés ideje: 2025. 04. 20.

World Bank Group: Industry (including construction), value added (% of GDP) – Ukraine, 1992–2023 <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.TOTL.ZS?end=2023&locations=UA&start=1992> Letöltés ideje: 2025. 04. 20.

World Bank Group: Official exchange rate (LCU per US\$, period average) – Ukraine, 2008. <https://data.worldbank.org/indicator/PA.NUS.FCRF?locations=UA> Letöltés: 2025. 04. 25.

World Bank Group: Services, Value added (% of GDP) – Ukraine, 1992–2023. <https://data.worldbank.org/indicator/NV.SRV.TOTL.ZS?locations=UA> Letöltés: 2025. 04. 20.

Institute for Economic Research and Policy Consulting, Year 2014: Economic Summary for Ukraine – A year of crisis and new opportunities. http://www.ier.com.ua/files/Regular_products/Economic_Summary/ES_2014_en.pdf Letöltés ideje: 2025. 04. 22.

HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A magyar vasútépítések mögött húzódó érdekek a Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

1. Bevezetés

A gyorsan iparosodó Angliában a szállítási problémák miatt már 1810-ben felmerült a stocktoni városházán egy közforgalmú vasút kiépítésének gondolata. A helyi képviselők már 1821-ben azt a javaslatot terjesztették az angol parlament elé, hogy a szénben gazdag Stockton-on-Tees és a természetes szállítási útvonalon elhelyezkedő Darlington között vasutat építsenek ki.¹ Ez kiváló alternatívája volt az akkori leggyorsabb személyszállítási módozatnak, a lovaspostának, amelynek az állatok álló- és tűrképességéből fakadó korlátait régóta ismerte mindenki.² Végül az első – 39 kilométeres – gőzvasutat 1825. szeptember 27-én adták át, amely leginkább a helyi bányatulajdonosok érdekét szolgálta.³ Így a szénszállítás tette ki a vonal fő profilját, de a világon első ízben emberek is utazhattak a vasúton. Jelentősége azonban vitathatatlan volt, így a parlament többek között a Liverpool és Manchester közötti szakaszra is építési engedélyt adott ki.⁴ Ez volt a világ

első, kizárólag gőzüzemre berendezett közforgalmú vasútja, melynek ünnepélyes megnyitására 1830. szeptember 15-én került sor. A két város összeköttetésének fő mozgatórugója Liverpool, Anglia egyik legjelentősebb tengeri kikötőjének, valamint a nagyszámú ipartelevéllel rendelkező Manchester összekötése volt. A két település gazdasági körei régóta törekedtek arra, hogy a két vidéket összekapcsolják. A vasút mind az áru-, mind a személyszállításban nagy teljesítőképességűnek és biztos üzeműnek bizonyult, és a megnyitása után lassan kibontakozott az érdeklődés a vasúti vállalkozások iránt.⁵

Az új közlekedési eszköz elterjedése gyors volt, így Magyarországot is – ha kis fáziskéséssel is, de – elérte. Legelőször Bölöni Farkas Sándor erdélyi író, műfordító és utazó vetette papírra személyes élményeit 1831-ben egy Nyugat-Európában⁶ tett látogatása alkalmával a Liverpool és Manchester közötti vasúti utazással kapcsolatosan. Ezt követően nem sokkal Széchenyi István is kipróbálta az új közlekedési eszközt, és benyomásait a naplójában rögzítette.⁷ Széchenyi hazahozta magával az élményt, amelyből ötlet lett. Innentől sokat munkálkodott azon, hogy Magyarországon mielőbb legyen vasút. Erre egyre nagyobb szükség

is volt, hiszen a 19. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. Egyre sürgetőbbé vált e kedvező európai konjunktúrába való bekapcsolódás. Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó szállítási hálózat kiépítése volt.⁸

A tanulmány célja, hogy a magyar – gőzüzemű és normál nyomtávolságú – Kárpát-medencei vasúthálózati fejlesztés mögött húzódó érdekeket tárja fel az első ilyen vasútvonal 1846-os átadásától az Osztrák–Magyar Monarchia 1918-as felbomlásáig, amire már a királyság a birodalom vasúthálózatának több mint felével (52 %), 22 869 kilométerrel (ebből 1 611 km keskeny nyomtávolságú) rendelkezett. Az agrárius Magyarország ezzel Európában a hatodik legsűrűbb kötöttpályás hálózatával rendelkezett, megelőzve Németországot, Hollandiát és Franciaországot.⁹ Cél egyúttal tendenciózusan érzékeltetni a vasúti hálózatosodáson keresztül a Kárpát-medence gazdasági és társadalmi egységének megeremtését. A Magyar Királyság a kezdeti periódusban a Habsburg Birodalomhoz tartozott, amely az 1867-es kiegyezéstől már Ausztriával egyenjogú és egyrangú tagként a Monarchia keretei között létezett. Fő kérdéseim:

- A magyar vasúti fejlesztéseket milyen érdekek határozták meg az adott korszakokban?
- Kik, milyen csoportok álltak a Kárpát-medencében vasútépítések mögött, és mik voltak a létrehozás okai?
- Az egyes érdekek milyen kapcsolatrendszerben helyezhetők el?
- Miként változtak az érdekek a magyar vasúthálózat növekedése közben?

A tanulmány széles forrásbázisra épül. Legelőször a korszak magyar vasútépítéstörténetével foglalkozó idegen és magyar nyelvű szakirodalmak állításait veszi

alapul, kiegészítve ezeket az országos és helyi igényű sajtóforrásokból kinyerhető adatokkal, a kérdéskört érintő levéltári forrásokban fellelhető információkkal, korabeli törvényekkel és nyomtatott forráskiadványokkal. A tanulmány célja a tárgykörrel kapcsolatos átfogó kép bemutatása, így – a terjedelmi korlátok miatt is – nem törekszik, nem is törekedhet, minden magyar vasútvonal említésével, sokkal inkább tendenciákat kíván ismertetni, és a szerző ebből vonja le a következtetéseit. Korábban ilyen perspektívában nem született még a magyar, a Kárpát-medencei vasúthálózat fejlesztése mögötti összes érdeket tárgyaló, átfogó történelmi szaktudományos módszereket használó írás.

A témába vágó szakírások közül egyértelműen Erdősi Ferenc földrajzkutató két tanulmánya használható fel. A szerző az elsőben a területi érdekkategóriákat összefoglalva értekezik a magyar vasútépítésről. Az írás 1986-ban a magyar rendszerváltás előtti tudományos keretek között és leginkább földrajzi megközelítésben született, amelyben a birodalmi/osztrák, magyar országos/nemzeti, regionális/nagytáji, provinciális és lokális érdekek alapján és lényegre törően kategorizálja a vasútépítés mögött húzódó érdekeket.¹⁰ Ez a kategória kiválóan használható területi szempontból, ugyanakkor még egy tényezővel, a terület- és térségfejlesztéssel kiegészítendő. Erdősi egy másik tanulmányában külön foglalkozott a hadászati szempontú vasútfejlesztéssel is, amely e tekintetben kiváló kiindulópontot jelent.¹¹ Ehhez kapcsolódóan még Diószegi István történész egy munkája kapcsolható, amely az 1880-as évekig vizsgálta röviden a birodalmi stratégiai vasútvonalak fejlesztésének ügyét.¹²

Ezek a tanulmányokon kívül mindösszesen néhány magyarnyelvű monográfia említi a tanulmányban használt kategóriák egyes elemeit, de nem széles összefüggésrendszerben elhelyezve. A könyvek a magyar vasúttörténet tárgyalják lineárisan, a történelem szaktudományos módszertanát felhasználva. Majdán János

¹ Cottrell, Philip L. és Ottley, George (1975). The beginnings of the Stockton & Darlington Railway. People and documents, 1813–25: a celebratory note. *Journal of Transport History*, 3 (2), (Cottrell és Ottley, 1975) pp. 86–93.

² Verdier, Nicolas (2008). A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 9 (32), pp. 31–59.

³ Cottrell és Ottley, 1975, pp. 86.

⁴ Simmons, Jack (1980). Rail 150: 1975 or 1980? *Journal of Transport History*, 1 (1), pp. 1–8.

⁵ Czére Béla (1989). *A vasút története*. Budapest: Corvina Kiadó, (Czére, 1989) pp. 37–42.

⁶ Bölöni Farkas Sándor (2008). *Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek*. Marosvásárhely: Mentor Kiadó, pp. 207–208.

⁷ Széchenyi István (1978). *Napló*. Budapest: Gondolat Kiadó, pp. 725.

⁸ Katus László (2008). Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In Nagy Mariann és Vértési Lázár (szerk.), *Katus László válogatott tanulmányai és cikkei*. Pécs PTE BTK Történelem Tanszékcsoport, (Katus, 2008) pp. 134.; Katus László (1983). Transport revolution and economic growth in Hungary. In Komlos, John (szerk.), *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century*. New York: Columbia University Press, (Katus, 1983) pp. 138.

⁹ Horváth Csaba Sándor (2023). Old railways, new borders. The impact of treaty of Trianon on Western Transdanubia network (1918–1924). *Journal of Transport History*, 44 (3), pp. 464.; Berend T. Iván (2003). *History derailed. Central and Eastern Europe in the long nineteenth century*. Berkeley–Los Angeles: University of California Press, (Berend, 2003) pp. 152.

¹⁰ Erdősi Ferenc (1987). Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1 (1), (Erdősi, 1987) pp. 47–65.

¹¹ Erdősi Ferenc (1986). Hadászati szempontok érvényesítése a magyarországi vasúthálózat tervezésekor. *Hadtörténeti Közlemények*, 33 (3), (Erdősi 1986) pp. 571–589.

¹² Diószegi István (1992). A stratégiai vasútvonalak kiépítésének ügye a közös tanács előtt az 1880-as években. In Rác István (szerk.), *Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok*. Debrecen: KLTE, (Diószegi, 1992) pp. 19–29.

két szintézisében is kitért konkrétan a területi érdek-kategória birodalmi, állami, helyi és térségfejlesztési, illetve külön gazdasági, társadalmi és hadászati szempontok jelentőségeire.¹³ Rajta kívül Czére Béla említette még – inkább technikátörténeti megközelítésű – könyvében ugyanebből a csoportból a birodalmi, állami és helyi érdekeket.¹⁴ Egyik szerző sem vizsgálta tehát több nézőpontból megalkotott kategóriára bontva az érdekeket.

A Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia vasúttörténetével foglalkozó idegennyelvű szakírások még ilyen mélységben sem foglalkoztak ezzel. Hermann Strach hétkötetes, 1898-ból származó, nagyon részletes, szerkesztett kötete informatív, de sokkal inkább deskriptív és technikátörténeti megközelítésű, nem tér ki az összefüggésekre, az érdekekre.¹⁵ Ennél történettudományosabb és analízálóbb Karl Bachinger 1973-as munkája. Ez osztrák, birodalmi szögből vizsgálja a vasútépítést az állami és magán gazdasági érdekek mentén kronologizálva.¹⁶ Megállapítható tehát, a magyar vasútépítés mögött húzódó szerteágazó érdekek több szempontú, de az elemeit tekintve egymással szoros kölcsönhatást, átfedést mutató kategorizálása nem készült el mindeddig.

Hipotézisem szerint a magyar vasútépítés és a vaspályák iránya mögött húzódó érdekeket nem lehet csak egy meghatározott szempontrendszer alapján megvizsgálni, hanem azok bonyolult összefüggéseket mutatnak, több érdek kölcsönhatása után jöhetnek létre. Eddig még nem született erről több szempontú, minden perspektívára kiterjedő elmélet, tudományos értekezés. Ugyanakkor kiemelendő, hogy az általam megalkotott, használt tényezők, szempontcsoportok és érdekek között jelentős átfedések is előfordulhatnak. Az érdeket három nagyobb kategóriára osztva vizsgálom, a releváns – azokhoz kapcsolódó – szakírásokat megemlítve:

1. A birodalom/állam működtetése mögött húzódó érdekek: politikai (a hatalmi célok elérése, fenntartása, illetve a társadalmi és gazdasági igények kielégítése céljából meghozott döntések),¹⁷ gazdasági/kereskedelmi (a szükségletek kielégítésére alkalmas javak és szolgáltatások előállításának, szétosztásának és fogyasztásának elősegítése) és hadászati (honvédelmi és imperialista célok) érdekek.
2. Humán érdekek: társadalmi (az emberek gyorsabb és nagyobb távra történő szállítása saját szükségleteinek kielégítése céljából [vásárlás, eladás, (vallási) turizmus, munkavégzés, szórakozás, iskolába járás]) és személyes (presztízs) (személyes gazdasági haszon, elismertség, befolyás és társadalmi pozíció növelése)¹⁸ érdekek.
3. Területi érdekek: birodalmi/osztrák (összállami vagy osztrák hatalmi, gazdasági célokat szolgáló), nemzeti/állami (nemzetgazdasági és magyar nemzetépítési),¹⁹ regionális (vármegyéken vagy országrészekén átívelő), vármegyei (a vármegyében a legtöbb települést érintő vonal preferálása vagy a vasúthálózat vármegyeközpontú fejlesztése), lokális (városok, községek, nagybirtokok, vállalatok, magánemberek gazdasági és társadalmi igényeit kielégítő) és terület-és térségfejlesztési (nemzetgazdasági szempontból a közlekedésben hátrányos térségek vasúthálózatba való bekapcsolása állami kezdeményezéssel) érdekek.

¹⁷ Erről született egy angol nyelvű monográfia, amelyben a szerző a vasúttal kapcsolatos, leginkább politikai érdekcsoportokat és erre vonatkozóan az éppen aktuális kormányzati érdekeket vizsgálta a 19. századi Egyesült Királyságban. Ebben megállapította, hogy a politika, így az éppen regnáló kormányzat mindig leghatalmasabb erőnek bizonyult még a magánvasúttársaságok esetében is. Mivel konkrétan ezt más nem vizsgálta ilyen mélységben, így elméleti szempontból kiváló kiindulópont. Lásd bővebben: Alderman, Geoffrey (1973). *The railway interest*. Leicester: Leicester University Press. (Alderman, 1973)

¹⁸ Alderman a monográfiájában a vasút létrehozásánál tevékenykedő érdekcsoportokkal kapcsolatban megállapította, hogy a céljuk a tagok személyes érdekeltiségének és érdekeinek a megvédése, vagy a megerősítése, növelése. A tagok érdekcsoportban pedig politikai hatalmat is gyakorolhattak. Erre egy jó példa volt, hogy a vasúti igazgatók a helyi, országos és politikai befolyásért, valamint presztízs okán kerültek a megalapított vasúttársaságok igazgatótanácsának élére az Egyesült Királyságban a 19. században. Mellette a vasút által érintett terület gazdasági tényezői, így például bányatulajdonosai, sörfőzdései, hajótulajdonosai és acélgyárosai kerültek még be a tanácsba, és így jobban tudták személyes – gazdasági – érdekeiket is érvényesíteni. In Alderman, 1973, pp. 10., 227.

¹⁹ A leginkább ezt a témakört érintő tanulmány: Majdán János (2007). A vasutak asszimilációs hatása. In Kupa László (szerk.), *Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában*. Pécs: B&D Stúdió, (Majdán, 2007) pp. 53–61.

¹³ Majdán János (1987). *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Budapest: Kossuth Kiadó. (Majdán, 1987); Majdán János (2014). *A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000*. Pécs: Pro Pannonia. (Majdán, 2014)

¹⁴ Czére, 1989.

¹⁵ Strach, Hermann (szerk.) (1898). *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie*. I–VII. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

¹⁶ Bachinger, Karl (1973). Das Verkehrswesen. In Adam Wandruszka és Peter Urbanitsch (szerk.), *Die Habsburgmonarchie 1848–1918*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. (Bachinger, 1973)

Mindebből látható, hogy történészek ilyen komplex szempontrendszerben még nem vizsgálták a magyar vasútépítés mögött húzó érdekeket a kezdetektől az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásáig.

2. A reformkor vasútépítései mögött húzódó érdekek

A Magyar Királyság a vizsgált időszakban a Habsburg Birodalom keretei között működött. Az 1830 és 1848 közötti időszakot reformkor kifejezéssel illeti a történettudomány, mivel a magyar politikai elit a polgári átalakulást fokozatos reformokkal, alkotmányos úton, az országgyűlésen alkotott törvényekkel akarta megvalósítani.²⁰ Az első – normál nyomtávolságú, gőzüzemű – vasút is ebben az időszakban kezdte meg működését az országban. Ugyanakkor birodalmi keretek között az első gőzvasutat az államtest fejlettebb részében, Ausztriában adták át 1837-ben Floridsdorf és Deutsch Wagram között. A Salomon Mayer von Rothschild bankár által kezdeményezett és alapított *K. K. Privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn*²¹ végső célja Bécs és a galíciai sóbányák között összeköttetés megteremtése volt.²² A társaság fővonalai később Bécsből Lundenburgon át egyrészt Brünnebe (ma Brno, Csehország), másrészt Oderbergbe (ma Bohumín, Csehország) és Krakóba (Kraków, Lengyelország), Csehország felé vezettek. 1848-tól a Gänserndorf–Marchegg vaspályát is üzemeltették.²³ Rothschild V. Ferdinándnál már 1835-ben kezdeményezte a fővárosból a bochniai sóbányák felé egy gőzüzemű vasút kiépítését. Az ehhez való engedély megszerzésében az a gesztus is szerepet játszott, hogy a megalakuló társaság Ferdinánd császár nevét viselte. A kivitelezés anyagi háttérének megteremtésére garancia volt a létrejött részvénytársaság tagjai (Eskeles, Geymüller és Sina bárók) mögött álló tőke, és önmagában a Rothschild-ház. A vonal első szakasza végül 1837 no-

vemberében nyílt meg, majd annak építése tovább folytatódott a vasúttársaság égisze alatt.²⁴ Ebből tehát az a következtetés vonható le, hogy az első megnyíló birodalmi vonal egy magánkezdeményezés, egy vállalkozói csoport útján jött létre, az előterjesztő maga járta ki az utat az uralkodónál az engedély megszerzésében, amely esetében a birodalmi, gazdasági/kereskedelmi és társadalmi érdekek csak közvetve és hosszú távon játszottak szerepet. Sokkal fontosabb volt ekkor még a gazdasági haszonszerzés lehetősége, ugyanakkor a legfelsőbb érdek, a császár politikai akaratára kellett a megvalósításhoz.

A legkorábbi tervek alapján a magyarországi vonalak elkerülték volna a gazdasági–kulturális központot, Pest–Budát, és a magyar agrártermékek Bécsbe, illetve Trieszten (Trieste, Olaszország) keresztül történő szállítását irányozták elő. A bécsi udvar ezt a célt rövid ideig tudta csupán fenntartani és megvalósítani, hiszen a magánvasutak építési irányai csak részben volt beleszólása.²⁵ Karl Friedrich von Kübeck báró, az Udvari Kamara elnöke által kigondolt és kidolgozott államvasúti rendszer 1841-től volt érvényben Ausztriában.²⁶ Ennek jegyében megkezdődött a kijelölt négy törzsvonal állami építése és a magánvasutak államosítása.²⁷ A vasúthálózat Ausztriában a nagy kezdeti technikai és pénzügyi nehézségek ellenére viszonylag gyorsan fejlődött, de mégis lassabban, mint Nyugat-Európa más országaiban. Ugyanakkor a Bécs-központúság egyértelműen megfigyelhető volt ekkor a birodalmi vasúthálózaton.²⁸

Már 1836-ban felmerült egy, a dunai hajózást és az Ausztria felé irányuló gabonakereskedelmet segítő vaspálya kiépítése Bécsből Sopronon át, illetve Bruck an der Leithán át Győrre, onnan pedig Gönyűig vezetendő vaspálya terve. Az ötlet az Erste k. k. priv.

²⁴ Strach, Hermann (1898). *Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich – Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In Strach, Hermann (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie*. I. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei, (Strach, 1898) pp. 134–147.

²⁵ Erdősi, 1987, pp. 52.

²⁶ Taylor, Alan John Percivale (1990). *The Habsburg Monarchy, 1809–1918. A history of the Austrian Empire and Austria–Hungary*. London: Penguin Books, (Taylor, 1990) pp. 97.

²⁷ Blum, Jerome (1943). Transportation and industry in Austria, 1815–1848. *The Journal of Modern History*, 15 (1), pp. 32.

²⁸ Jaworski, Roman (1991). Vasútépítés Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. *Közlekedéstudományi Szemle*, 41 (3), pp. 110–114.

Donau–Dampfschiffahrts–Gesellschaft-ban (Első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Rt.) is részesedéssel rendelkező Sina György Simon görög–macedón származású bécsi báró bankártól, kereskedőtől²⁹ származott. Az említett hajózási vállalat a magyar gabona nyugati kivitelében volt érdekelt,³⁰ a Habsburg Birodalom jelentős gazdasági és politikai életének szereplői alapították 1829-en Bécs és Zimony (ma Zemun, Szerbia) között, majd egészen le a Duna-torkolatig, végül Konstantinápolyig (ma Isztambul, Törökország) és vissza Győrt is érintő kereskedelmi hajók közlekedtetésére. Sina célja a hajóforgalom akadályainak – az eliszaposodásnak a – leküzdése Gönyűtől Bécsig, elősegítve ezzel az Ausztria felé irányuló gabonakereskedelmet. Ennek folytatása lenne a Pest felé, onnan pedig egészen Debrecenig vezetendő vasút, ezzel összekötve a termékeny magyar Alföldet Béccsel, sokkal nagyobb forgalmat generálva az új közlekedési eszköznek. E terv nagy vitákat szült az érintettek körében.³¹ A Bécs és Pest közötti vasút ötlete innentől folyamatosan terítéken volt.³²

Nem kellett sokat várni az első vasúti törvény ratifikálására sem. Heves viták után az országgyűlés a következő diétáig ideiglenes jelleggel elfogadta a 1836. évi XXV. az Ország közjavát és a kereskedését gyarapító magános vállalatokról szóló törvénycikket.³³ Ez tizenhárom vasútépítési irányt jelölt ki. A tervezett hálózat az egységesülő nemzeti piac legfontosabb termelő és fogyasztói körzeteit kötötte össze, illetve a kiviteli és behozatali folyosókat rögzítette. A törvény lehetővé tette bárkinek a fő irányokban vasútvonalak megépítését.³⁴ Mivel az uralkodó a törvényjavaslat megerősítését két ízben is megtagadta, ezért az országgyűlés megkerülve a kérdést a törvénynek ideiglenes jelleget

adott.³⁵ Ez tehát sokkal inkább a magyar/nemzeti érdekeket tükrözte.

Ezzel szinte párhuzamosan egy másik elképzelés is napvilágot látott. Szitányi Ullmann Móríc magyar nagykereskedő, bankár egy, a Duna bal partján a Rothschild-pénzcsoporthoz tartozó³⁶ Nordbahnhoz Pozsonynál (ma Bratislava, Szlovákia) kapcsolódó, onnan Pestig vezetendő vonal előmunkálatait kezdte meg.³⁷ 1837. október 25-én nyújtotta be engedélykérelmét elsőre, amelyet a Magyar Királyi Helytartótanács³⁸ hamarosan el is fogadott. Ullmann nem titkolt célja egy Marcheggtől Pesten át Debrecenig futó vaspálya kiépítése is volt. Ezzel igazi konkurenciát jelentett innentől Sina György irányának, és egyre többen támogatták.³⁹ Miután létrejött a Magyar Középponti Vaspálya Társaság,⁴⁰ Ullmann felbérelte Carl-Friedrich Zimpel, az amerikai vasútépítésben tapasztalatokat szerzett német mérnököt, Ludwig Bock porosz királyi építési felügyelőt és Antonio Confalonieri osztrák főhadnagyot a tervek pontos elkészítésére. Az 1839-ben megjelent koncepcióban Zimpel közreadta a pest–váci vonal pontos tervrajzát, illetve vázolták a további hálózatfejlesztési elképzelésüket.⁴¹

A kormány a Sina-csoportot ösztönözve becikkelyezte az 1840. évi XL. törvényt, amely alapján az 1836. évi XXV. törvényben biztosított kedvezményeket egy

²⁹ Czére Béla (1997). *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)*. Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság, pp. 52.

³⁰ Czére, 1989, pp. 78.

³¹ Magyarország és Erdély. *Hazai's Külföldi Tudósítások*, 1838. április 11., 221. o.; Magyarország és Erdély. *Hírnök*, 1838. április 16., 123. o.

³² Működését 1724-ben kezdte meg. Magyarország első igazán modern, a korszerű bürokrácia elveinek megfelelően működő kormányszerve volt. Az ország belső kormányzatának legfelső és legátfogóbb szerve volt egészen 1848-ig, sőt tulajdonképpen az 1867-es kiegyezésig. Hatáskörébe tartozott az ország belső közigazgatásának valamennyi területe. Feladata volt a törvények és királyi rendeletek végrehajtása, felügyelte a vármegyéket, az iskolákat, a különféle alapítványokat, foglalkozott vallási és egyházügyi kérdésekkel, egészségügyi és szociális problémákkal, és igen fontos volt a tevékenysége a gazdaság területén, így a vasútügyek is alá tartoztak. Ugyanakkor birodalmi szinten az osztrák örökös tartományokkal kapcsolatban az Osztrák Udvari Kancellária, míg a Magyar Királyság esetében a bécsi székhelyű Magyar Udvari Kancellária közvetített az uralkodó és a rendek között, tehát a kancellária véleményezte az ügyeket, s javaslatokat tett az uralkodói döntésre. Emellett a Császári Udvari Kamara döntése is kellett a vámügyekkel kapcsolatosan az engedélyhez. In Katus, 2021, pp. 63–64.; Ujhely Géza (1910). *A vasútügy története*. Budapest: Athenaeum Kiadó, (Ujhely, 1910), pp. 47–59.

³³ A' magyarországi vasutak ügyében. *Társalkodó*, 1838. április 11., 111. o.

³⁴ Fenyvessy Adolf (1883). *Az első magyar vasút története*. Budapest: Magyar Tud. Akadémia Könyvkiadó-Hivatala, (Fenyvessy, 1883) pp. 59.

³⁵ Szitányi Ullmann Móríc (1839). *Programmája a' középponti magyar vasutnak*. Pest: k. n., pp. 1–2.

Béctől Magyarországon át Triesztig vezetendő vonalra is kiterjesztették.⁴² Rá egy évre a Bécs és Bécsújhely (Wiener Neustadt, Ausztria) közötti vonalat átadták a forgalomnak. Sínáék ugyanakkor már felhagytak a magyarországi vasútépítési terveikkel az osztrák pénzügyi válság után főként tőkehiányra, több, e vasút építésében érdekelt cég és bank bukására,⁴³ a sok rendezetlen kérdésre, a nem egyértelmű támogatottságra⁴⁴ és a bal parti konkurenciára hivatkozva. Inkább a nagyobb forgalmat és ezzel bevételt ígérő a bécsújhelyi vonalat szándékozott tovább építeni Gloggnitz, majd – Magyarország elkerülésével – Trieszt felé. Ezzel együtt a közvélemény is elfordult Sínáéktól, így a Duna bal partjára vizionált vasútvonal és a Magyar Középponti Vasút⁴⁵ kerekedett innentől felül.⁴⁶

A Helytartótanács és a király 1844-ben engedélyezte a Magyar Középponti Vasútnak a Debrecenről Pestig, illetve a Pesttől Ausztria határáig a Duna bal partján vezetendő vaspálya létrehozását, viszont törvénybe ezt nem iktatták, mert a kért és a pozsonyi diétán megszavazott 5 százalékos kamatbiztosításhoz V. Ferdinánd nem járult hozzá.⁴⁷ Ettől függetlenül az első gőzüzemű, 33,6 kilométeres közforgalmú magyar vasút Pest és Vác között végül 1846-ban megnyílt. A Rothschild-ház bevonásával és az Ullmann által alapított Pesti Magyar Kereskedelmi Bank finanszírozásában a Magyar Középponti Vasút égisze alatt.⁴⁸ Az érdekcsoport által – sok visszasság és nepotista „sápolás” mellett⁴⁹ – kiépített szakasz a Béc–Pozsony–Pest vonal első szakaszát képezte, amely a Duna bal partján kötötte össze 1850-től a két fővárost. Ullmann mindvégig személyes ügyének tekintette e vasutat. Ez abból a forrásból is bizonyítható, amely tárgyalja, hogy vasúttársaság igazgatóságában a tagok és az építési vállalkozók többnyire Ullmann rokonai voltak. Az első magyar vonal esetében tehát Ullmann Móríc ügyeinek intézése és az építkezés is

⁴² 1840. évi XL. törvények az 1836. XXV. törvények kiterjesztetik. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84000040.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> Letöltés ideje: 2022. 02. 03.

⁴³ Ujhely, 1910, pp. 49.

⁴⁴ Fenyvessy, 1883, pp. 94.

⁴⁵ Vasutakról. *Századunk*, 1841. november 8., 697–700. o.

⁴⁶ Magyarország és Erdély. *Pesti Hírlap*, 1841. augusztus 4., 517. o.

⁴⁷ Nagy, 1999, pp. 89.; Majdán, 2014, pp. 37–38.; Ujhely, 1910, pp. 58–59.

⁴⁸ Kalla-Bishop, Peter Michael (1973). *Hungarian railways*. Abbot: David and Charles, (Kalla-Bishop, 1973) pp. 23.; Czére, 1989, pp. 80.

⁴⁹ Nagy, 1999, pp. 90.

leginkább a családjának kezén ment keresztül.⁵⁰ A vaspályán már a kezdetektől személyvonatok is közlekedtek,⁵¹ amely bizonyítja, hogy a vonal az emberek mobilizációjában is fontos szerepet játszott, így társadalmi érdekeket is szolgált.

Megállapítható tehát, hogy az első magyar vasútvonal az Ullmann Móríc által létrehozott magánvasúttársaság kezdeményezéseként jött létre. Ennek létesítésében a magán, a vasútvonalból várhatóan származó gazdasági érdekek játszották a legfőbb szerepet, de az uralkodó politikai támogatása is kellett hozzá. Ezen felül gazdasági/kereskedelmi, társadalmi és a birodalmi/osztrák területi érdekeket is szolgált. Magyar nemzeti érdekekről itt nem beszélhetünk, hiszen a vasútépítkezések kezdetén az osztrák kormány Bécs–közponitú elképzelései érvényesültek. Ullmann esetében – bár nem explicite – még a személyes érdekek is megfigyelhetők, hiszen egyéni és családi szempontból is hasznot látott benne, egyúttal presztízsértéke is volt az első – gőzüzemű – magyar vasútvonal megépítésének.

Még 1847-ben a Magyar Középponti Vasút átadta második vonalát Pest és Szolnok között, amelyen keresztül Pest városát a környező településekről gyorsan el lehetett érni. Nem sokkal később Széchenyi István elnökletével és Esterházy Pál Sopron vármegyei főispán ösztönzésére Sopron városának környékén főképp földbirtokosokból álló társulat alakult egy vasút létesítéséért.⁵² A vonal létrehozásának mozgatórugója az északnyugat-dunántúli birtokosok több évszázados kereskedelemi kapcsolatainak serkentése volt. A társaság az építési engedélyt 1845-ben kapta meg a Helytartótanácstól, és alig két évvel ezután, 1847. augusztus 20-án üzembe helyezték a 27 kilométeres Sopron és Bécsújhely közötti – Sina báró által finanszírozott – szakaszt. A következő évben még egy pályát adták át a királyságban. A Krakkóig húzódó vasútvonalhoz kapcsolódó Pozsony és Marchegg közötti 17 kilométeres szakasz 1848. augusztus 20-ára készült el. A forradalomig megépült 176 kilométeres gőzvontatású vaspálya a polgári átalakuláshoz járult hozzá,⁵³ de kizárólag magántőkéből.

⁵⁰ Magyar központi vasut-viszonyok. *Hettilap*, 1846. január 20. 131–132. o.

⁵¹ Czére, 1989, pp. 83.

⁵² Majdán, 1987. 34–35. p.

⁵³ Kalla-Bishop, 1973, pp. 24.; Majdán, 1987, pp. 36–37.

A reformkor egyik legnagyobb géniusának, Széchenyi Istvánnak is megvolt a maga vasútfejlesztéssel kapcsolatos koncepciója. 1845-től a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának vezetőjeként, teljes mértékben felismerte a vasút jelentőségét, helyesen ítélte meg a kötöttpályás közlekedési eszköznek és módjának a szükségességét. A hálózat minél előbbi országos kiépítését szorgalmazta.⁵⁴ Közlekedéspolitikájának egyik alapköve az 1848. január 25-én az országos rendek elé terjesztett Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről című munka. Véleménye szerint a közlekedési eszközök közül a vasút a legalkalmasabb arra, hogy a nemzeti kereskedelmet fellendítse. A centrális hálózat híve volt, azaz szerinte minden útnak a fővárosba kell vezetnie, emellett eltökélten támogatta a nemzeti-ségi vidékek Alfölddel való szoros összekapcsolását.⁵⁵ Az államvasúti rendszert preferálta, s ezért célul tűzte ki, hogy a Kárpát-medencében lévő vonalak minél előbb állami tulajdonba vagy kezelésbe kerüljenek. Ő tett először különbséget fő-, mellék- és szárnyvonalak között.⁵⁶ Írásában négy (elágazásokkal hat) fővonalat⁵⁷ vázolt fel, amelyekből mellékvonalak is kiágaztak.⁵⁸ Széchenyi tehát a magyar állami/nemzeti érdekeket tekintette elsődlegesnek koncepciójában. (1. ábra)

A kezdetektől az 1848–49-es forradalom és szabadságharc kitöréséig tehát a Magyarországot érintő vasútfejlesztések leginkább magánkezdeményezések voltak, különböző érdekcsoportok indítványozták azokat és főként gazdasági/kereskedelmi érdekeket szolgáltak. Jól lehet mint politikai tényező a Magyar Királyi Helytartótanács és végrehajtó hatalomként az uralkodó hozta

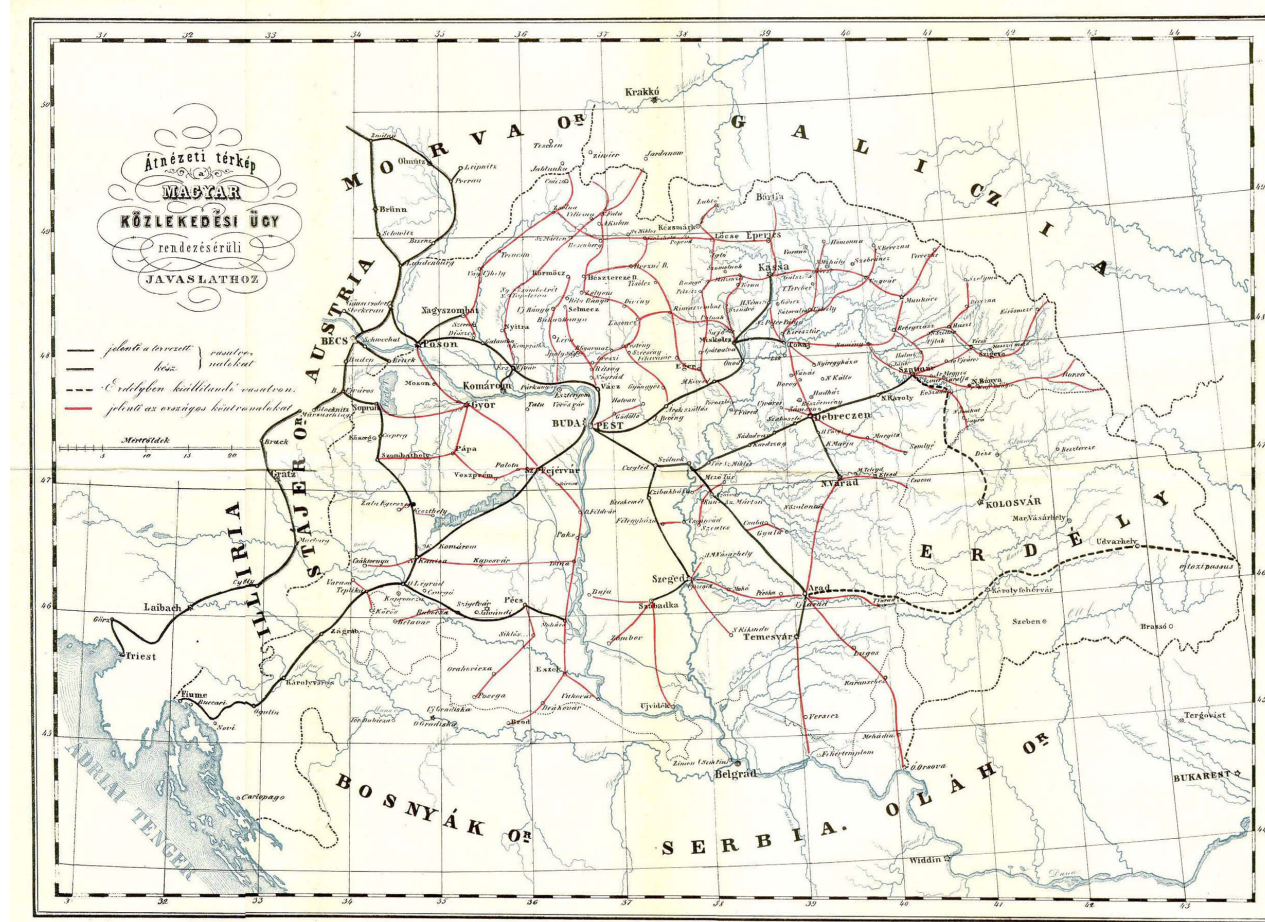
meg a végső döntést egy vonal engedélyezésénél politikai, társadalmi és területi szempontból birodalmi/ osztrák érdekek alapján. A magánvasutak vonalvezetésére azonban kevésbé volt ráhatásuk, hiszen azok esetében kezdeményező a személyes gazdasági, illetve területi szempontból – közvetve – vármegyei, regionális és helyi érdekeket is szem előtt tartottak már.

3. Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc alatt

1848-ban minden korábbinál hevesebb forradalmi szélvihar söpört végig Európán. A polgári forradalmak hatalmas áradata kimozdította a holtpontról a magyar polgári átalakulás ügyét is. A bécsi megmozdulások hatására Magyarországon is felgyorsultak az események, 1848. március 15-én kitört a forradalom. Rá két napra V. Ferdinánd szóbeli meghatalmazása alapján a nádor kinevezte Batthyány Lajost miniszterelnökké, majd a király április 7-én az első felelős magyar kormány tagjait is. A 11-én szentesített áprilisi törvények kimondták többek között a törvény előtti egyenlőséget és a közteherviselést is.⁵⁹ Egészen eddig a föld nagyrésztét birtokló nemesség és egyház nem fizetett semmit az államkincstárba, de innentől adózniuk kellett és bevételhez jutott a polgári állam.

Széchenyi István lett a közmunka- és közlekedésügyi miniszter. Ennek megfelelően benyújtotta az új törvénytervezetét, amely az által preferált javaslatokra alapozva kívánta létrehozni a polgári Magyarország közlekedési hálózatát. Széchenyi a vonalak kiépítését állami feladatnak tekintette, ennek forrását az új bevételekre alapozta, és a korabeli álláspontokkal szemben – hosszú távon – a vasút fő bevételi forrásaként az áruforgalmat jelölte meg.⁶⁰ A javaslatot hosszabb viták után végül az országgyűlés 1848. évi XXX. cikkelyként⁶¹ megszavazta, és ezzel a korábbi vasúti törvényeket

1. ábra:
A Széchenyi István-féle vasútfejlesztési koncepció



Forrás: Széchenyi, 1848, pp. 137.

(1836, 1840) hatályon kívül helyezte.⁶² A Pest–Buda-központú vasúthálózat megépítésével kapcsolatosan a képviselők felhatalmazták a kormányt 8 millió forintnyi hitel felvételére. A kölcsönből kívánták kiegészíteni az egyre nagyobb pénzügyi zavarokkal küszködő Magyar Középponti Vasutat, ezzel egyúttal a kormány növelni akarta az állami befolyást a magántársaság felett. A hitel nagyobb részéből a fővonalak kiépítését irányozták elő. Széchenyi kérte a képviselők támogatását a hálózat kiépítéséhez is. A szeptember eleji ülésen ezt mondta: „A vasúti hálózatban én sohasem láttam várost, falut, megyét, legkisebb provinciális érdeket, hanem mindig csak a hazát”. Beszéde után a képviselők jelentős

összeget biztosítottak a vasútépítésre és a fumei (ma Rijeka, Horvátország) kikötő bővítésére. A tengerparti összeköttetés fontosságát jelezte, hogy a mérnökök megkezdték a Pestről induló vaspálya kitérését. A Székesfehérvár felé haladó munkálatokat az önvédelmi háború kibontakozása miatt félbe kellett hagyni. A szabadságharc alatt az Ausztriában és Magyarországon működő vasutakon egyre gyakrabban szállítottak katonákat.⁶³ Ennek az egyik legjobb példája az volt, amikor Windisch-Grätz herceg, tábornagy október 7-én Prágában megkapta az első híreket a bécsi forradalomról, és 9-én már mozgósította is a csehországi cs. kir. csapatokat és helyőrséget. A már

⁵⁴ Filesz Lajos (1936). A magyar közlekedéspolitika összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In Ladányi Miksa (főszerk.), *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Budapest: Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, (Filesz, 1936) pp. 121.

⁵⁵ Széchenyi István (1848). *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony: Belnay, (Széchenyi, 1848) pp. 13–22.

⁵⁶ Majdán János (2010). Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó, pp. 18.

⁵⁷ 1.) Pest–Budáról kiindulva a Duna bal partján, Pozsonyon át az osztrák Nordbahnig, 2.) Pest–Budáról kiindulva Székesfehérváron át a Balaton déli partján Károlyvároson (ma Karlovac, Horvátország) keresztül Fiuméig, 3.) Pest–Budáról kiindulva Szolnokon át Aradig, illetve Debrecenen át Szatmárig (a jövőben ez biztosítana kapcsolatot Erdélyen át kelet felé), 4.) Pest–Budáról kiindulva Miskolcon át Kassáig (kapcsolat Galícia felé), illetve Tokajig. In Széchenyi, 1848, pp. 57.

⁵⁸ Széchenyi, 1848, pp. 54–60.

⁵⁹ Katus, 2021, pp. 285–289.

⁶⁰ Majdán, 1987, pp. 48–49.

⁶¹ 1848. évi XXX. A felelős miniszernek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló törvények. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84800030.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> Letöltés: 2024. 01. 16.

⁶² Czére, 1989, pp. 88.

⁶³ Majdán, 1987, pp. 49–50.

meglévő – Bécs–Prága és Bécs–Bruck an der Leithai – vasútvonalak segítségével átcsoportosította seregeit október 23-ra Bécs alá. Ennek következtében a 80 000 fős hadsereg október 30-án Schwechatnál visszaverte a kb. 27 000 fős, meglepődött magyar sereget, majd másnap Bécsbe is bevonultak.⁶⁴ A világtörténelem első vasúti – alig 10 napos – átcsoportosítása eredményezte a magyar haderő itteni vereségét. Ezt követően az ebből származó tapasztalatokat a magyar honvédség is elkezdte beépíteni a hadműveletekbe, a hadiállapot miatt pedig a Pest-környéki vonalak állami működtetésbe kerültek.⁶⁵ 1848 szeptemberének éjszakáján a Pestről Debrecenbe távozó kormány is vonattal utazott Szolnokig.⁶⁶ A hadi események 1849 augusztusára befejeződtek, miután a magyar seregek Világosnál a Paszkevicz vezette orosz haderő előtt letették a fegyvert.⁶⁷ Először itt domborodott ki tehát a vasút hadászati előnye a gyors mozgósítás kivitelezésével.

Mindent összevetve megállapíthatjuk, hogy e rövid polgári időszak alatt vasútépítés nem történt Magyarországon, ugyanakkor a politika a későbbiekre nézve egyértelműen kijelölte a magyar vasútépítés irányait és az ezek mögött húzódó nemzeti, nemzetgazdasági érdekeket. Ennek ugyanakkor a szabadságharc bukása nem kedvezett, ez a fő fejlesztési irányvonalat időben kitolta a kiegyezés után kezdődő időszakra. (2. ábra)

4. A neoabszolutizmus időszaka és a kiegyezéshez vezető út

1848-ban az egész Habsburg Birodalomban összeomlott a régi rend, végbement a polgári átalakulás. A birodalom alkotmányos monarchiává alakult át. A polgári forradalom társadalmi vívmányainak, a jobbágyszabadsáadásnak, az állampolgárok jogegyenlőségének, személyes szabadságának és a közhatalviselésnek érvényét újból megerősítették. Mivel Bécs szerint

Magyarország a lázadással eljátszotta jogát még a korlátozott állami önállóságra is, a szabadságharc leverése után részeire bontva, koronatarományok formájában betagolták az Osztrák Császárságba. A Schwarzenberg-kormány fokozatosan elfordult az alkotmányosságtól, és kialakította az abszolutizmus modernebb változatát. Az uralkodó 1851-től saját kezébe vette mind a törvényhozói, mind a végrehajtói hatalmat. Ezzel a centralizáció abszolutizmussal párosult változata vette át a birodalom irányítását.⁶⁸

Ferenc József császár célul tűzte ki a birodalmi belső egység megteremtését és a centralizációs törekvések érvényre jutását segítette a vasúthálózat kiépítése is. A bécsi udvar akkor kezdeményezte a vasutak állami kézben folytatott bővítését, amikor úgy tűnt, hogy a nagy agrárkonjunktúra komoly bevételeket biztosít a kincstár számára. Mivel a polgári forradalom befejezetlen maradt, hiába történt meg a jobbágyszabadságadás és egyéb intézkedések, a földbirtokviszonyok lényegében nem változtak, megmaradtak bizonyos földesúri előjogok (bányajog, malomtartás, szeszfőzés stb.), és a széles tömegek szegénysége miatt a belső piac is szűk volt. A korszak gazdaságképe új vonása a külföldi, elsősorban osztrák banktőke behatolása volt Magyarországra, amivel nagy befolyásra tett szert a vasúti közlekedéssel kapcsolatban is. Az ország tőkés fejlődése meggyorsult ugyan, de a fenti korlátok miatt lassabb volt, mint más független országoké. Ez azt is jelentette, hogy a magyar közlekedés fejlődése az osztrákkal szoros összefüggésben következett be. A közlekedési, így a vasúthálózat bővítése az összbirodalmi rendszer részeként, Bécs központtal történt, és elsősorban az osztrák iparcikkek Magyarországra való behozatalát, illetve a magyar nyerstermékek Ausztriába való kivitelét szolgálta.⁶⁹ Ennek okán a vasútvonalak építésénél Cs. Kir. Kereskedelmi és Nemzetgazdasági Minisztérium véleményét is kikérték.⁷⁰

A harcok elmúltával az osztrák kormányzat folytatta az állampénzen való vasútépítést. Ehhez a forrást az

⁶⁴ Hermann Róbert (2008). Az eldöntő döntetlen. A schwechat csata 1848. október 30-án. In Hermann Róbert szerk.), *A Drávától a Lajtagig. Tanulmányok az 1848. nyári és őszi dunántúli hadi események történetéhez*. Budapest: Balassi Kiadó, pp. 254–255.

⁶⁵ Majdán, 2014, pp. 43.

⁶⁶ Majdán, 1987, pp. 50.

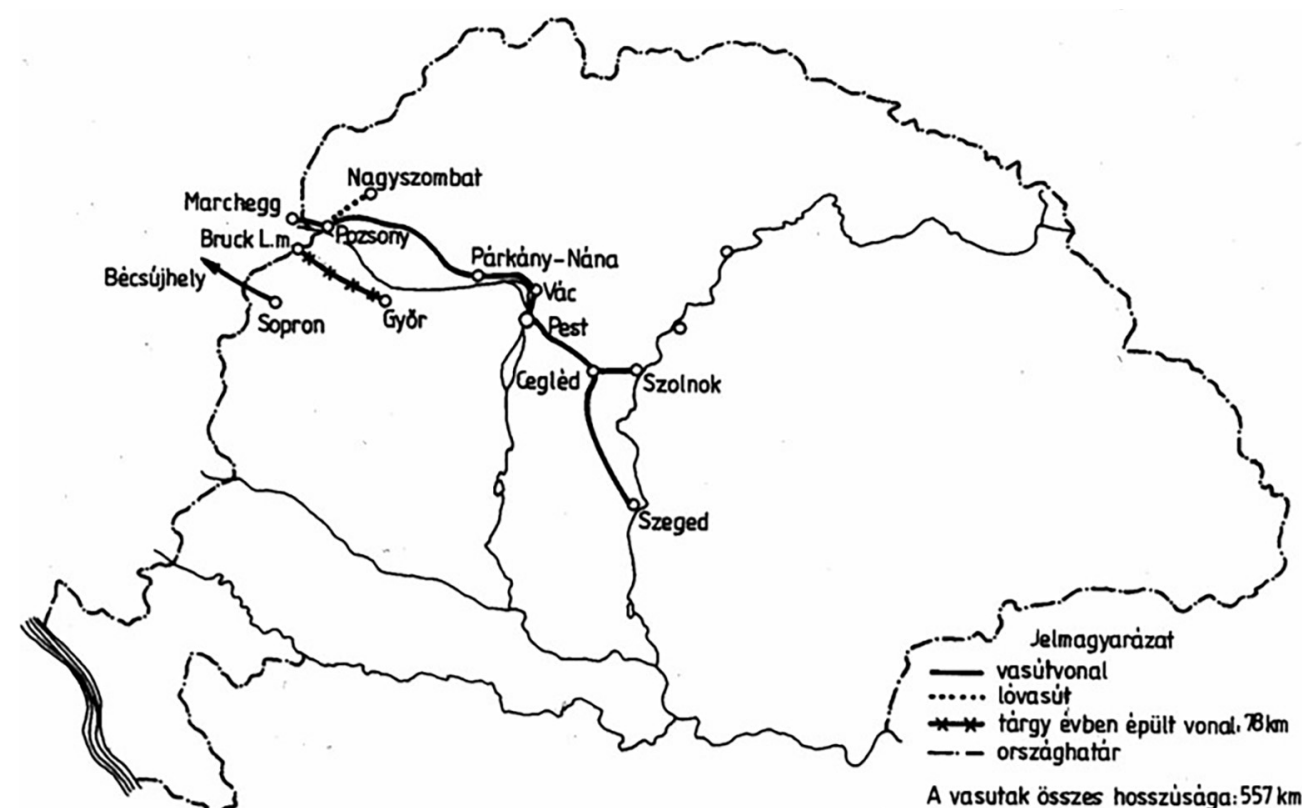
⁶⁷ Katus, 2021, pp. 309.

⁶⁸ Katus, 2021, pp. 311–313.

⁶⁹ Czére, 1989, pp. 88–89.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 26.

⁷⁰ Ez az 1862-ben tervben lévő Győr–Pápa–Sümeg–Keszthely vonal esetében is bizonyítható. In Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1867-9-1488. (MNL OL K 173, 1867-9-1488.) Magyar kir. udv. Kancellária, 13945. iktatószám, 1862. augusztus 27.

2. ábra:
Az épülő magyar vasúthálózat 1855-ben



Forrás: Horváth, 2018, pp. 33

1788 óta létező kettős vámrendszerből származó és az 1829-től Magyarország és Erdély kivételével az örökös tartományokban bevezetett fogyasztási, majd 1850-től az egyenes (föld-, ház-, kereskedelmi és jövedelmi) és közvetett (fogyasztói adók, monopóliumok, vámok, illetékek) adóbevételek,⁷¹ a birodalomba beáramló zömmel francia és belga tőke biztosította, de a katonai kiadások és a szétzilálódott gazdaság újjászervezése nagyban el is nyelte ezt.⁷²

A neoabszolutizmus időszakában megváltoztak a Magyarországot érintő vasútfejlesztési elképzelések.

A bécsi kormány továbbra is az állami vasútépítési rendszer híve volt.⁷³ Míg a korábbi korszakban Magyarországon magántőkéből, ebben a periódusban – a központosító intézkedések elvéből eredően – a vasútépítést is állami pénzből finanszírozták.⁷⁴ Az abszolutista osztrák kormány 1849 utáni elképzeléseibe beleillett a korábban elkészült magyar vonalak átvétele. A nagy pénzügyi problémákkal küszködő Magyar Központi Vasút vonalai az osztrák kormány kezébe kerültek 1850-től. Ugyanerre az időre készült el a két fővárost összekötő 264 kilométeres vaspálya is. Ennek a mielőbbi kivitelezésénél már a hadászati érdekek is szempontot jelentettek, hiszen a katonai alakulatok gyors mozgását is lehetővé tette. A bécsi udvar döntéseinek gyors továbbítása ugyanilyen szempont

⁷¹ Komlos, John (1983). *The Habsburg Monarchy as a customs union. Economic development in Austria-Hungary in the nineteenth century*. Princeton: Princeton University Press, (Komlos, 1983) pp. 25.; Kaposi Zoltán (1997). Magyarország gazdaságtörténete (1790–1848). In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*. Budapest: Aula Kiadó, pp. 172–173.; Kövér György (1997). A reformkortól az I. világháborúig. In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*. Budapest: Aula Kiadó, pp. 249–250.

⁷² Majdán, 1987, pp. 53–54.

⁷³ Horváth Ferenc (1996). A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In Mezei István (szerk.), *Vasúthistória évkönyv*. Budapest: KÖZDOK Kft., (Horváth, 1996) pp. 128.

⁷⁴ Kaposi Zoltán (2002). *Magyarország gazdaságtörténete, 1700–2000*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó, pp. 187.

volt, de hamar egyértelművé vált, hogy vaspályát egy tranzitvonalnak szánják, mely fő feladata az alföldi termények birodalmi fővárosba való továbbítása.⁷⁵ A két főváros között utazni vágyók innentől a kb. 24 órás gőzhajós út helyett vasúttal 11 óra alatt tehették már meg ezt a távolságot.⁷⁶ Ugyancsak Bécsből finanszírozták a Cegléd és Szeged közötti vasútépítést, amely 1854-re elérte a Tisza-parti kereskedelmi és raktározási központot. A két nagy magyarországi gazdasági beruházás az 1849 után kibontakozó európai gazdasági konjunktúra lehetőségeinek kihasználására épült. A katonai hadműveletek után a kontinensen nagy élelmiszerigény lépett fel, amelyhez társult két évtizedig a pénzintézetek expanziója. A városiasodással és az ipari foglalkoztatottak állandó növekedésével járó élelmészeti gondok leküzdését a magyarországi mezőgazdasági termelés kontinensi és birodalmi piacokba történő bekapcsolódása segítette megoldani. Ennek fontos feltétele volt a szállítási hálózat bővítése és a kereskedelmi forgalom előfinanszírozása. Az Osztrák Császárságban a növekvő vasúthálózat egyre jobban kiemelte Bécs központi szerepét, amelyet még az állami vasutak elnevezéssel is jeleztek,⁷⁷ így kapta a magyarországi hálózatot érintő a k. k. Südöstliche Staatsbahn (Délkeleti Államvasút) nevet.⁷⁸

A korszak két legfontosabb – összbirodalmi érdekeket preferáló – vasúthálózatot fejlesztő elképzelése, Karl von Ghega az osztrák Központi Vasútépítési Igazgatóság osztályvezetőjének 1851–52-es, valamint Karl von Bruck osztrák kereskedelem- és közmunkaügyi miniszter 1851-es koncepciója híven tükrözték ezt a szemléletet. A terv készítői a birodalom gazdasági, politikai, kereskedelmi és hadászati érdekeit tartották szem előtt. Bár mindkettőnek része volt a hazai vasúthálózat kiépítésében is, a korábban elfogadott fő irányvonalak feladásával Magyarországot tartományi szinten kezelték.⁷⁹ Ahogy szó volt róla, 1848 előtt is voltak hívei az államvasúti rendszernek, például Széchenyi.

⁷⁵ Majdán, 1987, pp. 54–55.

⁷⁶ A Budáról Bécsbe való utazás, szállítás korábban gyorspostával 30, társzekérrel 57 órát vett igénybe. In Czére Béla (1966). A közlekedés fejlődése. In Lukács Ernőné (főszerk.), *A technika fejlődése*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, pp. 892.; Gözkocsik menetrendje. *Pesti Napló*, 1850. december 1. 243., 4. o.; Gőzhajózási hirdetmény. *Pesti Napló*, 1850. május 15., 4. o.

⁷⁷ Majdán, 2014, pp. 48.

⁷⁸ Strach, 1898, pp. 286.

⁷⁹ Horváth, 1996, pp. 128–130.

Érvei között szerepelt az állami ellenőrzés és irányítás, az egész Kárpát-medencei népesség érdekeinek szem előtt tartása, földrajzi arányosítás, a nemzetközi kapcsolatok felvétele, a honvédelem érdekei. Köztudott volt és a gyakorlat is bebizonyította: a magánvasutakat csak az üzleti haszon érdekli.⁸⁰ Az osztrák finanszírozási elképzelések tehát elméleti szinten találkoztak a korábbi magyar koncepciókkal, azonban nem kellett sokat várni, hogy ezek háttérbe szoruljanak. A tervezett hálózat nem készült el 1854-ig, a meglévő vonalak (2617 km)⁸¹ nem kötötték össze a gazdasági központokat és nem voltak rentábilisak. Az osztrák katonai akciók, a bevételeket nem hozó beruházások államháztartási hiányhoz vezettek, a korábbi adósságok is terhelték a kincstárat, s így 1854-ben sor került az állami gazdaságpolitika átszervezésére, ezen belül a közlekedésügy irányításának megváltoztatására.⁸² Ennek egyik fontos eleme volt a külföldi tőke beáramlásának lehetővé tétele, és a befektetési hajlandóság növelésével próbáltak konjunktúráis fellendülést előidézni. Az új „Engedélyezési törvény” 1854. szeptember 14-i kiadása az államvasúti rendszer helyett társulatok kezébe adta az építkezést. A korábban az állam által épített, átvett és üzemeltetett vonalak megváltás ellenében magántársaságokhoz kerülhettek.⁸³ Innentől bárki kérhetett előmunkálati engedélyt, és ennek birtokában elkészíthette a terveket és a költségvetést. Ezzel egy időben lépett életbe porosz mintára a kamatbiztosítási⁸⁴ rendszer is a Bécs-központú birodalmi vasúthálózat kiépítésére.⁸⁵ Az állami engedély előfeltétele a közlekedésügyi és

⁸⁰ Czére Béla (1947). Magánvasút – államvasút. *Közlekedési Közlöny*, 1947. október 12. 3 (42), (Czére, 1947) pp. 442.

⁸¹ Berend, 2003, pp. 151.

⁸² Majdán, 1987, pp. 56–57.

⁸³ Bachinger, 1973, 282–283.

⁸⁴ A kamatbiztosítási rendszer lényege, hogy az állam garantálta egy új vonal kiépítése fejében az érdekelt részvényesek számára a tényleges bevételek és a kamat összege közötti különbség évenkénti kifizetését. Tehát elsősorban nem a bevétel volt a lényeg, hanem a bevétel és a költség különbsége, a nyereség. A felek a kamat nagyságában előre megegyeztek, amit esetenként még akkor is fizetett a kincstár, ha nem közlekedett szerelvény az adott vonalon. Az állam a tiszta nyereségének általában 5%-ra történő kiegészítését vállalta. Ennek azonban a következménye, hogy a magánvasutak többsége veszteségesse vált, s tartották a markukat az állami kamatbiztosításért. Ezt a garancia-rendszert a porosz vasutak gyakorlatából vette át a bécsi kormány. In Majdán, 1987, pp. 58.

⁸⁵ Strach, 1898, pp. 379.; Kövér György (1997). Market Integration, Economic Intervention of the State and the Decline of Empires: Austria-Hungary and Russia. In Hara, Teruyuki és Matsuzato, Kimitaka (szerk.), *Empire and society. New approaches to Russian history*. Sapporo: Hokkaido University, (Kövé, 1997) pp. 95.

közmunkaügyi-, a belügyminisztérium és a hadügy⁸⁶ véleményezése. Magát az építési engedélyt az előbbiek figyelembevételével az uralkodó adta ki. Az osztrák vezérkar számára hadászati szempontból már kezdettől nem volt közömbös a pályák iránya. A vasutakra kétféle harci esemény idején lehetett szüksége az osztrák hadseregnek. Először is akkor, ha Magyarország, vagy a birodalom periferiáján élő egyéb nép felkel a császári rend ellen. Másodszor a tartós külkapcsolati orientációs elemekben nem túltengő birodalmi nagypolitika nyitva hagyta a lehetőséget ahhoz, hogy a környező valamennyi országot – még a pillanatnyi jó, vagy kielégítő viszony ellenére is – potenciális ellenségnek tekintse. Minden irányban lehetővé kellett tenni tehát csapatok és felszerelések gyors mozgását, békeidőben hadgyakorlatra szállítást, cseréjét és ellátását.⁸⁷ Az 1850-es évektől a Monarchiában a fővonalak kiépítésekor tehát már hadászati szempontokat is figyelembe vettek, így nem véletlen, hogy azok ekkor Itália és Poroszország felé vezettek. Az 1859-es, majd 1866-os háborús vereségek elkezdtek felértékelni a vasút mobilizációs szerepét. Ezt követően a politikusok és a katonák sok országban „vasútmániákusokká” váltak, a biztonságot a stratégiai vasútvonalak meglétében mérték.⁸⁸

A vizsgált korszakkal kapcsolatban elmondható, hogy a szabadságharc leverését követően gyökeres változások következtek be e rövid időszakban is a vasútfejlesztések mögött húzódó érdekeket tekintve. Bécs leginkább birodalmi/osztrák, gazdasági/kereskedelmi és katonai érdekek alapján és állami forrásból fejlesztette az összbirodalmi vasúti struktúráját, ezt mutatta az is, hogy a magyar vonalak Bécsből csápként nyúltak ki. A magyar nemzeti/állami érdekek teljesen háttérbe szorultak. Ez azonban – a nemzetközi adóssággal, a hadászati és a modernizációs kiadásokkal – együtt felemésztette a költségvetést, így az udvarnak 1854-ben át kellett szerveznie gazdaságpolitikáját. Ezzel egyúttal véget ért a csak állami vasútfejlesztési rendszer is, amely újabb érdekek felszínre kerülésének is kedvezett.

⁸⁶ A Győr–Pápa–Sümeg–Keszthely vonal esetében is bizonyítják a források azt, hogy a Cs. Kir. Hadügyminisztérium is támogatta azt hadászati érdekek miatt. In MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar kir. helytartótanács, 57895. sz. 1862. szeptember 10.

⁸⁷ Erdősi, 1986, pp. 577.

⁸⁸ Diószegi, 1992, pp. 19–20.

Az osztrák vasútpolitika 1855-től tehát átformálódott és áttért a tisztán magánvasúti rendszerre.⁸⁹ Ennek is voltak korábban hívei, például Neumann Károly⁹⁰ közgazdasági író. Érvei: az államvasutak sok kedvezményéből fakadó deficitjeit az adózó polgárok kénytelenek elviselni, ezzel szemben a magánvasút önmagát eltartja, üzemvitele sokkal körültekintőbb és gazdaságosabb, üzleti feleslegeit korszerűsítésre használja, háború esetén ugyanolyan jól ellátja feladatát, mint az államvasút.⁹¹ Habár ez a fordulat a finanszírozást tekintve hozott változást, a kilátásba helyezett kedvezmények mégis serkentően hatottak a vasútépítésre. Az osztrák és a velük kapcsolatban álló nyugati tőkecsoportok megkezdték erőteljes benyomulásukat a magyar gazdasági életbe.⁹² A magánvasúti rendszer vált meghatározóvá Magyarországon is. Három nagyobb és egy kisebb társaság kezdett jelentősebb pályaszakasz kiépítésébe 1855–56-tól. Valamennyit hosszútávú stratégiai és profitorientált gazdasági célok vezettek: 1.) Nordbahn és a Südöstliche Staatsbahn átvételével létrejött – a francia *Société General du Credit Mobilier* pénzcsoporttal a háta mögött – a K. K. *Privilegierte Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft* (Osztrák Államvasút), amely csak a nevében volt állami, mivel magántársaságként funkcionált. A társaság 5,2 százalékos kamatgaranciát, és egyéb adó és vámkedvezményeket is kapott hálózatának magyarországi bővítésére.⁹³ E társaság adta át 1856-ra teljes egészében a Bruck an der Leitha–Győr–Újszőny vasútvonalat, így elérhetővé vált a birodalom egyik legnagyobb, komáromi erődjé is.⁹⁴ 2.) Az 1859-ben több vasút összeolvasásából létrehozott, vasútépítési koncessziót kapó és a későbbi Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvállalkozása K. K. *Privilegierte Lombardisch-Venetianische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft* (Déli Vasút).⁹⁵ Az eredetileg bécsi, majd 1880-tól

⁸⁹ Czére, 1989, pp. 89.

⁹⁰ Horváth, 1996, pp. 129.

⁹¹ Czére, 1947, pp. 443.

⁹² Czére, 1989, pp. 89.; Pammer, Michael (1998). Austrian private investments in Hungary, 1850–1913. *European Review of Economic History*, 2 (2), (Pammer, 1998) pp. 156–157.

⁹³ Bachinger, 1973, pp. 284.

⁹⁴ Napihírek és események. *Budapesti Hírlap*, 1856. augusztus 10., 47. o.

⁹⁵ A vasúttársaság neve 1859-es megalakulásától Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság (K. K. Privilegierte Südliche Lombardisch–Venetianische und Central–Italienische Eisenbahn–Gesellschaft), majd 1876-tól Császári és Királyi

budapesti központtal is rendelkező vállalat a Dunántúl egybefüggő vasúthálózatát hozta létre a későbbiek során. Fő célja volt az érintett vidék mezőgazdasági terményeinek külföldre való szállítása.⁹⁶ Az 1850-et követő időszak vasútfejlődésében nagy szerepet játszott az alföldi gabonafőlesleg Fiumébe, illetve külföldre történő szállítása. A vasútvonalak már az 1860-as évekre meglehetősen jól lefedték e területet, így összekapcsolták Béccsel és Trieszttel. A Buda–Pragerhof vonal megnyitásával fellendült a Triesztbe irányuló magyar export, és ezen keresztül jutott el a jó minőségű hazai búza az európai piacra.⁹⁷ A magyar gabona fő célpontja mégis egyre inkább Bécs lett, mivel a birodalmon kívüli piacok leszűkültek az olcsó orosz és amerikai gabona megjelenésével.⁹⁸ Magánvasúttársaságként a Déli Vasút vonalainak építésénél a gazdaságosság élvezett prioritást. Ezt bizonyította az is, hogy az 1865-ben megnyitott Sopron–Nagykanizsa vonal elkerülte Zala vármegye akkori székvárosát, Zalaegerszeget, mivel a kedvezőtlen terepviszonyok miatt a plusz építési költségeket a város nem kívánta vállalni, ráadásul a helyi mesterek konkurenciát láttak a szombat-helyi kézművesek áruinak ezáltal könnyű elérhetőségében. Ezt viszont csak jóval később ismerték fel, akkorra már egy gyakorlatilag javíthatatlan hibát követtek el. Így 7 kilométerre került a településtől a vasúti fővonal.⁹⁹ 3.) A korszak harmadik legnagyobb cége az 1856-ban alakult, többek között az Osztrák Államvasúttól megvásárolt Cegléd és Szolnok közötti vonalat is üzemeltető, osztrák tőkések és döntően hazai, elsősorban az érintett birtokosok és települések által jegyzett részvények és anyagi támogatások segítségével

létrejövő és működő K. K. *Privilegierte Theiss-Eisenbahn* (Tiszavidéki Vasúttársaság) volt.¹⁰⁰ A vállalat az Alföldön is folytatta a hálózat kiépítését, majd 1860-ra a Miskolc–Kassa (ma Košice, Szlovákia) szakasz megnyitásával Ceglédre Szolnokon és Debrecenen át egészen Kassáig lehetett már rajta utazni. A részvényesek nem az egy-egyes hálózatot tartották szemük előtt, hanem személyes érdekeiket. Számukra az volt releváns, hogy közvetlen kapcsolat jöjjön létre a tiszántúli állattartó körzettel és a békés–aradi búzatermő tájjal. E társaság vonalai a birodalmi és európai piaci igényeket is kielégítették.¹⁰¹ Az árutermelők először oldották meg önös piaci helyzetük javítását a szállítások saját kezükbe vételével, és biztosították a nyereség nagy részének itthon maradását.¹⁰² Ez a Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc vonal esetében is tetten érhető volt, ahol Nyíregyháza a saját fejlődését előirányozva 30 000 forint hozzájárulással és a vasútállomás számára ingyen telkek felajánlásával elérte, hogy a vonal az eredeti elképzeléssel szemben ne Szabolcs vármegye székvárosa, Nagykálló felé, hanem rajtuk keresztül vezessen 1859-től.¹⁰³ Egyes tervezett vonalak esetében érdekelt nagybirtokosok elérték, hogy földjeiket érintse a vasút. A szatmári földesúr, gróf Károlyi István is, aki – Debrecen és Szatmárnémeti (ma Satu Mare, Románia) város ráhatásával¹⁰⁴ – részvényjegyzőként elérte, hogy a máramarosi sóbányavidékről ne az akkori Tisza-hajózás végpontjáig, Vásárosnaményig, hanem a már vasúttal rendelkező Debrecenig építsék meg a kiegyezés után a vasutat – értékesebbé téve így az általa érintett birtokait.¹⁰⁵ Ezzel túlléptek az általános birodalmi, gazdasági/kereskedelmi érdekeken és területi szinten regionális, vármegyei, helyi, illetve személyes érdekeik élveztek prioritást.

A legrövidebb vonallal rendelkező társaság 1857-ben megnyíló 56 kilométeres Mohács–Pécsi Vasút volt.¹⁰⁶ Építtetésének fő mozgatórugója a Dunagőzhajózási Társaság szempontjából létfontosságú Mecsekben fellelhető szén Dunára való szállítása.¹⁰⁷ A vonal különlegessége, hogy az állam tulajdonát képezte, viszont a későbbi kezelő, a Dunagőzhajózási Társaság vállalta az építkezéshez szükséges költségek fedezését, tehát hibrid állami- és magánvasút volt. A szakaszon két évig csak teherforgalom folyt,¹⁰⁸ és ez jelezte, hogy a külföldi tőkével épített vasút létrehozásánál leginkább a gazdasági és nem a társadalmi, helyi igények élveztek prioritást.

A Bécs-központú fejlesztéseknek természetesen voltak magyar ellenzői is, hiszen a vonalak nagyrészt birodalmi vagy bécsi magántársasági érdekeket szolgálták, a nyersanyagok gyors elszállítását biztosították, de nem segítették az országos piac kialakítását és a nemzetgazdasági elképzeléseket háttérbe szorították. A korszak politikai viszonyai mellett ugyanakkor nyilvános vitára nem kerülhetett még sor.¹⁰⁹ Az Országos Magyar Gazdasági Egyesületben lelkes fiatal szakemberek dolgozták ki és publikálták vasútfejlesztési elképzeléseiket.¹¹⁰ Felfigyeltek a vonalak csak birodalmi szempontok alapján történő bővítésére, és vitát kezdeményeztek a korábban elfogadott Pest–Buda-központú hálózat életképességéről.¹¹¹ Hosszas eszmecsere után 1862-ben közreadták a Budapesti Szemlében „Emlékirat” címmel koncepciójukat. Ebben megfogalmazták, hogy „*valamely ország anyagi fejlődésére s nemzetgazdasági felvirágzására ugyanis egyike a legfontosabb kérdéseknek a vasúti hálózat mely irányban s minő eszközökkel építse*”.¹¹² A kötöttpályás közlekedési eszköz hálózának mielőbbi létrehozásában látták az ország fellendülését. Mivel szerintük „*a vonalak nem bizonyos összhangzó rendszer szerint, s nem mindig oly irányban*

épültek, mely az ország érdekeivel leginkább lett volna”.¹¹³ Elképzelésükben Széchenyi korábbi tervezetét vették alapul, amelyben hat vasúti fővonal szerepelt. Ezt a struktúrát később „*magán vállalkozások útján létesülő*”, másodrendű vonalakkal tervezték kiegészíteni.¹¹⁴ A tanulmány jó hatással volt a hazai politikusokra és szakemberekre. A kiegyezés után a későbbi miniszter, Mikó Imre is figyelembe vette a vasúthálózat kidolgozásánál.¹¹⁵

Habár Magyarországon 1855 és 1861 között 1 356 kilométernyi vasutat építettek, ezt követően 1866-ig tulajdonképpen stagnálás következett a gazdasági dekonjunktúrából eredő külföldi tőkebefektetők visszaszorulása miatt.¹¹⁶ Míg Ciszlajtániában a kívánt vasútvonalak 1867-re gyakorlatilag kiépültek, Transzlajtániában a stratégiailag és gazdaságilag fontos vonalakban még hiányosságok voltak.¹¹⁷ Elmondható az 1860-as évekig kiépült hazai vasúthálózatról, hogy kapcsolódott a katonai érdekből létrehozott, Bécsből kiágazó sugaras rendszerhez, emellett elősegítette a birodalom, azon belül is Ausztria élelmiszerellátását és a vasutak szénszükségletének kielégítését.¹¹⁸ Megállapítható, hogy 1867-ig bezárólag megépült fővonalak a magyar Alföldet Béccsel, és ezen keresztül Nyugat-Európával, valamint a trieszti kikötővel kötötték össze.¹¹⁹ A szabadságharc utáni két évtizedben többnyire Pest–Budán át vezetett vasutak mindazonáltal a bécsi udvar hadászati érdekeinek is megfelelték, hiszen olyan erődítményekkel is rendelkező városok elérését tették lehetővé Bécsből, mint pl. Temesvár (ma Timișoara, Románia), Arad (ma Románia), Gyulafehérvár (ma Alba Iulia, Románia), Eszék (ma Osijek, Horvátország), Komárom stb.¹²⁰ (3. ábra, lásd következő oldal)

Az 1867-ben megkötött osztrák–magyar kiegyezés előestéjére 2153 kilométeres vasúthálózattal rendelkező Magyarország, míg a birodalom 6430 kilométerrel.¹²¹ A vonalak vezetése és széttervezettsége

Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság (K. K. Privilegierte Südbahn-Gesellschaft). In Bachinger, 1973, pp. 284.; Nagy Tamás (1995). A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, 7 (3–4), pp. 20. A szakudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.

⁹⁶ Majdán János (1986). A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In Somfai Balázs (szerk.), *A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő*. Veszprém: MTA Pécsi és Veszprémi Bizottsága, (Majdán, 1986) pp. 448–449.

⁹⁷ Benda Gyula (2006). Gabonatermelés és -export Magyarországon (1770–1870). In Benda Gyula (szerk.), *Társadalomtörténeti tanulmányok*. Budapest: Osiris Kiadó, pp. 198.

⁹⁸ Schulze, Max-Stephan (2007). Origins of catch-up failure: Comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. *European Review of Economic History*, 11 (2), pp. 206.; Komlos, 1983, pp. 63.

⁹⁹ Foki Ibolya (szerk.) (2011). *Riválsok polgárosodása. Források Zalaegerszeg és Nagykanizsa történetéhez, 1867–1918*. Zalaegerszeg: Zala Megyei Levéltár, pp. 19.; Hogyan kap Zalaegerszeg vasúti állomást? *Pesti Hírnök*, 1865. február 14., 4. o.; Majdán, 1987, pp. 134.

¹⁰⁰ Majdán János (2018). A Tiszavidéki Vasút államosítása. In Horváth Gergely (szerk.), *A magyar földrajz szerencsi műhelye: Tanulmányok dr. Gál András kutató-tanár és gimnáziumi igazgató tiszteletére*. Szerencs: Szerencs Város Önkormányzata, pp. 250.

¹⁰¹ Majdán, 1987, pp. 70–71.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 33.

¹⁰² Majdán, 2014, pp. 52.

¹⁰³ Geduly Henrik (1896). *Nyíregyháza az ezredik évben*. Nyíregyháza: Jóban Elek Könyvnyomdája, pp. 14.

¹⁰⁴ A debrecen-tokaj-szigeti vasut. *Politikai Újdonságok*, 1864. november 16., 554. o.

¹⁰⁵ Károlyi István (1858). *Emlékirat a debrecen–máramaros szigeti vasútvonal tárgyában*. Pest: Herz.

¹⁰⁶ Frisnyák Zsuzsa (2001). *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História-MTA Történettudományi Intézete, (Frisnyák, 2001) pp. 42.

¹⁰⁷ Majdán, 1987, pp. 71.

¹⁰⁸ Strach, 1898, pp. 354–356.

¹⁰⁹ Majdán, 1987, pp. 73.

¹¹⁰ Horváth, 1996, pp. 131.

¹¹¹ Majdán, 1987, pp. 73.

¹¹² A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. Budapesti Szemle, 1862. 15. kötet, Pest, 112. o.

¹¹³ I. m. 114. o.

¹¹⁴ I. m. 134. o.

¹¹⁵ Horváth, 1996, pp. 132.

¹¹⁶ Bachinger, 1973, pp. 287.

¹¹⁷ Strach, 1898, pp. 351.

¹¹⁸ Kövér György (1982). *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest: Gondolat Kiadó, pp. 75.

¹¹⁹ Katus, 2008, pp. 138.; Katus, 1983, pp. 191.

¹²⁰ Erdősi, 1986, pp. 577.

¹²¹ Frisnyák, 2001, pp. 49.; Berend, 2003, pp. 152.

3. ábra:
A bécsi vonalhálózat 1861-ben



Forrás: Strach, 1898, pp. 403.

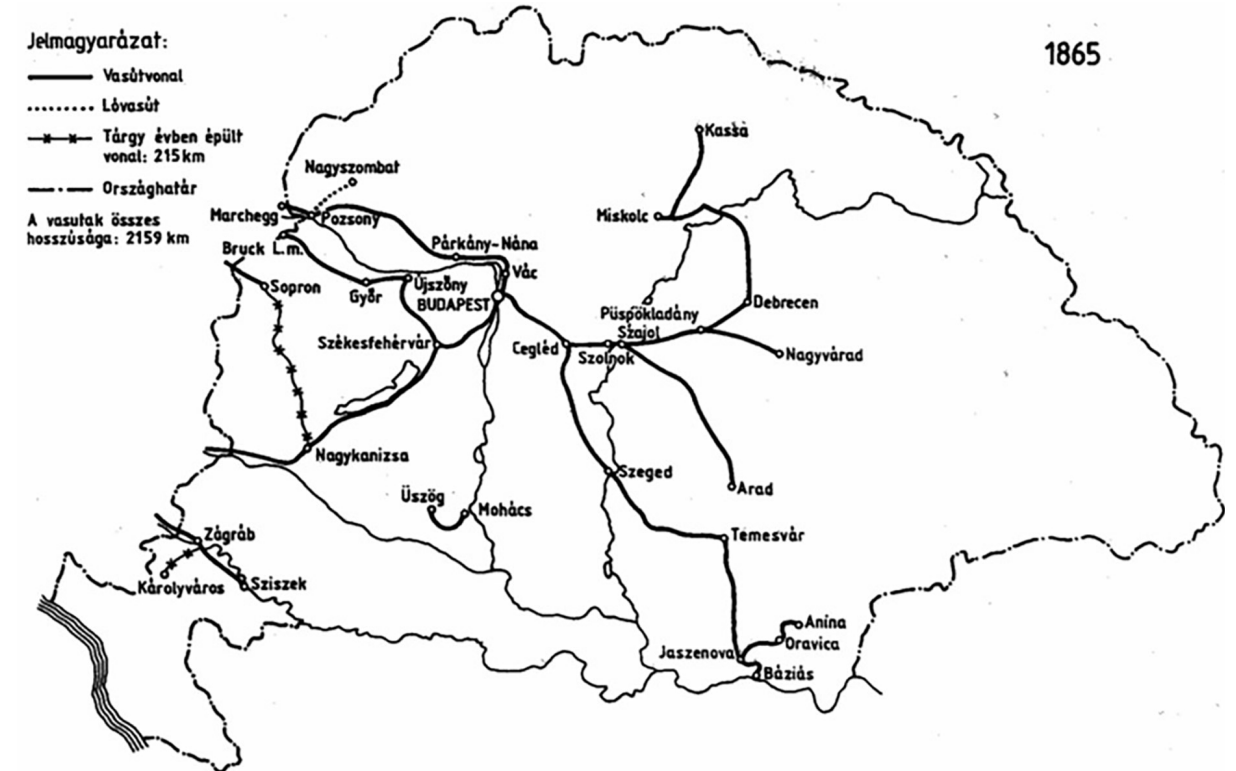
azonban kifejezetten hátráltatta az egységes nemzeti piac kialakulását.¹²² Mindazonáltal a vasutak kiépülése lényegesen megváltoztatta az ország közlekedési viszonyait, gyorsította a forgalmat és elősegítette a tőkés fejlődés kibontakozását.¹²³ Mindent összevetve megállapítható, hogy a szabadságharc leverésétől a kiegyezésig eltelt időszak alatt a Bécs-központú elvek alapján készült új vonalak építésénél a birodalmi működtetését

elősegítő politikai, gazdasági/kereskedelmi és hadászati, a humán érdekkategóriát tekintve a társadalmi és területi szempontból leginkább a birodalmi/osztrák érdekeket tekintették elsődlegesnek Magyarország viszonylatában is. 1854-től a magánvasúti rendszer megjelenésétől azonban a – főként a magyar birtokosok által létrehozott – Tiszavidéki Vasút esetében a regionális, vármegyei és helyi érdekek is főszerepet játszottak már, illetve a személyes – gazdasági – érdekek is kiemelhetők azáltal is, hogy az első, döntően magyarországi birtokosok által alapított vasút a kezdeményezők hiúságát is növelte. (4. ábra.)

¹²² Majdán, 1986, pp. 449.

¹²³ Czére, 1989, pp. 90.

4. ábra:
A magyar vasúthálózat 1865-ben



Forrás: Horváth, 2018, pp. 41

5. A kiegyezés utáni időszak

Az 1867-ben megkötött kiegyezés egy új korszak kezdetét jelezte Magyarország történelmében. Ennek értelmében a Habsburg Birodalom kétközpontú, dualista állammá, az Osztrák–Magyar Monarchiává vált. Valójában két különálló államból állt, amelyeket a közös uralkodó személye és ügyek (a hadügy, a külügy és a két tárcát finanszírozó pénzügy) kapcsolak össze. Ezzel Magyarország egy függő helyzetből egyenjogú partnerré vált, két gazdaságilag önálló és szuverén ország meghatározott időben kötött önkéntes és felmondható vámuniójává alakult át, egységes kereskedelmi területet alkotott. Az eltérő fejlettségű országok érdekeit ugyanakkor nem volt könnyű összehangolni, viszont a magyar gazdasági, ipari – kiemelten a malomipari¹²⁴ –

fejlődés gyorsabb volt a dualizmus idején, mint az osztrák. A közös, leginkább a hadüggyel kapcsolatos költségvetést kvótarendszer¹²⁵ alapján fedezték, ugyanakkor a magyar adók innentől már magyar kincstár bevételeinek számítottak, amellyel az ország önállóan gazdálkodhatott.¹²⁶ A gazdasági kiegyezés felgyorsította

végéig (1867–1945). Győr, (kézirat) pp. 4–5.; Berend, 2003, pp. 167.; Komlos, 1983, pp. 112., 132–144.

¹²⁵ Ez valójában az adóképeségi arányt jelentette. Ezt 1867-ben az 1860 és 1865 között ténylegesen befizetett adók alapján Magyarország szempontjából 30%-ban, míg Ausztriát tekintve 70%-ban határozták meg, de 1908-ra ez már 36–64%-os arányra tolódott el a magyar gazdasági növekedés következtében. Ausztria mindig is szorgalmazta, hogy Magyarország vállalja magára a birodalom finanszírozásának egyre nagyobb részét, és e célok eléréséhez hajlandó volt politikai engedményeket is tenni. Ugyanakkor ebben az arányban az osztrák elfogultság tükröződött. Lásd bővebben: M. Eddie, Scott (2009). Financing the common expenditures of the Dual Monarchy. The Dual Monarchy as an economic system. In Halmos Károly et al. (szerk.), *A felhalmozás mive. Tanulmányok Kövér György tiszteletére*. Budapest: Századvég, pp. 359–370.; Katus, 2021, pp. 342.

¹²⁶ Katus, 2021, pp. 335.; Nagy Mariann (2018). Vámszövetség és kvóta – A gazdasági kiegyezés. In Hermann Róbert and Ligeti Dávid (szerk.), *Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából*. Budapest: Országház Könyvkiadó, pp. 186.; Taylor, 1990, pp. 146–148.; Pammer, 1998, pp. 142.

¹²⁴ Budapest erre az időszakra Minneapolis után a világ második és Európa legnagyobb malomipari központja lett. In Honvári János (2023). *Győr gazdaság- és társadalomtörténete a kiegyezéstől a II. világháború*

a kapitalizmus fejlődését, amely a vasútügy területén is érezte hatását.

A közlekedési ügyek irányítása innentől az 1867. évi XVI. törvénycikk értelmében mindkét ország saját jogkörébe tartozott.¹²⁷ Az 1867. évi XII. törvénycikk előírta, hogy Magyarországon a vasutak engedélyezése az országgyűlés joga, míg a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium intézkedhetett felettük.¹²⁸ Minden erkölcsi bizonyítvánnyal rendelkező magánember folyamodhatott előmunkálati engedélyért. Ennek megszerzése után a közigazgatási bejárás következett, amelyen a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium, a városi és vármegyei törvényhatóságok, az érintett községek vezetői, a földbirtokosok, Magyar Királyi Földművelésügyi és – a közös hadügyminisztériumot képviselő – Honvédelmi Minisztérium, a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség és az engedélykérő képviseltette magát. Itt a bizottság megvizsgálta a vonalvezetést és saját ötleteivel is előállhatott. A kijelölt irány hadászati szempontú elemzését és annak katonai okokból történő megváltoztatását is ekkor írták elő, leginkább az országhatárokhoz vezető vagy nagy tájakon átívelő vaspályák esetén. A kész anyagot az engedélyezési tárgyaláson jóváhagyták, majd a társaság megalapítását követően az illetékes miniszter ezt a kabinet elé terjesztette támogatásra. Ezt követően már csak a király előzetes jóváhagyása és a magyar országgyűlés támogató döntése kellett az építési engedély kibocsátásához.¹²⁹ Az 1867. évi XIII. számú törvénycikk felhatalmazta az illetékes minisztériumot, hogy a vasutak és a csatornák létesítésére 60 millió ezüst forintot vagy 150 millió frankos kölcsönt vegyen fel bizonyos feltételek mellett. Ebből finanszírozták az ország szempontjából legfontosabbak tartott fővonalak kiépítését.¹³⁰ A kiegyezést követően nem volt egyértelmű

a kormány döntése a vasúti rendszer tekintetében.¹³¹ A korszak első közmunka- és közlekedésügyi minisztere, gróf Mikó Imre¹³² 1867-ben ismertette az országgyűlés előtt a 25 új vonal – 4820 kilométeres vaspálya – építését előírányzó és az egységes nemzeti piac megteremtését segítő és a hadászati érdekeket is említő vasútfejlesztési koncepcióját. Ez a terv a Széchenyi István által rögzített elvek alapján készült és a hálózat központja Pest–Buda volt.¹³³ Állami költségvetésből a magyar tenger melléket kívánta mielőbb elérni, a galíciai és a Fekete-tenger felé irányuló kereskedelmet pedig serkenteni, és a Béctől független külkereskedelem megteremtését is megcélózta.¹³⁴ Az gróf Andrássy Gyula vezette kormány a magyar viszonyokhoz igazítva előtérbe helyezte a neoabszolutizmus korában kizárólag birodalmi érdekeket szolgáló és Bécs-központú sugaras vasúthálózat-fejlesztési politikát, de immáron Pest–Buda centrummal, ezúttal a magyar állami érdekeket leginkább szem előtt tartva.¹³⁵ Mikó másik fontos alapelve volt, hogy a kormány egyik vasúti rendszerhez se ragaszkodjon mereven, így megjelent hazánkban az ún. „vegyes rendszer”.¹³⁶ Ennek egyik oka, hogy a kiegyezési törvénnyel Magyarországnak át kellett vennie az osztrák kormány által kamatgaranciában részesített összes vasutat, azok minden terhével és ügyeivel együtt. Az anyagi terhek nyomasztó súlya alatt a kormány rátért az államvasúti rendszerre, de nem rendelkezett annyi pénzzel, hogy ezt csak állami építkezésekkel tegye meg, így nem tiltotta a magánvasutak további alapítását és működtetését. Sőt, törvényi úton adtak biztonságot a döntően külföldi (osztrák, német és francia) befektetőknek. A korábban Bécsben

¹³¹ Czére Béla (1994). Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 44 (3), (Czére, 1994) pp. 85.

¹³² A kiegyezés utáni első magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere 1867 és 1870 között.

¹³³ Kerkápoly Iván (1943). *Vasúti földrajz és történet*. Budapest: Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, (Kerkápoly, 1943) pp. 37.; Erdősi, 1986, pp. 584.; Gonda, Josef (1896). *Geschichte der Eisenbahn in Ungarn*. Vom Jahre 1866 bis zur Gegenwart. In Hermann Strach (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie*. III. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei, (Gonda, 1898) pp. 376–378.

¹³⁴ Majdán, 1987, pp. 79–86.

¹³⁵ Kövér, 1997, pp. 95–96.; Pammer, 1998, pp. 157–159.

¹³⁶ Gonda, 1898, pp. 392–393.; Czére mindemellett hangsúlyozta, hogy nem szerencsés ez esetben rendszerről beszélni, hiszen ez csak egy állapot, amely bár közgazdasági kedvezménnyel jár, de nem egyenlő arányban van jelen az állam- és magánvasút. In Czére Béla (1947). *Magánvasút – államvasút. Közlekedési Közlöny*, 1947. október 19., 3 (43), pp. 452–453.

kialakított kamatbiztosítási rendszert vezették be, és a magántársaságok megkezdték a magyar nemzeti piac szempontjából fontos városok és térségek vasúti összekapcsolását.¹³⁷ A kormánynak azonban az 5–6 százalékos kamatgarancia mellett sem volt kellő befolyása a magánvasutakra. A kamatbiztosítási rendszer a visszaélések, a „sápolás” melegágya lett. Sőt, a magánvasúti rendszer a sok társasággal nem tette lehetővé a kötöttpályás közlekedés egységes szervezését és nemzeti piac kialakítását, irányítását, másrészt a tarifapolitika egységesítését, amely fontos gazdaságpolitikai és hazai ipart támogató (protekcionista) eszköz volt. Ettől az új vasútfejlesztési koncepciótól várták a hálózat leggyorsabb kiépítését.¹³⁸ Egyúttal megállapítható, hogy a vasút költségvetési forrásokból történő építése, üzemeltetése, fenntartása bizonyos határig még a kamatgaranciánál is nagyobb terhet jelentett az államnak. (5. ábra, lásd következő oldalt)

A kormány 1868-ban megvásárolta és saját kezelésébe vette a csődbe ment Magyar Északi Vasutat,¹³⁹ és felállította a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatóságát. A Pest–Salgótarján vonal 1868. július 1-jével került az állam tulajdonába. Mikó 1869. október 31-én adta ki az Államvasút létrejöttéről szóló alapítólevelet, mellyel megalakult a MÁV (Magyar Királyi Államvasutak). Mindazonáltal az építkezések többségét továbbra is a magántársaságok végezték, de a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium szerződésekkel próbálta rákényszeríteni a társaságokat a nemzeti érdekek szem előtt tartására.¹⁴⁰ Az 1867 és 1873 közötti „vasútláz” éveiben megépített fővonalak már a Pest–Buda-centrikus gondolatok újjáéledését mutatták.¹⁴¹

A kiegyezés után Tisza Lajos¹⁴² közmunka- és közlekedésügyi miniszter részletes közlekedési javaslata látott még napvilágot 1873-ban. Ennek egyik fontos szegmense, hogy a magyar vasutat alkalmassá kell tenni a keleti kereskedelembe való bekapcsolódásra. A másik elképzelése, hogy a kötöttpályás közlekedési eszköz

forgalmát és rentabilitását folyamatosan növelni kell.¹⁴³ A magyarországi vasútépítési láznak azonban az 1873. évi gazdasági válság véget vetett.¹⁴⁴ Erre az időre már 6253 kilométeres volt a magyar kötöttpályás hálózat.¹⁴⁵ A vasút esetében ennek az egyik előjele, hogy az országgyűlés nem adott ki 1872-től már kamatgaranciát tartalmazó engedélyt, mert az óriási terhet rótt az államra. Ettől függetlenül az államnak a korábban megítélt támogatásokat folyósítania kellett, amely hatalmas, szinte megoldhatatlan problémákat szült. A beruházások zömét 1867-től 1873-ig a vasút nyelte el. A pénzügyi nehézségek gyorsan elvezettek a krízishez. 1873. május 9-én a bécsi tőzsdén ütött be a krach. Ez hamar elérte Magyarországot is, ahol 1869-ben már a „kisválság” is a felszínre hozta a problémákat. Az állam 1873 nyarára már fizetési nehézségekkel küszködött.¹⁴⁶ Ezzel egyúttal a Tisza-féle koncepció is bukásra volt ítélve, olyannyira, hogy az országgyűlés a pénzügyi problémák miatt még a napirendről is levette.¹⁴⁷

A MÁV egyre nagyobb jelentőségre tett szert az 1867 és 1880 közötti időszakban. Megalakulását követően egymás után épültek ki vonalai. Az 1868. évi XLIX. törvénycikk alapján meghatározták az állami – saját érdekei szempontjából fontos – vasútépítés irányait.¹⁴⁸ A társaság vonalai az államosítások következtében is bővültek, egyrészt a bukás előtti vasutak szanálásával, másrészt a lassan meginduló céltudatos államosítási politikának köszönhetően. Ebben az időszakban a kormánynak alig volt befolyása a gyakran az ország gazdasági érdekeivel szembekerülő magántársaságok működésére.¹⁴⁹ Az 1867 utáni mintegy tíz évben a MÁV hozzávetőlegesen 1000, míg a magántársaságok 2400 kilométernyi új vonalat építettek. A magánvasutak tehát továbbra is kiemelkedő szerepet játszottak a hazai vasútfejlesztésben.¹⁵⁰ Az igazgatótanácsaikba általában külföldi és magyar bankárok, országgyűlési képviselők,

¹²⁷ 1867. évi XVI. *a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között kötött vám- és kereskedelmi szövetsége*; <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=86700016.TV&targetdate=&printTitle=1867.+%C3%A9vi+XVI.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹²⁸ 1867. évi XII. *törvénycikk a magyar korona országai és az Ő Felsége uralkodása alatt álló többi országok között fenforgó közös érdekű viszonyokról, s ezek elintézésének módjáról* <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=86700012.TV&searchUrl=/> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹²⁹ Majdán, 1987, pp. 80–81.; Majdán, 2014, pp. 103.

¹³⁰ 1867. évi XIII. *a vasutak és a csatornák építése végett létesítendő kölcsönről* <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=86700013.TV&targetdate=&printTitle=1867.+%C3%A9vi+XIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹⁴³ Horváth, 1996, pp. 142.

¹⁴⁴ Czére, 1989, pp. 103.

¹⁴⁵ Komlos, 1983, pp. 130.

¹⁴⁶ Kövér György (1986). 1873. *Egy krach anatómiája*. Budapest: Kossuth Kiadó, pp. 16–23., 64–78.

¹⁴⁷ Horváth, 1996, pp. 143

¹⁴⁸ 1868. évi XLIX. *törvénycikk a vasutak és a csatornák építésére felvett kölcsön hovaforrásáról*. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=86800049.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D28> Letöltés: 2024. 01. 02.

¹⁴⁹ Czére, 1989, pp. 103.

¹⁵⁰ Czére, 1996, pp. 85–86.

ügyvédek, vármegyei és helyi tisztviselők, gyárosok és földbirtokosok kerültek be, akik gyakran részvényjegyzéssel is növelték a ráhatásukat a vonalvezetésre is.¹⁵¹

A Monarchia közös külügyminisztere 1871-től az orosz-ellenes gróf Andrassy Gyula lett és a külpolitika is ehhez igazodott. A birodalom északkeleti határvidéke az 1870-es évektől lehetséges hadszíntérnek minősült, de sem a vasútsűrűség, sem az oda vezető vasútvonalak tekintetében nem állt azonos színvonalon az államtest fejlettebb régióival. Mindösszesen a Mezőlaborc (ma Medzilaborce, Szlovákia)–országhatár rész készült csak el 1874-re, amely a Kárpátokon keresztül biztosította az összeköttetést Galíciával. A közös hadügyminiszter és maga Andrassy is a lehetséges orosz háborúra való tekintettel sürgette a térségben a vasútfejlesztést, ugyanúgy az 1878-as Bosznia–Hercegovina okkupációja után a Szarajevóval való vasúti összeköttetést is, de ezekből ekkor még nem valósult meg semmi. Kereskedelmi és katonai–stratégiai érvek alapján mindösszesen a Temesvár–Orsova (ma Orșova, Románia)–Verciorova és Brassóból (ma Brașov, Románia) a Tömösi-szoroson át egészen Predealig vezető vasútvonalak készült el Románia és a Fekete-tenger felé ebben az időszakban. Csak 1883-ban fogadta el a közös minisztertanács a galíciai stratégiai vasútvonalak fejlesztésével kapcsolatos komplett koncepciót. 1884-ben nyíltak meg térség osztrák korona alá tartozó transzverzális vasútvonalai és a Magyarországot is érintő Csacától (ma Čadca, Szlovákia) a galíciai határig vezető vaspálya (a Munkács [ma Mukacsevo, Ukrajna]–Lawoczne–Stryj összekötő vonal államköltségen teljesen csak 1887-re készült el).¹⁵² Délen 1883-ban nyílt meg a magyar állam kincstárából finanszírozott – a Monarchia déli irányú katonai mobilizációját nagyban segítő – Budapest–Szabadka (ma Subotica, Szerbia)–Újvidék (ma Novi Sad, Szerbia)–Zimony(–Belgrád) vasút, amely

már a Párizs–Konstantinápoly kontinentális vonal része volt. Az utolsó, bolgár szakasz 1888-ban történt átadása után jött létre közvetlen vasúti kapcsolat Párizs (így Budapest) és Konstantinápoly között, és innentől az Orient Express már közvetlenül közlekedhetett a két végpontot összekötve.¹⁵³ Ez a transzeurópai vasútvonal túlmutatott már a birodalmi érdekeken is.

A korszak végére az ország egyre nagyobb területét sikerült bekapcsolni a vasút közlekedési vérkeringésébe. Magyarország vasúti térképe már 1875-re is nagy hasonlóságot mutatott a Széchenyi-féle koncepcióval.¹⁵⁴ Fővonalai struktúra jelentős része kialakult, melyből számos mellékvonal ágazott ki. 1880 végére 7097 kilométernyi vasúthálózattal rendelkezett Magyarország. Magyarország – Budapest-központú – fővonalai vasúti hálózata 1882-re a Budapest és Pécs nagyvárosok közötti¹⁵⁵ és 1884-re az irányjelölésénél a hadászati érdekek által is meghatározott¹⁵⁶ Kelenföld–újszónyi szakasz átadásával (és azzal, hogy az Osztrák–Magyar Államvasúttól¹⁵⁷ a MÁV kezébe került a két fővárost összekötő Duna jobbparti vasút) teljesen elkészült.¹⁵⁸ (6. ábra)

Ez idő alatt Ciszlajtániában a magánszféra továbbra is domináns volt. A magyar fővonalak egy részét üzemeltető Osztrák Államvasút is magánvasútként funkcionált tovább. Az 1873-as gazdasági válság hatásaként az állam végül csak 1879-től kezdett bele a már működő és pénzügyi problémákkal küzdő vonalak államosításába.¹⁵⁹

A kiegyezés mindenképpen cezúrát képezett a magyar vasúttörténetben. A viszonylagos állami függetlenségünk közepette létrejöttek az országos érdekek érvényesítésének gazdaságpolitikai feltételei. Az állam megalapította a MÁV-ot, és a magánvasutak építésének

¹⁵¹ Horváth, 2018, pp. 93–95.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. M. kir. közmunka és közlekedési minisztérium, 6471. jegyzőkönyvi szám, 1869. június 9.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-9-5519. Jegyzőkönyv, 1875. február 1.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1874-9-1. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút alap-szabályai, 1875. április 1.

¹⁵² Diószegi, 1992, pp. 19–23.; Frisnyák, 2001, pp. 75., 84.; Gonda, 1898, pp. 396.; Gidó Csaba (2013). *Vasszekér és mozdonygőz. Az székelyföldi vasút története (1868–1915)*. Csíkszereda: Pro-Print Könyvkiadó, (Gidó, 2013) pp. 61–66.

¹⁵³ Horváth Csaba Sándor (2017). Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 32 (1), pp. 81–101.

¹⁵⁴ Horváth, 2018, 43.

¹⁵⁵ A budapest–pécsi vasút. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1882. november 17., 825. o.; Kalla-Bishop, 1973, pp. 41–42.

¹⁵⁶ A budapest–újszónyi vasút kiépítéséről szóló törvényjavaslat tárgyalása a képviselőházban 1882 évi november hó 25-én. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1882. december 3., 871d–875. o.

¹⁵⁷ Az Osztrák Államvasút neve 1883. január 1-jétől Osztrák–Magyar Államvasút (k. k. privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft).

¹⁵⁸ Frisnyák, 2001, pp. 77., 80.; A buda-újszónyi-brucki vonal. *Budapesti Hírlap*, 1884. július 12., 2. o.; Gonda, 1898, pp. 405.

¹⁵⁹ Bachinger, 1973, pp. 292–294.

5. ábra:

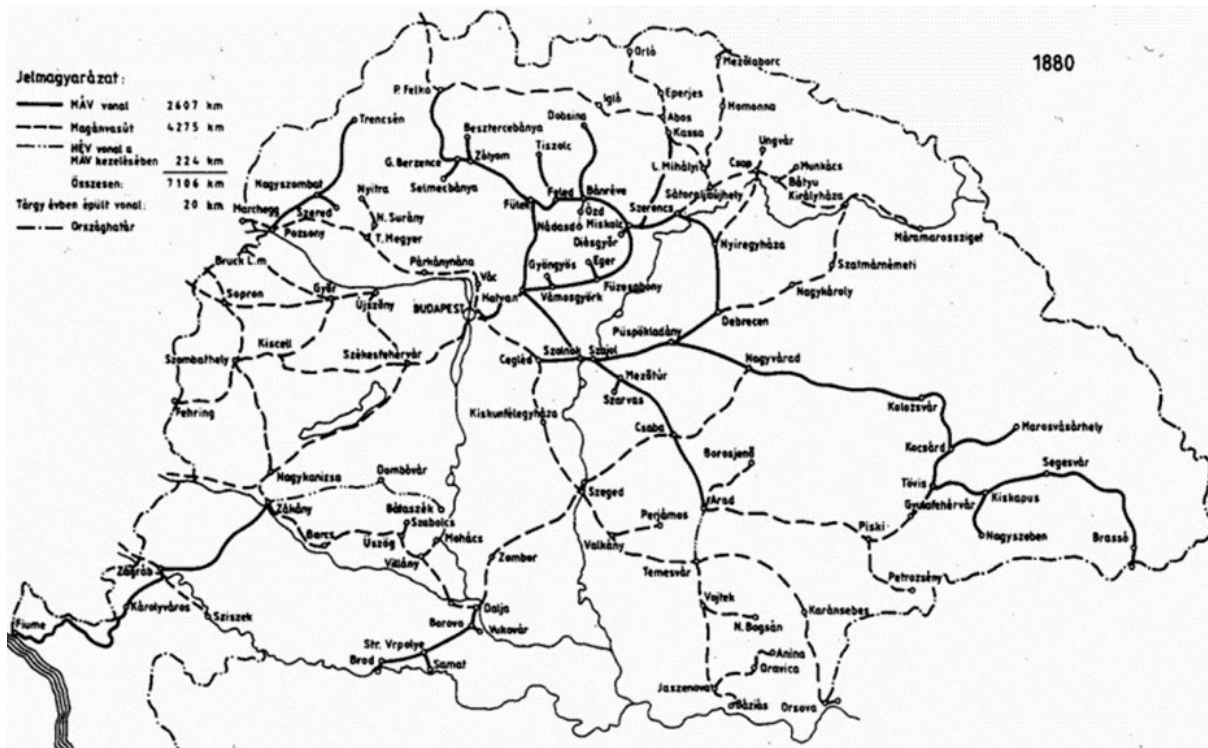
Az Osztrák–Magyar Monarchia vasútvonalai és tervezett vasúti térképe 1868-ból



Forrás: Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtára, B IX c 6.

6. ábra:

A magyar vasúthálózat 1880-ban



Forrás: Realzoldek.hu

anyagi támogatását feltételekhez köthette. A hálózat-fejlesztések közül végül nem az alföldi terményeket nyugati irányba szállító vonalak kiépítését támogatták hathatósan, hanem a kormányzat Budapestet¹⁶⁰ a Monarchián belül Bécs ellenpólusának kívánta megtenni, ezen felül európai metropolisszá történő fejlesztését a közlekedési hálózaton keresztül. Ezt a törekvést tükrözte az állami fővonalak fejlesztése Budapest felé, a megkezdett transzverzális építkezések leállítása, valamint az áruforgalom főváros felé való terelése is.¹⁶¹ A korábban bemutatott érdekkategóriákból először a birodalom/állam működtetésében fontos szerepet játszó politikai és gazdasági/kereskedelmi szempont domborodott ki, amely mellett már a hadászati érdekek is egyre jelentősebbé váltak a Galícia, Románia, Bosznia–Hercegovina felé vezető vaspályák kivitelezésének elkezdésével, illetve a belső mobilizációt segítő fővonalak kiépülésével. A humán kategóriából a társadalmi és személyes érdekek is megmutatkoztak, miszerint a vasút az emberek – több célból való – utazását segítette, és egyes személyek igazgatótanácsba való kerülésükkel népszerűségüket, társadalmi elismertségüket vagy saját anyagi hasznukat próbálták növelni. Míg a területi érdekeknél egyértelműen a magyar nemzeti/állami érdek élvezett már prioritást, addig a regionális, vármegyei és helyi szempontok is formálhatták – valamennyire – az egyes vonalak irányát a közigazgatási bejárás alkalmával. Ugyanakkor a hadászati jelentőségével és a Monarchiát is átszelő transzeurópai vonallal a birodalmi érdekek továbbra is jelen voltak.

6. A helyiérdekű vasutak és a Nagy Háború kora

Az országos jelentőségű vaspályák kiépülése után, más teljesítőképese közlekedési ágazat hiányában szükségzerű volt, hogy a fővonalaktól távolabb eső, elzárt, de nem jelentéktelen, közgazdasági értelemben fontos, főként mezőgazdasággal foglalkozó vidékek is vasutat kapjanak. Erre a célra kezdték kiépíteni világszerte a fővonalakhoz képest várhatóan kisebb forgalommal

és alacsonyabb műszaki színvonallal bíró helyiérdekű vasutakat.¹⁶² A HÉV-ek „a fővonalakra történő árufel-hordást biztosító, elsősorban állami pénzből épült, másod-osztályú vonalak”.¹⁶³ Már az 1860-as években felvetődött a mellékvonalak megépítésének szükségessége. Hollán Ernő a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet alapítója és első elnöke volt ennek az egyik legkorábbi zászlóvivője, aki szakmunkáiban részletesen írt erről.¹⁶⁴ Az igazi áttörés e tekintetben ugyanakkor csak később jelentkezett.

Magyarországon az Osztrák–Magyar Államvasút által 1870-ben kiépített olcsó mellékvonalak már nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a helyiérdekű vasút hazánkban meghonosodjon. Ilyenek a Valkányt (ma Valcani, Románia) Perjámossal (ma Periam, Románia) összekötő, az 1874-ben átadott Vojtek (ma Vejte, Románia)–Német-bogsán (ma Bocşa, Románia), Tótmegyer (ma Palárikovo, Szlovákia)–Nagysurány (ma Šurany, Szlovákia)–Nyitra (ma Nitra, Szlovákia) szakaszok,¹⁶⁵ végül a MÁV kezelésébe került „Gömöri iparvasutak” is. Az 1877-ben átadott arad (Románia)–körösvölgyi vasút építésénél már minden érintett település, ipartelep és magángazda érdekeit szem előtt tartották. Ezzel érték el, hogy a lokális kötődésű embereket is érdekeltté tegyék a vasútépítésben, és egyúttal anyagi támogatásukat is elnyerjék.¹⁶⁶ Ez volt a magyarországi helyiérdekű vasutak előfutára.

Áttörést az 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk eredményezett. E vasutak célja, „hogya az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfelelőjenek”. Emellett pontosan leírták az engedélyezési eljárás menetét, a vasutak jogait és kötelezettségeit.¹⁶⁷

¹⁶² Ertl István (1983). A helyiérdekű vasutak gazdaságtörténete. *Közlekedéstudományi Szemle*, 33 (8), pp. 367.

¹⁶³ Majdán János (2010). A helyiérdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó, pp. 65.

¹⁶⁴ Hollán Ernő (1865). A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat, pp. 35–47.; Hollán Ernő (1865). Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*, 314. füzet, pp. 313–381.

¹⁶⁵ 1875. évi XLIV. törvénycikk az arad–körösvölgyi II-rendű vasút kiépítése tárgyában. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87500044.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D29> Letöltés: 2024. 01. 17.

¹⁶⁶ Majdán 1987. 129. p.

¹⁶⁷ 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88000031.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D30> Letöltés: 2024. 01. 17.

Ezt egészítette ki először egy 1886. évi szabályrendelet, mely arról intézkedett, hogy „a vasútengedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganasított közigazgatási bejárások után fognak megtartatni, amidőn a közmunka- és közlekedésügyi miniszter már birtokában leend az ezen tárgyalások czéljaira szükséges kimerítő adatoknak és ismerendi az összes érdekeltek kívánalmait is.”¹⁶⁸ Ezután a korábbi törvény további tartalommal bővült 1888-ban a IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről¹⁶⁹ című rendelkezéssel. A helyiérdekű vonalak az intézkedések következtében gomba módra szaporodtak Magyarországon, újra fellendítve a hazai vasútépítkezéseket. A hálózat bővítése indokolt volt, hiszen az ország kötöttpályás vonallal való ellátottsága a hazai adottságokhoz és a nyugati államokhoz képest eléggé alacsony szinten mozgott.¹⁷⁰

Pénzügyi és engedélyeztetési szempontból is érdekes megvizsgálni ezek létrejöttét. Az előmunkálati engedélyeseknek először össze kellett gyűjteniük az építési engedély kibocsátásához a tényleges építési tőke 35 százalék-át. Ez törzsrészvény-jegyzés¹⁷¹ útján történt, amelynél leginkább az érintett települések, vármegyék, egy-két érdekelt (nagy)birtokos, gyártulajdonos, magánember¹⁷² és – támogatásoko keresztül – az állam jöhetett szóba. A fennmaradó 65 százalékos összeget elsőbbségi részvény¹⁷³ formájában a hazai és külföldi (francia, osztrák, német) bankoktól, pénzügyintézetektől kapott kölcsönök képezték,¹⁷⁴ és ennek függvényében nem volt mindegy, hogy ki mögött,

¹⁶⁸ 55. A közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszternek, 40,003/1885. számú szabályrendelete, a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában. In *Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam*, 1886. Budapest: M. Kir. Belügyminisztérium, pp. 252.

¹⁶⁹ 1888. évi a IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=88800004.TV&txtreferer> Letöltés: 2024. 01. 17.

¹⁷⁰ Horváth Ferenc (1990). A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 39 (7) pp. 329.

¹⁷¹ A törzsrészvény a részvények egyik alapfajtája. Tulajdonosát osztalékból való részesedésre, illetve szavazásra jogosítja fel. A tőzsdei forgalom nagy részét törzsrészvényekkel bonyolítják. A törzsrészvényesek a mindenkor évi jövedelemből tarthatnak számot előre ki nem kötött vagy biztosított osztaléokra. In Maurer Vilmos (1910). *A vasutak pénzügyei*. Budapest: Wodianer F., (Maurer, 1910) pp. 27.

¹⁷² Bachinger, 1973, pp. 299.

¹⁷³ Az elsőbbségi részvények névre szóló részvények, a törzsrészvény-nyel szemben meghatározott előnyt biztosítanak, így például birtokosaik 5–6%-os osztalékra számíthatnak. In Maurer, 1910, pp. 27.

¹⁷⁴ Horváth, 2018, pp. 50.

milyen tőkéscsoport áll.¹⁷⁵ A tervezett költségvetés összeállítása után lehetett kérvényezni a vonal engedélyezési tárgyalásra való bocsátását. A költségvetés átvizsgálását követően az illetékes miniszter összehívta az engedélyezési feltételeket megállapító Állandó Vasútengedélyezési Bizottságot. Ezen előfeltételek nyilvánosságra hozása és tudomásul vétele után a miniszter a kauciót, az építési tőke 5 százalékát kérte az építőtől, majd az illető kérvényezhette helyiérdekű vasút engedélyezését. Az eljárás ezt követően a minisztertanács előtt folytatódott, melynek támogatása után a kiegyezési törvényben rögzítettek alapján a király előszentesítése következett. Végül azt törvényjavaslat formájában az országgyűlés tárgyalta meg, melynek kedvező döntését követően a közmunka- és közlekedésügyi, majd 1889-től a kereskedelemügyi miniszter kibocsátotta az engedélyokiratot.¹⁷⁶ Az építkezés költségeit tehát a helyi tőke bevonásával a társulat maga teremtette elő, ezért nem kértek kamatbiztosítást. A mérnökök ismertették az érintett terület lakóival a vonalvezetést, és ahol úgy kívánták, a helyi igényeknek megfelelően módosíthatták azt. A pálya építésénél megpróbálták minden érintett település, ipartelep és magángazda érdekeit szem előtt tartani, így érték el, hogy a helybéliek részvényeket jegyezzenek.¹⁷⁷ A vicinálisok esetében is kimutatható személyes (presztízs) érdek. Érintett vállalkozók, gyárosok, nagybirtokosok saját anyagi érdekeiket tekintették elsődlegesnek, így törzsrészvényeket jegyeztek, és akár az igazgatótanácsba is bekerülhettek. Érdekességként megemlíthető, hogy bizonyos helyi tulajdonosok, termelők birtokait hiába nem érintette közvetlenül a vonal, mégis igazgatótanácsai tagok lettek vagy akár részvényeket is jegyeztek. Később pedig akár azt is elérték, hogy iparvágánnyal kössék be termelőegységüket!¹⁷⁸ A fő- és

¹⁷⁵ Kövér, 1982, pp. 78.

¹⁷⁶ Horváth, 2018, pp. 50.

¹⁷⁷ Majdán, 1987, pp. 129.

¹⁷⁸ A Sopron–Pozsonyi HÉV esetében a három budapesti kivitelező vállalkozó, Gfrerer Miklós, Grossmann Vilmos és Schoch Frigyes külön-külön 791 000 forint értékben jegyzett törzsrészvényeket, és az igazgatótanács tagjai is lettek. A tagok között találjuk még a vonal által érintett cukorgyár-tulajdonost Patzenhofer Konrádot, de a vicinális által elkerült bortermelőt, Wolf Ignácot is, aki 10 000 forintos törzsrészvényt is jegyzett, majd végül iparvágányt kapott. Míg Esterházy Miklós dunántúli nagybirtokos 250 000 forintos törzsrészvényt jegyzett a leginkább a saját birtokain átvezető Sopron–Kőszegi HÉV esetében, egyúttal a társaság igazgatótanácsának elnöke is lett. In Die konstituierende Generalsammlung der Oedenburger–Preßburger-Lokalbahn-Aktiengesellschaft. Pressburger Zeitung, 1897. február 12., 2–3. o.;

alispánok, jól menő ügyvédek, ügyészek stb. esetében a vármegyén belüli társadalmi elfogadottságukat, pozíciójuk növelését jelentette a részvények vásárlása. Ide sorolható az igazgatósági tagság is, amely nem mindig a vásárolt részvények nagysága miatt, hanem személyes indíttatásból (népszerűségük, s így befolyásuk további növekedése céljából) is volt fontos.¹⁷⁹

A törvényi szabályozás után ugrásszerűen nőtt a vonalak hossza a vicinálisok könnyen szervezhető kivitelezése okán, de az „*olcsó vasutak*” sokhelyütt kanyargós pályavezetést eredményeztek, mert a települések, a vállalatok és a mezőgazdasági központok érdekeit nem lehetett már figyelmen kívül hagyni. A „*vasúttól való rettegés*” is elősegítette ugyanakkor ezt a tendenciát, hiszen sok helyen a parasztgazdák birtokaikat, állataikat féltették, míg a városi polgárok ódzkodtak az új közlekedési eszköztől, annak később ismerték csak fel előnyeit.¹⁸⁰

Ebben a korszakban került reflektorfénybe Baross Gábor (1848–1892) tevékenysége, aki először a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkáráként, majd közmunka- és közlekedésügyi miniszterként nagy eréllyel irányította a közlekedés fejlesztését.¹⁸¹ Főbb intézkedései közé tartozott a vasúti szállítás tarifáinak teljes megváltoztatása, az ún. zónatarifa bevezetése 1889-ben. A vasút korábban drága utazási lehetőségnek bizonyult, ezért kevesen vehették igénybe.¹⁸² A MÁV

nyereség helyett veszteséget termelő nagyvállalat volt. A legnagyobb állami munkáltatónak és egyúttal az ország gazdasági életének, honvédelmének és a polgári életmód fontos elterjesztőjének mérlege alapításától fogva negatív volt. Innentől kezdve Baross szemei előtt az olcsóbb, de nagyobb forgalom elérése lebegett. Ennek tükrében a személy- és árufuvarozás díjai szignifikánsan csökkentek, és megalkotta az ún. zónatarifa rendszerét, amely alapján nem kilométerenként, hanem szakaszonként szabta meg a szállítási költségeket.¹⁸³ A korábbi időszak csekély személyforgalmához képest ez mintegy hatszoros növekedést eredményezett.¹⁸⁴ Ennek az új koncepciónak következtében megfizethető áron vált elérhetővé mindenki számára a hosszabb utazás, nem utolsósorban az áruszállítás is megélénkült. Az iparosodás és az urbanizáció fellendülése is jelentősen megnövelte a népesség mobilitását.¹⁸⁵ Legalább ennyire fontos már ebben a korszakban is a turizmus fellendülése, amely a vasút terjeszkedése nélkül nem történhetett volna meg. Baross kezdeményezése volt a nyaraló- és fürdőhelyekre szóló vasúti kedvezmények bevezetése. A MÁV és a Monarchia más vasúttársaságainak vonalain 33 százalékos kedvezményű jegyeket lehetett váltani az egyes fürdőhelyekre, illetve a menetérti jegyeket is bevezették.¹⁸⁶ Voltak olyan vicinális vasutak, amelyeknél már a tervezés fázisban és az iránymeghatározásnál is figyelembe vették az adott vidék turisztikai nevezetességeit (pl. a Sopron–Kőszegi HÉV-nél szempont volt, hogy Kabold [ma Kobersdorf, Ausztria] a savanyúforrású gyógyfürdőjével és várkastélyával és Lánzsér [ma Landsee, Ausztria] a váromjával könnyebben megközelíthető legyen).¹⁸⁷ A társadalmi érdekeknél ugyanígy fontos tényező volt a környék lakosságának iskolába vagy munkába járásának elősegítése. A vásár- és búcsútartóhelyek, illetve a

Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e. 783. doboz. Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírósi iratok 1876–1949. Sopron–pozsonyi HÉV, (BFL, SP) Jegyzőkönyv, 1897. február 10.; A *sopron–kőszegi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai*. Budapest, 1907.

¹⁷⁹ Ez kimutatható pl. a Sopron–Pozsonyi HÉV esetében, ahol több magánember is jegyzett részvényeket. Közülük az ügyvédek, dr. Mandel Pál ügyész 600, dr. Kramer Tivadar 700, míg dr. Okolicsányi Zoltán 700 forint névértékű törzsrészvényt jegyeztek. A vasúttársaság igazgatótanácsában pedig Taller Pál pozsonyi polgármester, Gebhardt József soproni polgármester és dr. Baán Andre Sopron vármegyei alispán is helyet kapott. A Fertővidéki HÉV-nél Vidos Kálmán Vas vármegyei főispán szintén tagja volt a tanácsnak. In BFL, SP Sopron–pozsonyi HÉV, Függelék a Sopron–Pozsonyi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályához.; BFL, SP Jegyzőkönyv, 1897. február 10.; BFL, SP Sopron–Pozsonyi H. É. Vasút Részvénytársaság I. évi üzletjelentése. 1897. Budapest, 1898.; Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. Fertővidéki Helyi Érdekű Vasut Részvénytársaság. 1898. Budapest, 1899.

¹⁸⁰ Horváth, 2018, pp. 51.

¹⁸¹ Czére, 1994, pp. 86.

¹⁸² Egészen pontosan a MÁV összes vonalán, az időközben államosított Magyar Nyugati Vasúton, a budapest–pécsi vonalon és a Magyar Északkeleti Vasút egész hálózatán a kezelésében lévő HÉV-ek kivételével. In A magyar államvasutak személydijszabásának reformja. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1889. június 9. 69., 712. o.; Majdán János (2010).

Baross Gábor győri tevékenysége. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó, (Majdán 2010) pp. 97.

¹⁸³ Majdán János (2018). Baross Gábor zónatarifája. Emlékezés a 125 éve elhunyt miniszterre. In Horváth Csaba Sándor et al. (szerk.), *Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet*. Pécs: Közlekedéstudományi Egyesület, pp. 408–409.

¹⁸⁴ Czére, 1989, pp. 103.

¹⁸⁵ Katus, 2008, pp. 140.; Katus, 1983, pp. 199.

¹⁸⁶ Kósa László (1999). *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest: Holnap Kiadó, pp. 92., 100.

¹⁸⁷ *Sopronmegyei Naptár az 1899. évre*. Sopron, Litfass utódja Rötting Gusztáv, pp. 68., A sopron–kőszegi vasut. *Soproni Újság*, 1902. február 8., 1–2. o.

polgári iskolával és kulturális intézménnyel (színház) rendelkező települések nagy előnnyel pályázhattak vasútra.¹⁸⁸

Baross érdeme, hogy a korábbi deficités MÁV a kincstárba befizető céggé változott, így az állam innentől jelentősen tudta támogatni a vasútépítéseket.¹⁸⁹ A korábban államtitkár, majd „vasminiszter” az elkezdett államosítást 1886-tól még gyorsabb ütemben folytatta, felismerve a magánvasutak „kincstárürítő” szerepét.¹⁹⁰ Halála előtt nem sokkal, 1891-ben fejeződött be a nagy államosítási hullám. Ezt követően a MÁV rendelkezett hazánkban a leghosszabb vonalhálózattal, és ezzel egyúttal a vasúti közlekedés terén az irányító szerep is az állami társaságnál összpontosult. A MÁV vonalainak hossza 1891-re 7411 km lett, míg a gazdaságilag jól teljesítő, így az államosítást elkerülő magánvasutak¹⁹¹ 1322 kilométerrel, a HÉV-ek pedig 2944 kilométerrel rendelkeztek.¹⁹² Baross halála után sem állt meg a fejlődés, a vasút lett a gazdaság legdinamikusabban növekedő ága. Fejlődésének mértéke több nyugati országénál is nagyobb volt.¹⁹³ Az adatok is tükrözik a vasút térhódítását: a kiegyezést követően az 1880-as évektől az első világháborúig tartó korszakban a vasúton utazók száma 16-szorosára, azaz 166 millió főre emelkedett, míg a szállított áru mennyisége 6-szor lett több, azaz 87 millió tonnát tett ki.¹⁹⁴

Az alacsonyabb kategóriájú területi érdekek jobbra a helyiérdekű vasutak építésénél jelentkeztek. A regionális tényezőknél elmondható, hogy egy „régiot” alkotó vármegyék gondolkodtak vármegyeközi, regionális viszonylatokban. Ez azonban ritka esetben fordult elő, mivel a vármegyék inkább a partikularizmus, az állami érdekekkel szembeni gyakori ellenállás, illetve az autarchia megtestesítői és nem a területi integráció, a közös érdekek alapján történő együttműködés hívei

voltak.¹⁹⁵ Ezzel ellentétben kevés vállalat közül az egész Dunántúlt észak–déli irányba transzverzálisan átszelő, 199 kilométeres Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV bizonyult a legjobb példának a több vármegyét is érintő, interregionális vonalával. A három vármegyén átívelő vicinális megépítésénél Tolna és Veszprém vármegyék és érintett székhely (Veszprém) és városok, települések is támogatták a kereskedelmi és ipari központtal, Győrrel való vasúti összeköttetést gazdasági és kereskedelmi helyzetük javítása érdekében.¹⁹⁶ E közigazgatási egységek érdekei leginkább a közlekedési hálózat vármegyeszékhely központú fejlesztésében mutatkoztak meg. Több törvényhatóság az anyagi támogatás mértékének megállapításakor előnyben részesítette a vármegyeszékhelyen összpontosuló, illetve azt érintő helyiérdekűket. E törekvés eredményeként például Baranya vármegyében Pécs,¹⁹⁷ Somogyban Kaposvár vagy Vas esetében Szombathely¹⁹⁸ helyiérdekű vasújtjainak többsége a vármegyeszékhelyen összefutó hálózatot alkotott. A vármegyei törvényhatóság általában azon vonalvariánsok mellé állt, amelyek a legtöbb települést érintették, és nem mindig értékelték különösebben nagyra a tranzitforgalmat. A ritka esetek közé tartozott, amikor a vármegye és székhelyének érdeke szétvált, egymással szemben állva elkülönült; így pl. Fejér vármegye nem akarta vállalni a szerinte kizárólag a vármegyeszékhelynek érdekében álló székesfehérvári–adonyszabolcsi vicinális támogatását. A lokális tényezőknél a nem vármegyeszékhely rangú városok, települések, gyárosok, vállalatok és nagybirtokosok érdekei voltak meghatározóak. A városok helyi érdekek – és egymással való érdekelletéik – alapján képesek voltak akár elérni, hogy a nyomvonalat hosszabb szakaszon is módosítsák,¹⁹⁹ míg a községek és uradalmak ereje

¹⁹⁵ Erdősi, 1897, pp. 54–56.

¹⁹⁶ Horváth Csaba Sándor (2023). Győr és a helyiérdekű vasutak a 19. században. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás*. Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület, (Horváth, 2023) pp. 244.

¹⁹⁷ Majdán János (2013). A magyarországi vasúti hálózat kiépülése – A MÁV Zágrábi Üzletvezetősége. In Imre Lászlóné és Majdán János (szerk.), *Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből*. Pécs: Magyar Államvasutak Zrt., pp. 20.

¹⁹⁸ Kalocsai Péter (2023). A közlekedési folyosók és Szombathely mint közlekedési csomópont az ókortól napjainkig. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás*. Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület, pp. 269–270.

¹⁹⁹ Erre egy jó példa a Sopron–Pozsonyi HÉV, amely esetében a volt két szabad királyi város, Kismarton és Ruszt harcolt azért, hogy érintse a települést a vasút. A sikeresebb lobinak és nagyobb támogatásnak

legfeljebb csak rövidebb szakaszok korrekciójára volt elegendő. Így vezették a Kecskemét–fülöpszállási vonalat a Wéber Ede-féle helvéciai szőlőnagybirtok,²⁰⁰ vagy éppen a Budapest–Esztergom–Füzitői HÉV-et a dorogi szenet bányászó vállalatok felé.²⁰¹

A növekvő kincstári bevételekből kezdetét vehette a vasúthiányos térségek állami pénzekből való fejlesztése. A MÁV-ot új vonalak építésével bízták meg azokon a területeken, ahol sem a nagy magánbefektetőt, sem a helyi vállalkozók nem kezdtek vasútépítésbe.²⁰² Emellett a keleti területek megnövekedett stratégiai jelentősége is hozzájárult a székely körvasút²⁰³ kivitelezéséhez, ugyanakkor a régió modernizációját is elősegítette. Az 1909-ben megnyíló, szokatlanul nehéz terepen átvezető,²⁰⁴ hadászati jelentőségű vasút átadásával lerövidült az utazási és szállítási idő Erdély délkeleti vidéke és az ország más területei között. A Gyimesi-szoroson átvágó vaspálya egyetlen ponton biztosította Erdély és a Kárpátoktól keletre eső területek állandó, időjárási viszontagságoktól mentes kapcsolatát. Ehhez hasonló volt a Balaton-vidéki vonal fejlesztése is. A tó déli partján már 1861 után lehetett vasúton utazni, szállítani, az északi part nagy része azonban csak hajók segítségével volt elérhető. Az északi parton 1909-től, a Tapolca és Székesfehérvár között húzódó vonal átadásával az érintett vidék gazdasági, kereskedelmi és turisztikai igényeit tudták kielégíteni. E pályákat az állam terület- és térségfejlesztési érdekek miatt építette ki, mivel a magán- és a helyi tőke periférikusnak és nem rentábilisnak ítélte a leendő vállalkozásokat. Ezzel nemzetgazdasági szempontból a közlekedésben hátrányos térségek ellátását oldották meg.²⁰⁵

A Monarchia vasúthálózat hadászati és ezen keresztül birodalmi érdekek alapján történő fejlesztése

az imperializmus korában egyre nagyobb figyelmet kapott. 1887-ben látott napvilágot egy kiegészítő vasútépítési program egy sor új vonal építését és kapacitásnövelést kilátásba helyezve. A célterület továbbra is a lehetséges keleti, galíciai hadszíntér volt, tehát a cári Oroszország határvidéke. Magyar szempontból ez az Első Magyar Gácsországi Vasút térséget érintő második vágányának lefektetését eredményezte végül. Emellett a Máramarossziget (ma Sighetu Marmăției, Románia)–országhatár és az Ungvár (ma Uzshorod, Ukrajna)–országhatár vaspálya lefektetésére került még sor magyar kincstári tőkéből és elsősorban hadászati mobilizációs célzattal, mivel Galícia és Magyarország között mérsékelt politikai és igen gyenge gazdasági kapcsolatok voltak. Ezzel az északkeleti határvidék stratégiai vasútvonalainak kiépítése befejeződött.²⁰⁶ A helyiérdekű vasutak esetében a közös hadügyminisztérium is véleményezte az irányt, és – Erdélyben és a Felvidéken több esetben – a stratégiai fontosságúnak megítélt vicinálisoknál hathatott a vonalvezetésre és szabványkikötésekkel (pl. fővonalakhoz való csatlakozás, ötven-tengelyes szerelvények közlekedtetésére való alkalmasság, éjszakai közlekedés) élhetett. Volt ugyanakkor példa arra, hogy a hadügyi képviselő kérésének üzleti érdekből nem tett eleget egy társaság, így a Nagy Háború kedvezőtlen tapasztalatai után már az engedélyokmányba is belefoglalták a stratégiai elvárásokat.²⁰⁷ Ellenpéldaként a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV szolgál, amely engedélykérésénél a kezdeményezők kifejezetten hangsúlyozták a vonal gazdasági relevanciája mellett annak hadászati jelentőségét. A Dunántúlon észak–déli irányba tervezett vicinális a minisztériumban a balkáni hadműveletekkel kapcsolatos mozgósítás idején tartalékvonalnak szánták, kiépítését szigorú szabályokat követve támogatták, vonalvezetésére is ráhatásuk volt és stratégiai vasútként tekintettek rá.²⁰⁸

A helyiérdekű vasutak építése egy kb. 10 éves stagnáló periódus után újra fellendült, és ez a tendencia

is köszönhetően végül Kismarton kapott csak vasutat. In Horváth, 2018, pp. 124–128.

²⁰⁰ Pintér János (1993). Százötven éve született Wéber Ede, a helvéciai szőlőtermelés és borászat megalapítója. *Honismeret*, 21 (4), pp. 22–26.

²⁰¹ Erdősi, 1987, pp. 54–58.

²⁰² Majdán, 2014, pp. 76.

²⁰³ Brassó, Sepsiszentgyörgy (ma Sfântu Gheorghe, Románia), Csíkszereda (ma Miercurea Ciuc, Románia), Gyergyószentmiklós (ma Gheorgheni, Románia) Szászrégen (ma Reghin, Románia) és Marosvásárhely (ma Târgu Mureș, Románia) városokat kötötte össze.

²⁰⁴ Gidó, 2013, pp. 136–163.

²⁰⁵ Majdán János (1987). Magyarország közlekedése. In Beluszky Pál (szerk.), *Magyarország történeti földrajza*. II. kötet. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó, pp. 94.; Majdán, 1987, pp. 139–141.

²⁰⁶ Diószegi, 1992, pp. 23–28.; Kéri Kálmán (1985). Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 32 (2) (Kéri, 1985) pp. 235–238.

²⁰⁷ Pl. a Fejér és Tolnai Megyei HÉV Székesfehérvár–Adonyszabolcs szakasza esetében nem a stratégiailag kedvezőbb Rétság felé vezetett a közös hadügyminisztérium javaslata ellenére. In Erdősi, 1986, pp. 588.

²⁰⁸ MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalásáról felvett jegyzőkönyv, 1894. május 12.; Küzdelem a vasutért. *Budapesti Hírlap*, 1893. november 2., 3. o.; Horváth, 2023, pp. 231.

folytatódott egészen 1914-ig. Ekkorra már 13 048 kilométernyi vicinális volt Magyarországon, nagy részük a MÁV tulajdonában vagy kezelésében.²⁰⁹ Ennek köszönhetően és a korábban német vasúti nyelv 1870-ben magyarra történő megváltoztatásával a már addig meglévő és innentől – leginkább a Felvidéken²¹⁰ vagy Horvátországban – megépült vonalak a magyarosítást, a nemzetépítést is szolgálták a multinacionális magyar korona alá tartozó területeken. A horvát–magyar kiegyezésben rögzítettekkel ellentétben 1907-től az erőszakos magyarosítás e módját Horvátországban bevezették.²¹¹

Az 1914-ben kitört Nagy Háború a vasútra is nagy hatást gyakorolt. Bár az összecsapások elkerülték hazánkat, a kötöttpályás közlekedést a hadikiszolgálás szerint átalakították, ezek voltak az ún. tábori vasutak. Így háttérbe szorult a személy- és az áruszállítás, emellett a történések öt éven át próbára tették a magyar vasútintézményt, annak vezetőit és alkalmazottait is.²¹² A MÁV azonban nem maradt adós ebben a periódusban egy nagyszabású vasútfejlesztési tervvel. Célul tűzte ki maga elé 1916-ban a győztes háború után a vasúti közlekedés 1914 előtti állapotának visszaállítását és a Monarchia Balkán felé történő külkereskedelmi élénkítését. A koncepció tartalmazta még a meglévő hálózat korszerűsítését, új másod- és harmadrendű vonalak létrehozását, állomások bővítését és a hazai nemzetközi igények miatt újabb sínpárok lefektetését. A vasúti építkezések jelentősen visszaestek 1914-től 1918-ig, de ez annak is köszönhető, hogy a Kárpát-medence sugaras és gyakorlatilag minden vidéket elérő, kanyargós vasúthálózata elkészült. Leginkább pár rövidebb és jelentéktelenebb helyiérdekű vasutat, a stratégiai–logisztikai szállítást segítő második vágánypárokat adtak át a világháború alatt a forgalomnak,

²⁰⁹ Horváth, 2018, pp. 52., 59.

²¹⁰ A végül 1895-ben átadott Zolyómbrezó (ma Podbrezová, Szlovákia)–Breznóbánya (ma Brezno, Szlovákia)–Tiszolci (ma Tisovec, Szlovákia) HÉV esetében például egyértelműen kimutatható volt, hogy a vonalat azért is szorgalmazta a helyi magyar vezetés, mert az addig elzárt szlovák vidék jellegét, a pánszláv befolyást megtörhessék, és a vasút segítségével szorosabban hozzákapcsolhassák az „egységes magyar államhoz”. In ifj. Bertényi Iván (2015). Vasútépítés – nemzetépítés, avagy vezessen-e vasút Breznóbányára? In ifj. Bertényi Iván, Géra Eleonóra és Mészáros Andor (szerk.), *Varietas Europica Centralis: Tanulmányok a 70 éves Kiss Gy. Csaba tiszteletére*. Budapest: ELTE Eötvös Kiadó, pp. 59.

²¹¹ Majdán, 2007, pp. 53–59.

²¹² Filesz, 1936, pp. 125.

illetve nagy terhelésnek kitett egyvágányú pályákat erősítettek meg.²¹³ (7. ábra, lásd következő oldal)

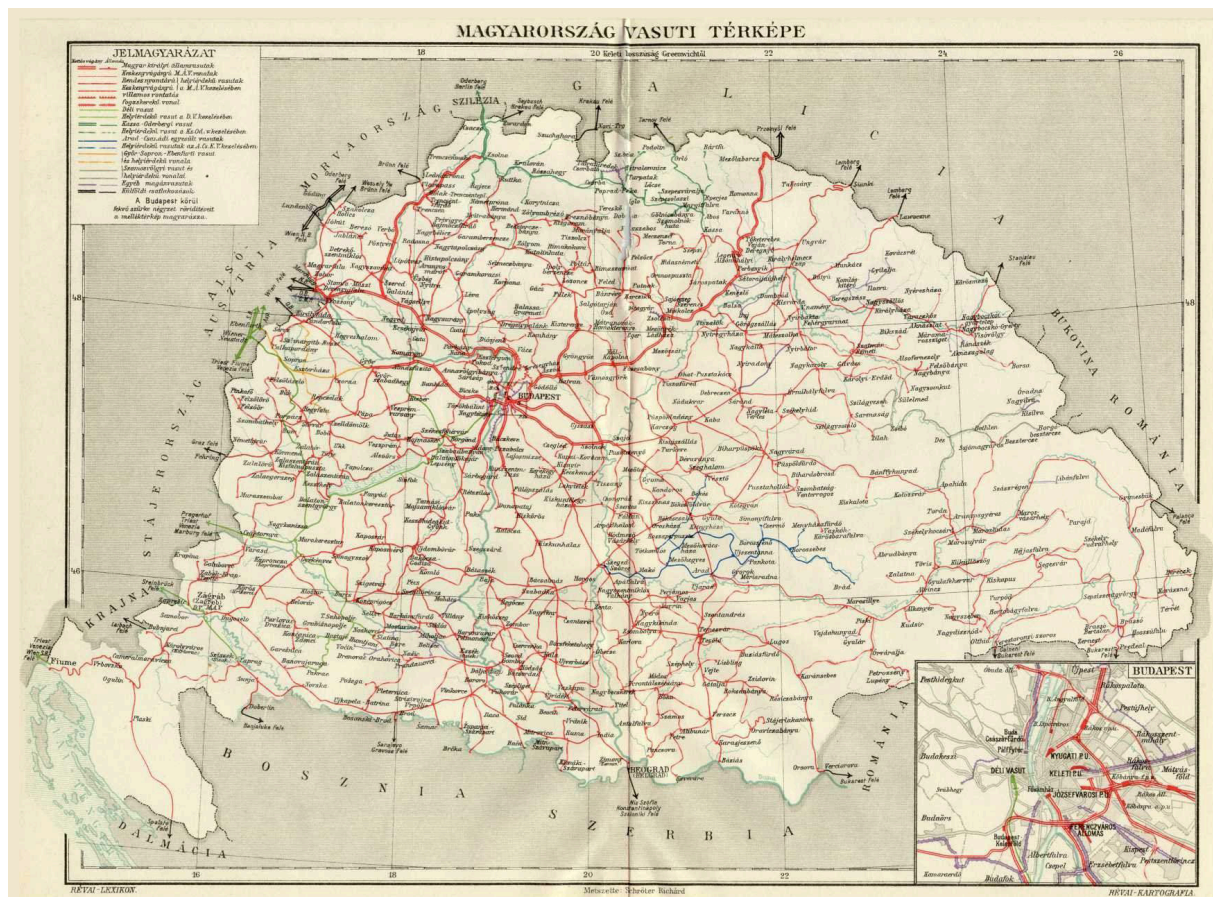
7. Konklúzió

Mindent összevetve megállapítható, hogy a magyar vasútépítések mögött húzódó érdekeket az általam használt szempontrendszerben nem lehet csak szingulárisan, jól körülhatároltan, világos hierarchikus kategóriákban elhelyezni. Ezek egyértelműen komplex módon játszottak szerepet abban, hogy egy-egy vasútvonal létrejöhesse, és annak vonalvezetése is sokban függött – a természeti adottságok mellett – azok relációjától. Korszakonként egzakt módon nem lehet az érdekeket kategorizálni, elkülöníteni. Sok esetben vonalanként, területenként, időszakokként, földrajzi adottságokként, a birodalom vagy az ország gazdasági állapotaként változtak, és továbbra is több érdek egymással kölcsönhatásban jelentkezett.

Ha egyesével számba vesszük az érdekkategorizálási csoportokat, akkor az elsővel, a birodalom/állam működtetése mögött húzódó érdekekkel kapcsolatosan megállapítható, hogy annak első – és mindennek felett – álló politikai eleme az összes vasútépítés mögött jelen volt. A magyar országgyűlés (1849 és 1865 decembere között nem létezett) vagy az udvar felé illetékes szervek és végül az uralkodó pozitív döntése elengedhetetlen része volt a vaspályák kivitelezésének, amely/akik hatalmi céljait szem előtt tartva hozták meg a döntéseket. A gazdasági/kereskedelmi érdekek a vasúti közlekedés megindulásától a legfőbb mozgatórugót képezték, mivel a vasúttal gyorsan és olcsón lehetett nagy távra tetemes mennyiségű árut szállítani, és ez egyúttal az egyre egyenletesebb áruelosztást is eredményezte. 1867 előtt a magyar termények Ausztria felé való szállításában mutatkozott meg ez leginkább, majd ezt követően ezen orientáció fenntartása mellett a magyar nemzetgazdasági érdekek kezdtek el

²¹³ Horváth, 1996, pp. 147.; Például: Léva (ma Levice, Szlovákia)–Nagy-surányi HÉV, Komárom–Gúta (ma Kolárovo, Szlovákia) HÉV, Szond (ma Sonta, Szerbia)–Hódság (ma Odžaci, Szerbia) HÉV. In Horváth Csaba Sándor (2021). A Komárom és Esztergom vármegyék vasútjai és Trianon. In Ifj. Gyúszai László (szerk.), *A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020*. Tatabánya: Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára, pp. 15–16.; Frisnyák, 2001, pp. 144–145.; Kéri, 1985, pp. 280.

7. ábra:
Magyarország vasúthálózata 1918-ban



Forrás: lho.hu

felértékelődni. Ebbe a kategóriába tartozó harmadik, hadászati érdek az Osztrák Császárság idejében birodalmi szinten jelentkezett már az 1850-es évektől, amikor is stratégiai-logisztikai szempontok is meghatározták a fővonalak építését és irányait, jóllehet a magánvasutak megjelenésével 1854-től ez átmenetileg háttérbe szorult. A kiegyezést és az osztrák katonai vereségeket követően azonban újra felértékelődött, de jobbára csak az 1880-as évektől volt ez tetten érhető. Magyarországon ez a szempont leginkább az északkeleten Galícia, keleten Románia és délen Bosznia–Hercegovina mint lehetséges hadszínterek felé vált fontossá. Nem egy esetben a helyi érdekű vasutak építésénél is meghatározóak voltak a katonai szempontok.

A következő fő kategóriába a humán érdekek tartoznak. Ezek közül mindvégig fontos tényezők a vasútépítés mögött húzódó társadalmi érdekek.

A közforgalmú magyar vasutak esetében a személyszállítás adta a vonal egyik fő profilját. A legtöbb vasútvonal kijelölésénél szempont volt az is, hogy minél több, jelentősebb települést is érintsen, hogy az ott élők vásárlás, eladás, (vallási) turizmus, munkavégzés, szórakozás, iskolába járás céljából is igénybe vehessék a közlekedési eszközt. Az utasforgalom egyértelműen Baross 1891-ben bevezetett reformjától növekedett dinamikus, amikor-tól kezdve a legtöbb magyarországi lakos számára elérhető áron vált lehetővé a vonatozás. A vasutak létrehozását tekintve a legkevésbé látványos a személyes (presztízs) érdek, amellyel kapcsolatban kevés szakmunka is született mindeddig. Ugyanakkor a rendelkezésre álló feldolgozások és források bizonyítják, hogy egy-egy vasútenedvezéssel és -építéssel kapcsolatos személynél az anyagi érdekeken túl a megalakuló társaságokba tagként való

bekerülés is milyen jelentős presztízzsel bírt. Azon keresztül elismertségét, befolyását, társadalmi pozícióját növelhette.

A területi érdekeket megvizsgálva az első birodalmi tényezőnél megállapítható, hogy 1867-ig ez elsősorban osztrák centralizációs, Bécs-központú fejlesztéseket eredményezett Magyarországon, még akkor is, ha a magánvasutakra több-kevesebb ráhatása volt az udvarnak. Ez Bécs gazdasági/kereskedelmi és hadászati érdekeit is szolgálta egyúttal. A második, nemzeti/állami érdek alapján történő vasútfejlesztés a Magyar Királyságban leginkább a kiegyezést követően indulhatott el, de nem elszakadva teljesen a birodalmi és magántársasági érdekektől! Ennek fő letéteményesévé a MÁV vált, amely államosítással és állami pénzen való vasútépítéssel próbált egy egyre egységesebb nemzeti piacot létrehozni a Kárpát-medencében, de több magántársaság megmaradása miatt ez nem valósulhatott meg teljes mértékben. Ugyanakkor az – akár erőszakos 2 nemzetépítést is szolgálta néhány-felvidéki és horvátországi – vaspálya építése. Az alacsonyabb szintű területi – vármegyei, regionális és lokális – érdekek érdekes módon nemcsak a helyi érdekű vasútépítések korától lehettek meghatározóak, hanem már az új közlekedési eszköz elterjedésének első időszakában is, majd azt követően főként a magánvasutaknál jelenthettek szempontot. 1867 és főként

a helyi érdekű vasutak engedélyezése után a transzverzális mellékvonalak kiépülésénél a legmeghatározóbb tényezőket alkották. A területés térségfejlesztési érdekek egy speciális csoportot képeztek, mivel ezek a fejlesztések állami költségvetésből megvalósult, főként nemzetgazdasági, társadalmi igények és az alacsonyabb területi érdekek kielégítése céljából a közlekedés szempontjából hátrányos térségeknek a szinte teljesen kiépült magyar vasúthálózatba való bekapcsolását eredményezték.

Ez alapján megállapítható, hogy a hipotézis beigazolódott, egy-egy vonal megépítése mögött nem lehet csak egy bizonyos, jól körülhatárolt érdeket megnevezni. Komplexitásukat kell vizsgálni, és azok jelentős átfedéseket mutatnak egymással.

Egyúttal kijelenthető, hogy az egységes nemzeti piac reformkorban megindult kialakulása 1918-ra teljesen befejeződött. A Magyar Királyság egységes állammá vált. A Kárpát-medencében élő magyarok és más nemzeti-ségek között a vizsgált területre adaptált vasúthálózat – gyakorlatilag teljes – kiépítése nagyban segítette az egymás közötti gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok javítását, elmélyítését. A trianoni határeltolás és a 20. század viszontagságos évtizedei után is sok helyütt ezek a – még megmaradt vagy felújított – vasúti kapcsolatok jelentik az egyik fontos összekötést a külföldi magyarsággal.

Irodalom

Alderman, Geoffrey (1973). *The railway interest*. Leicester: Leicester University Press.

Bachinger, Karl (1973). *Das Verkehrswesen*. In Adam Wandruszka és Peter Urbanitsch (szerk.), *Die Habsburgmonarchie 1848–1918* (pp. 278–306). Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.

Benda Gyula (2006). Gabonatermelés és -export Magyarországon (1770–1870). In Benda Gyula (szerk.), *Társadalomtörténeti tanulmányok* (pp. 193–202). Budapest: Osiris Kiadó.

Berend T. Iván (2003). *History derailed. Central and Eastern Europe in the long nineteenth century*. Berkeley–Los Angeles: University of California Press.

Ifj. Bertényi Iván (2015). Vasútépítés – nemzetépítés, avagy vezessen-e vasút Breznóbányára? In Ifj. Bertényi Iván, Géra Eleonóra és Mészáros Andor (szerk.), *Varietas Europica Centralis: Tanulmányok a 70 éves Kiss Gy. Csaba tiszteletére* (pp. 49–68). Budapest: ELTE Eötvös Kiadó.

Blum, Jerome (1943). Transportation and industry in Austria, 1815–1848. *The Journal of Modern History*, 15 (1), pp. 24–38. <https://doi.org/10.1086/236691>

Bojkó Béla (1997). *Államkapitalizmus Magyarországon (1919–1945)*. Budapest: Püski Kiadó.

Cottrell, Philip L. és Ottley, George (1975). *The beginnings of the Stockton & Darlington Railway. People and documents*,

1813–25: a celebratory note. *Journal of Transport History*, 3 (2), pp. 86–93. <https://doi.org/10.1177/002252669301400208>

Czére Béla (1966). A közlekedés fejlődése. In Lukács Ernőné (főszerk.), *A technika fejlődése* (pp. 861–1008). Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

Czére Béla (1989). *A vasút története*. Budapest: Corvina Kiadó.

Czére Béla (1994). Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 44 (3), pp. 5–14.

Czére Béla (1947). Magánvasút – államvasút. *Közlekedési Közlöny*, 1947. október 12. 3 (42), pp. 441–443., 1947. október 19., 3 (43), pp. 452–452.

Czére Béla (1997). *Magyarország közlekedése a 19. században* (1780–1914). Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság.

Diószegi István (1992). A stratégiai vasútvonalak kiépítésének ügye a közös tanács előtt az 1880-as években. In Rácz István (szerk.), *Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok* (pp. 19–29). Debrecen: KLTE.

Erdősi Ferenc (1986). Hadászati szempontok érvényesítése a magyarországi vasúthálózat tervezésekor. *Hadtörténeti Közlemények*, 33 (3), pp. 571–589.

Erdősi Ferenc (1987). Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1 (1), pp. 47–65. <https://doi.org/10.17649/TET.1.1.5>

Ertl István (1983). A helyiérdekű vasutak gazdaságtörténete. *Közlekedéstudományi Szemle*, 33 (8), pp. 367–372.

Filesz Lajos (1936). A magyar közlekedéspolitikai összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In Ladányi Miksa (főszerk.), *A magyar közlekedésügy monográfiája* (pp. 119–142). Budapest: Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal.

Frisnyák Zsuzsa (2001). *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História–MTA Történettudományi Intézete.

Foki Ibolya (szerk.) (2011). *Riválisok polgárosodása. Források Zalaegerszeg és Nagykanizsa történetéhez, 1867–1918*. Zalaegerszeg: Zala Megyei Levéltár.

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

Gonda, Josef (1896). Geschichte der Eisenbahn in Ungarn. Vom Jahre 1866 bis zur Gegenwart. In Hermann Strach (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie* (pp. 353–418). III. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

Hermann Róbert (2008). Az eldöntő döntetlen. A schwechati csata 1848. október 30-án. In Hermann Róbert (szerk.), *A Drávától a Lajtáig. Tanulmányok az 1848. nyári és őszi dunántúli hadi események történetéhez* (pp. 240–270). Budapest: Balassi Kiadó.

Honvári János (2023). *Győr gazdaság- és társadalomtörténete a kiegyezéstől a II. világháború végéig (1867–1945)*. Győr, (kézirat).

Horváth Csaba Sándor (2021). A Komárom és Esztergom vármegyék vasútjai és Trianon. In Ifj. Gyüsi László (szerk.), *A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020* (pp. 197–231). Tatabánya: Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára.

Horváth Csaba Sándor (2017). Az északnyugat-dunántúli térség egyes HÉV-jeinek kereskedelmi és turisztikai funkciója 1920-ig. In Barna Gábor és Gyöngyössy Orsolya (szerk.), *Különvonaton. A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban* (pp. 67–79). Szeged: SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék–MTA–SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport.

Horváth Csaba Sándor (2017). Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 32 (1), pp. 81–101.

Horváth Csaba Sándor (2023). Győr és a helyiérdekű vasutak a 19. században. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás* (pp. 221–249). Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület.

Horváth, Csaba Sándor (2023). Old railways, new borders. The impact of treaty of Trianon on Western Transdanubia network (1918–1924). *Journal of Transport History*, 44 (3), pp. 457–482. <https://doi.org/10.1177/0022526623118554>

Horváth Csaba Sándor (2018). *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig*. Győr: Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

Horváth Ferenc (1996). A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In Mezei István (szerk.), *Vasúthistoria évkönyv* (pp. 109–152). Budapest: KÖZDOK Kft.

Horváth Ferenc (1990). A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 39 (7), pp. 329–337.

Jaworski, Roman (1991). Vasútépítés Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. *Közlekedéstudományi Szemle*, 41 (3), pp. 109–119.

Kalla-Bishop, Peter Michael (1973). *Hungarian railways*. Abbot: David and Charles.

Kalocsai Péter (2023). A közlekedési folyosók és Szombathely mint közlekedési csomópont az ókortól napjainkig. In Horváth Csaba Sándor (szerk.), *Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás* (pp. 251–298). Budapest: Közlekedéstudományi Egyesület.

Kaposi Zoltán (2002). *Magyarország gazdaságtörténete, 1700–2000*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Kaposi Zoltán (1997). Magyarország gazdaságtörténete (1790–1848). In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig* pp. 161–241). Budapest: Aula Kiadó.

Katus László (2021). *A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711–1914*. Pécs: Kronosz Kiadó.

Katus László (2008). Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In Nagy Mariann és Vértési Lázár (szerk.), *Katus László válogatott tanulmányai és cikkei* (pp. 385–393). Pécs: PTE BTK Történelem Tanszékcsoport.

Katus László (1983). Transport revolution and economic growth in Hungary. In Komlos, John (szerk.), *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century* (pp. 183–204). New York: Columbia University Press.

Kerkápoly Iván (1943). *Vasúti földrajz és történet*. Budapest: Királyi Magyar Egyetemi Nyomda.

Kéri Kálmán (1985). Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 32 (2), pp. 225–294.

Komlos, John (1983). *The Habsburg Monarchy as a customs union. Economic development in Austria–Hungary in the nineteenth century*. Princeton: Princeton University Press.

Kósa László (1999). *Füldőélet a Monarchiában*. Budapest: Holnap Kiadó.

Kövé György (1997). A reformkortól az I. világháborúig. In Honvári János (szerk.), *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig* (pp. 243–311). Budapest: Aula Kiadó.

Kövé György (1986). 1873. *Egy krach anatómiája*. Budapest: Kossuth Kiadó.

Kövé György (1982). *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Kövé György (1997). Market Integration, Economic Intervention of the State and the Decline of Empires: Austria-Hungary and Russia. In Hara, Teruyuki és Matsuzato, Kimitaka (szerk.), *Empire and society. New approaches to Russian history* (pp. 93–105). Sapporo: Hokkaido University.

Majdán János (1986). A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In Somfai Balázs (szerk.), *A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő* (pp. 447–456). Veszprém: MTA Pécsi és Veszprémi Bizottsága.

Majdán János (2010). A helyiérdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században* (pp. 63–78). Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó.

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

Majdán János (2013). A magyarországi vasúti hálózat kiépülése – A MÁV Zágrábi Üzletvezetősége. In Imre Lászlóné és Majdán János (szerk.), *Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből* (pp. 11–21). Pécs, Magyar Államvasutak Zrt.

Majdán János (2018). A Tiszavidéki Vasút államosítása. In Horváth Gergely (szerk.), *A magyar földrajz szerencsi műhelye: Tanulmányok dr. Gál András kutató-tanár és gimnáziumi igazgató tiszteletére* (pp. 245–264). Szerencs: Szerencs Város Önkormányzata.

Majdán János (1987). *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig*. Budapest: Kossuth Kiadó.

Majdán János (2007). A vasutak asszimilációs hatása. In Kupa László (szerk.), *Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában* (53–61). Pécs: B&D Stúdió.

Majdán János (2010). Baross Gábor győri tevékenysége. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században* (pp. 85–106). Baja: Eötvös József Főiskola Kiadó.

Majdán János (2018) Baross Gábor zónatarifája. Emlékezés a 125 éve elhunyt miniszterre. In Horváth Csaba Sándor és Imre Lászlóné és Majdán János és Varga Gábor (szerk.), *Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet* (pp. 401–424). Pécs: Közlekedéstudományi Egyesület.

Majdán János (2008). Magyarország közlekedése. In Beluszky Pál (szerk.), *Magyarország történeti földrajza* (pp. 72–109). II. kötet. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Majdán János (2010). Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In Majdán János (szerk.), *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században* (pp. 9–19). Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó.

Maurer Vilmos (1910). *A vasutak pénzügyei*. Budapest, Wodianer F.

M. Eddie, Scott (2009). Financing the common expenditures of the Dual Monarchy. The Dual Monarchy as an economic system. In Halmos Károly és Klement Judit és Pogány Ágnes és Tomka Béla (szerk.), *A felhalmozás míve. Tanulmányok Kövé György tiszteletére* (pp. 359–370). Budapest: Századvég.

Nagy Mariann (2018). Vámszövetség és kvóta – A gazdasági kiegyezés. In Hermann Róbert és Ligeti Dávid (szerk.), *Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából* (pp. 173–190). Budapest: Országgház Könyvkiadó.

Nagy Tamás (1995). A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, 7 (3–4), pp. 18–26.

Nagy Tamás (1999). A magyar vasútügy az 1848–49. évi forradalom és szabadságharc idején. In Döbör András és Jancsák Csaba és Kiss Gábor Ferenc és Nagy Tamás és Zakar Péter (szerk.), *Katonák, papok, polgárok 1848/49-ben. Tudományos konferencia a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történet-tudományi Tanszékén, 1998. szeptember 24* (pp. 87–101). Szeged: Belvedere Meridionale.

Pammer, Michael (1998). Austrian private investments in Hungary, 1850–1913. *European Review of Economic History*, 2 (2), pp. 141–169. <https://doi.org/10.1017/S1361491698000070>

Pintér János (1993). Százötven éve született Wéber Ede, a helvéciai szőlőtermelés és borászat megalapítója. *Honismeret*, 21 (4), pp. 22–26.

Schulze, Max-Stephan (2007). Origins of catch-up failure: Comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. *European Review of Economic History*, 11 (2), pp. 189–218. <https://doi.org/10.1017/S1361491607001955>

Simmons, Jack (1980). Rail 150: 1975 or 1980? *Journal of Transport History*, 1 (1), pp. 1–8. <https://doi.org/10.1177/002252668000100102>

Nyomtatott forráskiadványok

A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. *Budapesti Szemle*, 1862. 15. kötet, Pest.

A sopron–kőszegi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai. Budapest, 1907.

Bölöni Farkas Sándor (2008). *Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek*. Marosvásárhely: Mentor Kiadó.

Fenyvessy Adolf (1883). *Az első magyar vasút története*. Budapest: Magyar Tud. Akadémia Könyvkiadó-Hivatala.

Geduly Henrik (1896). *Nyíregyháza az ezredik évben*. Nyíregyháza: Jóban Elek Könyvnyomdája.

Hollán Ernő (1865). A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*, pp. 35–47.

Strach, Hermann (szerk.) (1898). *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie*. I.–III. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

Strach, Hermann (1898). Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich – Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. In Strach, Hermann (szerk.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie* (pp. 73–503). I. Band, Wien–Teschen–Leipzig: K. u. K. Hofbuchhandlung & K. u. K. Hofbuchdruckerei.

Taylor, Alan John Percivale (1990). *The Habsburg Monarchy, 1809–1918. A history of the Austrian Empire and Austria–Hungary*. London: Penguin Books.

Ujhely Géza (1910). *A vasútügy története*. Budapest: Athenaeum Kiadó.

Verdier, Nicolas (2008). A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 9 (32), pp. 31–59.

Hollán Ernő (1865). Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat*. 314. füzet, pp. 313–381.

Károlyi István (1858). *Emlékirat a debreczen–máramaros szigeti vasútvonal tárgyában*. Pest: Herz.

Somogyi Ede (szerk.) (1879). *Magyar Lexikon, az összes tudományok enciklopédiája*. 3 kötet. Budapest: Rautmann Frigyes.

Sopronmegyei Naptár az 1899. évre. Sopron: Litfass utódja Rötting Gusztáv.

Széchenyi István (1848). *Javaulat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony: Belnay.

Széchenyi István (1978). *Napló*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Szitányi Ullmann Móricz (1839). *Programmája a' középponti magyar vasutnak*. Pest.

Források

Levéltár

Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e. 783. doboz. Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírószági iratok 1876–1949.

Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtára, B IX c 6.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr–Moson–Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 423. doboz, 1895-2-5221 (II.)

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1867-9-1488.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-9-5519.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1874-9-1.

Sajtóforrások

Budapesti Hírlap, 1856., 1884., 1893.

Hasznos Mulatságok, 1836.

Hazai 's Külföldi Tudósítások, 1838.

Hetilap, 1846.

Hírnök, 1838.

Pesti Hírlap, 1841.

Pesti Hírnök, 1865.

Pesti Napló, 1850.

Politikai Újdonságok, 1864.

Pressburger Zeitung, 1897.

Soproni Újság, 1902.

Századunk, 1841.

Társalkodó, 1836., 1838.

Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1882., 1889.

Törvények

<https://net.jogtar.hu>

55. A közmunka és közlekedésügyi m. kir. ministernek, 40,003/1885. számú szabályrendelete, a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában. In: Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam, 1886. Budapest, M. Kir. Belügyminisztérium, é. n.

Internet

Iho.hu 2020. „A magyar vasút Trianonja”, június 5.

Elérés: <https://iho.hu/hirek/a-magyar-vasut-trianonja-200605>

Letöltés ideje: 2024. jan. 16.

„Környezetbarát vasúti közlekedés (vissza)fejlesztési tendenciái Németországban és Magyarországon” é. n.

Elérés: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> Letöltés ideje: 2024. jan. 16.

TÓTH TAMARA

A vendégmunkás irodalmi reprezentációi a jugoszláv gazdasági reformok kontextusainak tükrében

1. Bevezető

Jelen dolgozatban a jugoszláv vendégmunkásság gazdaságtörténeti kontextusaival, valamint a „Gastarbeiter” irodalmi reprezentációival foglalkozom. A szépirodalmi szövegek ökonómiai jelentésárnyalatainak értelmezői megközelítése előtt, a jugoszláv gazdasági reformok kontextusérzékeny bemutatása a dolgozat első felének tárgya, melyben igyekszem a körvonalazni a vendégmunkásokhoz kapcsolódó gazdasági narratívák, szimbólumok, metaforák mibenlétét. Az 1960–80-as évek közötti, nagy tömegeket megmozgató gazdasági migráció a korszak poézisének, valamint szépprózájának is gyakori témája. A dolgozat második felében azt vizsgálom, egy lírai (Domonkos István: *Kormányeltörésben*), valamint egy prózai (Tolnai Ottó: *Briliáns*) szöveg analízisén keresztül, hogy a vendégmunkásság gazdaságtani jelentései, magatartásformái miként tematizálódnak a szövegekben, illetve hogyan tükrözik elbeszélésük módjában, nyelvszemléleti pozíciójukban azt a gazdasági közeget, melyet reprezentálnak.

2. A jugoszláv vendégmunkásság: gazdaságtörténeti kontextus

Az 1960-as években a jugoszláv államvezetés olyan gazdasági átalakítást vezetett be az országban, melyet

az egyetemes szocializmus történetének legradikálisabb reformjaként értelmez a történelem- és gazdaságtudomány.¹ Ezek a gazdaságpolitikai intézkedések az önigazgatású piacgazdaság megteremtését célozták meg, az elfogadott törvénycsomagban jelentősen minimalizálták a szövetségi központ gazdaságirányító szerepét, megszüntették a beruházások többsége feletti állami ellenőrzést. A reálgazdasági átalakítások egyik jelentős, és a szocialista országok között egyedülállóan merész lépése a határnyitás és a jugoszláv munkanélküliség külföldre történő exportálása volt. Az állam úgy kalkulált, hogy a gazdasági migráció támogatásával többet nyer, mint veszít: egyrészt könnyíthet a munkaerőpiacra nehezedő iszonyatos terhen (a piacorientált reformok az ipusztériális befektetések számának radikális csökkentésével jártak, így a veszteséges gyárak bezárása és a termelés ésszerűsítése nagyarányú munkanélküliséget okozott); másrészt a gazdasági szakértők remélték, hogy a vendégmunkások külföldön megkeresett pénzének, megtakarításainak jelentős hányada beáramlik majd a jugoszláv gazdaságba; harmadrészt feltételezték, hogy a vendégmunkások a külföldön töltött ideiglenes munka után új tudással, szakértelemmel térnek majd vissza Jugoszláviába, amely az ország hasznára válik.

Jugoszláviában már az 50-es évek végén, 60-as évektől kezdődően megindultak a migrációs folyamatok,

kezdetben illegális formában, majd a gazdasági reformok döntéseinek következményeként és az országok közötti egyezményeket követően, az állam által szervezeten, igazgatottan. Tito 1965-ben Franciaországgal, Svédországgal és Ausztriával, majd 1968-ban Nyugat-Németországgal kötött szerződést, melynek értelmében jugoszláv munkások a külföldi országok valamelyikében ideiglenesen – a törvénykezési előírásoknak megfelelően szigorú szerződési keretek között, maximum egy, vagy két éves időtartamban – vállalhattak munkát. Mindazonáltal bármilyen szoros kezű intencióval és módszerrel igyekezett a pártállam a külföldön munkát vállalkozók tartózkodásának feltételeit igazgatni, a folyamatok hamar kicsúsztak a kezeik közül, sok jugoszláv munkás a hivatalos utakat megkerülve hagyta el Jugoszláviát.² Ugyanakkor, ez a gazdasági döntés nagy erejű változásokat indított el a társadalomban és az érintett országokban egyaránt, megjelent egy új társadalmi réteg Európa területein: a milliós nagyságrendű, jugoszláv vendégmunkások tömege.

3. A gazdasági reformok és a vajdasági magyar irodalmi színtér

A gazdasági liberalizáció, a társadalmi tulajdonra épülő szabályozott piacgazdaság szervezeti-közigazgatási átformálása már a 60-as évek elején megindult, azonban legerőteljesebben az 1965-ben elfogadott törvénycsomag életbe léptetésével hozta meg a döntő változásokat az országban³ – a kutatás érdeklődése szempontjából fontos párhuzam, hogy ugyanezen évben, melyre a jugoszláv gazdasági rendszer metamorfózisaként⁴ referálnak gazdaságtudományi értekezések, indult el a vajdasági fiatal értelmiségieket, művészeket tömörítő, textuális és vizuális kísérletezésekkel teli, az addigi vajdasági magyar irodalmi színteret megújító, felforgató, átváltoztató emblemikus folyóirat, az Új Symposion.

A korabeli társadalmi-gazdasági valóságot az átalakulás jellemezte, a reformok az addigi centralizált gazdaságirányítást bontották meg, az ökonómiai mozgástér

növekedése a piaci működés dominanciájával járt, a gazdaságpolitika mindinkább a fogyasztásra orientálódott, a szerkezeti átalakítások alapjaiban formálták át a gazdasági diskurzusokat, gyakorlatokat és magatartásokat. Jelentősegteljes momentum, hogy a reformok éveiben (pontosabban 1966. január 1-jén) vezették be az országban az új dinárt, mely folyamat a pénzeszközök teljes (100:1 arányú) átértékelésével és a bankjegyek lecserélésével járt, a megújult dinár egyrészt kézzel foghatóan, materiális megvalósulásában érzékelhetővé, hozzáférhetővé tette a komplex gazdasági változások folyamatait, a mindennapi cirkulációban folytonos emlékeztetői, jelölői voltak az új reformoknak. (Ebből a megközelítésből továbbgondolható az a mozzanat is, miszerint az Új Symposion folyóirat nyelvi újtásainak törekvései, valamint az országban az új monetáris jelölők bevezetése között mutatkoznak-e összefüggések, olyan analógiák mentén, mint az addigi értékek felülírása, vagy az újraértékelés folyamatai, az érvényesség körüli koncepciók problematikái stb.) Mindez ugyanakkor a gazdasági mentalitástörténeti kronológia szerint is egy új szakaszt jelentett, hiszen a megváltozott pénzforgalmi címletek az emberek értékalkulációs gondolkodási struktúráit is újraírták, a korabeli híradások így írnak erről a pillanatról: „Bárhon is várták be országunk polgárai az újévet, nyilvános helyen, vagy szűk családi körben, mindenütt jellemző volt hangulatukra a mélységes optimizmus, amely a gazdasági reform megindítása óta erősödik, s most az új dinár bevezetésével elérte tetőfokát.”⁵ Ezt az „optimista” szakaszt a közbeszédben gyakran a jugoszláviai *jólét időszakának* (period blagostanja) nevezik, a korszak mentalitástörténeteit vizsgáló empirikus társadalmi kutatások eredményei szerint az országban élő emberek ezt a fellendülési szakaszt körülbelül az 1980-as évig jegyzi.⁶ Mindemelllett a gazdasági milió átalakulási dinamizmusai nyugtalansággal, káosszal is jártak (pl. munkanélküliség, a konzervatív vezetés ellenállása, gyárak bezárása), ugyanakkor Jugoszlávia fennállásának és történetének egyetlen másik szakaszát sem jellemezte akkora szabad mozgás, mint a de-etatizált, érdekluralizmust elismerő „önigazgatási demokrácia” éveit. Ez a gazdasági közeg hozzájárult azokhoz a feltételekhez, melyben az Új-Symposion folyóirat

² Ivanović, 2012, p. 50–51.

³ Juhász, 1999.

⁴ Woodward, 1995, p. 378.

⁵ Magyar Szó, 1966. január 3., (6678. sz.), 1. o.

⁶ Lásd. Golubović, Spasić és Pavićević, 2003.; Marković, 2002, p. 51–69.

¹ Juhász József, 1999, p. 142.

elindulhatott, valamint önmaga is hasonló, szerkezetében, programjában transzformatív erejű, radikális változásokat működtetett, ahogy a recepció kivétel nélkül megjegyzi, a Symposion-mozgalom: újtott, kísérletezett, felforgatott és reformált, azaz „újraírta az addigi esztétikai és kulturális paradigmákat”.⁷

Az Új Symposion folyóirat heterogén gondolkodástörténetének irányait több hatás formálta, az elemzések többsége megjegyzi, hogy az avantgárdnak, a modern jugoszláv irányzatoknak, a második világháború utáni európai esszéirodalmaknak éppolyan fontos szerepe volt a Symposion-mozgalom esztétikai, politikai vagy ízlésbeli gondolkodásalakzatainak stimulációjában, mint a Vasárnapi Körnek és Lukács György filozófiájának.⁸ Az utóbbi esetében a kapcsolódás fontosságát és súlyát magyarázhatja, hogy az Új Symposion első, 1965-ös számát Lukács György újraközölte, először 1919-ben publikált, Taktika és etika című tanulmánya indította. A szöveg könyörtelen élességgel fogalmaz meg állításokat a cselekvő társadalmi felelősségvállalásról, a „végcél” megvalósítása érdekében szorongatott helyzetekben, taktikai szükség esetén feláldozandó erkölcsi tisztaságról, hogy megalakuljon „egy minden eddigittől minőségben különböző társadalmi rend, mely nem ismer többé elnyomót és elnyomottat, jöjjön létre, hogy megszűnjön a gazdasági függésnek az emberi méltóságot lealázó korszaka, hogy – mint Marx mondja – a gazdasági erőnek vak hatalma megtöressék, és helyükbe az azok felett való adekvát és az emberi méltóságnak megfelelő uralom kerüljön. (KAPITAL III. 2355.)”⁹

A baloldali elkötelezettséget tematizáló szöveg az emberi méltóság visszaállításáért sürgeti a társadalmi felelősségvállalást, mely az egyetlen helyes etikai és taktikai útnak mutatkozik ahhoz, hogy kivezessen a gazdasági függések és hatalmi elnyomások pusztító hatásaiból. A szöveg értelmében a taktika legfontosabb része a végcél megvalósítása, emiatt a pillanatnyi, reálpolitikai aktualitásokkal való foglalatosság „idő- és energiapocsékolás”¹⁰, az etika valódi dimenziója ennél jóval szélesebb kereteket ölt, mércéje pedig az egyéni döntésekben formálódik, melybe inkorporálódik

a teljes társadalom jövőjének, sőt a világnak a sorsa, az embernek: „úgy kell cselekedni, mintha az ő cselekvésén vagy nemcselekvésén múlna a világ sorsának [...] fordulata”¹¹. Lukács kiemeli, hogy itt nem arról van szó, hogy recepteket lehetne előírni a helyes egyéni cselekvések számára, ellenkezőleg, az „etikai öneszmélet” szubjektumban lezajló elkerülhetetlen konfliktusok által formálódik és tarthatja életben a végcélt és annak megvalósulását. Jelentőségteljes gesztus mindazonáltal, hogy a lapszámot indító, prominens első szöveghelyen nem irodalmi- vagy szépirodalmi írásművet helyeztek el.

Habár a folyóirat az első lapszámban nem határozza meg céljainak, esztétikai-elméleti szempontjainak irányelveit egy manifesztumban, a lukácsi gondolatok jelentős erővel mozogtak, és felbukkantak később a folyóirat, és az ahhoz kötődő szerzők gondolatáramlatában. Az első lapszám végén Bosnyák István, a hagyományos szerkesztői beköszöntő helyett a folyóirat végén fogalmaz meg néhány gondolatot „bevezető” helyett: „utószó” gyanánt¹² jegyzetében, melyben az Új Symposiont összetartó „minden egyéni sajátságokon túlmutató, azokat összefogó KOHÉZIÓS ERŐ”¹³ jelenlétéről és a folyóirat szerzői számára tájékozódást biztosító elvéről értekezik, amely az egyéni esztétikai, szellemi szabadságot nem sértve, „az esetlegesség és tévelygés helyett a határozott orientáció bélyegét nyomja rá a folyóiratra”¹⁴. A két szöveget közelről sem egyeneműsítve, de az érvelés szerkezetének irányában felfedezhető némi hasonlóság, egyrészt az egyéni differenciákon túlmutató, közös cél összetartó erejének hangsúlyozásában, másrészt az áldozatvállalás szükségességében: „És úgy, ahogy az egyén két bűn között választva akkor választ helyesen, ha alacsonyabbrendű enjét áldozza fel a magasabbrendű, az eszme oltárán, úgy fennáll ennek az áldozatnak mérlegelő ereje a kollektív cselekedetek számára is; csak hogy itt az eszme, mint a világtörténeti helyzet parancsa, mint a történetfilozófiai hivatottság ölt testet.”¹⁵ „Élni általában véve veszélyes dolog. De miért kellene az irodalmárnak, végző fokon, jobban biztosítva lennie, mint a munkásnak,

¹¹ Uo.

¹² Bosnyák, 1965, p. 31.

¹³ Uo.

¹⁴ Uo.

¹⁵ Lukács, 1965.

aki, mondjuk, a nyolcadik emeleten dolgozik, ahonnan munkáját végezve lezuhanhat. Tegye ki magát a veszélynek tehát ő is, hisz éppen ezért irodalmár” – [...] folyóiratunkhoz méltóbb mottót nemigen lehetne találni.”¹⁶ A kollektív felelősségvállalás, a közös ügyekért való fellépés az individuális gyakorlatokkal szemben, súlyos kockázatok és áldozatok, akár az élet (a *Taktika* és *etika* esetében a gyilkosság) árán – mindkét szöveg emellett foglal állást. Ennek a dilemmának szépirodalmi szövegek vonatkozásaiban való érintettségére a későbbiekben még visszatérek.

Jelentőségteljes, hogy Bosnyák István az irodalmár szerepvállalással járó rizikót, a folyóirat mottójaként értelmezett szövegrészben, az építkezési munkás-sorshoz hasonlítja. Az építkezési dolgozó képze több jelentéstartományt is megszólaltathat, egyrészt az építés, építkezés vonzatában a szövegépítés, szövegépítmény mint az alkotómunka tárgya megjelenhet, másrészt viszont lényegibb, hogy a munkás elsődlegesen a gazdasági, és nem a művészi tartományhoz közelebb álló szerepkör, és mint ilyen, inkább gazdasági jelentésvonatokkal (termelés, ipar, fizikai munka stb.), mint esztétikaikkal kapcsolódik össze. Ugyanakkor az összevetés pozíciós mértéke a veszély- és a kockázatok vállalásában történik. Az írói és az építkezési munkás szerepkörének összemérése Domonkos István *Redőny* című, publicisztikai írásokat összefoglaló kötetének első szövegében is megjelenik:

„Íróasztalom egy második emeleti szobában áll. [...] Pillantásom egy munkáson állapodik meg. Egy göndör hajú, szőke, ingujjra vetkőzött fiatalemberen. Kezében ásó, szájában cigaretta. Nincs több húszévesnél. Én harminc vagyok. Én vagy te, aki egy másik szobában ülsz valahol, egy másik íróasztal előtt. Odakinn nulla fok körüli a hőmérséklet (az újságból tudom), itt a szobában pedig huszonkettő. A fiatalember kezében ásó, az enyémben toll. Az enyémben is, és a tiédben is. A mienkben. Az övékében: ásó. Amíg az előbbi mondatot leírtam, ő egy ásónyomnyi homokot dobott ki az árokpartra. Ezért a mondatomért, ha nagyjából kiszámítom, kb. 50 parát kapok. Az ő mozdulatának ára, amellyel a homokot az árokpartra dobta, mondjuk, tizenöt para.

¹⁶ Bosnyák, 1967.

[...] A fiatalembernek a föld felszíne a derekáig ér. Én tízméternyi magasságban ülök. Magyarázatokra, kérdésfeltevésre nincs idő, mert most éppen a vízvezetéktercs kigöngyölésével foglalatosságok. Én szavakba foglalom cselekedetét. A két történés egyidejű, de szavaim egész történelmet ékelnek közéjük. Gondoljunk ebbe bele.

Most ismét az ásót ragadja meg. Újabb mondat születik. Minden mozdulata a mondataim számát gyarapítja.”¹⁷

A *Redőny*ben a kinti hidegben dolgozó férfi és az író közötti elsődleges kapcsolatot a munka és a munkabér jelenti, a munkás fizikai tevékenysége, az ásóval tett mozdulatsorai az írói mondattermelés tőkéjévé válnak, azonban az ásónyomok sorozatainak erő kifejtése kevesebb honoráriummal jár, mint az írói szövések szaporítása. A két szerepkör egymáshoz való erkölcsi viszonyulását a pénzügyi értékkapcsolásokon keresztül gondolatja végig az olvasóval a szöveg: az író szavainak, mondatformálásainak anyaga mások verejtéke, vére, élete felhasználásával jövedelmet, pénzt termel. A társadalmi munkamegosztásban mindez hatalmi és függési viszony is egyszerre. Hatalmi pozíció abban a hagyományos szerepelgondolásban és összefüggésben, miszerint az író valós életek, események narratív közvetítésében, megformálásában szerzői pozíciójánál fogva a szavakkal történelmet (így eszméket, tudást stb.) alakít, ennek a kifordítását, a függési viszonyulást a groteszkül paradox helyzet bemutatásán keresztül teszi meg a *Redőny*, demisztifikálva az író életeket, történeteket, nemzethagyományokat alakító lejegyző scriptori szerepét: „A műanyag cső földbe helyezett minden méterével rövidül a cikkem. A cső mindkettőnk számára köldökszínór, általa kapcsolódunk a társadalom vérkörébe. Az ásós közvetlenül, én közvetve. Ha ő most letenné a szerszámát és elmenne, nekem is le kellene tennem a tollam.”¹⁸ Ezzel az elbeszélés nemcsak a szöveg romantikus elképzelések szerinti titokzatosságát, „csináltságát” leplezi le, hanem saját kiszolgáltatott helyzetét is tematizálja, a szerzőség narrációk, történetek feletti monopol hatalma helyett alávetett pozíciója lesz lényegibb, az életben tartó köldökszínór csak a munkáson (és valóságán) keresztül érkezik: a helyzetet alakító szereplő valójában

¹⁷ Domonkos, 1974, p. 5.

¹⁸ Uo., 6.

⁷ Orcsik, 2012, p. 105.

⁸ Lásd. Szerbhorvát, 2005.; Thomka, 2009.

⁹ Lukács, 1965, p. 1–4.

¹⁰ Uo.

az ásós, aki közelebb van a valósághoz, melyhez az író csak közvetve (a szavakon, a nyelven) keresztül kapcsolódik. Ugyanakkor a két szereplő egzisztenciális helyzetét a gazdasági rendszer alakítja, a jelenet tágabbban értelmezve az őket körülvevő ökonómiába ágyazódik, melyben a pénzmozgás iránya a szöveg logikájához képest fordított arányú, a pénzügyi kompenzáció az író számára kedvezőbb, holott az elbeszélés következtetéseinek értelmében, a szerzőnek szövege nem is volna, ha az ásós nem dolgozna. Mégis, a társadalmi munkamegosztásban az írói munka hitele (a szöveg vagy a szerző szavahihetősége) nagyobb pénzügyi viszonzással jár, az egyidejű történések közé a szavak ereje, hatalma képes „egész történelmet” ékelni. Továbbá az olvasó is megszólításra kerül, az elbeszélő maga mellé állítja a befogadót a szóékkal szétválasztott társadalmi (és textuális) térben: „A fiatal ember kezében ásó, az enyémben toll. Az enyémben is, és a tiédben is. A miénkben. Az övékében: ásó. [...] Odakinn eső szemerkél. Odakinn fúj a szél. Idebenn csend van és meleg. Te, aki ezt olvasod, nagyon is jól érted a célzást. Hogyne értenéd, amikor annyira nyilvánvaló, mire irányul.”¹⁹

A *Redőny* a gazdasági közegnek, képzeleinek mozgását és az irodalmi szintér kapcsolatát a munka, társadalmi munkamegosztás, munkáért járó fizetés motívumok mentén tematizálja, a szöveg valóságosságának, valósághoz való viszonyának feltételein, hatókörén, kiszolgáltatottságán keresztül, az írói és a munkás szerepek kereszteződéseit a gazdasági dimenzióba emelve. Bosnyák István a kötet foglalkozó kritikájában a *Redőny* című írást „ars journalistica”²⁰-ként azonosítja, mivel a szöveg „közvetlenül is felfedi a szerző intim viszonyulását saját munkájához”²¹. A szövegvilág misztikumából való kitekintés, a szavak, az írás objektív helyzetével, a költői és hétköznapi nyelv értékkepzeteivel, a vers hagyományos szépségeszményeivel való leszámolás Domonkos István korai ars poeticájában is megjelenik, apró kapcsolódás, azonban a *Kontrapunkt (variációk barátom 1963. évi ars poeticájára)* című versben egy komparatív szerkezetben ugyancsak a munkáslét realitását helyezi a vers szövegvilágának valóságosságával groteszk, komikus párhuzamba.

¹⁹ Uo., 5.

²⁰ Bosnyák, 1975, p. 47–48.

²¹ Uo.

„mert mi a való:
míg írom ím e versemet,
a deszkafalon át hallom,
az újságíró s az ács
hogyan horkolnak, szellengetnek.
S az angyalokat csak kitaláltam,
nem a sorok miatt,
azt hittem, angýallal
szebb a hó, a füst, a házak, a szénnyomok”²²

A fenti, Domonkos István műveiből idézett szövegrészletek gazdasági utalásokkal, és értelmezési kerekkel is rendelkeznek, különös tekintettel, a munkáslét és az írói szerepkör összevetésére. A kritikai és ironikus megnyilvánulások ugyanakkor nyelvszemléleti reflexiókat, költészeti és esztétikai jelentésvonzatokat is közvetítenek. Egy hagyományosnak tekinthető költészet- és íróeszménytől való elmozdulás jellemző rájuk, amelyben a „függöny” könnyen elmozdítható, hogy leleplezze a vers- vagy szövegírás hétköznapi meghatározottságát, és a gazdasági közeget, kiszolgáltatottságot, mely az író körülveszi. Ebből a perspektívából közelinek mutatkozik, hogy Domonkos István a jugoszláv gazdasági helyzet reprezentáns alakját, a vendégmunkás karakterét, továbbá léhelyzeti-, kulturális-, gazdasági- és nyelvi tapasztalatait is beemeli szövegvilágába. A későbbiekben ezzel részletesen foglalkozom.

A jugoszláv „Gastarbeiter” jelenség sokat magán visel azokból az attribútumokból, melyek a tágabb gazdaság folyamataiban zajlottak le, a kezdeti optimista, felívelő, majd a későbbi hanyatlással, válságokkal teli jellemzőivel együtt. A vendégmunkásság irodalmi reprezentációi ugyanakkor komplex motivikus dimenziót rajzolnak ki a történeti kontextusról, melyben tükröződnek a korabeli gazdasági valóságot meghatározó döntések, megartatásformák, a gazdasági cselekvések, viselkedések jellemzői, melyek nemcsak az témavilágra hatottak, de az irodalmi nyelvre is. A Gastarbeiter nyelvet megjelenítő irodalmi alkotásokban megmutatkoznak nyelvszemléleti meggyőződések, viszonyulások is, mely szépirodalmi művek analízisében a vizsgálódás keretét a gazdasági eszmék és mentalitások bevonásának összefüggéseiben értelmezem. A továbbiakban a vendégmunkás jellegzetességeinek

²² Domonkos, 1964, p. 75.

néhány történeti–gazdasági–publikus ábrázolására térek röviden ki, mely részt szépirodalmi szövegek gazdasági megközelítésű elemzése követ.

4. A Gastarbeiter mint a korszak szimbolikus, archetipikus figurája

A Gastarbeiterek a hatvanas évektől kezdődően kiemelten fontos szereplőjévé váltak a nyilvánosságnak Jugoszláviában, hiszen alig volt olyan család, akit ne érintett volna a társadalmi és gazdasági átalakulásnak ez a formája.²³ A vendégmunkások ábrázolása a publikus narratívában meglehetősen változatos, ambivalens képet mutat, mellyel több történeti kutatómunka is foglalkozik.²⁴ Ulf Brunnbauer amellett érvel, hogy a Gastarbeiterek megtestesítették a jugoszláv gazdaság strukturális hiányosságait, a történész az 1960–70-es évek sajtótermékeit vizsgálva azt állítja, hogy a vendégmunkásokról szóló cikk- és interjúsorozatok az ország megoldatlan problémáira emlékeztették az olvasókat, hiszen a gazdasági kivándorlás, valamint annak kritikája rávilágított Jugoszlávia kapitalista világgazdaságba való integrációjának buktatóira, melyben a vendégmunkás ennek a kétélű, ellentétekkel terhelt gazdasági átmeneti helyzetnek a kitapintható alakja volt. Vajdasági magyar sajtótermékeket vizsgálva Zakinszky Toma Viktória friss kutatásában hasonló következtetésekre jut: „A vendégmunkás karaktere az időszak sajtótermékeiben is igen ellentmondásos: egyszerre kap pozitív és negatív jelzőket, egyszerre jó hazafi, szerencsétlen, magányos lélek, aki idegenben tengeti napjait, hogy önmagát és családját eltarthassa, és pénzéhes, anyagi javakkal hivatkozó ember, aki az itthon maradt honfitársainak hazudozik a külföldi életről, amely egyáltalán nem olyan fényes, mint ahogy ő állítaná.”²⁵

A gazdasági liberalizációs reformszakasz és a vendégmunkástömeg kiáramlásának kezdetén, 1967-ben Bosnyák István az Új Symposion folyóirat lapjain fogalmazta meg kérdéseit a folyamat erkölcsi, eszmei

megfontolásairól, a gazdaságirányítás döntéseinek etikai kereteiről gondolkodott, és a hatások társadalmi, emberi dimenzióinak föltárása nyomán így fogalmaz: „A gazdasági hasznosságon kívül van-e valamilyen igazolás arra, hogy százazreket küldünk vagy engedünk a nagyvilágba pečalbar-tarisznyával”²⁶ [...] azért, hogy holnap nekünk, itthon maradottnak még jobb, még komfortábilisabb legyen életünk, „emberfölslegtől” megszabadult gazdaságunk révén?”²⁷ Bosnyák moralizáló publicisztikai írásában ütközteti a gazdasági haszonelvűséget a társadalmi közeget szabályozó erkölcsi elvekkel, amely problematika rávilágít a gazdasági reformokkal járó ellentmondásosság természetére. A Nyugat felé történő nyitás Jugoszláviát a szocialista országok között egyedivé tette, ugyanakkor sebezhetővé is, a vendégmunkásság állami támogatásával, habár bekapcsolódott a kapitalista viszonyok által alakított globális munkamegosztásba, de intézményi, ideológiai apparátusát nem tudta ehhez az új helyzethez igazítani.²⁸ A gazdasági migrációval Jugoszlávia részben kiszervezte a szocialista állampolgárság egyik legfontosabb pillérét, a foglalkoztatást, egyúttal függővé és kiszolgáltatottá tette a jugoszláv vendégmunkásokat a külföldi törvénykezéseknek (pl. munka, lakhatás, társadalom- és nyugdíjbiztosítás, oktatás stb.). A munkakörülményeket, és a gastarbeiterek helyzetét taglaló sajtótermékek pedig mindinkább emlékeztették a lakosságot, hogy az állam minden ígérete ellenére, láthatóan nem tudja azokat teljesíteni és megvédeni állampolgárait. Az 1971-es népszámlálás adatai szerint a jugoszláv dolgozó korosztály 20%-a külföldi országban dolgozott²⁹ (ugyanakkor, a gazdasági emigráció egyik legdominánsabb évében jelent meg Domonkos István emblematikus verse, a vendégmunkás nyelvet megszólaltató *Kormányeltörésben*).

Nenad Popović jelentőségteljes esszéketében³⁰ a jugoszláv vendégmunkás-jelenséget párhuzamos társadalom létrejöttéként értelmezi, amelyben a Gastarbeiterek mint az ország munkaerő-feleslegei

²⁶ Pečalbar = a korban használatos kifejezés a vendégmunkásokra (ma már kevésbé aktív a köznyelvben).

²⁷ Bosnyák István, 1967, p. 27.

²⁸ Brunnbauer, 2019, p. 435–438.

²⁹ Brunnbauer, 2016. „Migration and Economic Development in Socialist Yugoslavia” ostBlog 2016. márc. 17. <https://ostblog.hypotheses.org/728> Letöltés ideje: 2023. 04. 10.

³⁰ Popović, 2008.

a margóra kerültek ugyan, de egyfajta sötét alteregó-ként, a gazdasági reformok termékeként, árnyékként húzódtak a társadalom mögött. Ahogy Popović írja: „A Gastarbeiter némán, csendben haladt a drámája felé. A szürkeségbe, ez lett különös ismertető jegye. Senkivé vált. Ott munkát keres és kap, és nincs más mondandója. Eltűnt a családi, generációs, anyanyelvi és szakmai kötelek szövedékéből. A sűrűséget bármely város, bármely ország üres terével helyettesítette. [...] A nyelve makog, vagy hamarosan makogni fog, a lényeg: milyen állást talál. Az előző, természetes élet zamatos, gazdag hálózatát egy hátborzongató ürességre cseréli, amelyben a kapcsolatok geometriája lényegtelen: egy munkás, főnök vagy gazda, gazdasszony, akitől a lakást vagy szobát bérli, szobatárs, akivel együtt él talán egy munkásszállón, ennyi. [...] A gastarbeiter történet nélküli ember. Azért jött, hogy ugyanazt a munkát végezze, mint korábban, csak egy kicsivel több pénzért.”³¹

A vendégmunkások elsődleges attribútumai, meghatározottsága gazdasági jellemzők mentén értelmezhető, a kiutazási célországokban is árnyéként húzódtak meg a társadalom mögött, nem csak Jugoszlávia vonatkozásában, hiszen a fogadó országok, például Németország esetében is a vendégmunkástömeg nagyjából „láthatatlan” maradt – a konjunktúra háttere, mint arctalan munkaerő, melyhez hozzájárult, hogy a gazdasági emigránsok jellemzően illegalitásban dolgoztak, hogy elkerüljék a társadalombiztosítással és adózással járó pénzügyi terheket.³² A vendégmunkások reprezentációja korabeli sajtótermékben sokhelyütt erősíti Popović árnyék-társadalomhoz hasonlított elgondolásait, valamint tárgyasítva, gazdasági jellemzők mentén értelmezi helyzetüket, egy 1973-as Magyar Szó cikkben például a következőt olvashatjuk: „Egy nagy példányszámú nyugatnémet képeslap nemrég

összehasonlította egymással az NSZK-ban dolgozó külföldi építőmunkásokat, és arra a számunkra igen hízogó megállapításra jutott, hogy egy jugoszláv munkás annyit ér, mint két olasz, három spanyol vagy négy török [...]”³³ A cikkhez tartozó illusztrációban egy nyugat-német hetilap ábrázolását közlik, melyben a vendégmunkások körvonalai kivehetők, azonban ők maguk láthatatlanok, arctalanok – pontosabban, személyüket, felismerhetőségüket kitörölték a képről. (1. kép)

A sajtóban, nyilvános beszédmódokban a vendégmunkásokhoz kapcsolt jelentések fogalmi készlete dominánsan gazdasági megközelítésű. A fenti idézet szerint az építőmunkások testesítik meg és teszik összehasonlíthatóvá a Gastarbeiter munkaerő értékét, nemzetiségük csökkentheti vagy növelheti piaci árakat. Jelenlétük azonban többrétegű jelentéssel is bír, hiszen a munkáltatók számára a vendégmunkás olyan munkaerő, amely kisajátítható értéket képvisel, ezzel szemben a társadalom és államigazgatás szemszögéből „láthatatlan” tömeg, mivel egyrészt nem rendelkeznek állampolgári jogokkal, másrészt jellemzően illegálisan tartózkodnak a külföldi országokban, így az állami szervek számára nem kitapinthatók, harmadrészt sokáig hozzájuk kapcsolódott az a később tévhitnek bizonyuló nézet, hogy jelenlétük időszakos – ez a tartós átmenetiség hosszú évtizedekre beépült a vendégmunkások identitásába.³⁴ Ezt a jelenséget érzékletesen tükrözi Max Frisch elhíresült mondata: „Mi munkásokat hívtunk, és emberek jöttek!”³⁵

Egy másik sajtótermék, a NIN belgrádi magazin 1971-ben a vendégmunkások gazdasági értékének, hasznosságának vonatkozásában reprezentáns címet adott egy interjú- és cikksorozatnak: „Mi smo marke i za marke!”, ami tulajdonképp szójáték: „Mi vagyunk a [német] márka márkája!”. A vendégmunkások és a német pénzeszközök körforgásának elemi összefonódására utaló, ironizáló jelmondat érzékletesen fejezi ki, hogy a Gastarbeiterek miként váltak szimbólumaivá, megtestesítőivé, márkajelvé a német pénznemnek, egyúttal miként vettek részt önmaguk is a külföldi ország fizetési eszközeinek, gazdaságának működésében. (2. kép, lásd következő oldal)

³³ W1973. december 30., (358. sz.), 5. o.

³⁴ Molvarec, 2017, p. 233–241.

³⁵ „Wir riefen Arbeitskräfte, und es kamen Menschen!” (Max Frisch, 1965) [T. T. szerző saját fordítása]

³¹ „Gastarbajter je otišao pak u svoju dramu nijemo, u tišini. U sivilo, koje je njegov znak raspoznavanja. On postaje nitko. Tamo traži i dobiva posao i nema što više za reći. Doma je iščezao iz spleta obiteljskih, generacijskih, zavičajnih, profesionalnih veza. Gustoću je zamijenio zrakopraznim prostorom bilo kojeg grada, bilo koje zemlje. Jezik natuče ili će uskoro natući, glavno je kakav je posao našao. Prebogatu, sočnu umreženost dotadašnjeg, prirodno života mijenja za jezovito prazninu u kojoj je geometrija odnosa bez ikakve supstancije: predradnik, šef ili gazda, gazdarica koja iznajmljuje stan ili sobu, cimer s kojim se dijeli, možda u nekoj baraci, i to je sve. [...] Ti si ništa, i za druge i za vlastitu utjehu. Gastarbajter je čovjek bez priče. Došao je raditi isti posao kao i prije, samo za nešto više novca.” In Popović, 2008, p. 27. [T. T. szerző saját fordítása]

³² Ivanović, 2012, p. 50–51.

1. kép:

J. Garai Béla – Csábít a nagyobb kereset



A Quick című hetilap így ábrázolja a vendégmunkások szerepét a nyugatnémet építőiparban, ahol minden negyedik munkás külföldi. A vendégmunkásokat kitörölték a képről

Forrás: Magyar Szó, Újvidék, 1973. december 30., 5. o.

A vendégmunkás a jugoszláv gazdaságtörténet alakulásának, kudarcainak jellegzetességeivel szembesít, annak archetipikus figurája, Boris Buden úgy fogalmazza meg a Gastarbeitert, mint aki „a jugoszláv szocialista öngazgatási rendszer dialektikus fenegyereke, megszegett ígéreteinek élő metaforája, de egyben lendületének és alkotóerejének kifejezője is. Ugyanakkor jelenünk korai tünete. [...] A Gastarbeiter ennek az új világnak, a globális neoliberális kapitalizmusnak az úttörője. Kitaposta az utat, átlépte a szocialista idilli jóléti társadalom határait a jobb élet keresésének reményében, de csak azért, hogy abba belépve örökös vendégül maradjon. A vendégmunkás külföldi lett, és az is maradt, abban a társadalomban és kultúrában is, amelyet elhagyott, valamint abban is, ahová vendégként érkezett. [...] Akárcsak a kapitalista modernizáció korai időszakának proletárai, a gastarbeiter szülőföld

nélkülivé vált, persona non grata lett, az általa teremtett világban.”³⁶

A 60–70-es évek vendégmunkássorsok vizuális ábrázolásainak kiemelkedő alkotója Dragutin Trumbetaš

³⁶ „Gastarbajter is a dialectical bastard of Yugoslav self-managerial socialist system, a live metaphor of its broken promises but also an expression of its vitality and creative potential. At the same time, he/she is an early symptom of our contemporaneity. [...] Gastarbajter is the pioneer of this new world, global neoliberal capitalism. He/she clears its paths stepping deliberately over borders of idyllic societies of social welfare, which, in search for better life, he/she leaves, because he/she never found its place in them – but only so that entering them anew he/she could stay their eternal guest. Gastarbajter was and remained a foreigner, in society and in culture which he/she abandoned as well as in society and culture where he/she came as a guest. [...] Like proletarians from the early period of capitalist modernization, gastarbajter was and remained a man/woman without homeland, persona non grata in the world he/she creates.” In Buden, 2016, „the gastarbeiters” eipcp.net 2016. december 4–6. <https://eipcp.net/calendar/1449160854.html> Letöltés ideje: 2023. 04. 10. [T. T. szerző saját fordítása]

2. kép:

Mennyire éri meg egy jugoszlávnak külföldön dolgozni? Mi vagyunk a márka márkája



Forrás: NIN, 1971. november 25³⁸

horvát illusztrátor és író, akinek szépirodalmi szövegeivel tervezetten (például a Pušači i nepušači³⁷ ötkötetes, vendégmunkásokat tematizáló regénysorozatával) a diszsertáció későbbi szakaszaiban foglalkozom. A reprezentáció vonatkozásában azonban lényeges megemlíteni Gastarbeiter című, erősen fekete humorú, groteszk jelenetekkel dolgozó grafikai kötetét, amely

1977-ben jelent meg Frankfurtban, a kötet érdekessége, hogy a bevezető- valamint az illusztrációt kísérő szövegek a német mellett a „Gastarbeiter-nyelveken” (horvátul, olaszul és törökül) szerepelnek. (3–8. kép, lásd következő oldalak) ³⁸

³⁸ ostBlog 2016. Ulf Brunnbauer: „Migration and Economic Development in Socialist Yugoslavia”, márc. 17. <https://ostblog.hypotheses.org/728#more-728>

³⁷ Trumbetaš, 2009–2013.

3–8. kép:

Illusztrációk Dragutin Trumbetaš *Gastarbeiter* című művéből



Bild 61 Konservierung des Gastarbeiters
Slika 61 Konzerviranje «gastarbajtera»
Disegno 61 Conservazione del Gastarbeiter
Resim 61 Misafir işçi konservesi



Bild 56 Gastarbeiter-Kinder spielen Gastarbeiter
Slika 56 Gastarbajterska djeca se igraju «gastarbajtera»

Disegno 56 Figli di Gastarbeiter giocano ai Gastarbeiter
Resim 56 Misafir işçilerin çocukları misafir işçilik oynuyorlar



Bild 44 Gastarbeiter-Wege
Slika 44 Gastarbajterski «puti»
Disegno 44 Strade dei Gastarbeiter
Resim 44 Misafir işçi yolları



Bild 31 Gastarbeiter-Kreuz
Slika 31 Gastarbajterski križ

Disegno 31 La croce dei Gastarbeiter
Resim 31 Misafir işçi çarmıhı

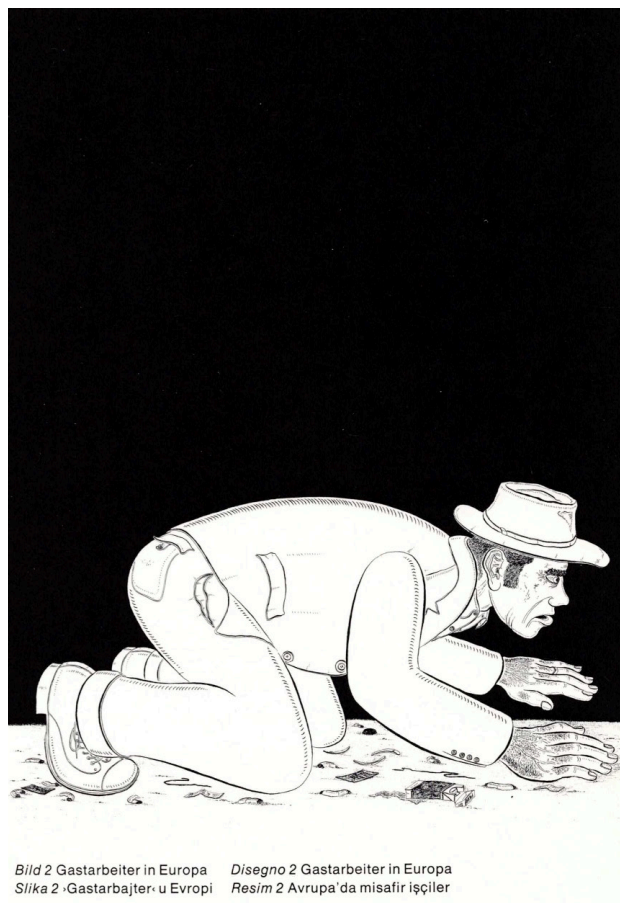


Bild 2 Gastarbeiter in Europa
Slika 2 „Gastarbajter“ u Evropi

Disegno 2 Gastarbeiter in Europa
Resim 2 Avrupa'da misafir işçiler

Forrás: Dragutin Trumbetaš (1977). *Gastarbeiter. Mit einem einleitenden Text von Gerhard Zwerenz*. Frankfurt am Main: Büchergilde Gutenberg (címlap, 61., 56., 44., 31. és 2. számú képek a kiadványból).

5. A vendégmunkásság váltakozó megnevezései

*Svima onima koji su otišli da bi se vratili*³⁹

A gazdaságirányítás számára fontos volt a vendégmunkások visszatérése az országba, és ez nem csupán távoli elképzelés vagy politikai üzenet volt: Céltudatosan jelentős pénzt és figyelmet fordítottak arra, hogy állampolgáraik a rövid időn belül hazajöjjenek, hiszen több konzervatív vezető a jugoszláv társadalom ideológiai fellazulásának veszélyét látta a munkaerőexportban, nem is ok nélkül, ugyanis a külföldön munkát vállalók esetében a politikai befolyásolást valóban megnehezítette. Emiatt az időszakosság különös jelentőségű

³⁹ „Vissza tudjanak térni mindazok, akik elmentek” In Ivanović, 2012, 45. [T. T. szerző saját fordítása]

fogalom a jugoszláv vendégmunkásság folyamatainak megértésében, mindezt jól tükrözi a hivatalos megnevezés is: *radnici na privremenom radu u inostranstvu* (ideiglenesen külföldön munkát vállalók). A politikai vezetés elgondolásában a vendégmunkásoknak csak néhány évig kellett külföldön maradniuk, amíg elül a gazdasági vihar, és stabilizálódnak a reformok okozta hatások és változtatások. A időszakosság hangsúlyozása a politikai kommunikációban határozott distinkció volt, hogy megkülönböztessék a vendégmunkást a 'valódi' emigránstól, amely a közbeszédben olyan negatív mellékjelentéssel bírt, mint a rendszerrel szembeni kiábrándultság és a jugoszláv-ellenes migráció (*neprijateljska emigracija*). Az országok közötti egyezmények a kétoldalú szerződésekben megszabták az időszakosság kereteit, az úgynevezett rotációs elvet rögzítve írták elő a kötelező hazatérést: néhány év (1–2) elteltével a vendégmunkásokat új munkaerővel kellett felváltani, ha a befogadó országban még szükség volt munkaerőre.

A visszatérés nemcsak Jugoszlávia, de a befogadó országok részéről is kívánatos volt. A jugoszláv köznyelvben a jelenség megnevezésére a németből átvett, a periodikusságot érzékeltető *Gastarbeiter* (*gastarbajter*) szót használták, nem véletlenül, a vizsgált időszakban a kulminációs területek Nyugat-Németország és Ausztria voltak, ez a két ország a jugoszláv vendégmunkások 80%-át foglalkoztatta.⁴⁰ A *Gastarbeiter* címke jelentéstartománya illusztrálja a kiutazási célországoknak azon törekvését, miszerint elismerik a külföldiek gazdasághoz való hozzájárulását, ugyanakkor hangsúlyozzák az ideiglenes, vendég-lét gondolatát, a munkaerő-szükséglet rövidtávú felfogását.⁴¹ Fontos megjegyezni, hogy a gazdasági emigránsokra vonatkozó adminisztratív kifejezések gyakran váltakoztak az országok szinte mindegyikében, kezdetben Németországban és Ausztriában is a *Fremdarbeiter* volt használatban,⁴² viszont tekintettel arra, hogy a szó erősen megbélyegződött a Harmadik Birodalom idején, a kényszermunkásokra emlékeztetett, a hivatalos kommunikációban hamar elhagyták. A váltakozó megnevezések közül (*Ausländische Arbeitnehmer*, *Ausländische Arbeitskräfte*, *die Leute mit dem Migrationshintergrund*)⁴³ a *Gastarbeiter* vált a köznyelvben népszerűvé, amely pontosan ábrázolja és érzékelteti a külföldi munkavállalók bizonytalan helyzetét, a folyamatos távozás és folyamatos érkezés (se itt-, se ottlét) közötti létet.

6. A gastarbeiter poézis (Domonkos István: *Kormányeltörésben*)

„a vers sorsa a regényé a kultúrát
hivalkodó nyárspolgári aggódás
nyakunkban a munkanélküliség
az infláció”⁴⁴

„imao bih želju da se sredim pa da idem
kući jer sada je već proleće na leto možda će

⁴⁰ Ivanović, 2012, p. 69.

⁴¹ Mihajlović, 1987, p. 188.

⁴² Ivanović, 2012, p. 26–30.

⁴³ Mihajlović, 1987, p. 188.

⁴⁴ Domonkos, 1998, p. 128.

*biti sve lepo ne znam kako bih mogao
da se sredim pa da idem kući*⁴⁵

Domonkos István *Kormányeltörésben* című verse a 20. századi lírahagyományban kiemelt pozícionáltságú, ugyanis konszenzusosan kötődik a költői nyelvhasználat és érvényes költői szereptudathoz kapcsolódó nagy fordulat váltásszükségletéhez, újfaja poétikai orientációjához. A líranyelvhez kötődő kellékkészlet-elmozdulása, a hétköznapi és költői nyelv alapviszonyait újragondoló, nyelvfilozófiai összefüggésekbe ágyazódó esztétikai–irodalmi–lírai dilemmák mentén kialakuló verselképzelések és poétikai irányultságok hatása európai viszonylatban is megfigyelhető. Nemcsak Domonkos István választja a vendégmunkás-szólamát, hanem horvát nyelvterületen Ivan Slamnig, az osztrák líranyelvben pedig Ernst Jandl költeményei reflektál a nyelvfordulat problémáira a *Gastarbeiter* szubjektumán, nyelvén keresztül. Mindhármuk költészetét az irodalmi nyelvi kísérletezés jellemzi. Nemzeti értelmező közegük a nyelvi költészet kiemelkedő pionírjai közé sorolja őket. Domonkos, Jandl valamint Slamnig életművének fontos költői törekvése, hogy olyan formákat ragadjanak meg – a leértékeltet, banálist, triviálist, hétköznapi, hibásat, alkalmatlant –, melyek korábban kívül estek az esztétika területén. Ezzel alapjaiban formálták át a poétikai gondolkodás korban bevett, hagyományos módozatait, szövegeik a költészeti hagyományokkal való szakítás tervezeteit, lehetőségeit mutatják fel és készítik elő. A tanulmányom célja összehasonlító elemzést végezni a vendégmunkás poétikai beszédmódjainak az említett költészetekben megfigyelhető kereszteződéseiről, valamint arról, hogy a *Gastarbeiter* nyelvet megszólaltató költemények hogyan ütköztethetők gazdasági kérdésekkel, jelentésekkel, metaforákkal. Ugyanis a horvát, osztrák és vajdasági magyar területek is kiemelkedően érintett régiói voltak a jugoszláv vendégmunkás-kirajzásnak. Ezért a *Gastarbeiter*, mint lírai szerepválasztás és a jugoszláv gazdasági reformok – amelyek meghatározó módon alakították a térségek léthelyzeti-, kulturális-, nyelvi tapasztalatrendszerét – együttes elemzése egyelőre kiaknázatlan értelmezési

⁴⁵ „volna egy kívánságom hogy rendbe hozzam magam és hazamenjek mert most már tavasz van nyárra tán minden szép lesz nem tudom hogyan hozhatnám rendbe magam s hogy mehetnék haza” In Domonkos: *Hangok*, In *Őnarckép novellával*, 1986, p. 68. [Orcsik Roland fordítása]

lehetőséget kínál. Ilyen megközelítésben azt igyekszem majd vizsgálni, hogy a versnyelvek, valamint a benne tematizált gazdasági helyzetek miként vesznek részt önmaguk is, mennyiben válnak elemeivé annak az ökonómiai közegnek, amelyet megjelenítenek és képviselnek. Jelen dolgozatban egy szűkebb fókuszú analízisre, kizárólag Domonkos István *Kormányeltörésben* című versének gazdasági dimenzionáltságú elemzésére, valamint a versértelmezések, a nyelvfordulathoz kapcsolódó költői szemléletváltás és az ezzel egyidejű gazdaságelméleti, gazdaságtörténeti folyamatok tükrözésére, összevetésére teszek értelmezési javaslatokat.

Domonkos *Kormányeltörésben* című verse számos elemző figyelmének fókuszába került, ugyanis a vers erőteljes nyelvi világával új módokon ragadja meg a líráilag tárgyalható valóságot, emiatt a 70-es évektől kibontakozó nyelvfordulat irányváltásainak és a kanonizált költészet demitologizációs folyamatainak kiemelt szövegeként tartja számon a recepció. Domonkos ehhez a vendégmunkás szólását választja, olyan emberek nyelvét, akik kénytelenek valamilyen nyelven megszólalni és beszélni anélkül, hogy szisztematikusan megtanulták volna azt, a korlátozott kódok, az infinitívusz, a nyelvtani és szintaktikai hibák törmelékes nyelvén – ez a szerepdöntés egy alulról megragadott tapasztalati bázis, olyan esztétikai-morális stratégia, mely nem csak grammatikai meghatározottságú, de társadalmilag és gazdaságilag konkretizált nyelvi szabálytalanságok rendszerét is jelenti. A *Kormányeltörésben* gazdasági olvasatával mindezidáig kevés elemző foglalkozott, ebből a vonatkozásból kiemelkedő jelentőségű Kulcsár-Szabó Zoltán nagyhatású tanulmánya, mely a tulajdon és tulajdon nélkülség kérdését tematizálva helyezi értelmezői összefüggésbe a szöveg nyelvi, nyelvelméleti stratégiáit, gazdasági jelentések és fogalmak vonzataival.

Domonkos István írói produkciójának meghatározó szereplője a vendégmunkás, az életműben számtalan helyen megjelenik, a Tolnai Ottóval közösen írt *Valóban mi lesz velünk*⁴⁶ versgyűjteményben, *A kitömött madár*⁴⁷ regényben, a *Redőny*⁴⁸ publicisztikai írásainak több

helyén, az *Önarckép novelláival*⁴⁹ kötetében, az *Áthúzott versekben*⁵⁰, a *Válogatott versekben*⁵¹, valamint a *Prevodi trajanja*⁵² szerb nyelven írott kötetében. A vendégmunkás karaktere Domonkos vers- és prózavilágában többdimenzionáltságú. A Gastarbeiter egyrészt a szövegek esztétikai, formai karakterének meghatározó nyelvi helyzetét, lehetőségeit, korlátait jelenti, másrészt etikai és társadalomkritikai dilemmák, gazdasági kérdések megrázkódtatásainak elszenvedő, közvetítő és megtestesítő szereplő, hiszen ez a szerepkör lehetőséget ad arra, hogy feltárjuk a gazdasági reformok emigrációpolitikája által alakított életsorsok kudarcainak és lehetőségeinek ellentmondásosságát, a szocialista Jugoszlávia, valamint a kapitalista nyugat gazdasági malomkövei között őrlődő nomád árny-szubjektumok, a vendégmunkáslét szegmenseit.

A *Kormányeltörésben* vers öt mottóval indít, ebből négyet a *Közgazdasági kislexikonból* idéz. Ezek a részek az izzasztó rendszerek, a magántulajdon, a proletariátus, valamint a népesség immigrációja definíciós fogalmi alapját jelölik ki a versszöveg megjelenése előtt. Az izzasztó rendszereket a „munkaintenzitás növelésének különféle rendszerei”-ként határozza meg a szöveg, melyek realizált formában egyrészt olyan üzemeket, gyárakat jelentenek, melyek egy országba újonnan érkezett, jellemzően illegális munkásokat foglalkoztatnak, másrészt olyan munkaviszonyt jelölnek, melyben a munkás és a munkáltató között közvetítő jár el, aki a lehető legalacsonyabb bérezés mellett ítéli oda a munkásoknak a megbízásokat. Ezeknek a konkretizált gazdasági jelentéstartományoknak az összefüggéseire a vers több tematikus pontja is rávilágít: „én menni külföld / mit munkaengedély / kofferban szalonna / két kiló kenyér”⁵³. A hivatalos utakat megkerülő, a munkavállalás adminisztrációs terheire fittyet hányó vendégmunkás optimista útnak induló lendülete, a döntésének következményeit felmértelenül kalkuláló gondolkodása, és ezzel kizsákmányolt helyzetbe kerülése ellentponozást nyer néhány sorral később. Társadalmi-állampolgári (láthatatlan) státuszának hatóköre egészen a zsigerébe férkőzik: „nem merni lehunyni

⁴⁹ Domonkos, 1986.

⁵⁰ Domonkos, 1971.

⁵¹ Domonkos, 1998.

⁵² Domonkoš, 1970.

⁵³ Domonkos, 1998.

szem / hallani egér kapar”; „gatyámban lenni nagy nyomás / nyomás lenni illegalitás”; „én gyáva / rezegni nagyon”⁵⁴.

A törvényes alapot nélkülöző státusz, az illegalitás gondolkörében a vers több jelentésárnyalatban, megközelítésben is tárgyalható, a társadalmi kézzelfoghatatlanság (állampolgári jogok hiánya, tulajdon- és nyom nélkülség) jellegzetes módozatai nyelvi szinten is megmutatkoznak. A globális tőke áramlatában személytelenül, munkaerőre szűkült szubjektum „a vers szintaktikai szabályoktól javarészt megtisztított szövegében eleve, nyelviileg nem tudja kifejezni a tulajdonlást”.⁵⁵ Ezzel párhuzamosan így az is érvényesül, hogy a beszélőt és befogadót feltételező diszkurzív helyzetben az olvasó képtelen a tulajdonjogokat átlátni és hozzákapcsolni a beszélő ‘én’-hez. Ebből következően nem látja teljesen a beszélő alanyának körvonalait, a tulajdonok, viszonyok, hozzátartozóságok olvashatatlanságának, felismerhetetlenségének hiányában a személyességet teljesen elutasító szerkezet érvényesül, a szöveg terében lehetetlenné válik a lírai én hitelesítése az olvasó azonosításán keresztül. A nyelvi- és társadalmi tulajdonnélkülség a szubjektum önérvényesítésének képtelenségével, ugyanakkor az olvasó számára a beszélő azonosíthatatlanságával, felismerhetetlenségével jár, a rejtőzködés alakzatai több vershelyen is érvényesülnek: „én állni / állni kassza előtt vakon / élet jönni inkognitó / vágni engem nyakon”.⁵⁶ A ‘vakon’ ebben a nyelvi szerkezeti formában két jelentésolvasat lehetőségeit is hordozza, egyrészt az ‘én’ látásra való képtelenségét, vakságát, másrészt a ‘kassza előtt vakon’ állás hangsúlyában a pénzügyi szerkezet (rendszer) számára az ‘én’ nem-láthatóságát (láthatatlannak levését). Mindkét perspektivisztikus megközelítésben az ‘én’ kiszolgáltatott helyzetbe kerül, mely az én-nem-láthatóság, én-nélkülség alternációit, jelentéseit hordozza, azt a liminális közegállapotot, mely az illegalitás területe is egy társadalomban.

Tágabb értelmezési keretben a *Kormányeltörésben* lecsupaszított versnyelve összefüggésbe hozható a gazdasági csereakciókhoz leszűkített illegalitás nyelvvel és nyelvkészletével, melyben a megnyilatkozásoknak

gyakran egyedüli szabályozója a tranzakció véghezvitele és a kapcsolat árupiaci jellege. Idekapcsolhatók továbbá a vendégmunkásokhoz gyakran kötött törvénytelen gazdasági-pénzügyi tevékenységek, mint csempészés, svercelés, feketézés, illegális pénzváltás stb., melyben a diszkurzív folyamat feltétele a biztonság megőrzése érdekében, hogy a beszélők személyének rejtve, inkognitóban kell maradnia – ennek érdekében a felismerhetőségre, személyesség tulajdonviszonyaira vonatkozó nyelvi formákat kizárják a kommunikációs folyamatból.

A vers több helyen ironizáló gesztusokkal reflektál gazdaságideológiai frázisokra, az egyik erre vonatkozó markáns részlet a szöveg kezdetén helyezkedik el: „koponyánkából a habverő / nyele kiáll / világ / pro-árjai / világ / kontra-árjai”, mely szövegrész is bevonható az illegalitáshoz kapcsolt értelmezési tartományba. A vendégmunkások jellemzően a társadalom háttérében, ideiglenesen vagy törvénytelen keretek közötti működésének lakói, a „visszajára fordított”, kontra-lét jellemzi őket a normatív szabályokhoz igazodó (pro) életrendhez képest. A ‘pro’ határozószó, mint a valami mellettség pozitív jelentéstartományának ellenpontja a két sorral lejjebbi negatívumot jelző ‘kontra’, az ironikus nyelvjáték alapja a ‘világ proletárjai, egyesüljetek’ felhívó jelszó, az egymáshoz kapcsolódás (egyesülés) lehetetlensége azonban a két szó jelentéstartami ellentartásából képződik meg a szöveghelyen. A ‘pro’ és ‘kontra’ szavak mellett leválasztva, és így kiemelt pozícióban szerepel az ‘árjai’, mely két jelentést is megérzékít, egyrészt az áradat, áradás (tömegáradat, szóáradat) képzeteit jelenítheti meg, másrészt a fasiszta szóhasználat értelmében a felsőbbrendűnek képzelt népcsoport jelentéstartományát – ebben a vonatkozásban az ‘árja’ olyan személyeket jelöl, akiket a törvénykezések (zsidótörvények) teljes jogú állampolgároknak minősítettek, valamint az akikkel szembeni társadalmi csoportok súlyos kegyetlenség elszenvedői voltak. A ‘pro-árjai’-val szembeni ‘kontra-árjai’ így összefüggésbe helyezhető a társadalmi-gazdasági státusszal rendelkezés és nem-rendekezés (legalitás, illegalitás) eddigiekben taglalt gondolatmenetével. Ugyanakkor a szöveg líra-elképzelése is tükröztethető az illegalitás gondolkörével és a nyelvi fordulathoz kapcsolt értelmezéseivel, amennyiben a versnyelv konfrontálódik a korábbi poétikai hagyományokkal, kontrája azoknak, hiszen esz-közében, megnyilatkozásában, szólamában, formájában

⁴⁶ Tolnai és Domonkos, 1968.

⁴⁷ Domonkos, 1968.

⁴⁸ Domonkos, 1974.

⁵⁴ Uo.

⁵⁵ Kulcsár-Szabó, 2006, p. 86.

⁵⁶ Uo.

az addig „illegálisnak”, „törvénytelennek” tekintett költészeti módszerekből és módozatokból merít.

A vendégmunkássors-választás gyakran egy összetett befektetés-sorozatként reprezentálódott, melyben a spekulációs folyamat több területet is érintett, ezeknek kalkulációs elemei a hozamtermelés reményében és veszteségek felmérésében anyagi, ugyanakkor személyi vonzatokat is érintettek, például: vagyonszerzés, családi kapcsolatok, nyelvtudás, munkatapasztalat, időszakosság stb. A spekulációs befektetési folyamat így a gazdasági racionalitás, valamint a privát dilemmák, személyes morál dimenziói mentén pozicionálódtak. Ez a problematika a versszöveg több helyén megmutatkozik: „én gondolni / én nem menni haza / fogni kapa / emelni életszínvonal / kapni gerincből / görbe vonal”. Az életszínvonal emelése a vendégmunkáslét árán szerzett vagyonnal a szubjektum erkölcsi tartásában károkkal jár, megalkuvással, a materiális meggazdagodásba való gaszarbeiter-befektetés egyúttal lélektani válság okozója – melyek közötti kapcsolatot a vers nyelvi szinten is érzékelteti (életszínvonal, gerinc görbe vonala), így a szöveg az ‘én’ személyiségének morális kudarcát a pénzügyi meggazdagodásával helyezi egy síkba. A vendégmunkássághoz kapcsolódó gazdaságtörvénykezés is spekuláción alapult, az államvezetés bízott abban, hogy külföldön dolgozó állampolgáraik hozzájárulnak a gazdaság helyrebillentéséhez, remélték, hogy a megkeresett tőkéjük beáramlik az országba, számítottak arra, hogy befektetéseik segítik majd a gazdasági fejlődést, mindehhez pedig essen-
ciálisnak látták és feltételezték a vendégmunkások visszatérését Jugoszláviába. A kurrens gazdasági- és társadalomtudományi elemzések szerint ezek a spekulációk többnyire nem realizálódtak,⁵⁷ a munkaerő-export nem jelentett kiutat az országban uralkodó gazdasági problémákra. A gazdaságtörvénykezési spekuláció ebben a viszonylatban összefüggésbe hozható a fogadás típusú szerencsejáték logikájával, melyben a gamblinget a gazdaság folyamatos növekedésében való hit vezérli, hiszen a vezetés a vendégmunkások jövőbeli pénzügyi viselkedéseire, döntéseire és vagyonszerzésének mennyiségeire vonatkozó várakozásait kalkulálta bele a gazdasági reformok törvényeibe, a gazdasági rendszer átalakítását ebben a tekintetben a

⁵⁷ Vinski, 1972, p. 117–130.

jövőidejűség bizalma jellemezte. A hivatalos eljárásrend a pénzügyi spekulációit, valamint az ökonomiai fellendülést a vendégmunkások ígérettevéséhez is kötötte, mely illokúciós aktusként a vezetés számára biztosítéka volt annak, hogy a jugoszláv gaszarbeiterek (és így tőkéjük, új szak- és nyelvtudásuk) visszaáramlik a gazdaságba. A versben a szerencsejáték-szerű befektetés képze az alábbi szöveghely vonatkozásban nyerhet értelmezési perspektívát: „én megszokni / tőkés munkafegyelem / lenni két szabad napom / az elbocsátás réme / ülni futószalagon / ő lenni profitom / én szerezni óriás vagyon / élet lóversenyen kukkertokkal / vágni engem nyakon”. A gazdasági emigráns kizsákmányolt helyzetét érzékíti meg a szövegrész, melyben ‘az elbocsátás réme’ tételeződik groteszk, ironizáló módon – profitként. Ebben a vonatkozásban az ‘óriási vagyon’ egyrészt értelmezhető a pénzügyi felhalmozás jelentéskörében, másrészt relevánsnak tűnik az az olvasat is, miszerint az ‘óriás vagyon’ az ‘elbocsátás réme’ profitra vonatkozik és utal vissza, így az ‘én’ ebben a groteszk minőségben értelmezve az ‘elbocsátás rémét’ halmozta fel, és abból gazdagodott meg. A gambling jelentésköre az ‘élet lóversenyen kukkertokkal’ sorral bontakozik igazán ki, amely a fogadás képzeit eleveníti meg, valamint azt a helyzetet, amelyben a házardjáték pénzügyi befektetésének alapja nem tárgyi, vagy szerencséhez köthető kockázatokon múlik, hanem élőlények fizikai (munka)erő teljesítőképességén. Az ‘élet’ a versben permanensen hatalmát gyakorolja az ‘én’-en, az idézett részletben ‘kukkertokkal’ vágja nyakon, vagyis a lóverseny-jelenetet megidéző helyzetben a fogadós szerepköréhez kapcsolódó tárgy, és egyúttal az eszköz birtoklása a megfigyelő hatalmi pozícióját jelöli ki, akivel szemben a megfigyelt kiszolgáltatottabb helyzetben van. Az ‘élet’ hatalmi fölényhelyzetét az ‘én’-hez viszonyítva gazdasági jelentésekben is megfigyelhetjük a versben: „élet nercbundákban jönni / vágni engem nyakon”; „élet honorárisan jönni / vágni engem nyakon”. A gazdasági spekuláció értelmezési körébe bevonható maga a nyelv is, mint beruházás tárgya, amely a munkához, így tőkegyarapításhoz szükséges termelőeszközként tárgyasul. Az objektivizált nyelv gesztustervezetét más szöveghelyek is erősítik (a vers nyelv tárgyasításának vonatkozásairól több elemző

értekezik⁵⁸), különösen a verskezdet: „én lenni / én nem tudni magyar / élni külföldi élet / pénz nyelv zászló / himnusz bélyeg”, ahol a vendégmunkás „cseretárgyai”, váltó-instrumentumai sorakozódnak fel. A poétikai beszédmód nyelvi redukciós módozatai a termelő-eszközként értett nyelv értelem-összefüggésében a gazdasági hasznosság logikájával is magyarázható, a nyelvi elemek legszükségsszerűbbre való lebontásának szerkezete a haszonelvűség optimalizációjaként, a kapitalista gazdasági logika fokmérőjeként való megközelítése is megnyithat olvasati jelentésszinteket. A gaszarbeiter a szocialista Jugoszlávia, és a kapitalista fogadó-országok kalkulációjában is tárgyasult szubjektum, mint munkaerő-felesleg, vagy munkaerő-szükséglet objektivizálódik, a gazdasági rendszerek számításainak redukciója: „én madár / én különféle vad / különféle tárgy”, ebben a megvilágításban a versnyelv ezt is tükrözteti vissza.

A fentiekben taglalt értelmezési javaslatok összegzéseképp elmondható, hogy a *Kormányeltörésben* a gazdasági jelenségek tematizálásán túl, versnyelvében is tartalmazza azokat az ökonomiai fejleményeket és mozzanatokat, amelyeket reprezentál. Disszertációm-ban a Kormányeltörésben további gazdasági olvasatainak vizsgálatára vállalkozom, szemléltetésül a vers gazdaságideológiai szerzők felsorakoztatásának kontextusaiban (pl. Marx, Lukács, Lenin), valamint a további ökonomiai vonatkozások nyelvi-olvasásstratégiai összefüggéseiben (pl. „elosztás elkobzás / államosítás csőd / belső piac(lélek) / ledolgozás lockout”).

7. „Kleptomániása a semminek” – a vendégmunkáslét szegmensei a prózában (Tolnai Ottó: *Briliáns*)

A vendégmunkás tematika Tolnai Ottó lírai- valamint prózai szövegeiben is megjelenik, különösen a kutatásban vizsgált időszakban megjelent textusaiban került az írói érdeklődésének fókuszába. A következőkben Tolnai *Briliáns* című novellájával foglalkozom, azt vizsgálom, hogy a szöveg miként mutatja be a vendégmunkáslét társadalmi-gazdaság élethelyzetét, milyen

szerepet játszanak ebben a gazdasági jelentések és narratívák, milyen ökonomiai viszonyok jelölik ki a cselekmény és a szereplők viselkedéseinek, magatartásainak alakulását, valamint, hogy az értékhez kapcsolt szimbolikus és szemantikai vonzatok hogyan formálják és alakítják a szövegvilágot.

Tolnai Ottó *Briliáns* című novellája 1987-ben, a *Prózák* könyvében jelent meg. A szöveget több kritika is méltatta,⁵⁹ az elbeszélés-válogatás fontos témája a kíváncsiorlás, ahogy Thomka Beáta írja: „a szülőföldi-idill destruálása annak az exodusnak a perspektívájából, melyet a vendégmunkás-kirajzás hozott magával”⁶⁰. A Briliáns novella egy vajdasági vendégmunkásról szól, aki több évet töltött Németországban idénymunkákat vállalva. A Briliánsban első személyű, monologikus narráció érvényesül, a bácskai asszony vallomások élet-történetének elbeszélését erőteljes önreflexivitás jellemzi. A történet elbeszélője „kint Németben”⁶¹ leginkább spárgaföldeken dolgozott, nehéz munkakörülmények között, amit egyedül csak a vajdasági vendégmunkások hajlandók elvállalni: „Ezt nem vállalják se az olaszok, se a törökök. A világon még csak egyedül a bácskaiak hajlandók spárgázni. Nem tudom, miért. A diák erre egyszer azt felelte, azért, mert ott a legtöbb öngyilkossági hajlamú ember a világon.”⁶² A spárgázás ással járó munkafolyamat, a földbuckákba bele kell nyúlni, „a spárgánál lefelé kell fújni, kaparni”,⁶³ a bácskai asszony könyörtelen szorgalommal és munkabírással végzi az ássat, ezt több helyen a környezete is megjegyzi: „Úgy ásol, mint a pocokos kutya, mondták a spárgás asszonyok. Tényleg, az első években úgy éreztem, ujjaimmal át bírnám döfni a földet. A földgolyót, mondaná a diák.”⁶⁴; „A Sára mondogatta, úgy döfök, mint az a karatés, aki éles tenyerével beüt, beszúr egészen a bika szívéig.”⁶⁵

A szöveg több helyén bizarr jelenések, furcsa szereplők, látomásszerű mozaikok bontakoznak ki: a munkások mellett a spárgaföldön mindennap első-tál egy törpe, akiről azt mondják, tönkrement a cirkusza,

⁵⁹ Szajbély, 2003, p. 60–70.; Csuha István, 2000, p. 746–750.

⁶⁰ Thomka, 1994, p. 99.

⁶¹ Tolnai, 1987, p. 171.

⁶² Uo., 173.

⁶³ Uo., 173.

⁶⁴ Uo., 183.

⁶⁵ Uo., 183.

⁵⁸ Lásd. Kulcsár-Szabó, 2006.; Orcsik, 2012.

az elbeszélő gyerekkori visszaemlékezései szerint, apja öngyilkossága, anyja emigrálása után egyedül marad egy nagy tanyán, ahol állatok veszik körül, egy kutya, egy kecske és egy háromlábú macska. A *Briliánsban* (ahogy a prózakötet többi szövegében is) a fikciós és valós elemek keverése, összekuszálása, egymásba ejtése miatt az olvasás során leggyakrabban eldönthetetlen-ségek, szublimációk, állandó változások, jelentésalakulások mezejében mozgunk. Thomka Beáta a következőképp ír Tolnai-monográfiájában a *Prózák könyvéről*: „megszűnik a fiktív/valós közötti határvonal, s a történetek, alakok minden akadály nélkül sétálnak egyik birodalomból a másikba. Tolnai prózája ritka invencióval egyesíti a szociografikus, tapasztalati alapozást a megfoghatatlan dimenzióval, s ezért jellemzi az empirikus fantasztikum.”⁶⁶ Az elbizonytalanítás plasztikussá, homályossá teszi a realitás és fantáziaképek viszonyát, a síkok nem különíthetőek el átlátható, rendezett szerkesztési elvek mentén, az egyik kicsit belelóg a másikba, és viszont. „Édesapám mondta egyszer a szomszédnak, akkor, amikor megkérdezte tőle, miért nem tart méheket, hisz ott az akácok egy köpésre: én darázspárti vagyok. A méheknél túl nagy a rend, sok a formáság, a szabály, túl szigorú a rezsim, túl sok a munkás, a rab-szolga. Az én kasaim ezek a kis formátlan, keserű papírpogácsák, mondta. Nézzé, milyen karcsúak!”⁶⁷ A szürreális részek több szöveghelyen az állatokkal való szoros kapcsolódásban bontakoznak ki, a galambok szárnytapssal várják („Meg az a tömérdék fehér galamb maradt velem a korhadat dúcban. Mindig megtapsoltak, ha az udvarba léptem.”⁶⁸), a „formátlan, keserű” darázsfészkeket pedig az elbeszélő a zsebébe rejti, és magával hordozza: „Meg a darazsakat. A külön-külön rezgő porszemeket. [...] Mindig tele volt a köténytsebem csörgő darázsfészkekkel.”⁶⁹ A porszemek, ahogyan a darazsak, szétszóródnak, sosem gyűjthetők egybe, nem homogenizálható közösséget alkotnak, „rezegnek”, mozognak, peregnak, csörögnek, hasonlíthatóan az elbeszélés nyelvi szerkezetéhez, a fantasztikum és realitás transzformációi nem lehatárolhatóak, a tényszerű eseményekbe eleven képzettársítások vegyülnek, a szférák átjárhatósága rámutat az irodalmi nyelv

⁶⁶ Thomka, 2009, p. 99.

⁶⁷ Tolnai, 1987, 176.

⁶⁸ Uo., 176.

⁶⁹ Uo., 176.

fikciós-reális ellentétpárjainak a hagyományos gondolkodás szerinti szélsőséges elkülönítésére, és arra, hogy a tiszta, idealizált, teljességre törekvő nyelvi alkotások szükségszerűen töréspontokat – porszemeket, apóriákat – is tartalmaznak. Tolnai esetében ez a műfajiságot is érinti, ahogy Radnóti Zsuzsa írja: „nála sokszor átjárhatóvá válnak, elmozdulnak, elmosódnak a műfaji határok; „próza írók, de inkább a vers és a próza közti műfajban érzem otthon magam” – mondta az egyik interjúban, s darabjai is mintha a próza, a líra, az esszé és a dráma köztes műfajában éreznék jól magukat: a se itt, se ott határ-tartományaiiban. (A *Bayer-aszpirin* valamint az ebben a kötetben nem szereplő *Izéke homokozója*, *avagy a mamuttemető* és a *Briliáns* is ilyen köztes állapotú szövegeknek tekinthetők.)”⁷⁰

A szociografikus és tapasztalati mozzanat, ahogy azt Thomka Beáta megjegyzi monográfiájában, lényeges elem a *Prózák könyve* vonatkozásában, és a *Briliáns* szöveg kapcsán is. Az elbeszélés-gyűjtemény egyik ciklusának címe *Gastarbeiter story*, amely három prózai szövegből áll, *A ruhaszárító kötél*, a *Gastarbeiter story*, valamint a *Briliáns* textusokból. A szövegek mindegyike a vendégmunkásságot tematizálja, a kötet 1987-ben jelent meg, azonban a benne közölt prózák többsége az 1960-as, 1970-es években íródott, a gastarbeiter perspektívája új, szociografikus vonzatú narratív látószöveget adott Tolnainak, ahogy az idézett monográfia is megjegyzi: „olyasmit kezdett észlelni saját árnyalódó Vajdaság-térképén, amit benti perspektívából addig nem.”⁷¹ A ciklus szövegei tematikusan megjelenítik a vendégmunkások egzisztenciális helyzetét, élet- és munkakörülményeit: „Most itt lakom ebben az omladozó házban. Olyan, mintha sárga, szutykos kártyákból építették volna. Ha erősen fúj a szél, hullámanak a falai. Fenn egy olasz család lakik. Az olasz nem dolgozik. Egész nap énekel. Az asszony dolgozik. Vécé csak fenn van.”⁷² A vendégmunkásság, a kezdetekben sikeres élet-útként tűnt fel, amely a pénzügyi, egzisztenciális szempontok szerint üdvözlési, boldogulási vagy érvényesülési modellként tételeződött, de ez az ideálkép hamar szertefoszlott, ahogyan egyre keserűbbé vált a „vendégmunkások kenyere”,⁷³ a gastarbeiter munká- és

⁷⁰ Radnóti, 1996, p. 72.

⁷¹ Thomka, 1994, p. 99.

⁷² Tolnai, 1987, p. 177.

⁷³ Szerbhorvát, 2015, p. 132.

életkörülményeit feltárva, a tudósítások, riportok tónusa is megváltozott.⁷⁴ Ahogy Tolnai szereplője megjegyzi a kötet egy másik elbeszélésében: „A lényeg szerintem az, hogy a gazdasági válságot arra használják ki, hogy a legrosszabb helyekre passzoljanak át bennünket. Formálisan persze egyenlők vagyunk a németekkel.”⁷⁵ A kötet gazdasági vonatkozású értelmezése ugyanakkor nem csak a vendégmunkások felől nyújt értelmezési bázist, a *Prózák könyvének* másik, ökonomiai jelentéstartalmak analízise felől megközelíthető ciklusa az *Áruháznovellák*, mely szövegeket a „fogyasztói társadalom prózamodelljének”⁷⁶ kialakítása szervezi. Ahogy a korábbiakban szó volt róla, a reform-éveket a piacorientált gazdasági átszervezés jellemezte, a jugoszláv gazdaságpolitika mindinkább a fogyasztásra orientálódott, ennek szimbolikus helyszínei az áruházak, mint a modern kori szentélyek (Walter Benjamin-i szókapcsolattal az „árutőke templomai”) Tolnai prózakötetének is jelentős darabjait képezi a kapitalista gazdasági képzeteket reprezentáló szöveg-ciklus. A benne foglalt textusok az áruházak „metafizikáját”⁷⁷ tematizálják, a tárgyak bódulatának hatásaival és az üzletközpontokban megjelenő tömegek mozzanataival kapcsolatban. A szövegek műfaji érdekessége, hogy a ciklus darabjait Tolnai a *Magyar Szó* felkérésére írta, ahogy Thomka Beáta megjegyzi az *Áruháznovellák* kapcsán: „annak idején elsőként Amerikában éppen az újságok, magazinok szükségletei hatottak nemcsak az elbeszélések sűrítődésére, hanem új kisformák, a mai minimalizmus előzményeit jelentő vignetták, rövidtörténetek, sztorik, képek, krokik megjelenésére és elszaporodására.”⁷⁸ Az *Áruháznovellák* több szöveghelye öninterpretációs gesztussal utal az áruházak metaforikus tapasztalatrendszerére és a szövegszerkezet viszonyára: „Mondtam, te emelted vidéki áruházunkat irodalmunk egyik fontos metaforájává, te vagy az igazi szakértője, specialistája, én már csak a te novelláid hatására kerültem, szoktam oda, én valójában egyik áruháznovellád hőse vagyok csupán, ahogy te szoktad mondani, egy közönséges áruházi patkány.”⁷⁹

⁷⁴ Brunnbauer, 2019, p. 425.

⁷⁵ Tolnai, 1987.

⁷⁶ Thomka, 1994, p. 99.

⁷⁷ Uo., 104.

⁷⁸ Uo., 99.

⁷⁹ Tolnai, 1987.

A ciklus szövegeinek műfajiságát és a gazdasági folyamatoknak, fogalmaknak összevetését jelen dolgozatnak nem célja tárgyalni, ugyanakkor érdekes elemzői perspektívának mutatkozik az *Áruháznovellák* gazdasági irodalomkritikai analízise a disszertáció további szakaszaiban.

A *Briliáns* szöveg, ahogy a fentiekben kifejtésre került, a gastarbeiterek értékvezérelt életútjának döntés- és léthelyzetét tematizálja, amely jelentőségeltjes mozzanat a szövegben, hiszen a *Briliáns* vendégmunkás-elbeszélője folyton visszatér az érték különböző formájához kapcsolható fogalmakhoz, motívumokhoz, melyek többszörösen, több formában visszatérnek a szövegben, ismétlődéseik közötti kapcsolatteremtéssel, előfordulásaik mentén megfigyelt kapcsolódásaikkal a jelentéseik sűrítődnek, rétegződnek. A legerőteljesebb motívumok a fényesség, csillogás, kristály, gyémánt, szikrázás, briliáns szavakhoz kapcsolódnak, és végigfutnak az elbeszélésen, megszólaltatva az értékhez tartozó változatos jelentéstartományokat: „Egy nagy kristály volt a világ. Egy nagy tiszta kristály.”⁸⁰ „A varjak gyémántként csillogtak.”⁸¹ „És ismét csillogni kezdett. Ismét az a kristályszámoly volt.”⁸² „Úgy csillogott az állat szőre, mint a gyémánt.”⁸³ „Azért csillog itt minden. Mint a csont. Mint a briliáns.”⁸⁴ „Ha nem kezd el bökösni a kecske, én is gyémánttá fagyok ott a havon.”⁸⁵ A vendégmunkásság, gastarbeiterség önmagában is értékvezérelt, célulvű életformaként tűnik fel, a spárgaföldeken dolgozó munkások „egy kis potya pénz, egy kis expressz valuta”⁸⁶ fejében vállalják az embertelen, kizsákmányoló munkakörülményeket. A fogyasztás megjelenítése a vásárlási piac pseudo-szabadságának vetületében is megmutatkozik a szövegben: „Ha szombatunként megkaptuk a pénzünket (5 DM óránként), a diák mindig azt mondta, no lám, szabaddá tett benneteket a munka, szabaddá áruházai számára.”⁸⁷

⁸⁰ Tolnai, 1987, p. 178.

⁸¹ Uo., 178.

⁸² Uo., 174.

⁸³ Uo., 175.

⁸⁴ Uo., 193.

⁸⁵ Uo., 181.

⁸⁶ Uo., 184.

⁸⁷ Uo., 190.

A *Briliáns* elbeszélésben a spárgaföldet, ahol a bácskai asszonyok dolgoznak, alulról vakondok fúrják keresztül-kasul, amelyhez a szöveg jelentőségteljes motívum-tárgya, a vakondbriliáns kapcsolódik. Az elbeszélő munka közben figyel a vakondokra, a „gyémánt-bundás” állatokra és a vakondfúrásokra. A vakond mozgása, fúrása következtében fellazul a spárgaföldek szabályszerűsége, rendezettsége, rögzítettsége, az állat deterritorizálja a munkaterületet: „Csak levegőt enged a buckákba. És meglilul az anyag.”⁸⁸ A német gazda igyekszik megállítani az állat felforgató mozgását, és kizárólagos hatalmat gyakorolni a területe felett: „A gazda állandóan vakondra vadászott. A kezdő spárgás azt hiszi, őt vadássza bonyolult, németesen precíz csapdáival, s könnyen beleőrülhet. Valójában őt is vadássza. És mégis, ettől függetlenül, hála éppen a gyémántbundás állatkának [...], túl lehet élni, valahogy túl lehet élni.”⁸⁹ Az elbeszélő számára a vakond, és minden hozzá kapcsolódó attribútum felszabadító erővel bír, kiutat jelent, új, váratlan lehetőséget a szigorúan ellenőrzött, vezényszavakkal⁹⁰ terhelt, könyörtelen munkakörülményekből. Az átrendeződések, új kapcsolódások a szövegben akkor indulnak igazán mozgásba, amikor az elbeszélő megvizsgálja a vakond ürülékét:

„Megvizsgáltam. És tényleg világított! Olyan volt, mint a drágakő. A vakond ürüléke olyan, mint a drágakő. Mint a briliáns. Ürüléke *briliáns*. [...]

Ürüléke *briliáns*.

Gyorsan becsomagoltam. Selyempapirosba.”⁹¹

A vakondbriliáns szövegbeli mozgása transzverzális törekvés, ami a hagyományos jelentésstruktúrák határait felbomlasztja, deterritorizálja a fennálló rendet, elsődlegesen az értékhez társított, rögzült jelentéseket. A *Briliáns* elbeszélésben jelentősnek mutatkozik, hogy nem a narratív történetelbeszélés a szöveg elsődleges eleme, hanem a jelentések mozgásának, transzformációjának plasztikus megformálása. Ennek a szövegrészletnek az értelmezéséhez bevonhatók Deleuze és

Guattari nagyhatású, a kisebbségi irodalom mindenkor képviselőjéről, Franz Kafka szövegeiről írott elképzelései is, melyben azt írják: „[Kafka] szándékosan megöl minden metaforát, minden szimbolizmust, minden jelentést csakúgy, mint minden kijelölést. A metamorfózis a metafora ellentéte.”⁹² A Tolnai szövegből idézett részletben figyelemmel lehetünk arra, ahogyan a metaforából metamorfózis lesz, az első megfogalmazásban a hasonlítás, a drágakővel való összevetettség relációs értelmében fogalmazódik meg az értéktárgy, a gyémánthoz kapcsolt hagyományos értékjelentések kényszerének logikája azonban a metamorfózisban felbomlik, a vakondürülék átlényegül vakondbriliánssá. A vendégmunkáslét gazdasági, egzisztenciális kontextusait a szöveg, ahogyan a korábbi idézetek mutatják, több helyen is tematizálja. A vakondbriliáns értékke transzformálódása a gazdaság, a piac rögzült fogalmait, a kereskedelmi forgalom bizalmi egyezményeit – pénz, gyémánt, arany – bomlasztja szét. A pénzeszközök maguk is imagináriusak ugyan, de nemzetközi, intézményesített egységesítés kezekedik az értékükről, és működési mechanizmusukból minden zavaró, oda nem illő másságot, „szélhámoságot” – hamisított papírpénz, hamis gyémánt – kiküszöböli a globális rendszer fenntartása érdekében. Az elbeszélésben a vakondbriliáns metamorfózisa ezeket a mélyen rögzült társadalmi értékjelentéseket, a pénzhez kapcsolódó és objektívnak ható, a gazdaság fikcióiba vetett hitet, kiszolgáltatottságot forgatja ki. Az intézményesített forgalmi értékek mögött a tömeglélektani vélelem mellett a szigorúan őrzött állami fedezetek és biztosítékok vagy a bankok trezorjai állnak. A vakondbriliánsnak nincs mögötte, rögzült identitása, a teljes anarchikus létet (az illegalitást) testesíti meg. A szöveg elbeszélője a vakondbriliáns átlényegülése után felhalmozásba kezd, gondos tervek mentén gyűjteni, raktározni kezdi a vakondürülékét: „És elkezdtem gyűjteni. A vakondbriliánst. Azt hiszem, ha nem kezdtem volna el gyűjteni a vakondbriliánst, megőrültem volna.”⁹³ „Telegyömösöltem a zsebeimet narancsselyemmel, és ha vakondbriliánsra bukkantam, villámgyorsan becsomagoltam, kebelembe rejtettem. Egy egész retikül

vakondbriliánssal érkeztem haza utoljára is.”⁹⁴ „Lehet, hogy majd ezekbe a dobozokba fogom szétszortírozni a vakondbriliánst.”⁹⁵ „Egy nagy bőrönd selyempapirost hoztam. [...] Meg egy retikül vakondbriliánst.”⁹⁶

A papírpénz arra hivatott, hogy közvetlenül képviselje a materiális világ értéktárgyait, az árucikkeket, ekképpen pedig, a nyelvhez hasonló tulajdonságokkal bír, közvetítő, szimbolikus funkcióval. A novellabéli vakondbriliáns egy új értékközvetítő tárgy teremtésével hasonló attribútumokat visel magán, célja, hogy áthidalja a fikció és valóság határát, az értékeket reprezentáló képzelte létmódot megfeleltesse a reális világ vagyon- és értéktárgyainak, egy groteszk (és komikus) közvetítőeszközzel, a vakond ürülékével. A pénz, egzisztenciális javak hajszolásának ábrázolásában jellemzően implicit igazságok rögzülnek, melyben a pénzügyi rendszer „láthatatlan” (olvashatatlan) működése hagyományosan elfogadott, normatív jegyeket, hiedelmeket tartalmaz. A jobb élet reményében családját, hazáját elhagyó vendégmunkás érzelmi kudarca, kapcsolati bukásai másodlagosnak mutatkoznak az egzisztenciális biztonság reményében tett törekvéseihez képest. A *Briliáns* elbeszélés az értéktárgy groteszk felcserélésével, a pénzhez kapcsolt fikciós jelentéshálók felbomlasztásával, deterritorializációjával rámutat arra is, amit a pénz *tesz*, a felhalmozás, gyűjtés általi értéktöbblet elérésének manipulatív, fenyegető, sóvárgást gerjesztő láthatatlan vezényszavain keresztül. „Hallom, ahogy mondják, tele van arannyal. Briliánssal. Nyugaton dolgozott egész életében.”⁹⁷ A hagyatékot érintő mohó, kapzsi családi vagyon körüli viszálykodás is megjelenik az elbeszélésben: „Mondtam rokonaimnak, hoztam jócskán briliánst is. [...] Hadd keressék, ha meghalok. Hadd keressék a szarevők!”⁹⁸ Az elbeszélés ugyanakkor színre viszi a pénzügyek, értékkapcsolások bizonytalan működését, feltárulkozik annak megkérdőjelezhetősége, a mindenhatóságába vetett bizalom spekuláns volta: „Vagy valóban briliáns, igazi briliáns a szentjánosbogárral élő vakond ürüléke? Nem tudom. El kellene vinni az ékszerészhez felbecsültetni őket...”⁹⁹

⁹⁴ Uo., 188.

⁹⁵ Uo., 189.

⁹⁶ Uo., 192.

⁹⁷ Uo., 195.

⁹⁸ Uo., 188.

⁹⁹ Uo., 188.

Az elbeszélés záró szakaszaiban fantasztikum és realitás teljesen összeecsúszik, az elbeszélő egy kamrába költözik be, amit telegyömösöl vakondbriliánssal, dobozokkal, sztirpororral, azonban nem eldönthető a cselekmény valódi zárata: „Lehet, hogy már nincs is a kamra, csak ez a doboz van.”¹⁰⁰ A Briliáns elbeszélője a cselekmény végén elveszti a helyét, az értékek felhalmozása kiszorítja őt saját otthonából, mintha egy ablaktalan, földalatti zugban lenne, a külső világ hangjai homályosan szűrődnek át kamrája falán:

„Már semmit sem lehet begyömösözni ide. Szépen befalaztam magam. Befalazta magát, hallom, az ablak alatt. Nem látok ki, fény sem szűrődik be, de a hangokat még hallom. [...] Nem eszik, mondják, csak azt, amit az üres dobozokban, a selyempapiros között talál. Üres aszpirines dobozokkal gyógyítja magát. Kleptomániása a semminek [...]. Már nem bírok felállni. Többé már nem. Ma reggel beszorítottam az utolsó kartondarabot is. Most már csak helyben járhatok. Bal, jobb...”

Már helyben sem. Nincs hely.”¹⁰¹

A záróképben a vizsgálódás szempontjából jelentőségteljes mozzanatok összeolvadása történik meg: az elbeszélő monomániásan felhalmozott „üres” értéktárgyai (üres aszpirines dobozok, tartalom nélküli selyempapírok) kiszorítják őt házából, a „kincsek” utáni megállíthatatlan vágyódása és gyűjtögetési kényszere otthontalanná tették őt, tulajdontárgyai vették birtokába életterét. A vendégmunkás meggazdagodásának visszásságai, otthonvesztése ebben a groteszk jelenetben esszenciálisan rögzül, melyben az elbeszélő által felhalmozott, gazdasági-egzisztenciális, valamint lelki-érzelmi szempontból is hasznavehetetlen értéktárgyak halmain veszt el teljesen kapcsolatát a valósággal – a kinti hangokat hallja csupán. Az összegyűjtött szigetelőanyagok tompítják észlelését, a külső világtól mindinkább elzárják őt, a többi emberhez való kapcsolódásának lehetősége szinte teljesen lehetetlenné válik – absztraktabb vonatkozásban a szigetelőanyag

⁸⁸ Uo., 187.

⁸⁹ Uo., 187.

⁹⁰ „És szinte vezényszóra mozdulnak. Sosem is hangzik el vezényszó. És mégis állandóan ott visszahangzik. A német vezényszó.” Uo., p. 173.

⁹¹ Uo., 187.

⁹² Deleuze és Guattari, 2009, p. 45.

⁹³ Tolnai, 1987, 188.

¹⁰⁰ Uo., 191.

¹⁰¹ Uo., 194.

értelmezhető a tulajdonképpeni papírgazdaság szimbólumaként is (az elbeszélő papír- és kartondobozokat halmoz fel), mely által láthatóvá válik az ökonómia forgalmi értékeinek és társadalmi-gazdasági körforrásának szerkezeti működése, valamint valóságos és fiktív természetének kereszteződése, összemosódása és szétcsúszása. Az elbeszélés cselekményét, valamint a benne tematizált értékmozgást együtt tekintve megállapítható, hogy a Briliáns gazdasági vonatkozásai tükrözik a jelentéstaniakat: mindkettő vonatkozásában az értékes-értéktelen, képzelt-valós különbsége, viszonya kerül előtérbe.

Tolnai vendégmunkás-szerepválasztása a teljes életmű felől nézve nem szokatlan, szövegeiben gyakran szólalnak meg „elesett, marginalizált figurák, esendő peremvidéki, dadogó hősök”,¹⁰² akik az irodalmi nyelvben is közvetlenséget biztosítanak a diskurzusnak, az író egy 1972-es interjúbán a vendégmunkások alakváltozásairól a következőképp fogalmaz: „Én csak a kisiparosi réteg metamorfózisát ismerem egy kissé közelebbről. Az ő soraikból kerültek és kerülnek ki a foglalkozást cserélő, a külföldön dolgozó munkások, és a se-egzisztenciák legnagyobb hányada. Egyszerűen egy rétegnek el kellett szarusodnia, át kellett alakulnia. Később, mint mondtam, ismét kialakult, kialakul egy világ, kisiparosaival, szakadékaival, idilljeivel, de ezt az idillt én már nem tudom belülről érzékelni...”¹⁰³

8. Összegzés

Jelen dolgozat célja a jugoszláv gazdasági reformok kontextusérzékeny bemutatása, valamint hatásainak összevetése azon irodalmi reprezentációkkal, melyek a vendégmunkásságot, mint a korszak jellemző gazdasági jelenségét tematizálják, illetve a gastarbeiter-tapasztalatokat lírai- és prózai szövegekben ütköztetik. A vendégmunkáslétet tárgyál választó irodalmi alkotások nem csak témájukban, de nyelvi, nyelvszemléleti megfontolásaikban is tükröznek ökonómiai folyamatokat: a gastarbeiterek bizonytalan helyzetét, pénzügyi érdekek által vezérelt döntéseinek, sors történeteiknek viszontagságait, a finansziális–morális–kulturális–nyelvi értékekhez kapcsolódó összetett viszonyrendszerét és váltakozó jelentéstanát. A prózai- valamint a lírai szövegek jellemzője az ironikus, groteszk tónusok váltakoztatása a szubjektumot szétromboló, önmegsemmisítő gastarbeiter-léthelyzetek tragikus nyelvi- és lelki hozadékaival, következményeivel. Sem Tolnai vendégmunkás-elbeszélője, sem Domonkos gastarbeiter lírai megszólalója számára nem lehetséges feloldozás, felszabadulás, a vagyonért, jobb élet reményében önmagukat áruba bocsátó szereplők otthontalanokká válva a vendég-lét foglyai maradtak, tévelyegnek „Mint vasmacska nélkül gálya az tengerben”.¹⁰⁴

¹⁰² Thomka Beáta, é. n. „Egy Tolnai-metafora visszavezetése” [zetna.org](http://www.zetna.org/zek/folyoiratok/105/thomka.html) <http://www.zetna.org/zek/folyoiratok/105/thomka.html> Letöltés ideje: 2023. 04. 10.

¹⁰³ Tolnai Ottóval 1972-ben készített interjút idézi Thomka Beáta, 1994, p. 99.

¹⁰⁴ Balassi Bálint. „*Kilencedik. Kit az szeretőjével való haragjában szerzett*” <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Verstar-verstar-otvenkoltooszes-verse-2/balassi-balint-ADB/versek-AE0/kilencedik-B48/> Letöltés ideje: 2023. 04. 10.

Irodalom

- Balassi Bálint, *Kilencedik. „Kit az szeretőjével való haragjában szerzett”* <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Verstar-verstar-otven-kolto-oszes-verse-2/balassi-balint-ADB/versek-AE0/kilencedik-B48/> Letöltés ideje: 2023. 04. 10.
- Bosnyák István (1967). ...és most mit? (Reflexiók a szocialista munkanélküliségről). *Új Symposion*, 3 (23), pp. 25–27.
- Bosnyák István (1965). „bevezető” helyett: „utószó” gyanánt, *Új Symposion*, 1 (1), p. 31.
- Bosnyák István (1975). Szélgjegyzetek egy költő-újságíró újságíró költészetről, *Új Symposion*, 11 (117–118), pp. 44–48.
- Csuhai István (2000). „Vagy hát valamiképpen mégis.” Tolnai Ottó két elbeszéléséről, *Jelenkor*, 43 (7–8), pp. 746–750.
- Deleuze, Gilles és Guattari, Felix (2009). *Kafka. A kisebbségi irodalomért*. Budapest: Quadmon Kiadó, Budapest. (ford. Karácsonyi Judit)
- Domonkos István (1971). *Áthúzott versek*. Újvidék: Forum Kiadó.
- Domonkos István (1968). *Kitörmött madár*. Újvidék: Forum Kiadó.
- Domonkos István (1964). Kontrapunkt (variációk barátom 1963. évi ars poeticájára). In Bányai János, Bosnyák István (szerk.), *Kontrapunkt (Symposion 61–63)*. Újvidék: Forum Kiadó.
- Domonkos István (1998). Kormányeltörésben. *Válogatott versek*. Budapest: Ister.
- Domonkos István (1986). *Önarckép novellával*. Újvidék: Forum Kiadó.
- Domonkos István (1974). *Redőny*. Újvidék: Forum Kiadó.
- Ivanović, Vladimir (2012). *Geburtstag pišeš normalno. Jugoslovenski gastarbajteri u SR Nemačkoj i Austriji u 1965–1973*. Beograd: Institut za savremenu istoriju.
- Antoničević, Dragana (2011). Gastarbajter kao liminalno biće - konceptualizacija kulturnog identiteta. *Etnoantropološki problemi*, 6 (4), pp. 1013–1033.
- Trumbetaš, Dragutin (2009–2013). *Pušači i nepušači. Knjiga prva – peta*. Zagreb: Velika Gorica.
- Domonkos, István (1970). *Prevodi Trajanja*. Novi Sad: Tribina mladih.
- Vinski, Ivo (1972). *Ljudski kapital i neto produkt savremene jugoslovenske emigracije*, *Ekonomski pregled*, 23 (3–4), pp. 117–130.

- Juhász József (1999). *Volt egyszer egy Jugoszlávia*. Budapest: Aula.
- Kulcsár-Szabó Zoltán (2006). Költőietlenség, versszerűtlenség, nyelvtelenség, *Tiszatáj*, 60 (4), pp. 80–92.
- Molvarec, Lana (2017). *Kartografije identiteta*. Zagreb: Meandermedia.
- Lukács György (1965). Taktika és etika. *Új Symposion*, 1 (1), pp. 1, 4–7.
- Calic, Marie-Janin (2018). *History of Yugoslavia*. West Lafayette: Purdue.
- Popović, Nenad (2008). *Svijet u sjeni*. Zagreb: Pelago.
- Orcsik Roland (2012). Barkácsolni, barkácsolni, barkácsolni. Domonkos István nyelvi kollázsai és montázsai az Új Symposion hagyományainak tükrében. *Kalligram*, 21 (június), pp. 81–88.
- Marković, Predrag (2002). Sećanja na rad u jugoslovenskom socijalizmu – između kritike i mita o zemlji dembeliji. *Godišnjak za društvenu istoriju*, IX (1–3), pp. 51–69.
- Radnóti Zsuzsa (1996). Magánya ítéve. (Tolnai Ottó drámáiról), *Alföld*, 47 (11), pp. 69–72.
- Mihajlović, Steven (1987). Yugoslav Gastarbeiter: The Guest Who Stayed for Dinner Dinner. *Northwestern Journal of International Law & Business*, 8 (1), pp. 181–196.
- Woodward, Susan L. (1995). *Socialist unemployment. The political economy of Yugoslavia, 1945–1990*. Princeton: Princeton University Press.
- Szajbely Mihály (2003). Tézisek Tolnai Ottó (prózaírói) munkásságának alakulástörténetéről, *Tiszatáj*, 57 (10), pp. 60–70.
- Szerbhorvát György (2015). Szenvedés és legitimáció. Vendégmunkásság, bevásárlóturizmus, csempészés a volt Jugoszláviában – adalékok a vajdasági magyarok társadalomtörténetéhez. *Pro Minoritate*, 2015 (4), pp. 123–147.
- Szerbhorvát György (2005). *Vajdasági lakoma – az Új Symposion történetéről*. Pozsony: Kalligram.
- Thomka Beáta (2009). *Déli témák*. Zenta: zEtna.
- Thomka Beáta (é. n.) „Egy Tolnai-metafora visszavezetése” [zetna.org](http://www.zetna.org/zek/folyoiratok/105/thomka.html) <http://www.zetna.org/zek/folyoiratok/105/thomka.html> Letöltés ideje: 2023. 04. 10.
- Thomka Beáta (1994). *Tolnai Ottó*. Pozsony: Kalligram.
- Tolnai Ottó és Domonkos István (1968). *Valóban mi lesz velünk*. Újvidék: Forum.
- Tolnai Ottó (1987). *Prózák könyve*. Újvidék: Forum.

Brunnbauer, Ulf (2016). *Migration and Economic Development in Socialist Yugoslavia*. ostBlog 2016. márc. 17. <https://ostblog.hypotheses.org/728>
Letöltés ideje: 2023. 04. 10.

Ulf Brunnbauer (2019). Yugoslav Gastarbeiter and the Ambivalence of Socialism. Framing Out-Migration as a Social Critique, *Journal of Migration History*, 5 (3), pp. 413–437.

Golubović, Zagorka; Spasić, Ivana és Pavićević, Đorđe (2003). *Politika i svakodnevni život. Srbija 1999–2002*. Beograd: Disput.

Zakinszky Toma Viktória (2022). Vendégmunkások a Magyar Szóban 1963 és 1974 között. *Híd*, 2022 (4), pp. 58–76.

Boris Buden (2016). „the gastarbajters” epic.net 2016. december 4–6. <https://eipcp.net/calendar/1449160854.html>
Letöltés ideje: 2023. 04. 10.

TŐZSÉR ANETT

A hitélet jellemzői Erdélyben

1. Bevezetés

A kulturális értékeknek és a vallásnak fontos szerep jut a nemzeti azonosságtudat építőkövei között (Sz. DÉVAI, 1993, ERŐS, 1996, CSEPELI, 2002, MURÁNYI, 2005, BARNA, 2011, LAMPL 2009, ÖRKÉNY, 2012, PÉTI ET AL., 2021). A tudatosabb, a közösségi azonosságtudatot felvállaló identitás-típusok erős összefüggést mutatnak a kulturális értékeket középpontba állító magatartással, mint ahogy jelentős mértékben együtt járnak a vallásosság elmélyültebb formáival is. Mindez pedig azt jelenti, hogy kisebbségi létben a kulturális javak és a vallásosság ismérvei nem csupán önmagukban való értékek, hanem szervesen beépülnek az identitástudatba, és azzal együtt egy tradicionális értékrend szerkezetébe (CSANÁDY ET AL., 2020, PÉTI ET AL., 2021, SUSOVITS, 2020, TESÁNSZKI, 2021). Egymást erősítő kölcsönös kötődéseik révén meglehetősen szilárd rendszert alkotnak, amelyben az egyes alrendszereknek viszonylag kicsi az önmozgása, s amely inkább csak együttesen képes a változásra (HANS MOL, 1978, GEREBEN, 2001). A korábbi kutatási eredmények és tapasztalatok alapján az látható, hogy a nemzeti és a vallási identitás társadalmi ismérvei az erdélyi (és általában a kisebbségi sorban élő) magyarság körében jelentősen átfedik és ebből adódóan kölcsönösen erősítik egymást (GEREBEN, 2001, KISS, 2021).

Az erdélyi magyarság számára a kisebbségi lét legfontosabb, legstabilabb intézményét az egyházak jelentik: Erdélyben a magyar többségű egyházak a

kisebbségi társadalomszervezés fontos keretei és intézményes szereplői. A magyar nyelvű intézmények léte és érvényessége, a magyar nyelven való vallásgyakorlás erősíti az adott kisebbségi csoport nemzeti identitását (JENKINS, 2005, BODÓ, 2002).

Hogy minél teljesebb képet kapjunk, s összehasonlító vizsgálatra is sor kerülhessen, kiválasztottunk három székelyudvarhelyi plébániát (templomot), melyek mérete, városon belüli elhelyezkedése, vonzáskörzete különböző. Jelen kutatásunkban a templomigazgató és munkatársainak megkérdezésével, 14 strukturált interjúval vizsgáltuk a három templomi közösség vallásgyakorlatát.

A kutatás keretében az alábbi kérdésekre kerestük a választ. Melyek azok a társadalmi csoportok (nem, életkor, foglalkozás, jövedelmi helyzet stb.), amelyek jobban, s melyek azok, amelyek kevésbé vesznek részt a templomi vallásgyakorlatban? Hogyan csoportosítaná a híveket vallásosságuk és vallásgyakorlatuk alapján? Melyek a helyi pasztoráció legfőbb kihívásai? Milyen jógyakorlatokat tudna megnevezni egyházközségében? (Működik-e például lelki segítségnyújtás, mentálhigiénés gyakorlat?)

A székelyudvarhelyi Barátok Templomában a választadók (5 fő) a ferences templom igazgatója, két szerzetese, segédlelkésze és kántora voltak. A Székelyudvarhely–szombatfalvi Szent György Római Katolikus Plébánián a plébános, a két hittanár, a zenetanárnő és a kántor (5 fő) válaszoltak a kérdéseinkre. A székelyudvarhelyi Szent Miklós-hegyi Plébánián a főesperes, két segédlelkész és a titkárságvezető (4 fő) voltak az interjúalanyaink.

2. A hitélet és a nemzettudat összefüggései Erdélyben

Gereben László és Tomka Miklós 1998-ban végzett kutatásuk során vizsgálták a vallásosság és a nemzeti identitás tudat erdélyi állapotát. A teljes erdélyi, illetve az erdélyi magyar felnőtt népességből reprezentatív mintavételi eljárással kiválasztott mintegy 1000+1000 személy megkérdezésével végeztek vizsgálatot, jelentős részt azonos kérdőív segítségével. A két kutató összehangolt munkája lehetővé tette, hogy a vizsgálatok eredményeit összehasonlítsák részint egy Magyarországon készített hasonló, másrészt egy néhány évvel korábbi erdélyi kutatás adataival. A három fajta (erdélyi magyar, erdélyi román és magyarországi) társadalmi környezetből származó felmérési adatbázis tanulságos összehasonlításokat tett lehetővé (GEREBEN és TOMKA, 2001).

A budapesti Kerkai Jenő Egyházzsociológiai Intézet alig néhány hónappal az Erdély egész népességére kiterjedő adatfelvétel után, azt kibővítve – az erdélyi magyar felnőtt népességet reprezentáló 949 fős mintán –, megismételte az előbbi kutatást. A majdnem teljesen azonos időben, azonos területen és azonos kérdésekkel végzett két kutatás összegezhető. A minta megkettőződésével lehetőség nyílt a magyarországi magyar, az erdélyi magyar és az erdélyi román adatok megbízható összehasonlítására.¹ A magyarországi, az erdélyi magyar és az erdélyi román minta összehasonlítása mellett azonban legalább ilyen fontosak a belső összehasonlítások: az erdélyi magyarok és románok, az idősebb és a fiatal nemzedék, katolikusok és protestánsok között stb. (TOMKA, 2001).

A kutatások során a kérdőívet Gereben László és Tomka Miklós készítették el. Tomka kérdései főképpen

a valláshoz, a hithez, az egyházhoz való kapcsolat témakörét vizsgálták. Gereben Ferenc kérdései pedig – megismételve a kilencvenes évek első felében (nyolc közép-európai országban) végzett felméréseinek főbb kérdésfeltevéseit – a nemzeti azonosságtudat különböző alkotóelemeire, a történelmi tudatra és a nemzeti önképre és jövőképre, a nyelvhasználati és a művelődési (olvasási) szokásokra vonatkoztak, és mindezeknek a vallásossággal való kapcsolatát kutatták.

A fenti kutatások során először azt kellett tisztázni, hogy az interjúalany érez-e egyáltalán valamilyen nemzeti nemzetiségi elkötelezettséget, hovatartozástudatot. Az ezt vizsgáló kérdésre a minta 95 százaléka magyarnak, mégpedig kizárólag magyarnak vallotta magát. A fennmaradó 5 százalékot a válasz hiányára vagy a bizonytalanságára (0,6%), az identitáshiányra (0,4%), a kettős magyar–román identitásra (2%), és az egyéb (főleg magyar–német) kötődésre utaló válaszok (2%) töltötték ki. Nagy biztonsággal állítható tehát, hogy a romániai magyar nemzeti kisebbség – az identitás tudat hiányát is „megengedő” kérdésre – döntő többségben tett tanúságot magyar kötődéséről és identitásáról (GEREBEN, 2001).

Ami pedig az egyes kategóriák időbeli változásait illeti, a mostani eredményeiket a kilencvenes évek első felében mért arányszámokkal összehasonlítva valószínűsíthető, hogy az erdélyi magyarság soraiban az utóbbi években valamelyest csökkent az azonosságtudat érzelm-vezéreltsége (bár még így is jelentős részt képvisel az identitás tudat alkotóelemei között), és nőtt a tudatosabb vállaló-cselekvő identitástípus, valamint a kulturális összetartozás-tudat súlya. Közben változatlanul alárendelt szerepet játszott a vérségi kötelék, a leszármazástudat.

A kutatók vizsgálták továbbá az identitás-változatok kapcsolatát a magyarságnak a felmérés helyszínén mért arányával. A 90%-os arány feletti tömbmagyarság sajátos identitásjegyének a büszkeség és általában a pozitív érzelmi hangoltság látszott, míg a szórványvidékek (30%-os arány alatti) magyar lakossága inkább a kisebbségi identitás vállalását, valamint az e vállalásból eredő feladatokat részesítette előnyben. Vagyis a jelek szerint a fokozottan kisebbségi helyzetben – annak negatív következményei mellett – tendenciaszerűen érvényesülnek olyan hatások is, amelyek a nehézségeknek nekifeszülve felerősítik a kisebbségi identitás vállalását.

A kutatók a vizsgálat 75 helyszínét földrajzi régiókba csoportosították.² Ezzel összefüggésben megállapítható, hogy ahogyan a magyar identitás tudatnak vannak Kárpát-medencei regionális (magyarországi, erdélyi, felvidéki, kárpátaljai stb.) változatai, úgy az egyes nagyobb régiókon belül is létezhetnek (és Erdélyen belül léteznek) szubregionális variánsok. A Székelyföldön élők tartották legkevésbé egyszerűen beleszületés dolgának, és leginkább büszkeség és más pozitív érzelmek tárgyának magyarságukat, és itt jelentkezett leg erősebben – mint identitás elem – a szülőföld szeretete. Továbbá Székelyföld mutatta az egyik legerősebb elkötelezettséget arra, hogy identitását egyben feladatként értelmezze. Ebben a törekvésben Székelyföld épp a magyarság elszórványosodásáról ismert dél-erdélyi régióval osztozik, utalva arra a korábbi tapasztalatra, amely szerint az erősen kisebbségi helyzetben benne rejlik a fokozott késztetés (az asszimiláció mellett) az identitás vállalására is. Ugyanakkor benne rejlik a fásultság és a passzivitás lehetősége is: sehol máshol nem hagyták olyan nagy arányban (16%) válasz nélkül az identitásra vonatkozó kérdést, mint Dél-Erdély településein.

A vizsgálatok szerint a nemzeti ön meghatározás megnyilatkozásaiban nem lebecsülendő szerepet kapott a vallás (GEREBEN, 2001). Már ennek alapján is a vallási és a nemzeti identitás között bizonyos mértékű együtt járás feltételezhető (HANS MOL, 1978). A vallásosság önbesoroló kategóriái erős kapcsolatot mutatnak az identitástípusok milyenségével, és ez elsősorban a nem vallásos emberek nagyobb identitásbeli közösségében és a vallásos világnézetűeknek az átlagosnál pozitívabb érzelmi hangoltságában, még kevésbé a tudatosabb – kulturális és „vallásos” – identitásformák választásában mutatkozik meg. Ez utóbbi jelenség összefüggésben állhat azzal a ténnyel, hogy a vallásos elkötelezettség – ha nem is nagy különbséggel – Erdélyben is elsősorban az alacsonyabb végzettségűekre és az idősebbekre jellemző.

Az imaélet és az istentiszteletek látogatásának vizsgálata is összefügg az előbbi tapasztalatokkal.

² Négy régiót képeztek: Partium-Máramaros (Arad, Bihar, Szatmár és Máramaros megyék); Közép-Erdély (Szilágy, Kolozs, Beszterce-Naszód megyék és Maros megye nagyobbik része); Bánát, Dél-Erdély (Temes, Hunyad, Fehér és Brassó megyék); Székelyföld (Hargita és Kovászna megyék, valamint Maros megye DK-i része).

A templomba soha nem járók és nem imádkozók rétege (Erdélyben nincsenek sokan, a felnőtt magyar népességnek ők mindössze 6-7%-át teszik ki) az identitás kérdésében lényegesen közömbösebb az átlagnál. A rendszeresen imádkozók, de különösen a rendszeres (hetenkénti) templomlátogatók kitűnnek a nemzeti azonosságtudat pozitív beállítódási típusaiban. Vagyis a vallásosságnak azok az esetei, amelyek a szokásosnál (hitben, vallási élményben, vallásgyakorlásban) aktívabb, mélyebb és gazdagabb vallásosságot jelentenek, általában a nemzeti identitás tudatnak is mélyebb, pozitívabb és aktívabb formáival járnak együtt.

Az egyes vallási felekezetek – konkrétan a katolikusok és a reformátusok – nemzeti identitás-arculata erősen hasonló, legfeljebb csak árnyalatnyi vonásokban különbözik. A nemzettudat és vallásosság egymásra utaltságát minden bizonnyal az a tény is fokozza, hogy a többségi nemzet más felekezethez tartozik, mint a kisebbségi magyarság (GEREBEN, 1995, 2001).

2.1. Vallási önazonosság Erdélyben

E fenti kutatások során Tomka Miklós vizsgálta azt is, hogy Erdélyben tényleg olyan erős-e a vallásosság, vagy csak a népszokások élnek-e tovább. Együtt jár-e a hit és a vallásgyakorlat? Van-e a vallásosságnak szerepe, jelentősége az egyén és a társadalom életében? Az erdélyi magyarság úgy ragaszkodik katolikus, református, unitárius vallásához, mint nyelvéhez. Ezzel védi önazonosságát, így különbözteti meg magát a nem magyaroktól. A kutatás során bizonyítást nyert az is, hogy külföldhöz mérve Erdély erősen vallásos és egyházas. De vajon Erdély vallása csupán nemzetvédő mechanizmus? Van-e a külsőségek mögött életet alakító tartalom? – tette fel a kérdést Tomka Miklós (TOMKA, 2001).

A kutatás eredményei egyrészt azt mutatták, hogy a vallás látható, „megfigyelhető” jelenléte Erdélyben általánosabb, mint Magyarországon és Európa legtöbb más országában.

A magunk körül látott vallási tárgyak, jelek, szimbólumok természetesebbé, magától értetődőbbé tudják tenni a vallásosságot. Többek között a hagyományos kultúra felszámolása felelős azért, hogy Magyarországon az otthonokban megritkultak a vallási tárgyak.

¹ A további megállapítások alapját a 18–65 év közötti népesség reprezentatív mintái képezik, amelyek Magyarországon 1063, az erdélyi magyarság vonatkozásában 1053 és Erdély román népessége tekintetében 742 interjút tartalmaznak. A magyar és a román kérdezetteket velük azonos nyelvű kérdezők megfelelő nyelvű kérdőívvel kérdezték. Megjegyzendő, hogy a három népcsoport kormegoszlása némileg eltér. A hazai magyar népesség a leginkább előregedett, az erdélyi magyarság közepesen, az erdélyi románság a legkevésbé. A különböző korstruktúra a 18–65 év közötti korhatárok között is érvényesül. Mivel az adatfelvétel a 65 éves és fiatalabb felnőtteket kérdezte, a három csoport összehasonlítását erre az életkori szakaszra kell korlátozni. Mind a népcsoportonkénti minták, mind annak korcsoportjai olyan jelentős számúak, hogy nem jeleztek esetenként külön a megkérdezettek számát.

Régebben az ágy felett függő Jézus-, vagy Mária-kép vagy feszület vonta magára a figyelmet. Ma a televízió a lakás középpontja. Magyarországon a felnőtt népesség kétharmada emlékezik arra, hogy gyermekkorában a lakásukban volt kereszt vagy szentkép. Ugyanezen emberek kevesebb, mint a fele tart mai otthonában keresztet vagy vallási tárgyú képet. Erdélyben azonban a táj szinte változatlanul hordozza a nemzeti és a vallási hagyományt. A vallás, a tágabb környezethez hasonlóan, a lakásban is meghatározó és kézzel fogható módon jelent meg: a Biblia és az imakönyvek, a vallási tárgyú képek és szövegrészek, a feszületek, a rózsafüzér formájában. Mindezek a tárgyak egyszerre voltak a mindennapoktól el nem váló vallásgyakorlatának eszközei, a kulturális közösség erősítői és az élettér tagolói, díszítőelemei. Erdélyben kisebb mértékben mutatható ki változás e téren. Elmondható az is, hogy Erdélyben a katolikusok lakásaiban gyakrabban (89%), a protestáns otthonokban viszont ritkábban (23%) volt és van vallási tárgy, műalkotás, mint a velük azonos vallásúaknál Magyarországon (68 illetve 30%). A leggyakrabban ellenben az ortodox erdélyi román lakásokban van kereszt, szentkép (92%), Biblia (84%).

A kutatás másik megállapítása szerint a vallásosság gyermekkori megtapasztalása Erdélyben különösen a katolikusok között általánosabb és a fiatalabb nemzedékre is lényegesen nagyobb arányban jellemző, mint Magyarországon.

A vallásosság továbbadása a családok ügye. A gyermekkorban látott hitek és magatartások végigkísérik az embert az életben. Magyarországon a legidősebbek döntő többsége úgy emlékszik, hogy az ő gyermekkorában anyja, apja s persze ő maga is rendszeresen templomba járt. Fiatalabb korcsoportokban egyre kevesebben vannak, akik otthonról kapott vallási emlékekről beszélnek. A gyermekkori vallásos környezet Európa legtöbb országában ritkul. A magyarországi, az erdélyi magyar és az erdélyi román idős korcsoportok gyermekkorukra vonatkozó visszaemlékezései kevésbé különböznek egymástól. Az életkor csökkenésével ellenben nyílik az olló, nő a különbség. Magyarországon a legfiatalabb felnőttek közül egyharmad annyian emlékeznek vallásos gyermekkori környezetre, mint a legidősebbek közül. Erdélyben a csökkenés mértéke kisebb. A gyermekkori vallásgyakorlás arányai pedig az erdélyi magyarság körében a fiatalabb korcsoportok felé haladva kevésbé csökkennek, mint a románság körében.

A kutatás során bizonyítást nyert, hogy a vallásgyakorlat lényegesen nagyobb mértékű Erdélyben, mint Magyarországon. Valamint Erdélyre és Magyarországra is jellemző, hogy a vallásgyakorlók aránya az idősebb korosztályokban nagyobb, mint a fiatalok körében. A generációs különbségek a vallásgyakorlat terén, Magyarországon öltének nagyobb méreteket.

Erdélyben többen tartják fontosnak a vallást a mindennapokban, az emberi viszonyokban, a munkában, mint Magyarországon. Mind az istenhit, mind a vallásgyakorlat fontos minősítője, hogy van-e jelentősége ennek a vallásosságnak a mindennapok gondjainak a kezelésében, és hogy befolyásolja-e a vallásos hit a munkavégzést, az emberi kapcsolatok ápolását, a politikai elköteleződést. Az erdélyi magyarság nagy többsége életének, s alkalmasint nyomorúságának, istenhite segítségével ad értelmet. Az istenhit Erdélyben valamivel erősebbnek látszik a katolikusok, mint a protestánsok körében. Amikor ellenben életkor szerint is vizsgálódtak, kiderült, hogy ez a különbség mindenekelőtt a legidősebb generációt jellemzi s a fiatalok körében eltűnik. A 40 évnél fiatalabb felnőttekre is igaz azonban, hogy többségük Istenben tud értelmet találni életének, nehézségeinek. Az eredmények szerint Erdélyben általánosabb jelenség, mint Magyarországon, hogy a hívő emberek azt tartják: vallásosságuk befolyásolja munkájukat, személyes kapcsolataikat, sőt politikai beállítottságukat is.

A magukat Istenben nem hívőként jellemzők aránya az erdélyi magyarok között 5%, a románok között 3%, a magyarországi népességben ezzel szemben 27%. Erdélyben a korcsoportok között is kicsi a különbség. Az erdélyi magyar népességben az Istenben nem hívők aránya a 40 évnél idősebbek között 4%, az annál fiatalabbak között 6%. A 40 évnél idősebb románok 2%-a, az annál fiatalabbak 4%-a nem hisz Istenben. Magyarországon az Istenben nem hívők aránya a 60 évnél idősebbek csoportjában 5%, a 40-60 évesek között 25%, az annál fiatalabbak között 35%. A magyarországiak háromnegyede (75%), az erdélyi magyarok 84%-a hisz egy olyan Istenben, aki személyesen törődik minden emberrel.

A magyarországi társadalom egy tekintélyes nagyságú csoportját nem-vallásosság jellemzi. A nem-vallásosság a fiatalabb felnőttek körében lényegesen gyakoribb, mint az idősebbek körében. A 40 évnél fiatalabb népességben a határozottan nem-vallásosak aránya

mintegy háromszorosa a vallásukat formálisan, intézményi keretek között gyakorlóknak. Az egyháziasság az életkor csökkenésével Erdélyben is ritkul, de vele szemben jóformán nem létezik erőteljes nem-vallásosság. A mérleg változatlanul és nagymértékben az egyháziasság irányába lendül. A demográfiai változások alapján a belátható jövőben Magyarországon további elvallástalanodás valószínűsíthető. Újabb tényezőkre lenne szükség ahhoz, hogy ez a tendencia megálljon vagy megforduljon. Erdélyben ezzel szemben nincs alap arra, hogy pusztán demográfiai tények alapján rövid távon elvallástalanodást jósoljanak. (Az Európához közelítés és általánosabban a modernizáció azonban hathat ilyen irányba.) Végül pedig az életkor eltérő szerepe a két országban oda vezet, hogy a generációk közötti világnézeti különbségek Erdélyben könnyebben kezelhetőek, mint Magyarországon.

Ahogy a vallásos hit, ugyanúgy a vallásgyakorlat is hozzátartozik a hagyományok és a szokásrend kulturális szövedékéhez. Erdélyben a keresztelest, a templomi esküvő, az egyházi temetés ma is a társadalmi együttélés szokásai és szabályai közé tartozik. Ilyen általános norma Magyarországon legfeljebb egyes vidékeken érvényesül, országosan nem. Magyarországon a népesség egyötöde, főleg a fiatal nemzedék elutasítja, további tíz százalék pedig az érintettek bízta, hogy tart-e ilyen alkalmakkor vallási szertartást. A magyarországi felnőtt népesség egyötöde (21%-a, de a 18–40 évesek 27%-a) nem tartja fontosnak a keresztelest, több, mint egynegyede (29%-a, ezen belül a 18–40 évesek 35%-a) nem tartja szükségesnek a templomi házasságkötést, sőt egyhatoda (17%-a, a 18–40 évesek 18%-a) az egyházi temetést sem. Erdélyben negyedannyian sincsenek, akik az egyházi szertartást nélkülözhetőnek tartják. Megfordítva, ez azt jelenti, hogy Erdélyben a társadalom túlnyomó többsége (92-94%-a) fenntartás nélkül, minden körülmények között fontosnak tartja a keresztelest, a templomi esküvőt, az egyházi temetést. Ez a vélemény Erdélyben nem függ életkortól, generációs hovatartozástól, hanem általános társadalmi norma.

A vallásosság ápolásának és kifejezésének két legfontosabb módja az istentisztelet és az egyéni ima. A rendszeres templomba járás Erdélyben általános gyakorlat. Magyarországon egy kisebbség magatartása. Magyarországon a templomba járók aránya a fiatalabb évjáratokban folyamatosan csökken. Erdélyben a 60 évesek és fiatalabbak korcsoportjaiban a templombajárók

aránya meglehetősen stabil. Hasonló összefüggések mutathatóak ki a magán vallásgyakorlat, az imádkozás adatai alapján. A legalább hetente imádkozók aránya Magyarországon 38%, az erdélyi magyarok körében 70%, az erdélyi románok között 74%. A felekezeti különbségek nem csekélyek. A reformátusok körében ritkább a vallásgyakorlat, mint a katolikusok között. Ám miközben mind a templomba járás, mind a rendszeres imádkozás lassan, de általánosan ritkul, a felekezeti különbségek ezen a téren csökkennek.

Az egyházhoz való viszonyulás általános krízise ellenére az is elmondható, hogy az egyházzal alkotott vélemények mérlege mind Erdélyben, mind Magyarországon pozitív. Erdélyben az egyházat többen tartják lelki támasznak és segítségnek, mint Magyarországon. Az egyházhoz való pozitív viszonyulást támasztja alá továbbá az a megállapítás, mely szerint az erdélyi felnőtt népesség fele szoros kapcsolatot ápol az egyházzal. Az egyháztól való teljes elszakadás itt kivétel számba megy.

Az egyházat mint intézményt korszakunkban számos kritika éri. Sokan gondolják úgy, hogy vallásgyakorlásukhoz nincs szükségük egy közvetítő és szabályozó intézményre. Az egyház szempontjából a hívő emberek egy része is „kívülállóvá” vált. A kutatási eredmények azt mutatták, hogy Erdély egyházasabb, mint Magyarország. Ez abban is megmutatkozik, hogy az emberek milyen szoros kapcsolatot éreznek önmaguk és egyházuk között. Az egyháztól távol állók aránya Magyarországon a társadalom fiatalabb részében magasabb, mint az idősebbek között. Az életkori különbségek Erdélyben az egyháziasság némi csökkenését, Magyarországon az egyháztól távol állók arányának további növekedését valószínűsítik. Egyházához fűződő szoros kapcsolatról beszél az erdélyi románok 65, az erdélyi magyarok 44 és a magyarországi magyarok 24%-a. Az erdélyiek több mind kilenczede (a magyarok 91, a románok 95%-a) tart fenn valamilyen kapcsolatot egyházával. A teljes kapcsolathány, vagy éppen az egyházon kívüliség itt ritkaság. Magyarországon a társadalom alig több mint fele tart fenn egyáltalán kapcsolatot egyházzal. Az emberek több mint egyharmada (38%) azt mondja, hogy nem tagja semmilyen egyháznak. A társadalom egy kisebb része (7%) pedig önmagát valamely egyház tagjának tartja ugyan, de állítása szerint egyházával semmilyen kapcsolata sincs. Erdélyben többen állítják, mint Magyarországon, hogy az egyház lelki támaszt ad, hogy igazságra tanít,

és hogy meg tudja mondani, hogy az ember hogyan lehet ebben az életben boldog; továbbá többen egyetértenek azzal a megállapítással, hogy az egyház szegény és hogy inkább a hívek közössége, mint a papok és püspökök szervezete.

Az 1990-es évek kutatásaival összhangban Kiss Judit napjainkban (2010–2020) elvégzett kutatásai is alátámasztották, hogy a székelyföldiek nagy többsége számára a kereszténység, a vallásos neveltetés, az élet nagyobb eseményeinek, de profán ünnepeinek is vallásos miliőbe helyezése olyan természetes, magától értetődő, mint az, hogy az itt élők nagy része magyar nyelven beszél. Ezt hívják hagyományos, egyházközi vallásosságnak. Ugyanakkor, ahogyan az itteni társadalomban is erőteljesebben érződnek a modernizáció, illetve a posztmodernizáció hullámai, úgy a vallásosságban is megjelennek a hagyományostól eltérő vallásosság jelei: a kereszténységen belül a vallásosság individualizációja, vagyis a társadalmi szokáson nagymértékben túlmutató, egyéni, személyes érzéseken és tapasztalatokon alapuló vallásosság. Emellett megjelenik a hagyományos egyházaktól, vallásosságtól eltávolodás, vagy akár az elvallástalanodás lehetősége is. Az elvallástalanodásnál több embert érint ugyanakkor a vallásosság „színesedése”, vagyis a keresztény tanítások, gyakorlatok kiegészítése más vallások, hitrendszerek elemeivel, gyakorlataival (Kiss, 2021).

Ez utóbbi eredményeket megerősítette a *Nemzeti stratégiai Kutatóintézet Külhoni magyar ifjúságkutatás című 2014-ben végzett kutatása is*. A vizsgálat során interjúk (civil szervezeti vezetőkkel), kérdőíves felmérés (Tusnádfürdői Szabadegyetem résztvevői körében N = 306) és fókuszcsoporthoz tartozó interjúk (15-29 éves fiatalokkal) készültek Erdélyben, Felvidéken, Kárpátalján és Vajdaságban. Az erdélyi minta esetében a kutatás egyik következtetése volt az, hogy a fiatalok ugyan nem fordulnak el a vallástól vagy a nemzettől, azonban egyre inkább az individuális értékek kapnak nagyobb szerepet a vallásgyakorlás terén (NSKI, 2015).

Kiss Judit vizsgálatai a fentiekén kívül arra is rávilágítottak, hogy a hit gyakorlása, az imádkozás gyakorisága tekintetében a székelyek jobban hasonlítanak a romániai lakossághoz, mint a magyarországihoz. Az Európai Értékrend Vizsgálatok legújabb eredményeinek erdélyi almintája mutatja Románia és ezen belül az erdélyi magyarok kiugróan magas vallásosságát. A rendszerváltást követő, Romániában erőteljesebben

jelentkező társadalmi és szociális nehézségek ugyanis nagymértékben az istenhit felé fordították a romániaiakat. Az erdélyi magyarok ezen szempontok alapján a romániai körülményekben osztoztak, ezért a vallásosságuk mértéke jobban hasonlít a románokéra, mint a magyarországiakéra. Ha ehhez hozzátesszük azt, hogy az erdélyi magyarság számára a kisebbségi lét legfontosabb, legstabilabb intézményét az egyházak jelentik, nem meglepő, hogy a számos mutató mentén az erdélyi magyarok a romániai magyaroknál is vallásosabbnak mutatkoznak. Nagyobb arányban járnak heti rendszerességgel templomba, közülük többen imádkoznak legalább heti rendszerességgel, és nagyobb arányban hisznek Istenben (Kiss, 2021).

3. Az interjúk eredményei

A következőkben összehasonlító vizsgálattal bemutatjuk, hogy mi jellemző a vizsgált három templomi közösség (a székelyudvarhelyi Barátok Temploma, a Székelyudvarhely-szombatfalvi Szent György Római Katolikus Plébánia és a székelyudvarhelyi Szent Miklós Római Katolikus Plébánia) vallásgyakorlatára, hitéletére. A szakirodalmi tapasztalatokat megerősítették az interjúk is. A megkérdezett egyházközségek, templomok közösségében gazdag a hitéleti tevékenység és változatos az egyház éves programkínálata is, ami jelentősen hozzájárul a hívek számának megmaradásához. Az interjúk által bizonyítást nyert az is, hogy a vallásos elkötelezettség Erdélyben is elsősorban az idősebbekre jellemző. A helyi pasztoráció legfőbb kihívása a fiatalok elérése és erős istenhitre való nevelése, valamint a vallási szempontból inaktív rétegek bevonása az egyházi tevékenységekbe.

3.1. A Barátok Temploma közösségének vallásgyakorlata

A megkérdezettek elmondták, hogy a Barátok Temploma nem plébániaként, hanem templomigazgatóságként működik, s ezért nem tartoznak hozzájuk hívek. Ehhez képest azonban mégis szép számmal vesznek részt hívek a szentmiséken. A vasárnapi két szentmisén általában megtelnek a padok és sokan még

napközben is szeretnek betérni a templomba imádkozni, elcsendesülni.

Mivel nem kell adminisztrációval foglalkozniuk az itt tevékenykedő szerzeteseknek, ezért a fő hangsúly a hívek meghallgatásán, a kérdéseik megoldásában való segítségnyújtáson van. Ezen kívül kapcsolatot tartanak beteg gyermekeket nevelő családokkal. A templomigazgató ezeknek a családoknak a támogatását tekinti az egyik legfontosabb feladatának.

A hozzájuk járó hívek köre a korosztályukat tekintve sokszínű, szinte minden társadalmi csoport jelen van a szentmiséken. A templomba járó hívek nagyrészt nők és idősek, de a megkérdezettek úgy látják, hogy több férfi jár ide, mint más templomba. Életkor szempontjából a középkorúak és az idősek aránya a legnagyobb. Fiatal házaspárok és kisgyermekes családok is járnak a templomba, azonban már kevesebben, mint korábban. A fiatal korosztály pedig alig, vagy egyáltalán nem képviselteti magát. A jövedelmi helyzet szerint is vegyes a hívek összetétele, a fizikai munkásoktól kezdve értelmiségiek, tanárok, orvosok és vállalkozók is vannak közöttük. Az arányokat tekintve a hívek többsége, mintegy 60%-a felnőtt nő. A felnőtt férfiak aránya a hívek körülbélül a 20%-a. Emellett a gyermekek és a fiatalok a hívek 20%-át teszik ki. Hétköznapi néhány hívó kivételével általában csak az idősek járnak templomba. Vasárnap azonban megjelennek a középkorosztály tagjai, a fiatalok és a gyermekek is.

A templomba járó híveket három csoportra lehet osztani. Vannak, akik mindennap, s vannak, akik csak vasárnap járnak. A harmadik csoportot azok alkotják, akik csak karácsonykor és húsvétkor mennek el a templomba. A templom hívein kívül más vallási felekezethez tartozó hívek is rendszeresen megfordulnak az itteni vasárnapi szentmiséken. Néhány éve sok fiatal család is részt vesz már a vasárnapi szentmiséken, ők a gyermekeiket is magukkal hozzák.

Körülbélül nyolc éve indították el, és azóta rendszeresen, minden hétfőn este megtartják a Biblia csoport alkalmait. Ezeket 15–20 hívó vesz részt, ők főként a közép- és az idős korosztályt képviselik. Egy éve elindították a fiatalok részére a ferences ifjúsági csoportot, ennek alkalmi szerdánként vannak. A csoportban körülbelül 15-25 fiatal vesz részt. A ferences lelkiséghez szorosan kötődő Ferences Világi Rend tagjai minden harmadik szombaton délután gyűlnek össze és szokás szerint szentmisével fejezik be a találkozót.

Szép számban vesznek részt hívek a reggeli zsolozsmán is, s nemcsak részt vesznek, hanem ők az antifónások is (előimádkozók). A pasztoráció adta lehetőségek terén jó gyakorlat az – és a hívek szívesen élnek is vele –, hogy állandó gyóntatásra kerül sor a szentmise előtt és sokszor még a mise után is jelentkeznek gyónásra a hívek. Erre nagy igény mutatkozik a közösségben.

Az interjúalanyok egy része kihívásként emelte ki a fiatal generáció megszólítását. Véleményük szerint a pap, a kántor, a hitoktató együttműködésével lehet eredményesebben elérni a fiatalokat. A kiskórus működésével, az énektanítással esély van arra, hogy a fiatalok még közelebb kerüljenek a hithez, megerősödjön az Istennel való személyes kapcsolatban és az egyházhoz való kapcsolódásban.

3.2. A Szent György Plébánia közösségének vallásgyakorlata

Az interjúalanyok elmondták, hogy aktív, mozgalmas és változatos élet folyik a székelyudvarhelyi Szent György Plébániához tartozó közösségben. A hívek nagy része a mindennapok kötött és kemény munkaritmusa mellett rendszeresen gyakorolja és mélyen megéli a hitét. A templomba járók szívesen vesznek részt a szentmiséken, szentségimádásokon, és a város határain belül és azon kívül megszervezett lelkigyakorlatokon is. Természetesen olyan egyházközségi tagok is vannak, akiket néha, a jeles ünnepekkor, vagy csak a családi eseményekkor látnak a templomban. A rendszeres vallásgyakorlók leginkább az idősebb korosztályhoz tartozó nyugdíjas nők, akiknek már van élettapasztalatuk és felismerték azt, hogy az életben leginkább az Isten dolgaival érdemes foglalkozni.

A Szent György Plébánia közösségének hitéletével kapcsolatban elmondható, hogy a kisgyermekektől egészen az idős emberekig részt vesznek a szentmiséken. Társadalmi megoszlás szempontjából is minden réteg megtalálható az egyszerű munkásemberektől, a szerényebb helyzetű hívektől a felsőfokú végzettséggel rendelkező, jobb módban élő hívekig. A vasárnapi istentiszteleteken többségben vannak az idősebb korosztály képviselői. A fiatalok kisebb létszámban vannak jelen, mert nekik több az elfoglaltságuk – ahogy mondani szokták. Ugyanakkor sok fiatal külföldön dolgozik, őket nem lehet látni itthon a templomban, hacsak egy

esküvőre vagy keresztelőre haza nem jönnek. Az idősebb korosztály egy része betegsége miatt nincs jelen. A középkorúak között sok közömbös van, akik magukkal vannak elfoglalva és nem érdekli őket az Istennel való kapcsolat. Ezek nagy részét temetéseken lehet csak látni. – mondták az interjúalanyok.

A híveket szinte lehetetlen csoportosítani, de ha megpróbálnánk, akkor a hívek köre az alábbi négy csoportba lenne osztható a válaszadók véleménye szerint. A „buzgók” körébe olyan hívek tartoznak, akik nemcsak minden vasárnap és ünnepnapokon járnak szentmisére, hanem a hétköznapi miséket, alkalmakat (pl. imacsoportok) is látogatják. A „vasárnapi hívek” olyan híveket takarnak, akik minden vasárnap és ünnepnapon járnak templomba. Az „ünnepnap hívek” azok, akiket egyéb elfoglaltságuk, fontos tevékenységük, vagy akár érdektelenségük miatt csak ünnepekkor látnak a templomban. Aztán van még egy negyedik csoport, azok, akiknek látszólag nincsen szükségük a vallásra, a hitre, illetve akiknek nincsen bizalmuk az egyházban. Esetleges korábbi rossz tapasztalatuk miatt megingott a bizalmuk a papokban, vagy egyenesen ellenséget látnak bennük. Ezen csoport tagjai egyáltalán nem, vagy nagyon ritkán tévednek be a templomba, rendszerint családi események, ünnepek alkalmával. A „gyerekek és a fiatalok” külön csoportot képeznek, mert azon kiskorúak mellett, akik abba a csoportba sorolhatók, amelybe a szüleik is tartoznak, vannak olyanok is, akik a szüleiktől függetlenül is rendszeresen és önállóan járnak templomba.

Az egyházközségben az egyetértés és az összhang jellemző mind a munkatársak, mind a hívek körében. Az interjúalanyok elmondták, hogy a plébános segítőkész és bármilyen kéréssel is fordulnak hozzá a hívek, mindig igyekszik megoldást találni és a segítségükre lenni. Az egyház keretében dolgozik egy mentálhigiénével foglalkozó szakember is, aki rendszeresen felméri a családok állapotát az egyházközségben. Az ünnepekkor segítséget nyújtanak a nehéz sorsú, segítségre szoruló családoknak. A válaszadók egyetértettek abban, hogy az egyházközségük egy példaeértékű közösség, amiről a szomszédos egyházközségek is példát vehetnének.

Annak ellenére, hogy a Szent György egyházközség kis plébániaként működik, sokszínű tevékenységeket lát el. Több kisközség is működik a plébánián, melyek aktívan részt vesznek az egyházközség életében. Ezek

az imacsoportok, a karitás csoport, az énekkar, a lelkeségi csoportok. A plébánián működik neokatekumen csoport, rózsafüzér csoport fiatal nők és férfiak részvételével. A kórusuk aktív, legutóbb nyáron arany minősítést kaptak az anyaországi kórusminősítésen. Ezeknek a csoportoknak a tagjai rendszeresen találkoznak, jelenlétükkel, egymásra figyélésükkel, szolgálatukkal gazdagítják a közösség életét. Az egyházközségben, a templom közösségében gazdag az egyházi év programkínálata is. Az adventi időszak roráté szentmiséitől kezdve, a karácsonyi ünnepkörön át, a húsvéti liturgiáig be lehet kapcsolódni a közösség életébe.

A plébánián van lelki segítségnyújtás, lelki kísérés úgy a plébános, mint más szakemberek részéről. A plébános elmondta, hogy mindenkinek megvan a lehetősége, hogy válasszon a lelkeségek között, hogy megtalálja azt, amire a lelke vágyik. Úgy gondolja, hogy jó lehetőségek vannak erre a városon belül és a Szent György Plébánián belül is.

A helyi pasztoráció legfőbb kihívása a fiatalok elérése és erős istenhitre való nevelése, különösen vonatkozik ez a középiskolás rétegre. Több interjúalany ennél a korosztálynál érzékeli leginkább azt, hogy a többségüket szinte semmi nem érdekli. Itt is van azonban kivétel. Erre mutatott rá egy másik válaszadó, aki úgy látja, hogy a fiatalok kevésbé vesznek részt a szentmiséken, viszont személyesen megszólítva őket, bármilyen alkalomra szívesen eljönnek segíteni, ötleteket adnak és segítenek annak kivitelezésében. A szkóla gyermek énekesei jó kedvvel, derűsen, hittel érkeznek minden héten a foglalkozásra. Egy éve cserkészcsapat alakult, lelkesen járnak a gyermekek a foglalkozásokra. A fiatalok a nekik szervezett tábor előtt a gyermekeknek szervezett tábor is végigkísérik, egész nap készen állnak arra, hogy a gyermekeknek segítséget nyújtsanak. A fiatalok ezen kívül előadnak pásztorjátékokat, felköszöntik az időseket, anyák napjára ünnepséggel készülnek. Segédkeznek a közösségi napok előkészületeiben és bármilyen önkéntes tevékenységben szívesen részt vállalnak. A fiatalok reménységet jelentenek a közösség számára.

Az idősebb generációt megviselte a járványhelyzet, mintha már nem járnának el annyian otthonról. Az aktívabb idősök azonban rendszerint részt vesznek zárandoklatokon, és ha nagyobb eseményre kerül sor az egyházközségben (például kórustalálkozóra), ők is szívesen jönnek segíteni. Az interjúalanyok a friss családokat

és a középkorostályt látják a leginkább aktívnak az elmúlt években.

A közösség vezetői számára kihívást jelent a vallási szempontból inaktív rétegek bevonása az egyházi tevékenységekbe. A válaszadók szerint ezek az emberek úgy vélik, hogy a templomnak egyedül a vasárnapi szentmise miatt van létjogosultsága, amelyen esetleg még részt vesznek, de annál közelebbi kapcsolatot nem kívánnak az Istennel és az egyházzal. Ennek okaként fogalmazzák meg az egyre szűkülő időkeretet, a sok hétköznapi tevékenységet és az érdektelenséget. Egy másik interjúalany is a kihívásként emelte ki azon csoportok lelki megmozgatását, amelyek nem látják értelmét és szükségét a hit megélésének a minden napokban. Ezek a csoportok főként a bérmlákozás után lévő 17-20 éves korosztálytól a 40-45 év körülig terjedő korosztályokat jelentik, akiket a bérmlákozás felvétele után jobb esetben már csak a házasságkötéskor lehet újra látni. Az élet, a karrier, vagy valami egészen más elvonja a figyelmüket a vallástól, az egyháztól, vagy egyenesen annak ellenségeivé válnak. A bérmlákozással mintha az Isten és az egyház felé irányuló minden kötelességüket lerótták volna, távol kerülnek Istentől, a hitükről és önmaguktól. Ezen korcsoportokat kell közelebb vonni Isten megismeréséhez, hogy a későbbiekben is akarjanak az Istenhez és a közösséghez tartozni. Ez pedig a hit elmélyítésén túl a baráti kapcsolatok kiépítésével, a szeretet gyakorlásával, a nehéz élethelyzetekben élők számára lelki segítségnyújtással érhető el leginkább.

3.3. A Szent Miklós-hegyi Plébánia közösségének vallásgyakorlata

Általában minden korosztály részt vesz a szentmiséken, de elsősorban a középkorostályra és az idősekre jellemző a szentmisék látogatása, akik között többségben vannak a nők. A plébánia vezetője az egyházközség tagjait az alábbiak szerint kategorizálta. A plébánia közösségéhez tartozó gyermekek még fogékonyak a hitre és annak gyakorlására, és ha támogatást és példát kapnak szüleiktől, akkor ez még inkább jellemző. A másik csoportot az érett generáció alkotja, akik már rádőbbentek arra, hogy minden mulandó. Ők már túl vannak a szerzés és a birtoklás hamis illúzióján. Akik azonban leginkább hiányoznak a közösségből, azaz

nem gyakorolják a vallásukat, azok a 30 és 45 év közötti fiatalok. Van azonban egy tudatos kisebbsége is a fiataloknak és a fiatal családoknak, akik a minden napokban megélik és gyakorolják a hitüket, vallásukat.

A plébánián a papság igyekszik a híveknek lelki támaszt nyújtani, ami nem mindig könnyű, mert a lelki segítséget igénylő hívek nem egyformán viszonyulnak az egyházhoz, Istenhez. Az itt szolgáló papság azonban segítőkész, nyitott és rugalmas. A megkérdezettek véleménye szerint a legnagyobb pasztorációs kihívás azoknak a célcsoportoknak az elérése – akár a rászorulókról, akár a hiányzókról legyen szó –, akik valamilyen oknál fogva nem veszik ki részüket a közösség életéből. Őket a keresztség különböző állomásai alatt (keresztség, elsőáldozás, bérmlálás) igyekeznek személyesen megszólítani. A plébánia vezetői ezeket a felkészítőket ragadják meg, hogy személyes módon juthassanak el a hívekhez. Ezen kívül a plébánián több csoporttal (fiatalokkal, jegyesekkel, családokkal) külön-külön is foglalkoznak. A gyermekek és a fiatalok hittanórákon, ifjúsági alkalmakon, bérmlási felkészítőkön vesznek részt. A jegyespároknak jegyesoktatást tartanak. Van továbbá igény a lelki beszélgetésekre, a gyónásra. Azt tapasztalják az interjúalanyok, hogy ha segítséget tudnak nyújtani a személyes vagy a családi nehézségek leküzdésében, akkor el tudják érni az embereket és vissza tudják őket kapcsolni a közösség vérkeringésébe.

Az interjúalanyok arra is törekcsenek, hogy az egyházuk és azon belül a plébánia egy megszólítható, emberarcú közösség legyen, és ne csupán az intézmény jelleg domináljon. A többi plébániához hasonlóan ők is minden lehetőséget kihasználnak ahhoz, hogy a körülöttük élőket elérjék. Jógyakorlatként említették a családok csoport, az ifjúsági közösség és a Tamási Áron Gimnáziumon belüli iskolalelkészség működését.

4. Összefoglalás

A kutatási eredmények rámutattak arra, hogy az erdélyi magyarság számára a kisebbségi lét legmeghatározóbb és legstabilabb intézményét az egyházak jelentik. A magyar nyelvű intézmények léte és érvényessége, a magyar nyelven való vallásgyakorlás erősíti az adott kisebbségi csoport nemzeti identitását is. Az erdélyi

magyarság úgy ragaszkodik vallásához, mint nyelvéhez. Ezzel védi önazonosságát, így különbözteti meg magát a nem magyaroktól. A kutatás során bizonyítást nyert, hogy az európai országokhoz mérve az erdélyi magyarok erősen vallásosak, és hogy Erdélyben a vallásgyakorlat lényegesen általánosabb, mint Magyarországon. Az is kimutatható, hogy az istenhit Erdélyben erősebb a katolikusok, mint a protestánsok körében. A vizsgálati eredmények rámutattak arra, hogy a vallásos elkötelezettség Erdélyben is elsősorban az idősebbekre jellemző, ezért a helyi pasztoráció legfőbb kihívása

Irodalom

Barna Gábor (2011). Népi kultúra – nemzeti kultúra – nemzeti identitás. A népi kultúra szerepe a nemzeti kultúra és a magyar identitás megszerkesztésében. In Jankovics József és Nyerges Judit (szerk.), *Kultúra és identitás. A VI. Nemzetközi Hungarológiai Kongresszus plenáris előadásai* (pp. 61–86). Budapest: Nemzetközi Magyarságtudományi Társaság.

Bodó Márta (2022). Valláskutatás Erdélyben. *Keresztény Szó*, 2022 (1). 2022.03.13. <https://romkat.ro/2022/03/13/vallaskutatas-erdelyben/> Letöltés ideje: 2023.07.22.

Csanády Márton, Duráczky Bálint és Bozsonyi Károly (2020). A gyermekszám és a vallásosság kapcsolata az Udvarhelyszéken élő magyar nemzetiségűek körében. In Csanády Márton és Bali János (szerk.), *A vallás szerepe a 21. századi udvarhelyszéki falvak közösségeinek életében* (pp. 9–17). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Csepeli György (2002). *A nagyvilág e kívül... Nemzeti tudat és érzésvilág Magyarországon 1970–2002*. Budapest: Jószyveg Műhely Kiadó.

Erős Ferenc (1996). Előszó. In Erős Ferenc (szerk.), *Azonosság és különbség* (pp. 5–8). Budapest: Scientia Humana.

Gereben Ferenc (1995). Nemzeti és vallási identitás kisebbségi és többségi helyzetben. Empirikus vizsgálat hat közép-európai ország magyar nemzetiségű lakosága körében. *Protestáns Szemle*, 1995 (3), pp. 197–2016.

Gereben Ferenc (2001). Az identitástudat és a vallásosság kapcsolata. In Gereben László és Tomka Miklós

a fiatalok elérése és erős istenhitre való nevelése. Generációs különbségek Erdélyben is vannak, azonban kisebbek, mint Magyarországon. A közösségek vezetői számára további kihívást jelent a vallási szempontból inaktív rétegek bevonása az egyházi tevékenységekbe. Ugyanakkor, ahogyan az erdélyi társadalomban is erőteljesebben érződnek a modernizáció jelei, úgy a vallásosságban is megjelenik a hagyományostól eltérő, a társadalmi szokáson túlmutatató individuális értékeken (egyéni, személyes érzéseken és tapasztalatokon) alapuló vallásosság.

(szerk.), *Vallásosság és nemzettudat. Vizsgálódások Erdélyben* (pp. 54–107). Budapest: Teleki László Alapítvány, Corvinus Kiadó.

Gereben László és Tomka Miklós (2001). *Vallásosság és nemzettudat. Vizsgálódások Erdélyben*. Budapest: Teleki László Alapítvány, Corvinus Kiadó.

Hans, Mol (ed.) (1978). *Identity and Religion. International, Cross-Cultural Approaches*. London: Sage Publications Ltd.

Jenkins, Richard (2005). Az etnicitás újragondolása: identitás, kategorizálás, hatalom. In Kántor Zoltán (szerk.), *Szöveggyűjtemény a nemzeti kisebbségekről* (pp. 127–147). Budapest: Rejtjel.

Kiss Judit (2021). *Identitásformáló Erdélyben a vallási hovatartozás*. Krónika online, 2021.03.07. <https://kronika-online.ro/erdelyi-hirek/identitasformalo-erdelyben-a-vallasi-hovatartozas#> Letöltés ideje: 2023.07.25.

Lampl Zsuzsanna (2009). A nemzeti identitás, avagy a magyar márka megőrzése. In Tóth Károly (szerk.), *Hatékony érdekérvényesítést* (pp. 41–50). Somorja–Csölöztő: Fórum Kisebbségkutató Intézet.

Örkény Antal (2012). *Európai identitás és nemzeti kötődés: harmónia és disszonancia*. <https://docplayer.hu/86219488-Europai-identitas-es-nemzeti-kotodes-harmonia-es-disszonancia.html> Letöltés ideje: 2023.07.25.

Murányi István (2005). Tizenévesek nemzeti identitásának jellemzői az ezredvégi Magyarországon. *Erdélyi Társadalom*, 3 (1), pp. 97–126.

Nemzetstratégiai Kutatóintézet (2015). *Kárpát-medencei magyar ifjúságkutatás. Kutatási jelentés és kitékintés az amerikai diaszpórára*. Budapest.

Péti Márton, Csata Zsombor, Schwarcz Gyöngyi és Borbély Mátyás (2021). Hogy élnek a magyarok? A Kárpát-medencei magyarság életminőségének átfogó vizsgálata. *Magyar Tudomány*, 182 (6), pp. 755–768. <https://doi.org/10.1556/2065.182.2021.6.4>

Péti Márton (2017). Nem magyar nemzetiségű Kárpát-medencei áttelepülők Magyarországon. Áttelepülésük jellemzői, letelepedésük területisége, lehetséges hatásuk az őshonos nemzetiségi közösségeinkre. *Demográfia*, 60 (1), pp. 57–103. <https://doi.org/10.21543/dem.60.1.2>

Susovits Kitti (2020). A gyermekvállalás és a vallásosság kapcsolata. In Csanády Márton és Bali János (szerk.), *A vallás szerepe a 21. századi udvarhelyszéki falvak*

közösségeinek életében (pp. 56–67). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Sz. Dévai Judit (1993). *Identitás szélzúgásban. Nemzeti történelemismeret, önazonosság és az interetnikus viszonyok tükröződése szlovákiai magyar fiatalok tudatában*. Komarno: Komáromi Lapok.

Tesánszki Kamilla (2020). A vallásosság befolyásoló ereje Erdélyben. In Csanády Márton és Bali János (szerk.), *A vallás szerepe a 21. századi udvarhelyszéki falvak közösségeinek életében* (pp. 79–85). Budapest: Nemzetstratégiai Kutatóintézet.

Tomka Miklós (2001). Jelentés a vallásosságról – Erdély az Úr 2000. évében. In Gereben László és Tomka Miklós (szerk.), *Vallásosság és nemzettudat. Vizsgálódások Erdélyben* (pp. 9–53). Budapest: Teleki László Alapítvány, Corvinus Kiadó.

ABSZTRAKTOK

A kiadvány magyar és angol nyelvű absztraktjai Hungarian and English abstracts of current issue

Baranyai Nóra

A határon túli magyar pártok társadalmi támogatottságának változásai

A tanulmány a jelentősebb határon túli magyar etnikai pártok és az adott magyar közösség közötti kapcsolatot elemzi a választói mozgósítás és támogatás szempontjából országos, valamint regionális szinten, idősoros adatok felhasználásával. A bemutatott eredmények megerősítik és egységes keretbe foglalják a legjelentősebb határon túli magyar pártok országos és regionális társadalmi támogatottságáról meglévő ismereteinket, s az egyes mutatók értékeinek együttes ábrázolásával még szemléletesebbé teszik az MKP, az RMDSZ és a VMSZ eltérő fejlődési pályáját, támogatottságának területi dinamikáját.

Kulcsszavak: Kárpát-medence, határon túli közösségek, magyar pártok, társadalmi támogatottság

Changes in social support for Hungarian parties abroad

Using time-series data, the study examines the relationship between Hungarian communities abroad and the major Hungarian ethnic parties focusing on voter mobilization and political support both at national and regional level. The results consolidate and expand our understanding of the patterns of national and regional social support for the most prominent Hungarian parties beyond Hungary's borders, and by

presenting the values of the individual indicators side by side, it makes the different development path and territorial dynamics of the MKP, RMDSZ and VMSZ even more visible.

Keywords: Carpathian Basin, communities abroad, ethnic Hungarian parties, social support

Pásztó Vivien

Társadalmi-gazdasági helyzetkép a Kárpát-medencéből: A szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetének elemzése

A Kárpát-medencében végzett kutatások leginkább regionális, kulturális, demográfiai és oktatásügyi problémák elemzésére koncentrálnak. A külhonban élő magyarság vonatkozásában a gazdasági helyzet feltérképezése, az adatok hiánya miatt elmarad. Az elmúlt időszakban született néhány nagy volumenű kutatás, azonban az adatok folyamatos aktualizálása nem történik meg. Jelen tanulmány Szlovákia, azon belül az itt élő magyarság társadalmi-gazdasági helyzetképének felvázolására vállalkozik. A tanulmány szekunder kutatásra épül. A kutatás módszertani háttere elsősorban releváns szakirodalom-kutatáson alapul, valamint a 2021-es népszámlálási adatok feldolgozására. A tanulmány célja, hogy egy összefoglaló és átlátható képet nyújtson a szlovákiai magyarság társadalmi-gazdasági helyzetéről. Az elemzés korlátja, hogy a népszámlálásból

származó gazdasági adatok nem feltétlenül a szlovákiai magyarságra vonatkoznak, hanem kerületi és járási lebontásban érhetők el.

A Socio-economic portrait from the Carpathian Basin: Analysis of the socio-economic situation of Hungarians in Slovakia

Vast majority of the research projects observing various features of the Carpathian Basin focus their analysis of regional, cultural, demographic and educational problems. Concerning Hungarians living outside the fatherland, mapping the economic situation hardly feasible due to the lack of data. In recent times some large-scale research has been carried out, but the collected data is no longer being updated continuously. This study, based on secondary research attempts to outline the socio-economic situation of Slovakia and the Hungarians living in the country. The methodological background is primarily analysis of the relevant literature, and the 2021 census data, aiming to provide a summary and transparent picture of the socio-economic situation of Hungarians in Slovakia. However, the perspective of the study is limited to some extent as the available data of economic features in the census do not refers specifically Hungarians in Slovakia and are available on regional and district level.

Tury-Nagy Miklós

Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződése függetlenedésétől napjainkig

Jelen tanulmány Ukrajna gazdasági térszerkezetének átrendeződését elemzi az ország 1991-es függetlenedésétől napjainkig. A tanulmány célja annak feltárása, hogy gazdasági és politikai válságok – különösen a 2014-es és 2022-es geopolitikai események – milyen hatással voltak az ország gazdasági térszerkezetre, illetve a regionális különbségekre. Az elemzés rámutat a szovjet örökségként fennmaradt ipari szektor túlsúlyával bíró gazdasági struktúrára, valamint a külkereskedelmi irányok változásaira. A makrogazdasági mutatók és a regionális adatok térképes elemzése

bizonyítja a korábban keleti súlypontú gazdaság visszaesését, valamint az ország exportpartnereinek és a külföldi tőkebefektető országok körében végbement átrendeződését. A 2022-es év geopolitikai eseményeinek következtében Ukrajna számára új fejlődési irányok körvonalazódnak, mely a nyugati oblasztok periférikus helyzetének felértékelődését eredményezik.

Realignment of Ukraine's economic spatial structure from the referendum of independence until today

The current study analyzes the realignment of the economic spatial structure in Ukraine from the country's referendum of independence in 1991 to the present. The purpose of the study is to explore how economic and political crises – specifically the geopolitical events of 2014 and 2022 – have affected the country's economic spatial structure and regional disparities. The analysis points out the changes in the economic structure, including the predominance of the industrial sector as a legacy of the Soviet Union, as well as shifts in the direction of foreign trade. Mapping analyses of macroeconomic indicators and regional data confirms the decline of significance in the formerly eastern-oriented economy and the reorientation of the country's main export partners and investor countries. The geopolitical events of 2022 are expected to shape new directions for Ukraine's development, emphasizing the growing importance of the peripheral position of the western oblasts.

Horváth Csaba Sándor

A magyar vasútépítések mögött húzóó érdekek a Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia időszakában

A Habsburg Birodalomban létező Magyar Királyság első gőzüzemű és közforgalmú vasútvonalát 1846-ban adták át, majd 1918-ra teljesen kiépült a magyar vasúthálózat. 1854-ig a fejlesztésben az osztrák birodalmi elképzelések játszottak fő szerepet, így az uralkodó politikai, a birodalom gazdasági/kereskedelmi és társadalmi

érdekei voltak ennek fő mozgatórugói még akkor is, ha egy magántársaság építette a vonalat, amely a saját – gazdasági – érdekeit is szem előtt tartotta. Ezt követően, majd főként az kiegyezés után már a nemzeti érdekek élveztek prioritást. A magyar vasútfejlesztés mögött húzódó érdekek egyre sokszínűbbek lettek, amelyek egyrészt a birodalom/állam (politikai, gazdaság/kereskedelmi, hadászati érdekek) működtetésével, másrészt a humán (politika és személyes [presztízs]), harmadrészt a területi (birodalmi/osztrák, nemzeti/állami, regionális, vármegyei, helyi, terület- és térségfejlesztési) tényezőkkel hozhatók összefüggésbe. A tanulmány célja egy, a magyar vasútvonalak létrehozása mögött húzódó érdekeket lefedő, több szempontú érdekkategorizálás felállítása, amely a témát – részint – érintő szakirodalmon kívül a korabeli sajtóforrásokra és nyomtatott forráskiadványokra, illetve levéltári anyagokra épül.

Interests behind the Hungarian railway constructions during the Habsburg Empire and the Austro-Hungarian Monarchy

The first steam-powered and public railway line of the Hungarian Kingdom of Hungary was opened in 1846. By 1918 the Hungarian railway network was fully developed. Until 1854, the Austrian imperial ambitions played a major role in the development, so the ruling political, economic/commercial and social interests of the empire were acted as most significant driving forces, although the main constructor of the line was a private company pursuing its own economic interests. After 1854 and particularly after the Austrian – Hungarian Compromise, national interests took priority. The interests behind the Hungarian railway development became more and more diverse, reflecting mainly state level imperatives: political, economic/commercial, military interests; but also served individual ambitions: political and personal [prestige], and last but not least they were also affected by territorial factors: imperial/Austrian, national/state, regional, county, local, territorial and regional development. The aim of the paper is to establish a multi-dimensional categorization of interests behind the construction of Hungarian railway lines, which, in addition to the literature on the subject – partly – refers to contemporary press sources, published resources, and is also based on archival materials.

Tóth Tamara

A vendégmunkás irodalmi reprezentációi a jugoszláv gazdasági reformok kontextusainak tükrében

Az 1960-as években a jugoszláv államvezetés olyan gazdasági átalakítást vezetett be az országban, melyet az egyetemes szocializmus történetének legradikálisabb reformjaként értelmez a történelem- és gazdaságtudomány. A reform egyik jelentős lépése a más országokkal kötött gazdasági egyezmények voltak, melynek értelmében Jugoszlávia megnyitotta határait, hogy munkaerőt exportáljon a nyugati országokba, leginkább Ausztriába és Németországba. Ez a gazdasági döntés nagyerejű változásokat indított el a társadalomban, megjelent egy új réteg Európa területein: a milliós nagyságrendű, jugoszláv vendégmunkások tömege. A reformok elsődlegesen gazdasági jelenségeként fogalmazhatók meg, ugyanakkor szükséges figyelembe venni a folyamat tágabb társadalmi-, politikai-, kultúrtörténeti dimenzióját is, amely nemcsak Jugoszláviát, de a befogadó országokat is jelentősen érintette. A jugoszláv gazdasági reformokkal, valamint a vendégmunkásokkal foglalkozó tudományos értekezések zöme a gazdaság-, szociológia-, vagy történettudomány felől közelít, a jelenség irodalomtudományi értelmezése, a gazdaságtani narratívákat vagy a gaszterbeitereket bemutató szépirodalmi alkotások analízise, az ökonómiai jelenségeket tematizáló textusok, illetve a vendégmunkást megszólaltató szöveghangok líra-, valamint próza-nyelvének főlátó vizsgálata az irodalomtudósok felől rendkívül kevés figyelmet kapott. Tanulmányom célja a gazdasági reformok vajdasági magyar irodalmára és irodalmi nyelvére gyakorolt hatásainak mélyebb, kontextusérzékeny megértése, továbbá vállalkozom a vizsgált időszakban megjelent szépirodalmi szövegek új megközelítésű, gazdasági olvasatára és értelmezésére.

Literary representations of the guest worker in the context of Yugoslav economic reforms

In the 1960s, the Yugoslav state leadership implemented an economic transformation widely regarded by historians and economists as the most radical reform in global socialism. One of the pivotal measures of this reform was the signing of international economic

agreements, which enabled Yugoslavia to open its borders to export labor primarily to Western countries, most notably to Austria and Germany. This economic decision triggered profound social change, creating a new social stratum across Europe: the mass of Yugoslav guest workers, numbering in the millions. Although these reforms are primarily framed as economic phenomena, it is essential to consider their broader socio-political and cultural-historical dimensions, which significantly affected not only Yugoslavia but also the receiving countries. While existing scholarly work on the Yugoslav economic reforms and the figure of the guest worker predominantly stems from economic, sociological, or historical disciplines, their literary representation remains underexplored. The analysis of narratives informed by economic discourse, literary portrayals of gaszterbeiteres, texts that thematize economic transformations, and the poetic and prosaic voices that give expression to the guest worker experience have received scant attention within literary studies. My analysis seeks to offer a context-sensitive understanding of the impact these economic reforms exerted on Hungarian literature in Vojvodina, particularly about its literary language. Drawing on literary texts published during this period, I propose a novel interpretive approach that foregrounds economic readings and reconsiders their significance within the broader framework of Yugoslav socialism.

Tózsér Anett

A hitélet jellemzői Erdélyben

A tanulmányban szakirodalmi források alapján áttekintettük a hitélet és a nemzettudat összefüggéseit. Kiemelten vizsgáltuk az erdélyi magyarság vallásossága és nemzeti identitástudata közötti összefüggéseket az 1990-es évektől napjainkig elvégzett kutatások tükrében. A primer kutatás keretében három székeljudvarhelyi plébánia hitéletét, a hívek vallásgyakorlatát vizsgáltuk 14 félig strukturált interjúval. Kutatásunk eredménye szerint Erdélyben az egyháznak mint intézménynek

nagy jelentősége van; az egyházhoz való kapcsolódást és a vallásgyakorlatot magától értetődőnek tekintik. Ez azzal magyarázható, hogy az erdélyi magyarság számára a kisebbségi lét legfontosabb, legstabilabb intézményét az egyházak jelentik. Ugyanakkor, ahogyan az itteni társadalomban is erőteljesebben érződnek a modernizáció, illetve a posztmodernizáció hatásai, a vallásosságban is megjelennek a hagyományostól eltérő hitgyakorlás jelei: az erdélyi magyarok nem fordulnak el a vallástól, azonban az individuális értékek (a társadalmi szokáson túlmutató, egyéni, személyes érzéseken és tapasztalatokon alapuló vallásosság) is szerepet kapnak vallásgyakorlásukban.

Characteristics of religious life in Transylvania

In this scholarly publication based study we examined the connections between features of religious life and national consciousness, focusing on the connections between the religiosity of the Hungarians living in Transylvania and their sense of national identity in the frame of the related academic publications since the 1990's to the present day. In the framework of the primary research, we examined the religious practices of the believers of three parishes in Szeklerland with 14 semi-structured interviews. According to the research results, the importance of the church as an institution in Transylvania, the formal connection to the church, the practice of religion and religious self-determination are not themes up to discussions among Hungarians, they are considered as self-evident. This can be explained by the fact that for the Hungarians living in Transylvania, churches represent the most relevant and stable institution of minority existence. At the same time, just as the effects of modernization and post-modernization are more strongly felt in the local society, also in religiosity there are signs of non-traditional faith practice: the Hungarians living in Transylvania don't turn away from religion, but individual values religiosity that goes beyond social custom and is based on individual, personal feelings and experiences) also play role in the practice of religion these days

KÖTETÜNK SZERZŐI

BARANYAI NÓRA PhD

tudományos munkatárs, HUN-REN KRTK Regionális Kutatások Intézete
Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály, Győr

HORVÁTH CSABA SÁNDOR Dr. HABIL.

történész, egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem, Győr

PÁSZTÓ VIVIEN

PhD-hallgató, Selye János Egyetem, Gazdaságtudományi és Informatikai Kar,
Közgazdaságtan és vállalati menedzsment program, Komárom

TÓTH TAMARA

PhD-hallgató, ELTE Összehasonlító Irodalom- és Kultúratudományi Tanszék

TÖZSÉR ANETT PhD

kutató, Nemzetstratégiai Kutatóintézet

TURY-NAGY MIKLÓS

kutató, Nemzetstratégiai Kutatóintézet;
MA-hallgató, Pannon Egyetem Társadalomtudományi Intézet, Veszprém

