

Kaján Imre: A motorizáció és a történeti muzeológia

(záró előadás a 2008. október 20-21-iki 100 éves a Ford-T modell emlékkonferencián a Közlekedési Múzeumban)

Nagy érdeklődéssel hallgattam tegnap és mai is konferenciánk előadásait. Kiemelkedő szakmai eredménynek tartom, hogy ezt a kiváló, magyar kötődésű technikatörténeti alkotást — a Ford-T modellt — ilyen sok oldalról jártuk körül, bemutatva a műszaki haladás állomásait, az „*ünnevelt*” egykori használatának széles skáláját.

Természetes, hogy a Ford-T modell *technikai* elemzésére így sor került – és természetes az is, hogy itt, a Közlekedési Múzeumban beszélnünk kell a *történeti* elemzés-feldolgozás más típusú, további feladatairól.

Arról van nevezetesen szó, hogy eddig tulajdonképpen *tudománytörténeti* konferenciát tartottunk, pedig hát itt kell legalább egy kicsit *történettudományit* is tartanunk – és nem azért, mert *történelmi érdekemé* akarnánk emelni Galamb József és a T-Ford „sikertörténetét” (ez a mi erőlködésünk nélkül is köszöni, ott van a helyén...), hanem azért kell a történeti elemzést is elvégeznünk, mert ma már műtárgyról van szó, *így definiálhatjuk* ezt a helyet egyértelműen és mindenki számára.

Ahhoz, hogy ez a történet ne csak egy érthetetlen és gyökértelen kétmondatos bekezdés legyen gyerekeink tankönyveiben, az kell, hogy a „sikertörténet” *emberi oldalát* dolgozzuk fel, bemutatva történeti környezetét, a honnan-hová előzményeit és következményeit is. Mert ettől műtárgy, megőrzésre érdemes és méltó objektum minden közgyűjteményi nyilvántartásba vett kulturális örökség. A történetétől, a hozzá kapcsolható alkotó személyétől, személyiségétől, életútjától, neveltetésétől, iskoláitól, emberi kapcsolataitól.

Nem kertelnék: ezzel *adósak vagyunk*, legalábbis idehaza. Csak lassan alakul a történettudomány az évszázadokon át uralkodó politikatörténet felől az embereket sokkal inkább érdeklő *életmód-történet* felé. Én - engedelmükkel – beugró előadóként ennek pár aspektusára hívnám fel a figyelmüket.

Az első a *világ kitágulása* a 19. század közepétől kezdődő száz évben.

Itt a távolsági közlekedés tömegessé válására gondolok, és a közlekedési eszközök fejlődésére. A gyorsasággal megnőtt az *egy nap alatt* megtehető távolság, ennek pedig rengeteg következménye lett a kereskedelem valóban és a falvakig lemenően nemzetközivé válásától a járványügyig.

A Napoleon utáni évtizedek európai béke-évtizedeiben született meg a gőzgép *közlekedési alkalmazása*, a gőzhajó és a vasút. Megjegyzendő: az, hogy már erre a célra vált a rendkívül drága fejlesztés használhatóvá, a gőzgép *egyre olcsóbbá* válását mutatja. Drága, de az ár lefelé megy, ilyenkor jönnek a *polgári* igények és használatok, a kereskedelem fejlesztési igénye generálja amolyan „széles körű társadalmi megbízatásként” a mérnöki alkalmazások kiterjedését (másként azt mondanánk: a mérnökök meghallották „az idő szavát”). Itt utalj a reneszánszra, amikor is a mérnöki hivatás megszületett!

Az új közlekedési eszközök *új utakat* követeltek, legelőbb is Magyarországon a folyók szabályozását a gőzhajóknak, tőlünk Nyugatra a belföldi hajócsatornák építését, majd a biztonságos száraz földeken a vasútvonalak hálózatát. Érdekes, hogy ez a kettő ki is töltötte nálunk a 19. századot, a jó közutak valahogy nem kellettek még hozzájuk.

A technikai infrastruktúra alapjai azután szépen kisugároztak: állami közegészségügyi hálózat kellett már, hiszen míg a keleti betegségek európai melegágya, Konstantinápoly 1830. előtt *3-4 heti* járásra volt (postakocsival), addig utána (gőzhajóval) előbb 6 napra, majd (vonattal) 2 napra rövidült, és ez a változás alig pár évtized alatt következett be. Azaz: egy járvány, ami korábban évek, esetleg egy évtized alatt jutott el délről kontinensünk közepére, addig ez *pár napra* rövidült le. A betegségek pillanatok alatt jelenhettek meg ott, ahol addig karanténokkal védekezhetek ellenük, más, gyökeresen új megoldás kellett szükségszerűen – ez lett az állam által fenntartott közegészségügyi szolgálat Európában.

A 19. század közlekedése tipikusan *tömeg-közlekedés* volt. A vasút és gőzhajózás ténylegesen tömegek számára volt elérhető „szolgáltatás”, a brassói polgár és a kalocsai kofaasszony egyaránt igénybe vehette és vette is. Budapest világvárossá duzzadó metropolisában igen távoli vidékek cselédlányai szorgoskodtak tízezer számra.

Henry Ford ebbe az „idilli” képbe kezdte beleírni a *személyautó* történetét.

Azt gondolom, *valóban ő* kezdte ezt írni, hiszen előtte leginkább arisztokraták, nagypolgárok kiváltsága volt az autó. Egy hóbort inkább, hiszen nem volt egyszerűbb és kényelmesebb a T-Ford előtti autókkal utazni, mint mondjuk vonattal.

A ma használt kifejezés, a *SZEMÉLY-autó* is ezt a nagyon lényegi változást mutatja meg: a dolog teljes személyességét, a kizárólagosságot. *Személyes tárggyá* vált az autó, a szubjektum része, hiszen a személyes tárgyak kifejezést használjuk, de például személyes szönyeget, személyes festményt nem mondunk, pedig ugyanúgy van nekünk, mint személy-autónk. Manapság a személyi számítógépünk zárkózik szorosán autónk mellé...

És valóban: személyessé vált az autó, mert nem kellett kocsit fogadni a pályaudvarig és onnan a célig, nem kellett más megfogja a csomagot, nem kellett idegenekkel beszélgetni.

Hát igen, *15 millió embernek* volt T-Fordja, ez ugye tematizálta a gyártást a teljes fronton, meghatározta az autók árát és a velük szembeni elvárásokat az egész világon.

A második a motorizáció a városokban.

A motorizáció a városok fejlődésében nagyon határozott átalakulásokat hozott. Voltak olyan dolgok, amiken *hamar* kénytelenek voltak változtatni, másokat az *idő kényszerített ki* és igazából a szerves fejlődés részeként tartjuk őket számon.

Az előbbire példa a városi hidakon a *díjfizetés megszüntetése*: csak gondoljanak bele, hogy áll az autósor a Margit-híd előtt, hogy fizethessenek az áthaladásért. Ma már kb. Pest megye dugulna be egy ilyentől fél óra alatt, ezt ismerték fel idejekorán a 20. század első évtizedének várospolitikusai, amikor kiirtották a város hídjainak hídpénzét.

A másokra is akkor egy példa: az *utakat burkolni* kellett, ráadásul nem is akárhogy. Ez hatalmas kihívás volt, hiszen rengeteg utcát, gyorsan és olyan burkolattal, ami nem csak a

sártól óvott meg, hanem viszonylag sima is volt. A városi közlekedési hálózatokat ez a szükség alakította át.

Az tehát, az utcáink, a város, Európa, ahol az életünket éljük, a 20. században egyértelműen a motorizáció „terméke”. Az a város, amelyben a hétköznapijainkat éljük, Henry Ford és Galamb József köpönyegéből bújt elő.

A T-Ford története tehát *mindezekkel együtt* teljes, és – megkockáztatom – ez a fele a történetnek messzebbre is visz. A muzeológia és történettudomány ma erősen fejlődő iránya, az életmód-történet az, amibe mindez jól belefér.

Ahogy anekdotává nemesedtek Széchenyi István gőzhajós történetei, amiket a legnagyobb magyar iránti tisztelet tartott fenn az emlékezet hátán, úgy nekünk most már meg kell találnunk a motorizáció „népmeséit”, mert azok a *lényeket* hordozzák, azt az *emberi viszonyt*, ami a városi ember és járműve között kialakult.

Fel kell tárnunk a szocializmus kori motorizációnk sajátosságának történeti emlékeit. Kérdeztem a minap kollégáimat: tudnak-e a 6-8 éves autóra várakozás valamilyen dokumentációjáról múzeumainkban? Nemleges válaszokat kaptam, pedig hát mi más jellemezné jobban a kor *hiánygazdaságát*, mint ez?! És bizony a ma emberének épp az autójával kapcsolatos történet lehet a legkifejezőbb, hiszen azt, annak személyes környezetét jól ismeri, tudja, hogy mi játszódik le az ő családjában az autó körül. A Kádár-kor szocializmusának szürrealizmusának *emblemikus ügye* tehát az, hogy valaki befizeti az autót – azután szépen hazamegy és vár hat-nyolc évet, mire megkapja.

De a sort az autózás kultúrtörténetéről folytatni a végtelenségig lehet, a muzeológia és életmódkutatás nyilván dúskálhat ebben. *Majd*, mert mint mondtam, ez a munka még előttünk áll.

A Ford-T modell a földkerekség minden közlekedési gyűjteményének féltett és büszkén mutogatott darabja. Nem csak, sőt valószínűleg inkább nem azért, mert 15 millió darab készült belőle már rögtön az autógyártás legelején. Hanem mindenütt azért, mert a 20. századíságot jelképezi, ami az emberek jelenét az apái-nagyapái-dédapái korával összeköti.

Van vele dolgunk bőven, és mint látják, nem csak fizikai valójával, hanem környezetével, az általa teremtett világ feltárásával is.