

A MAGYAR KIRÁLYOK VÁROSÁNAK EMLÉKEZETE
A SZLÁV IRODALMAKBAN,
NYELVEKBEN ÉS KULTÚRÁKBAN

Szerkesztette
Lukács István

ELTE BTK
Szláv Filológiai Tanszék
Budapest, 2021

A KÖNYV LÉTREJÖTTÉT AZ ALÁBBI INTÉZMÉNYEK
TÁMOGATTÁK

Szent István Hitoktatási és Művelődési Ház, Székesfehérvár
Székesfehérvári Egyházmegye
Székesfehérvári Horvát Nemzetiségi Önkormányzat
NKA Ismeretterjesztési és Környezetkultúra Kollégiuma
Zuglói Szlovákok Önkormányzata, Budapest
Terézvárosi Szlovák Önkormányzat

Szakmai lektorok
Lebovics Viktóra
Pátrovics Péter

Tördelés
Janiec-Nyitrai Agnieszka

© Szerzők, szerkesztő

Kiadja az ELTE BTK Szláv Filológiai Tanszéke
Felelős kiadó a Szláv Filológiai Tanszék vezetője
Sorozatszerkesztő Lukács István
A borítót tervezte Selleyi Tamás Ottó
Nyomdai kivitelezés Robinco Kft.
ISSN 1789-3976
ISBN 978-963-489-387-5

TARTALOM

LUKÁCS ISTVÁN: Előszó	7
Császari Éva: Ján Kollár és a cseh népnév etimológiája	9
DUDÁS ELŐD: Székesfehérvár és más magyar helynevek egy kaj-horvát krónikában	19
DUDÁS MÁRIA: A nő ábrázolása a magyar és bolgár nyelvben a frazeológiai kifejezések tükrében	31
FEDOSZOV OLEG: Hányféle hangszíne van az embernek? Karel Poláček <i>Bylo nás pět / Őten voltunk cimborák</i> c. regénye margójára ..	45
ISTVÁN ANNA: Ján Kollár első útirajzának magyar vonatkozásai	55
JAKOVljević DRAGAN: Székesfehérvár jelentősége a szerb kultúrában	67
KISS SZEMÁN RÓBERT: A magyar, szlovák, szlovén és horvát vidék és város térpoétikai megjelenítése Kollár <i>Útirajzában</i>	81
LUKÁCS ISTVÁN: A vasút heterotópiája Prešerennél és Petőfinél	97
LUKÁCSNÉ BAJZEK MÁRIA: A szó elszáll, az írás megmarad. A Magyar-szlovén internetes nagyszótárról	109
MANN JOLÁN: Koronázó városok: Székesfehérvár és Tengerfehérvár. Miroslav Krleža magyar témáinak adriai fejezete	133
MENYHÁRT KRISZTINA: A bolgárkertészek családi és nemzeti szerkezete a 20. század első felében	143

PAVIČIĆ MLADEN: <i>Ferdo Godina Bele tulpike</i> című regényéről	159
RÁGYANSZKI GYÖRGY: „Ő egyáltalában nem szláv hajlamból beszélt tótul”. A Mezőtúr-Szarvas vasútvonal átadása szociolingvisztikai kontextusban	173
URKOM ALEKSANDER: Történelmi események jelölése a lexikográfiában. Székesfehérvár mint történelmi események forrása a magyar-szerb lexikográfiában	185
VIG ISTVÁN: Nem minden fehér, ami annak látszik. Megjegyzések néhány magyar és horvát helynév értelmezéséhez	197
ZSILÁK MÁRIA: Csák Máté alakja, konfliktusos viszonya Károly Róberthez és helye a szlovák nemzeti mítoszokban	209

„Ő EGYÁLTALJÁBAN NEM SZLÁV HAJLAMBÓL BESZÉLT TÓTUL“ A Mezőtúr-Szarvas vasútvonal átadása szociolingvisztikai kontextusban

Rágyanszki György

Abstract: Szarvas, located in Békés county, was refounded by Slovak settlers in 1722. The town was considered to be the first cultural centre of Slovaks of the Great Hungarian Plain. The cultural character of Szarvas changed after the Hungarian national awakening. Signs of the fact that multilingualism was common in the Slovak community of Szarvas can be observed from the middle of the 19th century, however, based on our current knowledge, it can be stated that preserving Hungarian-Slovak bilingualism with the dominance of the ethnic minority's mother tongue was not successful. The case study of the inauguration of the Szarvas railway line in 1880 also illustrates this phenomenon. The account of the event in *Szarvasi Ujság* implies that the inauguration of the railway line is an early example for change of functional language change, since sources suggest that using the language of the ethnic minority in local public ceremonies had been crowded out by the end of the 19th century by the more and more dominant Hungarian.

Keywords: functional language changes, Hungarian-Slovak bilingualism, public celebrations, Slovaks in Hungary, Szarvas railway line

Bevezetés

A török háborúk után a Békés megyei Szarvast szlovák telepesek alapították újra 1722-ben, akik Harruckern János György földbirtokos hívására érkeztek a Körös-parti városba. A 18. század első évtizedeiben a település a térség meghatározó mezővárosává fejlődött. Zsilák Mária értékelése szerint a 18. század végén Szarvas Mezőberénnyel együtt az alföldi szlovákság első kulturális központjává alakult. (ŽILÁKOVÁ 2001: 103–104) A 19. század közepétől megfigyelhető, hogy Szarvas kulturális fejlődése eltér a többi alföldi szlovák mezővárosétól. A többségében szlovák származású helyi értelmiség a polgárosodás során a magyarosodás útját választotta,

a helyi intézményekben és egyesületekben a magyar kultúra dominált, és a magyar nyelv vált közvetítő nyelvvé. (DIVIČANOVÁ 2001: 23)

A szarvasi közösség kétnyelvűségét vizsgálva megállapítható, hogy a város relatíve gyorsan vált kétnyelvű településsé. A magyar nyelv gyors térnyerése többek között azzal magyarázható, hogy 1834-ben Mezőberényből Szarvasra helyezték át az evangélikus főgimnáziumot. A főgimnáziumban nemcsak alföldi szlovák fiatalok tanultak, hanem magyar, német és szerb nemzetiségű diákok is. A tanári kar többsége magyar értelmiségi volt, és lelkes támogatója volt a magyar nemzeti mozgalomnak (Vajda Péter, Ballagi Mór). A városban tanuló magyar gimnazistákra és a főgimnázium professzoraira hivatkozva igen korán, már 1845-ben bevezették a rendszeres magyar nyelvű istentiszteletet (ÓEEL, Jegyzőkönyv a Szarvasi ev. Egyház gyűléseinek 1842–55 éveiben). A 19. század második felének nyelvi helyzetéről Zsilinszky Mihály 1872-es biblikus cseh és magyar nyelven írt helytörténeti monográfiája számol be. Zsilinszky helytörténete a város alapításának 150. évfordulója alkalmából készült. A magyar nyelv térnyerését nemcsak a két nyelven kiadott helytörténeti monográfia bizonyítja, Zsilinszky a szarvasiak nyelvhasználatáról szóló fejezetben foglalkozik a helyi szlovák nyelvjárás és a magyar nyelv kapcsolatával:

„Nyelve [Szarvas városé] ugyan tót, de az sem nyelvtanra, sem kiejtésre nézve nem hasonlít az irodalmi tót nyelvhez. Ez egy egészen külön, mondhatni magyar nyelvi elemekkel vegyített tót dialektus. / Jazyk geho řice geflt flowenlký, ale ani z ohledu mlawnjcy, ani z ohledu wýrazu nalkrze neni podobny řpifowatelké řeči flowenlké. Gest on cele rŕzný, mŕžeme řjci, že geflt flowenlké nářečj s prwkámi gazyka mařarského řmýřfené.” (ZSILINSZKY 1872: 148; ŽILINSKÝ 1872: 133–134)

A magyar nyelv térnyerését dokumentálják a Mezőtúr-Szarvas vasútvonal 1880-as ünnepélyes átadásáról fennmaradt források is. A korabeli helyi újságcikkek nemcsak hely- vagy közlekedéstörténeti szempontból forrásértékűek, hanem másodlagosan megörökítik a funkcionális nyelvvesztés folyamatát Szarvason. A funkcionális nyelvvesztés mint szociolingvisztikai fogalom arra utal, hogy radikálisan csökken azoknak a helyzeteknek a száma, ahol az első nyelv

(jelen esetben a szlovák) megjelenhet. Ennek következtében létrejöhet a strukturális nyelvvesztés, amely az első nyelvi kompetencia gyengülését idézheti elő, illetőleg változásokat okozhat a nyelvi rendszerben. (BARTHA 1999: 125; BORBÉLY 2014: 47–48)

A tanulmány célja, hogy bemutassa a funkcionális nyelvvesztés problematikáját a Mezőtúr-Szarvas vasútvonal átadási ünnepségét vizsgálva. Egy vasútvonal átadása vagy megszüntetése fontos mérföldkönek számít egy település fejlődéstörténetében. Egy újonnan átadott vasútvonal hatással lehetett egy település gazdasági fejlődésére, interetnikus kapcsolatrendszerére és a szarvasi esettanulmány alapján megállapítható, hogy a 19. századi közlekedéspolitikai befolyásolhatta a nemzetiségi lakosság identitásának fejlődését.

Közlekedési lehetőségek Szarvason a vasútépítés előtt

A nyelvföldrajzban, valamint a történeti nyelvészetben és dialektológiában fontos alapelvnek számít, hogy a földrajzi izoláció lassíthatja a nyelvi változás folyamatát. (SZEREBRENNYIKOV 1986: 315–316) A magyarországi szlovák közösségek kutatása során a földrajzi izoláció szerepe leginkább a hegyi települések jellemzése során merült fel. Kevésbé ismert tény, hogy az árvizek és a sártól járhatatlan úthálózat miatt a vasút kiépítéséig a földrajzi izoláció az alföldi településeken is meghatározó probléma volt. Szarvas esetében nem véletlen, hogy a régebbi történeti források a vízi közlekedést említik első helyen. Tessedik Sámuel (1742–1820) evangélikus lelkész *Önéletírásában* megemlíti, hogy a templom és a gyakorlati gazdasági iskola építéséhez szükséges faanyagot a Tiszán úsztatták le, majd Csongrádtól a Körösön felfelé szállították Szarvasra. (TESSEDIK 2002: 29) A vízi szállítás a 19. század második felében is meghatározó volt. Az Aradi Kereskedelmi és Iparkamara (AKI) 1878-as jelentése szerint gőzhajó közlekedett a Körösön Szarvas és Gyoma között. (AKI 1879: 189)

A vízi közlekedés mellett meg kell említenünk, hogy Szarvason postakocsi-állomás is működött a Bárány Fogadónál (a mai szakorvosi rendelő épülete). Az Aradi Kereskedelmi és Iparkamara jelentéseiben a helyi útviszonyokról is írtak. A Szarvas és Gyoma

közötti utat nem tartották karban. Szarvas és Mezőtúr között nagyobb forgalom volt, de a mezőtúri útszakasz gyakran járhatatlan volt az esőzések és az árvizek miatt. Az útminőséget a talaj állaga is befolyásolta. (AKI 1879: 186). Az alföldi úthálózat minősége gyakori téma a levéltári forrásokban is. Az Evangélikus Országos Levéltár Békési Evangélikus Egyházmegye fond megőrizte az esperes és az egyházközségeket vezető lelkészek levelezését. A lelkészek gyakran hivatkoztak arra, hogy a rossz úthálózat miatt nem jutnak el az esperességi gyűlésekre.

A szarvasi vasútvonal építése

Már a 19. század első felében felmerült, hogy Szarvasnak csatlakoznia kell a magyarországi vasúthálózathoz. A Magyar Központi Királyi Vasúttársaság 1837-ben kérvényezte a vasútvonal-tervezés előkészítési munkáinak engedélyezését, amelyet meg is kapott. A vasúttársaság két vasútvonal tervezését tűzte ki célul. A Magyar Központi Királyi Vasúttársaság tervezte a Pest-Debrecen vasútvonal megépítését, valamint a Törökszentmiklós-Arad vasútvonalat, amely érintette volna Mezőtúrt, Szarvast, Mezőberényt, Békést, Gyulát és Kétegyházát. A terv nem valósult meg, mivel a szarvasi és békési fuvarosok vállalkozásaikat féltve hevesen tiltakoztak a tervezet ellen. A vasúttársaság a tiltakozás hatására módosította a vasúti pálya útvonalát, a megépített vasútvonal Mezőtúron, Gyomán, Mezőberényen, Békéscsabán és Kétegyházán keresztül haladt. A teljes Szajol-Arad vasútvonalat 1858. október 25-én adták át, a kivitelező a Tiszavidéki Vasúttársaság volt.

A vasútvonal átadása után a szarvasiak felismerték, hogy a város fejlődése lelassult. A városvezetés 1869-ben fogalmazta meg először a Mezőtúr-Szarvas vasútvonal gondolatát. Felmerült, hogy egy- vagy kétvágányú vasútvonalat építsenek, de a lóvasút építését sem zárták ki. Végül a szarvasi városatyák az egyvágányú pálya mellett döntöttek.

A városvezetés 1877-ben kezdett el tárgyalni a kivitelezésről a Tiszavidéki Vasúttársasággal. A projekt előkészítéséről és megvalósításáról részletesen beszámoltak a helyi újságban. Az első városi újság 1877-ben jelent meg *Szarvasi Újság* címen, a lap kizárólag ma-

gyar nyelvű volt. A helyi újságírók terjedelmes cikkekben sürgették a vasútvonal megépítését, gyakran érveltek a vasút előnyei mellett. A vasútvonal biztosította az olcsóbb gabonaszállítást és a szénszállításal lehetővé tette, hogy megoldódjon a város tüzelőanyag-hiánya. A Szarvas-Mezőtúr vasútvonalat 1880. május 1-én adták át. A vasútvonal átadásáról és az ünnepség előkészítéséről részletesen beszámolt a helyi újság:

„A kereskedő bezárta üzletét, a mesterember ott hagyta műhelyét, a földműves felvette ünneplő ruháját, hogy jelenlétével is sanctiót adjon annak a műnek, a mely lehet talán terheket ró rá, de előmozdítandja a város összes érdekeinek ápolását. Hölgyeink, kik számos alkalommal megmutatták már, hogy tudnak lelkesedni a közérdekekért: koszorúkkal kezökben várták a vonat érkezését. Végre délután 3 órakor a fellobogózott, s koszorúzott vonat berobogott az induló ház elé, magával hozva a kiküldött vizsgáló bizottság tagjait, s néhány érdeklődő vendéget a fővárosból.” (Szarvasi Ujság 1880: 148)

Az átadási ünnepség az alábbi programpontokból állt: a vizsgálóbizottság tagjait Baltázár Lajos szarvasi bíró és Móricz Pál országgyűlési képviselő köszöntötte az állomáson. Az állomásépület megtekintése után ünnepi ebéd következett a gabonaszínben, ahol 500 fő számára terítették meg. Az ünnepi ebéd előtt több pohárköszöntő is elhangzott, egy kivételével mind magyar nyelven. A városi ünnepség a Bárány Fogadóban ért véget, ahol bált rendeztek. A szarvasi vasútvonal átadása alkalmából szervezett ünnepség felélesztette a Szarvas és Békéscsaba közötti rivalizálást. A békéscsabaiak kinevették a szarvasiakat, akik átszállás nélkül csak a szomszédos Mezőtúrra utazhattak. Az átadási ünnepség után még egy gúnyvers is keletkezett (ÁRVAI-FÖLDESI 1990: 76):

Megesett a nagy csoda
Szarvasnak van vasútja
a kis gőzös egy szuszra
elmegy Túrra meg vissza
már ez aztán nem tréfa
nem messze van ide Túr;
Hova utazik az úr?
Nem messzire csak Túrra
Onnan aztán meg vissza
Már ez osztán nem tréfa!

A szarvasiak nem elégedtek meg a Mezőtúr-Szarvas szárnyvonal megépítésével, további vasútvonalakban gondolkodtak. Felmerült, hogy Tiszaug, Hódmezővásárhely, Kunszentmárton és Gyoma irányába is épüljön vasútvonal, ezek az elképzelések azonban nem valósultak meg. A Mezőtúr-Szarvas vasútvonalat végül Mezőhegyes irányába hosszabbították meg, a meghosszabbított szárnyvonalat 1893-ban adták át. A teljes Mezőtúr-Mezőhegyes szárnyvonal 97 km hosszú, a vonalon közlekedő személyvonatok jelenlegi átlagsebessége 60 km/óra. A személyvonatok az alábbi állomásokon és megállóhelyeken álltak meg: Mezőtúr, Pusztabánréve, Halásztelek, Szarvas, Sirató, Csabacsúd felső, Csabacsúd, *Nagyvér, Kisszénás, Kiscsákó, *Pálmater, Nagyszénás, *Székácsmajor, *Mária kitérő, *Pusztaszentetornya, Orosháza-Üveggyár, Orosháza, Orosháza felső, *Bogárzó, Kardoskút, *Gyulamező, *Melindamajor, Tótkomlós, Nagyér, Ambrózfalva, Pitvaros és Mezőhegyes. A vasútvonal több szlovák nemzetiségi települést is érint (Szarvas, Csabacsúd, Tótkomlós, Ambrózfalva, Pitvaros). A térség tanyavilágának elnéptelenedése és a mezőgazdasági termelés átalakulása miatt a szárnyvonal megállóhelyeinek száma jelentősen csökkent az utóbbi évtizedekben; a megszüntetett megállóhelyeket csillaggal jelöltük.

A szarvasi átadási ünnepség a funkcionális nyelvcsere kontextusában

A Mezőtúr-Mezőhegyes vasútvonal történetének rövid áttekintése után meg kell vizsgálnunk az 1880-as átadási ünnepség részleteit. Alica Kurhajcová történész szerint: „a „hosszú” 19. században a nyilvános ünnepségek, mint az önreprezentáció eszközei, lehetővé tették a nemzeti közösségek azonosítását, amelyek abban az időszakban formálódtak, és kedvező körülmények esetén „el is foglalták” a nyilvános teret.” (KURHAJCOVÁ 2018: 19) Hasonló nyilvános eseményként interpretálható a szarvasi ünnepség is, azaz a különbséggel, hogy Szarvas esetében nem a „a tér elfoglalása”, hanem a nyilvános esemény nyelvhasználata vált (nyelv)politikai kérdéssé.

A Szarvas-Mezőtúr vasútvonal átadásáról írt helyi újságcikkek több szempontból is forrásértékűek a történeti szociolingvisztika

szempontjából. A *Szarvasi Ujságban* két cikket közöltek a vasútvonal befejezéséről és az átadási ünnepségről. Az újság vezércikke *Szarvas 1880 apr. 29-én* címen jelent meg (SZARVASI UJSÁG 1880: 146–147), a vezércikket követően A *szarvas-mezőtúri szárnyvasút megnyitási ünnepélye* című cikk részletesebben foglalkozott a nyilvános ünnepség bemutatásával (SZARVASI UJSÁG 1880: 147–149); a cikkek szerzőjét nem közölték. A vezércikk szerzője meglepő módon nem a vasútvonal pozitív gazdasági hatásairól tudósított, hanem az új vasútvonal magyarosító hatásával foglalkozott terjedelmesebben:

„Ne feledjük, hogy Békésmegyének is van körülbelül 60 000-nyi tót ajkú népe. De ilyen tótokat sokat adjon az Isten a magyar hazának. Szívben és nyelvben magyarok ők már. A magyar elem gyűrűként veszi őket körül és ők készséggel fogadják el annak nyelvét és szokásait. Szent és magasztos hivatást teljesítünk mi Békés megyében. Józan türelem és békés társadalmi érintkezés útján nyerjük meg szláv ajkú polgártársainkat a magyar eszmének. Hogy ez mennyire sikerült már nekünk, mutatja Szarvas város példája, 1848-ban a szent szabadság küzdelmében a szarvasiak háromszoros sorozás útján küldték daliás ifjúságukat a szabadság zászlója alá és amidőn az alvidéken a rácok földönfutóvá telték a magyar népet, száz nyomorult családot fogadott akkor a szarvasi tót nép vendégszerető kebelébe.

De jelenben is készséggel fogad el népünk minden olyan eszközt, a mely őt azon büszkeségéhez vezeti el, hogy magyarnak vallhassa magát. Minthogy pedig vasutunk a szomszéd magyarokkal való békés társadalmi érintkezést nagyban elő fogja mozdítani: tehát a magyarosodásnak is eszköze lesz.

Mi tehát ujjongva üdvözöljük azt, mint a magyarság szent törekvésének egyik igen alkalmas eszközét! A vasúti lakomán is – egyet kivéve – csupa magyar beszédeket hallottunk. És a nép, az lelkesen kiáltá reá az „éljen”-t. Szép és dicső jelenség ez uraim, nyilván arra vall, hogy népünk érti és átérzi a magyar szót és magyar igét.” (SZARVASI UJSÁG 1880: 147)

A *Szarvasi Ujság* két helyen is említette, hogy az átadón egy szlovák nyelvű pohárköszöntő is elhangzott. A szlovák nyelvű tóztot Glasner Ármin helyi orvos mondta, aki a pánszlávizmus vádjától tartva helyreigazítást kért a következő lapszámban:

„Glasner ur személyesen felkeresvén minket e tárgyban, netáni félreértések elkerülése szempontjából közzé tétetni óhajta, miszerint ő egyáltalában nem szláv hajlamból beszélt tótl, hanem azért, hogy jobban megértesse magát a néppel; s miután beszédében azt hangsúlyozta, hogy Szarvas polgárságának tótajku nagy többsége, mely a magyarosodásnak eddig is szép jelét adta, s mindenben

hazafias lelkületet tanúsít, remelhetőleg a közel jövőben teljes érvényre emeli a magyarosodás ügyét, mit leginkább az iskolák reformjával lehelne eszközölni: ezek szerint szóló épen a nemzeti ügynek kívánt szolgálatot tenni.” (SZARVASI UJSÁG 1880: 154)

A fent idézett cikkeket erős forráskritikával kell kezelni. Nem lehet valós adat, hogy a teljes szarvasi lakosság „szívben és nyelvben” magyar lett volna. Ezt az állítást cáfolja Glasner Ármin beszámolója is, mely szerint szlovákul kellett Glasnernek pohárköszöntőt mondania, ellenkező esetben a szarvasiak nem értették volna meg. A 19. század második felére már kétségekívül kialakult a közösségi kétnyelvűség Szarvason, de az egyén szintjén a kétnyelvűség még nem volt általános. Ezt erősítik meg a későbbi népszámlálási adatok. Az 1900-as népszámlálás szerint Szarvasnak 25 773 lakosa volt, 17 771 fő vallotta magát szlováknak, a lakosság 70%-a idegen anyanyelvű (nem magyar) volt és a lakosság 26%-a egyáltalán nem beszélt magyarul. (FÁBRY 1902: 1)

A fent idézett cikkek alapján megállapíthatjuk, hogy a magyar identitású polgári lakosság nem kívánta fenntartani a közösségi kétnyelvűséget Szarvason, a korszakot az agresszív nyelvi rivalizálás jellemzi, amelynek keretében ki akarták szorítani a szlovák nyelvet a város nyilvános ünnepeiről. A források alapján azonban nem rekonstruálható, hogy ez milyen szinten valósult meg. A nyilvános ünnepek ugyanis kettős természetűek, egyrészt jól szervezettek, komoly mivoltuk van, másrészt érzelmi-affektív viselkedés is jellemezheti őket. (KURHAJCOVÁ 2018: 20) A Mezőtúr-Szarvas vasútvonal átadása során a meghívott vendégek beszéde az állomáson előre megtervezett – és talán szcenírozott – programpont volt. Nem tudhatjuk, hogy a hallgatóság magyar éljenzése mennyire volt spontán, vagy inkább a városi elit elvárásainak akart megfelelni. A források hiánya miatt nem tudjuk rekonstruálni, hogy milyen lehetett a Bárány Fogadóban megrendezett bál, kik voltak a meghívottak, milyen zenét játszottak, de nem zárhatjuk ki, hogy egy kötetlenebb kisvárosi mulatságon a szlovák nyelvhasználat és a helyi nemzeti-ségi kultúra már elfogadottabb volt.

Összegzés

A Mezőtúr-Szarvas vasútvonal átadásáról készített esettanulmány megerősíti, hogy Szarvast a közösségi kétnyelvűség jellemezte a 19. század második felében. Amennyiben elfogadjuk azt az állítást, hogy a szarvasi szlovák nemzetiség a nyelvcsere folyamatát éli, érdemes a nyelvcsere egydimenziós modelljével vizsgálni a szarvasi szlovákok kétnyelvűségét. A modell lényege, hogy a két egynyelvű szakasz között egy kétnyelvű szakasz húzódik, amelyen belül először a kisebbségi nyelv és később a többségi nyelv dominál. A nyelvcsere folyamatának időbeli nagysága közösségenként eltérő lehet (BORBÉLY 2014: 39–40), Szarvas esetében megállapítható, hogy a nyelvcsere kétnyelvű szakasza már a 19. század első felében megkezdődött. A Mezőtúr-Szarvas vasútvonal 1880-as átadásakor a szarvasiak kétnyelvűségében még a kisebbségi nyelv dominált, ennek ellenére a szlovák nyelv kiszorult a városi nyilvános ünnepekről, és ez hosszú távon a szarvasi szlovák-magyar kétnyelvű beszélő nyelvi repertoárjának szűküléséhez vezetett.

A Mezőtúr-Szarvas vasútvonal vonal 2020-ban ünnepelte alapításának 140. évfordulóját. Az elmúlt időszakban az utasforgalom csökkenése miatt többször felmerült a Mezőtúr-Mezőhegyes vasútvonal teljes vagy részleges bezárása. A vasútvonal marginalizálódása miatt kijelenthető, hogy a vasúti közlekedés ma már biztosan nem számít a nyelvi asszimilálás eszközének. Békés megye lakossága az 1940-es évek óta folyamatosan csökken. A hagyományos paraszti életforma megszűnésével növekedett az alföldi szlovák társadalom mobilitása. Ennek tükrében a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, amely helyi szinten új munkahelyeket hozhat létre, ma már inkább segíti, mint hátráltatja a nemzetiségi közösségek fejlődését Békés megyében.

BIBLIOGRÁFIA

- ÁRVAI Pál-FÖLDESI Lajos, 1990: 110 éves a szarvasi szárnyvasút. *Szarvasi Krónika* 4/75–81.
- BARTHA Csilla, 1999: *A kétnyelvűség alapkérdései*. Budapest: Nemzeti Tankönyvkiadó.
- BORBÉLY Anna, 2014: *Kétnyelvűség. Variabilitás és változás magyarországi közösségekben*. Budapest: L' Harmattan Kiadó.
- DIVIČANOVÁ Anna, 2001: Úvod k etnickému charakteru Sarvaša. (Mozaika etnických premií). *275 rokov v Sarvaši. Sympóziium o Slovákoch v Maďarsku. Sarvaš, 1997*. Békésska Čaba: Slovenský výskumný ústav v Békésskej Čabe, 20–28.
- FÁBRY SÁNDOR, 1902: Békésvármegye népszámlálási adatai. *Békésmegyei Közlemény* 29/46, 1. https://library.hungaricana.hu/hu/view/BekesmegyeiKozlony_1902_2/?pg=0&layout=s (Utolsó letöltés 2021. 03. 01.)
- KURHAJCOVÁ Alica, 2018: *Nyíltvárosi ünnepségek és történelmi emlékezet Magyarországon (1867–1914). Besztercebánya, Zólyom, Losonc és Rimaszombat példáján*. Békéscsaba: Magyarországi Szlovákok Kutatóintézete.
- SZEREBRENNYIKOV Borisz Alekszandrovics, 1986: *Általános nyelvészet. A nyelv belső struktúrája és a nyelvészeti kutatás módszerei*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- TESSEDIK Sámuel, 2002: *Önéletírás. A reformer Tessedik. Tessedik Sámuel összegyűjtött írásai*. Szarvas: Tessedik Sámuel Főiskola, 9–69.
- ŽILÁKOVÁ Mária, 2001: Sarvašania a slovenský jazyk. *275 rokov v Sarvaši. Sympóziium o Slovákoch v Maďarsku. Sarvaš, 1997*. Békésska Čaba: Slovenský výskumný ústav v Békésskej Čabe, 103–110.
- ZSILINSZKY Mihály, 1872: *Szarvas város történelme és jelen viszonyainak leírása. Zsilinszky Mihály, főiskolai tanár és könyvtárnok által*. Pest: Kiadja Aigner Lajos.
- ŽILINSKÝ Michal, 1872: *Dějepis městečka Sarvaš a opis nynějšfích jeho poměru škrze Michala Žilinskyho, učbáře a knihovníka na wyfoké šfcole jen. Jarvašfké*. W Peřfti: Tilkem Wiktora Horňanfyho.

FORRÁSOK

- A szarvas-mezőtúri szárnyvasút megnyitási ünnepélye. *Szarvasi Ujság*, 1880, 4. évf. 18. szám, 147–149. <http://jadox.szarvas.monguz.hu/jadox/portal/display-Image.psm1?offset=1&docID=2883&limit=10&schemaId=10&qdcId=1121&resultType=0&libraryId=-1&origOffset=1&filter=%22Szarvasi+%C3%9Ajs%22&limit=10&site=browse> (Utolsó letöltés 2021. 03. 01.)
- Az Aradi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a kerületét képező Arad-, Békés-, Csanád-, és Hunyad megyének továbbá Arad sz. királyi városnak általános gazdasági, kereskedelmi, ipari és forgalmi viszonyairól 1878-ban. Arad: Ungerleider és Hatos Nyomdája 1879.

Hirek. *Szarvasi Ujság*, 1880, 4. évf. 19. szám, 154. <http://jadox.szarvas.monguz.hu/jadox/portal/displayImage.psm1?offset=1&docID=2884&limit=10&schemaId=10&qdcId=1121&resultType=0&libraryId=-1&origOffset=1&filter=%22Szarvasi+%C3%9Ajs%C3%A1g%22&limit=10&site=browse> (Utolsó letöltés 2021. 03. 01.)

Szarvas-Ótemplomi Evangélikus Egyházközség Levéltára. *Jegyzőkönyv a Szarvasi ev. Egyház gyűléseinek 1842–55 éveiben / Protocoll Cyrkwi Ewangelické Szarvasjke 1842–1855*. Jelzet: 1b/9.

Szarvas 1880. apr. 29-én. *Szarvasi Ujság*, 1880. 4. évf. 18. szám, 146–147. <http://jadox.szarvas.monguz.hu/jadox/portal/displayImage.psm1?offset=1&docID=2883&limit=10&schemaId=10&qdcId=1121&resultType=0&libraryId=-1&origOffset=1&filter=%22Szarvasi+%C3%9Ajs%C3%A1g%22&limit=10&site=browse> (Utolsó letöltés 2021. 03. 01.)