

VAJDA ANDRÁS

# TEHÉNFOGAT HELYETT TRAKTOR ÉS SZEMÉLYAUTÓ.<sup>1</sup> MOTORIZÁCIÓ ÉS MOBILIZÁCIÓ A MAROS MEGYEI SÁROMBERKÉN

## INDOKLÁS

1.

Jelen dolgozat a sáromberki<sup>2</sup> motorizáció folyamatát mutatja be és elemzi. Azt a folyamatot, melynek során az állati erővel történő teherszállítás és közlekedés háttérbe szorult, illetve átadta helyét a különböző önjáró gépeknek.<sup>3</sup> Ez jelentős átalakulásokat eredményezett a nemcsak a teherszállítás, hanem a mobilitás és a fogyasztás terén is. Egyszerre történt meg a szállításra és az

<sup>1</sup> A tanulmány az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíj (BO/00420/13) keretében, 2013–2016 között lezajlott alapkutatás eredményeit összegző kézirat (*Egy marosvászei falu gazdasági-kulturális szerkezetének átalakulása a hosszú 20. században*) egyik alfejezetének szerkesztett változata.

<sup>2</sup> Dumbrăvioara, Maros megye. A település, a 15-ös országút mentén, Marosvásárhely és Szászrégen között félúton található, közepes méretű, jobbra magyarok által lakott település. Fizionómiai szempontból (forma, a belterület szerkezete, textúra) elágazó, alaprajzát tekintve pedig a lineáris, utcára szervezett, szalagtelkes településnek közé sorolható. A lakosság foglalkozási szerkezetét alapul vevő funkcionális osztályozás alapján vegyes (vagy komplex) funkciójú településnek nevezhető: az 1960-as évektől az ingázó szakmunkások valamint a szolgáltató-iparban dolgozók száma fokozatosan emelkedett az agrárszektorban dolgozókéval szemben. A településnek, mint gazdasági-kulturális kontextusnak a részletesebb bemutatásához lásd: Vajda 2013. A település történetének bemutatásához lásd még: *Sáromberke 1319–1994*. Sáromberki Egyházközség, Sáromberke, 1994.

<sup>3</sup> A 20. század második felében az ökrök és tehenek igásállatként történő használata fokozatosan háttérbe szorult, majd teljes egészében megszűnt, helyét a lovas fogatok vették át. Míg az 1940-es évek elején a település magángazdaságaiban mindössze 27 ló volt, addig az 1950-es években már 59 gazdaságban összesen 75 lovat tartottak. A kollektivizálást követő évtizedekben (1970–80-as években) ez a szám drasztikusan visszaesett: már csupán 18 gazdaságban tartottak lovat (24) fuvarozás céljából. Az 1990-es években, és az állati erővel történő mezőgazdasági munkavégzés és teherszállítás térnyerésére az 1990-es években, a dekollektivizáció nyomán, került sor. Ekkor 55 gazdaságban 67 lovat tartottak. Az utóbbi évtizedben

utazásra fordított idő lerövidülése és a beláthat/bejárható tér megnövekedése, mely a világ összezugszorodását és a horizontok szétesését (lásd Bausinger 1995: 61–72), távoli tájak szokásainak, eszméinek a lokális térbe történő beáramlását, a helyi hagyományok változását eredményezte. A motorizáció ugyanakkor a helyi közösségben egy újfajta utazótípus, a turista megjelenését is maga után vonta.

2. A székelyföldi falvak modernizációjának és a motorizációjának folyamatáról, az „önjáró gép” és az „önjáró életmód” összefüggéseiről Gagyi József készített átfogó elemzést (Gagyi 2009). Tanulmányában arra hívja fel a figyelmet, hogy a mozgó szerkezetek nagy számban való megjelenése jelentősen megváltoztatja az életszervezési stratégiákat, átalakítja a társadalmilag és kulturálisan kialakult kapcsolatrendszereket, az egyéni és közösségi mobilitást, valamint a korábban gyakorlatban lévő idő- és térhasználatot. Megnövekednek az ember életterének távolságai, de ezt a növekedést egy kettősség jellemzi: egyrészt kiszélesedett a személyes létter, másrészt lerövidült az ebben a térben közlekedésre szánt idő. A korábban fél napi járásra eső helyek mindössze tíz percnyi autózásra közelednek (Gagyi 2009: 21). Ezért is nevezi a mérnöki szemléletű kutatás az önjáró gépeket *térlegyőzési technikáknak* (Gagyi 2009: 22).

A motorizáció kibontakozása és a mindennapi élet szervezésének meghatározó elemévé válása a 20. századhoz köthető, nem csoda, hogy a század egyik elnevezésévé éppen a motorizáció kora vált (Gagyi 2009: 21). Ez a folyamat a nyugati világban viszonylag gyors lefolyású volt, Kelet-Európában viszont elsősorban az 1980-as években kezd a személygépkocsi a mindennapok részévé válni (Gagyi 2009: 35–36). A kelet-európai államokban – érvel Gagyi József – az emberek először a mezőgazdasági gépekkel szembesül a falusi népesség (Gagyi 2009: 22, 26), a kelet-európai motorizáció tehát a kezdeti időszakban traktorizációt jelentett. Egyébként, a szerző szerint Romániában „falusi környezetben történetileg jól elkülöníthető a »traktorkorszak« és a személygépkocsi megjelenésének időszaka” (Gagyi J. 2009: 26).

## TRAKTOROK

A 20. század első felében Erdélyben (illetve Romániában) alacsony volt a traktorok száma. Az 1938-as statisztikai adatok szerint Romániában 4039, Székelyföldön pedig 280 traktor volt nyilvántartásban, ebből 150 származott Maros megyéből. A helyzet az 1948 után változott meg, amikor Brassóban beindult a hazai traktorgyártás (Gagyi 2009: 26), valamint miután országszerte rendre megalakultak az állami és társas (később pedig a kollektív) gazdaságokat kiszolgáló Mezőgazdasági Gépállomások (Gagyi 2009: 27). 1948 és 1989 között a traktorok száma országos viszonylatban a következő képen alakult:

---

viszont a lótartás ismét visszaszorult. Egy 2015-ben végzett felmérés szerint a településen 22 gazdaságban mindössze 29 ló volt. De ezek nagyobb része a település roma családjainak tulajdonában található. Ezt azért is érdemes megemlíteni, mert a korábbi korszakokban a helyi roma közösségben nem volt jellemző a lótartás. A kommunizmus időszakában és az 1990-es években mindössze két család rendelkezett lovas fogattal.

1948	1950	1960	1970	1980	1985	1989
10 189	13 713	40 194	107 209	146 592	184 409	151 754

Táblázat. A traktorok számának alakulása Romániában, a kommunizmus időszakában.  
(Forrás: Gagyí József 2009: 26.)

Ebből is látszik, hogy 1948-at követően a traktor és a traktorista vidéken nagyon gyorsan „az új hatalom diktálta propaganda és agitáció egyik fő szereplőjévé vált” (Gagyí 2009: 26).

Sáromberkén az 1930-as évek végén jelent meg az első traktor, sajátos módon azonban nem a Teleki uradalom gazdaságában, hanem az egyik helyi kisbirtokos fia, a Budapesten mezőgépezetet tanult Vajda András vásárolt egy Hoffer típusú traktort. Az 1920–30-as éveiben szintén ő vásárolta a település első cséplőgépeit is (lásd Szabó 1994: 28). A traktor és a két cséplőgép mellet, az 1950-es évek végéig favágó géppel is rendelkezett.

A traktorok száma a településen az Állami Gazdaság (1957), a Mezőgazdasági Gépállomás (1959) és a Kollektív Gazdaság (1962) megalakulását követően nőtt meg ugrásszerűen, az 1970-es évek végére a településen mintegy 12-13 traktor volt a különböző mezőgazdasági egységek tulajdonában, s ez a szám a rendszerváltás idejére elérte a 19-et (ekkor az említett három gazdasági egység összesen 4 arató-cséplő géppel is rendelkezett).<sup>4</sup> Ebben a korszakban magántulajdonban lévő traktorról nincs tudomásunk. Működött azonban a településen egy – elsősorban favágásra használt gép a településen, melyet Gagyí József említett tanulmányában, Homoród menti helyi megnevezés nyomán „daktari”-ként nevez meg (Gagyí 2009: 29).<sup>5</sup>

A településen magántulajdonban lévő traktorok az 1990-es évek elején jelentek meg újra. Az elsők között az egykori Mezőgazdasági Gépállomás alkalmazottai (mérnökök, részlegvezetők, traktoristák) vásároltak traktort, akik a vállalat gépparkjának gyakran indokolatlanul leselejtezett darabjait vásárolták meg. Emellett a különböző marosvásárhelyi és környékbeli állami termelő egységeknél (pl. a téglagyár, a szövöde, állami gazdaság) dolgozó traktoristák vásároltak a munkahelyükről egy-egy leselejtezett traktort. Vagyis az első magántulajdonosok olyan személyek közül kerültek ki, akiknek már a rendszerváltást megelőzően is voltak ismeretei a traktorok működését és javítását illetően, illetve ami még fontosabb: rendelkeztek azokkal a kapcsolatokkal, forrásokkal, melyek révén olcsóbban juthattak hozzá a traktorokhoz és a fenntartásukhoz elengedhetetlenül szükséges üzemanyaghoz és cserealkatrészekhez. Ebben az időszakban a traktorvásárlás egy-egy család számára jelentős anyagi erőfeszítést jelentett.

A traktorvásárlás újabb hulláma az egykori orosz hadifoglyok magyar állami kárpótlásba részesülését követően került sor, ekkor a kárpótlási összegből egy hét leforgása alatt 3 traktort is vásároltak a településen. Ezzel a traktortulajdonok között új szereplők is megjelentek, akik korábban nem dolgoztak traktoron, tehát nem rendelkeztek a gép működésével és javításával kapcsolatos bővebb ismeretekkel, de a mezőgazdasági gépi munkák magas díja miatt remek üzleti lehetőséget láttak a traktorvásárlásban.

4 Az egykori termelőszövetkezet volt alkalmazottjának (sz. 1944) szóbeli közlése.

5 A daktari olyan „motoros eszköz [...] amelyet traktor vagy más motor, traktor vagy más járműalkatrészek, gumibroncsok, netán szekér-álvázak felhasználásával maguk [a tulajdonosok] építettek” (Gagyí 2009: 29). Az eszköz a traktorizáció virágkorában született meg, amikor már hozzá lehetett férni kiselejtezett alkatrészekhez, illetve rendelkezésre állt a megépítéshez szükséges infrastruktúra (házi műhelyek) valamint gépészeti tudás. A daktari tehát – összegez Gagyí József – a gépész-ezermester kultúra jellegzetes vidéki tárgya/járműve (Gagyí 2009: 29).

Az 1990-es évek végére a használt traktorok ára jelentősen visszaesett, másrészt ezzel párhuzamosan a mezőgazdaságból várható jövedelmek érezhetően megnövekedtek, ami újabb gazdák számára tette lehetővé a traktorok vásárlását. Ennek eredményeként az 1990-es évek végére a településen már 35 magántulajdonban lévő traktorral számolhatunk.

A 2000-es évek újabb átrendeződést hoztak a traktorizáció folyamatában. A kommunista időszakban létrehozott mezőgazdasági gépállomást és az állami gazdaságot teljes egészében felszámolták, gépparkjukat pedig elárverezték, a Mezőgazdasági Szakközépiskola traktorját leselejteztek. Ezzel a településen eltűntek az állami tulajdonban lévő traktorok, a teljes géppark magántulajdonba került.

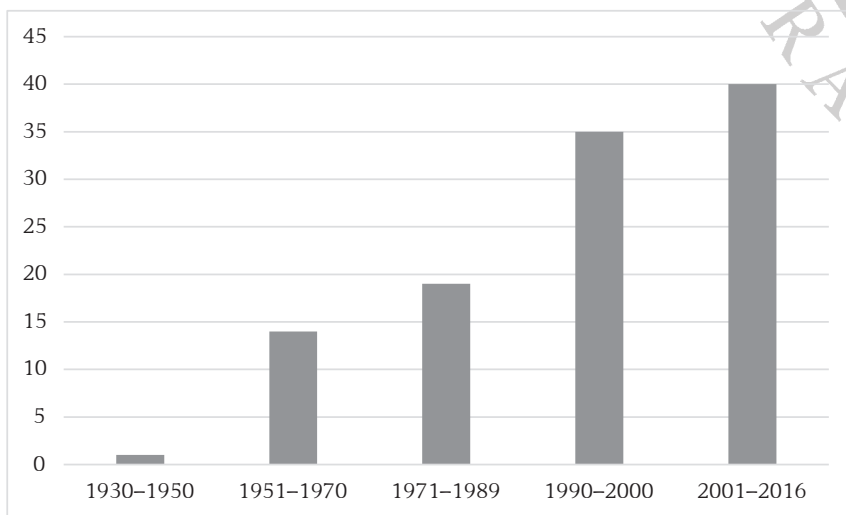
Ezzel egyidejűleg a magántulajdonosok között is történtek változások: egyrészt néhány (5-6) magánszereplő lemondott a mezőgazdasági tevékenységről és traktorját valamint a hozzá tartozó gépeket eladta, másrészt 7-8 újabb szereplő jelent meg a piacon. Mindent összevetve a 2000-es évek végére a magántulajdonban lévő traktorok száma továbbra is 32-35 között mozgott.

Ugyanakkor megemlítendő, hogy a rendszerváltást követő időszak első felében (1990–2000) a településen 11 arató-cséplő gép (kombájn) is működött, ezek egy részét azonban a tulajdonosok időközben eladták, jelenleg már csak 5 van meg belőlük. Ezek közül csupán egyik rendelkezik nagy (4 méteres) vágóasztallal, a többi olyan, Nyugat-Európából származó, kis kapacitású gép, melyet még a 20. század közepe táján gyártottak, és már az 1970–80-as években leselejteztek.

Az 1990-es évek elején néhány évig működött a településen két daktari is, melyek közül az egyiket csak favágásra és kavicschordásra használták, a másikkal viszont már mezőgazdasági munkákat (szántás, boronálás stb.) is el lehetett végezni.

A teljes kép érdekében azt is el kell mondanunk, hogy a fent említett számok nem tartalmazzák annak a mezőgazdasági nagyvállalkozónak a mezőgazdasági gépeit, amely 2012-ben jelent meg a településen. Ez a cég további 8 nagy kapacitású traktorral és 4 kombájjal rendelkezik.

A sáromberki traktorállomány tehát az elmúlt száz év során a következőképpen alakult:



1. ábra. A traktorizáció alakulása Sáromberkén

A traktorok javítása az 1990-es évekig a mezőgazdasági gépállomás műhelyében zajlott. Amikor magántulajdonban is megjelentek és elterjedtek a traktorok, ez maga után vonta a karbantartásukhoz szükséges tudás mindennapivá válását is. Az alapvető javításokat már a traktortulajdonosok maguk végezték, s csak a bonyolultabb javítási munkálatokhoz hívtak szakembert. Ahogy a mezőgazdasági gépek (főleg vetőgépek, vegyszerező gépek, kombájnok) használata esetében, a javításokat is 2-3 traktortulajdonos közösen, egymást segítve és a reciprocitás elvét alkalmazva végzik.

## TEHERSZÁLLÍTÓ AUTÓK

Az első teherszállító autót a kollektív gazdaság 1967-ben vásárolt egy 3 tonnás *Carpati* típusú tehergépkocsit, melyet elsősorban a termény betakarításnál használtak, de megszabott díj ellenében a település lakói számára is szállított építőanyagot vagy tűzifát. Miután ez a tehergépkocsi üzemképtelenné vált, 1978-ban a kollektív gazdaság egy 5 tonnás *Bucegi* teherszállítót vásárolt helyébe, mely az 1980-as évek végéig használatba volt, ekkor egy sáromberki személy vásárolta meg. Az 1980-as évek végén egy nagyobb kapacitású (8 tonnás) *Saviem* típusú tehergépkocsit vásároltak, melyet a helyi tévész utódként működő társas gazdaság is használt az 1990-es évek elején. A tehergépkocsi eladásra 1994-ben került sor, a gépjárművet a volt sofőr vásárolta meg.

A kommunizmus időszakában a kollektív gazdaság mellett a helyi gázvállalatnak volt egy *Bucegi* típusú tehergépkocsija, valamint az 1950-es évek végén a Mezőgazdasági iskolának volt egy *Steaua Roşie* típusú teherszállító autója, valamint egy teherszállításra is alkalmaz IMS terepjárója. Ezek az 1970-es évekre üzemképtelenné váltak és ki kellett vonni őket forgalomból.

Magánszemélyek tulajdonába 1989 után jelentek meg a tehergépkocsik. Először, közvetlenül az 1989-es forradalmat követően a kollektív gazdaság *Bucegi* tehergépkocsiját vásárolták meg, majd 1994-ben a kollektív gazdaság *Saviem*-je került magánkézbe. Emellett egy helyi koporsókészítéssel és erdőkitermeléssel foglalkozó vállalkozó vásárolt tehergépkocsit.

Az 1990-es évek végén, a 2000-es évek elején több építkezési cég is megjelent a településen. Ezek számára nélkülözhetetlenné vált a teherszállító autó. Emellett a településen három áruszállításra szakosodott vállalkozó is megjelent a településen, ezek közül az egyik két nagyobb és egy kisebb teherszállító autóval rendelkezik. Ugyanakkor a már fentebb említett mezőgazdasági nagyvállalkozó is rendelkezik két kamionnal. Mindent összevetve, a településen a 2000–2016-os időszakban mintegy 10-12 teherszállításra alkalmas gépkocsival kell számolnunk.

Azokban ezekben a teherszállításra alkalmas autóknak a megjelenése és számbeli növekedése sem tudta teljes mértékben kiszorítani a településen az állati erővel történő teherszállítást. Az állati erővel történő teherszállítás máig fennmaradt, mint lehetséges és helyenként hatékony alternatíva, annak ellenére, hogy az országúton történő közlekedésüket az elmúlt másfél évtizeden egyre szigorúbban szabályozzák, a hatóságok egyre jobban próbálják kiszorítani őket az országutakról.

## A HELYI BUSZJÁRATOK KIÉPÜLÉSE

A műúton zajló szervezett személyszállítás és a közlekedés rendszere a térségben csak az 1960-as évekre alakul ki. Ekkorra került sor a településen áthaladó országút leaszfaltozására valamint ekkor készült el a Sáromberkét Marossárpatakkal összekötő Maros-híd (1957). A település ekkor mindössze egy buszmegállóval rendelkezett, mely a művelődési háztól mintegy 50 méterre állt. Az első években először mindössze két regionális járat volt, az egyik Marosvásárhely–Sáromberke–Marossárpatak–Faragó–Szászrégen útvonalon közlekedett, a másik pedig Marosvásárhely–Sáromberke–Szászrégen–Szováta útvonalon. Emellett a települést néhány távolsági (Beszterce, Karácsonykő, Máramarossziget stb. irányába haladó) buszjárat is érintette. A járatok száma a Sáromberke és Marossárpatak közötti útszakasz modernizálása, valamint a kollektivizálás befejeződését (1962) követően nőtt meg ugrásszerűen. Ugyanis ezt követően kezdett a vidéki lakosság egyre nagyobb számban a marosvásárhelyi ipari létesítményekben munkát vállalni. Az 1970-es évek végére már szinte a környék összes településének<sup>6</sup> önálló buszjárata volt, s ezek mindegyike megállt Sáromberkén is. Ekkor a településen már két buszmegálló (a református templom mellett és az Alszege, a római katolikus templom szomszédságában) is létezett.

A helyi közszállítás rendszere az 1990-es évek elején összeomlott, s egy több évig elhúzódó átmeneti állapotot követően (melyben a stoppolás vált a leghatékonyabb közlekedési intézménnyé) az 1990-es évek végére magáncégek indították újra és kezdték racionalizált keretek között működtetni a helyi járatokat. Az egykori buszokat minibuszok (helyi nevükön *maxi-taxi*) váltották fel. Ma a településen a körtvélyfái, a marossárpataki, a vajdaszentiványi és a balai minibuszok állnak meg menetrend szerint.

## SZEMÉLYGÉPKOCSIK<sup>7</sup>

A személygépkocsi „rendeltetése szerint: közlekedési eszköz” – írja Losonczy Ágnes az életmód-kutatásainak eredményeit összegző könyvében (idézi Gagyi J 2009: 40), s mint ilyen vásárlásának egyik alapvető feltétele a jó minőségű/korszerűsített közúthálózat (lásd Gagyi 2009: 31) jelenléte, melyhez Sáromberkén az 1950-es évek végén (1957) lettek adottak a feltételek, ekkor került sor a Marosvásárhely–Szászrégen közötti útszakasz aszfaltozására.

Másrészt a mobilitás látványos megnövelésének (mobilizálódásnak), a kapcsolatháló kiszélesítésének és az individualizálódásnak az eszköze. A nagyobb távolságok megtételére szánt idő lerövidítése révén lehetővé teszi, hogy tulajdonosa a távol élő

6 A helyi emlékezet az 1980-as évekből a következő buszjáratokat tartja számon: marossárpataki, vajdaszentiványi, pókakeresztúri, ercsei, majosi, moisai, faragói, balai.

7 A személygépkocsi számára vonatkozó adatot a népszámlálások nem tartalmazzák, ezért az elemzéshez használt adatokat saját felmérés alapján nyertem. A 20. század első felére vonatkozóan a település idősebb generációjának visszaemlékezéseire támaszkodtam, míg a 2000-es éveket követő állapotokat a választói névjegyzék segítségével magam mértem fel.



rokonait, ismerőseit rendszeresen meglátogassa, vagy a lakóhelyétől távolabb eső vidékeken vállaljon munkát, úgy, hogy közben az indulás és az érkezés időpontjáról, valamint az utazás körülményeiről (kivel utazik, hányszor és hol áll meg, milyen sebesen halad stb.) is – legalább részben – maga hoz döntéseket (lásd Gagyi 2009: 41).

A településen az első személygépkocsi már az 1940-es évek elején megjelent. Az utolsó Teleki grófnak ugyanis már volt autója. Az egykori kocsiszín részben még ma is áll a kastéllyal átellenben, lakóházzá átalakítva. Ez azonban nagyon sajátos és partikuláris esetnek számított, és a gróf 1945-ben történt emigrálását, valamint a kastély államosítását követően az automobil hosszú időre el is tűnt a település életteréből.

A településen újabb autóvásárlásra az 1960-as években került sor, amikor néhány főállású sofőr vásárolt autót magának. Az első közöttük a településen *Tubák* néven emlegetett Barta Sándor volt, aki a helyiek emlékezete szerint először a francia attasénál, majd Marosvásárhelyen a Román Kommunista Párt alkalmazásában volt sofőr. A sofőrök közül az ő személyét lengi körül a legtöbb mítosz, és ma is számos történetet őriz a település kollektív emlékezete róla és vezetési stílusáról. A történetek elsősorban az óvatos és türelmes, a 40 km/h sebességet soha át nem lépő sofőr képét kultiválják. Az általa vásárolt első személygépkocsi egy orosz gyártmányú Pobeda volt.

Az 1960-as évek második felében aztán a településen megjelentek a Kelet-Németországban (NDK) gyártott Wartburg, valamint az orosz gyártású Moszkvics személygépkocsik is. Majd a következő hullámban a cseh gyártású Skoda 100-as típusú személygépkocsi is. Ezeket – valószínűleg viszonylag alacsony árak miatt is – a helyi értelmiségiek (tanítók, tanárok) vásárolták. Mindent összevetve az 1960-as évek végére a településen mintegy 7-8 személygépkocsival lehet számolni.<sup>8</sup>

A településen a személygépkocsi vásárlások száma a román autógyártás beindulását (1968) és az első Dacia modellek megjelenését követően, az 1970-es években növekszik látványosan. Az orosz gyártású Lada is ekkor jelenik meg a településen, elsősorban helyi tanítók és tanárok tulajdonában. Ekkor már a hivatásos sofőrök és az értelmiségiek mellett az anyagilag tehetősebb szakmunkások is vásárolnak személygépkocsit. Az elsők között például a helyi kocsmá vezetője vásárolt veje, majd fia számára Dacia 110-es típusú személygépkocsit.

A személygépkocsi-állomány gyarapodásának ütemét némileg lassította, hogy általában három évet is várni kellett, a beiratkozás és a pénz befizetésétől addig, amíg a tulajdonos ténylegesen átvehette az autót (lásd Gagyi 2009: 43), mégis az 1980-as évek végére a településen szinte megnégyszereződik a személygépkocsik száma, elérve a 27-et. Ezek néhány kivételével mind Dacia modellek voltak.<sup>9</sup>

Az autóvásárlás az 1990-es évektől ugrik meg látványosan, igaz elsősorban a használt autók piaca lendül fel. Néhányan például Magyarországról visszahozott Daciát vásároltak, mert a közhiedelem szerint ezek minőség szempontjából a belső piacra gyártottak fölött álltak. Az évtized közepére pedig kialakultak a használtautó-kereskedés belső/helyi hálózatai is. Egy, az 1989-es rendszerváltás előtt Németországba emigrált személy például több használt személygépkocsit is hazaküldött, ezeket szülei értékesítették.

A vásárlási kedv megnövekedése mellett ugyanakkor egy másfajta attitűd is jelentkezett az autótulajdonosok körében. Néhányan ugyanis csupán pénzszerzési

8 Saját becslés alapján.

9 A helyiek úgy emlékeznek, hogy ebben az időszakban 3 Skoda, 1 Wartburg és 1 Moszkvics típusú személygépkocsi volt a településen.

lehetőségként tekintettek az autóvásárlásra, s rövid használat után (mely azt hivatott demonstrálni, hogy az autó kifogástalan állapotban van) eladták a frissen szerzett személygépkocsit. Ez pedig némileg bonyolítja az autópark nagyságára vonatkozó pontos becslések elvégzését. Mindent számításba véve az 1990-es évek végére a településen mintegy 50-60 autóval számolhatunk. Ez pedig azt jelenti, hogy egy évtized leforgása alatt megduplázódott a személygépkocsik száma.<sup>10</sup> Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy (szórványosan) már ekkor megjelennek a településen olyan esetek, amikor egy családban két személygépkocsival is rendelkeznek. Ebben a korszakban a településen még mindig a Dacia modellek voltak túlsúlyban.

A legnagyobb növekedéssel mégis a 2000-es éveket követő időszakban kell számolnunk, az azóta eltelt mintegy másfél-két évtized alatt ugyanis nagyjából 190-re nőtt a településen a személygépkocsi állomány.<sup>11</sup> Ez pedig azt jelenti, hogy mintegy háromszorosára nőtt az előző évtizedhez képest. 2015-ben az ezer főre jutó személygépkocsik száma a településen megközelítőleg 108 körül mozgott, a 100 gazdaságra eső személygépkocsik száma pedig 32,2 körül volt.<sup>12</sup> Hogy ez mit is jelent valójában, annak érzékeltetése érdekében hadd említsük meg, hogy ugyanezek a mutatók országos szinten (a nemzeti statisztikai intézet adatai szerint) 2007-ben a következő képen alakultak: 1000 lakosra 129,8 autó, illetve 100 háztartásra 37,8 személygépkocsi jutott.<sup>13</sup> 2013-ban – az Eurostat<sup>14</sup> adatai szerint – országos szinten az 1000 főre jutó autók száma 201 volt. Vagyis a háztartások személygépkocsival történő ellátottsága alig maradt valamivel az országos átlag alatt, de még az 1000 főre jutó autók száma is közel esik az országos átlaghoz.

A növekedést elsősorban a használtautó kereskedés piacának kiépülése és a 10 év-nél idősebb használt autók árának jelentős csökkenése tette lehetővé, valamint a fiatal, 18–30 év közötti korosztály megnövekedett mobilitás- illetve autóigénye nyomán vált elkerülhetetlenné.<sup>15</sup> Az ugrásszerű növekedés mellett a korszak egy másik sajátossága, tehát hogy még tovább fokozódott a használtautó vásárlás, ami azt eredményezi, hogy a nyugat-európai autómárkák kerülnek túlsúlyba, s a Dacia modellek egy-két újabb típusú modellől eltekintve szinte eltűnnek a település személygépkocsi állományából. Ugyanakkor megnőtt azoknak a családoknak a száma, ahol egy udvaron két autóval is rendelkeznek. A személygépkocsik számának az elmúlt közel száz év alatt bekövetkezett alakulását a következő ábrában összegezhetjük:

10 Ez úgy tűnik, nem egy sáromberki sajátosság, hiszen Gagyí József a székelyföldi motorizációt vizsgáló elemzésében szintén hasonló eredményre jut. Ő azt írja, hogy 1989 után 7 év alatt duplázódik meg a személygépkocsik száma (Gagyí 2009: 35).

11 Saját felmérésből származó adat.

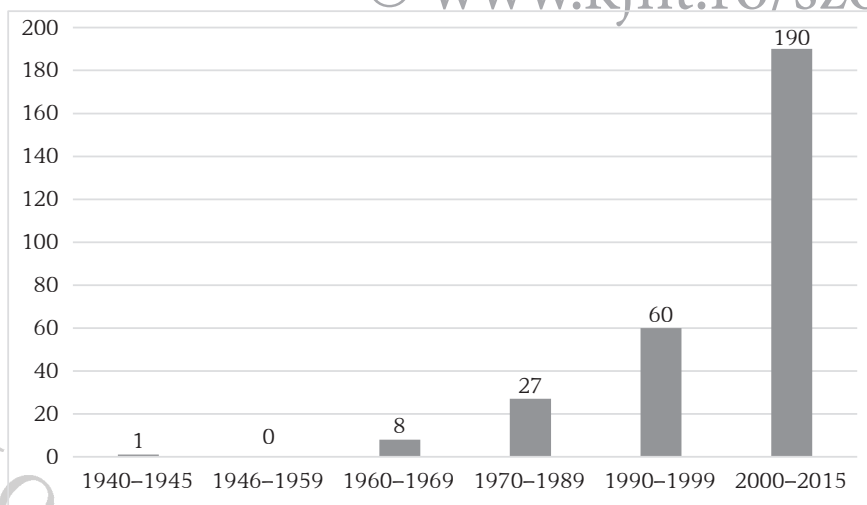
12 Saját becslések alapján

13 A nemzeti Statisztikai Hivatal (ISSN) oldalán működő TEMPO-Online szolgáltatás keretében csak az 1995–2007 közötti adatok kérhetők le. Későbbi adatok ezzel kapcsolatban sajnos nem elérhetőek.

14 Forrás: <http://ec.europa.eu/eurostat>

15 Ez a korosztály ugyanis igen nagy számban külföldi vendégmunkásként dolgozik. Autóját már a vendégmunkával szerzett pénzből saját maga vásárolja meg valamelyik nyugati használtautó piacról, a hazainál alacsonyabb áron. Ezek közül néhányan autójukat hazalátogatásuk alatt eladják, majd a célországba visszatérve ismét másikat vásárolnak.





2. ábra. A személygépkocsik számának alakulása (saját becslés)

Az autók számának növekedésével a használati habitusok és mentális-érzelmi kötődések is változtak. A kezdeti időszakban, az autók alacsony száma miatt szinte elképzelhetetlen volt, hogy egy-egy autótulajdonos visszautasítsa a szomszédok, ismerősök azon kérését, hogy elvigye az illetőt a közeli Marosvásárhelyre (rendszerint az orvoshoz).

Az 1990-es években, az helyi autóbuszjáratok rendszerének leépülését követően az ingázók gyakran összepótolták az üzemagyagot és együtt utaztak a munkahelyükre. Ehhez hasonló a fiatalok által kidolgozott rendszer is, hiszen itt is az tapasztalható, hogy az autóval rendelkező fiatalok szállítják el barátait is a környék szórakozóhelyeire. Mivel a sofőrök nemcsak az autójukat osztják meg, de az alkoholfogyasztásról is le kell mondaniuk, igen keresett személyekké válnak a fiatalok körében, számos baráttal rendelkeznek. Ezeknek a sofőröknek a lányok között még nagyobb presztízse van, hiszen ezeket rendszerint ingyen szállítják a különböző szórakozóhelyek között.<sup>16</sup> A 2000-es években még tartott az ingázók és a fiatalok körében ez a fajta „közös” autóhasználati rendszer, de emellett megjelent egy másfajta – a „nekem senki ne szemeteljen az autóm-ba” gondolatból faladó – individualista autóhasználati habitus is. Ennek az az egyik – közösségi szempontból leginkább releváns – következménye, hogy szaporodnak azok az esetek, amikor helyi autótulajdonosok nem állnak meg felvenni az út szélén álló, a buszra váró, vagy stoppoló falustársaikat.

16 Akkorjában [1990-es évek] lehetett akármilyen vastag a bukszád [pénztárcád], mert – ha nem volt autód, jött egy, akinek az utolsó lerobbant Trabantja volt, s má vele álltak szóba [a lányok] – 2014-ben készült beszélgetés, férfi (sz. 1975). A szakirodalom szintén arról számol be, hogy a sofőrök nagyobb eséllyel indultak a hölgyek szívének elrablásáért zajló versenyben, az autós szubkultúra tehát helyzetelőnyt vívott ki magának az udvarlás terén, ami a társadalmi értékrend változását jelzi (Majtényi 2000: 102).

## A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS ÉS A KÖZLEKEDÉS EGYÉB MOTORIZÁLT FORMÁI

Bár rendeltetését tekintve a traktor elsősorban nem személyszállításra szánt eszköz, még az 1990-es évek elején is előfordult, hogy ilyen céllal került használatba. A mezőgazdasági gépállomás mozgó műhelye – helyi szóhasználatban *cirkusz* – az 1980-as évekig gyakran, az 1990-es évek elején pedig szórványosan látta el a helyi labdarugó csapatnak a közelebbi településekre való elszállításának feladatát, ahogy a gázvállalat teherautója is több alkalommal szolgált a csapat szállítóeszközéül.<sup>17</sup> A *cirkuszt* az 1980-as években a fiatalok az európai- és világbajnokságok ideje alatt is igénybe vették, ezzel mentek szervezett csoportokban (tévékészülékekkel, kellő mennyiségű ételmiszerrel és alkohollal felszerelve) az ország olyan pontjaira, ahol a külföldi tévéadókat fogni lehetett.<sup>18</sup>

De nem csupán a tömegközlekedésnek voltak ilyen prototípusai, sajátosan helyi (de sokkal inkább kelet-európai) hajtásai, hanem az individuális személyszállítás esetében is számolhatunk előképekkel. Ezek közül kettőt kell megemlíteni: a kerékpárt és a motorkerékpárokat.

Bár a kerékpárok nem tartoznak szoros értelemben a motorizáció folyamatához, mégis azt kell mondanunk, a közlekedés technikai megújulása/megújítása szempontjából fontos szerepet játszanak, elterjedésük története pedig sokban hasonlít a motorizáció folyamatához, ezzel szinkron mintákat mutat.<sup>19</sup>

Az első román gyártású kerékpár megjelenését követően (1954) terjednek el vidéken is a biciklik, de leginkább mégis az ingázó életmód megjelenése hatott számuk alakulására. A sáromberkiek emlékezete szerint ugyanis az 1960-as években, a marosvásárhelyi üzemekben munkába állt fiatalok jelentős része választotta (elsősorban gazdasági szempontok miatt) a kerékpárral történő ingázást. S a településhez közelebb eső helyszínek, mint például a gernyeszegi vágóhíd, a falu észak-keleti határában található állami gazdaság, vagy a gázvállalatnak a falu határában található megfigyelő állomásai esetében ez a közlekedési forma az 1990-es évekig fennmaradt.

Az 1980-as években – a gyermekek és kamaszok körében – a kerékpárhasználat egy másik fajtája, a biciklizés, mint a szabadidő eltöltésének módja, is megjelenik a településen. A kerékpár ebben az esetben a gyermekek számára készült játékszer funkcióját tölti be. Ekkor jelennek meg a településen nagyobb számban a gyermekek számára készült Pegas típusú kerékpárok. Ezzel együtt azonban az 1980-as évek közepére a kerékpárok száma enyhén visszaesik, a korábbi modellek ugyanis fokozatosan leépülnek, az új modellek megvásárlása pedig – akárcsak a személygépkocsik esetében – nehézségekbe ütközik. A helyi vegyesboltba például igen kevés példány érkezik, és ezért csak

17 Férfi (sz. 1974) visszaemlékezése alapján. Ehhez lásd még: <http://www.e-nepujzag.ro/op/article/humor-focip%C3%A1ly%C3%A1r%C3%B3>

18 Gagyí József ezt a személygépkocsik kapcsán rituális autóhasználati formaként és társadalmi ellenrítusként írja le (Gagyí J 2009: 42).

19 Gagyí József például arra hívja fel a figyelmet, hogy Kelet-Európában a kerékpárok és a motorkerékpárok is először a nagyvárosokban terjednek el, hiszen itt van kiépülve a használatukhoz szükséges infrastruktúra. A vidéki poros, sáros utak nem is teszik lehetővé falusi környezetben történő használatukat (Gagyí 2009: 22).

ismeretséggel lehet ezekhez hozzájutni. Ez a helyzet egészen az 1990-es évek elejéig fennmarad.

A biciklihez kapcsolódó újabb használati modellek a 2000-es évek végén jelennek meg: a biciklizésre mint az egészséges életmód tartozékára kezdenek tekinteni. Ezt egyrészt a nyugat-európai országokban vendégmunkásként dolgozó személyek elbeszélései mentén, másrészt az új média/tömegmédia csatornáin keresztül szívárogo be a közösségi tudatba. Ennek kielégítésére egész nyugat-európai használt kerékpárokat forgalmazó hálózatok alakultak ki, léptek működésbe. ezek működése nagyban hasonlít az autók iránti kereslet megnövekedésével kialakult használtautó beszállító hálózatokéhoz.

A motorbicikli – a kerékpárhoz hasonlóan – a közszállítás alternatívájaként használt szállítási eszközként jelent meg a településen, szintén valamikor az 1960-as évek második felében, s az évtized végére nőtt meg számuk jelentősebben. Az 1980-as évekre azonban már számuk elenyésző volt, alig néhány család rendelkezett motorbicikkel, és csupán egy személynek volt úgynevezett csónakos motorkerékpárja.

Változást a motorkerékpár használat terén a 2000-es évek hoztak, ekkor egyre több fiatal vásárolt robogót a konfirmálás vagy a ballagás alkalmával összegyűlt pénzből. Újabbán pedig a tehetősebb családok körében az ATV-k is hódítanak.

## ÖSSZEFOGLALÁS

**Motorizáció és a táj átalakulása** • A motorizáció (a traktorizáció) nem csupán gyakorolt a mezőgazdasági termelésre volt hatással, hanem jelentősen átalakította tájat is. Az önjáró, nagyobb erőt kifejtő gépek nemcsak nagy összefüggő parcellák létrehozását tették lehetővé, de mélyebb szántást is végeztek. Ugyanakkor a traktorok és kombájnok zavartalan közlekedése érdekében szélesebb és kövezett mezei utakra volt szükség. Emellett a gépi erőnek köszönhetően több, korábban művelésem kívül rekedt területet (pl. sáncokat, mocsaras, náddal, fűzfával benőtt határrészeket) is megművelhető területté alakítottak (vízelvezető sáncokat ástak, a fákat gyökerestől kihúzták stb.) és használatba vettek.

Bár az 1990-es években egy rövidebb demodernizációs periódus következett, amikor a lakosság egy része megpróbált visszatérni az 1940–50-es évek gazdálkodási technikáihoz, gyakorlataihoz, a közel fél évszázados gépesített gazdálkodás által beindult folyamatokat már nem lehetett visszafordítani. A hagyományos technikák nem bizonyultak sem hatékonyak sem pedig kifizetődőnek/fenntarthatónak. Az 1990-es évek második felétől elindult a helyi gazdaságok motorizációjának egy második, posztkommunista hulláma is, mely a 2000-es évek végére végkép kiszorította a mezőgazdasági munkákból az állati és a kézi erőt.

**Motorizáció és mobilitás** • Ha a gazdasági szerkezet, a motorizáció és a mobilizáció összefüggéseit vesszük szemügyre, akkor azt látjuk, hogy a település életében legalább két olyan fordulóponttal kell számolnunk, amely gyökeresen megváltoztatta a település lakosságának mobilitását, a kilépések gyakoriságát, tartósságát és a távolságok nagyságát egyaránt.

Az első nagy változást az 1960-as évek hozták, ez a földek kollektivizálása és a fiatal lakosság gyárakba és üzemekbe történő munkába állásának időszaka. Ennek a korszaknak a mobilitását a napi rendszerességgel történő kilépések, az ingázás, valamint a kisebb távolságok jellemzik. Az ingázó lakosság csak kivételes esetekben (pl. kirándulások alkalmával) tesz meg 15-20 kilométernél nagyobb távolságot. Ezt viszont napi rendszerességgel megteszi. A helyváltoztatás legfontosabb eszközei pedig a vonat és az autóbusz, az individuális közlekedése pedig a kerékpár és a motorkerékpár.

A második nagy változást az országhatároknak az 1989-es rendszerváltást követő megnyitása eredményezte. A magyarországi rokonlátogatások megsűrűsödése mellett már az évtized elejétől elindul a Magyarország felé irányuló vendégmunka, ami hosszabb ideig tartó kilépési gyakorlatokat tesz szükségessé/hoz használatba. Mivel ekkor még szabályozva volt az idegen országban tölthető idő nagysága, ezért a vendégmunkások háromhavonta hazajártak. Ennek a migrációfajtának a jellegzetes közlekedési eszköze az autóbusz, hőse pedig a buszsofőr. Ő az, aki tudja, hogy melyek azok a technikák, melyekkel a vámosok megvesztegethetők vagy átejthetők, melyek azok az árucikkek, melyek ki- vagy bevitele nehézségekkel jár (azaz törvénybe ütközik). A vendégmunkások alacsony képzettséggel rendelkező személyek voltak, akik elsősorban az építőiparban vállaltak munkát.

A 2000-es években néhány lényeges változás történt: (1) a vendégmunkás-migráció célországa már elsősorban nem Magyarország, hanem a Nyugat-európai országok (elsősorban Németország, Hollandia, Anglia, Franciaország és Svájc); (2) a vendégmunkások elsősorban a 22–35 év közötti generációból kerülnek ki, ezért az ő korosztályuk ma szinte teljes egészében hiányzik a település társadalmából; (3) a vendégmunkások között a kétkézi munkások (mezőgazdaságban, feldolgozóiparban stb. dolgozók) mellett megjelennek a felsőfokú végzettséggel rendelkezők is (egészségügyi dolgozók, fogtechnikusok, programozók); és ami a téma szempontjából a legfontosabb, (4) a legtöbben saját személygépkocsival közlekednek az „otthon” és a „munkahely” (a célország) között; (5) a kilépések időtartama megnő, a legtöbben legkevesebb fél évig, de vannak, akik 9-10 hónapig távol maradnak otthonuktól.

Az utazási szokások alakulását egy másik tényező is befolyásolta, ez pedig a személygépkocsik számának alakulása. Ebből a szempontból a vizsgált időszak három szakaszra osztható. Az első a modern közlekedési hálózat kialakulása előtti időszak, melynek az vasút és a vonat volt az egyedüli tömegközlekedési eszköze. A kilépések gyakoriságát és nagyságát a vasúti menetrend szabályozta. Ebben a korszakban gyakran előfordul, hogy a vasút vagy az országút mentén gyalogosan közlekedtek a település és a környező települések között.

A következő korszak a helyi közszállítás kiépülését követő korszak, mely sajátos utazói kultúrát alakított ki. A napi rendszerességgel egymás mellett utazó személyek között szoros kapcsolatok alakulnak ki, aki korábban ül fel a buszra/vonatra, az helyet foglal az ismerőse számára is. A közszállítási eszközön eltöltött időt pedig a helyzetorientált és témaorientált beszélgetések (lásd Keszeg 1993) töltik ki. A leggyakrabban maga az utazás, és a munkahelyen történt furcsa és szokatlan események képezik a beszélgetések tárgyát. Az ingázók számának folyamatos gyarapodásának eredményeként az 1980-as évekre a közszállítási eszközök zsúfolttá válnak, már nemcsak az ülőhelyekért, hanem egyáltalán a buszra/vonatra való feljutásért folyik a harc. A saját közösségből való kilépésekhez tehát a lökdösődés, a kényelmetlen utazás élménye, valamint ennek a feldolgozására született történetek sora társul. Ebben a korszakban jelennek meg nagyobb

számban személygépkocsik a településen, de ezek nem befolyásolják számottevően a közösség utazási szokásait.

Ezen a téren hoz változást a következő korszak, melyet a személygépkocsik számának ugrásszerű gyarapodása, illetve a közszállítás rendszerének megroppanása jellemzi. A személygépkocsival történő ingázás ugyanis a korábbi helyzettel szemben a kényelmes, civilizált közlekedési modellként jelennek meg, mely még az esetleges többletköltségeket is ellensúlyozni képes. A saját személygépkocsival történő ingázás igazolásának toposzai a következők: (1) nem függök senkitől, akkor indulok, amikor akarok, (2) nem szagolom senkinek az izzadságát, (3) biztonságos (nem kell attól félni, hogy utazás közben lerobban, vagy szétesik),<sup>20</sup> (4) olcsóbb.<sup>21</sup> A személygépkocsi tehát státust kifejező tárgyból bizonyos értelemben jövedelemszerző eszközzé válik (vö. Gagyí 2009: 40).

Mindent összevetve a saját személygépkocsival és a tömegközlekedési eszközökkel történő szállítás összehasonlítása, értékelése a helyi közösségben a civilizált–civilizálatlan fogalompár mentén írható le és értékelhető.

**Motorizáció és a társadalmi változások** • A motorizáció és a helyi társadalom átalakulása között szintén szoros összefüggés észlelhető. A traktorizáció és a motorizált teherszállító eszközök elterjedése az „állat vagy gép dilemma” (vö. Gagyí 2009: 39) mentén alakult. A változás sajátosan kelet-európai formája, hogy ez a kérdés csak a vizsgált korszak végére dőlt el végérvényesen a gépek javára. Annak ellenére, hogy a traktorok nagyobb számban már az 1960-as évek elejére megjelentek a településen a Kollektív Gazdaságnak még az 1970-es években is mintegy 15 állati erővel működő fogata volt, s még az 1989-es rendszerváltás idején is mintegy 5-6 lovas fogattal rendelkezett. Emellett a magánszemélyeknél és az állami gazdaságnál is voltak lovas fogatok. Sőt, az 1990-es évek elején, a földtulajdon visszaszolgáltatását követően egy demodernizációs folyamat következett, amikor az állati erővel végzett mezőgazdasági munka ismét túlsúlyba került.

A személygépkocsi-használat szempontjából szintén legalább két használati mód, a „státuserősítő” és a „jövedelemszerző” is megemlíthető.<sup>22</sup> Ezek azonban nem egymást követő, hanem párhuzamosan egymás mellett élő gyakorlatok, melyek mind a mai napig jelen vannak a település életében, sőt e két habitus egyazon személyt is jellemezhet.

Az autóhasználati stratégiák az 1980-as évek végére individualizálódtak, ekkor kezdett az autóhasználat beépülni a mindennapokba (vö. Gagyí J. 2009: 42). Ez a használat azonban még mindig egy viszonylag jól belátható világ határain belül mozgott, melynek az iszlói és a nyomáti hegy valamint a pókai erdőben található éles kanyar voltak a határai. Legalábbis abban az értelemben, hogy ezek voltak a közlekedési rendszer azon pontjai, melyek – főleg téli időszakban – próbára tették az autó és sofőrje képességeit, s ezeknek a veszélyektől sem mentes akadályoknak a leküzdéséről a helyi társadalomban történetek fogalmazódtak meg és voltak forgalomban. Az autóhasználat azonban csak az 1990-es évek végén vált az életstílus részévé.<sup>23</sup> Ekkor tisztultak

20 Főleg az 1990-es évekre vált gyakorivá. A településen olyan történetek is fennmaradtak, melyek szerint megesett, hogy egy-egy utas menet közben kiesett az autóbusból.

21 Főleg 2000-es években jelentősen megnövekedtek a közszállítási árak, ami azt eredményezte, hogy egy olyan személyautó, melyben 3-4-en utaznak, költséghatékonyabbnak bizonyul.

22 A két fogalmat Gagyí József használja (vö. Gagyí 2009: 40–41).

23 Majtényi György szerint az életstílus „interiorizált életmód, az életmód személyiségformáló hatása” (Majtényi 2000: 101).

le a motorizáció révén a személyes léttérben megjelent új elemek (személygépkocsi, motorkerékpár stb.) által gerjesztett kihívásokra (tárolás, fenntartás, kihasználás stb.) született megoldások. Ekkor születik meg és válik láthatóvá a településen az autós szubkultúra.

Az autóhasználat individualizálódása a szabadidő megjelenésével is szoros kapcsolatot mutat. Már az 1980-as években jellemző, hogy az autóval rendelkező személyek hétvégenként pihenés/szórakozás céljából elutaznak a közeli üdülőhelyekre (Marosszentgyörgy, Szováta) vagy halastavakhoz (Faragó, Marossárpatak) horgászni, de legalább a településtől mintegy 2-3 kilométerre eső Maros partjára piknikezni. A 2000-es évekre ezek a távolságok megnöttek, ahogy azok száma is, akik a pihenésnek és a kikapcsolódásnak eme formájába bekapcsolódtak. Napjainkban ennek az igénynek a kielégítésére a környéken számos rekreációs központ épült ki. A közeli szórakozó helyek látogatása szintén ide sorolható.

**Luxuscikkből használati tárgy** • A településen ugyan már az 1960-as években megjelenik a személygépkocsi, de ez egészen az 1980-as évekig luxuscikknek számít, elsősorban státuskifejező használati mód jellemzi (vö. Gagyí J. 2009: 45). Vásárlására is kivételes helyzetben/alkalmakkor (elsősorban házasságkötés) kerül sor, sőt még az 1990-es években is gyakran kapcsolódik össze az autóvásárlás a házasságkötéssel. Ebből adódóan az autóhasználatot sok szempontból a gondoskodó magatartás, az autó féltése jellemezte. Az autó csinosítására a család jelentős időt fordított. Az autót ért agressziót a tulajdonos a személye elleni súlyos merényletként értékelte, s az 1990-es évek végéig gyakran volt tettelegesséig fajuló konfliktusok forrása az, hogy egy-egy személy „illetlenül” ért valaki autójához, vagy verbálisan fenyegette annak épségét.

Változást ezen a téren a használtautó kereskedés helyi hálózatának kiszélesedése, valamint az autóaárak csökkenése eredményezett, melynek következtében nemcsak az autók száma nőtt meg ugrásszerűen, de a velük szemben működő használati habitusok is jelentősen átalakultak. Az autóvásárlás egyre gyakrabban racionalizált döntések<sup>24</sup> mentén történik. Ez a fajta magatartásforma, mely az autóra már használati tárgyként tekint a következők sommás megállapításban összegezhető: *az autó olyan, mint a cipő, arra kell, hogy járjak vele.*

Ugyanakkor a változást az is jelzi, hogy míg korábban a házasságkötéskor megvásárolt, vagy évek alatt kispórolt családi autók hosszú ideig voltak a családok tulajdonában, addig az utóbbi években egyre nagyobb azoknak a családoknak a száma, akik 3-4 évente lecserélik személygépkocsijukat. Ezek a családok ma már a 3-4. autójukat birtokolják.

Az autóhasználat tehát végérvényesen beépült a mindennapokba. Ez leginkább abban érhető tetten, hogy a településen ma már teljesen természetes és magától értetődő lépésnek számít az, hogy a fiatal korosztály 18. életévének betöltését követően jogosítványt szerez, és szülei – ha anyagi helyzetük lehetővé teszi – igyekeznek minél előbb autót vásárolni számára.

**Familiarizáció** • A familiarizáció Pierre Bourdieu szerint sajátos viselkedésmód, családi norma, mely lassan épül be az egyén személyiségébe (Bourdieu 2008). Gagyí József

<sup>24</sup> Ezek közé sorolhatók azok a szempontok, melyek az autó működőképességét, strapabírását (nem kell sűrűn szervizelni) és árát helyezik előtérbe felszereltségével, márkájával és évjáratával szemben.



pedig – Silverstone nyomán – azt írja, hogy a ez a használat egyéni formáinak kialakítását jelöli. Az autó kapcsán ez azt jelenti – írja Gagyi József –, hogy már azelőtt egy képet alakítanak ki róla, még mielőtt megvennék, érzelmi és fizikai helyét a családi életterben előkészítik (Gagyi 2009: 45). Az előkészítés, leginkább a vásárlásról, a kiválasztás szempontjairól való gyakori és hosszas beszélgetésekben érhető tetten, a családi térbe való beépítés viszont leginkább egy újfajta épülettípus megjelenése által válik láthatóvá/látványossá, ez pedig a garázs, illetve a hozzá tartozó kocsibejáró.

A motorizációt megelőző, mezőgazdálkodásból élő sáromberki közösség modernizálódásának története ilyen szempontból úgy is leírható, mint az istállók és csűrök által dominált (mellék)épületállományról és telekrendszerrel a garázsok által – ha nem is dominált, de meghatározott<sup>25</sup> – telkek elrendezésre való áttérés folyamata.

**A gépjármű rettenet** • A település lakosságára a motorizáció nem pusztán a traktor, tehergépkocsi, autó vagy motorkerékpárok növekvő száma formájában hatott, hanem a településen áthaladó forgalom növekedésében is. Ha a települést átszelő országút modernizálása előtt, illetve azt megelőzően ritkaságszámba ment, hogy egy-egy személygépkocsi, autóbusz áthaladt rajta, ez a 20. század végére megszokottá vált. De intenzitását tekintve még mindig jelentéktelennek számított. Az 1980-as években nem is működött csak egyetlen gyalogátjáró a településen, de ennek ellenére a lakosság gondolkodás nélkül vágott át az úton ott, ahol éppen dolga akadt.

A 2000-es évekre az országút forgalma azonban ugrásszerűen megnőtt, és ezzel együtt a balesetek száma is. A közösség idősebb generációja retteg az úton való közlekedéstől, s csak a gyalogátjárón meri átvágni az utat, igaz a gyalogátjárók száma is jelentősen megnőtt. De nemcsak az idős generációt jellemzi ez a magatartás, hiszen ma már (ritka kivételektől eltekintve) mindenki a gyalogátjárót használja. Igaz ez részben annak is betudható, hogy rendszeressé váltak a közúti ellenőrzések, és a szabálysértőket jelentős összeggel büntetik.

A közbeszédben az autóforgalom növekedésével járó változások iránya a következő toposzok mentén tematizálódott: (1) „úgy hajtanak, mint az őrültek”; (2) „akkora a forgalom, hogy nem lehet kiengedni a gyermekeket az utcára”<sup>26</sup>; (3) „olyan zaj van, hogy ha kinyitjuk az ablakot nem halljuk egymás hangját”; (4) „[a forgalomban részt vevő gépjárművek] olyan port csinálnak, hogy nem lehet kinyitni az ablakot szellőztetni”; (5) „[akkora a forgalom, hogy] az ember tíz percet kell álljon, hogy át tudjon menni az úton”.

A hosszabb útra induló családtagokat pedig a következő búcsúzkodó formulák kíséretében engedik útjukra: (1) „vezessetek óvatosan”; (2) „vigyázzatok a forgalomban”; (3) „vezess lassan”; (4) nem kell sietni, nehogy valami baj érjen” stb.

Mindez azt jelzi, hogy a közösség vilásképeben az autó egyszerre számít a jólét szimbólumának, nélkülözhetetlen közlekedési eszköznek és veszélyforrásnak, tragédiák okozójának. Ezzel magyarázható, hogy az autót helyenként ma is az *ördög szekereként* vagy *négy keréken kopsorsóként* emlegetik.

25 A garázs elhelyezése ugyanis igen fontos, hiszen a minél egyszerűbb és gyorsabb ki- és bejárást kell biztosítsa a gépjármű számára. Ezért rendszerint a telek központi helyén, a bejárattal szemben kap helyet.

26 Ezzel ellentétben az 1980-as években még az országút és a házak közötti keskeny zöldterület volt a gyermekek elsődleges játszótéere.

## SZAKIRODALOM

Bausinger, Hermann

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

Bourdieu, Pierre

2008 [1978] *Társadalmi egyenlőtlenségek újatermelődése*. Tanulmányok. General Press Kiadó, Budapest.

Gagyí József

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

Keszeg Vilmos

1993 A tartalom szerveződése a beszédszakásokban. *Korunk* IV. (8) 23–30.

Majtényi György

2000 Életstílus és szubkultúra. Az autózás története (1920–1960) *Korall*. (1) 101–118.

Szabó Miklós

1994 Sáromberke rövid története. In: *Sáromberke 1319–1994*. Sáromberki Egyházközség, Sáromberke, 5–64.

Vajda András

2013 *Az írás és az írott szó hatalma. Az írás a mindennapokban egy Maros menti településen*. (Emberek és kontextusok, 9.) Erdélyi Múzeum Egyesület, Kolozsvár.

(n. n.)

1994 *Sáromberke 1319–1994*. Sáromberki Egyházközség, Sáromberke.

## TRACTOR ȘI AUTOTURISM ÎN LOC DE CARUL CU BOI. MOTORIZARE ȘI MOBILITATE ÎN LOCALITATEA DUMBRĂVIOARA (JUD. MUREȘ)

Lucrarea de față este un studiu de caz care prezintă și analizează procesul motorizării în localitatea Dumbrăvioara. Procesul în cadrul căruia transportul și deplasarea cu ajutorul puterii animalelor își pierde importanța, fiind înlocuită cu mașinării. Această schimbare a adus cu sine diverse modificări majore atât în cazul transportului, cât și a mobilității și a consumului. A avut loc în același timp scurtarea timpului acordat transportului sau deplasării și mărirea spațiului vizibil/accesibil, ceea ce a rezultat destrămarea orizonturilor, introducerea obiceiurilor, ideilor locurilor îndepărtate în universul local, respectiv schimbarea tradițiilor locale.

## TRACTOR AND CAR INSTEAD OF CARRIAGE. MOTORIZATION AND MOBILIZATION IN DUMBRĂVIOARA (MUREȘ COUNTY)

The present paper is a case study presenting and analysing the process of motorization in Dumbrăvioara, Mureș County. It is the process in which animal-drawn vehicles have been replaced with motor-driven ones. This change resulted in substantial changes in transportation, but also in mobility and consumption. We could witness in the same time the reduction of the time spent for transport or travel and the widening of space, which resulted in the shrinking of the world, disintegration of horizons, the introduction of customs and ideas of distant places into the local universe as well as the transformation of local traditions.