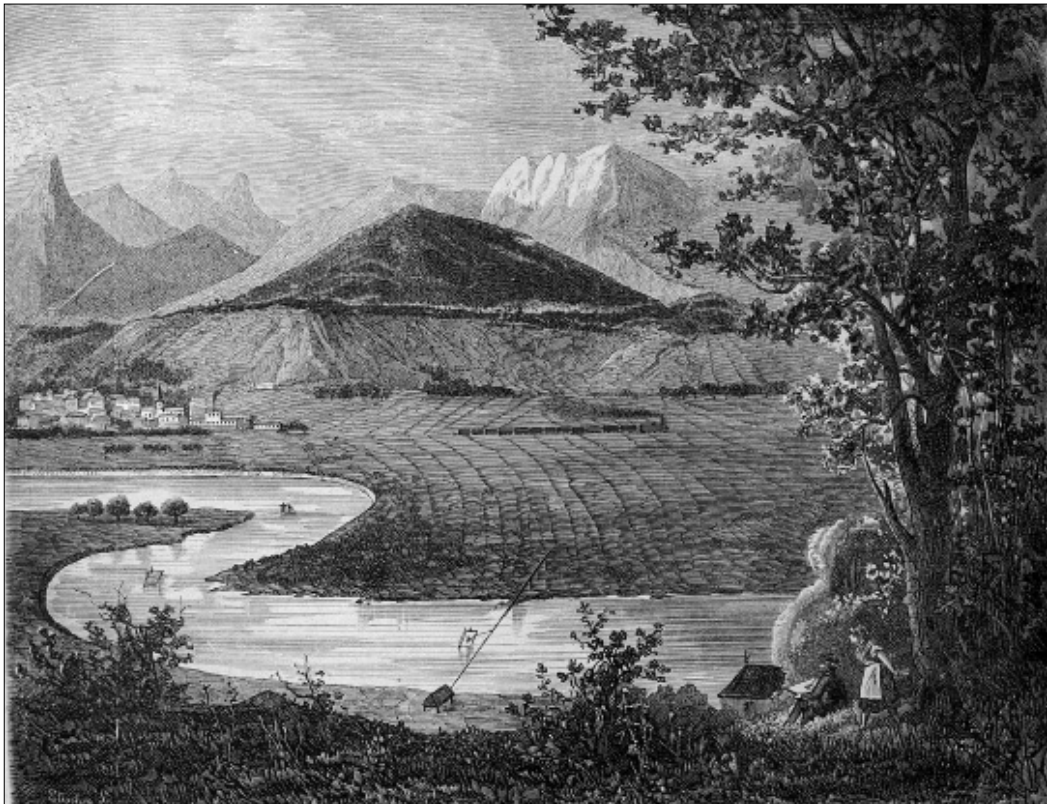


FRISNYÁK ZSUZSA

A VASÚTI ÁBRÁZOLÁSOK FORRÁSÉRTÉKE (1854–1890)

1857-ben a *Vasárnapi Ujság* egyik ismeretlen levelezője, miközben beszámolt a vasútépítés állásáról Debrecenben, felfigyelt egy helybéli parasztember viselkedésére. A leírás szerint a gazda másfél óráig nem bírt szabadulni a még épülő vasútállomáson fel-alá járó gőzmozdony látványától, végül megcsóválta a fejét és szótlanul továbbhajtott társzekerével. Ez a hétköznapi jelenet nemcsak azt példázza, hogyan keltette fel egy innováció helyi megjelenése az emberi kíváncsiságot, hanem azt is, a 19. század technikai fejlődését alapvetően milyen nézőpontból fogja ábrázolni a hazai sajtó. Ez a nézőpont az érzelmi impulzusokra és szórakoztató kuriózumokra fogékony, de alapjában véve felületesen tájékozódó újságolvasóé.



1. kép. A Maros völgye Tövis környékén a Magyar Keleti Vasút Gyulafehérvár–Marosvásárhely közötti vonalával 1874-ben. Magyarország és a Nagyvilág, 1874. 527

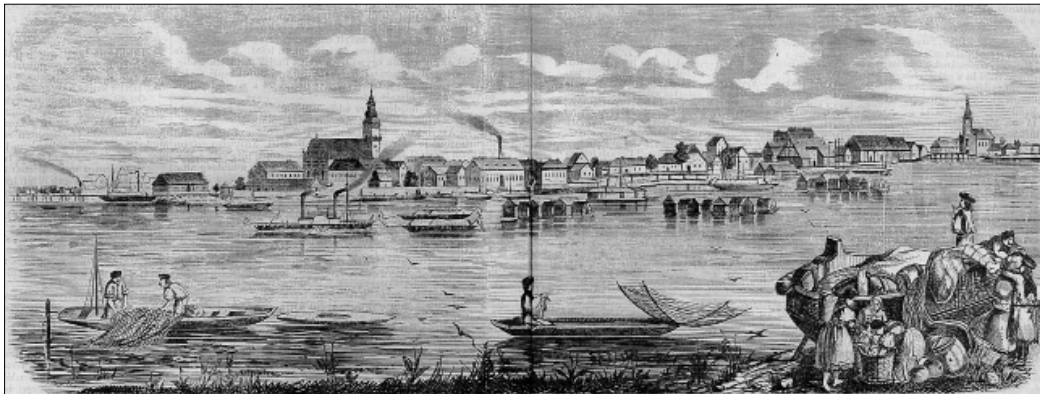
Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy az illusztrált sajtó vasúti ábrázolásaival összefüggő forráselemzési kérdéseket bemutassa a magyarországi vasúttörténetnek egy igen sajátos (dinamikusan növekvő hálózat – alacsony színvonalú vasúthasználat) periódusában. 1854-ben, a *Vasárnapi Ujság* megjelenése idején 473 kilométer vasútvonal létezett Magyarországon, ám 1890-ben már több mint 11 ezer. E látványos terjeszkedés ellenére (voltak évek, amikor ötszáz–ezer kilométernyi új vonalat adtak át a forgalomnak) a vasút kihasználtsága (az egy pályakilométerre eső utasok száma) igen alacsony színvonalon, szinte változatlan maradt. A vasúthoz való hozzáférés ellenére ti. a társadalom túlnyomó többsége nem utazott sehová vonattal. Széles tömegek számára a vasúti közlekedés nem jelentett mást, mint szülőhelye határát átszelő vaspályát, és kormos gőzmozdonyokat.

A hazai nyilvánosságban a vasút nem volt marginális téma. Az 1850-es évek második felétől a reformkori nemzedék politikai örökösei újból és újból megfogalmazzák: Magyarország nemzeti érdeke, hogy az agrárkivitel irányainak megfelelő vasúthálózata legyen. Magyarország legnagyobb volumenű infrastrukturális beruházásáról szóló nyilvános közbeszédet a tények és vágyak, szavak és tettek közötti törésvonalak jellemezték, sőt mindez még a vasútról szóló sajtóillusztrációkban is tükröződik. A vasút óriási gazdasági jelentőségével tudniillik a hazai sajtó is tisztában volt. Ennek ellenére nincs olyan sajtótermék Magyarországon, amelynek vasúti témájú fametszeteiben az aktuális lapszám pillanatnyi érdekein túlmutató képszerűsítői munkát, netán szerkesztőségi koncepciót ki lehetne mutatni. Az illusztrált sajtó – a vasútról szóló hírmorzsa tömege ellenére – alapvetően nem dokumentálja Magyarország vasúti beruházásainak sorsát sem képen, sem pedig szövegben. Összességében elmondható, hogy a vasúti ábrázolások az esetlegesség és véletlenszerűség dimenziói között jelentek meg az újságokban. Ezért van az, hogy a trieszti vasútállomásról több képet közöltek a sajtótermékek, mint a legnagyobb forgalmú hazai pályaudvarokról, nem készültek rajzok a Déli és a Nyugati pályaudvarok építéséről, vagy például több kép jelent meg a spanyol királpárti lázadók vasútvonalak elleni merényleteiről, mint a vonatok elleni magyar betyártámadásokról.¹

A vasúti ábrázolásokat téma és a szerkesztői szándék alapján öt típusba lehet csoportosítani. Az első csoportba tartoznak azok az ábrázolások, amelyeken bár megjelenik a vasút, de a kép mondandója a legkevésbé sem erről szól. Ezek a képek a vasúttörténet szempontjából nem hordoznak új információt, inkább az ábrázolás kisebb-nagyobb pontatlanságai tűnnek fel. Sok közöttük a látkép (pl. Nagymaros, Szob, Fiume, Nagyvárad), iparvállalatokról (őzdi vasgyár, debreceni gázgyár, kőbányai Dréher sörfőzde, pesti közvágóhíd), vagy valamilyen vasútvonal menti intézményről készített alkotás. E rajzok történeti értékét nem a vasút jelenléte, sokkal inkább egyéb szempontok határozzák meg. Mindezt szépen példázza az alábbi, Nemes Ödönnek az Erdélyi Érchegység és a Maros völgyéről készített tájképe. (1. kép)

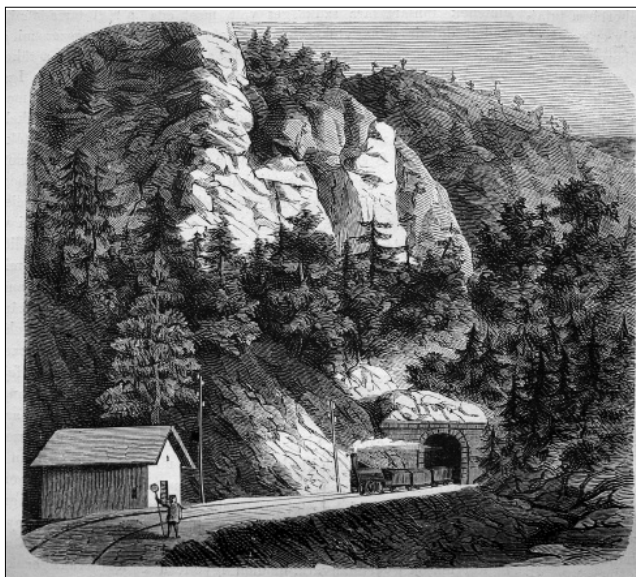
Az önmagát is a rajzra komponáló alkotást Nemes Ödön (1847–1902) marosvásárhelyi rajztanár és lapszerkesztő készítette. A fametszet középpontjában a kanyargó Maros termékeny völgye és az azt övező hegykoszorú áll. Ügyes, a rajznak lendületet adó megoldás, hogy a vízi és vasúti közlekedés ellentétes irányú: a sószállító tutajok jobbról balra, a kisvárost elhagyó vonatszerelvény pedig balról jobbra halad. „A gőzmozdony diadalmasan dübörög át a völgyön” – írta a rajzhoz fűzött szövegmagyarázatában az alkotó.² Középen lent primitív szerkezetű komp sikertelen kompozíciója látható.

A vasút még ennél is jobban elbújva szerepel Müller Adolfnak (1823–1882) a szolnoki Tisza partról készített alkotásában. (2. kép) Ez a rendkívül mozgalmas, a város és a vízi út

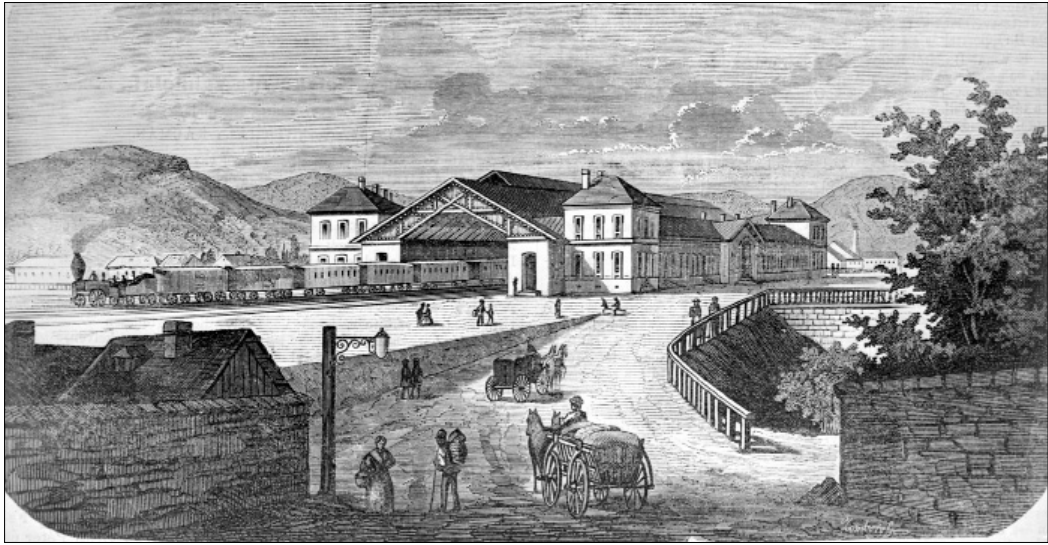


2. kép. Szolnok a Tisza partján 1861-ben. Vasárnapi Újság, 1861. 53

kapcsolatát, a népeletre gyakorolt hatását bemutató alkotás 1861-ben jelent meg a Vasárnapi Újságban. A zsánerjelenetekkel teliszűfolt rajz azt a benyomást kelti – tévesen – mintha a szolnoki személyvonatok (balra hátul) a folyóparti kikötőig kifutottak volna. Mindez a valóságban nem így volt. A korszak vasútforgalmi utasításai szerint a Tisza melletti, a folyóra merőlegesen megépített vasútállomás fedett, favázás csarnokában szálltak le- és fel az utazók (1860-ban 58 ezer fő) a vonatokra.³ A vágánycsarnokból a folyópartra kifutó vágányokon kizárólag a vízi úton és fuvarszekereken érkező teherszállítmányok ki- és berakása történt. A rajz megjelenésének évében, 1861-ben Szolnokon 27 ezer tonna került a máramarosi tutajokról a vasúti vagonokba, a teljes feladottáru-forgalom pedig meghaladta az ötvenezer tonnát – ez mintegy két és félszerese volt a debreceni áruforgalomnak. Felmerül a kérdés, vajon a rajz alkotója, a helyi viszonyokat nyilvánvalóan jól ismerő, szolnoki Müller Adolf az országosan is kiemelkedő volumenű áruforgalom ábrázolása helyett miért rajzolt inkább egy személyvonatot? Úgy gondolom, ennek magyarázatát a zsánerjelenetek mondanójában, az



3. kép. A Magyar Keleti Vasút Rév melletti alagútja őrházzal és távírda vezetékkel 1872-ben. Hazánk és a Külföld, 1872. 40



4. kép. A Déli Vasút budai pályaudvara 1861-ben. Vasárnapi Ujság, 1861. 205

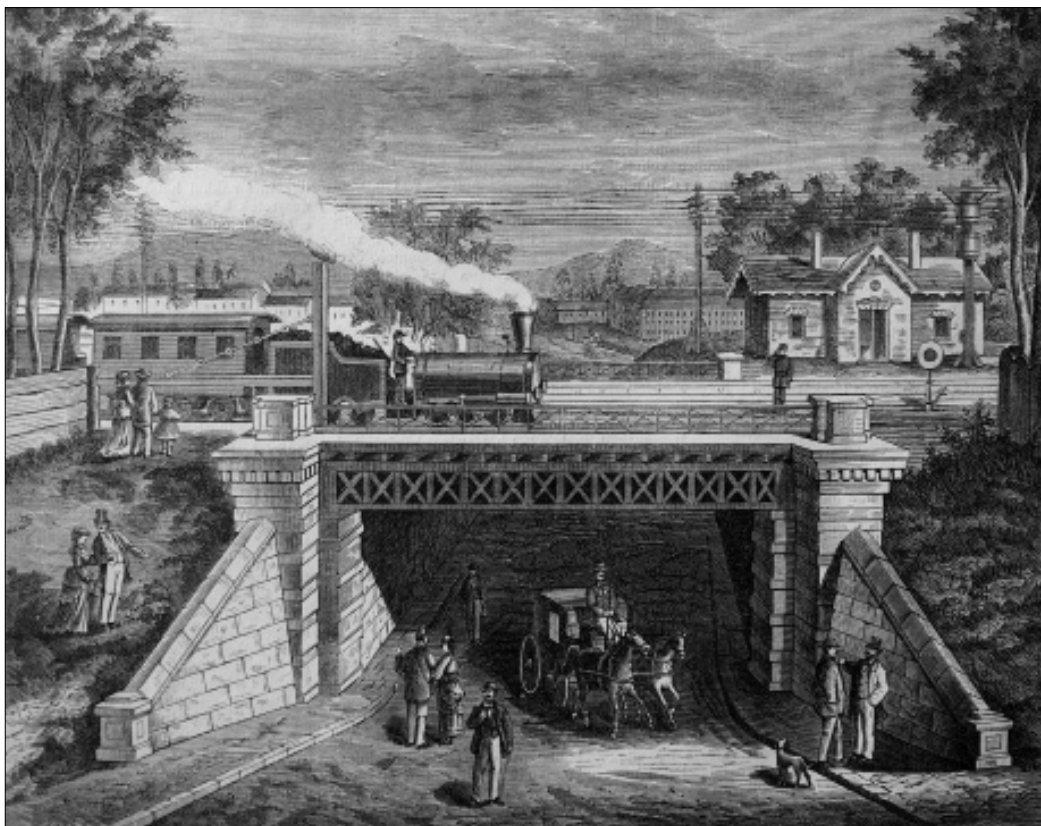
egymás mellett élő modernitás és tradíció ábrázolásában kell keresni. Úgy vélem, a művész a rajzon nem egy adott pillanat nyüzsgő forgatagát örökítette meg, sokkal inkább a város helyzeti, térszerkezeti energiáinak összességét. Ebből a művészi koncepcióból nézve, egy füstölgő gőzmozdonnyal ábrázolt személyvonat (még ha ilyen nem is volt a Tisza parton) látványa, jóval erősebb és egyértelműbb utalás a modernizációra, mint a valóság (üres tehervagonok a folyóparton) bemutatása.

A vasúti ábrázolások második csoportját „a vasút a tájban” témájú képek alkotják. Ezek az ábrázolások – a korábbiaktól eltérően – már valóban a vasútról készültek. Közülük a legérdekesebb az a 14 rajzból álló képsorozat,⁴ amely a Nagyvárad és Kolozsvár között 1870-ben megnyílt hegyvidéki vonalszakaszt mutatja be példátlanul részletesen. A képsorozat több folytatásban 1872-ben jelent meg a Hazánk és a Külföld lapszámaiban. A képek és az elvileg az őket bemutató szöveg között azonban meglepően nagy tartalmi ellentét feszül. A múlt dicsőségén merengő szöveg és az ömlengő tájleírás ugyanis nem a rajzokhoz fűz magyarázatot. Az ábrázolások tehát úgy szólnak a vasútról, hogy közben a vasút csak ürügye a mondandónak.

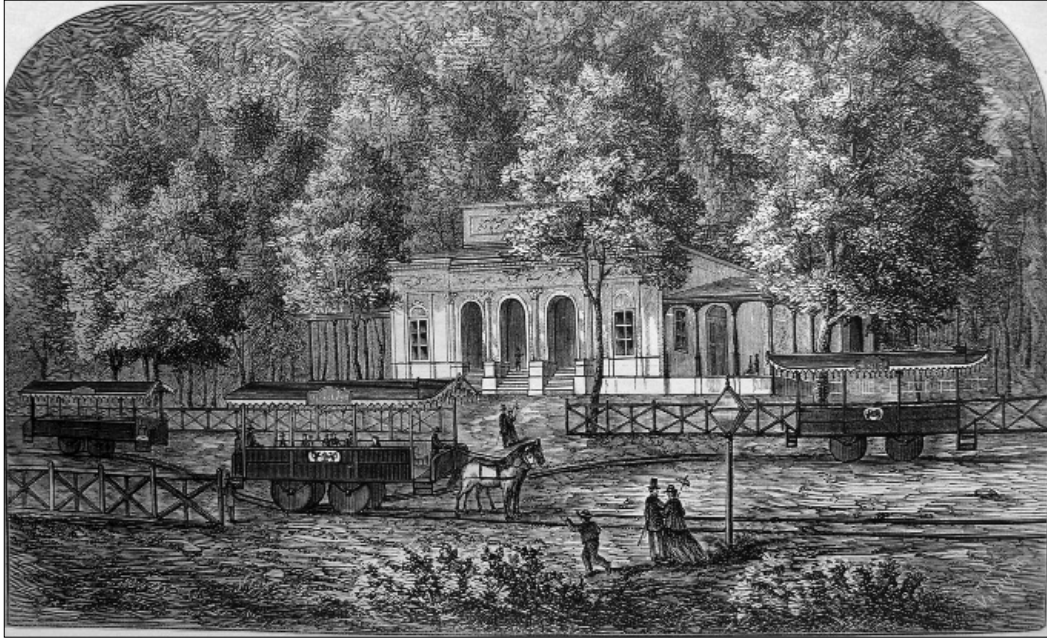
Szerencsés módon a Magyar Keleti Vasútnak erről a szakaszáról a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban őriznek egy Letzter Lázár (1832–?) szegedi fényképész által készített fotóalbumot. A fényképek és a fametszetek nézőpontja közötti különbségek azt a benyomást keltik, nem fényképekről metszetekké átalakított alkotásokkal állunk szemben, hanem az egyes helyszínen készült művekkel. (3. kép) Az ismeretlen alkotó által készített sorozatból egyetlen ábrázolást, a Rév melletti vasúti alagútról készített művet nézzük meg közelebbről. A bemutatott fametszet érdekessége, hogy a rajzoló kreatív ötlettel igyekezett művét mozgalmassabbá tenni. Teljességgel kizárt, hogy egy vasúti ör kezében egy megállást jelző táblával inkább pózolt a rajzoló, mintsem kötelességét teljesítve, az alagútból kikerkező tehervonatnak tisztelgett volna. A gőzmozdony elnagyoltsága, a vagonok téves méretarányai azt a benyomást erősítik, hogy valós tájba helyezett, fiktív jelenettel van dolgunk. Érdekes módon ez a fikció nem rombolja le a rajz értékét, sokkal inkább hitelesen példázza: az 1870-

es években, több évtizeddel a vasút hazai megjelenése után még a művelt nagyközönség sem volt tisztában a vasút működtetésének elemi jellemzőivel. Mai szemmel nézve szórakoztató momentum, hogy a rajzhoz fűzött érzelmdús leírásban az őrház – melynek valós méretarányait az alkotó helyesen ábrázolta, de a kéményt elfelejtette megrajzolni – úgy szerepel, mint „gondolatjel a természet nagy eposzában”.⁵

A vasúti ábrázolások harmadik csoportjába a vasúti objektumokról (leggyakrabban állomásépületek, hidak) készített alkotások tartoznak. Feltűnő módon az illusztrált sajtót a járművek nem érdekelték: gőzmozdonyokról, személykocsikról, vagy tehervagonokról szóló ábrázolásokat igen-igen ritkán közöltek. A járművek, különösen a gőzmozdonyok hiánya még inkább szembeötlő, ha az ismeretterjesztő lapokat a korabeli élclapokkal hasonlítjuk össze. Az élclapokban ugyanis tömegével találjuk a gőzmozdony-ábrázolásokat. Az élclapok eszköztárában a gőzmozdony bonyolult társadalmi viszonyok (bel- és külpolitikai viták, korrupció, érdekellentétek) képi megszemélyesítője. Ilyesféle szemléletmód és ábrázolás a képeslapokból teljesen hiányzik. Mindent egybevetve a vasúti objektumokról készített ábrázolások igénylik a leginkább részletekbe menő forráselemzést. A vasúti objektumokról megjelent metszetek közül különösen azok rendkívül értékesek, melyekről nem készült, vagy nem maradt fenn fénykép. Ilyen a Déli vasút budai indóházáról, és az Aréna úti vasúti aluljáróról készült ábrázolás. (4. kép)



5. kép. Vasúti aluljáró az Aréna úton 1874-ben. Magyarország és a Nagyvilág, 1874. 221



6. kép. Lóvasúti végállomás a Városligetben 1871-ben. Magyarország és a Nagyvilág, 1871

Zombory Gusztáv (1835–1872) rajza a Koronaőr utca irányából mutatja be a pályaudvar életét. Kétszárnyú, emeletes indóházat látunk középen fedett vonatcsarnokkal, amelyből éppen kigördül egy személyvonat. A szerelvényt a rajzoló a sajtóban megjelenő járműrajzok alacsony színvonalához képest szokatlanul precízen ábrázolta, a nyitott szerkocsis gőzmozdony, és a kéttengelyű, középhossz-átjáratú személykocsik is jól kivehetőek. Tipikus pályaudvari életképek (áruszállító szekér, bérkocsi, nézelődők, szaladgáló gyerekek) teszik mozgalmassá az ábrázolást. A rajzon látható feljáró támfalába építették be az indóház alapkövét egy ónhengerrel, melyet 1974-ben, a Déli pályaudvar bontásakor megtaláltak.⁶

A pályaudvar építése 1859. szeptemberében kezdődött el, és viszonylag hamar, 1860 nyarára az épület elkészült. Az indóház építése a korabeli sajtót sem képből sem pedig szövegben különösebben nem érdekelte, bár Budapest kíváncsi lakosai „bámulva sereglettek össze” az építkezést megtekinteni.⁷

A Déli Vasút budai indóházáról készített fametszet az egyedüli ábrázolás, amelyet ismerünk erről a témáról, kiemelkedő forrásértékét egyedisége jelenti. A kép az indóház ünnepélyes felavatása (1861. március 20.) után mintegy 45 nappal jelent meg a Vasárnapi Ujságban. A budai indóház témája a későbbiekben sem érdekelte az ismeretterjesztő lapokat. Nem készültek rajzok az épület belsejéről, az utasforgalomról, a nyüzsgő pályaudvari életről. Sőt a legelső, 1862-ben szervezett magyarországi társasutazásról sem készült ábrázolás, pedig ekkor 1200 résztvevő két különvonattal utazott Budáról Triesztbe.⁸ Mindez azért is feltűnő, mert a kirándulás a hazafias érzelmek, hazaszeretet nyilvános és spontán kifejeződésével mögöttes értelmet nyert, s így – elvileg – szélesebb olvasóközönség figyelmét is leköthette volna. (5. kép) 1874-ben készült el az Aréna úti (ma Dózsa György út) vasúti aluljáró. A részletgazdag képen egy vasszerkezetű, rácsos merevítő, a vasúti töltésben átvezetett közúti aluljárót látunk,



7. kép. Vonatszállító gőzkompp a Dunán 1873-ban Vasárnapi Újság, 1873. 177

melyen éppen áthalad egy az Osztrák Államvasút Pest állomásából (mai Nyugati pályaudvar) induló szerelvény. A mozdonyon a mozdonyvezetőkön kívül nincs más, a fűtőt a rajzoló elfelejtette megörökíteni. A háttérben jól megfigyelhető a vasúti őrház, a tisztelgő altiszttel, a váltóállító, a jelző, sőt a távírdai vezetékek is jól kivehetőek. Az aluljáróban egy kétlovas hintó, esetleg fiáker halad át. Az új létesítményt fővárosi sétálók figyelik. Az ábrázolás hitelességét a fennmaradt levéltári források is alátámasztják.⁹ Az aluljáróról ugyanis több tervváltozat is készült, sőt fennmaradt az a tervlap is, amelyet végül – kisebb módosításokkal – megépítettek. Az eredeti tervben a rácsos tartószerkezet utcai frontját egy gazdagon díszített, valószínűleg kovácsoltvasból készített zárólemezrel elfedték, illetve a támfal két oldalán egy-egy kandeláber biztosítja a közvilágítást. A kandelábereket azonban a bemutatott rajzon nem látjuk, kérdés, vajon miért? A megoldást a bürokrácia lassú működésében kereshetjük. Az aluljárót az Osztrák Államvasút finanszírozta, a közvilágítás kiépítése pedig a város feladata. Pest városa nem volt képes az aluljáró megnyitásával egyidőben gondoskodni a közvilágításról. Az Aréna úti aluljáróról készített ábrázolás a figyelmes szemlélőnek további – írásos forrásokban nem említett – meglepetéseket is tartalmaz. Látható, hogy a töltéskorona jóval szélesebb, mint maga az aluljáró, amely felett alig két sínpar halad át. Mindennek a költségtakarékosság az oka. Az 1870-es évek pályaudvari vonatforgalmát a felüljáró két rövid vágányszakasza még zavartalanul átbocsátotta, a széles töltéskorona viszont egy jövőbeni bővítés, és az áteresztő képesség növelésének lehetőségét hordozta. Ez az ábrázolás a távlatos, egy emberöltőn is túllépő mérnöki előregondolást példázza. (6. kép)

A Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) városligeti végállomásáról készített rajzon (alkotója Vaszi M.) a hangsúly a végállomás kényelmes, bár nem túl élénk forgalmán van. A végállomás a Városliget szélső fái között, az Aréna út tengelyében, a mai a Városligeti fasor

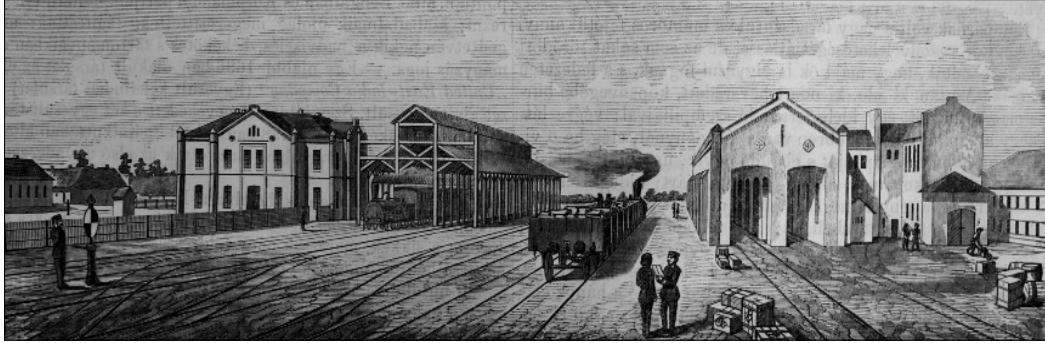
és a Damjanich utca között félúton feküdt. Budapesten lóvasúti megállóhelyek gyakorlatilag nem léteztek, az egyes járatok ott álltak meg, ahol az utasok le- vagy fel kívántak szállni. Ezért különösen kedves a képen látható hétköznapi semmisség: a türelmesen várakozó utasok és a kezében már a gyeplőt tartó járművezető jelenete.

Az állomás épületéről a Fővárosi Levéltár őriz egy 1869-es tervrajzot.¹⁰ A tervrajz és a metszet összehasonlításából kitűnik, hogy a PKVT pont azt építette meg, amire az engedélyt a várostól megkapta. Az épület bejáratától balra eső szárnyában egy dohánybolt üzemelt, mögötte pedig a női és férfi illemhelyek működtek. A középső traktus volt a váróterem (a tervrajzon szalonnak nevezték). Az épület jobb szárnyában kapott helyet a lóvasúti felügyelő irodája és a jegypénztár. A fedett verandák, a nyitott lóvasúti kocsik a végállomás nyaralótelepi hangulatát erősítik. Az ábrázolásnak ez az utánozhatatlan atmoszférája a Városliget korabeli funkciójára (a pestiek kirándulóléhelye) figyelmeztet. Ezen túlmenően apróbb részletek (pl. a balesetveszélyt csökkentő kerítés) növelik a kép forrásértékét. Nem messze, száz-kétszáz méterre a végállomás épületétől volt egy lóistálló, valószínűleg a PKVT ezt használta.

Ahogy azt már a korábbiakban említettem, a hazai ismeretterjesztő sajtóban igen ritka volt a járműábrázolás. A vasúti járművek bemutatására extrém utazási körülmények (luxus hálókocsi belseje, kórházvonal felszerelése stb.) közepette kerülhetett sor. Magyarországon különlegesnek a Gombos és Bogojeva közötti dunai gőzkomp működése számított. (7. kép) 1870–1911 között Bács-Bodrog és Baranya megyék közötti vasúti összeköttetést a Dunán nem híd, hanem egy vonatszállító gőzkomp biztosította. A kompon a vonatszerelvények nehéz



8. kép. A déli összekötő vasúti híd 1876-ban. Magyarország és a Nagyvilág, 1876. 279.



9. kép. A Tiszavidéki Vasút debreceni állomása 1857-ben. *Vasárnapi Ujság*, 1857. 544

mozdonyait nem szállították át, hanem kizárólag a személy- és teherkocsik mentek a folyó túloldalára. A szerelvényeket a kompra tolatással juttatták fel, a kocsikat az ún. kompközvetítő hidakon keresztül gurították fel a kompra. A kikötőhöz leágazó sínpárok mintegy 70 méterre benyúltak a víz alá. A tulsó parton egy másik mozdony vontatta le és továbbította a szállítmányt. Hosszabb szerelvények esetében a komp többször fordult. Vegyes vonatok átszállításánál a vagonokat úgy rendezték, hogy Erdődön a személykocsik, Gomboson pedig a teherkocsik kerüljenek a szerelvény elejére. A kompra történő ki- és behajózás veszélyes művelet volt. Rendkívül magas vízállás, erős jégzajlás esetén szünetelt a forgalom. Feljegyezték, milyen különös benyomást tett a vasúti kocsikban utazókra, a vonat hangos zakatolása után a komp nyugodt és alig érezhető hullámzása.

1872-ben a *Magyarország és a Nagyvilág* a Magyarországon egyedülállóan számító gőzkompra hosszabb cikket és két fametszetet is áldozott. A rajzokat, kisebb módosításokkal 1873-ban a *Vasárnapi Ujság* is leköszölte. A most bemutatott ábrázoláson egy tehervonati szerelvényt (hat fedett teherkocsi) egy gőzmozdonyral lehúznak a kompról. A gőzmozdony és a teherkocsik közé két nyitott, rácsos oldalú vagonat iktattak be, erre azért volt szükség, mert a nehéz mozdony nem hajthatott rá a komp fedélzetére. Jobbra a kompon látható álló gőzgép a két hatalmas, három méter átmérőjű kerekével hajtotta a kompot. Előtérben a Duna mocsaras öblében a rekesztő halászat nyomai. Az ábrázolás valószínűleg a gombosi oldalon készült, mert a Duna másik partja magas volt. Az ábrázolás hitelességét a rendelkezésre álló műszaki rajzok is alátámasztják.

Az eddig bemutatott, vasúti objektumokról készített ábrázolásokat forrásértékük, és részletek iránti igényességük tették maradandóvá. A következő rajzról mindez nem mondható el. (8. kép) Pest és Buda vasúti összeköttetésének eszméje már a Déli Vasút budai indóházának megnyitása után felmerült. Az események azonban csak a kiegyezés utáni években gyorsultak fel. 1870-ben eldőlt, hogy a déli összekötő vasúti hidat hol építik meg, milyen, a hídhöz csatlakozó beruházások szükségesek, majd megkezdődött a kisajátítás. Ilyen előzmények után, de még a híd 1877-es átadása előtt jelent meg 1876-ban a bemutatott fametszet. A *Magyarország és a Nagyvilág* szerint a híd már elkészült, viszont a hídra felvezető töltésen még serényen munkálkodnak. A meglehetősen furcsa, aránytévesztett rajz igazi dilettáns alkotás. Már első szempillantásra észrevehetjük, nem nézhetett így ki a szélesen hömpölygő Duna, és a híd szüknek tűnő medernyílásaihoz képest óriásiak a hajók. A rajz ismeretlen alkotójának hajók iránti lelkesedése azonban vitathatatlan: a vontató- és a vontatott hajók



10. kép. A Pécs–Barcs közötti vasútvonal megnyitása 1868-ban. Magyarország és a Nagyvilág, 1868. 228

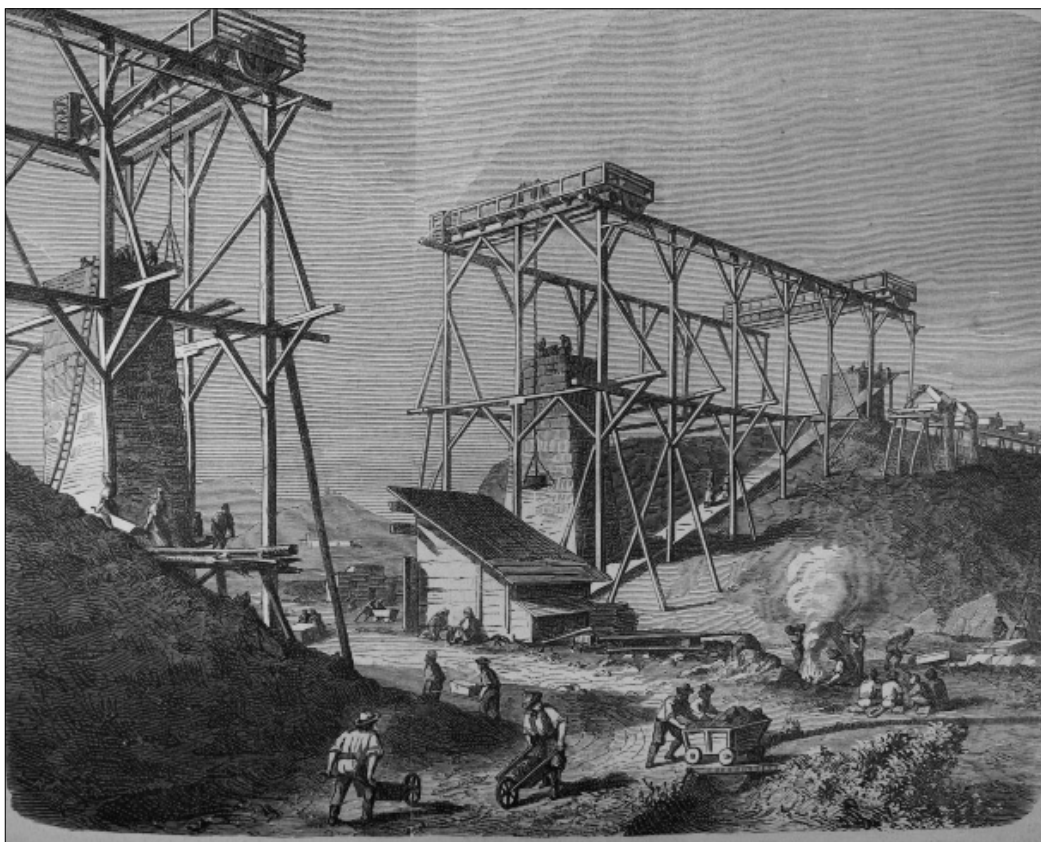
személyzetének sürgölődését, és a megdöntött árbocokat bemutató zsánerjelenet telitalálat. Az is szembeötlő, hogy a rajz háttéréből hiányzik a budai hegyek látványa. Nehezen képzelhető el, hogy ez az aránytévesztett rajz a helyszínen készült volna. Úgy gondolom, a metszet a sajtóblöff példája.¹¹ A rajzoló nem ment el a helyszínre, nem készített vázlatokat, hanem a hidat bemutató, hozzáférhető műszaki rajzokból merített ihletet.

A vasúti ábrázolások negyedik, sajnálatosan szűk csoportjába az eseményképek tartoznak. Joggal vélelmezhetnénk, hogy a vasútmegnyitásokról – legalábbis a nagy jelentőségű, országos vagy nemzetközi vonalak felavatásáról – az ismeretterjesztő sajtó szövegben és képen is beszámolt. Mindez nem így történt. Ezt a mulasztást azonban nem lehet kizárólag a sajtó számlájára írni. A hazai vasúttársaságok a sajtókapcsolataikkal – ellentétben az angol gyakorlattal – ez idő tájt még nem törődtek.¹² Egyáltalán nem biztos, hogy az ünnepélyes vasútmegnyitásra, a pályán először végighaladó feldíszített szerelvényre újságírók is meghívót kaptak. A korszak sajtójában méltó módon alig három város, Debrecen (1857), Pécs (1868) és Kolozsvár (1870) vasúti ünnepségét ábrázolták.

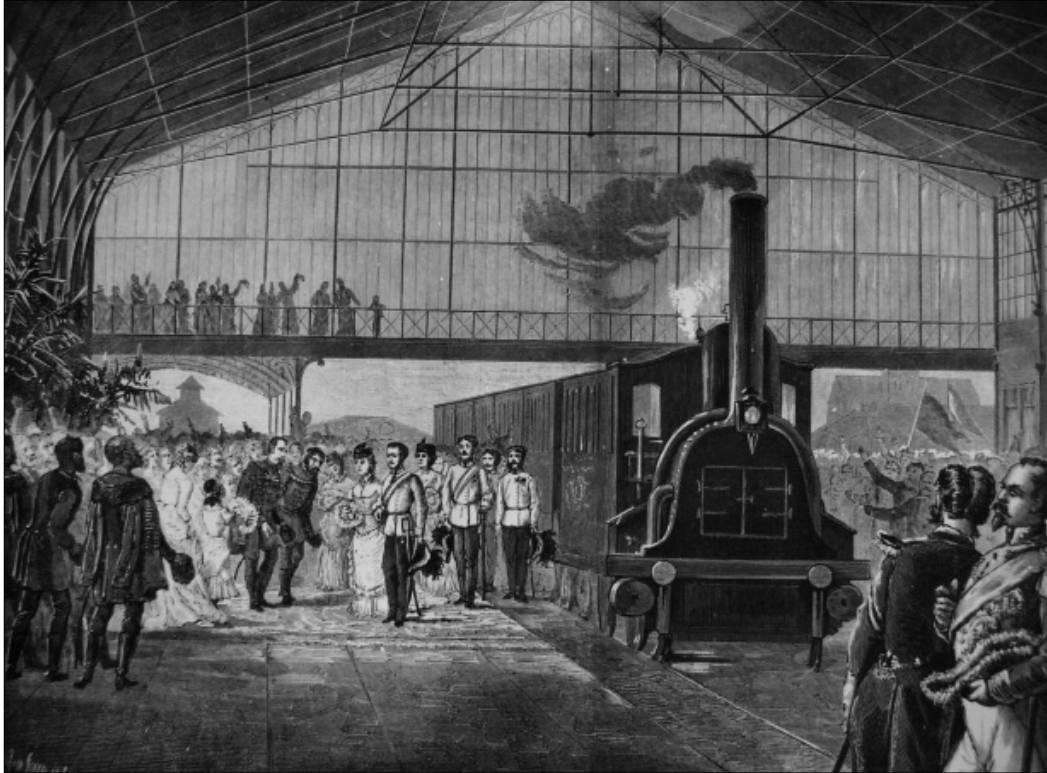
1857-ben a *Vasárnapi Ujság* a Tiszavidéki Vasút debreceni állomásának felavatásáról példátlanul részletesen, három képen is beszámolt. A rajzokat Kallós Kálmán (1820 k.–1877) debreceni főiskolai rajztanár készítette el. Kallós egy képet a mozdonyszentelésről, egyet az indóház város felőli oldaláról, és egyet a pályaudvar sínek felőli oldaláról rajzolt. A három mű két részletben jelent meg a lapban, az első tíz nappal a vasútmegnyitás után, a további kettő

pedig 18 nap múlva került az újságolvasók elé.¹³ A metszetekhez fűzött magyarázó szövegben a Vasárnapi Ujság a vasútmegnyitás nemzeti fontosságát hangsúlyozta. És valóban, ezeknek a részletgazdag ábrázolásoknak a szimbolikus ereje még ma is érezhető, mert hitelesen ábrázolják a modernizáció iránt elkötelezett őseink reményeit. (9. kép)

A rajz alkotójának nézőpontja nem különösebben eredeti, de arra alkalmas, hogy egy frissen megnyitott vasútállomás formálódó életéről benyomást szerezzünk. A deszkapalánkkal körbekerített állomás emeletes felvételi épülete, a favázás vonatfogadó csarnok, a mozdonyszín és a raktárépület mellett megfigyelhetjük a vasutasok munkáját is. A vonatfogadó csarnokból távozó szerelvényt a forgalmi szolgálattevő tisztelgással bocsátja útjára, és tiszteleg az egyenruhát viselő váltóállító őr is. Jobbra, az éppen beérkező tehervonat mellett az áruszállítás adminisztrációját intéző vasutasokat láthatjuk. Hiteles, az épületek arányait, a vasutasok viselkedését jól megragadó ábrázolással van dolgunk. Szerencsés módon, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum a debreceni állomásról több, az 1860-as évekből származó fényképpel is rendelkezik. Az ábrázolás hitelességét e fényképek is alátámasztják. (10. kép) A fametszeten egy igazi vasútmegnyítási ünnepséget látunk. Már első pillantásra feltűnő, milyen szervezett az ünnepség térhasználata. Az indóház falánál felsorakozó katonaság, a notabilitások csoportja, a vonatszentelésre¹⁴ igyekvő, a szertartást elvégző papság, a katonazenekar, a parasztek és



11. kép. Vasúti híd építése Szilvásnál 1873-ban. Vasárnapi Ujság, 1873. 249



12. kép. Rudolf trónörökös és Stefánia ünnepélyes fogadtatása az Osztrák Államvasút budapesti pályaudvarán 1881-ben. Ország-Világ, 1881. 418–419

a polgárok a kompozíció más és más pontjain csoportosulnak. Az állomás területére befutó, zászlókkal, címerekkel és vélhetőleg virággirlandokkal is feldíszített első szerelvényen utazott a rajzoló, az esemény gazdaságpolitikai jelentőségéről szakszerűen beszámoló Liptay Pál (1845–?) újságíró is. (II. kép)

A vasúti ábrázolások szempontjából 1873 erős éve volt a Vasárnapi Ujságnak. A korábban már említett gombosi gőzkomppel mellett a lap ugyanis leköszölt egy másik, példa nélkül álló alkotást is. Sárdi István (1846–1901) festőművész az Abaúj megyei Ronyva-patak völgyét átívelő vasúti viadukt építését mutatta be. A vasútépítés képi ábrázolása teljesen szokatlan, hosszú évtizedeken át példa nélkül álló cselekedet volt. A képes újságok lapszerkesztőinek „ingerküszöbét” még az olyan nehéz hegyvidéki pályák építése sem érte el, mint amilyenek a fumei vasútépítők megküzdöttek. Miért lett a vasútépítés – bár csak egy kép erejéig – hirtelenjében érdekes? A magyarázat a politikai eseményekben rejlik, 1873 május elején ugyanis beütött a tőzsdekrach. A tőzsde összeomlását, majd az azt követő válságot a közvélemény a vasutaknak, ill. a vasutak „túlépítésének” tulajdonította. Az államháztartás összeomlásának rémisztő víziója tette hirtelenjében a vasútépítést érdekessé. A Kassa–Legnyemihályi között épülő vasúti viadukt bemutatását tehát nem a mérnöki jelentősége, hanem a közvélemény figyelmének a vasútépítések felé fordulása kényszerítette ki. A képen a híd pilléreit még falazzák, kubikosok és maltert cipelő asszonyok hordják az építőanyagot a munkaterületre.

A vasúti eseményekről készült ábrázolások sajátos, meglepően nagy darabszámú csoportját képezik az udvari utazásokról készült rajzok. Az uralkodó család tagjainak érkezését, vagy a búcsút megőrkítő protokolláris jelenetek közül a Nyugati pályaudvar belsejét is felvillantó ábrázolást választottam ki. (12. kép) A fametszeten a Nyugati pályaudvar vonatfogadó csarnokába begördülő udvari vonatot látjuk. Középen Rudolf trónörökös, karján Stefánia főhercegnővel. A trónörökös pár esküvői ünnepségük keretében érkezett a magyar fővárosba. Az ilyenformán közjogi jelentőséget nyert utazás tiszteletére a beérkező vonatot, és leendő uralkodóját Magyarország ágyúörgéssel fogadta. Sőt, ezen idő alatt városszerte meghúzták a harangokat is. A rajzon jól kivehető a vonatfogadó csarnok belseje, a csarnokot lezáró hátsó üvegfal, és a mögötte lévő fedett perontető. Az udvari vonatról vörös szőnyegre lelépő házaspárt az ország vezetői üdvözlik. A protokolláris szokások szerint a rövid köszöntőbeszéd után Rudolf s Stefánia az udvari várótermen keresztül elhagyta a pályaudvar területét. Az ábrázolás minden elemében megfelel az esemény leírásának, leszámítva a térhasználati fikciót: azért látjuk ilyen részletesen a jelenetet, mert a rajzoló felőli oldalon semmi és senki sem takarja el a résztvevőket. Az udvari utazások meglehetősen hasonló jeleneteinek ábrázolása a bulvársajtóban végleg eltorzul, és a rajzok elveszítik a kapcsolatukat a valósággal.

A vasúti ábrázolások ötödik, utolsó csoportjába a külföldi ismeretterjesztő és szórakoztató ábrázolások tartoznak. Kreatív – bár a gyakorlatban megbukott – vasúti ötletek (kötőpályás vasúti léghajó, közúti gőzmozdony, a La Manche csatorna alatt vasúti alagút) bemutatása mellett bő terjedelemben foglalkoztak a sikeres vasúti fejlesztésekkel (londoni metró, New York-i városi vasutak) is. A lapszerkesztők igen kedvelték a „mi történik, ha” típusú képeket. Mi történik, ha indiánok lopakodnak éjjel egy vasúti őrházhoz és éppen jön egy vonat? Mi történik, ha a vonat egy égő erdőben megy? Mi történik, ha egy léghajó belegabalyodik a távirda-vezetékbe és éppen jön a vonat? Arra is törekedtek, hogy a vasúti utazással összefüggő nem átlagos élethelyzetek tapasztalatait is megosszák az olvasóikkal. Milyen érzés egy hóban elakadt vonaton az álmos utasnak kinyújtózkodnia a bundája alatt? Milyen érzés hálókocsiban utazni és vonaton étkezni? A sajtó rendszeresen beszámolt az alpesi nagy vasútépítkezések állásáról, az újságolvasókat különösen az alagútépítés módja foglalkoztatta. Ez utóbbi téma időről-időre előjött.

Mindent egybevetve, a magyarországi ismeretterjesztő sajtó ilyen dimenziók között mutatta be a vasutakat az olvasóknak. Az 1890-es évek tájékán a vasúti ábrázolások témájában, sőt a bemutatás módjában is elmozdulást lehet megfigyelni. Mindez több, egymástól független folyamat hatása. A társadalom oldaláról nézve a vasúthasználat tömegesedése játszódik le. 1889-ben ugyanis új, lényegesen olcsóbb díjszabást vezetnek be, amelynek hatására tömegével kezdtek olyanok is használni a vasutakat, akik korábban nem szereztek a vasúti utazásról tapasztalatokat. A tömegesedő vasúthasználattal párhuzamosan egyre kevesebb az ismeretterjesztő ábrázolás, helyettük megjelennek a vasút működési jellegzetességeit még nem ismerő parasztok csetlés-botlását megőrkítő rajzok.¹⁵ Ami a hazai sajtót illeti, a tartalmi és nyomdatechnikai modernizáció lassan-lassan átváltoztatja az ábrázolásokat is. Az első bulvárlapok címlapjait soha nem látott mennyiségben öntik el a vasúti balesetek és az abszurd jelenetek fametszetei. Míg korábban az volt a kérdés, mi történik, ha megtámadják az indiánok a vonatot, most az lett a kérdés, mi történik, ha megőrül a mozdonyvezető. A bulvár leegyszerűsítő nézőpontjában a vasúti események két-három ember személyes tragédiájává sűrűsödnek.

JEGYZETEK

1. A múzeumi közgyűjteményekben őrzött vasúti fametszetek szük halmazának még ismeretlen a provenienciája. Ezek egyike egy vonat elleni betyártámadást ábrázol (MNM TKCs.)
2. *Magyarország és a Nagyvilág*, 1874. 529.
3. A szolnoki állomás vágánykiosztását illetve az utas- és személyforgalmi terek elkülönülését szépen példázza egy német fametszet. Vö. *Illustrierte Zeitung* 1847. 203. o.
4. A rajzok címei: Híd a Körösökön, Révnel; Tündérvár a Körös mellett; Az első alagút Rév és Brátka közt (a kolozsvári oldal); Ugyanazon alagút Nagyvárad felől; Vizzuhatag Rév mellett; A második alagút a váradi oldalról tekintve; A második alagút a kolozsvári oldalról; A harmadik alagút; Sziklás vidék Brátkánál; Brátka; Kilátás a Fekete tóra; Kilátás Csucsára; A sztánai alagút; A sztánai töltés.
5. *Hazánk és a Külföld*, 1872. 40.
6. *Vaszko Ákos*: A Déli pályaudvar alapköve. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 3. 1974–1975. 381–392.
7. *Vasárnapi Ujság*, 1861. 206.
8. *Lukács Anikó*: Csapatépítés 1862-ben: kéjvonat Triesztbe. *Fons*, 2011. 555–574.
9. Ld. Pest város Építő Bizottmánya 1861–1873. DVD-ROM. ÉB jelzet: 1671/1873.
10. Ld. Pest város Építő Bizottmánya 1861–1873. DVD-ROM. ÉB jelzet: 706/1869.
11. Érdekes módon a „blöff” jelző egy másik, hasonlóképpen a déli összekötő vasúti hidról készített ábrázolásra is ráillik. A *Vasárnapi Ujság* 1875-ben a már épülő hidat a Gellért tér alá, a mai Szabadság híd környékére helyezte.
12. A hazai vasúttársaságok megelégedtek a szabadjegyek osztogatásával. A legkorábbi fennmaradt vasúti szabadjegy 1874-ből származik, és a Tiszavidéki Vasút Báthory Sándornak a Debrecen–Nagyváradai Értesítő szerkesztő tulajdonosának állította ki. A másodosztályra szóló 279. sorszámú szabadjegy mutatja, a társaság nem fukarkodott a szabadjegyekkel. Ennek ellenére a Tiszavidéki Vasútnak az 1870-es évtizedben már igen rossz volt a sajtója. A pesti sajtóban nem volt szokatlan a durva kirohanás a vasúttársaság német anyanyelvű alkalmazottai, vagy magas szállítási tarifái miatt.
13. Elképzelhető, hogy a debreceni állomásról készített rajzok a *Vasárnapi Ujságon* kívül más módon, vagy másutt is forgalomba kerültek, ugyanis a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban német nyelvű felirattal készített példányokat is őriznek.
14. Vonat- illetve mozdonyszentelési jelenetről ezen kívül még két ábrázolást ismerünk. Az egyik a már korábban is említett debreceni mozdonyszentelés 1857-ben, a másik pedig még 1851-ben készült az első, Érsekújvárra befutó vonat köszöntéséről. A mozdonyszentelések ünnepélyes gyakorlata idővel – a vasúthálózat növekedésével összefüggésben – alábbhagyott.
15. Az új élethelyzetből fakadó szituációkra elsőként az élclapok mozdultak rá. Az 1890 körüli években az élclapok tele lettek a parasztság vasúti kalandjairól szóló karikatúrákkal és anekdotákkal.

ZSUZSA FRISNYÁK

SOURCE VALUE OF RAILWAY REPRESENTATIONS

ABSTRACT

The largest infrastructural investment of the 19th century was the railway. The importance of the railway in modernization was obvious to the press. In the public discourse on the railway there were rifts between words and deeds, which also found their way to the press illustrations. No conscious pictorial editing work or editorial conception beyond the momentary interest of the given issue can be detected in the railway depictions.

By theme and editorial intent, the railway representations can be divided into five types. One includes pictures in which the railway appears but the message of the picture is different. The second group includes pictures of „railway in the landscape”, the third group contains images of railway facilities. These depictions require the largest amount of detailed source analysis. The fourth group contains pictures of events – here falsification is very frequent. The fifth group gathers popularizing and amusing representations borrowed from foreign picture postcards.

zsuzsa.frisnyak@index.hu