

- Kubinszky Mihály 1994. A vasúti vonalörházak műemlékvédelme. In: Pamer Nóra (szerk.): *Gróf László nyolcvanötödik születésnapjára*. 423–429. Országos Műemlékvédelmi Hivatal, Budapest.
- Lóvas Gyula 2003. *A bakterház*. MÁV Rt. Vezérigazgatóság, Budapest.
- Mártha Zsuzsanna 1987. Kezdeti törekvések a külterjes magyar baromfitenyésztés fejlesztésére, 1914-ig. *A Magyar Mezőgazdasági Múzeum Közleményei 1986–1987*. 245–283.
- Máté György 2008. Közeliések a vasút néprajzához. In: Bali János – Máté György (szerk.): *Talpják. Néprajzi írások a vasútról*. 7–26. ELTE BTK Néprajzi Intézete, Budapest.
- Máté György 2014. Vasút adta lehetőségek. Bányászás, csempészés, árudézszmálás és más esetek. In: Kórhencz Kelemen (szerk.): *Határjelek és bagyvátfák. A hetvenedik életévbe lépő Bárb János néprajztörténeti írott tanulmányok*. 457–465. Türr István Múzeum, Baja.
- Miklós Imre 1937. *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Kapisztrán Nyomda Vác, Budapest.
- Morvay Judit 1960. A gazdálkodás alakulása Órszentmiklóson. *Néprajzi Közlemények* V. 1. 135–164.
- PNL 1896. *A Pallas nagy lexikona* XIII. Pallas Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest.
- Rüdcg Sándor é. n. [1943] *Indul a bakterház*. Möritz Zsigmond Könyvkiadó, Budapest.
- Román Árpád 2013. Vasúti örház a Szabadtéri Néprajzi Múzeumban. *Ház és Ember* 25. 113–124.
- Szilágyi Miklós 2007. Adalékok a háziállatok időleges hasznosításának jogszokásaihoz. *Agrár* 43. 163–174.
- Szmauzsenka Ernő 1901. Bihar vármegye vasútjai. In: Borovszky Samu (szerk.): *Bihar vármegye és Nagyvárád. (Magyarország vármegyéi és városai)*. 271–277. Apolló Irodalmi Társaság, Budapest.
- Ujváry Zoltán 2000. Rózsa Sándor pererei. *A Debreceni Déri Múzeum Évkönyve* 1999. 243–271.

Bednarićs Gábor

„Itt a jövő vasutat várja mind...” A szerkezettől a tárgyon át a hálózatiig

Az *Esti Kornél Harmadik fejezetében* egy vonatút leírását olvashatjuk, melyben a főszereplő érettségi után az Adriára látogat.¹ A híres részletben a vasúti kaland szokásos, már-már klisészerű elemei bukkannak fel: egymásnak ismeretlen utasok közeledése, az első szerelem és csók története, a lassú haladás és a vasúti köcsök megteremtette belső tér kitáguló lehetőségei. Az *„Esti Kornélban* az utazás nem egyszerű helyváltoztatást jelent. Az ehhez kapcsolódó – például a vasúthoz, a pályaudvarhoz, sőt a reptérhez, a táviródróthoz vagy épp a me-
netrendekhez és a szállodákhoz kötődő – jelek hálója természetes módon szövődik bele a novellák mind tágabb összefüggésszerkeibe.” (Bengi 2012: 43)
A részlet, melyben Esti várja, majd megpillantja a tengert, ezért lehet beszélés, mert szinte tárházát nyújtja a vonattal kapcsolatos kulturális mozzanatoknak. Noha az elbeszélés a húszas évek végén íródik, kiváló példája annak, ahogyan a modern irodalom – a 19. század kezdeti félelmei és eufóriája után – a vasút-jelenséget irodalmi témává avatta. A vonat itt azonban afféle mellékszereplő: a természet esodájához vezető út eszköze, s mint ilyen, akadálya is a tenger szemlélésének, hiszen kanyargó sínjein és korlátozott kilátást biztosító kocsiiban mindig el-elrűnik a látni vágyott kép:

Minden pillanatban itt lehetett. De még mindig nem volt itt. Esti már azt hitte, hogy az ezredorvos tévedett vagy tréfált. Nem jön a tenger, sohasé is jön, nem hajlandó neki megmutatkozni. Ide-oda topogott, hogy ezzel is gyorsítsa a vonat nyugalmát. Idegességében egy dítirambot készített, ünneplő sorokat, hogy ezekkel köszöntse a tengert. Szavai lassanként megfagytak ajkán. A tenger késen.

A tenger megpillantása közösségi látványossággá válik, színház- vagy moziélményként lép színre, vagyis a mozgó vonat megteremti annak lehetőségét, hogy a természeti táj ne csak statikus, hanem mozgóképként lépjen elő. A művészi párhuzamok azonban nem öncélúak. Rendre olyan szövegekbe és alakzatokba ütközik az olvasó, amelyek ezt a mozgó perspektívát más művészetek ágak eljárásaival szembeállítják. Esti dítirambust fogalmazz a tengerrel.

¹ A tanulmány a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.

amely klasszikus bemutató lírai beszéd, a látványt írja le magasztos nyelven. Az irodalom sajátos tulajdonsága, hogy képes megidézni vizuális elemeket, s mint ilyen, évszázadokig csupán szinte egyetlenként továbbította a látható világ darabjait olyanoknak, akik azokat nem tapasztalhatták meg testközelből (Kittler 1995: 288–289). A dal előadója azonban nem a szereplő, hanem maga a tenger lesz: primadonna, kinek alakjával nem az irodalom „holt betűjét”, hanem performatív világát idézi meg az elbeszélő. A megszemélyesítés során a zeneiség és a díszlet nem csak árvitt értelemben lesz fontos összetevője annak a komplex élménynek, amit a tenger, mint műalkotás nyújthat:

Véges-végig sorfalat álltak a kocsiban. Öreg hivatalnokok, nászutasok, asszonyok és gyermekek, még a dadák is, csecsemőkkel karjukon, még a betegek is, a tüdővészések, a gyógyíthatatlanok, akik gyógyulást mentek keresni, mind-mind egymás mellett és egymás mögött ágaskodtak, nyújtogatták nyakukat, hogy kellő pillanatban magasra emelt szívükkel, egy kiszakadó, boldog sóhajjal üdvözöljék a tengert. Telt háza volt a tengernek. De ő azért se jelent meg. Mint a primadonna, kérére magát, csigázta a kíváncsiságot. Crescendóra volt szüksége, fokozásra, még hatalmasabb díszletre.

A vonat megszemélyesítése is hozzáadódik ehhez az élményhez. Kosztolányi írói teljesítményét jelzi, hogy ezt a trópuszt nem csupán két különböző elemre (tenger és mozdony) vonatkoztatja, hanem a megjelenítés módozatait is állandó egymásra vetülésükben mutatja fel. A vonatok mint igavonó állatok a 19. századi irodalmi megközelítések (metonimikus) örökségét viszik tovább (Maag 1986: 135), ugyanakkor ez további allegorizációba torkollik, amikor a művészi párhuzamokról a bestiális erőre helyeződik át a hangsúly:

A két egymás elé fogott mozdony följebb-följebb kapaszkodott a meredek hegyi pályán. Már ők is türelmetlenkedtek, szomjúhozták a szabadító, megváltó vizet. Szaporították sebességüket, és nekiszilajodtak. Vágyuk oly izzó volt, hogy talán azt se bánják, ha kisiklanak, lebukfenceznek czekekre a mészkövekre, és izzó-porrá törnek. Meg kellett érkeznük. Kerekeik szemfényvesztő gyorsasággal forogtak, szinte állni látszottak. Újabb és újabb alagutakba rohantak. Előbb rémülten fűrtyentettek, aztán befurakodtak az izzadt, fekete sziklák közé, csattogtak és hortyogtak, s amikor kiértek, kérdőleg rikkantottak. Keresték a tengert, de még nem találták. Dugattyúk fényesen mozogtak az olajos csapágyakban. Fáradhatatlanul loholtak tovább. Megint egy alagútba zörögtek bele. Esti már letett minden reményről. Az ezredorvos azonban, amikor az alagútból kikanyarodtak, karneolköves mutatóujját a napfénybe nyújtotta, és így szólt:
– Itt van.

A tenger megjelenése a rövid, lényegre törő deixis során mégiscsak emberi tapasztalattá lesz. A tudatlan gépek szinte ösztönösen törekszenek a termé-

szeti látvány elérésére (a különféle szépirodalmi leírásokban sokszor elhanyagolt módon anélkül, hogy a kötött pálya adta keretekre tekintettel lennének), annak felfedezése nem Estihez, hanem az orvoshoz kapcsolható. A napfény megvilágí-
lemelő égitest légköri színeit idézi meg) nyomán teszi láthatóvá (a karneol a sággá) a víztükröt. A katonaoorvos, aki eladdig Esti kérdéseire felelve beszélt csupán a tengerről, ezzel a megvilágosító gesztussal (mely egyben a rámutatás szintén korábban, a kocsiban a főhőssel utazó leány tevékenységével lép kapcsolatba) készíti magát a címszereplőt arra, hogy irodalmi megfogalmazással dicséretje az általa végre megpillantott csodát:

Hol van? Ott volt alatta, előtte, valóban ott volt, a tenger volt, maga a tenger, simán és kéken, ahogy azon az elemi iskolai falitérképben látta. Csak egy csücske még, a ámulatát, máris eltűnt. A tenger búvárcsúszott vele.

Később terült eléje, sokára, nyugalmas föntségében. Nem képzelte se szebbnek, se nagyobbak. Szebb és nagyobb volt annál, amit valaha is elképzelt. Síma, kék vitorlák, ferdén rábillenve, mint pilleszárnyak, tikkadtt lepkék, fehér, narancsszín, fekete nek a víztükrökre, s isznak belőle. Távolról csak panoráma, képeskönyv képe, halk, lésük se látszott. Maguk a hajók se mozogtak gyorsabban, mint az ő hajdani úszta-volt ez, óriási volt, az egyetlen óriási évezredek ősi fénykoszorújában.

Ekkor harsant ki belőle az a versfele, melyet már előbb próbálgatott, az a dítiramb, mely az éjszaka szorongó óráiban fogant meg benne, s Xenophon óriásgöngy katonái, az Anabaszisz szétvert serege, az az éhező, hazavágyakozó tízezer nem kiálthatta oly hangosan, tízezer torok együtt, mint ő egymaga: *Thalatta, thalatta. Nem-változó, önik-egy, egész te, hegyláncok székesegyházában, bércek templompillérei között, te szenteltvíz a földnek, a szürtek kivíjt szenteltvíz-tartójában, keresztelő-kútja minden nagyságnak, mely valaha élt ezen a világon, te anyaföld teje. Szóptass meg engem, válts meg, távoztasd el tőlem a rímeket. Tégy azzá, aminek születtem.* Megfürdött a tenger szagában, előre megmosakodott lehetetében. Két karját pedig feléje nyújtotta, hogy közelebb legyen hozzá.

A korábban, még a tenger megpillantása, tehát a valóság látvány előtt megfogalmazott alkotás nem tükrözi vissza sem a festményként, sem a kocsialakból mozgóképként felfogható élményt. Történelmi és irodalmi emlékek alakítják, melyek a szakrális megfogalmazás metaforáival és metonimiáival válnak (kissé túlzó) leírásává valaminek, amit a személyes tapasztalat csak azáltal igazolhat vissza, ha közvetlenné, érzékileg (akár a szaglás számára is) hozzáférhetővé válik. A kép Esti számára továbbra is a könyv metaforáján keresztül jelenik meg („képeskönyv”), utal arra, hogy a „megpillantott tenger és az elbeszélő élmény, a látott

és a leír nem saját maguk érzékletességében, de egyaránt az utazás szemiotizált terében jelennek meg. Ez pedig éppannyira magában foglalja a látvány áthelyezését jelekbe, mint a jelek önmagukon túli irányulását a látvány felé (Bengi 2012: 59). Ahogyan a látvány jelek nélkül néma, úgy a nyelv képek nélkül vak – putafüggelhatjuk a híres tereit a vonatút körveitette példa alapján.

A technika vívmányai között kevés olyan már-már mítikkussá emelkedett eszköz van, mely az irodalomban oly sikeres utat járt volna be, mint a vonat. Az 1830-as években rohamosan elterjedő új közlekedési eszköz már megjelenése pillanatában kulturális témává vált, majd gyors kiépítésének köszönhetően egyre inkább a 19. század társadalmi életét jelképező találmányává lett. Olyan eszköz, mely pro vagy kontra állásfoglalásra késztette az utazókat, politikusokat, filozófusokat és művészeket egyaránt. „A közművek persze nagyon pontosan látták, hogy a vonat alapvetően egy új korszak húzza, melynek körvonalai mind szilárdabbá válnak a vas sínpályák révén, melyeket a harmincas években egész Európában létesítettek. Mindazok, akik egyszerre a gépek mindennapos működésével szembesültek, és első alkalommal bízták magukat a technika elemére, leghevesebb vágyukban érezték a megrázkódtatást, s az új elem olyan mozgásba vonta őket, melyről tudták, hogy az pusztán csak kezdete egy új jövőnek. Az élet kékerülhetetlen megváltozásáról beszélnek és vitáznak a kor legkülönbözőbb csoportosulásai, az új németek és a romantikusok, a konzervatívok és a demokráciák” (Riedel 1987: 105). A vasút ugyanis sokféle módon kerülhetett szóba attól függően, hogy épp mely tulajdonsága került előtérbe. Hol mint közlekedési eszköz, hol mint (sok esetben fenyegető, bestiális jelzőkkel leírt) tárgy, hol mint a közlekedési gócpont, hol pedig mint sajátos hálózat jelent meg – hogy mindezek további leágazásait már szóba se hozzuk. A gyorsaságot lehetővé tévő innovációt és a természetet léigázó, átalakító fenyegető mozzanatot egyaránt képes volt megjeleníteni: a vonat mint mesterséges képződmény így fölültebb alkalmasnak tekinthet a 19. század technikai-társadalmi mutációinak jelölésére.

Megjelenésekor a vonat egyszerre volt közlekedési eszköz, melynek létrejöttéhez a gőzgép feltalálása és tökéletesítése – tehát az alkotó ember – járult hozzá, valamint a környezetet megváltoztató úthálózat is. A gép mint a természet léigázásának jelképe tehát sok esetben e két szempont alapján fejlődött ki egyfelől a felülkerelkedés, másfelől viszont a tönkretétel értelmében. Az első ilyen magyar versnek egyikében, Petőfi *Vasútján* (1847) című alkotásában még a haladás forradalmi elemei alapján íródik be a természeti kódok közé az ember alkotott vasparipa képe. A romantika naturalis trópusai sorra alárendelődnének a természetet legyőző emberi alkotás perspektívájának: nem csupán a gyorsaság attribútumával ellátott természeti létezők, de a megszemélyesített nap is alulmarad az ipar emez invenciójával szemben:

A nap is velünk szalad,
Mint egy örült, aló veñ,
Hogy őt, összevissza tépni,
Új egy ördögcsapat.

Furott, furott, de hasztalan!
Elmaradt... fáradsva dől le
A nyugati hegytetőre,
Arcán szőgyen lángja van.

A lírai alany perspektívája szinte mindvégig a természettől való eltávolodást allegorizálja, ám egy ponton – két versszakon keresztül – folyamatos perspektívus-strukturális kódok egymásba játszása eredményez. A természetet dialektikus elterjesztésére: „Száz vasutat, ezeret / Csináljatok, csináljatok!” Ám antropomorf-organikus szerveződés síkján: „Hadd fussak be a világot, / Mint legyőzvelek, a természet, az emberi szervezet és a mechanikai konstrukció kölcsönviszonyában hasonlatból metaforává alakuló kép új tematikus kapcsolatot létesít, a vonat haladása és szervezetsége, illetve a kultúra fejlődése és struktúrája között, mely ráadásul magát a léthelyzetet hivatott meghatározni:

Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség,
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei.

S jöllehet az e két sorban rejlő elmúlásmozzanat ellene hatna a vonalszerű öreghaladás propagálásának, a költemény zárlata inkább visszairja a társadalmi folyamatok egyértelmű körébe az addig szétartó, de egymást kölcsönösen át-
térő és átértelmező szegmensek játékát:

Mi nem csináltak
Édgy is máz?... vas hiányzott?
Törzsek szét minden láncot,
Majd lesz elég vasatok.

Amíg az „élet nedvei”, a „műveltség” áramolnak a „föld ereinek” nevezett sírhálózatán, a haladás töretlennek bizonyul. Ám mikor a vasútról mint

a természet arcát megbontó szerkezetről esik szó, már másfajta, megváltozott tájról kell beszélnünk, mely előrevetíti a romantikusok által előnyben részesített szerves forma leváltását (Szegedy-Maszák 1999: 75). Ennek a szemléletnek egyik beszédes alkotását ismételten a német költészetből kölcsönözném ide. Nikolaus Lenau egy versében a táj erőszakos megváltozását írja a vasút rováására, s hogy a megnyilatkozás távlatait nyomatékosítsa, a természet örök voltába vetett hit végét bejelentendő már a költemény címét is időindexszel látja el: *An den Frühling 1838 (A tavaszhoz 1838-ban)*. A vonatkozási pont tehát már nem a természet lesz, hanem a költészet, mely emlékszik a változatlan anyatermeszt megéneklésének lehetőségére, ám azt csak a saját eszközeivel képes – akár privátív is – újra felismerhetővé, hozzáférhetővé tenni. Ahogy Petőfi a táj erőszakos megváltozását írja a vasút rováására, s hogy a megnyilatkozás távlatait nyomatékosítsa, a természet örök voltába vetett hit végét bejelentendő már a költemény címét is időindexszel látja el. A vonatkozási pont tehát már nem a természet lesz, hanem a költészet, mely emlékszik a változatlan anyatermeszt megéneklésének lehetőségére, ám azt csak a saját eszközeivel képes – akár fordított módon is – újra felismerhetővé, hozzáférhetővé tenni.

Mindez egyben azt is jelenti, hogy a romantikát követő időszakban, mikor a vasút a modern mindennapok magától értetődő részévé válik, egyre kevésbé volt szükséges, hogy a versek különlegességként léptessék színre a technikai vívmányokat (Mahr 1987: 155). Az ismerőssé váló szerkezetek egyben a nyelv gazdagabb, immár nem egyirányú (bár láthattuk, Petőfinél eleve korántsem az) működtetését is lehetővé teszik. Az egyre ismerősebbé váló technicizált életvilág már nem kell hogy az esztétikum segítségével nyerjen legitimitást. Képes ugyanis integrálni, saját játékszabályainak alávetni ennek a világnak az elemeit, persze annak háttérben (esetleg tudatában), hogy e játékszabályok is végérvényesen átalakultak. Ami nem csupán a szépség zárt területére való menekvés olyan módozatait foglalhatja magában, mely szerint „az irodalmi újítások a nyelv anyagán keresztül mennek végbe, nem pedig a modern tárgyi világ utánzásának segítségével” (Mahr 1987: 153), hanem e tárgyi világ voltaképpeni megközelíthetlenségét esztétikai tapasztalat hiányában.

A kultúrtörténet számára nemcsak a tér, hanem annak megformálása, alakítása is szerepet játszik a vonat fontosságának elismerésekor. A mozgás mint hívószó épp ezért a 19. század leírásaiban olyan központi funkcióval gazdagodik, mely lehetővé teszi, hogy különféle nézőpontok csomópontjaként szolgáljon a kutatások számára a hagyományos téridő-struktúrák felülvizsgálatahoz. A newtoni távlatok azáltal is bomlani kezdtek, hogy a láncolat vagy az óra kínálta metaforák helyébe eltérő koncepciók léptek. Bergson „tartam” fogalma például közismert módon az idő áramlásszerű tapasztalatát helyezte

szembe a térbeli alapon kimunkált diszkrét temporalitással (Kern 2003: 26), minnek következtében egyéni és nyilvános oldalra váltak szét az idő dimenziói. Előbbi heterogén, képlékeny, nem rögzíthető, ekképp a pszichológiai megközelítések során nemcsak az objektív idő ellentétéként, hanem attól teljesen eltérő perspektívaként kérdőjelezi meg a diszkrét temporális képzeteket. Márpedig ennek az egyéni időfelfogásnak ad teret számtalan irodalmi alkotás a modernség időszakában – de nemcsak afféle művészi ábrándozás világában és kultúrtörténetesek egyaránt számolnak ezzel az új dimenzióval, azaz nem a 19. század végének és 20. század első évtizedeinek teljesítményeinek (Kern 2003: 34). Mindeközben a nyilvános idő is megváltozott: a tudományos kutatás számára sem a klasszikus fizika szekvenciális modellje szolgáltatta az alapot, hiszen Esitein relativitáselmélete is hangsúlyozta, hogy a mérés a megfigyelő és a mért tárgy közötti viszonyok függvénye, nem pedig egyszer s mindenkorra adott (változatlan) keret. Habár az időnek mindig is alapja a mérés, így pedig a számok világa, de nem feltétlenül elkülönült egységekre osztott láncszerű folyamat részeként, s nem is időtapasztalatunk egyetlen alkotója.

A mozgás sem csupán az idő és tér változásának leírásaival áll viszonyban, mivel számtalan, a modern korban született találmány alakította a személyes idő- és térérzékelés tapasztalatát. A mozi vagy a fonográf sokkalta élénkebb módon közvetítette a képek és hangok világát, mint az emlékek. Ráadásul a nyilvános időnek számtalan privát idődimenzióval kellett szembenéznie azért, hogy homogén voltát továbbra is megtarthassa. Az egységes világidő, vagyis a nagyobb időzónák kialakítása például a helyi idők okozta anomáliával kapcsolatban vált szükségessé: a vonatok gyorsasága miatt a hosszúsági fokokkal kapcsolatos időeltolódás szinte követhetetlenül tette az utazók és az állomásokon várakozók számára, hány óra van tulajdonképp, így a vasút mint átfogó hálózat átfogó időkeret megalkotását tette szükségessé. A vasút nem csupán közlekedési módszer, hanem teljesen új rendszer, melynek hatása volt a mindennapok kultúrájára, sőt, mint láttuk, az emberi világtapasztalásra is. Ebben szerepet játszott a mozdony alakja, a kocsik formája és a belőlük látható perspektíva, az utasok, de a sínek hálózatos szerkezete is. A sebesség, mely ez idő tájt kapcsolódott először (mindenki számára elérhető) gépi szerkezethez, az elmúlt két évszázadban az irodalom folyton felbukkanó témájává vált, még ott is, ahol nem központi vagy lényeges elemként kerül élénk (Borscheid 2004: 326–327). Bár az avantgárdban a technika és a művészet elég szorosan és sokrétűen kapcsolódott össze, már a romantikában (Petőfinél mindenképp) jelentkezett az a sajátos „gépi logika”, mely a nyelv által fogalmazza meg a tudományos

teljesítményt. Ahogy egy közelmúltban megjelent kötet szerkesztői hangsúlyozzák: „Irodalmi és vizuális megjelenítésmódok segítségével a művészek a vonatban a modern idegesség és lehetséges szabadság ellentmondásos jelképét mutatták fel. Mi több, a vasúttal kapcsolatban álló terek a figyelem kitüntetett tárgyává lettek, melyeket várostervezők és politikai rezsimiek vázoltak fel a népesség irányítása céljából. A vonatutazás egyéb távlatok számára is befoghatóvá vált: a feminizmus vagy éppen a hálózatelmélet egyaránt érdeklődik iránta [...] A vonat a modernség kulturális kivetüléseinek kifejezője lett, és termékeny interdiszciplináris kapcsolódási lehetőségeket kínált fel az irodalomtudomány, fényképészet, várostervezés, képzőművészetek, graffitikutatás, mozgókép- és médiatudomány, populáris-kultúra-kutatás számára, a turizmus, a vándorlás, a kommunikációelmélet, a fogyasztás és a nevelés kérdéseire irányuló vizsgálódásokkal együtt.” (Spalding – Fraser 2012: x) Ha a téridő-fogalom változásai ennyire lényegesek a kultúratudományok számára, a vasútköltészet tökéletes alkalmat teremt arra, hogy kiindulópontjaul válasszuk akár a modernség kultúrájának megértéséhez is, mely nem kizárólag reprezentációk nyomán tárja fel működését, hiszen a vonaton utazni más, mint a vonatútról mesélni. Az irodalmi megközelítés pedig a nyelvben rejlő lehetőségek szélsőséges játékával a leírás mellett ezeknek az utazási tapasztalatoknak a széles tárházát is nyújtja számunkra.

Kosztrolányi első verseskötetében sokszor – látszólag hangsúlytalanul, mellékes helyzetben – szerepel a vasút, az ezt tematizáló költemények (főként ha nem a korai kiadást, hanem a gyűjteményes elrendezés kibővített anyagát vesszük alapul) egymás mellé helyezve azonban a vasút számos itt felemlített kulturális funkcióját szóba hozza. Az *Alföld* című vers az *Esti Kornából* ismert spektakuláris mozzanatot idézi fel, ám az utasok itt nem a tengert, hanem a magyar pusztát személik a gyorsaság adta mozgóképek segítségével:

A gyorsvonat az Alföldön fut át,
 s az utasok a zörgő ablakokból
 bámulva nézik, mint egy új csudát.
 Egy nádkúp, egy kút tűnik föl csak olykor,
 itt-ott egy árva, tikkadó kaszál.
 A búza habja szikrát hányva mormol.
 Az élet alszik, mindent tűz aszal,
 a gulya térdlenül delelve ódóng,
 távolba búsul egy vén, pusztai fal.
 Kék, sárga színben ég a hevülő föld,
 egy ócska, kis sip álmosan huhog,
 és nincs a rónán sehol üdítő zöld.
 Fáradtan álldogálnak a juhok,
 délibáb poros mezőn suhanva

köddé fakul, és eltűnik utóbb.
 A rozsvetés közt s a sötét ugarba
 olykor elballag egy szikár legény,
 izmos, erős és szikkadt arca barna.
 Vad, idegen tűz villan a szemén.
 Majd jó egy karcsú és sovány magyar ló,
 s horkanva nyargal el, mint tünemény.
 Alszik a törpe tengeri, a tarló,
 a zöld mocsár teng, távol eb ugat,
 a sátorfa mellett álmodik az alvó.
 Ez itt kelet. Hiába küzd nyugat.
 E vérvirágos föld ma is a régi,
 az ősök itt kinyújtják karjukat.
 A szörnyű harcok marcona vitézi
 őrzik ma is a múltat csarnokait,
 vén várak árnypallosuk éle védi.
 S a föld is Ázsiáról álmodik.

Ahogyban a későbbi novellában, itt is a festményszerű állóképek dinamizálására törekszik meg a vonat közbejöttével, a gyorsaság teremtette képek a történelem egységes vízióját (hiszen a „múlt csarnokai” épp a pusztai által megidézett „föld” álma kapcsán válik rendíthetetlenül rögzítik, a tér állandóságát állítva szembe az idő változékonyságával. A személyes tapasztalatban persze mindez másképp alakul. A *Vonaton* című alkotás a vonat felidéző szerepét, az emlékekhez való elutazás lehetőségét aknázza ki, amennyiben a hazavágyás, a hazatérés és az otthon elhagyása mint térváltoztatás képességét a vasút adta lehetégek között játszhatja újra:

Zörögnek a lombok a pusztai vidéken.
 A reggeli szélbe dalolnak a fák.
 Oly bús ez a hajnali dalzene nekem,
 a mozdony a néma mezőn rohan át.
 Habozva, remegve suhan haza lelkem,
 mert szótalan alszik az élet, a lét.
 Nyújtózva puhán a nagy éjjeli csendben
 az ember, a kő, a virág oly alél.
 Horgyogva iramlík előre a mozdony,
 a kőbe sívít remegő kebele,
 a lárom, a kert, fasor ébredez otthon,
 a fénykoszorús nap az égre kele.
 Jó édesanyám hívogat, de hiában,
 lemondva ezerszer is a nevemet.
 Majd látva redőtelen és üres ágyam,
 könnyezve susogja: mi messze lehet!

Még ott a pohár, miből a bucsun ittam,
még lábnyomom ott van az utcaporon,
még érzem ajkukat ajkamon s itt van!
most főmet az ablaküvegte nyomom.
Könnyem megered patakokban ömölve
és érzem a lelkeim oly árva, halott.
S szokgya tekintek az éji mezőkre,
hol már az örömteli munka zajog
Jer gőzparpám, menekülj e világtól,
a nap nyíla oly sebező, idegen.
Éjjel menekül tova szótlan a vándor
elhagyva lakár remegőn, hidegen.
Nem ismeri őt a virág, a mező itt
és senki sem érti meg erre baját;
legjobb, ha az éjbe, magába tűnődik.
A reggeli szélbe dalolnak a fák...

Szintén a hiány képzetkörei szólalnak meg abban a költeményben, amely *A holtak vonata* címet viseli. A megszólitás – akárcsak később Esti közönség-teremtő megnyilvánulásai – a 19. századból ismerős vonat alakját kapcsolja össze a pusztulás fenyegető képeivel (és a használt igével ellentétben nemcsak látásról, de hallásról is szó van a versben). A haláltáncként is felfogható mű a mozdony metaforizálásával (a „halállovak” Szent Mihály lovait megidéző lehetősége okán) bontja ki az elmúlás vést jósló (ám sokszor nagyon is ismerős, mondhatni közhelyessé vált) elemeit, s annyiban jelent némi újszerű megközelítést, hogy immár a vasúthoz mint a modernség szimbólumához csatolja oda ezeket. A halál tradicionális irodalmi megközelítései a hangzás és a látvány kísérteties jellegét egyaránt szolgáltató vonat képével szembesülnek, s így annak egyszerre hétköznapi tapasztalatával és földöntrúli sejtelmességével erősítik a vég súlyosságát:

Láttátok-e már a holtak vonatját?
Az éji tónán nesztelen suhan,
vas-házait halállovak vonatják,
lámpáiban lidércűz ég busan.
Előtte a kietlen pusztá hallgat,
az éj ijedve, sírva folniad,
kisértéképpen tűnnek el a fálvak,
s az ismeretlen, mennydörgő hidak.
Egpetlenegyszer látod, sose máskor,
avarzugáskor, varjukátrogáskor
halált sivatva, rémülten zörög,
Hasiítja a párás, lila ködöt,

bámulsz utána, amint elhad,
s egyszer megáll az ablakod alatt.

A *Kis állomáson* című versben mintha nyoma sem volna az itt megismert szimbolikus áttéteknek. A vonat azóta klisészerűen hétköznapivá vált tapasztalati közegét foglalja össze ez a költemény: a hangos, mozdony (gép) és a táj (állomáson) unottan töltött idején át a vasúthálózat melletti kommunikációt biztosító táviróig mind a „tűzszermű vadállat”-ként megérkező vonatot várják.

A gőzvonat távol mezőn süvöltöz,
alatta nyög, sóhajtozik a sín,
szekálás uszálya vágjik le a földhöz
s világít a rét lankás síkjain.
Egy pár utas az éjszakába ásít,
kedvetlenül pislant, aztán ledől.
Meg sem tekintik az út állomásit
és hirt se vesznek társaik felől.
Itt a jövő vasútát várja mind..
Benn távirógép álmosan kopog,
előtte lámpafényes homlokok.
A szettek a sínek közt csöndben állnak,
megdobbán a szívük - látják amint
lábegye jó a tűzszermű vadállat.

A hétköznapi tapasztalat épp az irodalmi megformálás által teszi egyáltalán megközelíthetővé a hétköznapiságot és unalmat. Az állomáson zajló események általában válnak beszédes tapasztalattá, hogy jelentést kap minden egyes elem, mely szóhoz jut a szöveg létrehozásában. A vonat jelei és a retorikai képek egyaránt tevékenyen vesznek részt a szignifikáció folyamatában, együttesen eredményezve azt a hatást, mely a várakozás idődennek tűnő tartamát azáltal avatja eseményszerűvé, hogy a költemény leírásaiban sokszorozza meg az esemény múltjának nem akaró pillanatok számát, s látja el azokat újabb és újabb megvalósulás tartalommal.

Ennél tovább megy a *Vészlek* című költemény, ahol az élet és a vonat párhuzamai olyan allegorikus viszonyrendszert hoznak létre, melyben a személyes és időtapasztalat nem egy elvont, távoli képrendszert idéz meg, hanem a konkrét alakító tényezővé tud válni. A vonatút mint az élet képe nem egyszerűen marad, a vers részletesen és szemléletesen kibontott folyamat során mutatja be a címbe jelzett gyors megállás szükségességét a mindennapok szintjén. A sebesség mellett így merül fel a lassítás lehetősége is, vagyis a vonat

nemcsak a tempó, de a nyugalom (unalom) és a kimért érzékelés alkalmait is megteremté:

Hajrá, ha bírsz! Hackd nyugón lenn a pályán,
Hackd bugyon a síp, fójjon a kasszán!
Hackd fogyon a mozdonynak tüzi ráján!
A göcsapof hagyd könnyvedén s lazán!
Szágukli a tiltó lámpa vérekebe,
rohany s recsegien a homok, kavics.
Tüzes kerékkel sügi a cél elebe,
bár a kerék széjehmorzsolna is.
Menj! Am ha rád letrpó csüggedés lép,
és ásnó unatkozás mered,
bárran szakítsd szét vért-lökő ered.
Bordád alatt vonaglódn döng a vészfék,
vágd szét zsinogjét, nem lesz benne kár,
egy pillanat csak s a vonat megáll.

A modernség e vasútversei nem pusztán tükrözik a kulturális változásoknak, inkább kulturális diszkurzusok kialakulását szolgálják maguk is. Amikor 1905-ben Walther Brüggemann és Lie Denecke közreadtak egy 19. századi vasútköltészetet bemutató szöveggyűjteményt, a kötet alcíméül igencsak beszédes megoldást választottak: *Lieder und Balladen aus dem Reiche der Schienen*. A sínek birodalma, ahonnan e dalok és balladák erednek, nem szűnnek meg irodalmi javak cseréjeként funkcionálni. De a vonatirodalom másféle formában igencsak tevékeny szereplőnek bizonyult, nemcsak a futurista vagy egyéb újabb törekvésekben, de a művészet egyéb, döntően új területein is (például a filmekben – gondoljunk csak arra, hogy a Lumière fivérek egyik első rögzített jelene te egy állomásra érkező vonatról szólt). Bár a vasútköltészet önálló zsánerként már nem állja meg a helyét, az a kulturális ok, amely előtérbe állította ezt a témát, majd szép lassan háttérbe szorította, ugyanaz, mint amelyik a vasutat az utasok számára, akik könyvet olvasnak a kocsikban ahelyett, hogy könyveket írnának, a mai napig jelen lévő jelek közegeként érzékelhetővé teszi: a hálózat, mely képes közvetlen tapasztalatként és (akár e tanulmányban is látható módon) nyelvi szignifikációként közvetített mezőként szerepelni. Ahogy a vasút a 19. századtól kezdve új megnyilatkozásokra sarkallta az irodalom alakítóit, úgy teszi, e kultúra kései örökösei (csodálót) számára hozzáférhetővé az irodalmi alakítás a vasút összetett szerepét a modernség időszakában.

Irodalom

- Bengi László 2012. Saját jelek és idegen szavak. Eszt. Kornél úti kalandjairól. In: Bengi László. *Az elvesztett bahil*. 42–90. Ráció Kiadó, Budapest.
- Borscheid, Peter 2004. *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*. Campus, Frankfurt am Main – New York.
- Kern, Stephen 2003. *The Culture of Time and Space 1880–1918*. Harvard UP, Cambridge – London.
- Kinder, Friedrich 1995. *Aufschreibesysteme 1800/1900*. Fink, München.
- Mang, Georg 1986. *Kunst und Industrie im Zeitalter des Industrialismus*. Fink, München.
- Mahr, Johannes 1987. „Tausend Eisenbahnen hasten... Um Mich. Ich nur bin die Mitte!” Eisenbahngedichte aus der Zeit des Deutschen Kaiserreichs. In: Segeberg, Harro (szerk.): *Technik in der Literatur*. 132–173. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Marx, Leo 1988. The Machine in the Garden. In: Marx, Leo: *The Pilot and the Passenger*. 113–126. Oxford UP, New York – Oxford.
- Reckel, Manfred 1987. Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter. Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen in Deutschland. Segeberg, Harro (szerk.): *Technik in der Literatur*. 102–131. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Spalding, Steven D. – Fraser, Benjamin (szerk.) 2012. *Trains, Literature, and Culture. Reading and Writing the Rails*. Lexington, Lanham.
- Szegedy-Maszák Mihály 1999. Biedermeier and Realism. In: Kürtösi Katalin (szerk.): *A kulturális közegek dilemmái*. 70–82. JATE, Szeged.