

KORDÉN ÉS VASÚTON.
UTAZÓK TÁRSADALMI TAPASZTALATA A 19. SZÁZAD MÁ-
SODIK FELÉBEN – A VASÁRNAPI ÚJSÁG ÚTIRAJZAI ALAPJÁN

CSÍKI TAMÁS

„Azelőtt – nem is olyan rég, még a mi ifjúságunkban –, ha szép, kivált regényes vidéket akartunk látni, jó görcsös somfabotot faragtunk magunknak, melynek végén az erős vasszeg is kívánatos lehetett, bakabornyú tarisznyát akasztottunk a vállunkra, abban egy kis szalonna, kenyér is elfért egypár ruha-darab mellett, oldalunkon fűvész szelencze, lábunkon vastag talpú úti-csizma: így indultunk utnak, természetesen gyalog... Bezzeg ma mindez másképp van.”¹

Így kezdődik a *Vasárnapi Újság* 1874. évi számában megjelent írás, melynek ismeretlen szerzője a csupán pár hónapja átadott Keleti vasúton utazott a Körös-völgyében Nagyváradról Kolozsvár felé. Az ablakon kinézve egészen pontosan rögzítette tapasztalatát: a minden percben „változó panorámát”, az egymást követő tablószerű térelemek: a sziklák, szorosok és fennsíkok váltakozását, azaz a gyaloglás nyújtotta intenzív tájélmény, a táj terének földrajzi térré változását.² Amely rögtön szimbolikus jelentéssel telítődik: a Királyhágón áthaladva az utazó Magyarország és Erdély, a két „testvérország” ismételt egyesülését nyugtázza örömmel.

Az 1854-ben indult, nem titkoltan angol mintát követő közművelődési lap, a Pákh Albert, Gyulai Pál és Jókai Mór szerkesztette *Vasárnapi Újság* olvasói hétről hétre ilyen, ehhez hasonló és ettől egészen eltérő útirajzokkal találkozhattak a *Hazai tájleírások és népviseletek*, valamint a *Nép- és országisme* rovatokban. Tanulmányunk célja ezen – Magyarországon, illetve a Habsburg Birodalomban utazók által írt, a lap megjelenésének első, az 1870-es évek elejéig tartó periódusában közölt – szövegek vizsgálata. A térbeli mobilitás egyre változatosabb formái, a hogyan, hová és kivel történő utazás miféle élményeket biztosított – még ha ezek közvetlenségét nemegyszer a szövegek fiktív elemei, a tudatosan vállalt szórakoztatás, valamint az enciklopédikus ismeretterjesztés lexikonszerű igénye vagy egyszerűen a publicisztikai szándékok egyaránt befolyásolták. A fikció, illetve az élmények „sűrítettsége” ugyanakkor teret ad az utazás kulturális önmeghatározás-ként, kialakítandó normák, értékek és mentalitások közvetítőjeként való vizsgálatának. Konkrétan: az utazás miként válhatott az egyéni és csoportidentitások szerint eltérő polgárosodás-értelmezések vagy annak bizonyos elemeivel szembeni kritikák eszközévé. Végül, mivel az utazók figyelme gyakran a különböző vidéki és

¹ *Vasárnapi Újság* (a továbbiakban *VÚ*) 1874. május 24. 326.

² SCHIVELBUSCH 2008, 62.

városi társadalmi csoportokra, az interakciók bemutatására is kiterjedt – ez lehetővé teszi a róluk alkotott képzetek, az együttélést vagy az elkülönülést meghatározó értékrendek vázolását is.

I. Utazási eszközök

Kezdjük az utazási eszközök nyújtotta élmények áttekintésével. Az útirajzok nagy része a vasutat a technikai civilizáció és a műszaki haladás szimbólumának tekintette, amely a tér és az idő összezsugorodásával, a perspektívák kitágulásával, sőt helyenként az utazás fogalmi módosulásával kapcsolódott össze: „Maholnap utazásnak csak azt fogjuk nevezni, ha valamelyikünk egy-két hónapra a holdba pályázik, és kirándulásnak, ha Budapestről vagy Debrecenből Philadelphiába vagy Washingtonba *szaladunk át*” – szól a visegrádi romokat felkereső turista merengése.³ De a vasúti utazás az idő újfajta, személyes vagy szubjektív tapasztalatán túllépő strukturálásához is hozzájárult: „Ki reggel hét óra felé ül fel a pesti pályaudvaron, az nagyot lélegzik, ha fél kettő körül föltűnni látja az alföldi róna láthatárán Szeged tornyait” – fogalmazta meg a pontosságot és a tervezhetőséget immár az utazás részének tekintő utas.⁴

Am a polgári komfortosság mellett, a hazai vasutak népszerűsítésére az 1850-es, '60-as években még fontos érv volt az útra kelés biztonságának hangoztatása. Az útirajzok egy részében ugyanis régi toposzként bukkan fel, hogy a vasutak elterjedése előtt útnak induló: pl. Debrecenből Pestre tartó polgár annak rendje és módja szerint végrendeletet készített, hogy ha rablótámadás érné vagy ha „feneketlen sárba” fulladna, vagyonán családtagjai halotti bizonyítvány nélkül is osztozhasanak.⁵

Voltak azonban, akik a vasúti utazás árnyoldalait érzékelték: „valamely vasúti kirándulásnál egyebet sem teszünk, csak a vagonba tolakodunk, szomszédunkkal con amore unatkozunk, a gőzmozdonnyal a füstölésben versenyzünk, végre összemeredt tagokkal kiszállunk, de csak azért, hogy ismét valamely bérkocsiba bújjunk, s ebből kikelvén, a vendéglőnek nagyon kicziczomázott szobapinczérét a lelkiismeretlenségig ronda lakszobába kövessük.”

A szerző a dunántúli nemesi családból származó Petheő Dénes, aki a *Moldvai vándorlásaim* c. írásában a hagyományos gyalogos utazást népszerűsíti. Ebből a szemszögből ítéli a vasutat unalmasnak, sőt elidegenítőnek, mely az ember szabad mozgását is korlátozza, és ezzel szemben a „vadregényes” természetben vándorló, az élet „veszedelmesebb mulatságaival farkasszemet” néző romantikus utazó alakját idealizálja.⁶

³ *VÚ* 1866. október 14. 493.

⁴ *VÚ* 1874. május 10. 297–298, SCHIVELBUSCH 2008, 4145.

⁵ *VÚ* 1862. június 29. 303–307, ANTALFFY 1943, 163.

⁶ *VÚ* 1864. január 3. 3–4.

A gőzhajón utazás elsősorban szintén a technikai civilizáció csodálatát váltotta ki, ám ez –a vasúttal ellentétben – a nyitottság, a szociabilitás, az egymással élénk kapcsolatba kerülő társaságok, illetve a legkülönbözőbb nemzetiségű utazók megismerkedésének és kötetlen érintkezésének élményével kapcsolódott össze. (Emellett, míg a vasút, illetve a vasútépítés a reformkor óta Magyarország és a Monarchia közötti alkotmányos és politikai küzdelmek színtere volt, a gőzhajók nemzetközi utazóközönsége a Duna menti országok közötti konfliktusok feloldásának képzetét kelthette az olvasókban.)

1865-ben jelent meg az *Utazás az Al-Dunán* c. írás, melynek szerzője Mehádia ősi fürdőjét felkeresendő, szállt gőzhajóra Pesten. A fedélzeten nyomban vidám ismerősökkel találkozott, s miután tőlük Mohácsnál elbúcsúzott, pár angol útirajssal ismerkedett meg, akik „egy kis kirándulást tettek keletre, s épp Mehádiába tartottak, mert ott szerintük néhány ritka kígyófaj található. Még feltűnőbb volt két török zarándok, kik Gül Baba sírját látogatták meg Budán, még pedig nem sikertelen, mert mint mondták, egyikük éveken át tartó fejfájásából a sír mellett tökéletesen kigyógyult.”⁷

A vízi közlekedés más módját is megismerhették az újság olvasói. *A tutajos tótok* c. írás szemléletesen mutatja be a fakereskedésből élő szlovákok nem épp veszélytelen útját, akik egész családjukkal együtt, a zuhatagos Vág folyón, majd a Dunán tutajoznak Pestig, ahol szálfaikat értékesítették. S hozzájuk – a „szemtanú” szerint – egy vadászó angol és egy vakációzó diák kapaszkodik fel, akik „nem értik ugyan egymás nyelvét, de az angol butykosa, a tót keserű túrója és a diák által fogott csuka szerencsés közvetítők..., s rövid időre egy családot képeznek.”⁸ Visszatérünk tehát a romantikus utazás képéhez, melynek nyilvánvaló kuriozitás igénye a jelenet valóságát a fikció felé mozdítja el. Ám azt sugallja az olvasóknak, hogy a különböző léthelyzetekhez kötődő utazás önmagában egészen eltérő társadalmi világokat közelíthet egymáshoz.

A kocsiközlekedés alternatívái is módosultak az 1840-es, '50-es évek Magyarországon, amihez ugyancsak sajátos értékrendeket köthetünk. A vasútvonalak fokozatos kiépülése az 1820-as években rendszeresített, meghatározott útvonalon közlekedő gyorskocsi-járatok egy részét feleslegessé tette, ugyanakkor új vállalkozásokat ösztönzött, melyek a kisebb városi településeket kívánták a vasúti állomásokkal összekötni.⁹

⁷ *VÚ* 1865. április 9. 172–174.

⁸ *VÚ* 1865. augusztus 20. 422.

⁹ Az új járatokra a *Vasárnapi Újság* is felhívta az olvasói figyelmét, ami az utazást és egyben a vállalkozásokat kívánta népszerűsíteni. A budai helytartóság, egyetértésben a postai igazgatósággal, 1860-ban pl. Schadutz Péternek adott engedélyt a Pest–Gyöngyös–Eger közötti gyorskocsizás létesítésére „szép és kényelmes kocsikkal, jól szerszámozott, kitűnőleg erős és gyors lovakkal. Ezen vállalat személy- és málfaszállításra célszerűen

A *Pesttől távol* c. útirajz szerzője, Bolgár Emil „gőzkocsin” utazott Kaszáig (Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc érintésével), majd gyorskocsin folytatta útját Eperjes felé „nem a legnagyobb kényelemmel, és nem mindig a legjobb társaságban.” A fővárosból elvágódó jurátus talán nem vonzódott túlságosan a vasút újdonságához (ezért használhatta következetesen a régies gőzkocsi terminust), az átszállás mégis elégedetlenséggel tölti el. Amiben nem csupán a sebesség csökkenése és a közutak állapota, hanem négy-öt ember összezsúfolódása a szűkös térben és az alkalmazkodás kényszere is közrejátszhatott. (A járatokra rendszerint a megelőző napon kellett jelentkezni, vagy a pest–eperjesi gyorsutazási intézet előírta, hogy kocsiján, amin Bolgár Emil is utazott, dohányozni valamennyi utas közmegegyezésével és csakis „jól elzárt, födeles pipákból” lehetett.)¹⁰

Az utazók speciális igényeikhez és úti céljaikhoz magánjárműveket is igénybe vehettek. A Magyar Orvosok és Természetvizsgálók Társasága az ország különböző városaiban tartott éves közgyűléseit minden alkalommal kirándulással kötötte össze, amiről a *Vasárnapi Újság* is rendszeresen beszámolt. 1864 augusztusában pl. Marosvásárhelyen a helyi és a vidéki elit „úri fogatainak” (gyorsfogatok) egész sora szállította az illusztris társaságot.¹¹ Az említett, magányosan vándorló Petheő Dénes számára viszont galíciai útja során csupán „parasztszekeret” vehetett igénybe, amelyről lesújtó véleménye volt: „A magyar határszélen esett rajtam, hogy nyomorult szekéren menvén, irtózatos égháború lepett meg útközben. A hegyi patakok zúgva rohannak alá a völgyekbe, s oly rögtön elárasztják az utakat, hogy az utas észre sem veszi, amint egyszerre egy tó közepén áll... A keskeny szekér inogva bicegett, a kocsis rettenetesen ordított, de mi azért ügyel bajjal, s nagyon lassan haladtunk.”¹²

Ehhez hasonló tapasztalatokat rögzítettek az Alföldön utazók, akik többnyire az utak állapotát emelik ki. Az 1870-ben megjelent útirajz szerzője írja, hogy a Tiszán túl, Karcag környékén, egy csöppnyi eső után agyig süpped a kerék a „ragacsos fekete földben”, a szekér elé fogott három ló és az őket segítő két ökör térdig gázol a töltést előntő iszapos, zsombékos vízben, ami „lehetetlenné teszi a haladást.” Ez a beszámoló tehát, amely a nyelvi sűrítettség, az egyes szám harmadik személyű elbeszélésmód, az irodalmi utalások és nem utolsósorban az alföldi utazásról kialakult etnografikus sztereotípiák plasztikus képi eszközeit használja, a földrajzi térhasználat változatlanságával, a mobilizáció természeti akadályaival a társadalmi világ zártságát és civilizálatlanságát kívánja szemléltetni.¹³

berendezve, azt kellő biztosítás mellett, jutányos díjakért teljesíti.” *VÚ* 1860. február 19. 95, POPOVA-NOWAK 2006, 129–130.

¹⁰ *VÚ* 1863. december 6. 430–431, ANTALFFY 1943, 244–245, 247–251. A postakocsikról és az egyéb romantikus utazási eszközökről CARDINAL 1997, 135–155.

¹¹ Erről később szólunk.

¹² *VÚ* 1862. március 16. 122–125, 1864. szeptember 11. 382–383.

¹³ A szöveg címében (*Utazás az Alföldön*) és gondolatmenetében Petőfi 1847-ben, Mezőtú-

Végül a lóháton utazást vegyük szemügyre, ami a *Vasárnapi Újság* útirajzaiban már ritkaságszámba megy, és a városi ember természetben kirándulásának nem épp kellemes epizódjaként jelenik meg. Az Erdélyi Érc-hegység meredek folyóvölgyeit felkereső László Zsigmond beszámolója szerint „megkezdődött a »szállj le, hágj föl«-féle nem nagyon kényelmes utazás. Megszűntünk a magunk urai lenni, egészen e hegyekkel megbarátkozott lovakra bíztuk magunkat... Amint a tevét a puszták hajójának, úgy ez állatokat a hegyek mozdonyának lehetne méltán nevezni.” A vasút kényelméhez, egyenletes és kiszámítható mozgásához szokott utazó tapasztalata fogalmazódik meg, melyben a ló és az ember természetes kapcsolata helyett, az állat megbízhatatlanságával szembeni kiszolgáltatottság és veszélyérzet válik meghatározóvá.¹⁴

Példáink az 1850-es, '60-as évek utazási eszközeinek sokféleségét jelzik. Igaz, a vonalak dinamikus épülésével a vasút sok tekintetben egységesítette, szabályozta és strukturálta az utazásokat, hivatkozási és összehasonlítási alappá vált. Ugyanakkor megmaradtak a helyváltoztatás hagyományosabb alternatívái, ami nem csupán a tér- és időélmények, a percepciók sokszínűségét jelentette, de az összehasonlítás mélyebb tartalmakat nyert. A gyalog, gyorskocsin, szekéren utazók egyre inkább a természet vagy a fizikai adottságaik szabta korlátokat tapasztalhatták, amivel szemben a személyes érzékelések változatossága, a személyiségnek az utazáshoz, az úton levéshez fűződő intenzív kapcsolata kárpótolta őket. Emellett a közlekedési eszközök sok esetben a modernizáció és az elmaradottság, a gyors és a lassú haladás ellenfogalmai szerint rendeződtek, ami különböző értékrendek megjelenítésére és közvetítésére is alkalmas volt.

II. Úti célok

Ennek értelmezéséhez azonban szükséges számba vennünk az úti célokat, az utazás egyéb körülményeit, az utazó és a környezete kapcsolatát, illetve a szövegek által rögzített látás- és kifejezésmódokat. Térjünk vissza a vasúti közlekedést elítélő és a gyaloglást választó Petheő Déneshez, akinél ez az oppozíció úti céljainak megválasztásában kap szimbolikus jelentést: „Pestről Párisba, Londonba, Sveiczba vagy Európa bármely művelt országába utazni érdekes és tanulságos időtöltés lehet. Az én szerény ízlésem azonban mindig kevésbé polgárosult és inkább őseredeti állapotban pangó vidékekre vonzottak, főleg ha azért utaztam, hogy utazzam... Vágyam oly országok felé irányozta lépteim, melyet az utazók csak úgy nagyjából ismertetnek.”

S valóban, a szerző útirajzai morvaországi, moldvai és galíciai vándorlásait örökítik meg, ami tudatos szembefordulás a reformkori hazai elit és az európai

ron írt versét követi. *VÚ* 1870. november 27. 615–616, SZÜCS 1942, ANTALFFY 1943, 149, 184.

¹⁴ *VÚ* 1874. május 3. 281–282, SCHIVELBUSCH 2008, 19–22.

arisztokrácia fő úti céljaival, és identitásának kifejezésére is alkalmas. Erdélyben majd Moldvában ugyanis a csángókat keresi fel, ősi, a románokat megelőző meglepedésükről, valamint nyelvükről szól, az erőszakos „elnemzetlenítést” bírálja, és akiknek Magyarországról mesél, azt fájjalva, hogy „nekünk is volt egy Nagy-Magyarországunk, melyet Juliánus barát keresett fel, és meg is talált, s melyet épp hatszáz évvel később Jerney is keresett, de meg nem talált többé.”¹⁵

A szerző Jerney János 1844-es moldvai utazására utal, aki a csángókat kutatta, vagyis Petheő Dénes számára Juliánus barát, Körösi Csoma Sándor, Reguly Antal és más, a magyarság őshazáját és keleti gyökereit kereső utazók jelentik a követendő kulturális mintát. Ami egyúttal a bejárt földrajzi tér temporalizációját, a történeti múlttal való összekötését, és ezáltal szimbolikus kiterjesztését jelenti. (Moldvát pl. az egykori Etelköz részének tekinti.)¹⁶

Petheő identitásának további elemeit ismerjük meg galíciai utazásáról készült rajza alapján. Ennek keretét a lengyel nemzeti nyelvről és irodalomról szóló leírásai adják, s ebben a kulturálisan kitágított térben jelennek meg utazásának konkrét emlékei. A gyaloglás lehetővé teszi számára a hegyek közé szorult, a földrajzi „valóságában” összeszűkülő tér társadalmi megelevenítését: a földművelés „roppant hiányainak” vagy a gyéren fekvő falvak „faragott gerendákból összevert, igénytelen berendezésű apró házainak” bemutatását, melyeket „nem hasonlíthatok egyébbhez azon hidasoknál, ahol nálunk a falusiak a sertéseket hizlalják.”

Hasonló nyelvi intenzitással, plasztikusan írja le az utazó az éjszakáját, amit egy csárda istállójában, a tulajdonos zsidó rokonával kénytelen eltölteni. „Szomszédom borzasztó mértékben volt megáldva azon, Galíciában majdnem általános, utálatgerjesztő fejekkel, amit lengyelfürtnek nevezünk. E fürt összetapadt és egészen megfakult hajszálakból áll, melyek oly módon vannak egymásba zilálva, hogy kibontani semmiképp sem lehet... Az én szomszédom, valahányszor egyet fordult, kemény fürtjét mindig magával rántotta, így amint épp elaludnám, az oly módon vágódott arcomba, hogy azonnal felébredtem.”

Ez az ábrázolásmód a galíciai zsidókat a szociokulturális másság megtestesítőivé, az idegenség széles körben felhasznált metaforájává teszi. S velük szemben az utazó a lengyel nemességet tekinti magához közelállónak, őket idealizálja, akik az ország „díszei” és a „régfi feudális idők” értékeinek fenntartói. Azaz nagylelkűek és lovagiasak, műveltek és finomak, érzékenyek és ábrándozóak, valamint remek lovaglók, és legszebb tulajdonságuk a hazafias szellem.¹⁷ Petheő Dénes utazásai tehát a nemesi vagy rendi nacionalizmus szinte valamennyi kulturális és mentális elemét magába sűríti. Ennek kifejezése pedig a szövegeket úgy strukturál-

¹⁵ *VÚ* 1864. január 3. 3–4, január 10. 15–16, január 17. 26–28, január 24. 39–40.

¹⁶ POPOVA-NOWAK 2006, 134.

¹⁷ *VÚ* 1862. március 9. 110–111, március 16. 122–125, március 23. 134–136, március 30. 146–147.

ja, hogy az utazás mozaikos cselekményét reflexiók, belső monológok, illetve az életmódot reprezentáló faktorok (az öltözködés, a táplálkozás, a lakásviszonyok) összehasonlítása, nemritkán nyílt értékítélete tagolja. Ami szintén az utazó társadalmi és történelmi térben való önmeghatározást segíti.

Egy másik, gyakori célja volt az utazóknak a magyar pusztá, melyről a *Vasárnapi Újság* 1859-es számában a következő leírás jelent meg: „Magyarország közepébe vezetjük az olvasót. Egy beláthatatlan síkság terül el szemünk előtt. Gyakran egész napi járásra sem látható emberi hajlék, nem emelkedik torony, melynek harangja vigaszt nyújtana, hogy nemsokára emberek közé jutunk. Gyakran mérföldnyi távolságra keskeny töltésen utazik az ember, mocsárok és ingoványok közt, melyeknek csalóka zöldje titokzatos mélységet takar... A pusztá lakója menten marad azon túlfinomult jellemről, mely a nyílt, becsületes arcot csalfá mázzal vonja be. Ám a magyarban nem található fel ama nyers mindennapiasság, melyet más népek legalsó rétegeiben tapasztalunk, melyek pedig oly örömet nevezik a magyart „durva barbárnak”... Büszke önérzet, erényének tudata, valamint a zene és a költészet iránti veleszületett hajlama képezik szívének fő jellemvonásait... Szomorító jele a polgárisodásnak, hogy a magyar nemzeti jellem alapvonásait sokkal nagyobb mértékben találjuk fel a puszták miveletlen lakóiban, mint a sima polgárisodás útján haladó városokban.”¹⁸

E könnyen lehet, hogy fiktív útirajz, szerzőjének sztereotipizált tapasztalatát jelzi, mivel már a reformkori külföldi és hazai utazók ugyanazokat a képeket és élményeket rögzítették (nemritkán egymás szavainak átvételével). Ez egyúttal az idegenek által használt, valamint az autosztereotípiá egymást kiegészítő kölcsönösségét jelzi, ami a pusztát és a panoptikumszerűen megjelenített lakóit etnográfiai allegóriává avatja. Ez adja a szöveg esztétikai kohézióját, ami egy tradicionális, ugyanakkor transzcendentális létélményt: az egyedüliséget asszociálja, amit „a beláthatatlan síkság lelkünkre gyakorol.”¹⁹

A pusztai élet effajta megjelenítése határozott ideológiai szándékot: a nemzeti és a népi karakter egymáshoz közelítését is jelzi. Az alföldi táj vadságának és ridegségének ábrázolása ugyanis lakóinak pozitív jellemvonásaival kapcsolódik össze. Hasonlóképpen, a szabad ég alatti gazdálkodás, a gabona tárolására szolgáló

¹⁸ A szerző a névtelenségbe burkolózó Beniczki Irma, aki felvidéki nemesi családban született, és több, elsősorban a női olvasóknak szánt pedagógiai és ismeretterjesztő kötete, regényfordítása, valamint szépirodalmi igényű publicisztikája jelent meg. Ezt az írását először egy külföldi német lapban tette közzé, tehát egyfajta korabeli országimázsnak is tekinthetjük. *VÚ* 1859. október 2. 471–474, október 9. 486–487.

¹⁹ Csupán a 19–20. század fordulóján Magyarországra látogató német geográfus állapítja meg, hogy a pusztá, miként „az a magyarok és számos nyugat-európai ember romantikus képzetében él, minden bizonnyal sohasem létezett.” WINKLER 1903, 65, CLIFFORD 1999, 151–154.

csűrök és fészerek hiánya az ázsiai vagy a nomád hagyományok képzetét erősítette a művelt olvasókban, ám ez is immár a népi karakter belső erkölcsi-szellemi értékeit szimbolizálta. A mesterkéeltséggel szemben a nyíltságot, a becsületességet, az önérzetet, ami a magyar nemzeti jellem alapvonásaivá lényegül. S melynek társadalmi-politikai tartalma az idegen mintákat követő honi „polgárisodással” szembe forduló, a nyugati vagy szláv civilizációs hatásoktól mentes, autochton nemzeti fejlődés igazolása. (Nem nehéz ebben felismernünk a német szellemi hatásokat, mivel a kultúrafogalom ott szintén a nemzeti és csoportkülönbségek kidolgozására, elhatárolására és mozgásirányaira koncentrált, s ahol a népi kultúra-kép ugyancsak a nemzeti karakter részévé vált.)²⁰

De vajon a „polgárisodás útján haladó városok” lakóinak miféle utazásaival ismerkedhettek meg a *Vasárnapi Újság* olvasói. 1862-ben jelent meg a *Pestiek kirándulása Triesztbe* c. írás, melynek szerzője, az utazás egyik résztvevője, Kempelen Győző, jászberényi tanárkodás után került a fővárosba, s lett a *Hon* c. folyóirat belső munkatársa.

A szövegből egy négy napos utazás programja bontakozik ki. Június 19-én, csütörtök este 8 órakor kb. 1200-an szálltak különvonatra a budai pályaudvaron, s több ezres „éljenző tömeg” üdvözlésével indultak az Adria felé. Hajnalban értek Nagykanizsára²¹, majd a stájer Pettauban reggeliztek („a kávé nagyon rossz volt, a bor sem tartozott a jók közé, a papiros tálakra tett hideg hús és sódarnál szintén ettünk már jobbat” – szól a beszámoló), s folytatták útjukat Laibach felé, ahol az ebédet fogyasztották el. (Néhány utasnak „nagyon zokott esett a rögtönfizetés követelése a pincérek részéről.”) Este érkeztek meg Triesztbe, s miután mindenki átöltözött, színházba mentek. Természetesen olasz operát: a *Luciá*-t nézték meg, s ezután még egy kötetlen tengerparti sétára és a Specchi kávéház előtt „jó és olcsó” fagyalatozásra került sor.

Másnap korán reggel az utazók közül többen a halvásáron néztek szét, reggeli után pedig vásárolni, fürdeni vagy gondolázni mentek. Délután három gőzössel, a helyiek kíséretében, tengeri utazás következett, s ez a nap is színházi programmal: az *Ernani* megtekintésével fejeződött be. A kirándulók a következő nap (vasárnap) reggel indultak haza, s útjukat megszakítva, még egy félórás gyalogtúrát tettek az adelsbergi barlanghoz. Végül, az útirajz szerzője az utazás, a szállás, valamint a „szórakozás és a multság” megszervezéséért Hollán Ernőnek mond köszönetet (aki mérnökként az 1850-es években a dunántúli vasúthálózat kiépítésében vett részt, majd a kiegyezés után közlekedési államtitkár lett).²²

Húsz évvel azután tehát, hogy Angliában Thomas Cook a világon első-

²⁰ Pl. BRÜCKNER 1969, 31–46.

²¹ 1861-ben, tehát alig egy éve nyílt meg a Buda–Kanizsa és 1860-ban a Kanizsa–Pragerhof vonal, ami megteremtette a vasúti összeköttetést Trieszttel.

²² *VÚ* 1862. június 29. 303–307.

ként társasutazást szervezett, Magyarországon hasonló eseményre került sor, ami kétségtelen, az újdonság szenzációjával hatott. Az utazókat ugyanis az induláskor és az érkezéskor, valamint útjuk során mindenütt „lelkes néptömegek” várták, s néhol fáklyákkal, másutt zenével, nemzeti lobogókkal ünnepelték.

S vajon milyen látványokat, kollektív élményeket közvetít az útirajz szövege. A szabad kikötővel rendelkező, nyüzsgő kereskedőváros tárul az utazók, illetve az olvasók elé. „Minden égaljról és minden országból” származó lakosságával, a hal- és gyümölcsvásárral, a tengerparti vendéglőkkel és mulatóhelyekkel, a hajógyárakkal, a Lloyd-társulat hivatalait is magába foglaló „óriási” börzeépülettel, valamint Trieszt leggazdagabb kereskedőjének lakhelyével, a kívülről is fényűző Rivoltella palotával. És nem utolsó sorban a hatalmas árukínálattal, a kiskereskedők üzleteinek sokaságával. Ezekben – szól a beszámoló – a magyar vendégek, „kinek pénze volt, vett mindenfélét, a drága selyemkelmétől a chinai kabinet torzapróságaiig... [bár] ez egytől egyig mind haszontalan fölösleg, de azért mód nélkül drága, és aligha a mennyei birodalomból való.”

Azaz a pestiek számára még szokatlan nagyvárosi térélmény bontakozik ki, ám ennek pozitív (néhol felületes) észlelése, a nyitottság, a mozgás, a kommunikáció, valamint a fogyasztói attitűdök szövegbeli kifejeződése a polgári étosz megtestesítőjévé válik. Az utazás pedig egy olyan szabályozott menetrend szerint zajló, dinamikus cselekménysorra (a kommercializálódás elemeivel), ami a kialakítandó polgári középosztályi normarend számára nyújtott mintát.

Ennek még egy hangsúlyos elemét rekonstruálhatjuk a narráció alapján, melyre szintén az említett dinamizmus jellemző. Többször visszatérő motívum az utazók és a trieszti olasz polgárság szoros barátsága, ami nemcsak a „társalgásokban”, a közös táncmulatságokban, hanem a magyarok tiszteletére játszott Rákóczi- és Hunyadi-indulóban, az „Éljen Magyarország – éljenek a magyarok” üdvözlésekben nyilvánult meg. Sőt az *Ernani* előadásán a *Mindnyájan testvérek vagyunk* c. betétdalt a közönség hatszor ismételte meg, aminek az osztrák karhatalom vetett véget. Azaz a trieszti utazás 1862-ben a sikeres olasz és (a kevésbé eredményes) magyar nemzeti mozgalom szimbolikus egységét, illetve szellemi rokonságát, és a schmerlingi provizorikus kormányzással szembeni polgári patriotizmust is megjelenítette.²³

A középosztályi értékrend egészen eltérő változatát reprezentálja Bolgár Emil – címében is kifejező – *Pesttől távol* c. útirajza. Az 1863-ban megjelent írás bevezetője a néhány éve kényszerből Pestre költöző, majd a '60-as évek közepén Jászárokszálláson letelepedő, leendő törvényszéki bíró nagyváros-tapasztalatát fejezi ki. A szerző ugyan elismeri Pest szellemi-kulturális pezsgését, irodalmi, művészeti és kereskedelmi szerepét, csak éppen „igen kevés vagy semmi kielégítetést

²³ Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy az útirajz szerzője 1860-ban, Szeged főjegyzőjeként részt vett az alkotmányos mozgalmakban, amiért rövid időre bebörtönözték.

sem lel a kedély... Ezerféle érdek küzd egymás ellen, hol az örökös sürgés-forgásban mindenki a saját érdekét hajhássza, hol az anyagiasság uralma túlnyomó, hol a jólét mellett a legszánalomraméltóbb nyomort találjuk, s a behízelt udvariasság köpenye alatt a legundokabb jellemet kell felismernünk... Kocsmai és kávéházi dözsölésben, ha örömet nem találsz, keress szívélyes társaságot, hol feszt, fárasztó kimért modort találsz, vagy éppen idegenkedést – mert az ismerkedés talán sehol sem oly nehéz, mint Pesten.”

Nyilvánvaló, a Máramaros megyéből származó fiatalember „élménye” csupán egyike a városi léthez fűződő sokféle tapasztalatnak, amit a Margitsziget („a pestiek egyetlen mulatóhelye lehetne”), a budai hegyek (oda „fárasztó az út, és a kocsis drága”), valamint a városliget (e „változatosság nélküli porfészek, hol kora tavasszal le van tapodva már a gyepe”) sem tud ellensúlyozni.

Ezért számára az utazás e nyomasztó kedélyállapottól való szabadulást jelent. Az Alföldön keresztül tart Felső-Magyarország felé, Kassát, a „hazai ipar és polgárélet történelmében jelentős” várost látogatja meg, majd azon a területen halad, hol Csák Máté a „nevezetes rozgonyi csatát vívta.” Sóvárt érintve Kun László korától egész birtoklástörténetet nyújt az olvasóknak, és Kisszeben ódon falai is a „középkor szigorára emlékeztetik.” Az utazás tehát nem csupán a földrajzi térben, hanem a történelmi időben is zajlik, ezáltal alkalmassá válik a múlt eseményeinek térbeliesítésére, történelemként megjelenítésére és a jelennel való folytonosságának megteremtésére. A felkeresett városok a kulturális emlékezet helyeivé válnak, melyek „a nemzeti önérzetünket ápolják. Egy nemzet sem veszt el, míg történelmi múltjának tudata él benne.”

Az utazó végül Berzeviczén „állapodik meg”, a nemesi családból származó Berzeviczy Titus házában, ahol bensőséges vendégszeretettel és a számára vonzó patriarchális családi élettel találkozik. Szerinte Sáros megyében a helységek közelsége és a családok „összesőgorodása” biztosítja a divatozó társaséletet, a „nyílt, kedélyes és barátságos” életformát, amely „bizalmas és megnyerő” modort alakít ki, s mellyel az itteni „művelt osztály” az idegeneket fogadja.²⁴ Az útirajz tehát a felvidéki úri-értelmiségi középosztály normatív és idealizált leírását adja, melynek főbb karakterelemeit a sajátos életmód és mentalitás jelöli ki.

A történelmi múlt emlékeibe befáradt olvasók a természetről készült útirajzokban találhattak felfrissülést, melyek különböző percepciókat és ábrázolásmódokat rögzítettek. A természet „borzasztó szépségét” megfestő romantikus (és magányos) utazók mellett, az 1850-es, '60-as években nőtt a természetben kirándulók száma. 1863 augusztusában a szepesi Kárpátokban fekvő, Javorina melletti tengerszemet és halastavat egy népes társaság kereste fel, mely négy hölgyből („kiknek élénk, derült kedve nem kevéssé rövidíté hosszú utunkat”), valamint három jogászból, egy technikusból és egy gimnáziumi tanárból állt, aki „hatalmas fekete szem-

²⁴ *VU* 1863. december 6. 430–431.

üveggel, hosszú bőrtokba zárt légmérővel a hátán, a jámbor falusi népnek sok fejtre adott alkalmat.” Az útirajz egy kedélyes és vidám, a kisebb kalandokat (csónakázás közbeni vihar) sem nélkülöző eseményként jeleníti meg a kirándulást, ahol a testi fáradtságot és erőfeszítést az azon felülkerekedés, a kitartás jóleső érzése (polgári erénye), valamint a cselekményesítés tetőpontjaként, a táj esztétizálása kárpótolta („szép csakis a természetben keresendő”).²⁵

Megjelenik ezekben a szövegekben a *természetbúvár* öntudatos, minden más utazótól elkülönülő alakja és újszerű „tekintete”. A Kriván-hegyre kiránduló botanikus, Szontagh Miklós egészen pontos helymeghatározást ad („állásunk 7913’ volt a tenger felett, előttünk 30 ölnyi hosszú és néhol 2 ölnyi széles tér nyúlik el”), mások a vizuális észlelés szubjektív és egyben fiziológiai tartamaira hívják fel a figyelmet: a Gömör megyei Király-hegyről nézelődő szerint a „szem, meglehetősen egynemű tárgyaktól körülvéve, és azok szemlélésétől elfárasztva, a tiszta légen át nagy távolba bír ugyan látni, de éppen ezen tisztaság miatt, melyben a legtávolabbi tárgyak is feltűnnek, a képességét elveszti a távolságok mérésére.”²⁶ Azaz a természeti tér, valamint a tájélmény precíz leírása válik retorikai eszközzé, s biztosítja a szövegek kohéziós erejét.²⁷ Ami a kedélyes és önfeledt természet-tapasztalatokhoz hasonlóan, szintén a hazai kirándulásokat kívánta népszerűsíteni.

III. Önszervező utazások

Az eddigi szövegek magányosan és társaságban utazók tapasztalatait rögzítették. Az utóbbihoz soroljuk a földrajzi mobilizációt az önszerveződéssel összekötő utazásokat (kirándulásokat), melyek további színes élményeket nyújtottak az újságolvasók számára.

Említettük az 1841-ben német mintára alakult Magyar Orvosok és Természetvizsgálók Társaságát, melynek 1864. évi közgyűléséről és az azt megelőző kirándulásról Csanády Béla, az egyesület egyik tagja számolt be.

Augusztus 28-án reggel indultak Marosvásárhelyről úri fogatokon a parajdi sóbányához. Délelőtt 11-kor érkeztek Nyárad-Szeredába, ahol a helyi birtokos egy fenyőfa oszlopokon álló, cserfa lombokkal ékesített „csinos” épületben villásreggelivel fogadta őket, amit „lelkes tóosztok és éljenzések” közepette fogyasztottak el, miközben székely legények és leányok „táncos népvigalma” szórakoztatta őket. Egy óra elteltével indultak tovább, és a Küküllő-völgyében az út egy részét, hogy a természet szépségeit „megszemlélhessék”, gyalog tették meg. A háromszáz fős társaság délután 4-kor érkezett Szovátára, ahol a házigazda, gróf Rhédei István „szép beszéddel” fogadta őket, és mindenkit ebédhez szólított. A vendégek részéről gróf Teleki Domokos, Rómer Flóris, gróf Toldalagi Mihály,

²⁵ *VÚ* 1863. augusztus 30. 306–307.

²⁶ *VÚ* 1862. október 19. 499–500, 1864. szeptember 25. 406–407, CRARY 1999, 88–89.

²⁷ BRAVO 1999, 164.

Knöpfler Vilmos és mások mondtak szónoklatokat, majd a közeli dombra vonultak, ahol „ősi székely szokás szerint ökör süttetett”, miközben Teleki „a tudományos haladásra és művelődésre buzdította a székely nemzetet.” Végül egy „tisztos öreg székely, leemelt kalappal” köszöntötte a tudós társaságot.

Ezután indultak tovább Parajdra, ahol az udvarhelyszéki birtokosság (kb. száz fő) egy hatalmas sátorban, zenészővel várta őket. Újabb beszédek után, a vacsora 9 tájban kezdődött, majd az „éltebb urak” szállásaikra mentek (mindenkit egy-egy család fogadott be), a fiatalabbak pedig a „kedves, szép és kicsiny udvarhelyszéki leánykák” hajnalig báloztak.

Másnap reggel a falu határában lévő sóbányához kirándultak, és a bánya mélyében „áhitattal” elénekelték a himnuszt. Ezután Parajdon villásreggeliztek, és indultak vissza Marosvásárhelyre, ahol a közgyűlés kezdődött.²⁸

Milyen következtetést tehetünk az úti beszámoló alapján a Társaság tevékenységére. Feltűnő a feszesen tervezett programban a formalitások és a szertartás-szerű konvenciók: a szabályozott fogadások és a kölcsönös köszöntések szerepe, ami a kirándulást strukturálta. Emellett, bár az összesereglett háromszáz fős társaságban nyilvánvalóan különböző származásúak, más-más társadalmi csoportokba tartozók voltak,²⁹ az újságolvasók a szónoklatokat tartó vendégek és a házigazdák között arisztokratákkal, nemesekkel, a helyi birtokos urakkal találkozhattak, míg a „köznép” legfeljebb hatásos díszletként volt jelen. Az eseménysorban tehát a viselkedésszociológiai értelemben vett rendiség attribútumai figyelhetőek meg, s maga az évente ismétlődő utazás a deklarált cél: a műveltség terjesztése és az ország jobb megismerése mellett, a hivatásrend presztízsének és a nemzeti életben betöltött szerepének széles körű reprezentációját szolgálta. (Meglépő, hogy a „Természetvizsgálók” kirándulását rögzítő szövegben a természetről egyetlen szó sem esik.)

Másfajta utazásokat szervezett az 1850-es években alakult Pest-Budai Dalárda, melyekről a *Vasárnapi Újság* ugyancsak több ízben beszámolt. 1858. június 21-én reggel fél 7-kor indultak családtagjaikkal Vác felé gőzhajón, s már az úton zenével, énekléssel szórakoztatták magukat. A püspöki székesegyházban a szászországi születésű pesti zeneszerző, Robert Volkmann miséjét adták elő, majd 11 óra tájban Verőcze felé folytatták útjukat, s a Migazzi-kastélynál, dal és zene közben fogyasztották el magukkal hozott „lakomájukat.”

Az ebéd végeztével a dalárda öt kiskorú árva számára adományt gyűjtött, ezután „játékra került sor, a könnyebb lábúak versenyt futottak, alkonyat tájban pedig, kinek kedve volt, táncra kerekedett.” Fél 8 körül tértek vissza a gőzösre, majd Thill Ferdinánd elnököt, Krenner Károly pénztárnokot, az utazás szervezőjét és az egyletet éljenezve búcsúztak el egymástól.³⁰

²⁸ *VÚ* 1864. szeptember 11. 382–383.

²⁹ *Vö.* TÓTH 2005, 176.

³⁰ *VÚ* 1857. augusztus 2. 307, augusztus 16. 335, 1858. június 27. 310.

A dalárda kirándulásai is rendszeresek voltak, az előbbin kívül esztergomi és visegrádi hajútatról értesültek az olvasók. Ezeket elsősorban a templomi fellépések motiválták, ami azonban alkalmat adott az egész napos együttlétre, s amelyek – az orvosok és természetjárók kirándulásaival szemben – egészen kötetlenek voltak. Nincs nyoma a más csoportokkal vagy egyénekkal való interakciónak, az egyeslet tagjai magukra koncentráltak, egymást szórakoztatták. (Említettük, a gőzhajó – ahol az egyeslettagok muzsikáltak és énekeltek – a társas együttlét szabaddabb formáit biztosította.)

Bizonyos továbbá, hogy a német mintára megalakuló dalárda tagságát a pest-budai polgárság különböző foglalkozású, vagyoni helyzetű, érdeklődésű, magyar és magyarosodó csoportjai alkották, akik az önképzés, a közművelődés, a szellemi szórakozás és a szórakoztatás sajátos egységének megvalósítását tűzték célul. Ily módon a közös kirándulásaiknak, melyek egyik szempontja az alacsony költség volt, az említett heterogenitás oldásában, a társadalmi csoportokon átívelő, laza kulturális önazonosság kialakításában³¹ és nem utolsósorban a szabadidő együttes, szórakoztató eltöltésében lehetett szerepe. Miként az egyik résztvevő tömören megfogalmazta: „a városiak mily vígak tudnak lenni, ha egyszer-másszor a szabad ég alá kerülnek.” Ezért ismétlődtek az utazások, ugyanazonokon a helyszíneken, hasonló „rítusrenddel”, ami immár a formálódó városi kispolgárság számára is követendő mintákat kínált.

Hogyan összegezhethetjük röviden tanulmányunkat. Az útirajzok szövege többféle szerzői intenciót jelez. A földrajzi mobilizáció változatossága egyfelől pillanatnyi élményeket, konkrét tapasztalatokat, akár az útikönyvekbe való információkat közvetített az olvasók felé. A Dunántúlról Debrecenbe érkezőt elsőként a széles és kövezett utcák lepik meg, a szliácsi fürdőt Nagyorosziból felkereső azért panaszkodik, mert a tulajdonos a szobák árát „szerfölött felemelte” (a kávéház előtti járdákat viszont még csak fel sem öntözi, ezért a hölgyek „divatos uszályai egész porfelhőket hajtanak fel”), az erdélyi Zajzon gyógyvizet kecsketejjel vegyítve érdemes inni, más utazó a brassói görög pénzváltókról nyújt adatokat. Eközben újabb és újabb földrajzi tájakkal, hegyekkel és folyókkal, falvakkal és városokkal egészülnek ki az olvasók mentális Magyarország térképei, a bejárt tér lassú integrációja valósul meg: a Szepességbe utazó alföldi polgár pl. e régiót már nem „hideg országnak” vagy „görbe országnak” tekinti, ami az egykori tudati elkülönülés oldódását jelzi.³²

A földrajzi térnek azonban nem csupán integrációja, hanem társadalmi és történeti kiterjesztése figyelhető meg, ami érzelmi kötődések, identitások kifejezé-

³¹ Ehhez műkedvelő előadásaik, dalestélyeik és dalok szerzésére kiírt pályázataik is hozzájárultak.

³² *VÚ* 1860. január 1. 5–6, 1864. január 3. 3–4, 1866. május 6. 218, 1867. szeptember 8. 446.

sét tette lehetővé.³³ Petheő Dénes számára az „extra Hungariam” érzetét, a Triesztbe utazóknál a polgári patriotizmust vagy a természetben kirándulóknál a táj esztétikumában való gyönyörködést.

A szövegek továbbá a nemesi és polgári, a városi és vidéki középosztály eltérő utazási szokásait, élményeit rögzítették. Ami nem csupán életmód- és mentalitásbeli sokszínűségét, hanem azt is jelzi, hogy az utazás, ez az önmagában független léthelyzet, abban az időben, amikor Magyarországon is mind többen váltak hosszabb-rövidebb időre részesévé, alkalmas volt társadalmi azonosságok és különbözőségek tudati-tapasztalati megjelenítésére.

FORRÁSOK

- á – r: *A Körösvölgy szépségei (Képek a keleti vasút vonaláról.)* 1874. május 24.
 á – r: *Utazás az Alföldön.* 1870. november 27.
 [BENICZKI Irma]: *Hazai tájleírások s népviseletek. I. Pusztai élet.* 1859. október 2, 9.
 BOLGÁR Emil: *Pesttől távol.* 1863. december 6.
 BOROSTYÁNI Nándor: *Az Alföld fővárosáról.* 1874. május 10.
 CSANÁDY Béla: *Kirándulás a parajdi sóbányákhoz.* 1864. szeptember 11.
 FORGÓ János: *A visegrádi romok között.* 1866. október 14.
 KEMPELEN Győző: *Pestiek kirándulása Triesztbe.* 1862. június 29.
Képek a hazai népeletről. LI. Tutajos tótok. 1865. augusztus 20.
 K.T.: *Kirándulás a Királyhegyre.* 1862. október 19.
 K.T.: *Kirándulás a Halastóhoz és a tengerszemhez a szepesi Kárpátokban.* 1863. augusztus 30.
 LÁSZLÓ Zsigmond: *Kirándulás az Erdélyi érczhegyek közé.* 1874. május 3.
 PETHEŐ Dénes: *Galiczia és népe.* 1862. március 9, 16, 23, 30.
 PETHEŐ Dénes: *Két hónap Morvaországban.* 1864. július 3, 10, 17.
 PETHEŐ Dénes: *Moldvai vándorlásaim.* 1864. január 3, 10, 17, 24.
 RÁCZKEVI: *Debreczen egy dunántúli előtt.* 1866. május 6.
 RAISZ Miksa: *Vándorlások Szepesmegyében.* 1860. január 1, 15, 22, 29, február 5.
 r.l.: *Kirándulás N-Orosziból Szliácsra.* 1867. szeptember 8.
 P. SZATHMÁRY Károly: *A Tisza bölcsője.* 1864. március 13.
 SZONTAGH Miklós: *Kirándulás a Krivánra.* 1864. szeptember 25.
Utazás az Al-Dunán. 1865. április 9.

³³ „Hisz az utazó egyéniségében fekszenek az érdekeltség okai” – fogalmazta meg a „Tisza bölcsőjéhez” látogató, a *Vasárnapi Újságban* rendszeresen publikáló Szathmáry Károly. *VÚ* 1864. március 13. 102–103, POPOVA-NOWAK 2006, 147.

BIBLIOGRÁFIA

- ANTALFFY 1943
ANTALFFY Gyula: *A honi utazás históriája*. Budapest, Athenaeum, 1943.
- BRAVO 1999
BRAVO, Michael: Precision and Curiosity in Scientific Travel. In: *Voyages and Visions: Towards a Cultural History of Travel*. Eds. ELSNER, Jas' – RUBIÉS, Joan-Pau. Reaktion Books, London, 1999. 162–183.
- BRÜCKNER 1969
BRÜCKNER, Wolfgang: Kontinuitätsproblem und Kulturbegriff in der Volkskunde. In: *Kontinuität? Geschichtlichkeit und Dauer als Volkskundliches Problem*. Hsg. BAUSINGER, Hermann – BRÜCKNER, Wolfgang. E. Schmidt, Berlin, 1969. 31–46.
- CARDINAL 1997
CARDINAL, Roger: Romantic Travel. In: *Rewriting the Self*. Ed. PORTER, Roy. London, Routledge, 1997. 135–155.
- CRARY 1999
CRARY, Jonathan: *A megfigyelő módszerei*. Budapest, Osiris, 1999.
- CLIFFORD 1999
CLIFFORD, James: Az etnográfiai allegóriáról. In: *Narratívák 3. A kultúra narratívái*. Szerk. THOMKA Beáta. Budapest, Kijárat, 1999, 151–179.
- POPOVA-NOWAK 2006
POPOVA-NOWAK, Irina: A nemzet felfedezésének Odüsszeiája. Magyarok Magyarországon és külföldön, 1750-1850. *Korall* 7. 2006. November, 128–152.
- SCHIVELBUSCH 2008
SCHIVELBUSCH, Wolfgang: *A vasúti utazás története*. Budapest, Napvilág, 2008.
- SZÜCS 1942
SZÜCS Sándor: *A régi Sárrét világa*. Budapest, Bolyai Akadémia, 1942.
- TÓTH 2005
TÓTH Árpád: *Önszervező polgárok. A pesti egyesületek társadalomtörténete a reformkorban*. Budapest, L'Harmattan, 2005.
- WINKLER 1903
WINKLER, Heinrich: *Skizzen aus dem Völkerleben*. Berlin, F. Dümmler, 1903.