

MOLNÁR ERZSÉBIET*

A vizuális források szerepe a közlekedéstörténeti kutatásokban

A vizuális forrásokba valamennyi képi ábrázolás beletartozik, függetlenül fajtájuktól, minőségüktől. A források számbavételekor a művészeti megjelenítés lehet ugyan szempont, de semmiképpen sem elsődleges. A képi anyag – a festmény, a grafika különböző formái, a fénykép, majd a sokszorosított változatok mint a képeslap, a sajtó- és könyvillusztrációk, a katalógusok, a karikatúrák, a plakátok a nem művészeti múzeumokban kétféle értékkel kell hogy rendelkezzenek, és szerencsére ma már rendelkeznek is: dologi értékkel, ami a tárgy műtárgyértékét jelenti, és információs értékkel, ami az ábrázolás tartalmát, hitelességét jelenti. Talán erőltetettnek tűnik ez a szétválasztás, azonban például a közlekedéstörténeti információt hordozó ábrázolások nem mindig képviselnek nagy művészi értéket – gondolom, ez más területeken is így van – ugyanakkor gyűjtésük, elemzésük fontos része a kutatásnak. Természetesen, ha mód van rá, a megjelenés művészi kifejezésére is oda lehet és kell figyelni. Sok esetben az ilyen kissé merev szétválasztás a gyakorlatban nem mindig történik meg.

A vizuális források sokfélesége és összevetése, valamint más forrásokkal történő összehasonlító elemzése teremti meg a lehetőséget egy-egy korszak, téma alaposabb megismerésére. A közlekedéstörténet forrásai, köztük azok, amelyek a Közlekedési Múzeumban is megtalálhatók, mindenekelőtt a grafikák és fényképek, illetve a fotónegatívok. A közlekedési eszközök, a közlekedés módjai, a szokások, az utazással és szállítással kapcsolatos információk többsége e két nagy csoportba tartozik. Ide sorolhatók természetesen a sokszorosított változatok, mint például a képeslap.

Külön témát jelent a festészet, hiszen több híres és kevésbé híres művész alkotásán megjelenik valamilyen jármű vagy kerék, esetleg maga az utazás a téma. Ám a festmény műfajánál fogva magasztosabb témákat dolgozott fel, és ezzel együtt a mondanivalója is összetettebb, elvontabb, ellentétben a grafikával, majd a fényképpel, amelyek szélesebb tömegekhez szóltak, témájukat a hétköznapokból merítették. A festmények többségén a közlekedés mint a haladás, a sebesség, a változás fogalma jelenik meg.

Ennek ellenére a festmények sem hagyhatók figyelmen kívül, hiszen több alkotáson találunk utazó kocsikat, szekereket, amelyeken a korabeli utazási módokat, hangulatokat örökítették meg; példaként említeném Rembrandtot és Munkácsyt. Az avantgard, majd később a „szocreál” festmények is előszeretettel választották témául a közlekedést, és napjainkban is találkozunk hasonló alkotásokkal.

A fénykép megjelenése előtt, de még azután is hosszú ideig a grafikák – fametszetek, rézmet-

* Közlekedési Múzeum, 1146 Budapest, Városligeti krt. 11.

szetek, rézkarcok, kőrajzok – között találjuk a közlekedéstörténész számára felhasználható képanyagot. A legtöbb a 19. századból való, kevesebb a 18. századból. A még korábbi ábrázolások sajnos nagyon ritkák. A fogatolt járműközlekedésre vonatkozó metszetek különösen értékesek, hiszen magának a tárgyi anyagnak a gyűjtése is nagyon későn, az utolsó pillanatban kezdődött, így minden ábrázolás különös jelentőséggel és forrásértékkel bír. Ezek a grafikák nem kizárólag járműveket ábrázolnak, hanem magát az utazást. A közlekedéstörténet nem kizárólag járműtípusok, szerkezetek rendszerezése, fejlődésének megrajzolása, hanem az utazás módjának, a szokásoknak, a viseletnek és számos más kapcsolódó elemnek a felkutatása is. Természetesen a műszaki jellemzők feltárása, rendszerezése nagyon fontos, sőt alapvető jelentőségű, de ugyanilyen fontos foglalkozni az emberrel, aki megalkotta és használta ezeket a szerkezeteket. A művész, aki városi, falusi utcát, vagy éppen tájképet rajzolt vagy fényképezett, mindig az életet ábrázolta – szerencsére – és ezekről a képekről nyerhetünk plasztikusabb információt az elmúlt korok közlekedési kultúrájára. Az írásos források hiányosak, nem is térnek ki mindenre, ezért a képi anyag vizsgálata teheti teljessé a kutatást. Ez annál is inkább igaz, mivel csak a metszeten és fényképeken tűnnek fel egymás mellett a régi és új közlekedési járművek. A korszerű közlekedés megjelenése nem jelenti a régi, az elavult eltűnését. Erről csak ritkán esik szó, de a képeken cáfolhatatlanul jelen van.

Most csak a vasúti vizuális források néhány jellemzőjét ismertetném részletesen. Alapvetően három módon jelenik meg a vasút az ábrázolásokon: a legtöbb képen főszereplő, tehát az állomást, a mozdonyt, vasúti híd építését stb. ábrázolták, máskor csak mellékesen van jelen, például a tájkép egy részét alkotja, és harmadik esetben helyszíne egy eseménynek. Ez a ritkább.

A fénykép megjelenése és az első vasutak megépülése szinte egy időre esik, talán ezért is a legnagyobb számú a vasúti képanyag, de hasonló mondható el a grafikus ábrázolásokról is. A grafika és a fotó sokáig élt egymás mellett. A műfajok összehasonlítása is figyelemreméltó következtetéseket ad a forráselemzéskor, a szerkezet, a téma és az alkotók vizsgálatával. A vasút az élet minden területén meghatározó hatású volt, és nem maradt hatástalan a művészetekre sem. A művészek mindig is érzékenyek voltak az újdonságokra, hamar témájukká választották, a fénykép pedig kifejezetten alkalmas volt arra, hogy a vasút működését, hatását ábrázolja. A fényképezési technika fejlődése, a rövidülő exponálási idő helyszíni felvételek készítését tette lehetővé. *Walter Grashamp* történelmi miniatúrnek nevezte: „semmi sem nyújtja a történelem olyan érzékletes élményét, mint a lefényképezett, esetleg akaratlanul lefotografált tárgyak vagy látképek”.¹

A fényképész és stábja ott volt a vasútépítkezéseken, ahol eleinte az ott dolgozók a fényképezés kedvéért abbahagyták a munkát, és mintegy „beálltak” a kamerának. Jól elkülöníthető a munkások és a mérnökök, építésvezetők csoportja, nemcsak öltözetük miatt, hanem mert ténylegesen külön csoportba rendeződtek. A kor- és helymeghatározást segíti, hogy az építkezésekhez helyben is toboroztak munkásokat, így viseletük irányadó.

Hasonló figyelhető meg a pályaudvarokon, illetve az ott készült képeken. A pályaudvari képek nagyon sok információt elárulnak a szemlélőnek, és nemcsak a közlekedés múltját kutatóknak. A vasút komplex üzem, ott mindenféle tevékenység megtalálható, és a pályaudvar a hétköznapi életnek is szerves részévé vált. *Courbet* azt írta róla, hogy csakis ez lehet a korszerű és jelenre koncentrált történelmi festmény témája.² A pályaudvarokról készült fotók, kisebb számban grafikák, és nagyon sok képeslap bizonyítja a vasút központi szerepét. Számos település soha nem jelent volna meg képeslapon, ha nincs pályaudvara. A képeslapok tehát nagyon fontos forráscsoportot alkotnak, még akkor is, ha bizonyos esetekben manipuláltak. Ez azonban nem a félrevezetés céljával jött létre. Az esetek többségében a pályaudvarra applikáltak egy szerelvényt vagy embereket, ám ez annyira nyilvánvaló a technikai tökéletlenség miatt, hogy könnyen észrevehető.

A vasutas életmód alig kutatott területéhez szintén találunk képanyagot, igaz leginkább a századfordulóról, de még inkább a 20. század elejéről. Sajnos kevesebb, de éppen ezért olyan értékes fotók is vannak, amelyek a vasutas társadalom alsó rétegének életébe nyújtanak bepillantást. A kisebb állomások, őrházak személyzete csak félig élt a vasútnak, maga és családja azt az életformát folytatta, ahonnan jött, a falusi közösségét. A képeken a paraszti udvar minden kelléke megtalálható az őrház, vágányok, jelzők mellett.

A vasutasok legkorábbi egyenruhája, illetve jelzéseik, jelvényeik nem maradtak fenn, későbből is hiányosak az adatok, így a képanyag alapvető forrásnak bizonyult ezek kutatásában. A vasúti tisztviselők családjuk körében állnak vagy ülnek pl. az állomás előtt, de munka közben is készültek felvételek róluk. A vasutasok szívesen és sokszor álltak kamera elé. A civil életben is gyakran fotóztatták magukat, viselték egyenruhájukat, ezzel is jelezve azt, hogy a vasutas lét rangot jelentett. Az emberek testtartása is elárulja, mit jelentett a vasútnál dolgozni. A csípőre vagy karba tett kéz, a kihúzott hát a társadalomban elfoglalt helyüket tükrözi.

Visszatérve a pályaudvarokhoz, még két jelentős dolgot szeretnék megemlíteni. Az egyik nemcsak a közlekedéstörténet számára érdekes, hanem a településtörténet, a városfejlődés szempontjából is. A vasútállomások ma már a településeken belül helyezkednek el, de építésük idején még azok szélein álltak, vagy éppen távolabb a lakott területektől. Elhelyezkedésük a település fejlődését is meghatározta, ami szerencsés esetben az ábrázolásokon is nyomon követhető. Az odavezető utak kiépítettsége vagy hiánya, az állomásokra kiépülő omnibusz és lóvasúti vonalak, majd villamos vonalak megjelenése a képeken mind-mind adalék az ezzel foglalkozók számára. Az állomások külső és belső képe csaknem mindig forgalmas, az ott látható emberek öltözete, csomagjaik, egymáshoz viszonyított elhelyezkedésük az utazók összetételét adhatja meg.

Jól feldolgozott területet jelentenek az állomások és pályaudvarok mint építészeti alkotások. A korabeli ábrázolások mind esztétikailag, mind építészetiileg, mind pedig funkcionálisan a rajzok és egyéb dokumentumok hiányában is sokat mondanak az ezzel foglalkozóknak. Sajnos sok esetben már csak néhány fotó vagy metszet maradt meg az első magyar vasútállomásokról, és az egyedülállóan szép favázás csarnokokról az utókor számára. A régi épületeknek ugyanis stílusa volt, vasúttársaságonként eltérő külsővel épültek szabványtervek alapján, és nemcsak az állomások, hanem minden vasúti építmény: őrházak, fűtőházak, és vasúti hidak is. A kutató tehát már első ránézésre behatárolhat egy ismeretlen felvételt.

A legkutatottabb terület a hivatásos és az amatőr kutatók körében a járműveké, azon belül is a vontatójárműveké, ami a műszaki érdeklődés elsőbbségét jelzi a feldolgozás területén is. A szerencsére sok mozdonyfotó segít az ismeretlenek azonosításában, a típusok rendszerezésében és a magyar járműipar fejlődéstörténetének megrajzolásában.

A nyugdíjba vonuló magas rangú vasúti tiszteknek fényképalbumot állítottak össze, amelyben járműveket, csoportképeket, vagy egy vasútvonal képeit, állomási fotókat helyeztek el. Nem egy esetben neves fényképészeket kértek fel a felvételek elkészítésére. A nagyméretű (24×36–50×60 cm) képeket kemény kartonra kasírozták vagy paszpartuzták és szépen megmunkált fedelű albumba kötötték, vagy díszes dobozba laponként helyezték el. Eseménytől függetlenül is születettek ilyen albumok, a legizgalmasabbak talán az egy-egy vasútvonal teljes hosszát bemutató felvételek, a vasútépítések fázisait megörökítő képek, a híd- és alagút-építések albumai. A fényképek egyedülálló forrásértéket képviselnek, az albumok pedig szinte kivétel nélkül iparművészeti remek.

A Nyugati pályaudvar rajz és fényképalbuma, amelyet *Klöz György* készített, nemcsak a kutató számára felbecsülhetetlen értékű, hanem a gyakorlati életben is. A pályaudvar rekonstrukciós munkálataihoz elsődleges dokumentációnak bizonyult.

A közlekedés más ágainak forrásértékű képanyagai sok esetben eltérő jellegűek. A jórészt a 20. századból származó ábrázolások többsége már fénykép, és éppen a fényképezés népszerűségének növekedése következtében e területeken jelentős az amatőr fényképek száma. Természetesen ez a vasút 20. századi történetére is igaz.

Még egy dolgot szeretnék megemlíteni, amely különösen fontos a közlekedési kultúra, a közlekedéstörténet kutatásában és még inkább bemutatásában, hiszen a múzeumnak ez a legfontosabb feladata. A járművek, a közlekedés alapját képező utak és hidak méretüknél, jellegüknél fogva csak korlátozott számban mutathatók be a múzeum épületében. Igaz, hogy a filiálék, a gyarapodó szabadtéri bemutatók segítenek elhelyezni a megmaradt eredeti tárgyakat, de azt a sokszínűséget, a közlekedés összetettségét a szórványosan megmaradt eredeti darabokkal nehéz kifejezni. Éppen ezért a Közlekedési Múzeumban fokozott jelentősége van a modellépítésnek és fényképek bemuta-

tásának a kiállításokban. A modellépítést hosszas kutatómunka előzi meg, és ennek elsődleges forrása a képanyag összegyűjtése és alapos elemzése.

A kiállításokban a fényképek, metszetek vagy éppen festmények elhelyezése nem illusztráció, nem pusztán háttér, hanem fontos eleme a bemutatásra kerülő témának. A kellő arányban felhasznált ábrázolások több információt hordoznak, mint a szövegek, és felidézik az adott kor hangulatát is.

IRODALOM

1. *Walter Grashamp*: Szöveg nélkül. A dokumentumfotó esztétikájához. In: Fotóelméleti szöveggyűjtemény, Budapest, 1983. 335 p.
2. *Aradi Nóra–Fukász György*: Művészet és technika, Budapest, 1974. 150 p.